

Actes del Seminari Internacional

## TERRITORIS DEL TURISME

L'IMAGINARI TURÍSTIC I LA CONSTRUCCIÓ DEL PAISATGE CONTEMPORANI

Proceedings International Seminar

## TOURISTIC TERRITORIES

TOURISTIC IMAGERY AND THE CONSTRUCTION OF CONTEMPORARY LANDSCAPE

Actas del Seminario Internacional

## TERRITORIOS DEL TURISMO

EL IMAGINARIO TURÍSTICO Y LA CONSTRUCCIÓN DEL PAISAJE CONTEMPORÁNEO



ACTES DEL SEMINAR INTERNACIONAL

**TERRITORIS DEL TURISME:**

**L' IMAGINARI TURÍSTIC I LA CONSTRUCCIÓ DEL PAISATGE CONTEMPORANI**

Seminari celebrat a Girona els dies 23, 24 i 25 de gener de 2014 a la Universitat de Girona

**Direcció:** Nadia Fava, Marisa García Vergara

**Comitè Científic**

Denis Bocquet (LATTS, França)  
José A. Donaire (UdG, Espanya)  
Roger Miralles (URV, Espanya)  
Antonio Pizza (UPC, Espanya)  
Heleni Porfyriou (CNR, Itàlia)

**Secretaria:** Carles Gómez López, Melanie Valencia Martínez

**Disseny i maquetació:** Meritxell Ministrall Rosa, Paula Lambán Berenguer

© dels textos: els autors

© de les imatges: els autors

**Edita:** Viguera Editores, Barcelona

Girona, 2014

ISBN: 978-84-92931-37-8

\*Aquesta activitat ha estat cofinançada pels Ajuts a la Promoció de l'Activitat Universitària 2013 - APAU 2013, concedits per el Patronat de l'Escola Politècnica Superior de la Universitat de Girona

\*Aquesta publicació ha rebut el suport del Consell Social de la Universitat de Girona a la convocatòria d'ajuts per a activitats de divulgació científica del 2014

Actes

**TERRITORIS DEL TURISME**

L'IMAGINARI TURÍSTIC I LA CONSTRUCCIÓ DEL PAISATGE CONTEMPORANI

Proceedings

**TOURISTIC TERRITORIES**

TOURISTIC IMAGERY AND THE CONSTRUCTION OF CONTEMPORARY LANDSCAPE

Actas

**TERRITORIOS DEL TURISMO**

EL IMAGINARIO TURÍSTICO Y LA CONSTRUCCIÓN DEL PAISAJE CONTEMPORÁNEO



## ÍNDICE

<b>Presentación / Introduction</b>	1
Nadia Fava; Marisa García Vergara	
<b>Conferencias / Lectures</b>	
<b>Encuentros internacionales en el Mediterráneo:</b>	3
<b>Bernard Rudofsky y José Antonio Coderch</b>	
Pizza, Antonio	
<b>Saegesser y Mestres, dos viviendas de Emilio Donato.</b>	17
<b>Recuperar la vanguardia, no olvidar la resistencia</b>	
Rovira, Josep Maria	
<b>Comunicaciones</b>	
<i>A.1 Políticas urbanísticas referidas al turismo/Urban policies referring to tourism</i>	
<b>Urbanità del turismo</b>	33
Clemente, Antonio Alberto	
<b>Cultural Heritage and Tourism as Experienced through Mantua's Cultural Districts</b>	47
Fanzini, Daniele; Cassoni, Giorgio; Rotaru, Irina	
<b>Touristizing the Italian "Eastern border".</b>	59
<b>Are there some alternatives to the "celebration" of wars?</b>	
Marin, Alessandra	
<b>Turismo e sostenibilità sociale: un nuovo percorso</b>	71
Onni, Giuseppe	
<b>La 'otra ciudad' funcionalista. El caso del Cabo de Las Huertas (1959-1979)</b>	83
Palomares Figueres, Maite; Pastor Sogorb, Patricia; Martínez Medina, Andrés	
<b>Destino Costa del Sol: La invención de un modelo turístico cuestionado.</b>	93
<b>Mito, historia y realidad de un proyecto para el S. XXI</b>	
Rosa Jiménez, Carlos; Royo Naranjo, Lourdes	
<i>A.2 Políticas urbanísticas referidas al turismo: casos de estudios</i>	
<i>Urban policies referring to tourism: case study</i>	
<b>Medellín Futura.</b>	
<b>La transformación de la ciudad colombiana hacia una inédita fusión turístico-social</b>	107
Bullaro, Luca	
<b>El Club Med i el Parc Natural del Cap de Creus:</b>	117
<b>patrimoni i paisatge en conflicte</b>	
Domènech Casadevall, Gemma	
<b>Emporion, 1907-1929.</b>	127
<b>O sobre la operatividad de la ruina en el proyecto <i>noucentista</i></b>	
García Estévez, Carolina Beatriz	
<b>La "utopía" del fin de semana.</b>	141
<b>Dos iniciativas pioneras en el Madrid de los años 30</b>	
Guerrero, Salvador; García González, M. Cristina	
<b>Venice and the Touristic Imagery. On the utility not to part big and small ordinary events</b>	155
Paone, Fabrizio	

<b>Ostia Waterfront. Secondo Polo Turistico di Roma Capitale.</b>	165
<b>La recuperación de la arquitectura racionalista de Ostia Lido como seña de identidad patrimonial</b>	
Royo Naranjo, Lourdes	
<b>Salerno “città del turismo”. Ambizioni, progetti e realizzazioni per la città contemporanea.</b>	175
Teodosio, Annarita	
<i>B.1 Tipologías arquitectónicas, imagen y modelos de urbanización turística</i>	
<i>Architectural typologies and urbanization models related to the tourism phenomenon</i>	
<b>The «Spanish influenza» epidemy</b>	189
Casu, Alessandra	
<b>Oasis de modernidad: los hoteles de Benidorm (1950-1975).</b>	199
<b>Nuevas tipologías turísticas basadas en directrices del movimiento moderno</b>	
Coll Caballé, Xavier	
<b>Proyectos en busca de ciudad. La llegada del turismo a la Costa del Sol</b>	213
Gavilanes Vélaz de Medrano, Juan	
<b>Designing the seaside: mass tourism in Portugal</b>	225
Lobo, Susana; Tostões, Ana; Bandeirinha, José António	
<b>Carreteras secundarias: fragmentos para la construcción de España.</b>	239
Marin, Celia	
<b>La construcción de la imagen de la Arquitectura del relax</b>	253
Méndez Baiges, Maite; Hurtado Suárez, Inmaculada	
<b>I modelli utopici e l’invenzione degli insediamenti turistici</b>	265
Posocco, Pisana	
<b>Ficciones urbanas vernáculas diseñadas “según principios artísticos”.</b>	275
<b>Permanencia y poder simbólico del ideal urbano tradicional</b>	
García Hermida, Alejandro; Rivera Gámez, David	
<i>B.2 Tipologías arquitectónicas, imagen y modelos de urbanización turística: casos de estudio</i>	
<i>Architectural typologies and urbanization models related to tourism: case study</i>	
<b>Luigi Piccinato e il turismo balneare</b>	289
Belli, Gemma	
<b>Torino e la Mole. Architettura, letteratura, cinema e società di un simbolo turistico</b>	299
Fiore, Ilaria; Stella, Federica	
<b>From rest as maintenance of workers to the conquest of free time.</b>	313
<b>Tourism in Russia from the Soviets to the free market.</b>	
Lambertucci, Filippo	
<b>Potenza del glamour e trasformazione del territorio.</b>	325
<b>Il boom turistico a Ischia negli anni Cinquanta e la figura di Angelo Rizzoli</b>	
Maglio, Andrea	
<b>Progetti e ricerche per la valorizzazione e qualificazione del paesaggio contemporaneo del Piemonte</b>	337
Mellano, Paolo	
<b>El turismo religioso y las transformaciones urbanas y tipológicas en el segundo santuario más importante de México. La ciudad de San Juan de los Lagos, Jalisco, México</b>	349
Pineda Almanza, Alma	

<b>Concurso Internacional Elviria</b>	361
<b>Idea inédita n. 74: el equipo de Verdugo y Caballero de Rabat</b>	
Santana Guzmán, Antonio Jesús	
<b>Modernidad y turismo: el lugar de los grandes hoteles en Barcelona</b>	373
Valdivia Pardo, Pamela	
<i>B.3 Modelos de urbanización turística y su influencia en las políticas urbanas</i>	
<i>Tourism urbanization models and their influence on urban policies</i>	
<b>Arquitecturas y territorios turísticos en el paisaje litoral. Revisión crítica</b>	389
De Lacour, Rafael	
<b>Benidorm y la “architecture d’auteur”:</b>	403
<b>Patrimonio de un Pasado reciente, Legado para un future próximo</b>	
Gasco Alcoberro, Montserrat	
<b>El turismo dentro del espacio agrícola en la Costa del sol Oriental.</b>	415
Luque Guerrero, Manuel Eliberto	
<b>Tipología e implantación hotelera en el proceso de transformación del litoral portugués en los años 50 y 60 del siglo XX</b>	425
Cunha Matos, Madalena; Santos Pedrosa, Patricia; Sequeira, Marta	
<b>Estrategias de revitalización para el modelo turístico de sol y playa.</b>	437
<b>La Manga del Mar Menor, Murcia.</b>	
Mínguez Martínez, Enrique; Vera Moure, Maria; Meseguer Garcia, Diego	
<b>Parcelario agrícola y ocupación turística del litoral mediterráneo:</b>	451
<b>la obra de Josep Ferrer Bosch en Tarragona</b>	
Ródenas García, Juan Fernando; Ferrer, Manuel; Zuaznabar, Guillermo	
<i>C.1 Modelos urbanísticos de la modernidad y su impacto en el territorio</i>	
<i>Modern urban planning models and real impact in the territory</i>	
<b>Turismo e urbanística corporativa: i piani italiani degli anni Trenta</b>	465
Bonfante, Francesca; Pallini, Cristina	
<b>Palm Springs, un oasis de hedonismo moderno</b>	479
Díez Martínez, Daniel	
<b>Ocupación, explotación y dilución de los territorios vivenciales.</b>	491
<b>Entornos urbanos tradicionales y “disneylandización” del mundo</b>	
Esteves Jr., Milton; Rangel Nunes, Orlando Vinicius; de Melo Passos, Rafael	
<b>Cadaqués, isla del Mediterráneo</b>	503
Garnica, Julio	
<b>Ciudad de Vacaciones 1933:</b>	517
<b>el concurso internacional para Playa de San Juan (Alicante)</b>	
Martínez-Medina, Andrés; Oliver, Ramírez, José Luis	
<b>Sabaudia. Le trasformazioni di un territorio</b>	529
Mittner, Dunia	
<b>El Plan Bonet, 1961-64. La condición del paisaje en la ordenación del desarrollo turístico de</b>	541
<b>La Manga del Mar Menor</b>	
Parra Martínez, José; Moreno Ortolano, Juan; Martínez-Medina, Andrés	
<b>Tourism and sense of place</b>	553
Tripoldi, Leonarda	

*D.1 Los modelos del turismo como reflejo de un proyecto de ciudad*  
*The models of the tourism phenomenon as a reflection of a city project*

<b>The mutation of the Ofir's pinewood in seaside resort.</b>	563
<b>The residential model variation between 1940-2010</b>	
Bragança Borges, Tiago	
<b>Turistas y veraneantes ante el paisaje: la conquista del hábitat residencial turístico</b>	573
Carbonell Segarra, Mercedes; Oliva Meyer, Justo; Martínez-Medina, Andrés	
<b>Il territorio del tempo libero tra controllo sociale, welfare e utopia.</b>	585
<b>Riflessioni sulla cultura del progetto italiana degli anni '50 e '60.</b>	
Deambrosis, Federico; De Magistris, Alessandro	
<b>L'Hotel Anabel com a síntoma</b>	599
<b>(l'evolució del turisme a Lloret de Mar, 1905-1975)</b>	
Faura, Ramon	
<b>Capri e il mito dell'architettura tra Ottocento e Novecento</b>	611
Mangone, Fabio	
<b>La fotografia turística, les guies i la publicitat, testimonis arquitectònics de la transformació del paisatge de la Costa Brava entre els anys 20 i 60</b>	623
Musquera Felip, Silvia	
<b>Barcelona: instrucciones de uso (1839-1912).</b>	635
<b>El imaginario de la ciudad moderna en las guías turísticas</b>	
Rodríguez, Carmen	
<b>A true Catalan Flamenco night!</b>	649
<b>Turismo globale, crisi d'identità locale e produzione di asset monumentali.</b>	
<b>Barcelona como caso-pilota del branding urbano.</b>	
Scarnato, Alessandro	

*D.2 Las imágenes y los modelos del turismo como reflejo de un proyecto de ciudad*  
*The images and models of the tourism phenomenon as a reflection of a city project*

<b>The construction of contemporary landscape by means of the touristic imagery</b>	661
<b>The landscape of UNESCO in Aude (France)</b>	
Ballester, Patrice	
<b>Verso la costa.</b>	673
<b>Il ruolo del turismo nella litoralizzazione della Sardegna.</b>	
Cannaos, Cristian	
<b>Playas y paseos marítimos: el nuevo paisaje urbano de Benidorm (1956-1986)</b>	685
López Fernández, Manuel; Martínez-Medina, A.	
<b>Costa del Sol occidental:</b>	699
<b>construcción física y social de la ciudad lineal turística</b>	
Palacios Ortiz, Antonio Jesús	
<b>La creación arquitectónica y fotográfica de un espacio de ocio sobre el mar.</b>	713
<b>El paseo Marítimo de Palma.</b>	
Sebastián Sebastián, María	
<b>Città stagionali</b>	725
Vespasiani, Silvia	



**Presentación / Introduction**

Fava, Nadia; García Vergara, Marisa

*Conferencias / Lectures*

**Encuentros internacionales en el Mediterráneo:  
Bernard Rudofsky y José Antonio Coderch**

Pizza, Antonio

**Saegesser y Mestres, dos viviendas de Emilio Donato  
Recuperar la vanguardia, no olvidar la resistencia**

Rovira, Josep Maria



## **Seminario Internacional**

### **TERRITORIOS DEL TURISMO:**

#### **EL IMAGINARIO TURÍSTICO Y LA CONSTRUCCIÓN DEL PAISAJE CONTEMPORÁNEO**

##### *Presentación*

La Organización Mundial de Turismo describe el turismo como un fenómeno social, cultural y económico relacionado con los movimientos nacionales o internacionales de visitantes, que como tal, tiene efectos inmediatos, directos o indirectos en la economía, en el entorno cultural, natural y urbano. Los efectos de este fenómeno, múltiples y diversos, hasta el momento han sido poco estudiados desde el ámbito específico de la arquitectura y el urbanismo. Los estudios existentes se han centrado sobre todo en las respuestas que la disciplina ha formulado a los requerimientos específicos del turismo a través de reformulaciones tipológicas tanto arquitectónicas como urbanísticas. Siendo el turismo una de las primeras industrias a nivel internacional, sorprende la escasez de estudios que aborden de manera científica y objetiva el fenómeno desde el ámbito específico de la disciplina arquitectónica.

El Seminario Internacional propone indagar el impacto del turismo en las transformaciones físicas de la ciudad y el territorio, un fenómeno que relaciona y manifiesta los discursos de los arquitectos y los urbanistas así como las políticas sociales y culturales sobre las modalidades de construcción de la imagen turística. Estrechamente ligado a la conformación del paisaje contemporáneo, el imaginario turístico se ha construido mediante estrategias de intervención múltiple, discursos y prácticas multidisciplinares que proyectan y construyen mitos, deseos y utopías, y que se relacionan con realidades implícitas o explícitas.

Desde la segunda mitad del siglo XIX, la arquitectura y el urbanismo han difundido proyectos, discursos y métodos para elaborar los iconos con los que alimentar la potente máquina de las ilusiones de masas que ha promovido la nueva industria moderna de las grandes economías nacionales. Obras arquitectónicas y proyectos urbanos convertidos en símbolos de las ciudades, obras artísticas que aluden o hacen referencia a la ciudad, obras literarias o cinematográficas, novelas y relatos o guías turísticas que recrean escenas urbanas, las memorias de los proyectos o los discursos institucionales, políticas que forjan la ciudad moderna entre mitos, sueños y realidad. Sin embargo, este proceso nunca ha sido tan evidente como en la contemporaneidad. Desde los años noventa, se han dedicado numerosos estudios a indagar en este fenómeno. Estas jornadas apuntan a una valoración del impacto que el imaginario del turismo, sus infraestructuras y las arquitecturas derivadas del mismo han supuesto en la formación del territorio moderno.

##### **Ámbitos de reflexión**

- Políticas urbanísticas, territoriales o sectoriales referidas al turismo: ámbitos de definición y su relación e impacto en el territorio urbano, rural y costero.
- Procesos de patrimonialización arquitectónica y natural: políticas, modelos y reflexión en torno a casos concretos.
- Tipologías arquitectónicas relacionadas con el fenómeno del turismo y modelos de urbanización turística y su influencia en las políticas urbanas.
- Modelos urbanísticos de la modernidad: reflejo e impacto real en la organización espacial del territorio en función del turismo.
- Las imágenes y los modelos del fenómeno turístico como reflejo de un proyecto de ciudad.

**Dra. Nadia Fava y Dra. Marisa García Vergara**  
Directoras del Seminario Internacional  
Girona, enero de 2014

## **International Seminar**

### **TOURISTIC TERRITORIES:**

#### **TOURISTIC IMAGERY AND THE CONSTRUCTION OF CONTEMPORARY LANDSCAPE**

### ***Introduction***

World Tourism Organization describes tourism as a social, cultural and economic phenomenon related to visitors movements, closely linked to development and socio-economic progress. The substantial growth of the tourism activity clearly marks tourism as one of the most remarkable economic and social phenomena of the past and present century. These dynamics have turned tourism into a key driver for the economy and urban development, but mass tourism also poses a threat to region's natural and cultural resources. Architects and planners have not been paying attention to mass tourism effects on architecture discipline. Researchers and architects have focused on architectural solutions to specific requirements of tourism only through typological reformulations both architectural and urban planning.

The seminar's goal is to analyze the impact of tourism on the transformation of cities and territory. Tourism is a phenomenon that connects and addresses architectural and urban planning discourses and social and cultural policies regarding the methods of constructing tourism-related imagery. This imagery is created through multiple intervention strategies, multidisciplinary discourses and practices that project and construct myths, desires, and utopias related to implicit or explicit realities.

Since the second half of the 19th century, architecture and urban planning have promoted projects, discourses and methods to elaborate icons with which to feed the potent machine of mass illusions promoted by the new modern industries run by large national economies. Architectural works and urban projects that have become city symbols, artistic works that allude or make references to the city, literary or cinematographic works, novels and short stories or guide books that recreate urban scenes, urban project reports or institutional discourses, policies that construct the modern city between myths, dreams and reality. This process, however, has never been as evident as it is now. Since the 1960s, numerous studies have investigated this phenomenon. These sessions are aimed at evaluating the impact that tourism imagery, its infrastructures and the architecture resulting from it have had on the formation of modern territory.

### **Key issues**

- Urban, territorial or sectorial policies referring to tourism: areas of definition and their relation to and impact on the urban, rural and coastal territory.
- Architectural and natural public heritage processes: policies, models and reflection regarding specific cases.
- Architectural typologies related to the tourism phenomenon and tourism urbanization models, as well as their influence on urban policies.
- Modern urban planning models: reflection and real impact in the spatial organization of the territory caused by tourism.
- The images and models of the tourism phenomenon as a reflection of a city project.

**Dr. Nadia Fava and Dr. Marisa García Vergara**

Directors of International Seminar

Girona, January 2014

# **Encuentros internacionales en el Mediterráneo**

## **Bernard Rudofsky y José Antonio Coderch**

Antonio Pizza de Nanno, ETSAB. Universidad Politécnica de Cataluña

### **Abstract**

Relationships between José Antonio Coderch and Bernard Rudofsky. Keystone: the concept and the experience of mediterranean house.

*Keywords: Spain, Mediterranean sea, mediterranean house, Bernard Rudofsky, José Antonio Coderch*

### **Resumen**

Relaciones entre José Antonio Coderch y Bernard Rudofsky. Punto de encuentro: el concepto y la experiencia de la "casa mediterránea"

*Palabras clave: España, Mediterráneo, casa mediterránea, Bernard Rudofsky, José Antonio Coderch*

Pocos meses antes de su muerte, acaecida en 1984, tuve la oportunidad de mantener una larga entrevista con José Antonio Coderch; una conversación de más de tres horas durante la cual Coderch, personaje habitualmente grave y difícil en sus relaciones con el público, dio rienda suelta a muchas confidencias y *exabruptos*, turbando en más de una ocasión al por aquel entonces joven investigador, bastante asustado la verdad, por el tono mordaz y contundente del personaje, que no dudaba en lanzar feroces invectivas contra maestros consagrados de la arquitectura moderna, empezando por Le Corbusier.

Para ser sincero, me incomodaba bastante aquella clamorosa *verve* desmitificadora; y me sorprendió enormemente la perentoria respuesta que Coderch dio a la tímida pregunta de ese joven, más deseoso que nunca de aprender de una voz tan autorizada, sobre quien se salvaría de su despiadada obra de selección: “¿Cual sería - según usted - un arquitecto contemporáneo cuya obra pudiera considerarse válida en este momento histórico?”

La respuesta fue inmediata, resuelta, categórica: “¡Rudofsky! Si quiere usted oír verdades sobre el tema, péguntele a él: no le dirá nunca falsedades.”

Debo confesar - y jamás se me ha olvidado...- que me quedé de piedra; yo, que esperaba oír citar alguno de los nombres canónicos del panorama internacional que se podían prever, según las preferencias o tendencias, me encontré con que, por parte de uno de los arquitectos españoles de más prestigio, se elevaba al rango de maestro indiscutible a un arquitecto del cual yo entonces sabía poco o nada...

Lo cierto es que -tal como veremos a lo largo de esta ponencia -entre Coderch y Rudofsky no sólo existía una amistad sincera, sino que también les unía una convencida y reivindicada actitud proyectual, más allá de sus decisiones arquitectónicas concretas.

Por otro lado, si bien es notoria la inclinación *mediterraneista* de Rudofsky, lo mismo se percibe en la actividad proyectual de Coderch; con una mediación indudable entre ambos, para limitarnos al ámbito español: la del magisterio de José Luís Sert.

En una de sus declaraciones más tardías, Rudofsky muy significativamente recordaba: “Hace cincuenta años la arquitectura moderna se orientó hacia el sur, como un girasol. En su juventud, el puritano Lecorbusier (sic) descubrió la influencia humanizadora del Mediterráneo, el mar que, en la muerte, literalmente reclamó como propio. En 1930, J.L. Sert tempranamente proclamó la arquitectura moderna como un triunfo del Mediterráneo. Ha sido una desgracia que, en las últimas décadas, el pensamiento arquitectónico se haya visto dominado por profesionales provenientes de zonas frías, y sólo últimamente hayamos tomado conciencia de la magnitud de la deshumanización que han causado”.(Rudofsky en Scott, 2000:115)

Pero también existe otra importante conexión entre Rudofsky y Coderch: la investigación sobre la vivienda unifamiliar, llevada a cabo por la cultura italiana de los años treinta y encarnada por el arquitecto Gio Ponti, en cuyo despacho trabajó Rudofsky desde 1934

hasta 1937. Es significativo que, refiriéndose a esta colaboración, Ponti dijera: "The Mediterranean taught Rudofsky, Rudofsky taught me". ("El Mediterráneo enseñó a Rudofsky, Rudofsky me enseñó a mí") (Ponti 1954:25).

Además, en relación con la estancia de Rudofsky en Italia durante los años treinta, cabe subrayar la coincidencia, en 1936, con la importante exposición de Pagano sobre "Arquitectura Rural" (Pagano y Guarneiro 1936); así como la participación activa del mismo Rudofsky, durante el bienio 1937-1938, en el proyecto editorial de Ponti de la revista *Domus*, inaugurada en 1928.

En realidad, la presencia del "sur" y de la arquitectura denominada "popular" fue bastante temprana por lo que a ese arquitecto centroeuropeo se refiere; viajes, estancias de estudio, trabajos teóricos y proyectos de sesgo *meridional* adquirieron muy pronto un peso relevante en su ideología proyectual. Aunque, de hecho, sus caracterizaciones arquitectónicas se mantuvieron elementales, incluso *puristas*, deudoras del lenguaje del *Neues Bauen* del cual Rudofsky estaba embebido, ya sea por su formación académica, en la Technische Hochschule de Viena -donde cursó estudios entre 1922 y 1928-, como por sus primeras prácticas profesionales en despachos austriacos de aquella época, cercanos a lo que entonces se consideraba "arquitectura moderna".

Ambiente educativo éste en el cual pudo recibir la influencia del *reformista* Adolf Loos, sobretudo para el mantenimiento de un irrenunciable enfoque meta-disciplinario, donde la deseada renovación de la arquitectura inevitablemente interactuaba con reflexiones estéticas, sobre las formas de vida, los indumentos, la comida, las necesidades del cuerpo y la cultura material en su totalidad.

A ello habría que añadir la interpretación *ética* del papel del intelectual, herencia loosiana implícita en todo el trabajo de Rudofsky: que por otro lado, era un importante elemento compartido con el amigo Coderch, autor impregnado de un axiomático moralismo conservador.

En sus obras de los años treinta (algunas en colaboración con Gio Ponti, otras con Luigi Cosenza), Rudofsky insistiría en el uso de una geometría espacial elemental, en forma de caja, sostenida por rigurosas ortogonalidades, prescindiendo de irregularidades y de líneas curvas.

De hecho, a pesar de reivindicar un necesario "organicismo" de la concepción arquitectónica, su producción tectónica no aludirá jamás en sentido literal -o, peor aún, mimético - a una formalización *naturalista*. Por norma serán actuaciones en contextos marcados por una fuerte preexistencia natural y paisajística, sin ninguna concesión nostálgica, vernacular o de renuncia ante la asumida artificialidad moderna de la operación proyectual.

Y la "estancia" arquitectónica más fundacional (la "habitación") sería su núcleo de irradiación conceptual: un contenedor doméstico primordial, encerrado por cuatro

paredes, a veces descubierto, en unas ansias liberatorias hacia el cielo infinito.

El modelo tipológico operante será sin duda el de la “casa con patio”: obvia revisitación de la casa romana, aunque también de la vivienda experimental “Haus am Horn”, que el autor conoció en el transcurso de su visita a la Bauhaus de Weimar en 1923.

El proyecto de su casa para Prócida (1935), se convierte casi en episodio arquetípico de una aproximación *mediterránea* a las temáticas proyectuales; en efecto, el contacto con esta isla napolitana, alejada en tiempo y espacio de los frutos de la enajenación mecanicista de los países europeos, ya afectados por una industrialización imparable, había representado una revelación para el autor, que escribiría en *Domus* lo siguiente: “Turistas, cruceristas, esnobs, mejor sería que olvidaran el nombre de Prócida; los artistas, en cambio, hallarán aquí nuevas sensaciones, los arquitectos nuevas revelaciones, los gourmet primicias, los enamorados un refugio. Quien tenga un poco de todo lo dicho, encontrará en Prócida el lugar elegido por su destino.” (Rudofsky 1938).

El proyecto para una vivienda suya allí, también publicado en *Domus*, irá acompañado por diseños muy elocuentes, así como por un comentario literario del autor, significativamente titulado “no necesitamos una nueva forma de construir, necesitamos una nueva forma de vivir”; texto encabezado además por la siguiente frase apodíctica: “perdimos hace mucho el contacto con el suelo”.( Rudofsky 1938)

El proyecto del hotel San Michele en Anacapri (con Ponti, 1938), especie de “resort” *ante litteram*, en donde cada habitación se convierte en una pequeña casa, cual cómodo *existenzminimum* para vacaciones, por su parte, servirá de inspiración para un proyecto muy parecido de Coderch, de unos años más tarde: el pueblo turístico “Las Forcas”, en Sitges, de 1945: fragmentación de lo construido en habitáculos familiares; uso de una tipología en patio que se convierte en modelo articulado de asentamiento paisajístico; dialéctica entre instancias individuales (viviendas) y colectivas (servicios para la microcomunidad); lenguaje volumétrico elemental e identificación de detalles (pozos, parras, vigas de madera, revoques en blanco...) con referencias explícitas a las aldeas de pescadores de la cornisa mediterránea; un conjunto que hace presagiar un contexto ambiental de intachables resonancias paradisíacas.

En cualquier caso, habría que preguntarse por el significado de ese tan trillado uso del término conceptual de “Mediterráneo”, con su derivación de “casa mediterránea”, para liberarnos de todas aquellas ambigüedades semánticas que sirven para construir mitos más que para interpretar realidades.

Este término –el “Mediterráneo”–, del que tanto se abusa y al que tanto se recurre, incluso para caracterizar manifestaciones del mundo artístico, ¿qué significa realmente? (Braudel 1985, 1986, 1980; Matvejevic 1987)[1]

Posiblemente una de las principales características de dicha área geográfica consista en la facilidad de conexiones que se ha dado en esta cuenca marítima, y en las tierras que a



ella se asoman: rutas / puertos, carreteras / ciudades. Ello explica el desarrollo de un imaginario en “red”, con distintos centros interrelacionados y coexistentes:

“Es un cronotopo amplio y diverso en el que historia y geografía concibieron la idea, y su plasmación, de un mundo de civilizaciones transcontinentales e interconectadas alrededor y a través de un mar 'interno'. [...] La red es un entramado de comunicaciones, transportes, transferencias, migraciones y pasos, como un gran cerebro de agua. [...] El Mediterráneo es un encuentro mestizo, un receptáculo de connubios y contrastes en el que la red de intercambios ha dado lugar a una experiencia multiforme y longeva de fusiones inextricables y diferencias preservadas.” (Gnisci en Durisin y Gnisci 2000: 168)

De ello, así como de las específicas realidades económicas y políticas de este variado conjunto, derivan los rasgos “urbanos”, propios del contexto mediterráneo, marcado por la sucesión de distintas fases de colonización de los terrenos agrícolas.

El historiador Maurice Aymard lo subraya: es la ciudad, fenómeno histórico enraizado en nuestros territorios, la que genera el carácter “mediterráneo” del habitar, más que el medio natural.

Y en la base de esta organización social fundamental hallamos la “casa”, la vivienda unifamiliar, núcleo residencial elemental que materializa valores perennes. En concreto, se trataría de la recurrente “casa mediterránea”, paradigma que define su reconocibilidad a partir de constantes de orden antropológico, de la típica estructuración de sus relaciones con el exterior, de una peculiar distribución de los espacios domésticos y de algunos *topoi* figurativos.

“Se trata en ocasiones de una casa muy sencilla, elemental: basta un local de tres metros por tres, con una puerta como única apertura, como en los poblados de la Grecia arcaica, en la totalidad del Maghreb, Sicilia o en los bajos de Nápoles. Hoy en día sigue siendo la casa del pobre. Sin embargo, a la mínima oportunidad la casa se ensancha, se multiplica, se anexiona un espacio cerrado —la zarriba árabe—, se desarrolla alrededor de un patio interno —atrium o “patio” de las mansiones patricias—, al abrigo de miradas indiscretas.” ( Aymard en Braudel 1994: 132)

Algunas constantes son fácilmente reconocibles: la casa reúne bajo un mismo techo a toda la familia, mínima y fundamental unidad social, acentuando la separación de todo lo que pertenece al “exterior” y sacralizando en ocasiones cuanto configura el umbral. Nos encontramos ante el reino de lo doméstico, ahí donde históricamente gobierna la mujer y de donde está excluida la figura masculina, a causa de sus ocupaciones de trabajo en el campo o de su estancia, en los momentos de ocio, en los lugares de esparcimiento de la ciudad, dando sentido y carácter físico —en las existencias familiares como en la construcción de la ciudad— a la estructurante dialéctica entre “privado” y “público”.

Será en 1964 cuando Rudofsky publicará el catálogo de la famosa exposición homónima en el MOMA de New York “Arquitectura sin arquitectos” (Rudofsky 1974), que lleva como

significativo subtítulo "Breve introducción a la arquitectura sin genealogía"; aunque, cabe decir que ideas y materiales para esta obra ya habían sido tomados en consideración por Rudofsky a principio de los años cuarenta.

De hecho, esta exposición / catálogo de 1964 se insertará oportunamente en el clima revisionista dominante en el mundo arquitectónico a partir del final de la Segunda Guerra Mundial (ya en 1957 había sido publicado el texto de Sibyl Moholy-Nagy *Native Genius in Anonymus Architecture*) (Moholy Nagy 1957), en el que un nuevo conjunto de parámetros, destinado a convertir en productiva la "crisis" de la arquitectura moderna, trató de sustituir terminologías y referentes considerados ya caducos: se difundieron así conceptos como "humanización", "democratización", "organicismo" y, en la recuperación global de una dimensión anti elitista de la disciplina, tuvo su momento de auge un interés inédito por las realizaciones de la cultura popular.

En el caso de Rudofsky, incluso se asiste a una valoración provocadora de todas aquellas creaciones en las que el arquitecto literalmente *no* ha intervenido, y donde lo que parece constituir garantía de recuperación de una arquitectura en decadencia, no será un incremento o actualización de sus conocimientos específicos, sino más bien la "ausencia" del especialista, la cancelación redentora del papel del profesional contemporáneo:

"La arquitectura sin genealogía es tan poco conocida, que ni siquiera posee una denominación específica. En busca de un nombre genérico, la llamaremos vernácula, anónima, espontánea, indígena, rural según los casos". (Rudofsky 1974) [2]

Y a continuación se añade: "La exposición nos ayudará a liberarnos de nuestro estrecho panorama de arquitectura oficial y comercial; (...) Resulta francamente polémico comparar la serenidad de la arquitectura en países llamados subdesarrollados, con la estéril arquitectura de los países industriales. (...) Las formas de las casas, algunas veces transmitidas a través de varias generaciones, aparecen como eternamente válidas".

La conclusión de semejante serie de declaraciones unidireccionales resulta previsible: "Sobretodo, es lo 'humano' de esta arquitectura, lo que debiera en adelante inspirarnos alguna respuesta", siendo además España ("país con herencia oriental"), un lugar geográfico y cultural en el que aún perviven -según el texto del autor-determinadas instancias positivas del habitar, que habrá que estimar oportunamente.

El catálogo, pues, se presenta como una colección de *imágenes*, en las que se destacan las virtualidades positivas de las formas más arcaicas del habitar; esto es, las que resultan en cierto sentido a-intencionales, subrayando, en cualquier caso, las potencialidades semánticas de todo cuanto hasta el momento se había considerado arquitectónicamente *primitivo*.

Un libro que se compone en primer lugar de fotografías, con un enfoque marcadamente antropológico donde los ejemplos tectónicos ilustrados se explican a través de los

exteriores. No se contempla ningún estudio de los espacios domésticos, ni en sentido tipológico ni simbólico, así como se obvian consideraciones analíticas de orden funcional. En los agradecimientos del catálogo encontramos, además, la siguiente afirmación: "Nunca se habría concretado este proyecto sin las entusiastas recomendaciones de los arquitectos W.Gropius, P.Belluschi, J.L.Sert, R.Neutra, G.Ponti, K.Tange... quienes, procedentes de países ricos en arquitectura vernácula, me alentaron."

Y, efectivamente, Rudofsky no podía ignorar las posiciones, bien notorias en el ámbito internacional, que Sert había asumido ya en el curso de los años treinta, cuando la arquitectura del GATCPAC parecía orientarse de forma gradual hacia conceptualizaciones que se alejaban de los radicalismos de la arquitectura moderna de inspiración nórdica.

También Sert y Coderch estaban unidos por una fuerte amistad, a pesar del abismo político que los separaba. Coderch se declaraba "franquista", y visceralmente antirrepublicano; la experiencia del GATCPAC para él era inaceptable, a causa de las complicidades de este grupo con la Segunda República y con el catalanismo, y también porque a sus ojos representaba una ortodoxia disciplinaria universalizante, de derivación lecorbuseriana, y por tanto inasumible para una arquitectura sensible a las razones del lugar, de sus habitantes y de su inconfundible cultura.

Sin embargo, a pesar de las discrepancias públicas, existe manifiesta una línea de continuidad entre las experiencias modernas españolas de los años treinta y las de Coderch en la posguerra. Socio inseparable de Coderch fue Manuel Valls; hace unos años le preguntamos, en una entrevista improvisada, si en los años oscuros del ostracismo franquista hacia la arquitectura moderna, en su despacho habían tenido la oportunidad de consultar la revista AC, como material de referencia proyectual; la respuesta de Valls fue tajante:

"Los números de la revista AC se encontraban siempre abiertos en nuestras mesas de dibujo, y nosotros no dejábamos jamás de hojearlos en busca de sugerencias..."

Y Coderch, seguramente a través de la íntima amistad con Ponti, también se convirtió -como hemos visto- en amigo y estimador de Rudofsky.

En mayo de 1949 se desarrolla la "V Asamblea Nacional de Arquitectura" en ocasión de la cual, además de la exposición de arquitectura que permitirá a Gio Ponti el conocimiento de la casa Garriga-Nogués de Coderch, se dan una serie de importantes conferencias en Barcelona, en las que participa de manera muy activa el propio Ponti:

"Nuestro mundo se va mecanizando demasiado y esto es peligroso. Vamos a tener fe en el espíritu latino. Los arquitectos españoles podéis traer una noble aportación a la arquitectura moderna sin necesidad de seguir el estilo que impera en el mundo. (...) Encuentro entre vosotros incertidumbre y titubeos. Desechad eso, si me permitís el consejo: haced tranquila, serena y honradamente la arquitectura que salga de vosotros mismos." (Ponti 1949: 260)

Por cuanto respecta a Coderch, la incipiente amistad con Ponti jugará un papel decisivo en su biografía profesional; y aunque Coderch era ya lector fiel de *Domus* (a partir del año 1937, coincidiendo pues con la colaboración asidua de Rudofsky en la revista, los números de la revista se encuentran con cierta regularidad en su estudio), el nuevo ligamen con su director robustece una fundamental comunión de intereses y de posiciones disciplinares. Favorecido pues por la mediación del “mediterraneísmo”, Coderch sintonizará inmediatamente con los presupuestos de Ponti, convirtiéndose en un activo colaborador durante los primeros años cincuenta, de sus empresas editoriales.

El proyecto cultural de Ponti -estrenado en el lejano 1928, con la fundación de *Domus*-, se articulaba en torno al reconocimiento de una filosofía doméstica de nuevo cuño, tendente a redescubrir en la casa el lugar de celebración, y de prolífica confluencia simbólica, de un conjunto de valores religiosos, éticos y sociales.

Un auténtico programa de refundación espiritual que hará hincapié en una acepción *moral* más que estética de la modernidad, desvinculándola de connotaciones sectarias o estrictamente contingentes, y donde el recurso a las nuevas tecnologías quedará, en todo caso, al completo servicio de tales elevadas aspiraciones.

La renovación del gusto no podía, por tanto, estar marcada por una adhesión específica de “estilo”; el objetivo -según Ponti- no era el de construir modernamente, clásicamente o en un lenguaje *noucentista*, sino el de edificar una “buena arquitectura de nuestro siglo”.

En el verano de 1950, gracias a la fundamental mediación de Ponti, se plantea para Coderch la posibilidad de revestir el papel de comisario en la participación española a la IX edición de la Trienal de Milán (mayo-septiembre de 1951). En el pequeño pabellón de aproximadamente 70 metros cuadrados, diseñado por Coderch mediante el signo inicialmente extensivo de un elemento ameboideo, que pronto se retomará exclusivamente en la mesa sobre la cual se apoyan los diversos objetos, asistimos a un auténtico ensayo evocativo: una especie de ejercicio sintético, destinado a exhibir la quintaesencia de la “modernidad” española o, por lo menos, tal como era entendida por nuestro arquitecto.

Probablemente la IX Trienal constituyó el fértil humus que llevará a la concepción de la casa Ugalde, en Caldetas, cuyos primeros materiales oficiales se remontan a octubre de 1951. Un croquis conservado entre los documentos de la exposición milanesa testimonia las primeras fases de elaboración del proyecto, en el que se insinúa la formalización final de impronta ameboide que alude de manera visible a la mesa del stand español; aquella sobre la que Coderch había colocado juntos, en una suerte de collage onírico, objetos populares y manifestaciones del arte moderno.

La casa Ugalde constituye, en efecto, la primera arquitectura coderchiana, entrados ya los años cincuenta, en la que se eleva a máxima originalidad el tan ansiado sincretismo entre tradiciones mediterránea y cultura de vanguardia. Un edificio, del cual el mismo autor dijo que era una “casa mediterránea al *cien por cien*”; una construcción en la que

los muros se dinamizan, se flexionan, se curvan para mantener unido el ensamblaje de cada unidad emergente del terreno y, al mismo tiempo, para engarzar la casa en las preexistencias naturales.

Un edificio en el que exactamente los “muros” - muros de piedra que, por lo tanto, se anclan al suelo, echando raíces- comienzan a estar dotados de una vida propia, adquieren una autonomía semántica, se liberan de los gastados códigos tectónicos, emprendiendo una vía expresiva que resultará decisiva en sus posteriores experiencias profesionales.

La casa Uriach y la casa Rozés (Rosas, Enero de 1962) se perfilan como productos álgidos del ideal doméstico de Coderch. La descomposición tipológica, que de manera diagramática ya se había revelado en la Catasús, en estos dos episodios aparece ulteriormente complicada. Las villas se configuran como adición sucesiva de piezas, cuyo diseño acentúa la posible lectura autónoma y separada de los elementos dormitorios que formalizan varias e independientes células residenciales, imponiéndose la dispersión de las líneas y de los planos.

Se acentúa la tendencia de Coderch a crear unidades residenciales identificables (aquella “habitación como casa” defendida por Rudofsky), que llevan a reconocer el volumen como algo que se asienta en el terreno y se modela sobre el habitante. La máxima fragmentación y la exasperada articulación de las partes residenciales no representarían otra cosa, entonces, que la voluntad de plasmar cáscaras protectoras, en crecimiento simultáneo con las exigencias de los usuarios, mientras sólo en las relaciones entre tales componentes se encontraría la unidad de lo proyectado.

Justamente estos serán los años de Espolla (1964), de la recuperación y restauración de la vieja casa *pairal*; de un auténtico “retorno a casa”, por parte de un personaje ya exhausto ante la persistente ineficacia de sus incontables esfuerzos públicos.

Una casa que podría tal vez parecer poco “mediterránea” en su “estilo”; pero ¿acaso, en su reivindicación de una arquitectura “sin” arquitectos, tanto Sert como Rudofsky aspiraban a trazar una estilística al uso? ¿O más bien su objetivo era el de sugerir un enfoque, libre de categorías lingüísticas, capaz de devolver un sentido *meta-temporal* al acto proyectual?

En este episodio de Espolla, el objetivo principal de la intervención de Coderch fue el de eliminar todas las superposiciones identificables como tales, haciendo resaltar la estructura primaria de muros de piedra y bóvedas de cañón de la vieja construcción: un arquitecto dialogante y paciente con los hallazgos, engasta en lo existente las trazas de la actualidad con delicadeza y austeridad, intentando hacer revivir el espíritu atávico de unos sillares cargados de historia, y evocando el alma verdadera y profunda de una cultura primigenia del habitar.

He aquí una casa hecha simplemente de piedras y hogares, en la que se depositan las pocas cosas queridas, los afectos indispensables, los sentimientos auténticos que sólo tal entorno es capaz de volver a despertar.

De hecho, los “muros” coderchianos (vale la pena recordar que, en la gran mayoría de la arquitectura residencial de Coderch, la estructura está resuelta mediante el empleo de muros de carga), imperturbables en su solidez pétreo, sin ningún tipo de encalado, se retraen aquí de cualquier pretensión plástica, volcados exclusivamente a ceñir el lugar supremo de lo doméstico, el corazón de la familia, la centralidad de valores que sólo una existencia *arraigada* es capaz de identificar.

## Notas

[1] Nos remitimos a dos prestigiosos investigadores que son, con toda probabilidad, quienes han estudiado más a fondo la identidad histórica de esta palabra; básicamente, nos referimos a los siguientes libros: F.Braudel, *La Méditerranée*, Flammarion, París 1985 (tr.it.: *Il Mediterraneo*, Bompiani, 1987, 1994); F.Braudel, *Une leçon d'histoire*, Les Editions Arthaud, París 1986; F.Braudel, *El Mediterráneo y el mundo mediterráneo en la época de Felipe II*, Fondo de Cultura Económica, Madrid 1980; P.Matvejevic', *Mediterransky Brevijar*, GZH Zagreb 1987 (tr.it.: *Mediterraneo. Un nuovo breviario*, Garzanti, Milán 1991, 1996).

[2] Rudofsky (1974), en la edición castellana no aparece la numeración de las páginas. En realidad, el “discurso” ha sido sustituido sobretodo por las imágenes, propuestas por Rudofsky, y que sí son numeradas, suplantando las intenciones retóricas del breve texto que las acompaña.

## Bibliografía

Aymard, M. (1994). «Spazi» en F. Braudel, *Il Mediterraneo*, Bompiani.

Braudel, F. (1980). *El Mediterráneo y el mundo mediterráneo en la época de Felipe II*, Fondo de Cultura Económica, Madrid.

Braudel, F. (1994). *La Méditerranée*, Flammarion, París 1985 (tr.it.: *Il Mediterraneo*, Bompiani)

Gnisci, A. (2000). «La rete interletteraria mediterranea», en: Durisin, D.; Gnisci, A. (eds.) (2000). *Il Mediterraneo. Una rete interletteraria*, Roma: Bulzoni.

Matvejevic', P. (1996). *Mediterransky Brevijar*, GZH Zagreb 1987 (tr.it.: *Mediterraneo. Un nuovo breviario*, Garzanti, Milán).

Moholy-Nagy, S. (1957). *Native Genius in Anonymus Architecture*, Horizon Press, New York.

Pagano, G.; Guarniero, D. (1936). *Architettura rurale italiana*, Quaderni della Triennale, Hoepli, Milán.

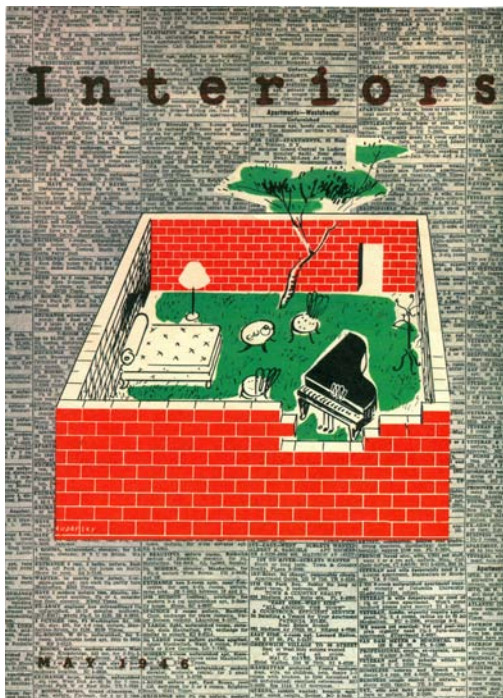
Ponti, G. (1949). "El arquitecto Gio' Ponti en la Asamblea", *RNA* 90, Madrid 1949.

Ponti, G. (1954). *Espressione di Gio Ponti*, Guarnati, Milán.

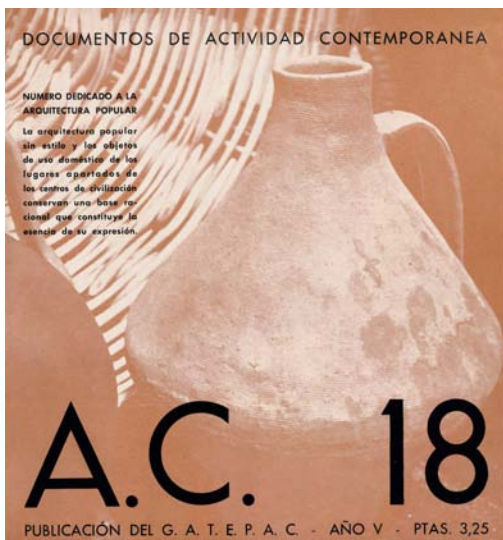
Rudofsky, B. (1938). "La scoperta di un'isola", *Domus*, núm. 123.

Rudofsky, B. (1974). *Architecture without architects*, Doubleday & Company, Inc. Garden City, New York 1964 (tr.cast.: *Arquitectura sin arquitectos*, Ed. Universitaria de Buenos Aires, Buenos Aires 1974).

Rudofsky, B. (2000). "Nota manuscrita", cit. en F. Scott (2000). "Allegories of Nomadism and Dwelling", *Anxious Modernisms. Experimentation in Postwar Architectural Culture*, ed. by S.W. Goldhagen and R. Legault, The MIT Press.



1. B.Rudofsky, cubierta de Interiors, Mayo 1946



2. A.C. n. 18, 1935





3. J.A.Coderch, Grupo de viviendas "Las Forcas", Sitges 1945



4. J.A.Coderch, Casa Pairal Coderch, Espolla 1964



# Saegesser y Mestres, dos viviendas de Emilio Donato

## Recuperar la vanguardia, no olvidar la resistencia

Josep Maria Rovira Gimeno, ETSAB. Universidad Politécnica de Cataluña

### Abstract

Saegesser's House is a 1960 work of Emilio Donato in Talamanca (Ibiza). Never published, it's an important building for some reasons: It means the "return" to a significant place for the Spanish architecture. There, Donato meet Sert and R. Arias. It represents "another path" away from the Italian proposals of the so called School of Barcelona, and show references to Wright, Neutra and the "binuclear houses".

Keywords: *Rodríguez Arias, Emilio Donato, Antonio Miró, Saegesser House, Mestres House, Ibiza, Tarragona*

### Resumen

La casa Saegesser es una vivienda de Donato en Talamanca (Ibiza) de 1960. Nunca publicada, es un edificio importante por tres razones: Significa el "regreso" a un lugar significativo para la arquitectura española. Donato y Sert se conocen y R. Arias es quien le pasa el encargo a Donato. Representa "otra vía" lejos de las italianizantes propuestas de los de la llamada Escuela de Barcelona. Aquí están presentes referencias a Wright, Neutra, las "binuclear houses", entre otras. Por último, escenifica la ruptura entre Donato y Miró interesado en otra arquitectura que después desarrolla con Higuera en Madrid

Palabras clave: *Emilio Donato, Antonio Miró, Rodríguez Arias, Casa Saegesser, Casa Mestres, Ibiza, Tarragona*

## 1

Emilio Donato llega a Ibiza en 1959, tras la llamada de su padre, catedrático de Instituto desterrado en la isla. El recién titulado arquitecto se instala allí con su primera mujer, Hedda Geest, a quien conoció en el barco hacia la isla, con quien se ha casado en Septiembre de 1960, según se desprende de la felicitación que Bohigas y Martorell le envían y que Donato conserva. Donato, vive en la casa de Sert de Dalt Vila las dos primeras semanas, recién terminada, y cuelga un explícito letrero en unos bajos propiedad de la familia Matute cerca del puerto: “se hacen planos”. Y empiezan a llamar a la puerta algunos clientes. Después alquila una vivienda en el puerto que funciona a la vez como estudio donde produce sus primeros edificios viajando ente la isla y Barcelona y compartiendo el trabajo con sus tres socios: Raimon Torres, Xavier Boix y Antonio Miró. Un ajetreo del que pronto se va a cansar.

Después de algunos proyectos y edificios que aquí no interesan, en 1961 consigue construir otro edificio, esta vez una vivienda unifamiliar: la casa Saegesser, un encargo a Germán Rodríguez Arias que éste transfirió a Donato por estar aún demasiado atareado con su trabajo en la isla y los viajes a Chile mientras estudiaba dónde establecerse. Joan Prats, asiduo de Ibiza, amigo de los arquitectos del GATCPAC casi desde su fundación, les había presentado. Sobre un escalonado de plataformas de piedra construida en seco, en lo que entonces era campo abierto, se levanta un volumen blanco. Las relaciones que Donato inventa entre los contrastes de escaleras de accesos exteriores y los muros de piedra y la chimenea al aire libre junto a sus texturas que no respetan las prioridades iniciales y mezclan con intención, constituyen el motivo plástico del edificio que se desparrama en el paisaje. La arquitectura de las “*cases pageses*” interpretada en clave moderna como “*binuclear house*” se beneficia de una planta lineal donde las zonas de día y de noche buscan las vistas del paisaje alineándose una después de otra en una continuidad que podría ser anodina pero que Donato resuelve con habilidad. La dialéctica entre casa abierta y casa cerrada organiza las aberturas y los espacios al exterior y los de transición que constituyen lo más interesante de la casa junto al juego de volúmenes bajo la luz. La capacidad de trabajar la arquitectura vernácula y explotar sus posibilidades es como un manifiesto que busca conectar con sus mayores y hacer olvidar años sin esperanza. No todo está perdido: Sert, Rodríguez Arias, Illescas vuelven a ser necesarios. Donato vuelve a considerarlos necesarios. Ya están planeando su asalto definitivo a la isla de sus sueños. Las circunstancias, cronología y resultados de todo ello los he explicado en otra ocasión (Rovira, 1996).

La casa Saegesser tiene intereses añadidos para nuestra historia. Marcará el inicio de la descomposición del estudio de la calle Gressolet que ya se observa en las cartas que un desesperado Boix envía Donato para que se ocupe del trabajo profesional, se ponga serio con los encargos que van saliendo en Ibiza y no viaje tanto y en las de un Miró que tilda a Donato de idealista y está cada vez más “prendado” de un Higuera que gana

concursos en los que Miró participa. Pero no solo esto importa.

La carta que en verano de 1961 Miró envía a Donato y que éste conserva en su archivo, es muy elocuente. El estudio no funciona: Torres enfermo y pendiente de las prácticas de la mili, Boix triste y desmotivado. Miró reconoce: "Yo soy un cabrón y un dominante y se proyecta de acuerdo con mi voluntad. Total que los llevo de cabeza porque el día siguiente se me ha ocurrido otra idea y hay que empezar de nuevo. Además los croquis que tu envías los cambio y los critico duramente, con lo que el espíritu de equipo queda desvirtuado...Es el momento de decidir el cambio pero tendré que aplazar la decisión para más adelante y aguantar los nervios". Si todo ello indica las iniciales tensiones entre quienes de estudiantes compartieron ideologías y de profesionales asumen demasiadas divergencias en las relaciones trabajo-vida, lo que viene a continuación es más interesante. "Creo que tendremos que revisar nuestros métodos y dirigir nuestros pasos a otras experiencias algo más formales, algo más fácil de imaginar".

La carta se interrumpe y se reanuda cuando Miró está de vacaciones en Port de la Selva, algo más relajado y después de haber hablado con sus socios para arreglar la situación organizativa del estudio de Sarrià: "La cuestión es empezar a funcionar pero de verdad...Hay que olvidarse del vedetismo ser cada uno una pieza dentro de una máquina...Naturalmente esto tiene como consecuencia inmediata el peligro del aburguesamiento arquitectónico". Difícil salida tienen los arquitectos de la calle de Gressolet. Después Miró, pensando en un proyecto de cinco apartamentos del que ofrece la planta, lanza una crítica furibunda a una arquitectura que quiera tener presente la tradición ibicenca en cualquier nueva propuesta: "...no deberíamos hacer arquitectura popular, no se puede proyectar las casas tratando de seguir el crecimiento de las casas de allí...no olvidar que estas casa tan maravillosas que hay en Ibiza han tardado en construirse a lo mejor 100 años y que nosotros tenemos que hacer el proyecto a lo mejor en una semana". Para ofrecer algo plausible, a Miró no se le ocurre otra cosa que proponer un volumen único en abanico procedente de su proyecto de cuarto curso de carrera que hizo para Pelayo Martínez!

El final de la carta se dedica a analizar el proyecto Saegesser que "al cabo de estar el croquis en danza varios días por encima de los tableros la cosa iba retrocediendo rápidamente". Después de rediscutirse todo Torres se encarga de darle forma. "Dos o tres días después seguía igual, mejor dicho, peor porque había perdido al gracia y no había ganado en claridad". Para resolver el encallamiento Miró propone un edificio circular con un patio central, una casa muy parecida a la que Frank Lloyd Wright construyó en Phoenix para su hijo David en 1951 como para que las semejanzas nos pasen desapercibidas. Una filiación demasiado directa pero que entronca con los proyectos que harían Miró e Higuera en Lanzarote o en el concurso del teatro de la opera de Madrid, poco más tarde, en los que el círculo es el punto de partida de tantas agrupaciones. Wright ha aparecido en el imaginario del estudio de Gressolet. Miró dice en la carta que no conoce el proyecto de Wright. Cuesta de creer La respuesta al

proyecto de Miró que envió Donato fue fulminante. Veamos.

Dice Donato: "Escribo urgentemente después de estar 15 horas sobre el tablero con el chalet de la suiza (Saegesser)". Donato ha recibido la carta de Miró, ha visto las propuestas de su socio para los dos proyectos y dice: "Tanto este proyecto como el de los bungalows me parecen muy buenos. Parad inmediatamente lo de la suiza que no quieren gastar más de 300.000 pts. Quizás 350.000 pero no el medio millón que como mínimo vale la estupenda ensaimada de Toni". Así que parece claro que en Gressolet cada uno tiraba hacia donde podía y que Donato la propuesta de Miró, además de cara, tampoco sabemos cómo hizo para valorarla de una manera tan precipitada, le pareció una ensaimada.

Sigue Donato: "Toni tu proyecto es francamente bueno y me tiene sin igual que se parezca a los del hijo de Wright hasta en detalles puramente formales como el pinchito de arriba del salón superior. El concepto no es el mismo y eso lo justifica. Me parecen un tanto ligeras pero lógicas dentro de tu entusiasmo, tus afirmaciones de que no tiene la obra dificultades técnicas. Pero aparte de todo no creo que ese tipo de casa sea apropiada al terreno:" Dejemos aparte las dos incomprensibles primeras frase. Lo que cuenta ahora: la propuesta de Miró es cara, técnicamente complicada y no se adapta al lugar en el que debe ser edificada. ¿Por qué le tiene sin cuidado que el croquis de Miró se parezca tanto al edificio de Wright?

Después los desacuerdos se hacen más evidentes: "No sabes lo bien que me ha ido leer esta carta. Estás pletórico de ideas, pero vives en ellas y poco en el suelo. No puedes proyectar una casa con este espíritu, sin pegarte horas y horas sobre el terreno, husmeándolo, casi (ilegible) por completo sobre él. Te has dejado llevar por uno de tus alardes intuitivos tomando y expresando con más claridad y orden la idea de espiral de mis garabatos, que comprendo os desanimaran...En este caso, con presupuesto limitado, y con un paisaje y orientación (de vistas que no has tenido en cuenta) extraña, no lo veo posible. Escribo deprisa después de intentar enlazar lo que hay de apropiado, entre tu proyecto y el mío. Creo que tengo la solución..."Donato está en Ibiza, Miró en Barcelona.

A continuación Donato se desplaza al solar con papel y lápiz, dibuja su casa Saegesser, con un topográfico deficiente y unas líneas que quieren mostrar las vistas posibles que la casa podría tener. Habla de "algarrobos y pinos", "colinas caldeadas por el sol" "profundidad de campo 700 a 1000 metros descendiendo". Afirma: "He estado allí para cerciorarme", "todo se aguanta", "horas de tablero". Insiste: "Si fuera posible hacer la ensaimada mejor, pero quien convence a este matrimonio que corre por ahí con un 2CV Citroen, de que casi doblen su presupuesto...No sé qué pensareis, lo probable es que discutáis y os enfadéis conmigo. Pero no quiero que penséis que quiero imponer mi opinión".

Las palabras de Donato son claras: un edificio debe hacerse desde los datos que ofrece

el contexto. Y esas, en el caso de Ibiza, no solo son las que él enuncia sino que conllevan otras variantes que un esquematismo neowrightiano no pueden abarcar. Esta es una ocasión que Donato aprovecha para buscar puentes entre el único pasado que le interesa ahora y que pasa por la experiencia del GATCPAC, de Hausmann, de Bronner, con la arquitectura ibicenca. Y por el conocimiento de Faber, Bechtold, Neubauer y otros. Y sabe que Rodríguez Arias y Sert verán el edificio. De todos ellos, no de Italia ni de una alejada América se puede partir para brindar propuestas alternativas a los manifiestos éticosociales que Donato siempre defendió con su arquitectura militante. Partir de la arquitectura para ofrecer otra mejor, de eso se trata ahora. Y con ello la presencia de las casas binucleares, tan americanas de otro lado, como oferta funcional y organizativa que ha mejorado posibilidades a la hora de organizar programas y mezclar volúmenes. La casa Saegesser mira a todas las direcciones que le regala el paisaje, se abre a todas sus posibilidades de goce gracias a la flexibilidad que el planteo de las *binuclear houses* ofrece. Emerge de la tierra con el zócalo pétreo que llega a convertirse en cerramiento de fachada para soldar las dos partes del programa. Una unión que se consigue también desde el vacío, generado entre sus dos partes inmediatamente detrás, que invita a otros usos al aire libre con la ubicación de una chimenea exterior a modo de barbacoa que, adherida a la escalera que permite acceder a la azotea, consigue un detenimiento volumétrico que singulariza la parte más “anodina” del edificio: la fachada de las habitaciones. Objetivos plásticos, referencias cultas y locales están en este edificio que se mueve sin prejuicios, buscando puentes, investigando.

Después viene el turno de Donato a la hora de mostrar las deficiencias de los asociados de Gressolet: “Xavier y Raymond, espero que Jaime (Verdaguer) no caiga en lo mismo, se han conformado con un papel que ellos mismos conscientemente se han asignado. Esto es muy difícil de parar teniendo presente al personalidad de Toni con el lápiz en la mano...lo que o puede ser es que hayan estudiado una carrera de 8 o 9 años para poner en escala los croquis de Toni o míos según sea él o yo quien esté en Barcelona” Después de explicar con crudeza por qué ninguno de los socios puede saber qué sea el método para funcionar, termina: “Si no hacemos un esfuerzo enorme de modestia y voluntad, no veo la manera de seguir adelante”. La unidad de Gressolet se tambalea. Mucho más tarde, en el año 2007, Donato dice palabras que aún serían el reflejo de esta pugna por la casa Saegesser: “La responsabilidad no me hace conservador...es el hecho de que si aquel proyecto es construible y alguien te lo financia, no puedes construir conceptos, ni metáforas, ni símbolos...”

## 2

A principios del año 1965, Donato recibe un encargo importante que le ocupará siete años de trabajo. Debe resolver una urbanización de considerable tamaño para uso de segunda residencia vacacional en la provincia de Tarragona. Debía hacerse un Plan Parcial y un Proyecto de Urbanización, una práctica no muy usual en aquellas fechas pero que los promotores consideraron imprescindible. El terreno era una finca enorme de

1000 Ha. en el municipio de l'Ametlla de Mar, propiedad de la familia Mangrané, que miraba a la playa de Calafat. Un tío de Donato conocía a un miembro de la familia Mangrané. El cliente es la sociedad UCESA, con oficina en la calle Balmes esquina a la del General Mitre formada por jóvenes progresistas catalanes ligados al mundo de las finanzas y la economía: Miquel Roca. Josep Maria Bricall, Tarrida, Muntaner etc. Integrados en CEDEC, una asociación de católicos progresistas en la que militaba Joan Bosch Agustí quien medió para que el encargo fuera para Donato y que justificaban sus inversiones con un peregrino slogan: "capitalismo popular". No es extraño que algunas de las casas que hizo Donato fueran usadas como escondites para las "desapariciones" a tiempo parcial, tan necesarias, de los miembros del PSUC, sobre todo en 1969, en ocasión del Estado de Excepción, aquella estrategia represiva que tanto le gustaba al general Franco. No debemos tomarlo a la ligera.

La primera parte del proyecto se llamó Calafat C y contaba con 40 Ha. de superficie y dada la envergadura de la promoción y la actual soledad de Donato, éste decide organizar un equipo de arquitectos para resolver el encargo. Al estudio de la calle Gressolet llegaron, Francesc Rius, Jaume Freixa, Joan Fortuny y Joan Antoni Solans, recién titulados en la Escuela de Arquitectura. Allí ya trabajaba Uwe Geest, ingeniero de la construcción y hermano de Hedda y con quien colaborará hasta 1993.

Diseñan una urbanización de parcelas para viviendas individuales, grupos de apartamentos y un club social restaurante. Una "comunidad" en la que las viviendas debían encargarse siempre al mismo arquitecto, Emilio Donato, o venderse construidas, es decir, un lugar donde debería haber existido una armonía formal, reflejo de la armonía asociativa que el club y el restaurante, ubicados en la parte alta del terreno, representaban si el proyecto hubieran terminado bien. Reflejo de una armonía de más amplio calado. Entre 1965 y 1968 las cosas fueron funcionando, después el espíritu inicial sucumbió a la presión del mercado y Donato dejó de interesarse por todo ello al ser más bien un estorbo en esta nueva orientación promocional. El primer edificio representativo de la actuación en Calafat sería la casa Mestres y el conjunto de apartamentos que edificó para José María Riera el último proyecto que Donato construyó allí (1). Muchos otros proyectos se quedaron en el papel o en la maqueta. Como si temiera el final enunciado, cuando Donato hace uno de los escasos comentarios sobre los edificios de Calafat escribe que ha elegido para ellos una "...forma introvertida...(aquí) el paisaje o las perspectivas sobre la cercana costa desaparecerán tras la cortina desmesurada y dispar de construcciones unifamiliares propias del desarrollo extensivo" (Donato, 1975: 82). Casas refugio. Viviendas para resistentes que quisieran vivir al margen de lo que les va a caer "encima". O que con ello quieren sentirse desplazados a otros mundos que habrá que explicitar.

Las casas de Calafat figuran en el archivo de Donato con nombre y apellidos y me centraré en una de ellas para exponer sus alcances, dado que suelen seguir conceptos y formas comunes: la casa Mestres. Es la primera del grupo en la que Donato recupera la



bóveda de ladrillo catalana. A Donato le gusta decir que todo empezó por unos albañiles de Terrassa que conocían esta técnica y la aplicaban a naves industriales en la zona. El trabajo antes que la cultura. O el trabajo y la cultura juntos. Muy del tiempo: Santiago Carrillo. Posiblemente sea así, pero también es cierto es que la elección fue suya y no estaba desprovista de significado. La bóveda la habían utilizado Sert y Torres en las casitas del Garraf en los años 30 como sabemos y fueron un manifiesto de su tiempo ya claramente separado de la radicalidad vanguardista de los años 20. Los 30 fueron otra cosa, como también es sabido. Donato ya se había encontrado con Sert y conocía “AC” donde las casas fueron publicadas. Pero había otro aliciente cercano: en 1956 Le Corbusier ha construido las viviendas para André y Michel Jaoul en el número 81 de la calle Longchamp, en Neuilly sur Seine, París. Le Corbusier había “flirteado” con formas parecidas desde hacía tiempo: 1935 (Maison de Week-End), 1948 (Centre de pèlerinage La Sainte Baume) y la maison Fuster (1950). Y Le Corbusier siempre fue un referente para Donato. O sea que las Jaoul venían de lejos.

Así que Donato que escogió la posibilidad de tender puentes hacia otros orígenes, otros referentes, alejados de los usuales ibicencos que hemos visto. Y así la casa Mestre presenta muros de piedra sin rebozar, bóvedas de ladrillo de plano y jácenas vistas de hormigón basto, “beton brut”, que confieren al resultado final esta presencia brutalista que también circulaba por revistas, libros y manifiestos del tiempo. Escoger eso o Italia no era solo buscar diferencias estilísticas. Representaba coger el tren de un modo de hacer que el maestro suizo había trabajado desde los tiempos en los que sus discípulos aventajados del GATCPAC le habían tomado la delantera: las casas de Garraf son de 1934. Por tanto representaba apuntarse a un carro por explotar, vigente, en el que maestros y discípulos se confundían. Un modo de hacer propio del grupo al que Donato admiró toda la vida, el GATCPAC. Un “ismo” que ahora era “teorizado” desde Inglaterra de modo preciso después de varias escaramuzas intelectuales protagonizadas por el matrimonio Smithson, Nikolaus Pevsner, Hans Asplund, Michael Ventris, Oliver Cox, Graeme Shankland, Basil Tailor y tantos otros

En el mismo momento que la casa Mestre se piensa y se levanta, Reyner Banham publica su “The New Brutalism” en la editorial Karl Krämer, en inglés y alemán (1970). Espoleado desde 1963 por Jürgen Joedicke, después de convocar un seminario sobre el tema y tomar buena nota del término, su evolución, confusión y usos, brinda al lector los edificios más representativos y diversos bajo esta etiqueta historiográfica. Banham fue capaz de ofrecer una primera explicación de esta manera de hacer que llamaba la atención en la Europa de posguerra. Y de ella pueden extraerse cosas interesantes, hablamos de Donato, de ellas me quedaré con las tres más representativas. Más tarde en el año 2001, Donato esclarece que estaba al tanto de este movimiento (Con Arquitectura, 2001: 73-88)

La primera tiene su origen en la dimensión social de la que nace el término a través del London County y su misión a partir de 1945. Banham llega a citar al Frente Popular y la

guerra civil española. La afirmación de Stirling, "Seamos honestos, William Morris era sueco", resume de modo elocuente la cita de dos exponentes socialistas encarnados en un personaje y un país que practicó desde después de la guerra una política social de vivienda conocida y admirada.

La segunda es la que permite establecer conexiones inesperadas en función del nuevo "ismo" y romper esquemas historiográficos establecidos. La secuencia Le Corbusier, Mies van der Rohe y Alison y Peter Smithson permite integrar culturas, al menos sobre el papel, hasta entonces opuestas. La *Unité d'Habitation* y la escuela de Hunstanton pasaron a ofrecerse como inicios de algo nuevo. El primer edificio del mundo llamado neobrutalista es esta escuela inglesa mientras que en Marsella le Corbusier hace una demostración intelectual del uso del *béton brut* que permite una continuidad con su libro de 1923, "Vers une architecture", donde el maestro suizo escribió, tal y como detecta Banham.: "L'Architecture, c'est, avec des matières brutes établir des rapports émouvants". Hechos plásticos y trasfondos sociales renuevan la arquitectura. Una frase de los Smithson esclarece las cosas: "Creemos que el Nuevo Brutalismo es, de momento, el único medio para salir del estilo moderno...Lo que distingue al Nuevo Brutalismo de otros movimientos es que no busca inspiración en un estilo arquitectónico del pasado sino en las formas rústicas de vivienda".

La tercera proviene de otra afirmación de Banham y que nos acerca a nuestro territorio geográfico. Banham escribe: "El estudio de la arquitectura de Witkower en Italia y la Unité de Marsella formaban parte, para esta generación, de un redescubrimiento general del *bassin* mediterráneo. Con los ojos *exercés* de Le Corbusier (y sin duda por el arte de Cézanne y Picasso) ellos vieron en las casas mediterráneas rústicas una arquitectura anónima de formas simples, rudamente geométricas, con muros lisos y ventanas pequeñas, sin artificio y situadas en un paisaje desde el fondo de los tiempos" (Banham 1970:47). Calafat mira al Mediterráneo. Aunque el encargo de Calafat surgió algo más tarde en el tiempo, Donato estaba "autorizado" a ofrecer estos gestos con una arquitectura tan actual que casi pasó desapercibida. O justamente por ello.

Del texto de Banham han pasado muchos años y su lectura ha sido útil en el momento en el que estamos de este trabajo para contextualizar la producción de Donato. Pero no basta. Otra interpretación más actual del brutalismo me interesa (Rubio, 2011). Sus consideraciones parten de Banham y me permiten avanzar. Escribe su autor, Emmanuel Rubio, después de mostrar su sorpresa ante los miedos y rechazos de toda clase y proveniencia que ocasionó la *Unité* de Marsella y ante las palabras previas de Perret que buscaban síntesis entre clasicismo y modernidad: "...Es el empleo de los encofrados de madera lo que da al hormigón armado su gran aspecto líneo y hace que se parezca a la arquitectura antigua...ya que la arquitectura antigua imitaba la construcción de madera y que el hormigón armado se sirve de la madera". Rubio añade un interrogante significativo: "¿Qué será el *Béton Brut* cuando escapa al juego de significaciones de Perret?" Y eso es lo que hace la *Unité*, la cual, dice Rubio: "...se desmarca de las

columnas como reminiscencias neoclásicas y surge desde entonces como una interrogación (Rubio 2011: 29). Si Stirling al ver la *Unité* habló de “métodos de construcción egipcios”, podremos convenir que el edificio de Marsella, “rompe con la condición moderna en tanto que tal y regresa o exhibe un arcaísmo lacerante donde la materia hace valer su propia existencia”. No está de más recordar aquí, como hemos visto antes, que Donato reinterpretó la *Unité* en su proyecto final de carrera.

Rubio empieza a desgranar cuestiones. En primer lugar ofreciendo la posibilidad de buscar relaciones entre exhibición de un material y connotaciones de clase: “Poniendo el material en valor y sobretodo la construcción...la *Unité* puede llevarnos a la imagen del mundo obrero, sublimado por la monumentalidad que lleva asociada consigo. El uso del *béton brut* justifica el miedo de los biempensantes...El *béton brut* figuraría la condición obrera y reencontraría, a su manera, este ‘trágico’ que la caracterizaría” (Rubio 2011: 33).

En segundo lugar sugiriendo puentes entre la invención del brutalismo y el tiempo y el espacio en el que se enuncia, o al menos los de la *Unité*, como reflejo de una guerra reciente: “La *Unité* fue construida en un campo de batalla, Marsella, donde los alemanes volaron el puerto viejo...El *béton brut* está como inacabado...exhibe el material desnudo...la arquitectura llega a su más allá, el tiempo de después de la construcción: el de la ruina. Perret: ‘la arquitectura construye bellas ruinas’...Lejos de dar la espalda a la guerra, de hacer ver que no ha tenido lugar, la arquitectura asumiría hasta en su forma el traumatismo de la guerra. Incorporando su propia destrucción haría de ello el fundamento de la vida reencontrada” (Rubio 2011: 35). ¿No es el *béton brut* el material de los búnkers de guerra, aquellos que aún se veían en algunas playas de la costa catalana en los años 50-60 del siglo pasado y de los que sobreviven diversos de ellos? ¿No están algunos de ellos revestidos de piedra sin desbastar, como el localizado en la playa del Coll de Balaguer de L’Hospitalet de l’Infant de Tarragona, no muy lejos de Calafat (Tejero, 2011).

Mis *excursus* a situaciones locales sirven para preparar lo que vendrá. Pero acabemos con el texto de Rubio a modo de conclusión de su trabajo: “El brutalismo habla de guerra, encarna la guerra... La arquitectura brutalista está asociada a una amenaza, no puede negar la hipótesis de presentarse como amenazada, ella o lo que abriga,...la arquitectura brutalista está totalmente motivada por la metáfora defensiva. El brutalismo haría visible la invisible panoplia defensiva y el miedo que la acompaña ¿Qué hacer del brutalismo, tan manifiestamente opuesto a las transparencias del International Style?” (Rubio 2011: 95-101-105)

Con todo ello tenemos argumentos para analizar Calafat y valorar su apuesta por un modo de hacer muy alejado de lo que se hacía en la Cataluña del momento. Volvamos a la casa Mestres y repasemos las imágenes que siempre la han divulgado. Construida como lugar de reposo para un matrimonio mayor en un entorno pedregoso, seco,

improductivo, rodeada de calles sin asfaltar. Los muros de piedra de escaso tamaño, extraídas del lugar, no de ladrillo como en las casas Jaoul, con enormes juntas rellenas de mortero que hacen más evidente la rusticidad del aspecto final, surgen de este suelo, pero lo hacen con unos parapetos previos más bajos, trincheras que defienden la casa de algo que no sabemos qué sea.

El edificio, con una planta propia de las viviendas mínimas del CIAM de 1928, de superficie muy escasa y una sola crujía, a su vez, cerrado, cortado de cualquier conexión con el exterior, dispuestos a resistir. Desolación, trabajo artesano sin sentimentalismo o nostalgia, retraso tecnológico. La realidad del entorno impone su realidad al edificio. Dos grandes jácenas de *Béton Brut* soportan los empujes laterales de la bóveda catalana vista en el interior, significada sin disimulo en el exterior. Estrategia de la disimulación mostrando una posible unidad con la geología del paisaje, evocación de la arquitectura de los bunkers cercanos, lo he dicho poco más arriba. Esperar al enemigo camuflados en una arquitectura acogedora es un modo de no renunciar a vivir bien, pero también a hacerlo desde el placer ético que exige para los vencidos tener presente la memoria.

Donato no permite que las vacaciones, y ésta es una casa de vacaciones, sean la estación del olvido. Frente a la playa de Calafat estaba acuartelada la compañía 135 del ejército leal a la República durante la Batalla del Ebro. En 1965 la guerra no había terminado para Donato y sus correligionarios del PSUC. Las condiciones impuestas por los vencedores eran insoportables. La guerra continuaba, tan encarnizada como cualquier guerra: fría, atómica... La casa Mestres surge de la guerra, se defiende de enemigos reales, esconde disidentes. Trinchera de apariencia pobre, enraizada en la tierra como el Frente Popular, por clase y votos. Monumentalidad presta a ser herida, noblificada por su resistencia y su capacidad de enfrentarse, también, a enemigos disciplinares. Ruina prematura: el gusto dominante es el de la clase dominante.

#### Nota

(1) Los edificios de Calafat están publicados en: *Hogares Modernos*, n. 52 (Noviembre 1975) 82-86; *Hogar y Arquitectura*, n. 69, (Marzo-Abril 1967); *Domus*, n. 511 (Junio 1972) 31-32; *Revista DC*, n.8 (Noviembre 2002); *Ville e Giardini*, (Noviembre 1975), *Revista Mobelart*, n.12

#### Bibliografía

BANHAM, Reyner (1970). *Le brutalisme en architecture*. Dunod (ed. orig. 1966. *The New Brutalism*. Karl Krämer, Stuttgart, Berna).

*CON Arquitectura*, n. 2. Julio 2001, 73-88.

Donato, E. (1975). "Casa Mangrane en Calafat", en: *Hogares Modernos*, n. 52, Noviembre 1975.

ROVIRA, Josep M (1996). *Urbanización en Punta Martinet*. COA Almería. Colección "Archivos de Arquitectura Española del siglo XX".

RUBIO, Emmanuel (2011). *Architecture cathartique. 1945-2001*. Editions donner lieu. París.

TEJERO, Alfons (2008). *Inventari de les restes arqueològiques de la Plana del Coll de Balaguer*. Ajuntament de Vandellòs i l'Hospitalet de l'Infant. (Información gráfica en página web).

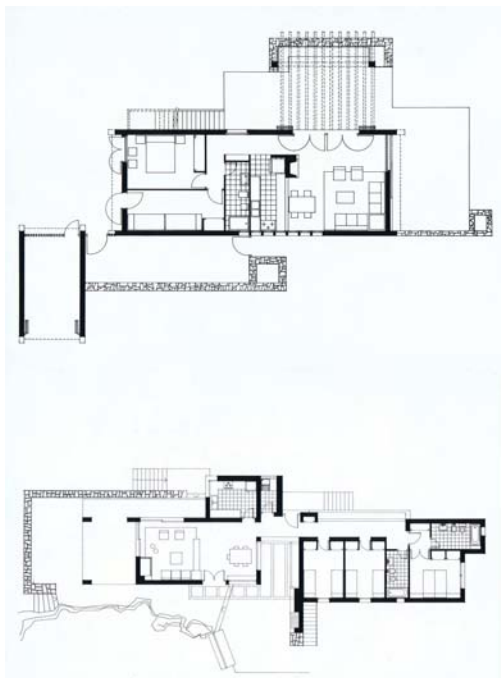


Fig. 1. E. Donato, Casa Mangrané, plantas



Fig. 2. Vistas de la Casa Mangrané

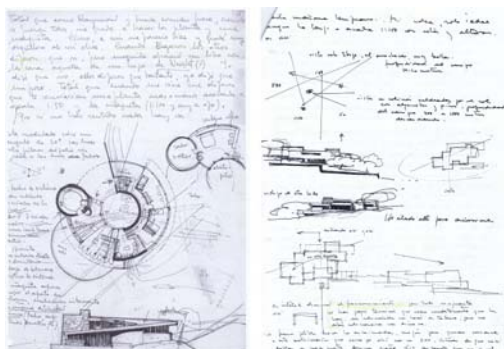


Fig. 3. E. Donato, croquis y apuntes de la Casa Mangrané



Fig. 4. E. Donato, Casa Mangrané, vistas y detalles



*Políticas urbanísticas referidas al turismo*  
*Urban policies referring to tourism*

**Urbanità del turismo**  
Clemente, Antonio Alberto

**Cultural Heritage and Tourism as  
Experienced through Mantua's Cultural Districts**  
Fanzini, Daniele; Rotaru, Irina; Cassoni, Giorgio

**Touristizing the Italian "Eastern border"  
Are there some alternatives to the "celebration" of wars?**  
Marin, Alessandra

**Turismo e sostenibilità sociale: un nuovo percorso**  
Onni, Giuseppe

**La 'otra ciudad' funcionalista  
El caso del Cabo de Las Huertas (1959-1979)**  
Palomares Figueres, Maite; Pastor Sogorb, Patricia; Martínez Medina, Andrés

**Destino Costa del Sol  
La invención de un modelo turístico cuestionado  
Mito, historia y realidad de un proyecto para el s. XXI**  
Rosa Jiménez, Carlos; Royo Naranjo, Lourdes



## Urbanità del turismo

Antonio Alberto Clemente, Università "G. d'Annunzio", Dipartimento di Architettura - Pescara

### Abstract

Town planning and tourism have traditionally been considered as separate disciplines. Legislation, subject related literature and operational norms, all confirm this. However, over the last few years three factors have contributed to the bridging of this separation: the value of the lower historical heritage, the depopulation of Historical Centres and the emergence of a new type of tourism that requires services and experiences different from those of traditional mass tourism. These three factors have made it possible to relate urban regeneration policies to those of tourism development. Among the main operational responses are Albergo Diffuso, Hospitis e Comunità Ospitale. These projects show how it is possible to activate progressive mechanisms even within difficult economic contexts. But this is not enough. As innovative and forward looking as the individual initiatives are, they remain sporadic and disjointed and a more comprehensive overall framework is needed. Looking towards the future, we need to identify the actions needed to create a national framework within which these (and other) projects will thrive. The most immediate occasion arises from the European Development and Territorial Cohesion Policies, 2014 - 2020, and with regards to Italy , from the Internal Areas Project

*Keywords: regeneration, landscape, context, heritage, sustainable development*

### Sinossi

Urbanistica e turismo appaiono come discipline separate. Lo conferma la legislazione, la produzione bibliografica, la prassi operativa. Negli ultimi anni, tre fenomeni tendono a scardinare questa separatezza: il valore del patrimonio storico minore, lo spopolamento dei Centri Storici e l'emergere di flussi turistici che richiedono servizi ed esperienze diverse da quelle tradizionali del turismo di massa. Questi tre fenomeni hanno consentito di porre in relazione le politiche di rigenerazione urbana con quelle di valorizzazione turistica. Tra le principali risposte operative vi sono Albergo Diffuso, Hospitis e Comunità Ospitale. Questi progetti dimostrano come sia possibile attivare meccanismi virtuosi, anche all'interno di contesti in difficoltà economica. Ma questo non è sufficiente. Le singole iniziative sono, per quanto innovative e lungimiranti, interventi sporadici e disarticolati rispetto a un quadro di coerenza più complessivo. Pertanto, guardare in prospettiva futura significa identificare le azioni necessarie per mettere a sistema questi (e altri) progetti sul territorio nazionale. L'occasione più immediata viene dalle politiche europee di sviluppo e coesione territoriale 2014-2020, con particolare riferimento, per l'Italia, al Progetto Aree Interne

*Parole chiave: rigenerazione, paesaggio, contesto, patrimonio, sviluppo sostenibile*

## 1 PREMESSA

Urbanistica e turismo appaiono come discipline separate; territori paralleli; ambiti distinti. Molti fattori lo confermano. La legislazione: è singolare la coincidenza che entrambi i termini scompaiano dalla Legge Costituzionale 18 ottobre 2001, n. 3 (Malo 2010, 7-12). La produzione bibliografica: copiosa in entrambi i settori, esigua per quello che concerne i campi di interazione tra le due discipline (Oddi 2009, 20-21). La prassi operativa: le politiche di pianificazione e programmazione territoriale raramente intersecano le politiche di sviluppo turistico (Barberis 2008, 17-18).

È una situazione paradossale perché esistono numerose componenti del sistema turistico che si sovrappongono alla pianificazione urbanistica e territoriale. A titolo meramente esemplificativo si potrebbe far riferimento al numero dei visitatori che, sia pur temporaneamente, ha influenza sul numero di persone che usano la città, alla distribuzione dei flussi durante l'anno che fa variare il numero di utenti da e per i principali nodi infrastrutturali, al tempo di permanenza medio che incide sulla domanda di servizi, ai luoghi di attrazione che diventano i principali luoghi da tutelare per una loro migliore fruizione, agli accessi alla città che hanno ripercussioni sulla mobilità urbana, alla disponibilità di servizi per il turista che devono rientrare nei servizi pubblici esistenti e/o da creare. È un primo elenco, provvisorio e incompleto che, per un verso, ha l'obiettivo di sottolineare come urbanistica e turismo siano due fenomeni strettamente connessi e, per altro verso, di introdurre l'ipotesi che occorrono politiche specificatamente mirate a incentivare questa interdipendenza. Soprattutto perché negli ultimi anni una molteplicità di fattori tende a scardinare la separatezza tra urbanistica e turismo. Tre i principali. La presa di coscienza che in Italia, oltre al patrimonio artistico monumentale, esiste patrimonio storico minore inserito in contesti paesaggistici di straordinario valore, la cui diffusione si estende, sia pur in modo non omogeneo, a tutto il territorio nazionale (Carta 2006, 107-118). Il secondo fattore è rappresentato dallo spopolamento di quei centri storici periferici e marginali sia rispetto alle grandi arterie di traffico sia ai principali circuiti economici (Piroddi 2008, 35-38). In ultimo, l'emergere di flussi turistici, numericamente rilevanti, che sempre più spesso richiedono servizi ed esperienze diverse da quelle tradizionali del turismo di massa (ISNART 2013, 13-14).

Questi fattori hanno condotto a limitare il campo di indagine delle esperienze che a varie scale, da quella nazionale a quella regionale, hanno avuto come obiettivo generale l'integrazione tra le politiche di rigenerazione urbana e quelle di valorizzazione turistica in un'ottica di sostenibilità (ambientale, sociale ed economica) dell'intervento. Tale obiettivo generale va perseguito attraverso alcune azioni specifiche tese a contrastare l'abbandono, la marginalità e l'esclusione sociale, a tutelare i caratteri identitari dei luoghi e a valorizzare le risorse naturali e culturali per costruire (o ricostruire) una diversa attrattività territoriale (Ingallina 2010, 11-17).

## 2 ALBERGO DIFFUSO

### 2.1 Cenni storici

L'idea di Albergo Diffuso (AD) viene sperimentata, per la prima volta, a Carnia (Udine) dopo il terremoto del 1976, con l'obiettivo di riutilizzare a fini turistici il patrimonio edilizio recuperato nell'ambito del cratere sismico. Qualche anno dopo, a Comeglians (Udine, 1982) e a Vitulano (Benevento, 1987), la finalità era sostanzialmente analoga: valorizzare gli edifici vuoti, le singole case abbandonate, piuttosto che dare risposta a una domanda interessata a fare esperienza di un contesto ambientale e paesaggistico di grande valore.

Nel "Progetto Turismo" di San Leo (Rimini, 1989), si inaugura l'AD concepito come struttura ricettiva unitaria che risponde alla domanda di chi ha l'interesse specifico a soggiornare in ambiti di pregio ambientale e paesaggistico, usufruendo dei normali servizi alberghieri.

La messa a punto del concept dell'AD avviene negli anni seguenti, quando diventa chiaro che per un modello di albergo originale, non era sufficiente offrire solo posti letto ma occorreva entrare nella vita quotidiana del borgo alloggiando in appartamenti che si trovavano in mezzo a quelli dei residenti. Per definire "albergo" una forma di ospitalità fatta di case messe in rete tra loro, occorre pensare alle abitazioni come a delle camere, e a una di esse come alla reception di un albergo in modo tale da fornire agli ospiti tutti i servizi. Una gestione alberghiera impone di cercare case non lontane tra loro, così da creare un contesto del tutto originale di un "albergo che non si costruisce" (Dall'Ara 2010, 7).

### 2.2 La realtà odierna

Secondo i dati dell'Associazione Alberghi Diffusi Italia ([www.alberghidiffusi.it/](http://www.alberghidiffusi.it/) Consultato: 2013, 27 ottobre) gli AD operanti sull'intero territorio nazionale sono 75. Una realtà economica importante che deve il proprio successo anche all'apporto delle Regioni che hanno disciplinato, con specifiche leggi, l'attività ricettiva dell'AD (Fig. 1) al fine di realizzare un sistema di accoglienza e di permanenza rivolto a una domanda interessata a soggiornare in un contesto di pregio ambientale, a contatto con i residenti e al fine di promuovere uno sviluppo basato sulla rigenerazione urbana tesa al recupero del patrimonio edilizio esistente.

L'AD è una struttura ricettiva aperta al pubblico, a gestione unitaria, situata nel centro storico, caratterizzata da uno stabile principale nel quale sono centralizzati i servizi comuni e da unità abitative dislocate anche in edifici diversi purché vicini tra loro. I locali comuni devono essere collocati in posizione baricentrica rispetto all'ubicazione delle singole unità abitative (al massimo 2/300 m), in modo tale da garantirne la migliore accessibilità (Dall'Ara 2010, 18-19).

Il successo di un AD dipende in gran parte dal contesto. Pertanto, la sua localizzazione è preferibile che sia interna a un borgo le cui caratteristiche identitarie riguardino la struttura urbana, gli elementi architettonici, la presenza di emergenze di rilievo storico, culturale, paesaggistico e ambientale. Inoltre, è prioritaria la vocazione turistica, l'artigianato tipico e la possibilità di realizzare itinerari culturali, religiosi o percorsi enogastronomici. La strategia di rigenerazione del patrimonio storico architettonico minore, unitamente alla tutela e alla valorizzazione del contesto territoriale, diventano i principali generatori di una sostenibilità che è al contempo ambientale, sociale ed economica. Ed è proprio in tal senso che vanno interpretate le linee guida che presidono alla progettazione di un AD: conservazione del manufatto edilizio e salvaguardia della tipologia architettonica; recupero dell'immobile attraverso tecniche non invasive nel rispetto delle caratteristiche strutturali e tecnologiche; uso di materiale architettonico di recupero e, laddove questo non fosse possibile, ricorso a materiali provenienti dalla stessa area geografica; riqualificazione dello spazio pubblico come parte integrante dell'identità dei luoghi; progettazione degli interni attraverso la riabilitazione degli arredi originari.

Dal punto di vista dei requisiti gestionali, benché con accenti differenti da Regione a Regione, la legislazione prevede che l'AD debba essere condotto esclusivamente in forma imprenditoriale e deve fare capo a un unico soggetto giuridico in grado di garantire i servizi di prenotazione, ricevimento, pernottamento, prima colazione e ristorazione. È una condizione che, di fatto, fa riferimento a una gestione prevalentemente privata dell'intervento di rigenerazione dei borghi.

### **2.3 Santo Stefano di Sessanio**

Sotto il profilo del rapporto tra urbanistica e turismo, la ricognizione, catalogazione e comparazione degli AD esistenti in Italia è un lavoro ancora tutto da fare. Ecco perché può essere utile partire da un caso concreto che dimostri come l'AD possa diventare uno degli elementi di integrazione delle politiche di valorizzazione turistica, rigenerazione territoriale e sviluppo sostenibile. In tal senso, un caso esemplare è Santo Stefano di Sessanio, parco Nazionale del Gran Sasso, 1.250 m di altitudine, 111 abitanti (ISTAT 2011) in provincia dell'Aquila. Nel 1999, l'iniziativa privata di Daniele Kihlgren, dette avvio all'esperienza dell'AD con l'acquisto di molte abitazioni abbandonate.

L'idea forza dell'intervento è rappresentata dal fatto di costruire un albergo senza edificare nulla ma solo attraverso il recupero dell'esistente. Parola chiave: inedificabilità. Linee guida: uso di materiali locali, nessuna aggiunta formale, nessun cambiamento, nessun aumento delle cubature, riparazione e adattamento degli arredi esistenti all'interno delle abitazioni. Tale filosofia d'intervento si inserisce nell'ambito di una visione al futuro più generale: ridare dignità al patrimonio storico minore dell'Italia e del paesaggio in cui esso è inserito per tutelarne il valore culturale ma anche per farne un progetto trainante dell'economia territoriale (Kihlgren 2008, 1:16).

Spesso, nella montagna appenninica, le aree interne sono state marginalizzate dalla progressiva perdita di importanza del settore primario e del suo indotto produttivo con una conseguente perdita della popolazione residente; Santo Stefano di Sessanio ha subito un calo demografico, dal 1951 a oggi, pari a 86%. Tali fenomeni hanno, però, anche risvolti positivi. L'abbandono dei borghi ha consentito un sostanziale mantenimento dell'identità urbana sia nel rapporto con il paesaggio, per carenza di interesse all'urbanizzazione del territorio, sia antropologicamente, perché gli abitanti hanno mantenuto una stretta relazione con la cultura rurale.

Le richieste di Kihlgren agli Enti locali coinvolti nella sua iniziativa imprenditoriale non sono state di natura assistenzialistica (l'intervento economico-finanziario è a capitale interamente privato), quanto piuttosto di introdurre una normativa tecnico-urbanistica che garantisca la tutela integrale del paesaggio con politiche di inedificabilità pressoché assoluta. Evidentemente, una tale impostazione ha delle inevitabili ripercussioni progettuali quali, a titolo esemplificativo, lo studio tipologico-costruttivo preliminare all'intervento di recupero, la conservazione delle divisioni interne dell'appartamento e delle sue destinazioni uso, il coinvolgimento dell'artigianato locale sia per il recupero degli arredi originari e sia per la realizzazione di quegli elementi non presenti in origine.

Nel 1999, le presenze turistiche a Santo Stefano di Sessanio erano sostanzialmente nulle e il 75,5% delle abitazioni era inutilizzato. È questo il contesto all'interno del quale sono iniziate le prime acquisizioni di abitazioni abbandonate a un costo di circa 100.000 €/mq (52 €/mq). Oggi quelle stesse abitazioni sono state (in parte) messe in vendita a un prezzo che oscilla tra i 4.000 €/mq e i 7.000 €/mq, anche con possibilità di gestione alberghiera. L'AD vero e proprio è costituito da 27 camere e 55 posti letto (Fig. 2). Dal punto di vista dell'occupazione vi sono 25 dipendenti e 300 persone che lavorano nell'indotto. Nel 2008, dopo dieci anni di rigenerazione, a Santo Stefano di Sessanio vi sono 7.300 presenze/anno di cui l'AD rappresenta il 30%, e le altre strutture alberghiere sono passate da 3 a 20 (Kihlgren 2008, 2:12-16).

### **3 HOSPITIS**

#### **3.1 Un modello per i piccoli comuni**

Il "Progetto Pilota Hospitis" è uno Studio di Fattibilità avviato dalla Regione Puglia con l'obiettivo generale di concorrere alla formazione di un sistema regionale nuovo, competitivo e sostenibile basato sulla creazione di modelli innovativi di offerta e ospitalità turistica e culturale, attraverso il recupero e la riqualificazione dei piccoli comuni sotto i 15.000 abitanti.

All'interno della Regione Puglia vi sono 187 comuni con meno di 15.000 abitanti. I criteri identificati per selezionarli sono i seguenti:

- collocazione dei comuni, in via principale nelle aree regionali: Sub Appennino Dauno, Salento Interno, Murgia Orientale e Occidentale, ovvero comuni non interessati da rilevanti flussi derivanti dall'offerta balneare e quindi non sottoposti alla pressione insediativa legata alle seconde case e degli alberghi;
- presenza nel contesto locale di risorse di valore testimoniale, storico, e identitario riscontrabili attraverso una consolidata pratica socio-culturale (eventi, presenza di associazioni culturali, strutture di fruizione e coordinamento);
- disponibilità di risorse ambientali, di cultura materiale, enogastronomica e artistica;
- qualità del paesaggio urbano sotto il profilo estetico, architettonico e della dotazione infrastrutturale;
- possibilità di riqualificazione delle situazioni di degrado edilizio attraverso interventi innovativi e puntuali volti a migliorare l'attrattività;

- coerenza della pianificazione e programmazione comunale rispetto alla capacità di incrementare un'offerta turistica integrata;

- capacità organizzativa di gestione dell'offerta turistica, di fruizione degli attrattori territoriali e di accoglienza.

In base a questi criteri sono stati individuati 20 Comuni: Alessano, Botrugno, Corigliano d'Otranto, Melpignano, Poggiardo, San Cassiano (Provincia di Lecce), Accadia, Ascoli Satriano, Bovino, Orsara, Pietramontecorvino, Sant'Agata di Puglia, Vico del Gargano (Provincia di Foggia), Bitetto, Cassano delle Murge (Provincia di Bari), Montemesola, Palagianello (Provincia di Taranto), Cisternino, Oria (Provincia di Brindisi), Minervino Murge (Provincia di Barletta-Andria-Trani).

Un aspetto di grande interesse di Hospitis è costituito dal grado di coerenza e complementarietà con le scelte di Governo del Territorio e con i diversi livelli di programmazione della Regione Puglia quali il Documento Regionale di Assetto Generale del Territorio (DRAG), il Piano Energetico Ambientale Regionale (PEAR), la Legge Regionale 13/2008 "Norme sull'abitare sostenibile", il Programma Triennale di Promozione Turistica e il Fondo Europeo di Sviluppo Regionale (FESR) 2007/13. Inoltre, Hospitis intercetta gli obiettivi strategici del Piano Paesaggistico Territoriale Regionale (PPTR) con particolare riferimento alla valorizzazione dei paesaggi dell'interno, alla riduzione della dipendenza economica, all'articolazione dell'ospitalità, allo sviluppo di un turismo ambientale, culturale, enogastronomico.

### **3.2 Investimenti previsti**

In termini generali, gli investimenti previsti dal progetto sono calibrati in base al numero di immobili selezionati, alle unità ricettive e ai metri quadrati da ristrutturare. Più nello specifico l'investimento totale è pari a € 74.641.355,00 e comprende opere di recupero edilizio, opere di sistemazione esterna, arredi, tecnologie, impianti, spese tecniche, stima dei canoni di fitto per disponibilità dell'immobile o di acquisto della singola proprietà (Fig. 3 e Tab.1)

### **3.3 Gestione dell'iniziativa**

L'ipotesi di gestione del "Progetto Pilota Hospitis" prevede due possibilità, entrambe con capitale sociale a maggioranza pubblica. La prima riguarda la creazione di una Società Operativa Unica Regionale cui partecipano i Comuni aderenti a Hospitis ed eventualmente Regione Puglia e altri enti pubblici regionali e/o territoriali. La seconda, alternativa alla prima, attiene alla realizzazione di tre Società Operative (nord, centro e sud della Puglia).

Dal punto di vista operativo, i Comuni prescelti, per un verso, danno in concessione alla Società Operativa, l'Infrastrutturazione Turistica e, per altro verso, hanno il compito di acquisire la disponibilità o acquistare gli immobili dai privati, conferire gli edifici di proprietà pubblica funzionali al progetto, redigere il progetto definitivo ed esecutivo, richiedere i contributi pubblici e contribuire, in quota parte, al fondo economico in disponibilità della Società Operativa. La Società Operativa ha, invece, i compiti di assumere il completamento delle Reti Ricettive Diffuse, organizzare il modello di gestione, realizzare il programma di sviluppo risorse umane e formazione, richiedere le sovvenzioni pubbliche (POR FESR), attuare le attività di marketing nella fase di start-up e avviare la gestione tecnico-commerciale (Sinergieha 2013, 8-10).



## 4 COMUNITÀ OSPITALI

### 4.1 Sostenibilità dei Borghi Autentici

Il progetto Comunità Ospitali è un'iniziativa dell'Associazione Borghi Autentici d'Italia (<http://www.borghiautenticiditalia.it/bai/> Consultato: 2013, 2 novembre) il cui modello di offerta turistica è rivolto ai piccoli comuni. La finalità generale è quella di organizzare un sistema di ospitalità in funzione dal patrimonio ambientale e culturale esistente.

Il riferimento al termine Comunità è legato al fatto che gli ospiti/turisti possano sentirsi Cittadini temporanei. E per raggiungere tale obiettivo è indispensabile che residenti, operatori economici e amministratori pubblici possano condividere una strategia unitaria di accoglienza. Il soggetto attuatore è costituito da un organismo imprenditoriale pubblico-privato che vede la partecipazione del Comune (o dei Comuni) e dei cittadini (soprattutto i proprietari di abitazioni), il cui compito principale è quello di assicurare la gestione di uno standard qualitativo elevato dei servizi. I Quattro pilastri della Comunità Ospitale sono:

Una piattaforma di accoglienza costituita da due possibili soluzioni: Rete Collaborativa Locale (RCL) fra operatori dell'ospitalità turistica;

oppure laddove questo fosse possibile da una RCL integrata con:

Rete Ricettiva Diffusa nel centro storico caratterizzata da immobili con disponibilità di 2, 4 o 6 posti letto; Centro di Accoglienza Turistico (CAT) che svolge le seguenti funzioni: reception della rete ricettiva diffusa o della RCL, gestione sito web, sala eventi, sala espositiva delle produzioni tipiche locali, enoteca, aula formativa, uffici amministrativi e direzionali. Programma di fruizione ovvero una gamma di attività e di iniziative volte a far conoscere il contesto territoriale, ambientale e paesaggistico. Programma di partecipazione basato sull'organizzazione di servizi, attività, eventi e manifestazioni orientati a facilitare il coinvolgimento dell'ospite. Rete di cooperazione fra produttori e consumatori che sia in grado di valorizzare le produzioni tipiche locali.

Due parole chiave caratterizzano le Comunità Ospitali: sostenibilità e compatibilità ecologica. Gli interventi edilizi sugli immobili sono finalizzati esclusivamente al recupero e alla conservazione del patrimonio edilizio esistente, con particolare riferimento a quello abbandonato e/o sottoutilizzato. Le residenze rientranti nella Rete Ricettiva Diffusa hanno l'obbligo di rispettare i parametri previsti Decisione della Commissione Europea C(2003) 235 del 14 aprile 2003 che stabilisce i criteri per l'assegnazione di un marchio comunitario di qualità ecologica al servizio di ricettività turistica. La finalità generale è porre particolare attenzione ai principali impatti ambientali connessi con le tre fasi del ciclo di vita del servizio (acquisto, erogazione, produzione di rifiuti) con l'obiettivo di limitare il consumo energetico, idrico e la produzione di rifiuti, di favorire l'utilizzo di fonti rinnovabili.

### 4.2 Modalità di attuazione

Il modello prevede un'operatività che, a livello nazionale, è curata dalla società Borghi Autentici Tour il cui obiettivo è la valorizzazione del prodotto-servizio Comunità Ospitale (promozione di fiere, workshop, sviluppo di partnership e accordi commerciali) e, a livello locale, dall'Amministrazione Comunale o dalla Provincia quando vi sono più Comuni che intendono proporsi unitariamente.

L'Amministrazione Comunale, una volta individuato il modello di "Comunità Ospitale", dovrà inserirlo all'interno della sua programmazione come progetto strategico per la riqualificazione del centro storico, la valorizzazione delle risorse culturali e del patrimonio paesaggistico-ambientale,

il miglioramento dell'efficienza energetica, l'introduzione di nuove tecnologie per migliorare i servizi ai cittadini. Su questi presupposti, l'Amministrazione Comunale promuove uno studio per valutare la fattibilità economica, amministrativa e gestionale dell'iniziativa. In caso di esito positivo, si potrà passare alla fase successiva ovvero alla creazione di una Società Operativa Locale (SOL) Borghi Autentici che provvederà ad acquisire il possesso degli immobili nei quali realizzare le residenze turistiche della rete della ricettività diffusa e i servizi accessori, mediante acquisto o acquisizione del diritto di superficie della durata minima di 25 anni. Normalmente la SOL è partecipata al 51% da capitale pubblico (Comune, Provincia, Regione...), mentre il restante 49% può essere offerto a operatori privati. Il possesso della maggioranza del capitale in mano pubblica serve a garantire la coerenza con le finalità generali di Borghi Autentici. Tale scelta di campo rappresenta la differenza fondamentale tra il progetto della Comunità Ospitale e quello dell'Albergo Diffuso che è, invece, di iniziativa prevalentemente privata.

Le fasi per l'impostazione e il lancio del progetto sono sostanzialmente cinque:

- 1-incontro preliminare fra l'Amministrazione Comunale e l'assistenza tecnica dell'Associazione Borghi Autentici per approfondire le prospettive di sviluppo del progetto;
- 2-conferenza pubblica rivolta alla comunità locale, con particolare riferimento ai cittadini proprietari di immobili che potrebbero essere messi a disposizione del progetto;
- 3-emanazione, a cura dell'Amministrazione Comunale, di un "invito pubblico a manifestare interesse" per la valutazione e/o disponibilità di immobili;
- 4-nel caso in cui le manifestazioni di interesse fossero in numero utile all'avvio del progetto, l'unità di assistenza tecnica effettuerà una valutazione preliminare della fattibilità;
- 5-in caso di valutazione positiva, l'Amministrazione potrà decidere se avviare, o meno, lo studio di fattibilità vero e proprio che costituisce la premessa per la messa a punto della Comunità Ospitale.

### **4.3 Rete Nazionale delle Comunità Ospitali**

La "Rete Nazionale delle Comunità Ospitali" è formata da 27 Comuni: Aliano (MT), Berceto (PR), Cercivento (UD), Fara San Martino (CH), Forni di Sotto (UD), Galtelli (NU), Melpignano (LE), Miglierina (CZ), Minervino di Lecce (LE), Moliterno (PZ), Montesegale (PV), Palmariggi (LE), Pietralunga (PG), Pizzone (IS), Predappio (FC), Rotondella (MT), Saluzzo (CN), Sant'Angelo in Vado (PU), Sante Marie (AQ), San Valentino in Abruzzo Citeriore (PE), Santo Lussurgiu (OR), Satriano di Lucania (PZ), Sauris (UD), Scurcola Marsicana (AQ), Silanus (NU), Sorradile (OR) e Sutrio (UD). Tale rete, unitamente all'Associazione Borghi Autentici (cui aderiscono tutti i Comuni), ha partecipato al bando pubblico della Presidenza del Consiglio dei Ministri - Dipartimento del Turismo (Decreto Ministeriale 13 dicembre 2010), con un progetto che si pone gli obiettivi di:

- promuovere un sistema di destinazioni, in grado di esprimere un programma di valorizzazione capace di intercettare la domanda turistica a livello nazionale e internazionale;
- perseguire una maggiore economicità nella gestione del progetto attraverso lo svolgimento in modo coordinato, unico e associato, di tutte le funzioni, servizi, attività, compiti e operazioni;
- facilitare l'organizzazione, lo scambio di informazioni e buone pratiche;
- trasferire competenze tecniche e strategiche al personale degli Enti partecipanti e agli

operatori economici locali;

- migliorare i dispositivi di accoglienza e ospitalità anche mediante il coinvolgimento degli operatori locali interessati.

Il progetto ha ottenuto (20 agosto 2013) un finanziamento di 293.893,00 euro, pari al 50% dell'importo complessivo (587,786,00); per la restante parte sarà cofinanziato dai Comuni aderenti all'iniziativa (293.893,00), oltre a un apporto finanziario esterno dell'Associazione Borghi Autentici d'Italia (€ 52.080,00) (www.governo.it/Presidenza/DSCT/ Consultato: 2013, 2 novembre)

## **5 PROSPETTIVE DI GOVERNO EUROPEO DEI TERRITORI TURISTICI**

L'AD, Hospitis e le Comunità Ospitali dimostrano che il patrimonio paesaggistico, ambientale, culturale e storico è una risorsa fondamentale per dare avvio a un progetto di rigenerazione e di sviluppo sostenibile attraverso il turismo. E attivare meccanismi finanziari virtuosi, anche all'interno di contesti in difficoltà economica, caratterizzati da un forte calo demografico e dal progressivo invecchiamento della popolazione. Le singole iniziative, per quanto innovative e lungimiranti, nei fatti, sono interventi sporadici e disarticolati rispetto a un quadro di coerenza più complessivo. Pertanto, occorre in prospettiva futura e identificare le azioni necessarie per mettere a sistema questi (e altri) progetti sul territorio nazionale.

L'occasione più immediata viene dalle politiche europee di sviluppo e coesione territoriale 2014 - 2020 che prevedono un finanziamento complessivo di circa 100 miliardi di euro. La strategia europea indica 11 grandi aree d'intervento. L'Italia ha deciso di concentrare le risorse su pochi obiettivi. L'ambito più promettente per attivare una sinergia costante fra pianificazione del territorio e sviluppo turistico è il Progetto Aree Interne che si riferisce a quella parte molto estesa del territorio nazionale (circa tre quinti del territorio e poco meno di un quarto della popolazione), distante da grandi centri di agglomerazione e di servizio, caratterizzata da un diffuso declino della superficie coltivata, da un forte calo demografico negli intervalli censuari (1951 - 2011), dall'invecchiamento della popolazione e da una significativa percentuale di patrimonio abitativo non utilizzato (Barca 2012, 1).

Il Progetto Aree Interne prevede sei tipologie di azioni e interventi:

interventi su scuola, salute, cura infanzia e anziani, volti a una riqualificazione dei servizi essenziali; interventi sulle telecomunicazioni e la mobilità; interventi per l'istruzione e la formazione, anche per gli adulti; azioni per la manutenzione del territorio e l'ammodernamento (energetico, antisismico, ecc.) degli edifici pubblici; promozione delle attività turistiche, produttive e artigianali; promozione dell'attività agricola.

Lo straordinario interesse di questa iniziativa sta nel fatto che tutti i comuni compresi nei progetti di AD, Hospitis e Comunità Ospitali fanno parte della classificazione delle Aree Interne fatta dal Dipartimento per Lo Sviluppo e la Coesione Economica del Ministero per la Coesione Territoriale. Ciò significa che, non solo vi è l'opportunità di accedere a ulteriori (e cospicue) risorse finanziarie per ognuno dei singoli comuni ma anche (e soprattutto) di poterlo fare in un'ottica di sistema nell'ambito del Quadro Strategico Nazionale.

A quando il passaggio a una visione integrata di livello europeo?

## Bibliografia

AA.VV. (2007), *Esperienze e prospettive di sistema nel turismo*. Roma: la Piramide.

AA.VV. (2007), *Note economiche del Centro Studi Confindustria. L'industria turistica in Italia*. Roma: Failli.

Barberis, W. (a cura di) (2008), *L'impatto del settore turistico sui contesti urbani*, Roma: ANCI Ricerche.

Barca, F. (2012), *Un progetto per le "Aree interne" dell'Italia*, [on line]. Roma: Ministero dello Sviluppo Economico - Dipartimento per lo Sviluppo e la Coesione Economica. Disponibile in: [http://www.dps.mef.gov.it/Aree\\_interne/doc/Un-progetto-per-le-ree-interne-15-dicembre-roma.pdf](http://www.dps.mef.gov.it/Aree_interne/doc/Un-progetto-per-le-ree-interne-15-dicembre-roma.pdf) [Consultato: 29 ottobre]

Battilani, P (2002), *Vacanza di pochi, vacanze di tutti. L'evoluzione del turismo europeo*. Bologna: Il Mulino.

Baumann, Z (2005), *Globalizzazione e glocalizzazione*. Roma: Armando.

Carta, M. (2006), *L'armatura culturale del territorio. Il patrimonio culturale come matrice di identità e strumento di sviluppo*, (II ed). Milano: Franco Angeli.

Bonadei, R. e Volli, U (a cura di) (2003), *Lo sguardo del turista e il racconto dei luoghi*. Milano: Franco Angeli.

Ingallina, P. (a cura di) (2010), *Nuovi scenari per l'attrattività delle città e dei territori*. Milano: Franco Angeli

Istituto Nazionale Ricerche Turistiche - ISNART (2013), *Indagine quantitativa sui comportamenti turistici degli italiani*, Roma: Osservatorio Nazionale del Turismo. Disponibile in <http://www.isnart.it/bancadati/schedaDoc.php?id=258> [Consultato: 2013, 4 novembre]

Kihlgren, D. (2008) 1, *Il patrimonio minore. Da Santo Stefano di Sessanio ai Sassi di Matera*. Disponibile in <http://www.sextantio.it/wp-content/uploads/2012/11/PatrimonioMinore.pdf> [Consultato: 2013, 30 ottobre].

Kihlgren, D. (2008) 2, *Da progetto culturale a modello di sviluppo sul territorio: la Tutela dei Borghi Minori Italiani*. Disponibile in

<http://cor.europa.eu/en/activities/commissions/enve/work-in-progress/Documents/5%20Kihlgren.pdf>

[Consultato: 2013, 30 ottobre].

Malo, M. (2010), Il sistema delle fonti. In Franceschelli V. e Morandi F. (a cura di), *Manuale di diritto del turismo*, (IV ed.) (pp.5-22). Torino: Giappichelli.

Montanari, A. (2008), *Turismo urbano*. Milano: Mondadori.

Oddi, C. (2009), *Turismo e urbanistica*. Milano: Hoepli.

Piroddi, E. (2008), Si può dare un futuro ai centri storici minori? In Rolli G.L., *Salvare i centri storici minori*. Firenze: Alinea.

Sinergheia (2013), Progetto Pilota Hospitis. In AA.VV., *Piano Paesaggistico Territoriale Regionale. Il progetto hospitis sull'ospitalità diffusa*. Disponibile in <http://www.regione.puglia.it/> [Consultato: 2013, 24 ottobre].

Timothy, D.J. e Boyd, S.W. (2007), *Heritage e turismo*. Milano: Hoepli.



Fig. 1: L'Albergo Diffuso in Italia (in nero il numero di AD per Regione in rosso le Leggi Regionali)



Fig. 2: L'Albergo Diffuso di Santo Stefano di Sessanio in Abruzzo

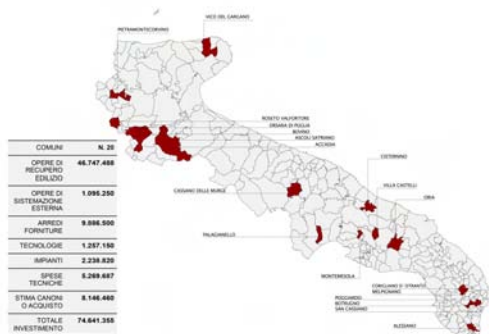


Fig. 3: I Comuni partecipanti al Progetto Pilota Hospitels e le voci di spesa che compongono il Totale Investimento

N	Reti Ricettive Diffuse (RRD)	Prov.	Immobili selezionati	mq	N. unità ricettive	Posti letto	Totale investimento
01	Accadia	FG	17	2.095	23	93	3.353.178,00
02	Alessano	LE	20	3.221	13	80	4.077.080,00
03	Ascoli Satriano	FG	20	5.603	30	88	6.032.543,00
04	Botrugno	LE	17	2.176	21	70	2.465.645,00
05	Bovino	FG	24	4.965	39	128	5.206.157,00
06	Cassano Murge	BA	12	3.546	37	88	3.800.687,00
07	Cisternino	BA	10	2.868	33	74	2.824.432,00
08	Corigliano	LE	9	5.758	29	128	6.555.770,00
09	Malpignano	LE	6	2.387	20	73	4.058.945,00
10	Minerbino	BA	19	3.901	31	101	3.751.280,00
11	Montemesola	TA	10	2.363	17	48	2.993.342,00
12	Oria	BR	12	2.411	18	80	2.845.005,00
13	Orsara	FG	20	4.580	34	128	4.330.870,00
14	Palagianello	TA	9	1.967	13	42	1.716.275,00
15	Pietramontecorvino	FG	20	3.107	31	88	3.309.901,00
16	Poggiardo	LE	17	3.149	17	82	3.669.660,00
17	Roseto	FG	19	3.778	31	128	4.369.905,00
18	San Casiano	LE	4	1.223	10	36	1.381.190,00
19	Vico del Gargano	FG	18	3.127	29	78	3.660.890,00
20	Ville Castelli	BR	19	3.820	25	77	4.198.900,00
<b>TOTALI</b>			<b>302</b>	<b>67.009.493</b>		<b>1.690</b>	<b>74.641.355,00</b>

Tab.1 : Investimenti per ognuno dei Comuni (Sinerghia 2013, 5-7)





# Cultural Heritage and Tourism as Experienced through Mantua's Cultural Districts

Daniele Fanzini, Politecnico di Milano - Department ABC

Giorgio Casoni, Politecnico di Milano - Polo di Mantova

Irina Rotaru, Politecnico di Milano - Department ABC

## Abstract

The role of cultural assets in stimulating tourism seems obvious, but is difficult to assess because of the large number and diversity of the activities comprised in the "culture" phenomenon and the lack of adapted tools. This paper is meant to contribute to the understanding of the relationship between cultural heritage and tourism and to the advancement of a relatively new sustainable development model. The authors are investigating the concept and functioning of the Italian cultural districts, from a broader international perspective while recalling the outputs of various experiences and studies conducted in this field by Politecnico di Milano. The general background is given by the economic and social mutations from the last decades. Two case studies are analysed in particular, namely il Distretto Culturale dell'Oltrepò Mantovano and il Distretto culturale "Le Regge dei Gonzaga". These examples have been chosen in order to demonstrate the effectiveness of this development model for territories with outstanding cultural values as well as for the ones with only minor heritage, applied either top-down or bottom-up. Thus, the Italian cultural district is distinguishing itself as a mechanism to promote economic growth based on the local resources while increasing their weighting, in a variety of situations.

*Keywords: ecology of value, culture-led economy, triple helix, Italian cultural district, sustainable tourism*

# 1 GENERAL BACKGROUND

## 1.1 Cultural heritage and tourism

If it is true that “The most visible contribution of culture to local development lies in its ability to attract tourists and the consequent positive effects on spending, incomes and employment” (Grefe & Pflieger, 2005:51), the reverse statement is not less evident because of the large number and diversity of the activities comprised in the “culture” phenomenon as well as because of the absence of clear and shared reference matrixes (Istituto Guglielmo Tagliacarne 2007: 5).

Various studies regarding the coverage of productive activities related to the cultural heritage’s valorisation consider tourism only for the “economic activation” effects induced by those initiatives. As recently stressed by Della Torre (2013), many of the researches concerning the economic value generated by cultural heritage overlook or completely ignore the enhancement of endogenous growth by cultural activities through possible cognitive and empowerment processes: “In the projects based on tourist attractiveness [...] a certain disciplinary backwardness has frequently led to the adoption of the most ordinary versions of the stories possible around the cultural heritage, thus reducing resourceful places in theme parks devoid of life and future potential” (Della Torre, 2013: 80).

“The Economy of Culture in Europe” report (2006) brings an interesting variation of this point of view. Making the distinction between the cultural sector and the creative one, it considers between the related industries those not directly belonging to the cultural and creative field (among which also tourism) but having the possibility to establish cross-fertilisation processes in the production of goods and services. In this sense, culture is no longer investigated as source for final consumption (as in the case of movies, books, music etc.), but as support for intermediate intake, providing elements of creativity to the other economic areas (Istituto Guglielmo Tagliacarne 2007: 23). The plentiful examples from this study prove how culture contributes to the local development engendering important economic activities, especially in the tourism field.

However, the input of cultural activities to tourism depends on both the type of activity and the characteristics of the local economy. Culture does not automatically bring economic benefits to a territory if there are not respected some criteria, explicitly:

- The persistence of cultural activities;
- The local population’s level of involvement;
- The territory’s capacity to produce all the goods and services needed on this occasion (local context’s relevance);
- The interdependence of these activities in supporting the clustering effects (Grefe & Pflieger, 2005)

Another important factor regards the content production which according to Sacco has become the actual raw material generated by the cultural and creative sectors. Now, the cultural and creative production may be considered as the roots of the present value chains (Sacco, Tavano - Blessi, Nuccio 2008:4) and this depends on the evolution of the proportion between the tangible and intangible components of goods / services as well

as on their impact on economy.

## **1.2 The economic advancement of culture**

The technical innovation facilitated manufacture to such a degree that it resulted in overproduction, implicitly increasing market competition. Besides responding to actual needs, in search of appeal and clients, firms started, on the one hand, to better advertise their products and, on the other, to diversify and singularize them. A gradual transition was made from the effective functionality to “mental level” needs strongly related to image, attributed meaning and social aspects (Björkman, 2002).

Goods are becoming ever more sophisticated, tending to involve a progressively important intellectual component (technical innovation, but also image associations) compared to their physical production. We are witnessing the so-called dematerialisation of goods, complemented by the growing importance attributed to impalpable elements such as knowledge, identity, sociability, shared values and meanings (phenomenon also theorised by Akerlof and Kranton, 2000). The market plays, creating product-related systems of meaning (Charters, 2006).

In this context, the interest for the culture-led development and the large number of interpretations, analyses and experiences in this field derive naturally. Cultural heritage is no longer considered as a consumer good, as it was in the 80s, but as capital for local development (Fanzini, 2008) and the cultural district becomes one of the most popular materialisations of this conception.

## **1.3 The development of cultural districts**

The perception of culture as a stock entitled the research and assumption of an economic development model for its valorisation and capitalization. Thus, the cultural districts resulted from the adaptation of the principles, organisation and functioning of industrial clusters as described by Alfred Marshall in 1890 and then by Michael Porter (1989) and Giacomo Becattini (2000). The latter principally refer to the advantages (like positive externalities, high rate of innovation, straightforward networking and access to information and specific training) gained by firms through a certain location.

The primary role of cultural districts was to act as a catalyst mechanism between economic objectives related to territorial development and the valorisation of cultural heritage. Sacco and Pedrini (2003) considered them to be local policy instruments connecting “economic growth with culture in order to render development sustainable”. Sacco and Ferilli (2006) wrote about counting on the interaction between the cultural and natural resources and various stakeholders from this field in order to increase the efficiency of culture production while optimising its local level, social and economic impact, as well as tourists’ attraction and potential loyalty.

Even if in the 70s, pristine spontaneous embodiments of cultural districts started to appear all over the world, this concept seems to have been officially launched by the Greater London Council as an optimal formula for organising and managing the territorial cultural resources (Anna Cavalleri, 2008:8). From the very beginning, cultural districts were conceived as very flexible tools, capable to valorize both material and immaterial

assets, adaptable to a wide variety of cases, local particularities, scales, types and degrees of initial endowments. Their defining feature, recurrently recognised, seems to be the synergy created between the institutions and companies acting for the valorisation of a territory which according to Valentino (2003) is no more perceived as a background for the development, but as one of its determining factors.

As Pier Luigi Sacco, Giorgio Tavano-Blessi and Massimiliano Nuccio (2008:9) noticed “whereas the industrial district model is focused upon (decentralized) vertical integration (an increasing level of coordination of firms operating within a same value chain), the cultural district model is sustained by horizontal integration (increasing levels of coordination and complementarities among firms belonging to different value chains) that leads to culture-driven forms of local economic and social development”.

Sacco and Ferilli (2006) mention “la simbiosi con il luogo” as a defining feature of the cultural district, further explaining this through the presence of a clearly defined identity and of a compact local community sympathetic to its own cultural traditions.

## **2 THE ITALIAN IMPLEMENTATION OF CULTURAL DISTRICT**

### **2.1 The Italian cultural districts**

According to Sacco (2011), the real problem of the Italian culture is linked to the loss of competitive ability, visible through the indicators of symbolic competitiveness. Italy maintains its position in the cultural fields related to the past, but loses whenever the evaluation refers the capacity to calibrate its own culture depending on the present challenges. A district structure could contribute to the contraction of this negative image by emphasising the existing competences as well as the part of culture.

“Italian heritage cities have much to gain from a more balanced and sustainable local development model where touristic development is integrated within a wider strategy that combines attraction of creative professionals and development of creative entrepreneurship, stimulation of (active) cultural participation of the residents, human capital and skill development strategies in creative production and manufacturing, and so on, thereby encouraging less invasive and higher value-added forms of tourism, with longer average permanence times, higher willingness to pay for quality services and cultural experiences, etc.” (Sacco, 2012:6).

The role of cultural districts in the valorisation of heritage and the sustainable development of the territory is proficiently explained in the analysis of Della Torre (2013). Recognising the limits of the traditional approach based on the centrality of the cultural offer as activator of economic areas amplified by tourism, Della Torre proposes a reformulation of the relationship between the project and management instruments for the cultural heritage’s valorisation, based on the following thesis:

- Bringing the territorial dimension to the centre of the projects intended for cultural heritage’s valorisation and
- Promoting a strong integration and cooperation between all the actors operating on a territory.

This point of view confirms the theory previously expressed by Celaschi (2008:31), who

stated that as consumers, we all “need to be supported through information, communicatively, physically and allegorically for benefiting of the consumption goods [...] therefore, the territory may be considered a real asset liable to be designed through projects in order to promote a controlled transformation of the natural and artificial elements around allowing their economic and cultural capitalization”. This assumption was the basis for two resourceful projects of cultural districts that are being implemented in the Mantua province with the economic support of Fondazione Cariplo[1]: il Distretto Culturale dell’Oltrepò Mantovano DOMINUS and il Distretto Regge dei Gonzaga.

## **2.2 DOMINUS Cultural District**

DOMINUS Cultural District was outlined based on the research activity started in 2004 through a triple helix collaboration (between Laboratorio T.E.MA from Politecnico di Milano; Mantua’s Chamber of Commerce and more levels of the local public administration) for the conception of the strategic marketing plan of Oltrepo’ Mantovano. Fondazione Cariplo’s call for projects[2] from 2007 represented only an opportunity arrived at the right moment, not the determinant impulse to initiate this kind of project. Fig. 1 illustrates the two phase process that allowed the development of this cultural district.

Oltrepò Mantovano is a predominantly agricultural area, not particularly endowed from the point of view of architectural heritage but characterised by a coherent natural environment and representative for a particular life and food culture. The marketing plan was assumed “to trigger new growth economies through the right use of the cultural and environmental resources in the area” (Fanzini 2004b). While focusing on the local context, it also capitalised the various experiences already developed in the area at different levels. The initial analysis for the identification of the characteristic features together with the identity elements (defined with the involvement of local businessmen and inhabitants and illustrated through semantic maps of signs and words) was followed by the setting up of development guidelines. The latter were then translated in prototypes and experimental concepts thus being offered concrete examples of the growth principles’ possible application. While demonstrating a broader interdisciplinary perspective, these were also intended to incite stakeholders, making them understand how many actual improvement options there are for their territory. The programming of the plan’s implementation and the identification of possible governance forms were done according to the exigencies expressed by the local communities. Thus there were favoured the vocations related to hospitality, tourism, culture, quality food and wine. Therefore, the cultural district formula naturally distinguished as the most suitable model to be adopted.

The promotion of DOMINUS cultural district benefited from the administrative capacity and network already tested and reinforced as well as from the shared values and evolution options identified. The project was intended to aid the building of a district identity as a collective economic and social actor recognised by the external ones as a partner. Thus it became a tool allowing the accession of a competitive logic.

The pre-feasibility study and the actual implementation of the cultural district have both

involved the local businesses synergistically integrating their activities. This collaboration with and empowerment of the local stakeholders was considered as main starting point for the enhancement of the cultural heritage accessibility and renewal of the related offer. Fig 2 illustrates the business model applied.

The development model proposed valorised the quality of the traditional food and the presence of this territory in the 1900s, the period from which this area had conserved the most relevant and numerous elements, thus the most representative era for its cultural character. Starting from this novecento identity, the area was rebuilt as a vivante territorial museum, enforcing the local uniqueness and community sense while representing a new tourism occasion.

The originality of this approach resides in the fact that it represents an intuitive demonstration of the model of “ecologia del valore” (the ecology of value) that was going to be explained and launched afterwards by Pilotti and Ganzaroli (2009). Conforming to this, interaction is facilitating the potential of creativity. Culture represents a precious stock that can be easily increased through dissemination and sharing and through this natural / intuitive way it can evolve at its best.

### **2.3 “Le Regge dei Gonzaga” Cultural District**

Positioned at the other extremity from the point of view of natural conditions and evolution, Il Distretto culturale “Le Regge dei Gonzaga” is a model of top down development based on outstanding cultural values[3]. Here the cultural district has been initially imposed by a strong policy in the field, being “sold” as a new tourist product of a superior quality.

It differentiates through an atypical spatial structure for a district as it is organized as a network including smaller settlements not necessary territorially contiguous but united around the main urban center by the common Gonzaga theme (Associazione Mecenate 90, 2010, 2:8). The partner municipalities have been identified through a two-way process of top-down rising awareness and self-nomination. The choice has been therefore based on a declaration of interest expressed by the municipalities, followed by targeted promotion activity carried out by the leading municipality and the Province. The initial territory of the district was thought as a start-up area, open to future expansions and aggregations.

In this case, the district developed around the cultural identity of Gonzaga family considered as defining for the entire province. The cultural economy was deeply related to the conservation of the monumental patrimony present on the territory.

The concept of high value culture was understood even from the beginning in a much broader sense including besides the material goods, identity, know-how, entrepreneurship and having the role of human capital fertilizer. The inhabitants’ attachment to their land accompanied by the awareness of their own territorial specificity represented an incontestable asset for the cultural district creation.

The site analysis and the interviews revealed as representative geographical features the water presence, translated into the fertility and productive wealth and the wet climate. From the historical and societal perspective, besides the influence of Gonzaga family

there were noticed the important and rich cultural heritage and vitality, the creativity and the high quality of life. The economy was defined as a positive mix of strong traditions and innovation. Hence the main theme of Gonzaga civility has been revealed in connection with the various elements defining the local identity, as detailed in Fig 3. The sustainability of this development derives from the fact that the top-down initiative has found an adequate response in the activities triggered by the local communities, actually encouraged to get involved into the renewal process from the very beginning. The multiple levels conscription of efforts for the conception and implementation of the cultural district facilitated the achievement of a community of knowledge aware of its own territorial, social and cultural identity (Casoni et al, 2011).

### 3 CONCLUSIONS

Even if very different as initial endowment and development pattern adopted, both cultural districts analysed owed their success to the optimal adaptation of their approach and activities to the local context. In both situations, the defining element resided in the respect of the territory and of its inhabitants together with their history, values, aspirations and priorities.

DOMINUS District followed a project logic, while Regge dei Gonzaga District was impelled by a strong political will that gained people's approval and involvement. In both examples the cultural district also represented a communication instrument and a reinforced networking occasion.

The merit of the Italian cultural districts primarily resides into their advancement further of the immediate tourist valorisation to a long term comprehensive vision. Besides, the initiatives triggering only the internal evolution of cultural goods are replaced by the ones supporting the sustainable development of the entire local system.

The participative approach that is generally encouraged assures the acceptance of any initiative, but also its continuation after the external financing cease. The Italian model of cultural district favours the evolution from the passive testing of a cultural experience to the active involvement of the individuals transformed into co-elaborators of their own experiences (Schiaffonati & Treu, 2009). It also played an essential role concerning the acknowledgement of the local minor heritage's value and of its potential to support sustainable development. Moreover, the important social implications reflected also at economic (ability to better valorise and capitalise the local patrimony) and environment (increased respect for the natural and artificial contexts) levels.

The immaterial assets are acquiring a decisive role, while the integrated vision provides flexibility, but also increases the innovation potentiality. Local identity is read from a broader perspective not reducing it at the current branding activity (Fanzini, 2004a).

As stressed by Santagata (2004),

“the process of globalization-delocalization may be a threat both to the original areas, which are in some sense weakened from the loss of productive activities, and to many destination localizations, whose cultural assets cannot be protected, like in the music production case in Africa or toys invention in Indonesia”.

In this sense, cultural districts might be regarded as a solution to obtain social sustainability, to develop without affecting the specific local values and identities. In fact, Santagata himself recognises the virtue of cultural districts as convenient places where to produce goods based on the existing culture and intellectual local tradition, helping in both transition and developing countries to cope with the new form of international competition that is based more on the selection of the better ideas than on the lower labour costs.

The cultural districts funded by Fondazione Cariplo are still in the implementation phase so, for the moment, it is hard to define their precise degree of success. Anyhow, through its Distretti Culturali project, Fondazione Cariplo imposed serious reliability conditions and asked for an exquisite monitoring based on clearly defined indicators, controllable through the periodical detailed reports requested. When analysing the territory and when deciding which proposals to support, a decisive criteria was represented by the administrative capacity and interest visible from the previous initiatives developed in the field. Besides, attention was given to the immaterial aspects, stakeholders' network and knowledge development and promotion.

Besides the strong relevance of the territory (Valentino, 2003), the symbiosis with the place (Sacco a& Ferilli, 2006) and the synergy between all the entities and individuals activating on an area (Ana Cavalleri, 2008), the cultural districts recalled also brought some novelty in terms of governance. They both considered the creative contributions as productive capacities that can be induced and encouraged.

[1] Fondazione Cariplo - is a bank foundation carrying out philanthropic activities in 4 main areas: environment; art and culture; research and personal services

[2] Tender launched by Fondazione Cariplo to identify, promote and jointly fund cultural districts in the Lombardy region and in the provinces of Novara and Verbania

[3] *the palaces of Gonzaga family have the status of monuments and are located in the "Mantua and Sabbioneta" area included in UNESCO World Heritage List*

## References

Akerlof G. A., Kranton R. E. (2000). Economics and Identity. In: *The Quarterly Journal of Economics*, 115, issue 3/ August, pp. 715-753.

Associazione Mecenate 90 (a cura di, 2010) *Studio di fattibilità operativa Il Distretto Culturale "Le Regge dei Gonzaga"*, Vol, I, II and III, Fondazione Cariplo.

Becattini G. (2000). *Dal distretto industriale allo sviluppo locale. Svolgimento e difesa di un'idea*. Turin, Bollati Boringhieri.

Björkman I. (2002). Aura: Aesthetic Business Creativity. In: *Consumption in Markets and Culture* Vol 5, no. 1, 69-78.



Casoni G., Fanzini. D. (2011). *I luoghi dell'innovazione. Complessità management e progetto*. Rimini Collana Politecnica, Maggioli Editore.

Casoni G., Longhini M., Medeghini E. (2011). Il Distretto culturale "Le Regge dei Gonzaga. In: *Quaderni del Dottorato PTVBC*, nr 1./2011, 45-53.

Casoni G. (2008). Le politiche territoriali verso nuovi distretti culturali. In: *Sistemi di beni culturali: il distretto culturale. I beni culturali. Confini definitivi, terminologie e tipologie* - ricerca di supporto a cura di Daniele Fanzini, Anna Cavalleri, Giorgio Casoni, Stefania Terenzoni, Antonella Cazzato, Unità di Milano, Dipartimento BEST, 21-22.

Cavalleri A. (2008). Definizioni, caratteristiche e casi verso nuovi sistemi di rete. In: *Sistemi di beni culturali: il distretto culturale. I beni culturali. Confini definitivi, terminologie e tipologie* - ricerca di supporto a cura di Daniele Fanzini, Anna Cavalleri, Giorgio Casoni, Stefania Terenzoni, Antonella Cazzato, Unità di Milano, Dipartimento BEST, 7-16.

Celaschi, F. (2008). Fondamenti del piano di marketing dell'Oltrepò Mantovano. In: G. Casoni, D. Fanzini, R. Trocchianesi, *Progetti per lo sviluppo del territorio. Marketing strategico dell'Oltrepò Mantovano*, Rimini, Maggioli, 31-37.

Charters S. (2006). Aesthetic Products and Aesthetic Consumption: A Review. In: *Consumption, Markets and Culture* 9, 235-255

Della Torre S. (2013). Una strategia di valorizzazione dei beni e delle attività culturali. In: Barbett G.P., Cammelli M., Della Torre S. (a cura di), *Distretti culturali: dalla teoria alla pratica*, Bologna, Il Mulino.

Della Torre S. (Responsabile scientifico, 2006). *I distretti culturali Studio generale di prefattibilità*. Committente: Fondazione Cariplo.

Fanzini D. (2008). Processo di formazione di un DC. In: *Sistemi di beni culturali: il distretto culturale. I beni culturali. Confini definitivi, terminologie e tipologie* - ricerca di supporto a cura di Daniele Fanzini, Anna Cavalleri, Giorgio Casoni, Stefania Terenzoni, Antonella Cazzato, Unità di Milano, Dipartimento BEST, 17-20.

Fanzini D. (2004a). Valorizzazione dei Beni Culturali, dinamiche economiche e ipotesi di sviluppo. In: *Design & Beni culturali. La cultura del progetto nella valorizzazione del bene culturale*, a cura di F. Celaschi e R. Trocchianesi, Milano, 67-82.

Fanzini d. (2004b). *Contenuti operativi del piano di marketing in Piano di Marketing Strategico per L'Oltrepò Mantovano*. Terzo rapporto: contenuti operative del piano, Versione per la presentazione alle committenze.

Greffe, X. and Pflieger S. (2005). *Culture and local development*. Paris, France: OECD.

Istituto Guglielmo Tagliacarne (2009). *Il sistema economico integrato dei Beni Culturali*. per MIBAC e Unioncamere, Alessandro Rinaldi (responsabile della ricerca), Giacomo Giusti, Carlo Massaccesi, Marco Pini e Sergio Salamone.

Istituto Guglielmo Tagliacarne (2007). *Le attività economiche collegate alla valorizzazione del patrimonio culturale*. ricerca per MIBAC.

Pilotti L., Ganzaroli A. (2009). *Proprietà condivisa e open source. Il ruolo della conoscenza in emergenti ecologie di valore*. Milano, FrancoAngeli.

Politecnico di Milano (2006). *Piano di Marketing Strategico per L'Oltrepò Mantovano*. Terzo rapporto: contenuti operative del piano, Versione per la presentazione alle committenze.

Porter M. E. (1989). *The Competitive Advantage of Nations*. New York, The Free Press.

Sacco, P.L., (2012). *Culture and the Structural Funds in Italy*. EENC paper.

Sacco P. L., Tavano - Blessi G., Nuccio M. (2008). Culture as an Engine of Local Development Processes: System-Wide Cultural Districts. In: *DADI/ WP\_5/08*, Università luav di Venezia.

Sacco P. L. , Ferilli G. (2006). *Il distretto culturale evoluto nell'economia post-industriale*. Working papers Università IUAV di Venezia, Dipartimento delle Arti e del Disegno industriale (DADI/ WP\_4/06).

Sacco P.L., Pedrini S. (2003). *Il distretto culturale: mito o opportunità?*. EBLA/Working paper No. 05/2003, Università di Torino

Santagata W. (2006). *La fabbrica della cultura. Ritrovare la creatività per aiutare lo sviluppo del paese*. Bologna, Il Mulino.

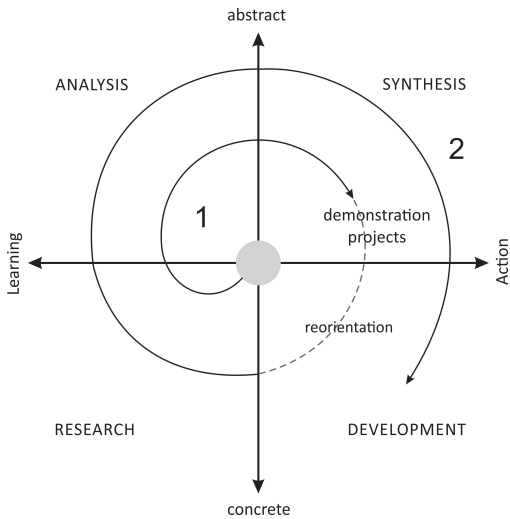
Santagata W. (2004). *Cultural Districts and Economic Development*. Università di Torino, Dipartimento di Economia "S. Cognetti de Martiis", International Centre for Research on the Economics of Culture, Institutions, and Creativity (EBLA) Working paper Series.

Schiaffonati F., Treu M. C. (coordinamento scientifico, 2009) *Studio di fattibilità operativa per la progettazione del distretto culturale DOMINUS: Distretto Oltrepò Mantovano per l'Innovazione, l'Unicità e lo Sviluppo*.

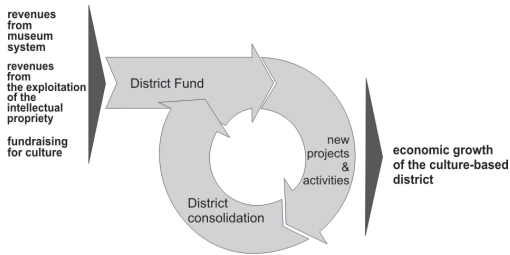
Schiaffonati F., Mussinelli E., Bolici R., Poltronieri A. (2005) *Marketing Territoriale. Piano*,

*azioni e progetti nel contesto mantovano*. Milano, Clup.

Valentino P. A. (2003). *Le trame del territorio. Politiche di sviluppo dei sistemi territoriali e distretti culturali*. Milan, Sperling & Kupfer.



The 2 phase research process leading to the institution of DOMINUS cultural district: the 1st phase starts from the valorisation objective of the territorial marketing plan followed by the research and analysis for ending in the synthesis quadrant with



The business model proposed for DOMINUS Cultural District – extract from the Feasibility Study (coordinated by Fabrizio SCHIAFFONATI and Maria Cristina TREU, 2009) - translation and reproduction by Irina Rotaru



The possible interpretations of Gonzaga theme as part of territorial identity, extract from Studio di fattibilità operativa Il Distretto Culturale “Le Regge dei Gonzaga”, Vol II, a cura di Associazione Mecenate 90 (2010) - translation and reproduction

## **Touristizing the Italian “Eastern border”. Are there some alternatives to the “celebration” of wars?**

Alessandra Marin, Dipartimento di Ingegneria e Architettura, Università di Trieste

### **Abstract**

If you observe how they are promoted in the tourist circuits, sometimes you might think that part of the territories of the Italian “Eastern border” did not exist, before the First World War. In the main projects dedicated the past years to the enhancement of memories and identities of these places, the theme of war seems to be dominant, and in places such as the Karst region, the Isonzo river and the city of Gorizia, the come near of celebration of 1914’s centennial is amplifying this situation. Tourism started to take off in these places after the fall of the Wall of Berlin and was encouraged after the 2004 by the entry in the UE of many countries of Eastern Europe, as a partial compensation of the progressive loss of economies of frontier, which for fifty years have characterized it. The paper will reconstruct the past and present dynamics of identification of a common heritage and the use of local resources present in these areas for tourism purposes, emphasizing that now it’s necessary to focus new initiatives on everything that goes beyond the “celebration of wars”, to ensure a sustainable development and a better territorial cohesion.

*Keywords: Italian , tourism of memory*

### **Sinossi**

Se si osserva come vengono promossi nei circuiti turistici internazionali, spesso si può immaginare che i territori del “confine orientale” italiano non abbiano avuto una storia, prima dell’inizio della Grande guerra. Nei più importanti progetti dedicati alla valorizzazione turistica del “paesaggio commemorativo” di questi luoghi e alla loro identità di confine - sul Carso come lungo l’Isonzo, come nella città di Gorizia - il tema della guerra appare dominante, e questa tendenza è in aumento, all’approssimarsi delle celebrazioni per l’inizio della guerra, nel 2014. Il turismo in questi siti ha iniziato il suo decollo dopo la caduta della “cortina di ferro” e ha assunto maggior interesse nel 2004, a seguito dell’entrata nella UE di molti paesi dell’Europa dell’Est, tra i quali la Slovenia. Il saggio ricostruisce passato e presente delle dinamiche di riconoscimento come patrimonio comune delle risorse locali presenti in quest’area, proponendo per il turismo la costruzione di percorsi che permettano di superare la “celebrazione della guerra” come attrattiva dominante, andando verso la costruzione di un’offerta turistica sostenibile e di una maggiore coesione territoriale.

*Parole chiave: turismo sostenibile, paesaggio commemorativo, patrimonio culturale, “Confine orientale” italiano, turismo della memoria*

Lo scorso 4 ottobre 2013 la Regione Friuli Venezia Giulia ha promulgato la nuova legge regionale dedicata alla *Valorizzazione del patrimonio storico-culturale della Prima guerra mondiale e interventi per la promozione delle commemorazioni del centenario dell'inizio del conflitto*. Una legge che si propone di “ampliare la conoscenza e favorire la riflessione sui fatti storici della Prima guerra mondiale, sui meccanismi economici sociali e psicologici alla base dei conflitti tra le nazioni” e di “incentivare forme di turismo culturale attento alla storia e alla memoria attraverso la gestione, la valorizzazione, la manutenzione delle opere commemorative esistenti, l'eventuale creazione e collocazione di nuove, nonché di percorsi turistico-culturali” (L.R. 11/2013, art.1). Nella sostanza, una legge finalizzata a *turistizzare* la Grande guerra sul fronte giuliano, finanziando e coordinando le attività che si svolgeranno per il centenario di questo tragico evento, dal 2014 al 2018.

Senza addentrarmi nel commento del testo di legge – che dichiara peraltro lo stanziamento di quasi tre milioni di euro per il finanziamento delle molteplici tipologie di attività previste – lo utilizzo piuttosto come occasione per interrogarmi sul perché la guerra sia giunta a costituire in questo luogo un *mito* quasi assoluto, capace di porre in secondo piano (almeno ad un primo sguardo) ogni altra identità del luogo, e sulla ragione per la quale si immagina che il turismo costruito sulla conoscenza del patrimonio storico e culturale costituito dalle vestigia della Prima guerra mondiale possa agire da volano per lo sviluppo di percorsi virtuosi di sostenibilità e di valorizzazione turistica di un territorio tanto ricco, diversificato, ma fragile, come quello del “confine orientale” italiano.

Per fare questo, propongo qui una sommaria ricostruzione dei percorsi di riconoscimento e valorizzazione del patrimonio storico legato alla guerra, un confronto tra il progetto di maggiore rilevanza che si propone in questo momento di valorizzare il paesaggio memoriale bellico e alcuni progetti che stimolano ad approcci alternativi per la valorizzazione turistica del territorio, tentando infine di trarre alcune conclusioni.

## **1 UN PAESAGGIO COMMEMORATIVO**

“Molti siti commemorativi sono stati ‘disinfestati’. Non si può scorgere alcun segno di sofferenza umana, e le storie che essi raccontano sono state attentamente studiate. I memoriali non ci mettono di fronte alla nostra capacità di distruggere...” (Tzalmona 2011: 151). Le considerazioni di Rose Tzalmona, originate dal suo interesse per l'Atlantikwall, possono essere a buon diritto utilizzate per descrivere i siti giuliani della Grande guerra: il tempo trascorso, l'operazione compiuta lungo il ventennio fascista di *italianizzazione* del confine orientale e *fascistizzazione* del mito della vittoria (Nicoloso 2012), hanno fatto del panorama culturale di questi luoghi un memoriale, che esercita tutto il suo *potere normativo*, riproducendo le idee sociali del passato e condizionando così il futuro (Dwyer, Alderman 2008).

Il tempo trascorso e le azioni di appropriazione identitaria e ideologica cui questo paesaggio memoriale è stato sottoposto ne fanno un palinsesto di notevole complessità, alcuni strati del quale sono più chiaramente percepibili di altri.

Le operazioni più frequenti messe in campo per individuare in questi paesaggi nuove traiettorie di patrimonializzazione (Choay 1995) – che ne riconoscano i valori identitari o più banalmente quelli di tipo economico, che caratterizzano percorsi e siti attrattivi per il turismo “da campo di battaglia” – sono quelle della musealizzazione e della ri-progettazione. Nella prima si affidano alla conservazione e all’inserimento nel paesaggio contemporaneo delle memorie di guerra specifiche finalità di commemorazione ed educazione; nella seconda, gli spazi di guerra diventano strumenti per la progettazione di luoghi *altri*, nei quali la memoria risulta in qualche modo obliterata dal riuso delle strutture come occasioni per attrezzare in modo diverso lo spazio (antropizzato o meno) sul quale si sono a suo tempo imposte con la forza.

In ambedue i casi, il binomio turismo-guerra viene utilizzato come vincente: “Se la guerra garantisce turismo, la guerra necessita della celebrazione continua da parte del turismo” (Diller, Scofidio 1995: 45) e quindi la trasformazione di senso del paesaggio commemorativo non sarà mai tale da non garantire il riconoscimento di ciò che lo ha prodotto. Ma, al contempo, è necessario fare i conti con il fatto che se “la storia è riprodotta dai meccanismi del turismo, in veste di commemorazione, allora il turismo stesso diviene agente politico di un nazionalismo che può, talvolta, di fatto, protrarre la guerra” (ivi: 46); questo problema appare particolarmente vero e complesso da gestire quando su di uno stesso territorio si siano sovrapposte diverse guerre e differenti percezioni della storia (vista dall’*una* o dall’*altra parte* del fronte o del confine), trasformandolo in un paesaggio commemorativo *conteso*.

Riflettere sulla storia delle terre contese è esercizio che tra Trieste e Gorizia ha prodotto una notevole letteratura; un esperimento interessante è quello di capire quanto termini come confine e contesa abbiano a che fare con altri come convivenza (Vinci 2010) e tentare di scardinare le letture di un territorio, per secoli condiviso, che vedono da un certo momento in poi questi stessi luoghi piombare in una logica di contrapposizione e alterità. Letture che, parlando di “confini necessari” o “etnici”, non fanno altro che accrescere la marginalità dei territori di cui si occupano, con il risultato di promuovere una coscienza (e conoscenza) dei luoghi che quasi solo di confine, conflitto, contrapposizione tra mondi differenti, si interessa.

Diversa, ma ben chiara, è stata la finalità che ha portato, a partire dall’annessione della Venezia Giulia al Regno d’Italia nel 1918 e fino a tutti gli anni Trenta, alla costruzione in questi luoghi di un apparato simbolico celebrativo dedicato alla rappresentazione dei caduti, una rete monumentale che va dai sacrari, ai parchi della rimembranza, ai monumenti celebrativi, agli ossari e tempi votivi (Giuffrè et al. 2007). Finalità che intende includere e saldare al territorio nazionale una Venezia Giulia – non solo “redenta”, ma

luogo di battaglie sanguinose per l'intera durata del conflitto - che si vuole strenuamente solo italiana; e che porta, a titolo d'esempio, alla realizzazione del più grande sacrario militare italiano, Redipuglia. Questa monumentalizzazione viene incoraggiata e strumentalizzata dal regime fascista: i campi di battaglia della Grande guerra, dapprima luogo di pellegrinaggio di reduci e famiglie dei caduti, divengono meta di scolaresche e dopolavoro, trasformandosi da simbolo in "cornice del simbolo, perché il simbolo diventa la massa che lo occupa nelle occasioni rituali", una massa che diviene "monumento mobile e dinamico che esprime, con la plastica forma che gli imprime la pedagogia totalitaria, la legittimazione del potere" (Gentile 1998: 546, 549).

A questo processo in parte si sottraggono - o meglio, oppongono più o meno passiva resistenza - le città giuliane: Gorizia, in specialmodo, rifiuta interventi anche assai invasivi di trasformazione dei propri spazi di vita in spazi della memoria (Marin 2010), allontanando la possibilità che si realizzi la radicale trasformazione in tempio ossario del colle del castello, voluta da Mussolini stesso e progettata da Armando Brasini, e utilizzando la realizzazione del Parco delle Rimembranze e del monumento ai caduti di Enrico Del Debbio per risolvere definitivamente l'annosa questione del vecchio cimitero, dismesso nel 1880 perché in contrasto con i piani di sviluppo della città e mai adeguatamente riconfigurato come parco urbano (destinazione d'uso già prevista all'inizio del secolo).

Il percorso che porta allo sviluppo dell'interesse per le strutture militari vere e proprie, la conservazione delle trincee piuttosto che delle attrezzature di sostegno alla prima linea, si dipana invece a partire da iniziative eminentemente locali, spesso costruite *bottom-up*: pro loco, associazioni, gruppi storici di volontari già dalla fine degli anni Sessanta iniziano a proporre attività finalizzate alla conoscenza e tutela del patrimonio memoriale costituito da manufatti e infrastrutture militari, anche se nel nostro Paese solo nel 2001 la tutela del patrimonio storico della Prima guerra mondiale diviene oggetto di provvedimenti legislativi (L. 78/2001). Alle attività di valorizzazione dei patrimoni materiali, mobili e immobili, si vanno nel tempo sommando percorsi di ricerca storica e sociale, manifestazioni dedicate a ricostruire la memoria degli eventi, attività di recupero e divulgazione della memoria del vissuto di combattenti e popolazioni. Un complesso di interventi che propongono una visione diversa della guerra e delle sue conseguenze, mirati in primis a ricostruire parti della memoria e della coscienza collettiva, piuttosto che a spettacolarizzare ad uso turistico il conflitto.

Carattere peculiare del percorso di patrimonializzazione delle guerre in questa regione di confine è quello della contemporanea, quasi totale, obliterazione della memoria dei luoghi della seconda guerra mondiale e della guerra fredda. Se si escludono poche località simbolo - alcune delle quali oggetto di contestazione e contesa e perciò spesso monumentalizzate a partire da differenti e parziali istanze - non è riconoscibile sul territorio un percorso non frammentato di identificazione e discussione su questa parte della "storia di guerra" della Venezia Giulia, proprio quella che l'ha fatta coincidere con il



“confine orientale”. Ma anche i monumenti come la foiba di Basovizza (visitata da mezzo milione di persone, per la metà scolaresche, in più di cinque anni) e la Risiera di San Sabba (anch’essa attestata sui centomila visitatori annui, forse perché in qualche modo parte di un unico “pacchetto” turistico con la destinazione precedente), non sembrano essere in grado di attivare l’interesse di circuiti rilevanti di turisti della memoria, mentre i molti luoghi della guerra nazista – che qui vide l’occupazione diretta del Reich a partire dal settembre 1943 – e quelli del lungo dopoguerra giuliano – in prima linea nella gestione degli esuli istriano-dalmati e nella contrapposizione con il blocco dell’Est – sono stati spesso dimenticati, trasformati o demoliti, specie dopo l’entrata della Slovenia nell’UE e nell’area Schengen.

In questo modo, la costruzione del confine orientale italiano come paesaggio commemorativo appare incompleta, sbilanciata, non in grado di relazionarsi con altre dinamiche di valorizzazione di un territorio che proprio la caduta dei confini prodotti dalle guerre ha destabilizzato, modificando radicalmente i rapporti interni e transfrontalieri, specie in ambito economico e produttivo.

## **2 PROGETTI EM PERCORSI PER UN TURISMO SOSTENIBILE?**

La Provincia di Gorizia, lanciando nel 2007 *Carso 2014+*, si è proposta di realizzare un progetto che promuova “il Carso goriziano, inteso come luogo storico, culturale e monumentale legato alle vicende della Prima guerra mondiale, ma anche come territorio in cui si fondono elementi unici del paesaggio, di flora e di fauna, turistici ed enogastronomici” ([www.carso2014.it](http://www.carso2014.it)). Il modello di musealizzazione proposto è quello del *museo all’aperto*, da realizzarsi prioritariamente attraverso la realizzazione di un progetto che consenta conservazione, accessibilità e fruibilità del patrimonio bellico e un adeguato collegamento del territorio con il sistema urbano, specie con i centri dei comuni carsici.

Le linee guida elaborate da Andreas Kipar parlano di un luogo, il Carso, che “dopo un secolo di guerre e battaglie, si ritrova in attesa di essere riscoperto” (quali iperbolici errori induce a fare, la retorica...) e del progetto come “un’occasione unica per la riqualificazione di territorio, per la valorizzazione delle risorse esistenti e la creazione di nuove occasioni di sviluppo economico” (Kipar, 2007), organizzando le azioni di progetto in cinque *contenitori* (fiume, confine, trincee, poli, percorsi) e prevedendo la realizzazione di opere di risanamento, infrastrutturali e attrezzature di servizio – ma non mettendo in campo alcun tipo di azione a sostegno della progettualità locale e dell’imprenditoria – per un costo complessivo di intervento di poco inferiore ai tredici milioni di euro.

Fa una certa impressione oggi, alla vigilia del 2014, scorrere l’elenco delle opere previste da queste linee guida e osservare come molte delle più rilevanti siano, quanto meno, in grande ritardo. Il percorso più significativo compiuto è quello iniziato nel 2009 con il bando del *Concorso di progettazione internazionale per la realizzazione di un museo all’aperto sul carso goriziano*, vinto l’anno successivo da un gruppo guidato dal paesaggista svizzero Paolo Bürgi, finalizzato alla realizzazione di tre grandi poli attrattivi

legati ai luoghi della memoria della guerra (San Michele, Castellazzo-Doberdò e Redipuglia) e di una rete di itinerari attrezzati che li connettano al territorio carsico goriziano. Alcune opere sono state realizzate, altre non hanno ancora terminato l'iter progettuale: ad esempio, il progetto definitivo relativo al Museo all'aperto del San Michele è stato approvato dalla Provincia solo a fine febbraio 2013, e non si ha notizia dell'approvazione dell'esecutivo e dell'avvio lavori, peraltro messi in forse dai tagli previsti alla spesa pubblica dalla Legge di stabilità ora in discussione.

A parziale compensazione di tale difficoltà, la Provincia sta appoggiando - con scarse risorse economiche, ma mettendo a disposizione di progetti già configurati e dotati di sostegno finanziario il "brand" di Carso 2014+ - molte delle attività avviate in questi ultimi due anni da Comuni, Associazioni, Fondazioni bancarie sul territorio interessato dal progetto. Questo fatto, da un lato è servito a ricomporre in parte la frattura con il territorio causata dal mancato coinvolgimento delle realtà operanti per la promozione di quest'area all'avvio del progetto e nella fase decisionale, dall'altro consente di dare visibilità a iniziative interessanti ma che avrebbero avuto altrimenti assai scarsa diffusione, e di costituire una sorta di rete informale - non intenzionale, ma in qualche modo efficiente - che si immagina possa in futuro attivarsi per promuovere percorsi più complessi di valorizzazione.

Il confronto tra il progetto originale e il complesso di attività che sono state nel tempo ad esso affiancate dimostra a mio avviso la sostanziale inattualità del grande progetto *top-down*, specie se applicata su una base territoriale - fisica e socio-economica - che presenta rilevanti criticità e scarsa coesione (Basso 2010).

Un percorso differente possono invece indicare altri progetti coinvolgenti la provincia di Gorizia, percorso caratterizzato da alcuni aspetti di particolare rilevanza: la capacità di dialogare attraverso il confine, quella di mettere in valore elementi ed aspetti di differenti cicli di territorializzazione degli ambiti geografici interessati, la costruzione di percorsi nei quali sia messa in luce in modo chiaro la conoscenza, la salvaguardia e la valorizzazione degli elementi costituenti l'attuale bene comune di maggiore rilievo nell'ambito carsico e isontino, il paesaggio, e infine l'attitudine a immaginare il turismo come fattore di rigenerazione di territori la cui attrattività è ormai per molti aspetti in netto declino.

Un primo caso da riportare può essere quello dei due progetti Interreg IIIA 2000-2006, dedicati ai *Luoghi della produzione e della valorizzazione tecnologica nell'ambito del turismo tematico* e al *Parco antropico dell'Agro Aquileiese, del Carso e Costa Slovena. Un unico territorio europeo (turismo e culture a confronto)* hanno fatto perno su questo territorio come tradizionale area di contatto tra ambiti geopolitici molto diversi - mondo mediterraneo, balcanico, centroeuropeo - nella quale è possibile individuare matrici culturali comuni.

Nello specifico, a partire da una ricerca storica originale dei luoghi del fare, ovvero del produrre e più in generale dell'operare economico, il primo dei progetti ha studiato la microeconomia territoriale e le trasformazioni prodotte da essa nei luoghi, in modo propedeutico alla progettazione della fruizione turistica di questi spazi (Caiazza, 2006). Ha prodotto pertanto un catalogo delle principali emergenze storico-architettoniche

realizzate a fini produttivi: case e aziende agricole, mulini e opifici, fabbriche e impianti connessi.

La ricerca ha ottenuto così il risultato di rendere noto un patrimonio semisconosciuto e, censendolo, lo ha valorizzato in primis agli occhi dei proprietari e delle amministrazioni locali, per fare in modo di sollecitare il maggior numero di attori ad attivarsi in un percorso di recupero e riuso. Ma così facendo ha anche sollevato l'attenzione sulla storia delle comunità al lavoro, su quella dei prodotti e dei modi di produrre, quei fattori di coesione e caratterizzazione identitaria di un territorio che oggi in quest'area si sono fortemente ridotti, fatto che contribuisce alla sua fragilità.

Altre ipotesi di ricostruzione della storia dei luoghi e dei protagonisti della loro trasformazione derivano dalla ricerca universitaria: il progetto *Itinerari per la valorizzazione del patrimonio storico-culturale del territorio del Goriziano: fonti, architettura, territorio*, promosso a partire dal 2007 dall'Università di Trieste, facoltà di Architettura, e finanziato dalla Fondazione CaRiGo, ha sviluppato una ricerca storica di ampio respiro sul territorio, oggi transfrontaliero, legato per secoli all'amministrazione della dinastia dei principi della Torre e Tasso (Fasoli, in print). La loro attività di costruzione di opere infrastrutturali, realizzazione di sistemi di residenze adibite al controllo (dai più vari punti di vista) del territorio e valorizzazione delle risorse agricole e di altre potenzialità produttive, ha dato all'area del Goriziano situata tra il Carso e il mare, tra l'Isonzo e i boschi del Panovitz, l'attuale struttura insediativa e molte delle più rilevanti presenze architettoniche: dal Castello di Duino a quello di Rubbia, a Castelvechio di Sagrado, dal centro collinare di Dobrovo, nel Collio sloveno, alle pregevoli residenze urbane nella città di Gorizia.

Ricostruita attraverso la storia e i documenti d'archivio, la descrizione dell'intervento di questi straordinari costruttori di paesaggio consente di capire il senso dei luoghi a partire dal loro atto di origine e di iniziare a comprendere i perché delle loro successive trasformazioni, proponendo al turista – guidato attraverso un territorio dalla storia, lungo itinerari alla ricerca di differenti luoghi di valore – strumenti per interpretare le relazioni tra quelli che potrebbero altrimenti apparire semplici episodi, e per distinguere i caratteri della “specificità locale”, la cui conoscenza è necessaria per affrontare la “complessità del presente e progettare la realtà di domani” (Fasoli 2012).

Altro progetto legato alla storia, ma che si colloca in un ambito molto più recente, lavorando sul rapporto tra la politica, le persone e i luoghi, è quello promosso da un'associazione giovanile goriziana, denominata Quarantasettezeroquattro, alla ricerca – attraverso la raccolta di testimonianze di storia orale – del vissuto degli abitanti nei luoghi più significativi, per le diverse componenti della cittadinanza, nel periodo compreso tra il momento traumatico del tracciamento del confine tra Gorizia e il suo entroterra nel 1947 e la caduta ideale dello stesso confine dovuta all'entrata nella UE della Slovenia, nel 2004.

La ricostruzione di questa storia, affidata agli archivi di materiali filmati del DAMS di Gorizia e della mediateca della stessa città, oltre che ad un portale web, si associa ad azioni dirette sul territorio, come la realizzazione di un *museo diffuso* che ricostruisce le “topografie della memoria” presenti in questa città (Cattunar, Mellinato, in print), che

segnala con totem e altri dispositivi di comunicazione i luoghi più significativi per la storia del Novecento goriziano, senza enfatizzarne gli aspetti ideologici, ma segnalando la pluralità di interpretazioni e identità che sono state date a strade, edifici, piazze, e le loro relazioni con le memorie delle “vite degli altri”.

I progetti fino ad ora illustrati come metodologicamente alternativi a Carso 2014+ sono tutti caratterizzati dalla collaborazione tra attori diversi e dal riconoscimento della rilevanza della conoscenza del “capitale” ambientale, storico, culturale, sociale di questo territorio.

Per loro natura, strutture come gli ecomusei si presentano come i soggetti più adatti, all’interno di un ben delimitato territorio, a operare in modo sinergico con la società locale. E proprio nel territorio interessato dal progetto per la Grande guerra sta ora iniziando ad operare un ecomuseo riconosciuto nel 2012 dalla Regione Friuli Venezia Giulia (una delle poche in Italia ad essersi dotata di una legge per lo sviluppo e il sostegno di queste strutture), *l’Ecomuseo Territori. Genti e memorie tra Carso e Isonzo*.

Istituito da 9 comuni della cosiddetta Bisicaria, il territorio situato tra i fiumi Isonzo e Timavo, ma chiamando a unirsi al proprio percorso le più attive realtà associative locali, l’Ecomuseo si propone di affiancare alle attività di ricerca storica (Archivio della Memoria, Centro di documentazione fotografica) quelle più proprie dell’istituto ecomuseale, ovvero la conoscenza e valorizzazione, attraverso attività che coinvolgono la popolazione, dei luoghi e delle loro memorie, organizzata secondo tre filoni:

- Il Territorio della Memoria (archeologia; itinerari della Grande guerra; terre di confine);
- Il Territorio delle Genti (tradizioni orali e materiali; intrecci linguistici; fenomeni migratori di ieri e di oggi);
- Il Territorio del Lavoro (l’irrigazione, la bonifica e l’agricoltura; la manifattura storica: il cotone e la seta; la grande industria e i cantieri navali; insediamenti industriali e operai).

L’ecomuseo sta approntando ora il suo percorso condiviso (tra soggetti istitutori e associazioni aderenti) di definizione dei primi tre anni di attività strutturata, che si sovrapporranno al primo triennio di celebrazioni del centenario della Grande guerra. E non sembra un caso che, tra le proposte pervenute al Comitato scientifico (di cui chi scrive fa parte), la grande maggioranza sia destinata a incentivare azioni di tutela, promozione (soprattutto all’interno della comunità locale) e messa in rete dei patrimoni storici, culturali e ambientali del territorio, tra i quali la memoria della guerra è compresa, ma viene affrontata non tanto come il “nucleo centrale” dal quale irraggiare l’azione, quanto come uno dei possibili temi d’interesse.

### **3 LA GUERRA È LUNGA: TRE IDEE PER IL FUTURO**

Ho cercato qui di argomentare brevemente le ragioni per le quali investire in modo unidirezionale su una valorizzazione del territorio giuliano come paesaggio commemorativo legato alla guerra non sia la strategia più adatta a uno sviluppo sostenibile della sua attrattività turistica.

Pongo infine all'attenzione tre argomenti, che possono portare a riflettere su come strutturare, al contrario, percorsi virtuosi che includano il tema della guerra in un progetto locale di sviluppo, non solo turistico.

*La guerra è lunga:* il percorso ad oggi compiuto dai progetti per la celebrazione del centenario del 1914-1918 non consente di intravedere suddivisioni tematiche, organizzate in una sequenza coerente che porti a ricostruire i diversi volti e risvolti della storia, non concentrandosi solo sugli aspetti celebrativi e sulla cronologia dei fatti militari. I cinque anni che ci aspettano potrebbero in tal caso non vedere questo territorio visitato solo da turisti "mordi e fuggi" in transito verso il mare (italiano, sloveno o croato) o da svogliate comitive di alunni, ma da flussi di turismo motivati da un'offerta culturale diversificata, che può fungere anche da attrattore per la reale scoperta, anno dopo anno, degli aspetti naturalistici, enogastronomici e dei molti altri patrimoni storico-culturali di questi luoghi.

*Visitare con cura:* tra gli anni Cinquanta e Settanta il corridoio compreso tra Carso e mare si è contraddistinto per la realizzazione, in un ambito molto ristretto, di un folto numero di infrastrutture, stradali, energetiche e industriali, che hanno compromesso il paesaggio e le modalità d'uso dei suoli forse ancor più dell'abbandono della terra, legato all'attrazione del "lavoro sicuro" nei cantieri navali di Monfalcone. Questo consente una buona accessibilità fino in prossimità dei siti di visita, accessibilità che poi diventa assai difficoltosa inoltrandosi sulle alture del Carso, dove non c'è spazio per le manovre dei pullman turistici e per spianate di parcheggio all'aperto.

Un territorio fragile, le cui strutture di accoglienza turistica non sono (e non dovranno essere) dimensionate per il "grande evento", richiede cura nella programmazione e gestione delle presenze, attività modulate e costruzione di "pacchetti" di offerte che non seguano la logica del "tutto in poco tempo", ma consentano ai visitatori di attraversare con cura e con rispetto - dei luoghi, delle persone, delle memorie - un paesaggio che richiede attenzione a coloro che lo vanno ad incontrare.

*Attraverso il confine:* una valorizzazione di questi luoghi sarà presumibilmente inefficace se pensata su scala locale e soprattutto se arroccata sul confine nazionale, dato che il territorio sul quale va ad insediarsi è transfrontaliero; anzi, ha il confine tra Italia e Slovenia come elemento centrale.

Alcune vicende relative alla tutela naturalistica e ambientale del Carso possono farci riflettere: già alla metà degli anni Sessanta gli studi ad esso dedicati (Mezzena, Poldini 1966) denunciano la necessità della sua tutela ambientale (e dall'aggressione edificatoria), proponendo di istituire un parco carsico per sottrarre l'area all'altrimenti inesorabile processo di naturalizzazione e standardizzazione del suo paesaggio. Segue un intervento legislativo nel 1971, che individua il perimetro di sette *riserve naturali*, a partire dalle quali per i quarant'anni successivi si è discusso di come istituire un grande parco del Carso, senza giungere a soluzione: dividere un sistema ambientale, sempre di per sé complesso e interconnesso, è già difficile, ma lo è ancor più in un luogo dove i legami - come quelli qui dati dall'acqua - sono celati e in parte ancora incogniti. E dove peraltro i rapporti di proprietà si caratterizzano per la presenza di rilevanti percentuali di terre collettive (le *comunelle* carsiche) appartenenti per lo più di popolazione di etnia

slovena, residente e possidente terreni di qua e di là dal confine, popolazione che i piani e i progetti locali hanno sempre evitato accuratamente di coinvolgere, ascoltare, rendere protagonista.

Già i prossimi mesi ci diranno in quale direzione andrà il percorso di messa in valore di questi patrimoni locali, ma non sembra inutile ribadire principi finalizzati a tutelare la loro unicità.

## **Bibliografia**

Basso, S. (2010). *Nel confine. Riletture del territorio transfrontaliero italo-sloveno*. Trieste:EUT.

Caiazza, G. (Ed.), (2006). *Spazi del fare. I luoghi della produzione tra la Bassa pianura friulana, il Carso e l'Istria slovena*. Comune di Terzo di Aquileia: Terzo di Aquileia.

Cattunar, A., Mellinato, G. (in print). Il tipicamente molteplice. Concretezze, rappresentazioni e memorie nelle forme della Gorizia contemporanea. *Città e Storia*.

Choay, F. (1995). *La regola e il modello*. Roma, Officina Edizioni.

Diller, E., Scofidio, R. (1995). *Back to the Front: Tourism of War*. New York: Princeton Architectural Press. Ora parzialmente ripubblicato in M. Bassanelli, G. Postiglione (Eds), *L'Atlantikwall...*, cit., (pp. 39-49).

Dwyer, O. J., Alderman, D. H. (2008). Memorial landscapes: analytic questions and metaphors. *GeoJournal*, 73, 165-178.

Fasoli, V. (2012). Territorio, paesaggio e il "mestiere di storico". In C. Marcon (Ed.), *Raccontare il paesaggio attraverso l'esperienza e l'azione* (pp. 54-59). Torino: Allemandi.

Fasoli, V. (Ed.), (in print). *Il Goriziano e i Della Torre e Tasso*. Torino: Allemandi.

Gentile, E. (1998). *Perché studiamo i monumenti? Considerazioni su un libro di Catherine Brice*. *Roma moderna e contemporanea*, VI, 3, 539-549.

Giuffrè, M., Mangone, F., Pace, S., Selvafolta, O. (Eds), (2007). *L'architettura della memoria in Italia. Cimiteri, monumenti e città 1750-1939*. Milano: Skira.

Kipar, A. (2007). Il Carso ... 2014. Alla ricerca di un paesaggio invisibile. Linee guida e proposte progettuali per gli ambiti di riqualificazione dei siti della prima guerra mondiale sul territorio carsico. Consultato il 10 ottobre 2013, in <http://www.carso2014.it/it/download/38-file-di-progetto.html>

Marin, A. (2010). Spazi della socialità e dell'identità in due città di confine. In A. M. Vinci (Ed.), *Frontiere invisibili? Storie di confine e storie di convivenza* (pp. 99-123). Trieste: EUT.

Mezzena, R., Poldini, L. (1966). *Contributo alla risoluzione del problema istitutivo di un parco carsico*. Trieste, Tipografia Villaggio del Fanciullo.

Nicoloso, P. (2012). *Architetture per un'identità italiana*. Udine, Gaspari editore.

Tzalmona, R. (2011). Verso una memoria collettiva: l'Atlantikwall come paesaggio culturale. In M. Bassanelli, G. Postiglione (Eds), *L'Atlantikwall come paesaggio di archeologia militare* (pp. 145-159). Siracusa: Lettera Ventidue.

Vinci, A. M. (Ed.), (2010). *Frontiere invisibili? Storie di confine e storie di convivenza*. Trieste: EUT.





## Turismo e sostenibilità sociale: un nuovo percorso

Giuseppe Onni, Architettura ad Alghero, Dipartimento di Architettura, Design ed Urbanistica, Università di Sassari

### Abstract

The tourism forms raise doubts about their capacity to be sustainable, especially compared against the landscape and the local society. Through a survey on the history of the tourism process in Sardinia and the analysis of some case studies we try to understand if instead is possible to imagine new forms of tourism. Sardinia itself is as an ideal place to study issues related to tourism, as along its coast, within fifty years, has developed a real tourist town, different in different places but with the characteristic of being always been guided by what is called a tourism ideology. The article questions whether it is possible, although within contexts compromised by tourism ideology, to find new forms of tourism capable of regenerating the relationship between them, the landscape and local societies.

*Keywords: Sustainable tourism, coastal settlements, processuality, contextualization, self organization*

### Sinossi

Le forme turistiche sollevano dubbi circa la loro capacità di essere sostenibili, soprattutto se paragonate col paesaggio e la società locale. Attraverso un'analisi sulla storia del processo di sviluppo del turismo in Sardegna e l'analisi di alcuni casi di studio si cerca di capire se sia possibile immaginare nuove forme turistiche. La Sardegna è un luogo ideale per studiare le questioni legate al turismo, dato che lungo la sua costa, in cinquant'anni, si è sviluppata una vera e propria città turistica, diversa in luoghi differenti, ma con la caratteristica di essere sempre stata guidata da quello che viene chiamata un'ideologia turistica. L'articolo si chiede se sia possibile, anche in contesti compromessi dall'ideologia turistica, trovare nuove forme di turismo in grado di rigenerare il rapporto tra loro, il paesaggio e la società locale.

*Parole chiave: Turismo sostenibile, insediamenti costieri, processualità, contestualizzazione, autoorganizzazione*

# 1 LA NASCITA DEL TURISMO IN SARDEGNA

## 1.1 Dagli anni '50 alla nascita della Costa Smeralda

Il turismo è, oggi, uno dei principali strumenti di trasformazione territoriale della Sardegna. Negli ultimi cinquanta anni il paesaggio sardo è stato profondamente trasformato, soprattutto lungo le sue coste. Il processo di trasformazione ha avuto diversi momenti topici ed è tuttora in corso. Lo spazio turistico contemporaneo della Sardegna mostra aspetti differenti, talvolta dicotomici. Il turismo nel senso odierno del termine nasce negli anni sessanta con un atto di fondazione che altro non è che la nascita del Consorzio Costa Smeralda, ad opera dell'Aga Khan, nel 1962.

Prima di questa data non esisteva il turismo, ma la "villeggiatura"; prima degli anni '50, in effetti, coerentemente con le mode dei primi anni del secolo, inaugurati dall'aristocrazia inglese, ci si spostava per i "bagni al mare", autocostruendo ombreggi e ripari stagionali oppure ci si recava in alta collina o montagna, anche in case d'amici, alla ricerca di maggiore salubrità, assente in certe parti dell'isola particolarmente malariche. Ma la costa non era luogo di residenza. Il paesaggio costiero sardo, infatti, possedeva nel 1951 solo sessanta insediamenti e tra questi solo ventidue possedevano spazi dedicati all'ospitalità dei villeggianti durante i mesi estivi.

Il dopoguerra italiano è un momento di forte slancio economico, anche la Sardegna si inserisce in questo contesto investendo soprattutto in industria, frutto del dibattito a cavallo tra gli anni '50 e '60 (Sechi, 2006) in atto attorno al Piano di Rinascita della Sardegna[1], attraverso il quale si supponeva un cambio antropologico e culturale epocale, il passaggio dal pastore (interpretabile anche con la figura del bandito) all'operaio (industrialmente civilizzato, figlio di una nuova epoca). Le somme stanziolate dal piano furono considerevoli ma non diedero luogo ad una vera industrializzazione del territorio; ciononostante diversi luoghi, anche in aree sensibili dal punto di vista ambientale, furono trasformati per ospitare petrolchimici e raffinerie, ma, essendo tutto frutto di un'opera di pianificazione totalmente acontestuale con capitali sardi gestiti da imprenditori non autoctoni, i vari esempi industriali fallirono con grandi effetti negativi sul territorio e sulla società locale, leggibili ancora oggi.

Contemporaneamente furono approvate anche leggi in favore dell'agricoltura e contro la disoccupazione: furono istituiti diversi enti che influirono in modo distinto sulla trasformazione del territorio, a partire dall'ETFAS (Ente Trasformazione Fondiaria Agraria Sarda), all'ESIT (Ente Sardo Industrie turistiche). Negli anni sessanta la parola "rinascita" pareva essere in atto, ma solo in apparenza. Si ricorda infatti che in quegli anni su poco più di un milione di abitanti più di 200.000 erano ancora analfabeti.

La Regione Sardegna fu il primo ente che promosse il turismo nell'isola negli anni precedenti al Piano di Rinascita, pensandolo affine ai processi di industrializzazione e, attraverso la legge regionale n. 62 del 22 novembre 1950, costituì per l'appunto l'ESIT.

Dai primi anni '60 l'ESIT realizzò una rete di 11 alberghi in alcune tra le località riconosciute dalla popolazione locale di maggior rilievo dal punto di vista turistico, distribuendole all'interno del territorio ma soprattutto nel settore settentrionale. Tra queste strutture si possono ricordare le seguenti: San Leonardo (Santu Lussurgiu),

Grande Hotel (Alghero), La Spendula (Villacidro), Il Gabbiano (La Maddalena), Miramonti (Tempio), Miramare (Santa Teresa di Gallura), "Albergo Esit" a Nuoro (sul Monte Ortobene). Si ebbe così la prima forma di un turismo alberghiero, mirato a valorizzare località di particolare pregio ambientale o storico, sia sul mare che in montagna[2].

Ma quanto ha realmente generato il turismo in Sardegna è stata la creazione del Consorzio Costa Smeralda. Questo momento storico, inserito in un contesto di sviluppo economico generale e di speranza per il futuro ha portato a credere che la Sardegna potesse diventare una regione emancipata, anche dal punto di vista turistico. La Costa Smeralda cambiava tutto: luoghi destinati ad allevamenti con basso o nullo ritorno economico divennero in breve i luoghi preferiti del jet set internazionale, spazi in cui si giravano film di rilievo internazionale e in cui il lusso pareva essere a portata di mano.

## **1.2 Il turismo cambia i luoghi**

Il turismo inizia, quindi, ad essere una nuova frontiera, che poteva accompagnare lo sviluppo industriale. Cambia di conseguenza anche l'immagine dei luoghi, l'isola non è vista più solo come patria di banditi e pastori ma appare come l'esotico sulla porta di casa. E l'immagine di un luogo, nella fattispecie di uno spazio turistico, è particolarmente importante. Ma, col rovescio della medaglia, questo uso, talvolta spregiudicato dei luoghi turistici, trasforma gli stessi da luoghi in prodotti. E questo iniziò a causare problemi. In primis il fatto stesso che un prodotto è oggetto di consumo e, quindi, anche un territorio oggetto di turismo è uno spazio da consumare.

La letteratura sul turismo vista da geografi, sociologi ed urbanisti ci permette oggi di considerare diversamente quanto accadde. Del resto sulle ripercussioni che l'uso dei luoghi ha sul territorio e sulle popolazioni è stato scritto molto (Minca, 1996a; Minca, 1996b; Minca, 2000), così come sull'immagine che lo spazio turistico ha su chi lo vive o lo frequenta (Urry, 1995; Wang, 1999; Wang, 2000), ovvero sugli utilizzi degli spazi turistici come generatori di luoghi segregati o causanti gentrificazione (Dell'Agnese E, 1996; Dufresne, 1995; Lozato-Giotart, 2008; McNaughton, 2006; Torres e Momsen, 2005).

Tra il 1951 ed il 1961, grazie allo sviluppo economico nazionale, si possono contare venti nuovi insediamenti destinati soprattutto a seconde case, senza che nessuno di questi sia realmente impostato su caratteri di ricettività turistica quanto su dare alloggio agli abitanti dei paesi dell'interno in occasione delle ferie estive. L'unico luogo nel quale si fa turismo è la Costa Smeralda, sebbene anche la città di Alghero inizi a modificare la sua struttura in ragione dei nuovi afflussi.

Ma dall'atto di fondazione del Consorzio Costa Smeralda cambia veramente tutto. L'importanza della realizzazione della Costa Smeralda travalica il contesto locale in senso stretto, si ricerca di riportare l'idea vincente sul territorio, soprattutto su quello costiero, senza avere, però, né le competenze né le risorse. Sorgono così molti nuovi insediamenti costieri, basati su impostazioni completamente differenti. L'esempio della Costa Smeralda porta alla realizzazione, dal 1962 al 1971, a ventidue nuovi centri di soggiorno estivo destinati soprattutto alla società locale e diciassette località destinate ai "forestieri", gli insediamenti preesistenti si accrescono e si consolidano.

Il processo di trasformazione turistica porta, come si leggerà in seguito, a profonde modifiche lungo le coste, nascono così i luoghi del turismo, che da questo momento in poi non avranno, in effetti, dei confini definiti. In effetti, generalizzando, non si possono individuare nei nuovi insediamenti dei centri riconosciuti come *storici*, la trama urbana si presenta frammentata piuttosto che concentrata, questo in ragione della funzione specifica di ciascuno. In effetti si individuano due tipologie principali di insediamento turistico, di fruizione delle risorse turistiche, di utilizzo dei servizi, in sostanza due modelli urbani profondamente differenti, ovvero insediamenti destinati ad accogliere le seconde case dei residenti in Sardegna e spazi turistici “puri” destinati alla ricezione dei “forestieri” (Price, 1983).

Conseguentemente, a partire dalla fine degli anni sessanta sino a tutt’oggi lungo le coste della Sardegna si ritrovano o degli insediamenti prevalentemente destinati alla popolazione sarda residente nell’isola, nei quali si ha una prevalenza di seconde case e, talvolta, piccoli alberghi oppure degli insediamenti per turisti in genere non residenti in Sardegna, che corrispondono prevalentemente ai villaggi vacanze, ai resort e ai grandi alberghi, spesso fisicamente separati dal contesto locale nel quali sono inseriti, come vere enclaves turistiche, recinti per turisti.

Il problema maggiore, però, sorge soprattutto nei villaggi per i residenti sardi, la cui caratteristica comune è un diffuso degrado urbanistico ed edilizio dovuto ad uno sviluppo sostanzialmente spontaneo a causa dell’assenza di strumenti urbanistici approvati. Parte del problema, però, è dovuta anche alla normativa nazionale, che molto ha influito sulla costruzione lungo le coste, in modo particolare la cosiddetta “legge ponte” (n. 765 del 6 agosto 1967), definita da Barp (1977) il “secondo ciclo edilizio”, che ha riguardato l’Italia meridionale e insulare negli anni ‘70.

La legge da un lato sfavorì l’espansione urbana nell’area agricola, dall’altro influenzò l’espansione nelle aree costiere (fossero esse già urbanizzate o meno), dove si sviluppò una forte attività edilizia (Madau, 2009). La conseguenza della legge fu che nel periodo dal 1972 al 1977, proprio quando il Piano di Rinascita mostrava tutte le sue lacune ed iniziavano a presentarsi le prime criticità sociali, si costruirono altri trentatré villaggi, realizzati essenzialmente da imprenditori non locali, ricalcando i modelli del decennio precedente.

Questo è il momento storico in cui il maggior numero di volumetrie furono realizzate, gli insediamenti proseguono la loro crescita, spesso anche in modo abusivo (tra l’altro sono molte, ad oggi, le permanenze di edificato abusivo lungo le coste sarde) sino al periodo compreso tra gli anni ‘80 e ‘90. Questo istante temporale è molto importante soprattutto perché due leggi, una nazionale e una regionale, mutano in parte l’approccio al contesto. La legge nazionale è la legge Galasso (n. 435 del 08.08.1985)[3], che introduce per la prima volta la tutela dei beni naturalistici ed ambientali in Italia; la legge regionale è la n. 45 del 22.12.1989[4], ovvero la prima legge urbanistica della Sardegna. La capacità, in sostanza per la prima volta, della legge Galasso su quella di introdurre dei vincoli lungo la fascia costiera in quanto è introdotto il divieto di edificare entro i 300 m dalla battigia; con la legge urbanistica regionale si definiscono una volta per tutte le zone urbanistiche nelle quali si può “fare turismo”, le cosiddette zone F. Questo passo normativo riesce a

trattenere in parte le spinte legate alla costruzione. Al contempo iniziano anche a mutare i gusti dei turisti: al turista “non-fai-da-te” iniziano a succedere i turisti, dai gusti sempre più diversi e disparati, dal turismo di massa si passa a forme di turismo sempre più postmoderne.

Il 2004 segna una soglia importante e, al momento, definitiva: la Regione Autonoma Sarda riesce a redigere ed approvare il Piano Paesaggistico Regionale, che, nascendo sulla traccia della Legge Regionale 25 novembre 2004, n. 8 nota “salvacoste”, si propone di salvaguardare da nuove edificazioni tutta la fascia costiera entro i due chilometri dalla battigia. Le zone F turistiche sono abrogate, il contesto ambientale è salvaguardato con uno strumento normativo molto rigido ma molte sono le polemiche che ne conseguono, soprattutto da chi vede la Sardegna come un luogo sul quale si debba investire in modo importante sul turismo. Questo è il momento storico in cui emerge in modo netto quanto poco evolute fossero le politiche territoriali legate al turismo.

## **2 L'IDEOLOGIA TURISTICA**

Alla differenziazione delle scelte turistiche la risposta del territorio si contrappone una costante visione del territorio come luogo nel quale realizzare nuove strutture per la ricettività. Questo è dimostrato dal fatto che, piuttosto che ragionare su politiche legate al territorio si è pervicacemente insistito a proporre edifici per l'accoglienza, fossero essi alberghi, B&B o resort.

Ad un incremento nel numero degli edifici corrisponde, in modo inversamente proporzionale, un calo dei residenti, ne consegue che il numero delle case vuote, sia negli insediamenti costieri che nei paesi più interni, cresce continuamente. L'ultima frontiera nell'immaginario turistico locale è rappresentata dai (B&B) e dagli alberghi diffusi. I primi nascono per l'appunto dalla massiccia presenza di edifici ed appartamenti disponibili, generando un'evoluzione di due precedenti tipologie, le pensioni (luogo della villeggiatura negli anni '50) e le seconde case date in affitto per brevi periodi, in genere in nero. Lo sviluppo dei B&B, negli ultimi anni, è stato l'elemento di maggiore vivacità nel contesto turistico, e tale sviluppo è tuttora in corso, con valori in crescita soprattutto nelle città costiere, Alghero su tutte (Cappai, Alvarez e Minchilli, 2012; Cannao e Onni 2012), e con valori significativi nei centri dell'interno. Per la ragione dell'enorme numero di edifici vuoti nei centri storici dei comuni più interni all'isola, invece, si è sviluppata, a partire dalla fine degli anni '90, un'altra tipologia turistica, ovvero gli alberghi diffusi (Onni 2009), cioè alberghi caratterizzati dalla centralizzazione in un unico stabile dell'ufficio ricevimento, delle sale di uso comune e dell'eventuale ristorante e dalla dislocazione delle stanze in uno o più stabili separati, purché ubicati nel centro storico.

Appare evidente che le politiche turistiche della Sardegna, dall'inizio, sono state rivolte essenzialmente al settore ricettivo e alle caratteristiche delle risorse ricettive, a partire dagli alberghi ESIT, ai resort per pochi e, in seguito, avvallando modelli ripetibili quali B&B, alberghi tout court, residenze turistiche, alberghi diffusi, eccetera, senza però mai dare attenzione a quanto avveniva negli insediamenti dedicati al turismo, inadeguati urbanisticamente e privi di qualunque forma di pianificazione. Quando il discorso si è

spostato, col trascorrere del tempo, anche sui territori, si è cercato di dare risalto all'etnocentricità degli stessi reiterando forme e modelli anche in quegli spazi. Quanto è offerto al turista è più l'immagine del luogo che il luogo stesso. Quando l'attenzione si sposta sui territori sovente si cade nel folclorico e nel citazionale[5].

La reiterazione delle immagini e la ripetitività nella proposizione delle forme turistiche, l'ottica temporale ridotta conducono a politiche sempre uguali a loro stesse rispondendo appieno ai caratteri di quella che potrebbe essere considerata un'ideologia che propone il territorio in forma simbolica, ripescando degli archetipi e proponendoli ai flussi turistici, spesso con pochissime elaborazioni. Altra grande criticità è l'idea che il turista non sia interessato a quanto appena detto, cosa che invece spesso è falsa, proprio in ragione della grande differenziazione nelle scelte dei singoli, tanto che si potrebbe per paradosso affermare che oggi esistono tanti turismi quanti sono i turisti.

Il fattore temporale merita inoltre un'ulteriore attenzione. Il tempo è una delle variabili che meno sono tenute in considerazione dai "professionisti del turismo", i luoghi sono visti come immobili nel tempo, come se fossero immuni dagli effetti che i flussi turistici producono sul territorio. Se il contesto è questo serve ragionare su quali possano essere le variabili che, introdotte nel sistema, possono influire per cambiare il modo di pianificare questi spazi.

### **3 UN NUOVO PERCORSO PER IL TURISMO**

#### **3.1 Il caso di studio di Is Mortorius**

Un caso di studio utile a comprendere come scardinare l'ideologia turistica è rappresentato dalla proposta dal titolo "Passavamo sulla terra leggeri"[6] presentata nel 2010 al concorso di idee bandito dall'Agenzia regionale Conservatoria delle Coste della Sardegna per la riqualificazione del compendio costiero di Is Mortorius, un piccolo promontorio lungo la costa del Golfo di Cagliari, in territorio di Quartu Sant'Elena tra gli insediamenti di Capitanica e Terra Mala.

Il contesto territoriale in cui questo piccolo luogo è inserito è all'interno della città turistica sud-orientale della Sardegna. Seppur lo spazio risulti tracce di insediamento sin dal periodo nuragico, testimoniato dalla presenza del nuraghe Diana, sia stato sottoposto a trasformazioni nel corso delle epoche (il nuraghe fu trasformato in fortino durante il secondo conflitto mondiale, durante il quale si stabilì nella parte prospiciente il mare la batteria "Carlo Faldi" di difesa costiera, mentre la batteria nel secondo dopoguerra fu utilizzata come colonia marina) e utilizzato anche in modo produttivo per il territorio (permangono anche i resti di una tonnara), il contesto appare completamente in abbandono e in rovina, totalmente inospitale.

La proposta progettuale non propone un percorso autoconclusivo ma processuale sia sugli oggetti sia sulle pratiche quotidiane: si propone di ragionare sui servizi alla balneazione attraverso interventi reversibili insediando funzioni leggere di supporto alla zona turistica circostante. Si propongono attività culturali quali centri documentali sull'insediamento nuragico, sul sistema delle Torri costiere, sul sistema della Linea di difesa a Mare utili all'ambito urbano di Quartu e di Cagliari e all'ambito territoriale

costiero, inoltre si propongono servizi di educazione ambientale e apprendimento e conoscenza delle dinamiche naturali costiere. Il progetto consente, con pochi interventi, la generazione di alcuni servizi assenti nel territorio, quali spazi d'ombra, un'area di ristoro e semplici servizi alla balneazione, sotto forma di spazi riparati che permettono a singoli, famiglie o a gruppi di trascorrere una giornata al mare.

Migliorando la qualità d'uso della spiaggia si propone di innescare un generale processo di riappropriazione da parte della società locale. Lo scopo finale è proprio quello di favorire la presa di coscienza del luogo da parte di uno strato più ampio di popolazione e in un ambito geografico più vasto, anche usando funzioni culturali, implementate destinando uno degli spazi reversibili ad una piccola sala conferenze. Il principio è quindi la generazione di servizi, qualitativamente elevati ed utili al territorio e non solo al turista. La gestione complessiva del compendio non sarà né pubblica né privata ma collettiva, e questo è stato fatto con lo scopo di oltrepassare il pensiero comune che vede questo spazio come terra di nessuno, nonostante sia pubblico e quindi di tutti. A gestire il compendio sarà un comitato composto dalla società locale[7], quindi non un solo imprenditore ma un soggetto collettivo, che si occuperà della cura dei luoghi, di rendere fruibili gli spazi, di gestire le attività e, soprattutto, di reinvestire i guadagni. La proprietà rimane pubblica, ma l'insieme dei beni ambientali e storico-archeologici del compendio sono affidati al collettivo in comodato oneroso, cui corrisponde non un pagamento in denaro ma uno o più servizi: in questo caso la tutela e la conservazione dell'insieme dei beni.

### **3.2 L'approccio metodologico**

Il caso di studio proposto permette di ragionare su scenari differenti da quelli dell'ideologia turistica. Ci si è posti in precedenza il dubbio se sia possibile rigenerare gli spazi turistici. Il problema è complesso in quanto non sono luoghi vissuti in modo permanente, con popolazioni fluttuanti, e quindi si deve fare risorsa delle relazioni aleatorie che si instaurano tra popolazioni diverse nel momento in cui "si fa" turismo.

Il caso di studio esplora una forma turistica più orientata al dialogo sociale tra popolazioni differenti, agendo sul favorire la percezione di un nuovo senso del luogo e al contempo generando uno spazio più urbano, utile a chi vive quotidianamente gli spazi della città turistica ma aperto anche alle popolazioni fluttuanti. Lo strumento generatore dei processi sono quindi i servizi, intesi sia in favore del turista in quanto possono rendere più partecipata e più piacevole la permanenza in luoghi in genere poco noti o poco serviti, sia, e soprattutto, della società locale, in quanto consentono di usufruire di prestazioni di qualità senza doverle cercare altrove. Tutto ciò in concreto deve fornire funzioni e servizi connessi all'abitare per migliorare la qualità della vita dei territori ospitanti e l'equità territoriale.

Si deve lavorare, quindi, alcuni requisiti ritenuti fondamentali per la pianificazione dei nuovi spazi turistici. Innanzitutto il progetto deve essere contestuale, ovvero si deve basare sul contesto territoriale, sulle risorse culturali, ambientali, sociali presenti, col fine di evitare di produrre spazi a-topici. Non deve essere un progetto chiuso ma processuale, indirizzandosi al coinvolgimento del contesto ambientale di riferimento considerandolo

nel suo divenire. I luoghi devono essere pensati come utili a generare urbanità, non come dei contenitori, cercando di integrare processi urbani ed ambientali. Il progetto deve lavorare sulla mixità sociale e non separare le popolazioni, attingendo i concetti dalla botanica si potrebbe dire che è utile lavorare sulla biodiversità, quindi questo vale tanto per le specie vegetali quanto per le popolazioni che usano lo spazio.

In ultimo si deve lavorare perché i soggetti coinvolti nel processo si autoorganizzino, con responsabilità condivise, per gestire i processi comuni di evoluzione del territorio. Questi fattori consentono la realizzazione di una struttura turistica che si configura come una *forma turistica non preordinata*, non eterodiretta, ma si rigenera grazie alla costante possibilità di creare condizioni ottimali alla relazione tra ospite ed ospitante, permettendo la generazione di un tessuto sociale coeso, che consenta il *superamento dell'individualizzazione* tipica dei villaggi turistici e dei resort in genere attraverso l'opportunità di effettuare un'esperienza di socialità in un contesto diverso da quello quotidiano, aprendo scenari molto interessanti.

Si rivela allora non essere indispensabile inseguire il mercato turistico o i richiami delle mode sugli oggetti del consumo volatile, sull'esotismo dietro l'angolo di casa, quanto piuttosto scegliere di lavorare sulle persone quali veri soggetti del processo turistico, sulla possibilità che ci si parli, che ci si confronti in modo paritario, che si condivida il senso di appartenenza a qualcosa che non sia una esperienza limitata nel tempo ma una traccia duratura nel vivere quotidiano. Generare processi urbani in spazi destinati solo a forme turistiche indirizzate e guidate dall'ideologia turistica può cambiare il modo di percepire e di vivere gli spazi turistici, soprattutto quelli a bassa densità di popolazione.

[1] Legge 11 giugno 1962, n. 588, Piano straordinario per favorire la rinascita economica e sociale della Sardegna in attuazione dell'art. 13 della legge costituzionale 26 febbraio 1948, n. 3.

[2] Dall'art. 2 L.R. 62/1950: L'Ente Sardo Industrie Turistiche ha il compito promuovere ed attuare iniziative dirette allo sviluppo delle attività turistiche in Sardegna; diffondere la conoscenza delle bellezze naturali ed artistiche dell'Isola; incoraggiare le iniziative private, favorendone il consorzio e la mutualità; istituire premi per stimolare iniziative di carattere igienico - sanitario, artistico e di altra specie; promuovere la istituzione di corsi o scuole e la costituzione e lo sviluppo di organizzazioni professionali nell'interesse del turismo; raccogliere notizie ed informazioni relative al turismo regionale, nazionale ed internazionale; studiare e proporre al Governo Regionale provvedimenti diretti ad incrementare le attività turistiche nell'Isola con particolare riguardo al movimento dei forestieri.

[3] Legge 8 agosto 1985, n. 431 (Galasso). Conversione in legge con modificazioni del decreto legge 27 giugno 1985, n. 312 concernente disposizioni urgenti per la tutela delle zone di particolare interesse ambientale.

[4] Legge Regionale 22 dicembre 1989, n. 45 Norme per l'uso e la tutela del territorio regionale

[5] Avviene un fenomeno molto noto: elementi di identità, tradizioni spesso amate e difese dalla popolazione, diventano "folclorismo", cioè oggetti ed eventi sottoposti alle



leggi di mercato (quando, dove, come, durata, ecc.).

[6] Capogruppo Vector17 (Francesco Spanedda, Narciso Revenoldi), Collaboratori: Massimiliano Campus, Paola Addis, Roberto Senes, Consulenti: Mariolina Marras (paesaggio), Francesca Bua (Archeologia), Alessandro Muscas (Geologia), Giuseppe Onni (programmazione), Favaro & Milan (Strutture)

[7] Un rappresentante della Conservatoria (membri permanenti), più due membri elettivi: un rappresentante del Comune di Quartu Sant'Elena e un rappresentante delle imprese operanti sul sito. In caso di decisioni importanti riguardanti la gestione delle strutture come ad esempio i cambi di fase il comitato potrebbe ampliarsi e esprimersi in forma allargata, inserendo altre due figure: un docente universitario con competenze in materia di paesaggio o di ricerca archeologica e un rappresentante della Provincia di Cagliari, con lo scopo di raggiungere obiettivi di eccellenza in materia di ricerca e di qualità nella capacità di rintracciare fonti di finanziamento europee e non solo.

## **Bibliografia**

Barp A. (1977). *Il secondo ciclo edilizio*. Milano: Franco Angeli.

Cappai A., Alvarez I., Minchilli M., (2012). Identification and georeferencing of second homes: a planning support in the Sardinian coastal municipalities, in (a cura di) Campagna M., De Montis A., Isola F., Lai S., Pira C., Zoppi C., *Planning Support Tools: Policy Analysis, Implementation and Evaluation. Proceedings of the Seventh International Conference on Informatics and Urban and Regional Planning INPUT2012*. Milano: Franco Angeli.

Cannaos C., Onni G, (2012). The tip of the iceberg. Tests of indirect measures of tourism in Alghero, in (a cura di) Campagna M., De Montis A., Isola F., Lai S., Pira C., Zoppi C., *Planning Support Tools: Policy Analysis, Implementation and Evaluation. Proceedings of the Seventh International Conference on Informatics and Urban and Regional Planning INPUT2012*. Milano: Franco Angeli.

Dell'Agnese E. (1996). Nusa Dua (Bali). Un Tentativo di 'Segregazione Pianificata' dell'Impatto Turistico, *Annali Italiani del Turismo Internazionale 2*.

Dufresne L. (1995). Migration of Maya peasants to Cancun: Peasantry destructuretion and partial urban integration, *Actas latinoamericanas de Varsovia: Migraciones laborales en America Latina y su impacto en los lugares de origen y destino*, Universidad de Varsovia, Warszawa, 17: 139-75.

Lozato-Giotart J.P. (2008). *Geografia del turismo. Dallo spazio visitato allo spazio consumato*. Milano, Hoepli.

Madau C. (2009). Paesaggio e turismo in Sardegna, tra politiche e prassi. In: *Paesaggi e sviluppo turistico: Sardegna e altre realtà geografiche a confronto: atti del Convegno di studi, 15-17 ottobre 2008, Olbia, Italia*. Roma, Carocci editore. p. 499-519.

McNaughton D. (2006). The "host" as uninvited "guest". Hospitality, violence and tourism, in *Annals of Tourism Research*, Vol. 33, n. 3, pagg. 645-665.

Minca C. (1996). Lo spazio turistico postmoderno, in (AA.VV. ) *Il viaggio - dal grand tour al turismo post-industriale, Atti del Convegno Internazionale - Roma 5-6 dicembre 1996*. Napoli, Edizioni Magma - FLM.

Minca C. (1996). *Spazi effimeri*. Padova, Cedam.

Minca C. (2000). The Bali Syndrome: the explosion and implosion of 'exotic' tourist spaces. *Tourism Geographies* 2(4), pagg. 389-403.

Onni G., (2009). L'albergo diffuso del Montiferru, in (a cura di) A. Calcagno Maniglio *Paesaggio costiero, sviluppo turistico sostenibile*. Roma, Cangemi.

Price R. L. (1983). *Una geografia del turismo: paesaggio e insediamenti umani in Sardegna*. Cagliari, Formez.

Sechi S., (2006). La Sardegna negli anni della rinascita, in Brigaglia M, Mastino A., Ortu G.G. a cura di, *Storia della Sardegna*, Vol. 2 Dal Settecento ad oggi, Roma-Bari , Laterza.

Torres R. M. e Momsen J. D. (2005). Gringolandia: The Construction of a New Tourist Space in Mexico, in *Annals of the Association of American Geographers*, Volume 95, Number 2, pp. 314-335(22).

Urry, J. (1995). *Lo sguardo del turista. Il tempo libero e il viaggio nelle società contemporanee*, Roma, Seam.

Wang, N. (1999). Rethinking authenticity in tourism experience. *Annals of Tourism Research* n. 26 (2), pagg. 349-370.

Wang, N. (2000). *Tourism and Modernity: A Sociological Analysis*, Oxford: Pergamon Press.



Figura 1: Cronologia degli insediamenti turistici



Figura 2: Il contesto territoriale di Is Mortorius



# La 'otra ciudad' funcionalista

## El caso del Cabo de Las Huertas (1959-1979)

Maite Palomares Figueres, Universitat Politècnica de València. Miembro del grupo de investigación ERAM (Estrategias para la regeneración sostenible de asentamientos turísticos en la Costa Mediterránea)

Patricia Pastor Sogorb, Universidad Politécnica de Valencia

Andrés Martínez Medina, Universidad de Alicante

### Abstract

It analyzes the beach area San Juan , Cabo de las Huertas and Albufereta , 5 km NE of the city of Alicante, in the period ( 1959-1979 ) , which it coincides with the period politician of the dictatorship and marked by a single legal context , the Spanish Land Act 1956 . In planning matters in this period of study, we already had the Charter of Athens ( 1934 ) mechanistic values ??extolling with the presence of green areas , and in 1963 the Act Centres and National Tourist Interest Areas appears.In 1959 the country's conditions are other and they decided to urbanize San Juan beach in Huertas Cape of Alicante which it was part of an ambitious proposal of 1933 . Juan Guardiola Gaya , Catalan architect , writes the partial plan this strip of waterfront land to make it a standalone tourist district . Significantly, are elements traditionally 'anti-urban'- like nature, open spaces and the architecture in isolation which define this new town for the holidays, hence long -empty these tourist centers in much of the year and constituted only almost second homes- not been considered authentic cities, towns first. Obviously these nuclei were not as winter cities, cities - satellites were housed in the coastal and cultural periphery. They were not as equipped as these, but in its favor , they had not industries. By contrast , there were more open spaces in which 'nature' is generated artificialmente. And we use the term 'city' , despite their size , as they were all designed for the leisure trade . They were the ' other cities ' , the summer for vacation, as this case.

Keywords: *Cabo Huertas, Mediterranean sea, architecture for holidays, city summer, tourism planning*

### Resumen

Se analiza la zona de la playa San Juan, el Cabo de las Huertas y la Albufereta, situadas a 5 km al NE de la ciudad de Alicante, durante el periodo (1959-79), en el contexto de la Dictadura y con el único marco legal de la Ley del Suelo española 1956. Cabría decir que, en 1963, aparece la Ley de Centros y Zonas de Interés Turístico Nacional. El cambio de las condiciones nacionales de 1959 propicia la urbanización de la playa de San Juan en el cabo de Huertas de Alicante que, ya formaba parte de una ambiciosa propuesta de 1933. Juan Guardiola Gaya, arquitecto catalán, redacta el plan parcial de esta franja de terrenos frente al mar para convertirla en un barrio turístico autónomo. Resulta significativo que elementos tradicionalmente 'antiurbanos' -como la naturaleza, los espacios libres y la arquitectura aislada- son los que definen esta nueva ciudad para las vacaciones. De ahí que durante mucho tiempo estos núcleos turísticos -vacíos en gran parte del año y constituidos solamente casi por segundas residencias- no hayan sido considerados auténticas ciudades. Obviamente estos núcleos, a diferencia de las ciudades propiamente dichas, eran ciudades-satélites alojadas en la periferia litoral y cultural. No disponían de equipamiento suficiente pero tampoco contaban con industrias. Por el contrario, tenían más espacios libres. Utilizamos el término 'ciudad', a pesar de su tamaño, porque estaban pensadas para el comercio del tiempo libre. Eran las 'otras ciudades', las del verano para las vacaciones, como este caso.

Palabras clave: *Cabo Huertas, Mediterráneo, arquitectura para las vacaciones, ciudad de verano, urbanismo turístico*

## 1 INTRODUCCION: LOS ANTECEDENTES A LA CREACION DE LA CIUDAD

Un antecedente claro para la creación de esta ciudad, es el inicio del turismo moderno, a finales de la década de 1950. En estos años cuando, por primera vez en la historia, las clases medias y obreras de los países más desarrollados comenzaron a disfrutar de un período de vacaciones. En el caso español, en aquellas fechas, comenzó a ser asequible a una clase media por consolidar, que disfrutaba de casi un mes de vacaciones regulado por los países europeos. El negocio del ocio se revelaba como una industria de servicios en constante crecimiento. El veraneante, considerándolo como el 'turista' que se traslada en la época estival, optaba por la residencia en propiedad.

Los meses para la visita de los turistas de "Sol y Playa" eran julio y agosto y su destino era, principalmente, la costa mediterránea.

La arquitectura que se requería para satisfacer las demandas de este turismo, atendía a necesidades secundarias y que, en principio, sólo funcionarían en temporada.

En este contexto, en Alicante, se optó por fomentar el turismo creando un lugar de ocio en "la Playa", que ha transformado y diversificado sus fuentes de riqueza entre las cuales el turismo ocupa un lugar destacado desde la segunda mitad del siglo XX.

Los veraneantes procedentes del interior de España, principalmente de Madrid, por la más fácil comunicación a través del ferrocarril, a pesar de las limitaciones de la época. Se consideró conveniente el desarrollo de nuevas zonas de expansión que se relacionaron con la actividad turística, gracias al transporte con autobuses y turismos. El Ayuntamiento de Alicante destinó inversiones a nueva ordenación, la urbanización y desarrollo de las posibilidades de la Playa de San Juan.

Previo al desarrollo de un análisis más detallado de las propuestas urbanas, conviene recordar el contexto de los años 50 en España. El reto era crear nuevos asentamientos para las vacaciones en terrenos próximos a las playas, unos lugares que permanecían prácticamente vírgenes.

Había que establecer nuevas relaciones entre naturaleza y arquitectura que diferenciaron la ciudad de primera residencia, la ciudad del trabajo y del invierno, con la ciudad del descanso y del verano. (Fig. 1)

Se hizo patente la necesidad de crear espacios de expansión capaces de atraer visitantes, aún antes de iniciarse el fenómeno turístico. Los nuevos asentamientos turísticos tuvieron en común su desarrollo lineal sobre sus playas: el espacio urbano público por excelencia de estas ciudades para las vacaciones. La mayoría de las iniciativas -urbanización y arquitectura- se dejó en manos del sector privado.

El primer proyecto para atraer el turismo a la Playa San Juan data de 1926. Entonces la Playa San Juan ya era un foco turístico de los madrileños, y la Compañía Nacional de Industria y Turismo, ofreció al Ayuntamiento de Alicante un proyecto para construir un hotel en la playa, pero no fue llevado a cabo por motivos financieros y políticos.

Es Indalecio Prieto la figura clave en el tema, se encargó de comunicar Alicante con la Playa de San Juan, creando la carretera del Mal Pas, y propuso al Ayuntamiento de Alicante realizar el plan de urbanización de la Playa San Juan.

El Plan Prieto no podía ser mantenido, por la Guerra Civil de 1936-39 y sus consecuencias, como fueron la situación económica y política de España y la presión de los propietarios de los terrenos para evitar la expropiación forzosa. En la dictadura franquista se modificó sustancialmente de modo que el modelo Prieto fue abandonado.

Eran los años del desarrollismo y en la ciudad se vivían con intensidad. Alicante hoy en día es el resultado de las políticas urbanísticas de los años 60. También hay que citar la figura de Carlos Pradel, uno de los promotores de la zona de La Albufereta. Su afán urbanístico desmedido, introdujo grandes cambios en el sector hostelero, en un momento en el que la ciudad amanecía al turismo de masas. Discotecas, clubs o cafeterías salpicaron la trama urbana en 1962.

## **2 LA CIUDAD DEL CABO DE LAS HUERTAS**

En el año 1959 cuando el arquitecto Juan Guardiola Gaya redacta el Plan General de ordenación de la Playa San Juan, aprobado en 1960. Se observa la intención de crear una franja a lo largo de la costa. Este sector había sido delimitado atendiendo a límites de propiedad, de ahí su forma de trapecio apaisado en paralelo a la playa. (Fig. 2)

Denominar este Plan como General, es al menos dudoso pues, no supone la clasificación ni la calificación de la totalidad del suelo del municipio al que se refieran, como sucede actualmente con los planes generales. Por tanto, debería entenderse como un Plan Parcial que ordena el suelo de un sector o parte del crecimiento de la ciudad.

En esta época se abandonó definitivamente el Plan Muguruza (concurso Prieto), que intentaba realizar una ciudad jardín. En su lugar se propone un conjunto con manzanas abiertas y bloques en altura, con más de 10 plantas, creando una pantalla lineal de escasa profundidad. La edificación en altura crea una ruptura paisajística y dificulta extraordinariamente la adaptación a las condiciones topográficas, razón de más para hablar de un paisaje nuevo. La huerta padece los efectos de la urbanización que distorsiona la trama rural, por la aparición de nuevos asentamientos, pérdida de suelo cultivable, inutilización de antiguas infraestructuras de regadío, en definitiva, por los efectos de la urbanización del campo, que convierte el suelo en expectativa urbanística. (Vera, 1987)

El primer plan de Guardiola era exclusivamente un plan de alineaciones con el diseño de un viario perimetral. El segundo plan resaltaba la necesidad de liberar el tráfico de la primera línea de playa para trasladarlo a la segunda, actualmente la avenida Costa Blanca). También fijaba una secuencia edificatoria para la que se establecía un alto aprovechamiento del volumen edificatorio.

Se trataba de planear un barrio turístico autónomo, pues distaba unos 4 km de la ciudad. Guardiola planteó una retícula para el viario con dos grandes ejes paralelos al mar. El eje principal en paralelo a la primera línea de Costa, y a un paseo marítimo peatonal. Así se mostraban dos ejes de circulación: uno para el automóvil y el otro para los peatones. Las edificaciones se resolvían con planta baja diáfana y con una serie de torres en altura, dispuestas al tresbolillo para no interrumpir las vistas al mar. El resto de espacio de la parcela era distribuido con bloques lineales de menor altura, dejando espacios verdes privados donde se prohibían los vallados para generar una superficie continua, recreando una naturaleza artificial verde, que recuerda las propuestas de Le Corbusier.

*"Las tres bandas y media de manzanas del sector se generan desde un módulo de supercuadra rectangular de 260x180 m, que se relaciona con la coetánea propuesta para Brasília, cuyas dimensiones el autor justifica en orden a la velocidad de los automóviles (como el propio Le Corbusier): esta es mayor, luego deben ser mayores sus frentes". (Martínez, Oliva, 2012)*

Las carencias del plan de Guardiola eran graves pues carecía de zonas verdes públicas y de equipamiento colectivo y dotacional. En la zona de El Cabo, atendiendo a su topografía más accidentada, planteaba viviendas unifamiliares. El objetivo era ver el mar desde cualquier punto y para ello se desarrolla un proyecto urbano pormenorizado que permite distribuir los volúmenes, aumentando la densidad de los mismos y liberando grandes porciones de espacio libre privado donde. El resultado son unos fragmentos o barrios de ciudad de vacaciones constituidos por un tapiz que intenta ser verde y continuo. Sobre dicho plano se elevan los bloques residenciales. La naturaleza se crea artificialmente y se traslada al interior de estos barrios turísticos, con un urbanismo tridimensional a priori.

En el vuelo de 1978 (Fig. 3) podemos apreciar que se ejecutó el parcelario, parte del viario y algunas de las torres, como son Rotonda (1965), Torre Paris (1964), Torre Hércules (1967), etc. También se observan las distintas tipologías, el viario y el parcelario que, coinciden con los previstos en el plan. En la zona del Cabo se empiezan a construir las viviendas unifamiliares o y se configura una parte de la avenida Costa Blanca (viario principal).

En la década de los años 60 y 70 se construyeron el mayor número de edificaciones, siendo el momento de mayor dinamismo inmobiliario de la ciudad y cuando, podíamos decir, también se improvisó la ordenación de estos nuevos asentamientos.

El modelo de planeamiento elegido fue intensivo y clasificaba toda la franja costera como suelo urbano favoreciendo implantaciones más o menos aisladas sin un plan previo.

Las nuevas viviendas construidas en el primer polígono de la Playa de San Juan eran utilizadas como segunda residencia y también se alquilaban durante las vacaciones.

El Ministerio de Vivienda intentó impedir que se continuara construyendo por la carencia



de infraestructuras y dotaciones de las edificaciones de la Playa de San Juan, exigiendo en la zona de cabo de las Huertas la redacción de Planes de Urbanización, lo que sería el Tercer Polígono de la Playa de San Juan.

Tras la aprobación de la Ley del Suelo, en 1956, y el primer Plan General de Alicante se activó la compra de suelo en el Cabo de Las Huertas. Se trataba de una gran extensión territorial sin grandes expectativas urbanísticas, excepto por la proximidad a las construcciones ya iniciadas en la Playa de San Juan. Los Planes que se redactaron para el desarrollo del Cabo de las Huertas se denominaron Tercer Polígono de la Playa de San Juan. Los terrenos eran adquiridos a bajo precio y las construcciones se autofinanciaban con las ventas.

El alcalde de Alicante, Agatángelo Soler Llorca, entre octubre de 1954 y septiembre de 1963 se hizo célebre por facilitar el desarrollismo de la Albufereta, y la primera urbanización de la Playa de San Juan, donde se empezó a formar un frente marítimo con la presencia de Torres, sin importar esa fachada marítima desde el punto de vista urbano sino únicamente como el resultado de un proceso de libre interpretación. La idea, fue crear grandes torres, a la manera de los CIAM. (Fig. 4 y 5)

En los apartamentos en altura, la vivienda turística expande al máximo las terrazas, siendo de gran importancia los espacios exteriores, comprimiendo las estancias cerradas que llegan a superponer los usos de estar y dormitorio. Esta exposición al exterior y la flexibilidad de uso de las estancias caracteriza la casa de veraneo. Algunos de los ejemplos de Juan Guardiola, en la zona son vivienda mínima en el edificio del Club del Mar, o las torres de la Urbanización La Rotonda, de mayor tamaño y que disponen de habitación de servicio.

Los proyectos de "La Rotonda" y "La Chicharra" ..., son dos de las primeras realizaciones de la costa donde la imagen del edificio adquiere una representatividad comparable a las edificaciones burguesas del centro de la ciudad, por la calidad, diferenciándose únicamente por el cambio tipológico que requiere un enclave tan singular desde el punto de vista paisajístico. (Guardiola, Oliva, 1997). Los edificios adquieren cierto carácter propio, y es clave su situación en la playa y por tanto la importancia del lugar, sin por ello menospreciar la dimensión de las viviendas.

La torre de "La Rotonda" destaca por su altura, por la rotundidad de su planta cuadrada y por su tratamiento formal, convirtiéndose, esta pagoda-prisma, en un hito. (Aa.Vv. 2002) de planta cuadrada, con diecisiete alturas, y cuatro viviendas por planta. (Fig. 6 y 7). Se podría decir que la Torre de La Rotonda sigue siendo un hito en la playa de San Juan, por su ubicación, su forma, su altura, su estructura, su relación con el espacio exterior, su forma de ver las viviendas en una ciudad de veraneo.

### **3 CONCLUSIÓN**

La ciudad funcionalista (1959-1979). En cuanto a planeamiento comprobamos que se inició con el Plan para el primer polígono de la playa de San Juan, de Guardiola Gaya, en cuanto al parcelario, la avenida paralela al mar y algunas de las torres que, con sus 17 plantas, y su volumen exento, a modo de pequeños rascacielos colocados al tresbolillo. Sólo se construyeron las dos líneas de manzanas paralelas a la playa de San Juan. Se optó por las viviendas en bloques en altura –de entre 4 y 10 plantas-, como proponía el plan de Guardiola de 1959. Dichas viviendas siempre se erigían sobre una parcela que destinaba sus espacios libres a equipamientos comunitarios como jardines, zonas de juego y deportes, piscinas y aparcamientos, donde los residentes –estivales- ociosos, podían disfrutar de su tiempo libre. El resultado fue una ciudad con cota cero poco ocupada por edificaciones y destinada a espacios libres de propiedad privada, para uso “semipúblico”.

Como sabemos, el espacio público por excelencia de una ciudad turística volcada al mar era su paseo marítimo que, como era de esperar, no se ejecutó siendo sustituido por las playas existentes y los espacios libres interiores de las urbanizaciones.

En cuanto al tráfico, se diferenciaba entre el tráfico rodado y el peatonal. Las únicas vías de comunicación desde Alicante hasta la playa San Juan eran la carretera de la Albufereta, prolongación de la carretera del Mal Pas ejecutada en 1933-34, tras su aprobación por las Cortes Generales como paso previo al desarrollo de la Ciudad-Jardín Prieto.

Otra conexión importante era el tren de cercanías Alicante a Denia, que proporcionaba turistas diarios, desde la ciudad y otros pueblos a las propias playas de la Albufereta y San Juan.

En esta etapa no se ejecutan propiamente equipamientos públicos (más allá de los comercios, la restauración y lugares de ocio), puesto que la ciudad –Alicante- estaba próxima y la permanencia en las playas era estacional, de veraneo. Todo esto induce a creer que se trataba de un turismo residencial.

## **Bibliografía**

Aa. Vv. (2004), *Arquitectura Moderna y Turismo, 1925-1965*. Barcelona, ed. Fundación DOCOMOMO.

Aa. Vv. (2002), *La arquitectura del Sol\_Sunland architecture*. Barcelona: ed. Colegios de Arquitectos de Catalunya, Comunidad Valenciana, Illes Balears, Murcia, Almería, Granada, Málaga y Canarias.

Aa. Vv. (2009), *La vivienda moderna, Registro DOCOMOMO Ibérico 1925-1965*, ed. Fundación Caja de Arquitectos, Fundación DOCOMOMO Ibérico.

Aa.Vv. (1985), *Sobre la ciudad dibujada de Alicante; del plano geométrico al Plan General de 1970*, Alicante, ed. Colegio de Arquitectos de Alicante.

Beviá García, M., Varela Botella, S. (1994) *Alicante: ciudad y arquitectura*, ed. Fundación Cultural CAM.

Choay, F. (1992), *Alegoría del patrimonio*, Barcelona, ed. Gustavo Gili.

Jaén i Urban, G. (dir.) (1999), *Guía de Arquitectura de la Provincia de Alicante*, ed. IEJGA y CTAA, Alicante; también en:

< <http://www.ua.es/personal/gaspar.jaen/ga/gaindice.htm>>

Martínez Medina, A. (1998), *La arquitectura de la ciudad de Alicante, 1923-1943. La aventura de la modernidad*, Alicante, ed. IEJGA y CTAA.

Martínez Medina, A. (2000), "Arquitectura en la frontera. El litoral urbano sur de la Comunidad Valenciana (1975-2000)", *rev. CANELOBRE* nº 44-45, (monográfico titulado: "Arquitectura en Democracia. Alicante, 1975-2000), Alicante, ed. Instituto de Cultura Juan Gil-Albert.

Mazón, T. (1987), *La urbanización de la playa de San Juan: un espacio turístico residencial*, Alicante, ed. Instituto Juan Gil-Albert.

Navalón, M. R. (1995), *Planeamiento urbano y turismo residencial en los municipios litorales de Alicante*, Alicante, ed. Institut de Cultura Juan Gil-Albert.

Oliva Meyer, J. (1994-95), *Apuntes sobre la biografía profesional de Juan Guardiola Gaya, arquitecto (1927-1957-1995)*, trabajo de investigación, tutor: Carmen Jordá, Alicante, (inédito)

Oliva Meyer, J. (1997), *Turismo y arquitectura: la modernidad como respuesta*. En *VÍA-ARQUITECTURA*, nº 1, Valencia, ed. COACV.

Peñín Ibáñez, A. (1983), *La Ordenación del Territorio en la Comunidad Valenciana: la Planificación Urbanística*, Valencia, ed. Instituto de Estudios de la Administración Local.

Ponce Herrero, G. (2006), *La ciudad fragmentada: nuevas formas de hábitat*, Alicante, ed. Publicaciones de la Universidad de Alicante.

Vera Rebollo, J.F. (1987), *Turismo y urbanización en el litoral alicantino*, Alicante, ed. CTAA.

Terán, F. (1978), *Planeamiento urbano en la España contemporánea: historia de un proceso imposible*, Barcelona, ed. Gustavo Gili.

-



Fig. 1: Plan Parcial Playa San Juan. Plano de relación con la ciudad. Fuente: Archivo Municipal de Alicante (A.M.A.)



Fig. 2: Plano de base el Plan de Guardiola de 1959 para el primer polígono de Playa de San Juan con elaboración propia. Fuente: A.M.A.



Fig. 3: Vuelo del 1978 del área correspondiente al primer polígono con superposición del Plan de Guardiola con E.P. Fuente: I.G. de U.A.



Fig. 4 y 5: Juan Guardiola Gaya. Plan de primer polígono de la playa de San Juan. 1959. Vistas parciales de la maqueta. Fuente: Justo Oliva.



# **Destino Costa del Sol: La invención de un modelo turístico cuestionado**

## **Mito, historia y realidad de un proyecto para el S. XXI**

Carlos Rosa Jiménez, Escuela Técnica Superior de Arquitectura. Universidad de Málaga-Andalucía Tech

Lourdes Royo Naranjo, Escuela Técnica Superior de Arquitectura Sevilla, Dpto. Historia, Teoría y Composición Arquitectónicas

### **Abstract**

The promotion of a tourist destination can become the most effective means to reflect those social, political and cultural aspects of that particular country. The tourist image was never immutable. Time has either used and even abused the same, sometimes even without being a reflection of a reality and represents an exercise in invention of a model that has little or nothing to do with the media in question. In the study case presented, it is clear state after the analysis of a huge planning, architectural, but also political, cultural and iconographic production poured from the late 50s to early 80s both nationally and internationally on the Malaga coast, there was a state concern to build from a purely political and cultural tourism model specific and reductionist discourse Malaga coast. A model that today seems to come to exhaustion, but which nevertheless looks back with nostalgia from certain cultural backgrounds, it is undeniable that over time the projected image has come to build a certain reality.

*Keywords: tourism, Costa del Sol, planning, promotion, architecture*

### **Resumen**

La promoción turística de un destino puede llegar a convertirse en el medio más efectivo para reflejar aquellos cambios sociales, políticos y culturales de ese país en concreto. La imagen turística no ha sido nunca inmutable. El tiempo ha utilizado, usado e incluso abusado de la misma, a veces incluso sin ser reflejo de una realidad y representando un ejercicio de invención de un modelo que poco o nada tiene que ver con el medio en cuestión. En el caso que presentamos como estudio, resulta evidente afirmar tras el análisis de una ingente producción urbanística, arquitectónica, pero también política, cultural e iconográfica vertida desde finales de los años 50 hasta principios de los años 80 tanto a nivel nacional como internacional sobre la costa de Málaga, existió una preocupación estatal por construir desde un ámbito puramente político y cultural un modelo turístico concreto y un discurso reduccionista de la costa malagueña. Un modelo que hoy día parece llegar a su agotamiento, pero al que sin embargo se vuelve a mirar con cierta nostalgia desde determinados ámbitos culturales, pues es innegable que a lo largo del tiempo la imagen proyectada ha llegado a construir una determinada realidad.

*Palabras clave: turismo, Costa del Sol, planificación, promoción, arquitectura*

## **1 LA COSTA DEL SOL COMO DESTINO. LA CONSTRUCCIÓN DE UN MODELO**

### **1.1 Definición de un proceso y herramientas de análisis**

Desde hace algunos años, hemos venido atendiendo a un importante esfuerzo por reactivar el modelo de gestión turística heredado en la Costa del Sol, en un intento de responder al proceso de reconversión de sus destinos, ya maduros, con una voluntad de reactivación de la imagen de sus costas y de la variedad de sus paisajes. No en vano, el papel como actividad comercial lúdica que el Turismo ha jugado hasta ahora y desde prácticamente la segunda mitad del siglo XX en la Costa del Sol, ha supuesto que se observe habitualmente como un fenómeno perteneciente más a lo económico o empresarial, y no tanto a aquellos aspectos relacionados con la creación de ambientes habitables, el intercambio de “modos de vida” o la comunicación simbólica.

Un renovado enfoque patrimonial sobre esta actividad turística, plantea aspectos que en la visión mercantilista del Turismo ocupan un lugar secundario, como fundamentales en una consideración más amplia, integrada y productiva del mismo. Este nuevo planteamiento no debe centrarse en la búsqueda de nuevos elementos, sino, más bien, en el establecimiento de nuevas formas de caracterización de aquellos grupos de bienes culturales producidos por la actividad del Turismo; bienes que deben ser gestionados, también desde los principios y objetivos de una política patrimonial[1], que debería pasar por la puesta en valor -antropológicamente necesaria y socialmente exigible- de un conjunto de prácticas culturales, objetos y ámbitos patrimoniales, resultado directo de este fenómeno. Es decir, pasaríamos de centrarnos en los bienes materiales generados por el Turismo a lo largo de la historia, a una atención difusa depositada en la propia actividad turística como creación, acción y desarrollo humano.

Al mismo tiempo, atendemos a un proceso de revisión y estudio de casos en los que de forma paralela al desarrollo del fenómeno turístico de la Costa del Sol y a la propia construcción iconográfica y cultural de la costa malagueña, estaban teniendo lugar como planteamientos y discursos urbanísticos y arquitectónicos de una modernidad entonces pionera y aún vigente. Un estudio que responde a las necesidades de reactivación de un destino, la Costa del Sol aparentemente agotado[2].

### **1.2 La Costa del Sol como caso de estudio**

Desde principios del siglo XIX el principal atractivo turístico de Málaga habría de ser su clima. Por medio de informes y publicaciones se unieron esfuerzos por dar a conocer al mundo las excelencias del clima malagueño. Una ciudad donde su fuente de ingresos más importante había sido hasta el momento su actividad comercial, conocida en buena parte de Europa gracias a la imagen de algunos viajeros del S. XIX que habían plasmado relatos, memorias y fuentes escritas que describían a una ciudad de pescadores y comercio, véase Théophile Gautier, Richard Ford o Charles Davillier entre otros[3]. Algunos de estos viajeros románticos recalaban en nuestra ciudad atraídos por el clima

---

International Seminar Touristic Territories:

Touristic Imagery and the construction of contemporary landscape

Carlos Rosa Jiménez, Lourdes Royo Naranjo: Destino Costa del Sol: La invención de un modelo turístico cuestionado

ISBN: 978-84-92931-37-8



de la costa, como recoge Richard Ford en su Manual para viajeros por España:

*“El clima de Málaga era el mejor del sur de Europa para los enfermos del pulmón, añadiendo que en la agradable aldea de Torremolinos don Nicolás Parody, que hablaba inglés, había adaptado una hermosa hacienda, con toda clase de comodidades, para los que acudían a estas tierras buscando una mejoría en su quebrantada salud”*

Algunos autores como Manuel Figuerola[4] sostienen la hipótesis de que la aparición y propagación del fenómeno turístico fundamentalmente se debió a razones de carácter institucional y social, además de a las condiciones naturales que existían en España. No obstante, otros motivos no tanto de carácter turístico favorecieron el desarrollo del mismo en nuestro país, entre ellos algunos de carácter no meramente económico como el deseo de viajar, el desarrollo y avances en cuestiones de transporte o la devaluación de la peseta que en 1959 se unió a la política de estabilización que mantuvo objetivos turísticos a niveles competitivos en relación con otros destinos turísticos.

En la década de los años 60 la Costa del Sol aparecía como un espacio litoral fuertemente transformado, pasando de una herencia agrícola-pesquera a una función eminentemente turística. Un imagen y un testimonio que habla al mismo tiempo de un origen y un desarrollo de la acción humana reflejo directo de una interrelación de culturas en un espacio limitado, de modos de relación con el paisaje, de formas de asentamiento y apropiación del territorio, de influencia en el ámbito económico y político como estrategias de desarrollo y de la conformación de una nueva percepción vital. Todas estas facetas, de manera integrada, definirían una nueva categoría patrimonial.

Uno de los ámbitos principales de esta “revolución turística” se reflejó en la producción arquitectónica y urbanística ligada a dicha actividad. Tanto obras singulares de arquitectura como actuaciones territoriales de diversa índole son testigos de la respuesta comprometida de arquitectos y promotores ante la enorme demanda de alojamiento turístico que se produjo en un corto periodo de tiempo; ya que, si bien la arquitectura se muestra como la materialización de cómo piensa, siente y se manifiesta una sociedad en una época y en un lugar determinados, la producción arquitectónica ligada al “*turismo de sol y playa*” representaría a una sociedad de consumo postindustrial que ha modificado sustancialmente las ciudades costeras, cuando no las ha creado ex novo, y que tiene una fuerte presencia urbana porque la industria turística, a su vez, ocupa una importante porción de sus respectivas economías[5]. La Costa del Sol se prestó a un modelo territorial turístico desde bien temprano en la década de los años 60, sin embargo en él detectamos la existencia de ejercicios programados con el fin de diseñar una costa mucho más cercana a los postulados modernos imperantes internacionalmente en materia de índole turística, donde el respeto hacia el paisaje, los elementos patrimoniales o las condiciones de lugar debían primar por encima de todo ejercicio desarrollista en este caso litoral[6].

Numerosos ejemplos demuestran el interés y la preocupación de los agentes intervinientes en la construcción de la Costa del Sol como destino turístico de calidad desde el propio origen del concepto destino. Ejemplos que reflejan una mayor dedicación por parte de los arquitectos, preocupación por parte de la administración y, sobre todo, una atención respetuosa hacia el usuario al que iba dirigida esa arquitectura, reflejo todo ello de la popularización del Turismo, de la mano del crecimiento económico del país. Otro aspecto a valorar en esta producción arquitectónica sería el intento de asimilación de las corrientes arquitectónicas modernas que procedían de Europa, sobre todo a partir de la mitad del siglo XX y que a España llegarían con cierto retraso. Sin embargo representaron un factor fundamental en la modernización desde el punto de vista arquitectónico. La influencia de la arquitectura moderna en estas obras fue capaz de dar respuesta a problemas de tipo residencial planteados en esta re-territorialización, teniendo en cuenta el carácter “menor” que se les atribuía a estos objetos arquitectónicos, como de segunda residencia o de periferia[7].

Uno de los ámbitos en los que el Turismo ha tenido una repercusión decisiva en la construcción de la Costa del Sol se refiere al mundo del Arte. Desde las producciones cinematográficas hasta las creaciones literarias, pasando por el diseño de cartelerías, tipografías y de la imagen en general. El papel del cine y la literatura se constituyen en el desarrollo de la Costa del Sol como factores determinantes para su compleja definición y comprensión, puesto que su formulación y distribución contribuirían a situar a esta pequeña comarca a una escala internacional y a mostrarla como escaparate de los más sugerentes ambientes y relaciones personales. Apenas se comenzó a inspirar la producción cinematográfica y literaria en la Costa del Sol, el despegue económico y urbanístico de aquella zona “*typical-spanish*” era ya irreversible[8]. Fueron numerosas las películas y novelas que retrataron la Costa del Sol reflejo de un fenómeno turístico y los nuevos visitantes de sus costas. En estas obras, aunque recurriendo en muchos casos al tópico español, se analizaba, con mayor o menor ingenio, el trasfondo amargo de una generación vacilante ante un mundo nuevo de libertades. Salas de fiestas, discotecas, bares o lugares de ocio completan el escenario que congregaba en los años 60 y 70, a los turistas de las más dispares nacionalidades, y que retratan el espíritu de cosmopolitismo, tolerancia, diversión, intercambio de culturas, relaciones personales y ganas de vivir que resumían el verdadero significado de la Costa del Sol.

## **2 PLANIFICACIÓN TURÍSTICA DE LA COSTA DEL SOL**

### **2.1 Ejercicios de planificación y promoción turística. Recualificación de un destino maduro**

En un estudio detallado de la planificación turística de la Costa del Sol más reciente observamos cómo a un nivel mayor desde la Dirección General de Planificación y Ordenación Turística de la Junta de Andalucía, se han emprendido diversas iniciativas encaminadas a incrementar el nivel de desarrollo turístico de la Costa del Sol en la mejora de la oferta turística como destino competitivo a nivel nacional e internacional.

De esta forma los principales puntos de actuación se centran hoy día en las siguientes líneas de trabajo:

- Plan General de Turismo Sostenible
- Instrumentos de Intervención Turística en Andalucía
- Planes en ejecución y Estrategias de Turismo Sostenible

El *Plan General de Turismo Sostenible de Andalucía*, aprobado el 7 de julio de 2006, presenta entre sus objetivos prioritarios la formulación del Plan General de Turismo Sostenible 2007-2010 donde los objetivos son: Estructurar una política turística en sus diversas dimensiones de oferta y demanda, de dimensión territorial y ambiental, de incorporación patrimonial y de respuestas a los patrones de demanda del mercado.

Los *Instrumentos de Intervención Turística de Andalucía*, se diferencian en aquellos de iniciativa autonómica: Estrategia de Turismo Sostenible; Plan Turístico; Plan Turístico de Grandes Ciudades; Municipio Turístico y Programa de Recualificación de Destinos Maduros, y aquellos planteados en colaboración con la Administración del Estado: Plan de Excelencia Turística; Plan de Dinamización Turística / Plan de Dinamización del Producto Turístico y Plan de Competitividad.

Las *Estrategias de Turismo Sostenible*, constituyen un conjunto de actuaciones dirigidas a implantar un sistema de planificación estratégica en el territorio basado en la creación de nuevos productos o mejora del existente, fortalecimiento de la competitividad del sector local, aumento del atractivo del espacio turístico e implantación de sistemas y herramientas de gestión medioambiental. A su vez, éstas Estrategias de Turismo Sostenible comprendería dos iniciativas: la de Turismo Sostenible y la de Ciudades Turísticas. En general apreciamos cómo mediante el funcionamiento de esta estrategia, se pretende una articulación de las medidas que componen la selección de los promotores de turismo sostenible que actuarían, a la vez, como entidades colaboradoras y agentes dinamizadores e impulsores de los programas de turismo que definirán los objetivos, acciones y proyectos.

Concretamente en Málaga encontramos las estrategias de turismo sostenible siguientes: Costa del Sol - Axarquía; Málaga; las Villas Termales de Andalucía; Almería, Cádiz, Granada, Jaén, Málaga; Sierra de las Nieves. Como detalle extraemos algunas referencias descriptivas de los propósitos todavía en trámites para su implantación como iniciativa de turismo sostenible y propuesta de modelo de desarrollo interior-litoral[9], "que puede ser un referente en Andalucía, y en consecuencia, ser repetido en otras zonas. Así con la puesta en marcha de la estrategia se pretende articular el territorio mediante la adecuación de la Red de infraestructuras y servicios públicos, mejorar la comercialización del destino, aprovechar el valor del patrimonio natural, así como su

patrimonio agroindustrial, cultural e histórico y transformarlo en recursos con alto poder de atracción turística, apostar por la formación y la calidad como elementos de competitividad y factores de diferenciación, desarrollar nuevos productos turísticos adaptados a la exigencia de la demanda turística actual y favorecer la distribución territorial de la demanda. Todo ello impulsado con la colaboración público-privada.”

El *Plan Turístico* responde a una serie de acciones de ámbito territorial supramunicipal y municipal que pretenden el desarrollo de destinos turísticos bajo las premisas de la calidad y un crecimiento sostenible, coherente y solvente. Un modelo de actuación que en la actualidad ha sido sustituido por la Estrategia de Turismo Sostenible. El Plan Turístico contribuye a la mejora de la competitividad del sector turístico andaluz mediante actuaciones basadas en criterios de sostenibilidad y de máximo respeto, así como de preservación del medio ambiente y recursos naturales y culturales de los distintos destinos, diversificando el producto con vistas a una desestacionalización de la oferta y la demanda y mejorando la calidad de los servicios públicos y privados que recibe el turista.

En conjunto, estos planes se formalizan a través de un convenio de colaboración entre la Consejería de Turismo Comercio y Deporte y la entidad correspondiente en cada caso y ofrecen enormes posibilidades para la diversificación y diferenciación de la oferta turística andaluza mediante la configuración de destinos turísticos competitivos basados en la puesta en valor de recursos singulares de gran atractivo. En la provincia de Málaga encontramos el “Plan Turístico de Ciudades Medias del Centro de Andalucía” y Plan Turístico Córdoba, Granada, Jaén, Málaga, Sevilla.

El *Plan Turístico de Grandes Ciudades*, atiende a la consideración por la cual el turismo urbano representa un segmento en auge que responde al mismo tiempo a una creciente demanda centrada en la visita a núcleos urbanos para consumir algún tipo de recurso cultural (museos, monumentos, gastronomía, espectáculos musicales, teatro, etc) y realizar otras actividades como compras, vida nocturna, etc. De esta manera y para potenciar la competitividad turística de Andalucía en este importante segmento surgirían los Planes Turísticos de Grandes Ciudades, dirigidos a municipios de más de 100.000 habitantes, cuyo principal objetivo se corresponde con la diversificación de la oferta de las ciudades andaluzas ampliando su espacio turístico y creando y desarrollando nuevos intereses. En el caso concreto de la provincia de Málaga podemos señalar la existencia del Plan Turístico de Grandes Ciudades de la Ciudad de Málaga y Plan Turístico de Grandes Ciudades de la Ciudad de Marbella.

El siguiente aspecto a determinar en la programación y gestión de los destinos de costa, atiende al *Programa de Recualificación de Destinos Maduros*. El fundamento de este programa se corresponde con la implantación de estrategias de recualificación que contribuyan al reposicionamiento de destinos ya consolidados en el litoral, con el objetivo de aumentar la calidad y la competitividad de los mismos, mediante el diseño

de estrategias basadas en la rehabilitación cualitativa del patrimonio y del espacio turístico, siempre teniendo en cuenta que los mismos se llevan a cabo bajo las premisas de sostenibilidad y rentabilidad socioeconómica, en una apuesta por la diferenciación frente a estandarización, en una atención a la identidad de los municipios y destinos de costa en detrimento de la marca unificadora de los mismos.

Desde hace algunos años, determinados destinos tradicionales de litoral y otros urbanos venían registrando síntomas de pérdida de atractivo, de manera que se hacía necesaria una intervención directa en la gestión y programación de los mismos en tanto que se redactaron una serie de *Planes de Excelencia Turística* como base de promoción para la excelencia de los destinos turísticos globalmente considerados, impulsando proyectos de carácter demostrativo. Por lo tanto, estos planes no eran tanto una marca como una manera de actuar capaz de provocar un efecto dinamizador directo e indirecto sobre su ámbito de aplicación.

Respecto a los *Planes de Dinamización Turística / Plan de Dinamización del Producto Turístico*, podemos señalar cómo el programa de Planes de Dinamización Turística estaría dirigido a destinos que se encontraran aún en fase de desarrollo turístico y cuyo objetivo es acelerar su crecimiento bajo la premisa una vez más, de la sostenibilidad. Así, el concepto de capacidad de carga adquiriría una relevancia fundamental tanto para la creación de infraestructuras turísticas como para el desarrollo de la oferta alojativa y de ocio. Así, la figura del Plan de Dinamización del Producto Turístico se centraba en la creación de productos turísticos atractivos y de calidad en espacios turísticos ordenados y equilibrados susceptibles de ser comercializados en el futuro y capaces de abrir un recorrido de éxito para el destino. En el caso de la provincia de Málaga encontramos el Plan de Dinamización del Producto Turístico Axarquía[10] y el Plan de Dinamización de la Serranía de Ronda[11].

Otro de los puntos determinantes de la gestión y planificación turística lo constituye el *Plan de Competitividad*. En la Mesa de Directores Generales celebrada el 20 de mayo de 2008 se aprobaron las bases para el Programa de Desestacionalización y Reequilibrio Socioterritorial, que constituyen las bases para el desarrollo de los Planes de Competitividad que vienen a sustituir los Planes de Dinamización del Producto Turístico. De esta forma, el *Plan de Competitividad para zonas o comarcas de alto potencial turístico*, responde al propósito de reequilibrio socio-territorial cuyas actuaciones se dirigen a la puesta en valor de recursos turísticos de elevado potencial favoreciendo el desarrollo turístico de las zonas o comarcas turísticas que se seleccionen debiendo limitarse el contenido de los programas a la configuración de los productos turísticos que se hayan definido. En el caso que nos compete, podemos señalar la formalización del Plan de Competitividad de la Sierra Norte de Málaga[12].

Otra de las iniciativas emprendidas en materia de turismo, refiere a la denominación de *La Calidad Turística*. Hablamos de las organizaciones directamente prestatarias de los

servicios específicos (alojamiento, restauración, etc.); su percepción y entorno o contexto, así como de sus características organizativas o funcionales. Una evolución y definición moderna de los enfoques actuales de calidad que aplicados al turismo tienen en cuenta la necesidad de actuar sobre el contexto, lo que se plasma en los Planes dirigidos a los 'destinos', sean éstos definidos geográfica, cultural, deportivamente o por un vínculo o hilo conductor como por ejemplo, las 'Rutas.

Por último, podríamos enunciar el esfuerzo que de manera teórica refleja el reciente Programa de Recualificación de destinos de la Costa del Sol Occidental de Andalucía "*Plan Qualifica*, cuyo fundamento según se recoge en el informe público[13], radica en el diseño de líneas estratégicas de recualificación del sector turístico, con el objetivo de aumentar la competitividad del Destino "Costa del Sol" con respecto a otros destinos competidores, a fin de mantener, o incluso, mejorar la calidad turística de la zona en un contexto de aumento de competitividad y de mejora de la rentabilidad económica y social de la actividad turística.

### 3 CONCLUSIONES

El estudio de la Costa del Sol, desde el enfoque turístico, se ha convertido en un auténtico laboratorio en el que ensayar los procesos de antropización y aculturación que supone el Turismo en rápido desarrollo para una región originariamente agrícola, y el desafío que todo ello supone para una noción contemporánea del Patrimonio. A la hora de abordar el estudio detallado de la planificación turística de la Costa del Sol, hemos podido apreciar cómo a lo largo de las últimas décadas se han llevado a cabo desde esa misma premisa de permisividad y nuevos acercamientos, algunas de las líneas de actuación más importantes realizadas en torno al sector turístico andaluz, prestando especial atención a los destinos de costa de la provincia de Málaga. De esta manera podemos observar cómo a un nivel mayor, desde la Dirección General de Planificación y Ordenación Turística de la Junta de Andalucía, se han emprendido diversas iniciativas encaminadas a incrementar el nivel de desarrollo turístico de la Costa del Sol en la mejora de la oferta turística como destino competitivo a nivel nacional e internacional[14] Un objetivo prioritario que dirige sus esfuerzos a partir de la relación directa de los siguientes puntos de actuación y trabajo recogidos en los principales instrumentos específicos de turismo como el Plan General de Turismo Sostenible, Instrumentos de Intervención Turística en Andalucía o los diferentes Planes en ejecución

El turismo entendido como experiencia cultural especializada, atraviesa y congrega modos de vida y localizaciones en un tiempo corto e intenso, que se manifiestan en procedimientos intercambiables, complementarios o excluyentes de manera consciente o no, produciendo lo que denominamos un proceso de *re-territorialización*, producido mediante una ocupación interrumpida y extraña de unos lugares que le son ajenos, por unas motivaciones muy diversas, entre las que predominan el descanso, la diversión, el relax, la evasión o las inquietudes culturales, y que es inseparable -como citamos

anteriormente- de la noción de viaje. Por otro lado, un proceso de *hibridación*, a través del cual, la actividad turística adquiere un papel aculturador innovador por el enfrentamiento de creencias y hábitos diferentes, generando el intercambio geopolítico de naciones, potencias o países emergentes, en un espacio social y antropológico[15].

Por todo ello, entendemos que se vuelve necesario establecer una revisión en detalle sobre aquellas otras actitudes e impulsos urbanísticos y arquitectónicos que de forma paralela marcaron un antes y un después en materia turística para Málaga a nivel internacional, pues resulta evidente que la recualificación de dicho destino debe asentarse sobre un conocimiento real de los valores patrimoniales que la costa malagueña posee (Rosa et al. 2010), no sólo a partir de la imagen reduccionista de una parte de su historia.

Notas:

[1] Entendiendo por política patrimonial la acción estatal o social encargada -en cuanto a objetivos, medios y procedimientos- de establecer qué bienes culturales del pasado son capaces de producir una serie de efectos culturales que sirvan a unos fines colectivos o privados.

[2] ROYO NARANJO, Lourdes y GARCÍA MORENO, Alberto (2011), *Málaga, capital de la Costa del Sol. Un patrimonio turístico en revisión*, Primer Congreso Iberoamericano del Patrimonio Turístico, Universidad Central, Santiago de Chile.

[3] PELLEJERO MARTÍNEZ, Carmelo (2004), "La política turística en España. Una perspectiva histórica", *Mediterráneo Económico: Las nuevas formas del turismo*, nº 5, Instituto Cajamar, 2004, p.6.

[4] FIGUEROLA, Manuel (1974), "Hacia un estudio estructural del turismo", *Estudios Turísticos*, nº 41, pp. 63-94.

[5] AA.VV. "Prólogo". En *La Arquitectura del Sol*. Barcelona: Colegio Oficial de Arquitectos de Cataluña, 2002, pp. 8-10.

[6] ROYO NARANJO, L. (2011) "Planificación, análisis y estudio de la Costa del Sol: Revisión de los ejercicios de control y proyección turística redactados entre 1950 y 1980". Valencia: *IV Jornadas Internacionales sobre investigación en Arquitectura y Urbanismo*.

[7] En la memoria del Concurso Internacional de Ideas para la zona residencial de Elviria de 1960 se recogen alguna de las estrategias y propuestas con las que los arquitectos de la época se enfrentan y resuelven un planteamiento residencial ligado al fenómeno turístico en una época de pleno desarrollo de esta actividad.

[8] GÓMEZ ALONSO, Rafael (2006), "El turismo no es un gran invento: aperturismo y recepción del ocio y consumo a través del cine español de los 60". En *Área abierta* nº 15. Madrid: Universidad Complutense, pp 2-11.

[9] Descripción extraída del Plan de Ejecución Iniciativa de Turismo Sostenible; Actores del Plan: Consejería de Turismo, Comercio y Deportes, Mancomunidad de Municipios Costa del Sol-Axarquía. 2011.

[10] Plan de Dinamización del Producto Turístico de la Axarquía (PDPT-Axarquía), cuya solicitud formal se cursó el 20 de abril de 2005. fue aprobado por la Mesa de Directores Generales celebrada el 14 de julio de 2005 y ratificado por la Conferencia Sectorial de Turismo (Consejeros/as de Comunidades Autónomas) el 12 de diciembre de 2005.

[11] La Serranía de Ronda (Málaga) está declarada como "destino piloto turístico" tal y como queda establecido en el Convenio de Colaboración en el que se enmarca este Plan de Turismo. Sus actuaciones están cofinanciadas por la Secretaría de Estado de Turismo, la Junta de Andalucía y la Diputación de Málaga (que es la gestiona a través de su departamento de Turismo), participando activamente en él, como parte del citado Convenio, el Centro de Iniciativas Turísticas de Serranía de Ronda y el Consorcio "Serranía de Ronda". Documentación extraída del Centro de Iniciativas Turísticas Serranía de Ronda (C.I.T.)

[12] El Plan de Competitividad Turística Sierra Norte de Málaga se firmaría en 2009 por un período o validez de cuatro años. La Secretaría de Estado de Turismo-TURESPAÑA, la Consejería de Turismo, Comercio y Deportes de la Junta de Andalucía y Diputación Provincial de Málaga junto con la Asociación de Turismo de la Comarca Nororiental de Málaga "Entre Olivos" firmaron el Convenio de Colaboración, y conforman su Comisión de Seguimiento.

[13] Informe publicado por la Junta de Andalucía y consultable en Internet: Programa de Recualificación de destinos de la Costa del Sol Occidental de Andalucía. Con fecha de 17 de abril de 2007 (BOJA nº 75) el Decreto 78/2007, de 20 de marzo, por el que se aprueba el Programa de Recualificación de Destinos de la Costa del Sol Occidental de Andalucía "Plan Qualifica".

[http://www.juntadeandalucia.es/turismocomercioydeporte/ctcd-docs/custom\\_doc/121\\_968\\_plan\\_qualifica\\_20\\_marzo\\_cg.pdf](http://www.juntadeandalucia.es/turismocomercioydeporte/ctcd-docs/custom_doc/121_968_plan_qualifica_20_marzo_cg.pdf)

[14] Presentación de la Dirección General de Planificación y Ordenación Turística. Consejería de Turismo, Comercio y Deporte. Junta de Andalucía. Para más información consultar

<http://www.juntadeandalucia.es/turismocomercioydeporte/opencms/organigrama/consejero/viceconsejeria/direccion-general-planificacion-ordenacion-turistica/planifica->



ion-turistica/index.html.

[15] Para un entendimiento de este proceso y lo que ello ha supuesto para una geoculturalidad difusa, véase BAUMAN, Z., *Archipiélago de excepciones*, Katz, Buenos Aires, 2009.

## **Bibliografía**

AA.VV. (2002) *La arquitectura del Sol*. Barcelona: COA Catalunya, COA Comunidad Valenciana, COA Illes Balears, COA Murcia, COA Almería, COA Granada, COA Málaga, COA Canarias.

FIGUEROLA, Manuel (1974), "Hacia un estudio estructural del turismo", *Estudios Turísticos*, nº 41, pp. 63-94.

GÓMEZ ALONSO, Rafael (2006), "El turismo no es un gran invento: aperturismo y recepción del ocio y consumo a través del cine español de los 60". En *Área abierta* nº 15. Madrid: Universidad Complutense, pp 2-11.

PELLEJERO MARTÍNEZ, C. (2005) *Evolución histórica del turismo en la provincia de Málaga en el S. XX*. Málaga: Estudio de la Diputación Provincial de Málaga.

ROSA JIMENEZ, Carlos, NOGUEIRA BERNARDEZ, Belén, NEBOT GÓMEZ DE SALAZAR, Nuria (2010) *Bases estratégicas de ordenación de tres territorios culturales en transición: territorio, paisaje y turismo en clave patrimonial*. X Congreso Internacional Rehabilitación del Patrimonio Arquitectónico y Edificación, CICOP Chile, Universidad Católica de Chile, Santiago de Chile.

ROYO NARANJO, L. (2011) "Planificación, análisis y estudio de la Costa del Sol: Revisión de los ejercicios de control y proyección turística redactados entre 1950 y 1980". Valencia: *IV Jornadas Internacionales sobre investigación en Arquitectura y Urbanismo*.

ROYO NARANJO, Lourdes y GARCÍA MORENO, Alberto (2011), *Málaga, capital de la Costa del Sol. Un patrimonio turístico en evisión*, Primer Congreso Iberoamericano del Patrimonio Turístico, Universidad Central, Santiago de Chile.

VERA, F.; MARCHENA, M. (1990) "Turismo y desarrollo: un planteamiento actual". *Papers de Turisme*, nº 3, pp. 59-84.

Páginas web consultadas

[http://www.juntadeandalucia.es/turismocomercioydeporte/ctcd-docs/custom\\_doc/121\\_96](http://www.juntadeandalucia.es/turismocomercioydeporte/ctcd-docs/custom_doc/121_96)

8\_plan\_qualifica\_20\_marzo\_cg.pdf

<http://www.juntadeandalucia.es/turismocomercioydeporte/opencms/organigrama/consejero/viceconsejeria/direccion-general-planificacion-ordenacion-turistica/planificacion-turistica/index.html>.

---

International Seminar Touristic Territories:

Touristic Imagery and the construction of contemporary landscape

Carlos Rosa Jiménez, Lourdes Royo Naranjo: Destino Costa del Sol: La invención de un modelo turístico cuestionado

ISBN: 978-84-92931-37-8

*Políticas urbanísticas referidas al turismo: casos de estudios*  
*Urban policies referring to tourism: case study*

**Medellín Futura. La transformación de la ciudad colombiana  
hacia una inédita fusión turístico-social**  
Bullaro, Luca

**El Club Med i el Parc Natural del Cap de Creus:  
patrimoni i paisatge en conflicte**  
Domènech Casadevall, Gemma

**Emporion, 1907-1929**  
**O sobre la operatividad de la ruina en el proyecto noucentista**  
García Estévez, Carolina Beatriz

**La "utopía" del fin de semana**  
**Dos iniciativas pioneras en el Madrid de los años 30**  
Guerrero, Salvador; García González, M. Cristina

**Venice and the Touristic Imagery**  
**On the utility not to part big and small ordinary events**  
Paone, Fabrizio

**Ostia Waterfront. Secondo Polo Turistico di Roma Capitale**  
**La recuperación de la arquitectura racionalista de Ostia Lido  
como seña de identidad patrimonial**  
Royo Naranjo, Lourdes



## **Medellín Futura**

# **La transformación de la ciudad colombiana hacia una inédita fusión turístico-social**

Luca Bullaro, Universidad Nacional de Colombia

### **Abstract**

The city of Medellín is up to a remarkable transformation that is beginning to attract a large number of tourists: public investments are to invite visitors through a system of contemporary monuments manages to fuse the interests of travelers with those of citizens by developing pedestrian routes connecting the points of attractions. The Santo Domingo neighborhood such a radical change came with the construction of the Biblioteca España: three large black volumes look at the city from a unique vantage point that opens to a public mirador and is connected to a new transport system, the Metro Cable: a popular funicular that allows the discovering unveiling of a new three-dimensional view into a dense urban area; it offers a cinematic vision to monitor a huge hillside favela: a cultural connection between the eye of the tourist and the hard social reality and a comfortable approach to the knowledge of a foreign environment. This ultimately offers interesting reflections on how to insert the new tourist flows in difficult urban realities.

*Keywords: Medellín, Colombia, social tourism, Metro Cable, urbanism*

### **Resumen**

La ciudad de Medellín está sufriendo una notable transformación que empieza a atraer un número cada vez mayor de turistas. Las administraciones públicas apuntan a conquistar nuevos visitantes a través de un sistema de monumentos contemporáneos que en algunos casos - gracias al desarrollo de unos recorridos peatonales que unen los varios puntos de atracción - logra fusionar los intereses de los viajeros con aquellos de los ciudadanos. El barrio de Santo Domingo por ejemplo, una de la zona más pobres de la ciudad, subió una radical metamorfosis gracias a la construcción de la Biblioteca España, hoy icono de Medellín: tres volúmenes negros que miran la urbe desde un punto privilegiado, se abren hacia a un mirador público y se conectan a un sistema novedoso de transporte, el Metro Cable: una funicular popular que acopla la posibilidad de desplazarse de manera rápida con el develamiento de una nueva mirada tridimensional hacia un conjunto urbano denso y vital. Una visión cinematográfica hacia la enorme favela en ladera. Una conexión cultural y didáctica entre el ojo del turista y la ardua realidad social. Una cómoda aproximación hacia al conocimiento de una ambiente ajeno que abre interesantes reflexiones sobre la manera, no siempre armónica, de insertar los nuevos flujos turísticos en las difíciles condiciones urbanas de América Latina.

*Palabras clave: Medellín, Colombia, turismo social, Metro Cable, urbanismo*

## INTRODUCCIÓN

En los últimos años la ciudad de Medellín empieza a atraer turistas de diferentes nacionalidades gracias a una notable transformación, todavía en curso, que se podría comparar con la de Barcelona en los años ochenta, cuando Oriol Bohigas, asesor al urbanismo, ideó el eslogan: “monumentalizar la periferia”, un lema que parece dialogar con los principios actuales de la política administrativa de la ciudad colombiana; se apunta a atraer visitantes a través de un sistema de monumentos contemporáneos que cuando logran interconectarse - gracias por ejemplo al desarrollo de recorridos peatonales que articulan los varios puntos de interés cultural y a un sistema de transporte público eficiente - consigue aglutinar los intereses de los visitantes con aquellos de los ciudadanos.

*El Centro Cívico*, *La Zona Norte* y el barrio de *Santo Domingo* son tres áreas urbanas modélicas desde el punto de vista de las conexiones urbanas y del desarrollo de un conjunto de espacios públicos que benefician del clima primaveral y de la exuberancia de la vegetación colombiana.

*El Centro Cívico*, concebido en los años cincuenta como parte del Plan Piloto de Josep Lluís Sert, es el corazón representativo que rodea la *Alpujarra*, sede del gobierno de la municipalidad. El pulmón verde de *la Zona Norte*, que enlaza el Jardín Botánico, el *Parque de los Deseos*, el *Museo Explora* y el *Parque Norte* es uno de los más populares conjuntos de espacios públicos que sugiere a los viajeros extranjeros gracias a un ambiente inusual que aglutina interesantes ejemplos de arquitectura contemporánea con la naturaleza típica del valle de Aburrá.

## LA ZONA NORTE

El reciente desarrollo turístico de la *Zona Norte* se generó gracias a la edificación del *Museo Explora* - centro expositivo, cultural y didáctico - a la rehabilitación del Jardín botánico, a la metamorfosis de la *calle Carabobo*, hoy peatonal, que conecta el campus de la Universidad de Antioquia con el *Parque de los Deseos* donde el espacio de la ciudad se vuelve *tridimensional* en la monomaterial terraza-mirador de la *Casa de la música* y en la plaza que acoge cada día una intensa programación cultural de cine, música y espectáculos y proporciona el acceso al Planetario, nuevo punto de interés turístico y bisagra arquitectónica entre el campus y la estación suspendida del metro.

Este sistema urbano posee una fuerte capacidad de atracción gracias a sus nuevos símbolos arquitectónicos entre los cuales destacan las cuatro *cajas rojas* del museo de la ciencia *Explora*, que en la planta baja alberga un acuario con especies provenientes de la Amazonia y, en el corazón del Jardín Botánico, el *Orquideorama*, una plaza cubierta gracias a unos altos *parasoles* de madera que dialogan por forma, color y texturas con la

vegetación del parque.

## EL CORAZÓN CÍVICO

A partir del proyecto integrado en el *Plan piloto* de Josep Lluís Sert - maestro moderno que transcurrió varios meses en Colombia para conocer la realidad de las ciudades en expansión y realizar los planes urbanísticos de Bogotá, de Cali y de Medellín - se ha ido realizando en el centro un sistema de lugares públicos monumentales que incluye la *Plaza de las luces* - notable ejemplo de fusión entre arte, arquitectura y paisaje - construido a partir de centenas de esbeltas columnas luminosas que reinterpretan los troncos de bambú y dialogan con los vecinos guaduales - la *Biblioteca Epm*, la torre del centro direccional de la Gobernación de Antioquia, el edificio del Ayuntamiento con su plaza central dominada por la una enorme escultura metálica de Rodrigo Arenas Betancourt, la vieja estación del ferrocarril transformada en un espacio recreativo, expositivo y comercial, el *Museo Epm* con un conjunto de espacios democráticos de generosas dimensiones para realizar espectáculos musicales y el *Parque de los pies descalzos*, donde la ciudad se reencuentra con un sistema natural de agua, de bambú y de flores y donde los turistas pueden experimentar inusuales sensaciones táctiles y olfativas.

## EL BARRIO DE SANTO DOMINGO

*El barrio de Santo Domingo*, uno de los barrios más pobres y peligrosos de la ciudad, se transformó de manera radical convirtiéndose en punto de atracción turística gracias a la construcción de la *Biblioteca España*, hoy icono monumental de Medellín: tres volúmenes negros que se asoman hacia al valle desde un punto privilegiado y dialogan con un sistema novedoso y eficiente de transporte, el *Metro Cable*, una *funicular popular* que genera una visión tridimensional de un conjunto urbano denso y vital. Una *visión cinematográfica* que permite observar la realidad, sugestiva para un visitante europeo o norteamericano, de una enorme *favela* en ladera. Una conexión cultural y didáctica entre el ojo del turista - o de los ciudadanos que habitan los barrios ricos - y la realidad social ardua de Latinoamérica. Una cómoda aproximación hacia al conocimiento de un ambiente ajeno que abre interesantes reflexiones sobre la manera no siempre armónica de insertar los nuevos flujos turísticos en las difíciles realidades de los lugares de la pobreza.

Otros puntos de observación inusuales se conquistan gracias a las estaciones suspendidas del metro, realizadas en los años ochenta, y a las nuevas escaleras publicas mecánicas que conectan algunas zonas de los barrios populares, generando una forma de ver sugerente desde una serie de sitios panorámicos que permiten indagar el entorno urbano, paisajístico y social desvelando también la organización física de un enorme conjunto de edificios precarios y autoconstruidos.

## EL PARQUE ARVÍ

Desde el barrio de Santo Domingo el *Metro Cable* llega al *Parque Arví*, en uno de los altiplanos que rodean Medellín, que proporciona una serie de recorridos en el bosque y permite a ciudadanos y viajeros deleitarse en el medio de un paisaje natural repleto de riachuelos, pájaros y flores. Hay la posibilidad de zambullirse en las pozas naturales o de entrar en uno de los interesantes parques recreativos: el de *Piedras Blancas* se despliega a lo largo del perímetro un lago artificial; el otro en una colina panorámica en la cual el arquitecto Felipe Uribe ha desarrollado unas construcciones orgánicas con un sistema de elementos de alta calidad espacial. El auditorio, con paredes de hormigón a la vista, está *escondido* en el interior de una colina artificial y goza de un sistema poético de luz cenital que se abre hacia al espacio central amplio utilizado para conciertos, proyecciones y representaciones teatrales. El *Cien pies* es un extenso edificio que acoge la cafetería, el restaurante, las salas expositivas y didácticas, y que se desarrolla siguiendo las curvas de nivel de la colina: está realizado con estructura metálica y generosos voladizos que dialogan con los esbeltos troncos de los pinos y que generan unas terrazas desde las cuales deleitarse observando la pródiga flora del parque.

## EL CENTRO DE LA CIUDAD

En la actualidad el centro urbano aparece caótico, descuidado, repleto de ruido y de contaminación. La *Plaza Botero* constituye una de las pocas *islas turísticas*, un espacio democrático donde el sistema de mobiliario urbano y la vegetación dialogan con una doble decena de *Gordos*: grandes esculturas metálicas donadas por el maestro colombiano a la ciudad y con la elegante fachada del *Museo de Antioquia*, ubicado en un edificio de los años treinta caracterizado por dos patios cuadrados y una escalera monumental que fusiona arte y arquitectura a través de las esculturas de Fernando Botero y de los murales expresionistas de Pedro Nel Gómez, pintor colombiano que enriqueció algunos de los edificios más representativos de la ciudad siguiendo el ejemplo del mexicano Diego Rivera.

El lado opuesto de la plaza está dominado por el edificio que acoge el *Hotel Nutibara*, símbolo de la renovación urbana de los años cincuenta, y por la torre en forma de proa de transatlántico de *La Naviera*: una arquitectura inusual de propiedad de la *Universidad de Antioquia* que ofrece los espacios de los últimos pisos para realizar exposiciones como el *Salón Internacional de Artistas* y que proporciona una visión privilegiada y cautivadora de la plaza, de los edificios adyacentes y de la vitalidad abrumadora del corazón de Medellín.

## LOS NUEVOS FLUJOS TURÍSTICOS

Gracias a las intervenciones realizadas en los últimos diez años, a la construcción de varios edificios simbólicos y al aumento de la seguridad, Medellín atrae hoy en día un



número siempre mayor de visitantes. Mientras la mayoría de los turistas extranjeros hace pocos años llegaban a Bogotá y se desplazaban rápidamente hacia la zona del Caribe, ahora un número conspicuo de viajeros dedican algunos días a la visita de la urbe. Se va desarrollando al mismo tiempo un tipo de turismo arquitectónico y cultural que incita educandos y profesionales colombianos y de toda América latina a visitar los nuevos edificios icónicos, símbolos del desarrollo tecnológico, económico y social del país. Los arquitectos más importantes, como Rogelio Salmona y German Samper, que trabajaron en el taller de Le Corbusier, Raúl Fajardo, Laureano Forero y los jóvenes Felipe Uribe, Giancarlo Mazzanti, Luis Callejas y Felipe Mesahan realizaron varias obras de calidad que atraen los estudiantes de arquitectura de todo el país, ayudan a difundir *imágenes positivas* de la transformación en acto y fomentan la organización de exposiciones y seminarios internacionales como la *Bienal Iberoamericana de Arquitectura* y el *Foro Mundial de Urbanismo*.

Siguiendo el modelo de los puntos estratégicos de rehabilitación urbana y gracias al uso inteligente de las inversiones que apuntan hacia el aumento del número de turistas, existe la expectativa que en los próximos años la ciudad pueda seguir regenerándose dando vida a nuevos sistemas urbanos complejos e interconectados.

Aparece crucial la necesidad de construir un conjunto integrado de espacios públicos que instaure unas fuertes conexiones entre los objetos icónicos que todavía aparecen aislados y emerge la necesidad de realizar una multiplicación de los lugares democráticos con el fin de crear un sistema peatonal amplio que pueda captar de manera armónica los nuevos flujos turísticos y mezclarlos con las diferentes actividades cotidianas de la ciudad.

## LA TRANSFORMACIÓN DEL CENTRO

En los últimos años la administración pública ha trabajado con ímpetu para la creación de diferentes centralidades simbólicas y culturales en cada uno de los barrios, descuidando a veces las necesidades del *corazón de la ciudad*, que posee unas enormes potencialidades: es la zona comercial más importante, densa y rica de vitalidad, pero con áreas peatonales totalmente insuficientes, saturadas de ruido y de contaminación, con *heridas* en la trama urbana creadas por las grandes arterias de comunicación que producen demasiada fragmentación en los flujos peatonales.

Una de las hipótesis para la recualificación del centro, que se está estudiando en el ámbito de los cursos de *Proyectos* de la *Universidad Nacional de Colombia*, es la peatonalización de la arteria denominada *La Playa*, columna vertebral del centro, colma de árboles centenarios, que acoge por debajo del manto asfáltico la *quebrada Santa Elena*, un riachuelo responsable de su traza orgánica que se contrapone a la *malla racional* de las manzanas adyacentes. *La Playa*, prescindiendo del tránsito de coches privados, se colmaría fácilmente de cafés, de restaurantes al aire libre y de varios tipos

de actividades públicas. Se podría reinterpretar el tema del agua que transita por debajo, como propuso y realizó Rogelio Salmona en el proyecto de transformación de la avenida Jiménez en Bogotá, eliminando por ejemplo algunos segmentos del suelo para restablecer la relación visiva, olfativa y sonora con la quebrada, o introduciendo un conjunto de fuentes artificiales. La peatonalización podría generar un flujo democrático que conecte el sistema del metro con la *Plaza Botero*, los centros culturales del *Colombo Americano* y de la *Cámara de comercio*, la *Plaza del periodista* y podría enlazar el área de los museos con las zonas más altas del centro dominadas por el *Teatro Pablo Tobón Uribe*, el *Parque Bicentenario* y el *Museo de la Memoria*, testimonio de los arduos años ochentas colombianos, que con su arquitectura inusual pretende atraer ciudadanos y turistas siguiendo el modelo del museo judío de Daniel Libeskind en Berlín.

## **NECESIDADES FUTURAS: LOS PARQUES DEMOCRÁTICOS**

Nuevas operaciones de transformación urbana serán muy importantes en los próximos años para luchar contra la segregación física, cultural y social que todavía caracteriza varias zonas de la ciudad. Al lado de la recualificación del centro hay otro tema estratégico que se está investigando en la Facultad de Arquitectura de la *Universidad Nacional* y que jugará un papel fundamental en la metamorfosis de la ciudad: la creación de un conjunto multicultural de parques urbanos que llenen de verde el corazón de la ciudad y que sean conectores, sea físicos, entre barrios adyacentes, que metafóricos, entre vecinos de diferentes tipos y entre locales y extranjeros.

El área del actual aeropuerto *Olaya Herrera* representa uno de los puntos estratégico en el cual plasmar una transformación urbana ecológica. Se encuentra a pocas decenas de metros del Campus de la *Universidad Pontificia Bolivariana*, de los barrios *Laureles* y *Conquistadores*, bordeados de jardines públicos y espacios deportivos recientemente reformados y llenos de vitalidad. Gracias a las actuales obras para conectar la ciudad con el aeropuerto de *Río Negro* a través de una autopista, el área será probablemente convertida dentro de pocos años y en lugar del aeropuerto podría surgir un extenso jardín, de dimensión similar al *Central Park* de Nueva York: un pulmón verde caracterizado por unos recorridos peatonales que conecten las áreas urbanas adyacentes, hoy completamente aisladas a causa del perímetro cerrado que protege las pistas de aterrizaje. El clima constante y caliente del valle estimuló estudiantes y docentes de la Universidad a pensar y proyectar un oasis repleto de flores, de árboles tropicales y con un corazón azul: un grande lago artificial con zonas de descanso en la orilla donde los viajeros puedan encontrar un lugar que represente la ingente biodiversidad de Colombia y los residentes un espacio para el relax que los aleje de la contaminación y del ruido de la ciudad.

A lo largo del curso del *rio Medellín*, columna vertebral del área urbana y territorial, está en curso de desarrollo el proyecto de un extenso parque lineal. Actualmente el curso de agua se presenta como una cloaca a cielo abierto, bordeada en los dos lados por anchas

autopistas que fragmentan la trama urbana. En los últimos años se desarrollaron varios estudios de factibilidad con el fin de ubicar el sistema de los carriles debajo del suelo: las investigaciones decretaron que la solución técnica presenta considerables problemas a causa del clima muy lluvioso y de los números riachuelos que descargan sus aguas al río. El procedimiento más viable y económico es la construcción de la autopista en un nivel superior con respecto al parque - hay ejemplos interesantes en Génova con la *Sopraelevata* que *vuela* entre el puerto y en centro de la ciudad sin obstaculizar los flujos peatonales que conectan la ciudad con los muelles reformados por el maestro Renzo Piano, y la armónica vía de tren de la ciudad alemana de Wuppertal, suspendida gracias a una estructura metálica que recuerda los proyectos de Gustave Eiffel - con la posibilidad de crear por debajo un amplio espacio, que podría albergar varias actividades turísticas, culturales, sociales y deportivas, protegidas de la lluvia y de los rayos calientes del sol.

## CONCLUSIÓN

Aparece urgente la necesidad de crear en la ciudad un *archipiélago verde e interconectado* que inserte los varios puntos turísticos dentro de un conjunto armónico y de sistematizar las varias áreas de atracción y los nuevos *monumentos* de los diferentes barrios en el ámbito de un proyecto global. Siguiendo con la construcción de elementos autísticos se presenta el riesgo que cada intervención se quede incomunicada y la ciudad se despliegue como un conjunto de islas que no dialogan entre sí. Es esencial imaginarse un hábitat urbano interconectado y enfocar el desarrollo hacia la multiplicación del espacio público y la utilización inteligente de la vegetación colombiana: las grandes arboledas, de extraordinaria variedad, color, forma y textura - como dijo Josep Lluís Sert ya en los años setenta en una de las reuniones con los antiguos directores de la oficina de Planeación de Medellín - son una de las más extraordinarias riquezas de la ciudad; beneficiar de las grandes copas para la creación de un sistema de lugares abiertos pero resguardados podría ser una regla fundamental para la creación de una ciudad ecológica y multicultural que fusione arquitectura y naturaleza.

Surge fundamental reflexionar también sobre una estrategia que permita a los turistas de reunirse y de interactuar de manera más frecuente con los locales, sean ricos o pobres, como acontece en algunas ciudades de Brasil por ejemplo sobre todo en ocasión de eventos culturales o de fiestas populares democráticas.

Las inversiones focalizadas a atraer flujos turísticos deben tener un carácter holístico y ser utilizadas para la construcción de una ciudad democrática: serán una ocasión importante para empezar a introducir cambios en la realidad de la ciudad que, socialmente y físicamente, se presenta todavía colma de barreras. El aumento del número de visitantes puede coincidir con el crecimiento de los momentos de encuentro y de socialización entre gente de tipo y cultura diferente, y el viajero que ha vivido este

tipo de integración en ciudades como Londres, París, Río de Janeiro o Barcelona podría actuar como una bisagra con el fin de generar un dialogo entre ciudadanos de varias clases sociales, que hoy en día difícilmente interactúan en una calle peatonal, en una plaza o en un jardín público. El nuevo orgullo de los habitantes de los barrios menos afortunados representa un estímulo intenso hacia la pasión para el dialogo y la comunicación que incita la comparación con el otro y puede contribuir al desarrollo de una mentalidad más abierta, culta y respetuosa de las diferencias

## **Bibliografía**

Le Corbusier (1959). *L'urbanisme des trois établissements humains*, Cahiers forces vives. Paris, Éditions de minuit.

Le Corbusier (1981). *Le Corbusier sketchbooks: 1887-1965*, The Architectural History Foundation, MIT Press Series 4. New York, Cambridge, Fondation Le Corbusier, Architectural History Foundation, MIT Press.

Giedion, Sigfried (1997). *Escritos escogidos*. Murcia, COAA.

Sert, Josep Lluís (1942). *Can our cities survive? And ABC of urban problems, their analysis, their solutions*. Cambridge, Harvard University Press.

Sert, Josep Lluís; Rogers, Ernesto Nathan; Tyrwitt, Jaqueline (1954). *Il cuore della città: per una vita più umana delle comunità*. Milano, Hoepli.

Bastlund, Knud (1967). *José Luis Sert Architecture, city planning, urban design*. New York, Praeger.

Costa, Xavier (1997). *Sert, arquitecto en Nueva York*, Barcelona, Actar.

Rovira, José María (2005). *Sert 1928-1979. Medio siglo de arquitectura. Obra completa*. Barcelona, Actar.

Molina, Sergio (1997). *Turismo. Metodología para su planificación*. México, Trillas.

Lacuráin, Héctor (1998). *Ecoturismo, Naturaleza y Desarrollo Sostenible*. México, Ed. Diana.

World Tourism Organization. (2001). *Sustainable Development of Tourism: A compilation of good practices*. Madrid, World Tourism Organization.

Ministerio de Comercio, Industria y Turismo de Colombia (2008). *Sistema de Indicadores*

*de Competitividad para el Turismo Colombiano*. Bogotá, Ministerio de Comercio, Industria y Turismo.

Arango, Silvia (1989). *Historia de la Arquitectura en Colombia*. Bogotá, Ed. Universidad Nacional de Colombia.

García, Rodrigo (1999). *Cien Años haciendo Ciudad*. Medellín, Sociedad de Mejoras Públicas de Medellín.

Giraldo, Hernán; Ramirez, David (2002). *Aeropuerto Olaya Herrera: 70 años de Historia*. Medellín. Ed. Alcaldía de Medellín.

Mesa, Nora Elena (2001) *Vivencias, Hablas y Relatos. Narrativas y Discursos sobre la ciudad de Medellín. 1975-2001*. Facultad de Arquitectura. Medellín. Ed. Universidad Nacional de Colombia.

Schnitter, Patricia (2002). *Jose Luis Sert y Colombia. De la carta del Atenas a una carta del hábitat*. Tesis Doctoral. Barcelona, ETSAB.

Escovar, Alberto (2006). *Medellín Guía de Arquitectura*. Bogotá, Ediciones Gamma.



Fig. 1: Visión desde la estación "exposicion" del metro. Archivo Luca Bullaro

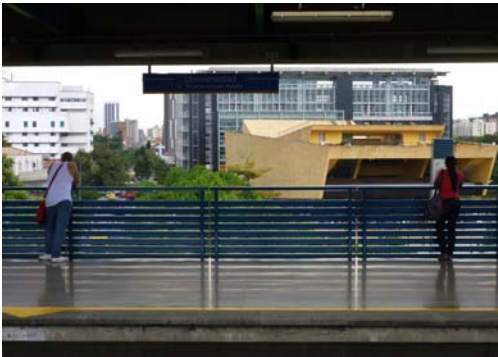


Fig. 2: La estación "universidad" del metro y la fachada de "la casa de la musica". Archivo Luca Bullaro



Fig. 3: El parque Explora. Archivo Luca Bullaro

# El Club Med i el Parc Natural del Cap de Creus: patrimoni i paisatge en conflicte

Gemma Domenech Casadevall, Institut Català de Recerca en Patrimoni Cultural (ICRPC)

## Abstract

In July 2009, demolition started on the Club Méditerranée, one of the finest Costa Brava developments in terms of its integration into the surrounding landscape. The “Club Med” was built in the 1960s by architects Jean Weiler and Pelayo Martínez Paricio, with the close involvement of artist Salvador Dalí, but was unfortunate to become enclosed in the middle of Cap de Creus Natural Park in 1998, when the park was created as a showpiece of environmental conservation in Catalonia. While the small, discrete chalets of the Club Méditerranée -an image of modernity in its time- were pulled down, high-rise blocks of up to twenty storeys are left standing with impunity in other places along the coast. We wish to reflect on the reasons why the “Club Med” has been taken to illustrate the destruction of the Costa Brava and its dismantlement as a model for planning and environmental policies.

*Keywords: Pelayo Martínez Paricio, Jean Weiler, Club Méditerranée, landscape, natural park, Costa Brava*

## Resum

El juliol de 2009 començava l'enderroc del Club Méditerranée, una de les urbanitzacions de la Costa Brava més ben integrades paisatgísticament a l'entorn. Construïda en els anys seixanta pels arquitectes Jean Weiler i Pelayo Martínez Paricio, amb l'estreta implicació de l'artista Salvador Dalí, va tenir la mala fortuna d'haver quedat enclavada al bell mig del Parc Natural del Cap de Creus, creat el 1998 com una de les joies de la preservació mediambiental catalana. Mentre la modernitat que representaven els petits i discrets xalets del Club Méditerranée desapareixen, blocs de fins a vint plantes s'alcen impunement en altres punts de la primera línia de mar. Volem reflexionar entorn a les raons per les quals el Club Med ha estat pres com a model de la destrucció de la Costa Brava i el seu desmantellament ha esdevingut estandard de la política urbanista i mediambiental.

*Paraules clau: Club Méditerranée, paisatge, parc natural, Costa Brava, Jean Weiler, Pelayo Martínez Paricio*

## 1 PATRIMONI I PAISATGE EN CONFLICTE

El 12 de setembre de 1908 el periodista català Ferran Agulló batejava amb el nom de Costa Brava[1] la franja del litoral mediterrani que s'estén entre el riu Tordera i la frontera francesa. Cent anys després, aquell idíl·lic paisatge està essent desfigurat per la urbanització desmesurada. El fenomen no només ha canviat el paisatge físic sinó també l'humà: el mapa socioeconòmic també s'ha vist transformat pel canvi d'hàbits i d'usos en aquells paratges agrests i salvatges, uns canvis empesos per un creixement urbanístics que han fet el model insostenible[2]. Arribats a aquest punt, són moltes les veus que, amb diferents intensitats i matisos, reclamen canvis i reorientacions. De moment, però, els poders públics persisteixen en la promoció de l'activitat constructiva com a motor econòmic, l'ampliació de la capacitat hotelera i dels ports esportius. A més, l'estratègia dominant actualment en la política oficial de protecció del medi defuig el desenvolupament harmònic de tot el territori per posar l'accent en la preservació integral de petites porcions. D'acord amb aquesta filosofia de proteccionisme fragmentat, el 14 de juliol de 2009 començava l'enderroc del Club Mediterranée, paradoxalment una de les urbanitzacions més ben integrades paisatgísticament a l'entorn. El complex, dissenyat i executat als anys seixanta pels arquitectes Jean Weiler i Pelayo Martínez Paricio, amb l'estreta implicació de l'artista Salvador Dalí, ha tingut la mala fortuna d'haver quedat enclavat al bell mig del Parc Natural del Cap de Creus, creat el 1998 com una de les joies de la preservació mediambiental catalana. No és l'única paradoxa a la Costa Brava: mentre els petits i discrets xalets del Club Mediterranée desapareixen, blocs de fins a vint plantes s'alcen impunement en altres punts de la primera línia de mar.

### 1.2 El Club Med del Cap de Creus

La construcció del complex de Cap de Creus coincideix amb un moment de creixement desmesurat del litoral. En un context d'especulació urbanística i febre constructiva sense precedents a Catalunya fruit de la gran demanda que genera el desenvolupament del fenomen turístic. En aquest panorama el vilatge del Club Med és una excepció. Llegint la memòria del projecte veiem que la màxima preocupació dels arquitectes va ser la preservació del paisatge: "Se ha procurado adaptar todos los elementos urbanísticos a la topografía del paisaje (...) Se procurará que no quede desvirtuado por edificaciones poco adecuadas e inadaptadas a la topografía del lugar, tanto desde el mar como en el recorrido de las vías de acceso. Se cuidará la conservación de las rocas de relevante interés" (Martínez & Weiler 1961). Pelayo Martínez, arquitecte figuerenc bon coneixedor de l'indret, i Jean Weiler, l'arquitecte de l'empresa, estudien la topografia i climatologia del lloc per dissenyar unes estructures ben adaptades a l'entorn. Es tracta de cel·les molt petites amb dues úniques obertures: una finestra i una porta, i agrupades formant petits patis interiors arcerats del fort vent de tramuntana que castiga la zona. Pelayo Martínez afirmava: "les vam agrupar en petites unitats preocupant-nos que, vistes des del mar, donessin impressió d'una volada de gavians" (Musquera 2004: 321). És a dir,



unes construccions que intentaven mimetitzar-se amb el territori i que convertiren el complex en “una de les poques mostres d’urbanització respectuosa amb l’entorn que podem trobar en el litoral de la Costa Brava”, en paraules de Sílvia Musquera (2004: 340), conixedora de l’arquitectura nascuda del turisme.

La perfecta integració d’arquitectura i paisatge es produeix gràcies a la personalitat dels seus constructors. La summa del talent de Weiler, considerat pioner en la pràctica de l’arquitectura sostenible, i de l’estimació que Pelayo Martínez sentia pel paisatge del Cap de Creus, seran els que guiaran la redacció del projecte. Aquest amor de l’arquitecte pel lloc es remunta a l’època d’infantesa i joventut, tal i com rememora en aquestes ratlles: “Quan érem cadells, en temps de vacances, havíem anat a acampar-hi en diferents ocasions; sortíem de Cadaqués, on estíuejàvem, els germans Xirau, en Dalí, i recollíem en Sutrà a Figueres: hi anàvem per mar i ens hi passàvem alguns dies” (Musquera 2004: 321). Aquesta vinculació sentimental al terreny li planteja importants dubtes alhora d’acceptar l’encàrrec. En una carta al seu amic l’escriptor Josep Pla, confessa: “Quan varen venir a encarregar-me aquest treball, m’hi vaig pensar molt abans d’acceptar-lo, perquè em dolia que aquell pla de Tudela, tan extraordinàriament privilegiat i tan estimat per mi, fos profanat per males mans; jo hauria volgut que quedés per sempre tal com jo l’havia conegut, en estat primitiu i salvatge. (...) Després d’haver-ho pensat, vaig acceptar l’encàrrec pensant que si no ho feia jo, no es deixaria pas de fer i el que hi intervingués és ben segur que no ho hauria pres amb tant respecte i carinyo” (Musquera 2004: 321).

En el procés de redacció del projecte Pelayo Martínez va comptar amb la complicitat del seu amic d’infantesa i company a les acampades al Pla de Tudela, el pintor Salvador Dalí. Nascut a Figueres –com Pelayo Martínez– Dalí estíueja a Cadaqués fins l’any 1930, quan fixa la seva residència al nucli de Port Lligat, en ple Cap de Creus. Fins l’any 1982, Dalí viu i pinta en aquest espai. “Els paratges del cap de Creus, i molt concretament la zona de Tudela, tenen sobre Dalí una vital transcendència, tant és així que amb el temps queden sublimats i presentats com a espais transcendents” afirmava Joan Juanola (2007: 595), amic i estudiós del pintor. La importància que té per a Dalí aquest racó de la Costa Brava, que retrata sovint en les seves pintures, l’exposa ell mateix: “Em sento lligat per un veritable cordó umbilical a la totalitat visquent d’aquesta terra. Participo en el ritme d’un batec còsmic... En aquest espai privilegiat el real i el sublim gairebé es toquen... Per mimetisme la meua paranoia ha pres la duresa analítica de les roques del cap de Creus, la meua imaginació ha adquirit el poder de la metamorfosi a base de recórrer aquest litoral sempre canviant” (Juanola 2007: 599). La col·laboració de Dalí en el projecte va més enllà de la conversa entre amics i s’oficialitza amb la visita de Blitz i Trigano, directors generals del Club Med, per exposar-li el projecte. La participació del pintor empordanès ha estat ben documentada per Sílvia Musquera a partir de les referències que apareixen a la correspondència que Pelayo Martínez manté amb Weiler i Van de Walle, arquitecte i enginyer respectivament de l’empresa, i sobretot gracies al dibuix que Dalí fa de la urbanització del Pla de Tudela i que forma part del projecte

redactat per Martínez, conservat a l'Arxiu Històric de la demarcació de Girona del Col·legi d'Arquitectes de Catalunya. El Club Med de Cadaqués obre les seves portes el 9 de juny de 1962, oferint 350 bungalows repartits en 200 hectàrees de terreny en un dels paisatges més fascinants de la Costa Brava. Un espai d'ús exclusiu pels clients del Club Med. Precisament la seva situació paradisiàca, al bell mig del que l'any 1998 fou declarat Parc Natural del Cap de Creus, ha suposat la seva desaparició.

## 1.2 El Parc Natural del Cap de Creus

L'enderroc l'any 2009 dels bungalows del Club Mediterranée posava punt i final a una història de més de deu anys de negociacions. El 4 de gener de 2001 el *Ministerio de Medio Ambiente* feia pública la seva voluntat de comprar el complex per a desmantellar-lo i regenerar la zona, que havia estat declarada Parc Natural tres anys abans. L'anunci de compra, amb una oferta de 1,8 milions d'euros, es presentava després d'un any i mig de negociacions secretes (Carmona 2001: 8). Però, la intenció de l'administració topava frontalment amb els interessos dels propietaris que pretenien reconvertir el centre en un complex ecològic adaptat a l'espai geogràfic que ocupava (Vilà 2001: 5). Per avalar l'operació, l'estat aportava un estudi elaborat pel biòleg Alexandre Omedes que atribuïa al "Club Med importants danys mediambientals en els darrers 40 anys". Per Omedes "Només la compra, demolició i restauració per integrar-se en l'ecosistema permetrà la recuperació i expansió d'espècies existents i la possible reintroducció d'espècies extingides recentment" (Carmona 2001b: 6). Al llarg de deu anys, els defensors de l'enderroc argumentaran que la urbanització ocupa un dels espais de més valor mediambiental del parc, i que la seva presència impedeix "la recuperació dels ecosistemes marins i terrestres de la reserva natural" (Carmona 2001b: 6). Aquest serà el discurs oficial que repetiran polítics i mitjans de comunicació, oblidant que la declaració de Parc Natural i per tant, la necessitat de regeneració de l'espai, es va produir gairebé quaranta anys després de la construcció del campament de vacances. La lluita per fer desaparèixer el Club Med es convertirà en el símbol de la recuperació de la Costa Brava, menystenint en tot moment que el campament de Cadaqués constituïa el model d'urbanització turística més ben integrat paisatgísticament a l'entorn, de totes les que en els darrers cinquanta anys s'han edificat en aquest racó del mediterrani.

En la defensa del desmantellament del Club Med hi participen arguments molt diversos. Més enllà dels valors mediambientals lligats a la creació de la reserva natural del Cap de Creus, apareixen altres factors gens menyspreables. El caràcter foraster dels seus propietaris i l'època de construcció, en són els dos principals. "Durant anys, el veto als visitants del país va ser una de les principals crítiques a un Club Med que es nodria de clientela francesa" publicava el diari *El Punt*, si bé admetia que "Actualment, pot anar-hi de vacances qualsevol que pagui la tarifa" i no aportava dades que corroboressin aquesta discriminació cap als locals. El mateix periodista feia esment de l'aïllament que vivien els usuaris del Club Med, els quals trobaven a l'interior tot allò que necessitaven i per tant, no feien "cap despesa als pobles veïns" (Carmona 2001b: 6). Juntament amb aquesta segregació, que porta a la premsa a titllar el complex com "el Gibraltar català",

l'altre argument utilitzat serà la seva identificació amb “el descontrol urbanístic del franquisme” (Diari de Girona 2002: 18). El Club Med esdevé un símbol dels mals que pateix la Costa Brava i els polítics progressistes s'aferran al seu enderroc com a símbol dels nous temps. Joan Boada, portaveu parlamentari d'ICV valorarà l'adquisició com “una notícia excel·lent, ja que després de tant de temps un govern s'ha atrevit a destruir un dels emblemes del que no s'hauria d'haver fet mai a la Costa Brava” i continua afirmant que “aquest enderroc serà tot un símbol i que s'ha de fer de pressa i, si pot ser, enmig d'una festa grossa per celebrar-ho” (Carmona 2005b: 3). El caràcter emblemàtic que es vol donar al fet, queda perfectament reflectit a la premsa, que el 22 de desembre de 2005, coincidint amb la formalització de la compra, titula: “L'exemple del Club Med” i exposa “Aquest és un bon exemple de la feina que encara massa lentament estan fent les administracions en aquest terreny, i que passen per posar fre al creixement desmesurat als municipis costaners” (Abarca 2005: 15).

Al llarg del procés sorgeixen algunes veus disconformes amb la proposta d'enderroc total de les instal·lacions i reclamen mantenir algunes estructures per ser reaprofitades pels visitants del parc (Carmona 2001c: 9). El desembre de 2002 comencen els treballs d'enderroc de l'embarcador il·legal construït a Cala Culip, una setmana després els pescadors de la zona, encapçalats per la Confraria de Cadaqués es manifesten per reclamar el manteniment de l'embarcador, doncs és l'únic refugi per les embarcacions en molts quilòmetres i l'únic lloc per accedir els serveis d'emergència en cas d'accidents marítims. El conflicte evidencia el profund desacord entre els responsables del Parc Natural del Cap de Creus i els veïns de la zona, que varen presentar un manifest demanant la dimissió de la directora del parc al·legant manca de diàleg i col·laboració (Bataller 2002b: 22).

Perduda la batalla de la conservació, les negociacions entre l'estat i els propietaris varen centrar-se en el valor econòmic de l'espai. L'11 de febrer de 2002 a través del diari *El Punt* es fa públic el distanciament entre l'Estat, que ofería 1'8 euros, i els propietaris, que l'estiu del 2001 valoraven amb 9 milions d'euros la venda si es produïa abans de l'estiu del 2002, i en 8'2 milions d'euros si poden aprofitar la temporada (Carmona 2002: 5). En aquest escenari, el juny del 2002 el Club Med obre les seves portes als estiuejants i, la premsa es fa ressò del malestar social. El 12 de juny, *El Punt* titulava “Perilla la compra del Club Med” (Bataller 2002: 16) i l'endemà l'editorial del *Diari de Girona* reclamava l'actuació immediata de l'administració (2002: 18). Les converses entre propietaris i el Ministeri de Medi Ambient romanen encallades durant més de tres anys i, el febrer del 2003, la Generalitat de Catalunya anuncia la col·laboració econòmica per agilitzar la compra i enderrocar el complex abans de l'estiu del 2004 (Carmona 2003: 12). El juny de 2004, les negociacions segueixen aturades però el Club Med anuncia el seu tancament davant la pressió del Ministeri de Medi Ambient d'enderrocar durant l'estiu, amb el complex ple de turistes, les construccions il·legals situades a la zona marítimoterrestre (Carmona 2004: 10).

Un any després, l'agost de 2005, el govern anuncia l'acord de compra del Club Med per quatre milions d'euros (Carmona 2005: 2). Amb l'acord de compra tancat, reapareixen les veus que reclamaven la conservació d'una part de les instal·lacions per ubicar-hi el centre d'interpretació del parc natural i la recepció de visitants. Per primera vegada s'apel·la, encara que molt tangencialment, a l'interès arquitectònic del conjunt: "Arquitectònicament té cert bon gust i algun espai pot tenir utilitat per a un turisme mediambiental" afirmava el diputat de CiU Jordi Xuclà (Carmona 2005b: 2). Una opinió, la del reaprofitament d'algun edifici i l'amarrador amb la qual hi ha consens polític, però l'oposició frontal de la plataforma ecologista Salvem l'Empordà i dels responsables del Parc Natural del Cap de Creus (Carmona 2005c: 3). En aquest punt del debat, el col·lectiu d'arquitectes es posiciona a favor de la conservació apel·lant al valor arquitectònic de l'obra i a la seva integració en el paisatge (Puigbert 2005: 10).

Un cop iniciats els treballs de desmantellament es produeix un silenci absolut entre els defensors del patrimoni i els arquitectes. En aquests anys, únicament hem pogut recollir la crítica irònica d'un periodista: "Els ecologistes i defensors de la terra estan eufòrics després que aquesta setmana ha començat l'enderroc del Club Med de Cadaqués. Va ser el 1962 quan un visionari ciutadà belga, en connivència amb el franquisme, va construir 370 bungalows en una zona de 200 hectàrees a tocar mar. Ara, repeteixo, estem eufòrics perquè hem recuperat un espai d'un valor geològic i paisatgístic altíssim que, per culpa del Club Med, s'havia edificat. Diuen que va ser un crim, un atemptat ecològic i no sé quantes coses més. Jo, què volen que els digui: tant de bo n'haguessin edificat una desena, de Clubs Med, al litoral català. Perquè si no, ara ja em diran com ho fem, per tirar a terra els blocs de pisos de deu i més plantes a primera línia de mar a Lloret o Platja d'Aro que es van construir per les mateixes dates, i que em fan molt més mal d'ulls del que em feia el Club Med" (Xirgo 2007: 5).

La primavera de 2012, amb els treballs d'enderroc i recuperació de l'estat natural de l'espai acabats, s'obre al públic el Paratge de Tudela. La restauració del paisatge portada a terme per l'arquitecte Martí Franch i el mestre d'obres Ton Ardèvol, ha estat premiada amb diversos guardons, destaca el VII Premi Europeu de Paisatge Rosa Barba (El Punt Avui 2012, 19).

El Club Mediterrané del Cap de Creus ha estat víctima d'una política conservacionista basada no en el desenvolupament harmònic de tot el litoral sinó en la preservació integral de porcions de territori, amb la mala fortuna d'haver quedat enclavada en un d'aquests espais. Una política que comença i acaba al Cap de Creus. El Club Med no ha estat el primer pas cap a la recuperació del litoral català. Ni ha estat el primer d'una llarga llista d'enderrocs d'urbanitzacions sorgides a redós del franquisme. Els blocs de vint plantes de primera línia de mar segueixen i seguiran al seu lloc. L'enderroc del Club Med ha servit per calmar algunes consciències però, per què el Club Med ha estat el boc expiatori d'una inexistente política de recuperació del litoral? Més enllà de la seva ubicació al bell mig del Parc Natural del Cap de Creus, quines han estat les raons que

han encimbellat al Club Med al capdamunt de tots els mals que pateix la Costa Brava avui?.

[1] L'escriptor empordanès Josep Pla desmenteix aquesta autoria i considera que Agulló únicament és el divulgador del nom, que realitat havia estat suggerit pel polític Bonaventura Sabater, propietari del restaurant El Paradís de Fornells (Begur). Carbonell 2006: 242.

[2] Aquesta opinió, que avui és compartida per gairebé tots els agents, ja l'expressava fa 20 anys la gran geògrafa Yvette Barbaza, En el pròleg de l'edició catalana de la seva magnífica obra *El paisatge humà de la Costa Brava* deia: «..que els nostres petits ports i cales quedin submergits i ofegats pel formigó és realment imperdonable. De fet, aquesta destrucció dels paisatges ha estat acompanyada d'un desequilibri ecològic, d'una explosió especuladora, d'un capgirament de les relacions socials, de la intervenció de les forces de producció externes (...), d'un empitjorament ràpid de la qualitat dels serveis i de la categoria dels turistes (...). També caldria preguntar-se sobre el balanç net del turisme tenint en compte els costos socials i la degradació dels paisatges (...) i estar segur que els excessos de les "urbanitzacions" no allunyaran de la Costa Brava fins i tot el turisme barat que hi domina actualment.». Barbaza 1988: 6.

## **Bibliografia**

AAVV (1998), *Pelayo Martínez. Arquitecte*. Figueres, Ajuntament de Figueres - COAC Girona.

AAVV (2005), *Debat Costa brava Congrès: un futur sostenible*. Girona, COAC Girona.

Abarca (2005), Puri. L'exemple del Club Med. In: *El Punt*, 22.12.2005, 15.

Barbaza, Yvette (1988). *El paisatge humà de la Costa Brava*. Barcelona, Edicions 62.

Bataller, Marc (2002). Perilla la compra del Club Med. In: *El Punt*, 12.06.2002, 16.

Bataller, Marc (2002). Campanya veïnal per mantenir l'amarrador del Club Med perquè és l'únic en molts quilòmetres. In: *El Punt*, 22.12.2002, 22.

Carbonell, Eliseu (2006). *Josep Pla: el temps, la gent i el paisatge. Una etnografia de l'Empordà franquejant la literatura*. Barcelona, Edicions de 1984..

Carmona, Robert (2001). Ofereixen 301 milions al Club Mediterranée perquè abandoni el cap de Creus. In: *El Punt*, 04.01.2001, 8.

Carmona, Robert (2001b). Un estudi atribueix al Club Med importants danys mediambientals en els darrers 40 anys. In: *El Punt*, 14.01.2001, 6.

Carmona, Robert (2001c). El PSC considera viable conservar algunes de les estructures del Club Med. In: *El Punt*, 15.02.2001, 9.

Carmona, Robert (2002). L'Estat es fa el sord en una oferta de 8,2 milions d'euros pel Club Med. In: *El Punt*, 11.02.2002, 5.

Carmona, Robert (2003). La Generalitat posarà diners per fer desaparèixer el Club Med del cap de Creus abans de l'estiu del 2004. In: *El Punt*, 07.02.2003, 12.

Carmona, Robert (2004). El Club Med de Cadaqués tanca definitivament les portes i reclama negociar ràpid la venda. In: *El Punt*, 01.06.2004, 10.

Carmona, Robert (2005). El govern espanyol tanca un acord per comprar el Club Med de Cadaqués per quatre milions. In: *El Punt*, 17.08.2005, 2.

Carmona, Robert (2005b). Partidaris de conservar-ne una part. In: *El Punt*, 17.08.2005, 2.

Carmona, Robert (2005c). Tots els partits reclamen un enderroc ràpid del Club Med, però acceptarien mantenir algun edifici al servei del parc. In: *El Punt*, 18.08.2005, 3.

Diari de Girona (2002), Els privilegis del Club Mediterranée. In: *Diari de Giorna*, 13.06.2002, 18.

El Punt Avui (2012), Premi Europeu de Paisatge per al paratge de Tudela. In: *El Punt Avui*, 29.09.2012, p. 19.

Juanola, Joan (2007). Mística al cap de Creus. In: *Annals de l'Institut d'Estudis Empordanesos*, Figueres, Institut d'Estudis Empordanesos, 595-599.

Martínez, Pelayo & Weiler, Jean (1961). Campamento de turismo privado propiedad del Club Mediterranée. Arxiu Històric del Col·legi d'Arquitectes de Catalunya, Demarcació de Girona. Fons Pelayo Martínez.

Martínez, Pelayo (1962). Carta de Pelayo Martínez a Jean Weiler del 28 d'abril de 1962. Arxiu Històric Col·legi d'Arquitectes de Catalunya. Demarcació de Girona, Fons Pelayo Martínez.

Musquera, Sílvia (2004). El Club Mediterranée. Intervenció en el paisatge del cap de Creus als anys 60. In: *Annals de l'Institut d'Estudis Empordanesos*. Figueres, núm. 37, Institut d'Estudis Empordanesos, 311-342.

Puigbert, Josep (2005). Arquitectes defensen la conservació d'alguns dels espais del Club Med de Cadaqués. In: *El Punt*, 08.10.2005, 10.

Vilà, Carme (2001). Costes vol adquirir el Club Med per desmantellar-lo i el complex no ven. In: *Diari de Girona*, 04.01.2001, 5.

Xirgo, Xevi (2007). El Club Med. In: *El Punt*, 14.01.2007, 5.



Fig. 1: El Club Med del cap de Creus (AHOAC Girona)



Fig. 2: El Club Med del cap de Creus (AHOAC Girona)



Fig. 3: Enderroc dels bungalows del Club Med (ICRPC-Lluís Serrat)



## **Emporion, 1907-1929**

### **O sobre la operatividad de la ruina en el proyecto noucentista**

Carolina B. García Estévez, Universitat de Girona - Universitat Politècnica de Catalunya

#### **Abstract**

The aim of this essay is to reconstruct the connections between politics, literature and architecture in the noucentism project, relations which find their origin in the archaeological digs of Emporion. From the ruins, different interests appear: on one side, to qualify the classic past of the nation under construction through the politic project of the party Lliga Regionalista and the future Mancomunitat de Catalunya; Nietzsche called it “monumental history”. By the other side, to restore the will of order inherited from the architectural languages and finding in the nature and the Mediterranean landscape its last and main reason to be; Nietzsche called it “antique history”. And a new architecture will arise from both concepts, architecture able to ratify her passage on the city from the monument and her interpretation of the sea landscape from the ruin. A co-ordinated movement carried out in parallel to the archaeological digs in Emporion, which most of all were reviewed by the cultural agents of this project: the journal *La Veu de Catalunya* (diffuser of the new expression Costa Brava), the Junta del Museu of Barcelona (director of the archaeological digs), l’Institut d’Estudis Catalans (which will publish the annual reports of the digs), the Ateneus Enciclopèdics Populars (sponsor of the first trips to the site), o the Sociedad de Atracción de Forasteros de Barcelona (responsible for the invention of Emporion as an elite tourist destination). To appreciate the significance of each other and also the implication of the leadings with the international movements’ precursor of the Latinism is something that the reader will be able to follow in this work.

*Keywords: mediterraneism, noucentisme, architecture, tourism, archaeology*

#### **Resumen**

La presente contribución rastrea las correspondencias que el proyecto noucentista urdió entre política, literatura y arquitectura, a través de unas relaciones de afinidad que encuentran su origen en las excavaciones arqueológicas de Emporion. De sus ruinas surgen distintos intereses: por un lado, legitimar el pasado clásico de una nación en construcción a través del proyecto político de la Lliga Regionalista y la futura Mancomunitat de Catalunya; Nietzsche lo llamaría “historia monumental”. Por otro, restituir como espíritu del tiempo una voluntad de orden que, heredada de los lenguajes arquitectónicos, encuentra en la naturaleza y el paisaje del Mediterráneo su razón última de ser; Nietzsche lo llamaría “historia anticuaria”. Del uso de ambas historias nacerá una arquitectura que valida desde el monumento su discurso en la ciudad, y desde la ruina su reinterpretación del paisaje y la costa. Y dicha orquestación se sucede de forma paralela a los descubrimientos en el yacimiento de Emporion, de los que tomaron parte activa la mayoría de los agentes culturales del momento: el diario *La Veu de Catalunya* (donde se fagocita la invención del término Costa Brava), la Junta de Museus de Barcelona (directora de las excavaciones oficiales), l’Institut d’Estudis Catalans (que publicará con regularidad los avances en el yacimiento), los Ateneus Enciclopèdics Populars (patrocinadores de las primeras excursiones al recinto), o la Sociedad de Atracción de Forasteros de Barcelona (responsable de la invención de Emporion como destino turístico de las élites). Medir el alcance de cada uno de ellos, así como la implicación de sus protagonistas con los movimientos internacionales precursores de ese “latinismo” es algo que el lector podrá intuir entre líneas.

*Palabras clave: mediterraneísmo, noucentisme, arquitectura, turismo, arqueología*

## 1 1905-1913. LA HISTORIA ANTICUARIA

“También la historia pertenece al que conserva y venera, al que, repleto de confianza y amor, lanza una mirada hacia atrás, al lugar de donde proviene, en donde se ha formado [...]. Así comprende el significado de ese muro, la puerta almenada, el concejo municipal, la fiesta del pueblo como un diario ilustrado de su juventud. [...] Él mira por encima de la vida efímera, curiosa e individual para sentirse dentro del espíritu de la casa, su generación, su ciudad” (Nietzsche 1874: 60-61).

### 1.1 Adolf Schulten, en ausencia del mito

Para iniciar nuestras investigaciones conviene aclarar algunos puntos sobre el origen del interés que Emporion despierta en el proyecto noucentista. En 1905 las excavaciones estaban abandonadas por parte de las autoridades locales (Almagro 1955: 80). Ese mismo año y frente al expolio popular que en los yacimientos se suceden, Manuel Cazorro, conservador del Museo Arqueológico de Girona e informador de la Junta de Museos, invita al arqueólogo alemán Adolf Schulten -junto a Constantin Koenen y Adolf Lammerer- a visitar la ruinas de Emporion.

La respuesta del alemán fue entusiasta. Schulten conocía bien el pasado de la Península. Sus estudios filológicos en las ruinas de Numancia lo habían llevado a visitar España en dos ocasiones entre 1899 y 1902. Pero ahora Schulten, subvencionado por el Kaiser Guillermo II, se convertía en el pionero de las campañas gráficas de Emporion, iniciando en 1907 una de las primeras catas de exploración en la puerta de la muralla romana, mientras Lammerer obtenía el primer plano topográfico minucioso. En la publicación que acompaña dicha empresa (Schulten 1907: I), Schulten muestra la colonia desde su gesto fundacional: la construcción de un límite. En el único apéndice gráfico, hasta un total de 8 imágenes ilustran la muralla del asentamiento romano a través de distintos puntos de vista. Y en su interior, las únicas arquitecturas que emergen como huella del pasado son los enterramientos de la necrópolis del Portitxol (fig. 1).

En ausencia del mito, Emporion significa su legado a través de la trascendencia de lo cotidiano: la muralla, aquella construcción que escindía el mundo entre lo natural y lo artificial, y la tumba, como parte del rito que conecta el mundo racional con la alteridad. Muralla y tumba. Poca cosa más se podía visitar en Emporion en el año 1907. Dos palabras que dan pistas sobre la inoperatividad del discurso que el alemán impone desde una interpretación estrictamente filológica y que sigue las tesis de sus predecesores (Botet y Sisó 1879). Una interpretación que pronto chocaría con los intereses locales por controlar tanto los trabajos arqueológicos que tenían lugar en la colonia, como por el uso ideológico que de éstos se hacía: *“el temor de la intervención extranjera en una empresa tan espiritual [...] incitó a los elementos directivos de la arqueología barcelonesa”* (Almagro 1955: 80). La respuesta catalana no se haría esperar.

## 1.2 El inicio de las excavaciones oficiales.

En el año 1906, parte de las aspiraciones políticas del proyecto del catalanista de Enric Prat de la Riba se concretan. Solidaritat Catalana hace posible el liderazgo de Prat y su acción política. En abril de 1907, Prat es elegido presidente de la Diputación de Barcelona. En junio nace *l'Institut d'Estudis Catalans*, y el 1 de octubre de ese mismo año, la Junta de Museos de Barcelona, órgano de la Diputación y el Ayuntamiento de Barcelona, autoriza el inicio de las excavaciones. En esta reunión, el arquitecto Josep Puig i Cadafalch expone la necesidad de destinar parte de los recursos económicos de la Junta a la compra de los terrenos en los que se encontraban las ruinas, acordando la creación de una comisión formada por el arquitecto junto a Enric Prat de la Riba y Jesús Pinilla (Aquilú 2001: 12). El 20 de marzo de 1908 se hace efectiva la compra, y tan sólo tres días más tarde se inician definitivamente las excavaciones oficiales.

1906 es también el año en el que Eugeni d'Ors, bajo el pseudónimo de Xènius, inicia la publicación de su *Glossari* entre las páginas del diario de la Lliga, *La Veu de Catalunya*. D'Ors había residido largas temporadas en París, donde tuvo la oportunidad de leer de primera mano la obra de Maurice Barrès y Charles Maurras. De ellos llegaría a afirmar:

“Ser francés ya es una distinción. Entiéndase francés legítimo, que haya siempre comulgado en la gran tradición de las adquisiciones nacionales -digno heredero de una cultura por la que pasaron Racine y Le Nôtre-, no francés como los de los crímenes de *Le Journal* o de las ideologías de *La Dépêche*” (D'Ors 1920: 220-221).

La región española que mayor interés suscitó en Maurras fue Cataluña, cuya situación política y cultural identificó con la de su Provenza natal. Si para Maurras Catalunya era un origen, para los catalanes el francés era un espejo en el que confirmar su proyecto intelectual (Vallcorba 1994). Y además, mirar a Francia suponía marcar distancias con Alemania. Recordemos que parte del tono de aquella empresa tan “*espiritual*” llevaría a relegar a Schulten de sus funciones en las excavaciones. Y tan sólo un año más tarde de la primera *Glossa* de Xènius, Joaquim Torres-García tomaba partido de esta misma polémica:

“Convindria, doncs, fugir d'aquest realisme que ofega l'art, d'aquesta buidor de la imatge en brut, d'aquest ideal tant mesquí d'art; i convindria potser més encara tornar a la tradició de l'art propi de les terres mediterrànies; fugir de l'impressionisme francès, del pre-rafaelisme anglès, del simbolisme alemany” (Torres-García 1907).

Clasicismo y voluntad de orden contra las nieblas románticas germanas propias del modernismo y el simbolismo. Oponerse a los movimientos culturales que se sucedían en Europa para reclamar lo genuino y auténtico del espíritu greco-latino encarnado en unas ruinas acabadas de comprar. Era el obispo Josep Torres i Bages quien consideraba al catalanismo como un movimiento antitético del liberalismo, la democracia y el parlamentarismo. Cataluña era una nación esencialmente católica y, frente al mundo

urbano caracterizado por la conflictividad, el materialismo y la democracia, Torres exaltaba el contenido de la vida rural, en cuyo universo simbólico podían desarrollarse con más vigor las virtudes propiamente espirituales (González Cuevas 1998). Y parte de ese simbolismo de lo natural iba a protagonizarlo Emporion.

### 1.3 Primeras excursiones

En julio de 1908, tan sólo tres meses más tarde del inicio de las excavaciones oficiales, se ofertan las primeras visitas turísticas a la playa del Portixol, amparadas por una prosa épica más que por un reclamo turístico real (Red. 1908). Emporion, huérfana de mitos, necesitaba la literatura, y ésta no se haría esperar. El 12 de septiembre de 1908, el periodista y miembro de la Lliga Ferran Agulló -bajo el pseudónimo de POL- publicaba por primera vez entre las páginas de *La Veu de Catalunya* el topónimo *Costa Brava*:

“La segona a l’hora de la posta, com un homenatge a la teva oda de la costa brava, de finalitat pràctica, com totes les teves pensades. Era dalt d’un espadat ferestech, que baixa al mar en terratremol de roques, per etzevares verdes y fonolls d’or; en son cim, unes ruines d’un antich convent li donen tò llegendari; a llevant una esplèndida decoració de caps i roques, puntes i freus, penyalars y cales, fins a les fantàstiques montanyes de Tossa, esborrellades de boscuries, corprenen l’entusiasta admirador de nostra costa” (Agulló 1908).

Naturaleza y ruinas conviven en esta descripción inicial, acuñada por Agulló en uno de los brindis de las nombrosas reuniones que los hombres de la Lliga tenían en *El Paradís*, la casa que Bonaventura Sabater poseía en la playa de Fornells. Un topónimo gestado, supuestamente, desde el azar, pero que necesita de la ruina y el paisaje para legitimar su validez, o en palabras de Nietzsche, “*mirar por encima de la vida efímera, curiosa e individual para sentirse dentro del espíritu de la casa, su generación*” (Nietzsche 1874: 61). Este fue el mecanismo inicial que operó en Emporion: la trascendencia de lo cotidiano a partir de la invención de unos valores de connotación eterna e imperecedera. Que el 25 de octubre de 1909 se descubriera la estatua del dios Asklepi ayudó a consolidar parte de ese mito naciente. Las visitas a las ruinas pronto lo iban a verificar.

El primero en confirmar esta tendencia fue el Centre Excursionista de Barcelona, que organizaba trayectos de fin de semana desde la ciudad condal a bordo del vapor Balear. Un pequeño folleto editado por el Ateneo Enciclopédico Popular ilustra la visita de dos días que tuvo lugar entre el 15 y el 16 de mayo de 1910. El folleto arranca con una descripción de Emporion muy intencionada, recalcando su remoto origen francés: “*Emporion, según creían los mismos griegos, fue fundada por los colonos de Marsella, que eran fóceos ú originarios de una ciudad griega del Asia, llamada Phokea, ó Focea, destruída por los persas y cuyos habitantes tuvieron todos que emigrar*” (Red. 1910a). De hecho, el punto final de la excusión es Port-Vendres y Banyuls-sur-Mer (fig. 2). De nuevo, tender puentes con Francia en la construcción de una nueva identidad nacional, en cuyo proceso la ruina y el monumento jugaran papeles homólogos.

El 7 de julio de 1910 se descubren unos nuevos altares en el recinto griego (Red. 1910b), junto a los restos de la cabeza de Afrodita, que pronto iba a ocupar un lugar privilegiado en el proyecto noucentista. Su retrato encabezaría la portada del famoso *Almanach dels Noucentistes* publicado por Joaquim Horta en 1911. A través de los meses del año acompañados por fragmentos de la *Ilíada* de Homero, el lector recorre las páginas del *Almanach* bajo epígrafes como política, aventuras, viajes, lenguaje, morfología, economía, gloria, ciudad, ritmo, remitiendo al universo simbólico e ideológico del movimiento. En sus páginas finales, los autores que han participado en él dan las gracias a la empresa capitaneada por Horta. El éxito de la misma vuelve a necesitar a Emporion: *“Vagi a la escoberta, la petita testa de Venus trocada a Empuries. Ella és com el símbol de la idealitat nova que ha presidit les nostres pàgines”* (AA.VV. 1911). Un nuevo ideal que encuentra sus formas en la literatura y en las artes plásticas, pero todavía no valida sus contenidos en la arquitectura. Grecia necesitó al templo para ordenar el universo y proponer una alternativa a la vida urbana. Cataluña, concedora de que todo orden se opone a lo irracional del mito, no iba a ser menos.

## 2 1912-1920. LA HISTORIA MONUMENTAL

“Que los grandes momentos en la lucha de los individuos formen una cadena, que en ellos se una la cadena de montañas de la humanidad a través de los milenios, que lo más alto de un momento histórico hace mucho tiempo acontecido siga siendo para mí aún lo más vivo, claro y grande. [...] Justo en esta exigencia de que lo grande deba ser eterno, se desencadena la lucha más terrible, pues todo lo restante que todavía vive dice que no” (Nietzsche 1874: 53-54).

### 2.1 Josep Puig i Cadafalch, ante el templo

La mayoría de los críticos coinciden en que el noucentisme, en ausencia de una propuesta arquitectónica, encuentra su máxima expresión literaria y plástica alrededor de 1912 (Tarrus 2007: 51). Es el mismo año en el que se consiguen documentar -tras los descubrimientos de Asklepi, Afrodita y algunos altares- la presencia de templos en Emporion (Puig i Cadafalch 1912). Tan sólo un año más tarde ven la luz dos textos de capital importancia en el proceso de monumentalización de la ruina: la visita de l'Associació d'Arquitectes de Catalunya, recogida en su *Anuari de l'Associació* (Red. 1913) y la *Guía ilustrada de las ruinas de Emporion y costa brava catalana* de Manuel Cazorro (Cazorro 1913).

En la misma línea, Cazorro se aleja del discurso de Schulten, a favor interpretación monumental del pasado de la neópolis griega: *“Penetremos por esta puerta, por la que indudablemente han pasado tan grandes hombres de la antigüedad, pues por allí entraron Aníbal, los Escipiones, Catón y otros tantos generales romanos, y entremos en el recinto de la antigua ciudad”* (Cazorro 1913: 22). Por otro lado, la descripción del arqueólogo pone en evidencia que Emporion no sólo era clásica: *“Es de advertir, que las excavaciones han puesto al descubierto edificios de distintas épocas, a veces a niveles*

*diferentes y unos encima de otros, cuya disposición desorienta al que por primera vez visita las ruinas*" (Cazurro 1913: 22-23). Sin embargo, y a pesar de esta inicial desorientación, el interés se centra en las ruinas de los templos romanos.

Tan sólo un año más tarde se inician las primeras gestiones de compra de las ruinas del convent *Nostre Senyora de Gràcia* como futuro museo de las excavaciones (Aquilué, Bigarós 2001: 45). El proyecto, obra de Josep Goday, participa de esa amalgama de estilos que aventuraba Cazurro. Una de sus primeras perspectivas del conjunto muestra algunos detalles que no se llegaron a ejecutar, como las gárgolas góticas en la fachada principal o las pérgolas de madera en la parte superior. Collage historicista o bien falsas ruinas en forma de cita. Las obras se inician el 6 de julio de 1914. Cuando el edificio es inaugurado el 17 de julio de 1917, la imagen final a la que remite su arquitectura no supera los límites de la transliteración: arcos de medio punto, ventanas bíforas, torretas medievales o bien pérgolas arcaizantes. ¿Dadas estas circunstancias, hacia dónde debía mirar el futuro de la arquitectura?

## **2.2 Josep Puig i Cadafalch, en presencia de la ciudad**

1914 es un año de cambios orquestados, ya no desde Emporion y sus literaturas, sino desde el seno de l'Associació d'Arquitectes de Catalunya. Es el año en el que se da por acabada la etapa modernista para abrir una de nueva: la noucentista (Granell, Ramón 2012: 58). En la cubierta de su *Anuari*, los números romanos substituyen a las cifras árabes i un capitel dórico al águila modernista. Pero no sólo cambian las formas, sino también los contenidos: la fábrica Casaramona -premio del Ayuntamiento de Barcelona a las obras acabadas en 1911- da paso a la excursión de Puig i Cadafalch a las ruinas de Emporion en las que el arquitecto afirma estar ante "*el núcleo arquitectónico más antic de Catalunya, on per primera vegada florí la civilització en la nostre terra*" (Granell, Ramón 2012: 80). Ese mismo año, tras la creación de la *Mancomunitat de Catalunya*, Eugeni d'Ors alcanza la dirección de l'*Institut d'Estudis Catalans*. Los movimientos eran claros, y el objetivo no era otro que la construcción de una arquitectura de identidad nacional. La enorme columna corintia que presidía unas de las salas del segundo Salón Nacional de Arquitectura de Barcelona en 1916 no daba pie a dudas. El futuro de la ciudad será clásico o no será. Y en el salón, la sección de grupos se encabezaba con los trabajos arqueológicos, de restauración y monografías (Red. 1916a).

Y frente al programa oficial, el progreso y la modernidad se presentan como los restos invisibles de una colisión. Hay que buscarlos entre líneas, ocultos en el interior de la arquitectura. Sin ir más lejos, el único apunte novedoso que la guía de Cazurro introduce en 1913 se encuentra en la publicidad y en sus eslogans gráficos: espaciosa y ventiladas habitaciones, luz eléctrica, garage para automóviles, etc. La vida se abre paso ante historia. Y es lejos del monumento y la ruina que encontramos sus testimonios.

### 3 1921-1929. ARQUITECTURAS

Mientras desde la ciudad se orquetaba un proyecto basado en la monumentalización de los valores clásicos, en la costa se libraba la batalla por lo arcaización de la ruina como mecanismo de sublimación del paisaje. Ambas, monumento y ruina, se ofrecían en unidad indisoluble, como los dos tiempos de un mismo proceso, presente y pasado de una construcción, y en la que el futuro se intuye, como ya hemos aventurado, en forma de colisión. Testigos de esta colisión son las arquitecturas costeras edificadas entre 1921 y 1929 y las guías turísticas editadas entre 1925 y 1929. Empecemos por las primeras.

#### 3.1 Lo nuevo y lo viejo, o la arquitectura de los fragmentos

En los años veinte, la costa catalana acoge dos de las obras arquitectónicas más importantes del noucentisme: Santa Clotilde y Senya Blanca. Esta última, obra de Rafael Masó en 1923 por encargo del empresario gironí Josep Ensesa i Gubert, se situa en la población costera de s'Agaró. La propuesta de Masó, la primera de una serie de intervenciones posteriores como las de Francesc Folguera (1935) y Adolf Florensa (1960), presenta la arquitectura desde una voluntad de retorno a lo popular a través de la acumulación de elementos supuestamente autóctonos: arcos, cornisas, bóvedas, porches, entrebogados, chimeneas, contrafuertes, torres, torres, pérgolas, etc., e insistiendo en técnicas populares de producción que se presentan como la antítesis de los nuevos sistemas de producción del mundo de la máquina (fig. 3). De esta manera, esgrafiados, cerámicas o forjas conviven con fragmentos de ruinas arqueológicas como puertas, capiteles, ventanas o columnas, aventurando un intento fallido de devolver desde lo artesanal esa pérdida de aura que el falso histórico es incapaz de recuperar. Masó reconoció en más de una ocasión (Tarrús, Comadira, 2007: 118) haberse inspirado en la arquitectura norteamericana de los años veinte de California (Saats 1929), unos modelos que servirán al arquitecto José M. Sostres para mirar hacia atrás en un juicio crítico de responsabilidades sobre lo acontecido en la costa catalana en los años sesenta: *"Deixant de banda el significat que aquell luxós conjunt pogués tenir com a expressió d'uns anys d'eufòria [...] cal comparar-lo per a arribar a una justa apreciació crítica, a la Vanity-Fair dels nostres passeigs marítims contemporanis"* (Sostres 1964: 21). Una banalidad que ya incluía en su origen ese reflejo ensimismado de la historia que escapa de la crítica para acudir, como ya hemos visto, a esquemas operativos basados en lo anticuario.

Y mientras en s'Agaró la ruina se tipificaba a través de lo popular y artesanal, en los jardines de Santa Clotilde la historia hacía uso del monumento. La obra, un encargo de Raül Roviralta a Domènec Carles, incluía la intervención paisajística de inspiración italiana del arquitecto Nicolau Rubió i Tudurí. Las guías turísticas del momento relatan ese choque frontal entre la historia y la vida:

"Cruzábamos ya por la avenida de los tilos y, al penetrar en el sencillo pero confortable edificio de estilo catalán italianizado, con un interesante pórtico y ventanales góticos, nos enteramos de que se posee ya en este lugar agua corriente y electricidad y que muy pronto se instalará teléfono, demostrando todo ello que no se ha olvidado ningún detalle para hacer agradable aquí la estancia" (Red. 1925a:73).

Años más tarde, Carles Soldevila le dedicaría unas páginas en su revista *d'Ací d'Allà*, insistiendo en la colisión entre lo antiguo y lo nuevo como motor de un nuevo género: *"L'antic i el modern, l'indígena i el forà, hi han estat barrejats amb una llibertat completa, sense caure mai en solucions gènere-museu o gènere drapaire"* (Red. 1934a). E irremediablemente, la crónica de

Soldevila acaba conduciendo al lector hacia una crítica de gusto dictada, de nuevo, desde Francia: *"Hi sentiü aquella mena de serenitat que produeixen les solucions corbusieristes, sense la gelor de la clínica que sol acompanyar-les"* (Red. 1934a). Si Maurras abrió paso, Le Corbusier ejecutó sus ideas. Que la historia necesitara del progreso ya constituía en sí una contradicción nunca contemplada en el proyecto noucentista. Y Cataluña volvía a ser reflejo de ello.

### 3.2 Primer manifiesto de modernidad: los álbums-guías para el turismo

El ideal de modernidad reaccionaria dictada desde *l'Esprit Nouveau* (1920-1925) encuentra su eco en las primeras guías turísticas para una recién nacida industria del turismo. La edición del *Ateneu Empordanès* de Barcelona merece nuestra atención. Su prólogo narrativo se presenta como una exaltación del paisaje desde su valor patrimonial y cultural: *"Con más amor que saber, acaso, venimos hoy con la presente edición a mostrar orgullosamente al turismo mundial algo de nuestro modesto pero encantador patrimonio, y al propio tiempo invitamos cordialmente a visitarnos a la colectividad deseosa de conocer mundo. [...] Hijos del Ampurdán, hijos del mar azul y de la montaña aireada por la tramontana"* (Red. 1925a: 5). Una exaltación de los valores naturales que comprende la necesidad de medir su alcance con el progreso de Francia:

"Infinitas veces hemos oído alabar las costas de la vecina Francia como las que más atractivos y variedades ofrecen al turismo mundial [...]. Esa comodidad y ese confort que exige el mundo turista cosmopolita y que significa la posesión de una correcta red ferroviaria, de grandes carreteras para el automovilismo, de estratégicos miradores, de magníficos hoteles y de suntuosos casinos. De todo esto fueron dotadas las playas de Europa" (Red. 1925a: 6-7).

La Costa Brava reclama carreteras, trenes, miradores, hoteles y casinos, aventurando la inminente y necesaria transformación del litoral: *"Es indudable, pues, que se aproxima el momento de una transformación total de nuestras costas [...] dando un carácter de convivencia general a los múltiples chalets que permanecen hoy aislados y que estarán luego unidos por un inmenso boulevard"* (Red. 1925a: 7). Un boulevard que debía unir todas las poblaciones de la Costa Brava así como sus equipamientos: los baños de mar en Santa Cristina y San Telmo, el proyecto de urbanización de Nicolau Rubió i Tudurí en Lloret de Mar para el Dr. Roviralta, la nueva urbanización de s'Agaró de Rafael Masó, la línea de Ferrocarril de San Feliu de Guíxols a Girona y de Palamós a Girona, hoteles como La Marina en San Feliu, el Trias de Palamós, el Empuries, el Vilà de Rosas, el Miramar de Cadaqués, o bien el último hotel del álbum-guía, el Gran Hotel Café Congesta propiedad de Jorge Ginesta.

Y junto a la arquitectura su publicidad, el lugar donde la modernidad no encontraba ningún tipo de resistencia. Son anuncios dedicados a la industria del transporte (automóviles, motores de embarcaciones, garajes, centros de repostaje, talleres mecánicos, agencias de transportes y servicios de Omnibus, etc.), la construcción (ASLAND o Manuel Blasi) y la banca (Banc de Palafruguell, Banca Arnús, Banc de Figures y Banca Marsans). Los mecanismos productivos del capital quedan así enunciados en términos teóricos, y el turismo se ofrece como ese mercado que pretende encontrar la redención en el paisaje, la naturaleza y la ruina. Junto a esta antinomia, arquitectura historicista y máquina resuelven sus tensiones gracias a la cuidada estética de *l'Esprit Nouveau* (fig. 4): fotografías de hoteles como La Marina aparecen junto a automóviles en primer plano o bien visiones interiores de galerías-terrace sobre el mar en San Telmo como si de paquebotes se tratasen (Red. 1925a: 59,68).

Con estos antecedentes, llama la atención que el prólogo inicial de la guía concluya desde el



escenario ficticio de una consumación que necesita sin embargo volver su rostro al Mediterráneo:

“Y cuando esto llegue, en las claras mañana veraniegas, será dulce oír el ritmo de las olas besando amorosas, unas veces, los babilónicos jardines, otras alzándose majestuosamente soberbias, pero siempre siguiendo un ritmo invisible” (Red. 1925: 7).

#### 4 CONCLUSION

La imposibilidad de la historia crítica en el proyecto noucentista arroja al monumento y la ruina a su inexorable condición perecedera ante el progreso. A pesar de ello, la labor emprendida desde Emporion fue negar esa realidad. Tafuri ya nos advirtió: la ideología es un recurso al que acuden las élites para imponer su programa. Su realidad. La misma que Josep Pla, el poeta de la Costa Brava, creía reconocer en Maurras:

“És inútil de dissimular-ho. A totes les persones de la nostre generació, *l'Action Française* en ha fet, un dia o un altre, la més gran impressió. Maurras ens ha ensenyat moltes coses. Ens ha ensenyat els principis de la crítica, ens ha donat una visió de la realitat que ens sembla molt més acostada a la veritat que totes les descripcions universitàries i falsament intel·lectuals que circulen per ací i allà” (Pla 1929).

#### Bibliografía

Aquilué, X. (2001). Josep Puig i Cadafalch i l'inici de les excavacions institucionals d'Empúries. *Josep Puig i Cadafalch, Empúries i l'Escala*. Girona, Ajuntament de l'Escala i Museu d'Arqueologia de Catalunya-Empúries, 12-18.

AA.VV. (1911). *Almanach dels Noucentistes*. Barcelona, Taller Joaquim Horta.

Almagro, M. (1955). “Gerona en la historia de las excavaciones de Emporion”. *Revista de Girona*, 1, 75-82.

Agulló, F. (1908). Al dia: per la Costa Brava. *La Veu de Catalunya*, 3.375, 1.

Agulló, F. (1913). Al dia: la mar mandrosa. *La Veu de Catalunya*, 5.149, 1.

Agulló, F. (1919). Al dia: de l'estiu que fina. *La Veu de Catalunya*, 7.349, 6.

Botet y Sisó, J. (1879). *Nota histórica y arqueológica de la antigua ciudad de Emporion*. Madrid, Real Academia de Historia.

Cazurro, M. (1913). *Guía ilustrada de las ruinas de Emporion y costa brava catalana*. La Escala (Girona), editada e ilustrada por José Esquirol.

D'Ors, E. (1920). *Glosas (1906-1917)*. Madrid, Editorial Calleja.

Granell, E., Ramón, T. (2012). *Col·legi d'Arquitectes de Catalunya, 1874-1962*. Barcelona, Col·legi d'Arquitectes de Catalunya.

González Cuevas, P.C. (1994). Charles Maurras y Espanya. *Hispania*, 188, 993-1040.

González Cuevas, P.C. (1998). Charles Maurras en Catalunya. *Boletín de la Real Academia de la Historia*, CXCIV, 309-362.

Nietzsche, F. (1874). *Vom Nutzen un Nachteil der Historie für das Leben*. Edición consultada (2003): *Sobre la utilidad y el prejuicio de la historia para la vida*. Madrid, Biblioteca Nueva.

Pla, J. (1929). *La Veu de Catalunya*, 10.363, 5.

Puig i Cadafalch, J. (1912). Els Temples d'Empuries. *Anuari de l'Institut d'Estudis Catalans*, 1911-1912.

Red. (1908). *Il·lustració catalana, revista setmanal il·lustrada*, 268, 512-513.

Red. (1910a). *Excursión marítima a la Escala y Port. Pendres: con vistas a Emporion y Banyuls sur Mer*. Barcelona, Ateneo Enciclopédico Popular.

Red. (1910b). Pàgina artística de La Veu, excavacions i troballes. *La Veu de Catalunya*, 4.012, 3.

Red. (1913). Crónica i notes breus d'arquitectura. La excursió a Empuries. *Anuario de la Asociación de Arquitectos de Cataluña*, 129-130.

Red. (1918). *Heraldo Deportivo de Madrid*, 120, 287.

Red. (1925a). *La Costa Brava: álbum-guía*. Barcelona, Ateneu Empordanés.

Red. (1925b). Les noces de la roca y el mar, *D'ací d'allà*, 93, 280-281.

Red. (1928a). Una casa vora el mar. Santa Clotilde. *D'Ací d'Allà*, vol. XXII, 176, 4-13.

Red. (1928b). Elogi del Port de la Selva. *D'ací d'allà*, 122, 38-39.

Roisin, L. (1930). *Emporion: recuerdo de las excavaciones practicadas por la M. Iltre. Junta de Museos de Barcelona*. Barcelona, L. Roisin fotografia Barcelona.

Saats, P.L. (1929). *Californian Architecture in Santa Barbara*. New York: Architectural Book Publishing Company.

Schulten, A. (1907). *Emporion: eine Griechenstadt am iberischen Strande*. Leipzig, Druck und Verlag von B. G. Teubner.

Sostres, J. M. (1964). El contorn noucentista en l'obra de Rafael Masó. *Serra d'Or*, 8, 19-21.

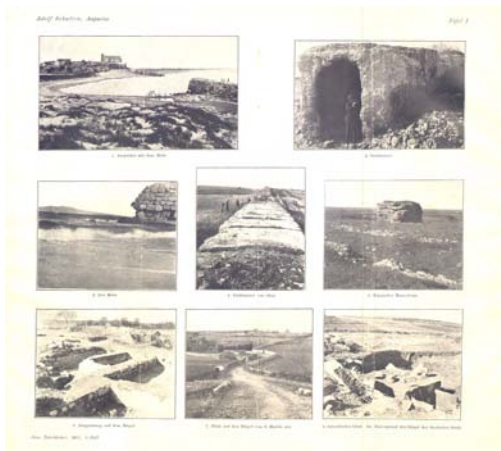
Solé de Sojo, V. (1929). *La Costa Brava*. Biblioteca de Turismo de la Sociedad de Atracción de Forasteros de Barcelona, vol. XVI. Barcelona, Librería Francisco Puig.

Tarrús, J., Comadira, N. (2007). *Rafael Masó. Arquitecte Noucentista*. Girona, Col·legi d'Arquitectes de Catalunya, Demarcació de Girona.

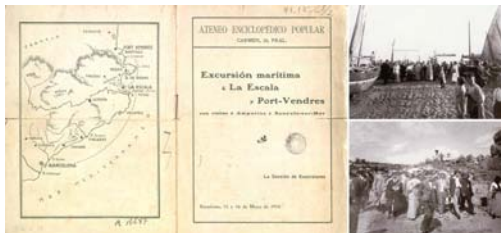
Torres-García, J. (1907). La nostra ordinació i el nostre camí, *Empori*, 4.

Ucelay Da Cal, E. (2003). *El imperialismo catalán. Prat de la Riba, Cambó, d'Ors y la conquista moral de España*. Barcelona, Edhasa, 425-430.

Vallcorba, J. (1982). La influència de Charles Maurras a Catalunya. *El País*, 25 desembre.



Adolf Schulten, Emporion: eine Griechenstadt am iberischen Strande (1907)



Izquierda: Ateneo Enciclopédico Popular, Excursión marítima a La Escala y Port-Vendres (1910); derecha: miembros del Ateneo Enciclopédico Popular visitando las excavaciones de Emporion (1910)



Rafael Masó, La Senya Blanca, S'Agaró (1923)



La Costa Brava: álbun-guía. Barcelona, Ateneu Empordanés (1925)



# La “utopía” del fin de semana

## Dos iniciativas pioneras en el Madrid de los años 30

Salvador Guerrero, Universidad de Alicante  
María Cristina García González, Universidad de Alicante

### Abstract

This communication introduces two pioneering initiatives in the field of urban planning and housing in the Madrid of the 30s in the context of the new paradigm of tourism and leisure weekend. The first proposal is Camorritos colony, located in the Sierra of Guadarrama, the second one refers to the Ciudad Fin de Semana (Weekend Town), designed by the architect Rafael Hidalgo Caviedes near the Alameda de Osuna. Both initiatives were designed to meet the wishes of an emerging middle class that needed to occupy the leisure hours of the weekend, conceived as new social conquest of new vital parameters of the inhabitants of large cities.

Keywords: *Madrid, Ciudad Fin de Semana, Camorritos, urbanism, architecture, weekend*

### Resumen

Esta comunicación analiza dos iniciativas pioneras en el ámbito del urbanismo y de la vivienda en el Madrid de los años 30 surgidas del nuevo paradigma del turismo y del ocio de fin de semana. La primera corresponde a la colonia de Camorritos, localizada en un singular enclave geográfico de la sierra de Guadarrama; la segunda hace referencia a la Ciudad Fin de Semana, proyectada por el arquitecto Rafael Hidalgo de Caviedes en las inmediaciones de la Alameda de Osuna. Ambas iniciativas estaban destinadas a satisfacer los deseos de una incipiente clase media que necesitaba ocupar las horas de ocio del fin de semana como nueva conquista social surgida de los nuevos parámetros vitales de los habitantes de las grandes ciudades.

Palabras clave: *Madrid, Ciudad Fin de Semana, Camorritos, urbanismo, arquitectura, fin de semana*

## 1 OCIO Y FIN DE SEMANA EN LA ESPAÑA DE LOS AÑOS 30

A finales de los años veinte y primeros treinta del pasado siglo XX se esbozó por primera vez en España el concepto de ocio de fin de semana, en un marco de referencia más amplio como fue el de la organización del ocio y el tiempo libre de las masas, uno de los nuevos retos sociales al que se enfrentaron en el periodo de entreguerras tanto los gobiernos de los países más avanzados como la propia sociedad civil. Desde los *loisirs* franceses a la Opera Nazionale del Dopolavoro de la Italia fascista, los principales países europeos trabajaron en diferentes iniciativas por organizar el ocio de las masas. Ya fuera desde la iniciativa privada a través de las Sociedades de Excursiones y los Clubes de Alpinismo a las Sociedades de Fomento del Turismo y los Sindicatos de Iniciativas Turísticas, pasando por organismos oficiales como la Comisaría Regia de Turismo y de la Cultura Artística y Popular y el Patronato Nacional de Turismo, fueron muchas las iniciativas, públicas y privadas, que plantearon en España el tema del turismo y el ocio de la población durante aquellos años.

La organización del ocio y del descanso de los habitantes de las ciudades durante el fin de semana o los periodos vacacionales se convirtió en un motivo de reflexión y debate al que no fueron ajenos los arquitectos y los urbanistas españoles más involucrados con los nuevos cambios sociales. De hecho, algunas de las iniciativas conceptualmente más avanzadas vinieron de la mano del Grupo de Arquitectos y Técnicos para el Progreso de la Arquitectura Contemporánea (GATEPAC) (Sambricio, 2004: 279-288). Así, a los miembros del Grupo Centro debemos la propuesta de crear un conjunto de piscinas, baños populares y zonas para la práctica de deportes en las márgenes del río Jarama, en una novedosa propuesta que proponía una nueva zona de ocio dentro de un marco de referencia territorial de ámbito regional. Desde Barcelona, en 1933, los componentes del Grupo Este propusieron, con un planteamiento bien distinto al del grupo madrileño, la llamada Ciutat de Repós i de Vacances, localizada en las playas aún vírgenes de Castelldefells, que contaba con un generoso programa que incluía diferentes áreas o zonas de baños, para fin de semana (con casetas desmontables para alquilar), residencial (hoteles, viviendas y colonias escolares), para curas de reposo en sanatorios, además de una zona de pequeñas parcelas de huerta para los usuarios de este ambicioso proyecto, que pertenecían al proletariado urbano de Barcelona.

Frente a la fortuna crítica de ambas propuestas, esta comunicación analiza otras dos iniciativas pioneras surgidas en el Madrid de los años 30 en el ámbito del urbanismo y de la vivienda respecto del nuevo paradigma del turismo y del ocio de fin de semana que han sido, por el contrario, desatendidas por la historiografía de la arquitectura española. La primera hace referencia a la colonia de Camorritos, localizada en un singular enclave geográfico de la sierra de Guadarrama; la segunda corresponde a la Ciudad Fin de Semana, proyectada por el arquitecto Rafael Hidalgo de Caviedes en las inmediaciones de la Alameda de Osuna. Ambas estaban destinadas a satisfacer los deseos de una



incipiente clase media burguesa que necesitaba ocupar las horas de ocio del fin de semana como nueva conquista social surgida de los nuevos parámetros vitales de los habitantes de las grandes ciudades.

Las dos seguían parámetros de referencia procedentes de modelos centroeuropeos, fundamentalmente alemanes y suizos, aunque también italianos en el caso de la Ciudad Fin de Semana, adaptados a la particular cultura madrileña. La primera, que surgió gracias al desarrollo del ferrocarril, supo canalizar una larga tradición cultural de relación con la sierra de Guadarrama, a la que tan afín era la burguesía liberal madrileña, su principal destinataria, estrechamente ligada a la Institución Libre de Enseñanza desde sus inicios. La segunda fue, en su tentativa por construir una colonia de viviendas racionalistas destinadas al ocio de fin de semana en la periferia de Madrid, un proyecto fracasado respecto de su propósito inicial, a pesar de estar vinculada en su origen a una infraestructura viaria y a un gran parque periurbano.

## **2 CAMORRITOS: UNA ELITISTA COLONIA EN LA SIERRA DE GUADARRAMA**

Del paradigma representado por la sierra de Guadarrama en el horizonte intelectual de la Institución Libre de Enseñanza da cuenta la temprana fecha de 1883, en la que tuvo lugar la primera excursión conocida a la sierra de Guadarrama por parte de Francisco Giner de los Ríos y los suyos (Martínez de Pisón, 1998). También responde a estos intereses el artículo de Giner titulado “Paisaje”, publicado por primera vez en la revista *La Ilustración Artística* en 1886, de enorme trascendencia tanto desde el punto de vista pedagógico, como científico, en tanto que con su escritura Giner propuso una innovadora lectura del paisaje donde quedaron definidos de forma propositiva los saberes, los métodos y las actitudes que confluían en torno al paisaje como nuevo ámbito disciplinar. Por otra parte, sobre estas ideas descansaron algunas de las bases que propiciaron las primeras políticas de conservación de la naturaleza en España.

Esta prolongada actividad excursionista al Guadarrama se vio favorecida años más tarde por la construcción en 1911 de una casita, a modo de refugio, en el paraje del Ventorrillo, próximo al puerto de Navacerrada y no muy lejos de Camorritos, donde Francisco Giner de los Ríos preparó algunos de sus textos fundamentales. Así, la estrecha y singularísima vinculación de Giner con la sierra madrileña justificó que el escritor mexicano Alfonso Reyes lo llamara «inventor del Guadarrama»; y que Antonio Machado, en la elegía que escribió al maestro tras su muerte, pidiera que llevaran su cuerpo al Guadarrama, allí donde Giner soñaba un nuevo florecer de España (Casado de Otaola, 2010).

Estas coordenadas de descubrimiento y disfrute científico, artístico, cultural y deportivo de la sierra de Guadarrama, de raigambre romántica, a las que habría que añadir las propiciadas por el trabajo de los científicos agrupados en la Sociedad para el Estudio del Guadarrama; por la obra de pintores paisajistas como Carlos de Haes, Aureliano de

Beruete, Jaime Morera y otros; por las iniciativas de Constancio Bernaldo de Quirós y el grupo de Peñalara; por las investigaciones llevadas a cabo en la Estación de Biología Alpina por la Junta para Ampliación de Estudios; por los fundadores del Club Alpino Español, entre otras, están en la perspectiva de quienes promovieron la colonia de Camorritos como un lugar de búsqueda del *otium cun dignitae* en completo contacto con la naturaleza.

La colonia de Camorritosse encuentra localizada en pleno corazón de la sierra de Guadarrama, al noroeste del núcleo urbano de la localidad madrileña de Cercedilla, a una altitud aproximada de 1400 metros sobre el nivel del mar, sobre un collado orientado al sur de una de las primeras estribaciones del macizo de los Siete Picos. Su construcción comenzó en el año 1923, sobre una cesión temporal de monte público vinculada a la nueva línea férrea que iba de Cercedilla a Navacerrada, que fue inaugurada por el rey Alfonso XIII e impulsada por la Sociedad del Ferrocarril Eléctrico del Guadarrama. Urbanísticamente hablando se organiza en torno a un apeadero ferroviario, inicialmente un simple cobertizo de madera y convertido años más tarde en otro permanente, quedando dividida la colonia en dos zonas claramente diferenciadas por la vía férrea. La zona situada al norte del ferrocarril presenta una disposición urbana organizada en dos calles principales de las que parten diferentes vías transversales que siguen las curvas de nivel y que acaban en fondo de saco. La zona situada al sur se organiza en torno a una vía principal, la calle de Majavilán, que marca la cuerda del terreno y divide en dos una serie de calles de trazado curvo enlazadas unas con otras.

Estaba previsto que la colonia llegara a alcanzar un número significativo de casas de campo, que serían construidas “según planos modernos”, con “excelentes condiciones higiénicas” y un “jardín en medio del bosque”. La colonia pronto comenzó a tener éxito entre los miembros del Club Alpino Español y personas próximas a la Institución Libre de Enseñanza, que junto con los miembros de la Real Sociedad Española de Alpinismo Peñalara, habían sido los principales impulsores del descubrimiento de la sierra de Guadarrama.

El promotor y principal impulsor de la colonia de Camorritos fue el ingeniero de caminos José de Aguinaga Keller (1883-1971), miembro junto a su padre, el también ingeniero de caminos Ramón de Aguinaga Arrechea, del Sindicato de Iniciativas del Guadarrama, entidad promotora del ferrocarril eléctrico del Guadarrama, y titular de la Dirección General de Ferrocarriles en los años cincuenta. Aguinaga fue también socio fundador del Club Alpino Español, un club de esquí y montaña fundado en 1908 por el alpinista Manuel González de Amezúa para fomentar la práctica del esquí alpino, deporte iniciado unos años antes en los Alpes suizos.

De su autoría conocemos varios artículos publicados en la *Revista de Obras Públicas* a propósito de estos intereses, como el titulado “La red de ferrocarriles españoles, vista a través del ferrocarril eléctrico del Guadarrama”, publicado en 1926, o el titulado

“Reflexiones sugeridas por un viaje a Suiza. La red de ferrocarriles de montaña del Guadarrama es del mayor interés económico nacional, por lo que debe completarse inmediatamente”, publicado en 1948, donde reclamaba a través del impulso del ferrocarril hacer de Madrid un centro internacional de excursiones de montaña y deportes de nieve como lo era el país helvético.

De hecho, el proyecto de la línea férrea estuvo movido tanto por el interés en fomentar entre la población madrileña el turismo y los deportes de montaña, principalmente el esquí alpino, como por el negocio urbanizador. Contaba con siete estaciones: Cercedilla, situada dentro de la del ferrocarril del Norte, Las Heras, Camorritos, Siete Picos, Collado Albo, Peña Hueca y Puerto de Navacerrada. No obstante, el proyecto era más ambicioso y pretendía completar la comunicación férrea con El Paular, La Granja y El Escorial, “lo que con la construcción de hoteles, campos de recreo, etc., haría de este bellísimo paraje una ciudad campestre tan necesaria a la vida de la inmensa mayoría de los habitantes de la Corte” (*Revista de Obras Públicas*, 1923, 71: 116).

Por otra parte, “Una ciudad alpina en la Sierra de Guadarrama” es el título de un artículo escrito por el ingeniero de caminos José de Buenaga y publicado también en la *Revista de Obras Públicas* en 1935, que conviene traer a colación al hilo de esta historia de la colonia de Camorritos. Dice así su autor:

“La profunda transformación operada en la vida y en las costumbres de la población madrileña en el transcurso de los últimos treinta años culmina, como uno de los aspectos más destacados de esa evolución, en el convencimiento, verdaderamente instintivo que ha ganado el ánimo de este pueblo de que la naturaleza ha puesto, como uno de los más preciados dones con que ha sido tan pródiga para la capital de España, un lugar inmediato a ella, un venero de oxigenación, salud y vida, como es la sierra de Guadarrama” (Buenaga, 1935: 120).

En la sierra de Guadarrama, la localidad de Cercedilla, a la que pertenece la colonia de Camorritos, había sido un tradicional lugar de veraneo entre la población madrileña (Perinat y Ramón, 1934). El premio Nobel de Medicina Santiago Ramón y Cajal, presidente de la Junta para Ampliación de Estudios e Investigaciones Científicas a partir de su creación en 1907, o el pintor Joaquín Sorolla, ambos muy próximos a los institucionistas, estaban entre los veraneantes más asiduos de la localidad, que desde finales del siglo XIX había visto levantar numerosas hotelitos de veraneo. Sin embargo, la colonia de Camorritos proponía un mayor contacto con el medio natural que el que ofrecían las villas más próximas al núcleo urbano de Cercedilla. Al mismo tiempo, planteaba una serie de mejoras respecto a otros lugares próximos como el Ventorrillo o el puerto de Navacerrada, ya que estaba mejor comunicada y disfrutaba de unas mejores condiciones climatológicas durante todo el año.

Uno de los pioneros de Camorritos fue el neurólogo y psiquiatra Gonzalo R. Lafora, un

destacado científico que alcanzó fama internacional por sus innovadoras investigaciones sobre la mente humana. Fue discípulo de Ramón y Cajal, colaboró con el doctor Alzheimer en Alemania y tuvo una estrecha relación con Miguel de Unamuno, Antonio Machado, Federico García Lorca, Juan Ramón Jiménez y José Ortega y Gasset, además de otras personalidades de la época. Allí construyó una casa de fin de semana en 1928, proyectada por el arquitecto Juan de Zavala, situada en una extensa finca que contaba con una variada vegetación autóctona formada por bosques de pinos, robles, castaños, chopos y otras especies características de la sierra de Guadarrama, con el propósito de buscar un estrecho contacto con la naturaleza y en la que sistemáticamente pasaba sus fines de semana entregado a la pintura y la lectura de la obra de Virgilio, según su propio testimonio. La arquitectura de la casa es la típica de la sierra de Madrid con gruesos muros de piedra, cubierta de teja roja y ventanas de tipo inglés, que ha conservado todo su sabor con una decoración de época y parte de la biblioteca personal de su propietario.

Entre los muchos arquitectos que trabajaron en Camorritos hay que señalar en un primer lugar a José María Rivas Eulate, miembro junto con Rafael Bergamín, Carlos Arniches, Martín Domínguez Luis Blanco Soler, Enrique Colás, Casto Fernández-Shaw, Santiago Esteban de la Mora y Luis Lacasa, entre otros, de la madrileña generación del 25. Rivas Eulate levantó en Camorritos al menos doce viviendas de montaña, desde el hotel del señor Araoz, proyectado en colaboración con Juan de Zavala en 1927, y los hoteles de los señores Ortiz y Gancedo, de 1930 y 1931 respectivamente, a otras muchas casas levantadas ya en la posguerra, cuando la colonia de Camorritos terminó por consolidarse como destino de fin de semana de una determinada burguesía ilustrada madrileña. Fue entonces cuando se construyó en la colonia el apeadero definitivo, hacia 1944, y la capilla religiosa. Después de 1939 Rivas Eulate diseñó los hotelitos de los señores Arquer y López Bosch, finalizados hacia 1947; el del señor Castells, diseñado ese mismo año; el de don José Valentí de Dorda, también de 1947; el de Roda Hezode, de 1948; o el suyo propio.

Otros arquitectos destacados que construyeron en la colonia de Camorritos fueron José Luis Durán de Cottes y Luis Gutiérrez Soto. El primero realizó cuatro viviendas, entre ellas, una casa-refugio de planta octogonal para su propio uso personal, a modo de cabaña primitiva, finalizada en 1947; el hotel para el ingeniero Francisco Benito Delgado, propietario de una de las fábricas de material eléctrico más importantes de aquellos años y reconocido especialista en electrotecnia e iluminación, que contó con la colaboración en la decoración de la casona del escultor Ángel Ferrant, el pintor Francisco Galicia o el mueblista Onrubia; y el hotel Las Torres, construido entre 1946 y 1948, con sus características tres torres forradas de madera y rematadas por agudos chapiteles de pizarra. El segundo construyó el hotel Alcor, proyectado para el promotor de la colonia en 1945, situado en una localización próxima a su entrada, donde el arquitecto resuelve con su habitual maestría un complejo programa funcional de vivienda de campo burguesa. A esta nómina hay que sumar los nombres de Antonio Muñoz Salvador, José

Luis Subirana, Juan Fernández-Yañez Ozores, Enrique López Izquierdo, etc. que junto con los anteriores construyeron unas cuarenta casas en total. Finalmente, el arquitecto Fernando Higuera construyó en los años sesenta una vivienda para el artista canario César Manrique, culminando la brillante nómina de arquitectos presentes en esta elitista colonia de la sierra de Guadarrama.

### **3 LA CIUDAD FIN DE SEMANA: DESCANSO Y TIEMPO LIBRE DE LA CLASE MEDIA EN LA PERIFERIA METROPOLITANA DE MADRID**

La Ciudad Fin de Semana corresponde a una iniciativa promovida en Madrid en torno a 1933 para construir una colonia de viviendas unifamiliares destinadas a segunda residencia “entre los kilómetros 9 y 16 de la carretera de Aragón”, tal y como figuraba en la publicidad aparecida en la prensa de la época. Su promotor fue Joaquín del Soto Hidalgo, miembro de la Cámara de Ingenieros de Francia y fundador de la Academia Técnica Soto Hidalgo, además de autor de numerosas publicaciones sobre topografía, delineación e ingeniería y del que sabemos igualmente que ocupó la presidencia de la Federación de Ingenieros Diplomados en los años cincuenta. Fue proyectada por el arquitecto Rafael Hidalgo de Caviedes, hijo del pintor homónimo y hermano del notable muralista Hipólito Hidalgo de Caviedes.

Para dar a conocer la Ciudad Fin de Semana el promotor y el arquitecto abordaron la publicación de una revista titulada *La Ciudad y la Casa Fin de Semana*, de la que se editaron cinco números entre los meses de diciembre de 1933 y mayo-junio de 1934, como principal medio de difusión y propaganda del proyecto entre sus posibles destinatarios: “las clases técnicas en general”, “los comerciantes y los industriales”, “los deportistas”, “la clase media” y “la mujer”, como puede leerse en el primer número de la revista.

“Que cada madrileño pueda ser propietario de una zona campestre donde pueda entregarse al solaz y al descanso” (*La Ciudad y la Casa Fin de Semana*, 1, 1933) era la razón principal que justificaba la creación de una Ciudad Fin de Semana en Madrid, donde “a medida que la planta del progreso marca su huella en el camino de la civilización, el hombre ve más patentizada la necesidad del descanso en lugares apacibles y a cielo descubierto, propicios al desarrollo del ejercicio físico, y sobre todo esto se manifiesta más en el paréntesis que abre para el descanso la tarde del sábado y cierra la mañana del lunes” (*La Ciudad y la Casa Fin de Semana*, 1, 1933). Para sus promotores la sierra de Guadarrama no estaba al alcance de todos los madrileños, en tanto que para llegar a ella era necesario valerse de algún medio de transporte como el ferrocarril, el autobús o el automóvil. Entre los diferentes equipamientos anunciados para la Ciudad Fin de Semana estaban playas artificiales, plaza de toros, restaurantes, lugares para verbenas, fiestas y bailes, y una verdadera ciudad del deporte con pista para automóviles, motociclismo y ciclismo, aviación, estadios deportivos con campos de tenis y balompié, natación, etc.

La revista *La Ciudad y la Casa Fin de Semana* difundió a lo largo de sus páginas diferentes modelos de casa de fin de semana, según proyecto del arquitecto promotor de la nueva colonia, Rafael Hidalgo de Caviedes, a los que se unían otros de Alberto López de Asiaín y de algunos arquitectos foráneos, como, por ejemplo, una casa de fin de semana en los alrededores de Berlín del arquitecto alemán Fritz Glantz, otras de los también arquitectos alemanes Hellmut Weber y Roderick Fick y varias de los arquitectos italianos Enrico A. Griffini, del que la revista publicó dos proyectos de casas de fin de semana, y Gino Pollini. También se publicaron una casa de fin de semana de Kozma Lajos, arquitecto de procedencia húngara referido en la revista como Ludwig Kozma, otra de Robert Beck, incluso un proyecto del arquitecto chileno, discípulo de Theo van Doesburg y Georges Vantongerloo en París, Roberto Dávila Carson.

Otros temas tratados en la revista fueron los del diseño de mobiliario y los de jardinería, floricultura y arboricultura, anticipando todas las cuestiones del bricolage doméstico, tan característico de la vida de las segundas residencias. Reportajes sobre la Alameda de Osuna, el pueblo de Barajas y una constante reivindicación en todos los números editados de la revista de una Exposición Internacional para Madrid a celebrar en el año 1941, completan los contenidos, que incluían publicidad técnica asociada al mundo de la construcción.

Uno de los primeros habitantes de la Ciudad Fin de Semana fue el pintor Rafael Hidalgo de Caviedes, subdirector del Museo de Arte Moderno y padre del arquitecto promotor de la colonia, que construyó allí su casa estudio. Su nieto nos ha dejado un testimonio del verano de 1934, que nos da las claves de la atmósfera vivida en aquella vivienda:

“Atardecer de algún día de verano en la terraza del hotelito racionalista, obra en el tiempo, en su tiempo, de mi padre y que mi abuelo poseía en aquel adelantarse a los tiempos que se llamó la Ciudad Fin de Semana; azotea a la que se accedía por una empinada escalera de hierro y que servía a mi inconsciente deseo de altura y aislamiento. Abajo, en el jardín, el bullicio de primos y tíos alrededor de la enlutada y patriarcal figura del abuelo, ocupados todos en hacer elevarse un globo de papel pintado y encerado con el concurso del aire caliente de un hornillo de petróleo” (Hidalgo de Caviedes, 1980).

La Ciudad Fin de Semana se planteó en una zona difícil en cuanto a sus condicionantes catastrales, topográficos y de infraestructuras preexistentes, ya que estaba delimitada al norte por el arroyo de Rejas y dividida por la carretera de Aragón, que literalmente la partía en dos. De hecho, su promotor necesitó adquirir entre 1934 y 1936 quince pequeñas fincas a diversos propietarios, incluida una parcela procedente de un antiguo mayorazgo, para completar el conjunto.

El proyecto urbanístico muestra un plano regular con parcelas de similar tamaño, que oscilaban entre los 200 y 300 metros cuadrados, con el propósito de crear una colonia de

viviendas semipermanentes. Como ha señalado la geógrafa Elia Canosa, la difusión de las teorías de la ciudad-jardín y el auge de la vivienda unifamiliar era entonces su mayor publicidad (Canosa Zamora, 2006: 118).

Las condiciones de venta de las parcelas incluían rígidas especificaciones para los propietarios con el fin de que no se malograra la concepción inicial del proyecto arquitectónico. Así, el comprador quedaba obligado a que la superficie construida no fuese mayor que un tercio de la superficie de la parcela y que entre la edificación y la alineación de las calles con las que linda quedara un franja de terreno de cinco metros de fondo destinada a jardín. Se prohibía también la instalación de industrias insalubres o peligrosas para la población y hospitales, sanatorios o casas de salud. Hasta el estallido de la guerra civil se había vendido una superficie de suelo de dos hectáreas, de las casi veinte que tenía en total, lo que equivalía a 76 parcelas. El resto de ventas que completaría la operación urbanística tuvo lugar una vez finalizado el conflicto bélico.

El proyecto de la Ciudad Fin de Semana, hoy un barrio degradado del distrito madrileño de Barajas ocupado indistintamente por naves industriales y algunas promociones de adosados, fracasó en su propósito originario al encontrarse demasiado cerca de Madrid como para convertirse en un lugar adecuado para segunda residencia y excesivamente lejos como para erigirse en una colonia de viviendas permanentes. Por otra parte, su cercanía al aeropuerto de Barajas, operativo a partir de 1931, terminó por asestarle su definitivo golpe de gracia, aunque en sus inicios no fuera visto como tal amenaza, sino como un valor añadido a la operación inmobiliaria. Además, uno de los reclamos publicitarios del proyecto como era la cercanía al parque de la Alameda de Osuna, no lo era tal, ya que distaban casi tres kilómetros, prácticamente la misma distancia que separaba la Ciudad Fin de Semana de las playas del río Jarama, su otro reclamo publicitario para la venta de las parcelas.

#### **4 CONCLUSIÓN**

El análisis de estos dos casos específicos y su distinto destino final nos ha servido para reflexionar sobre el papel de los discursos políticos y las prácticas sociales y culturales que ayudaron en las primeras décadas del siglo XX a la configuración de la “utopía” del fin de semana ¿plenamente establecida en el imaginario colectivo de la sociedad contemporánea? y sus repercusiones en la transformación del territorio y de la ciudad que hoy habitamos.

#### **Bibliografía**

AA. VV. (1999). *Arquitectura y desarrollo urbano. Comunidad de Madrid (Zona Oeste)*. Tomo VI. Madrid: Dirección General de Arquitectura y Vivienda de la Consejería de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes de la Comunidad de Madrid, Fundación Caja Madrid y

Colegio Oficial de Arquitectos de Madrid.

AA. VV. (1947). Casas en Camorritos. *Revista Nacional de Arquitectura*, 67-68, 248-263.

AA. VV. (1933-1934). *La Ciudad y la Casa Fin de Semana*. *Revista mensual ilustrada*. Madrid: Imprenta Sáez Hermanos.

AA. VV. (1984). *Madrid, urbanismo y gestión municipal, 1920-1940*. Madrid: Área de Urbanismo e Infraestructuras, Gerencia Municipal de Urbanismo.

Aguinaga, J. de (1926). La red de ferrocarriles españoles, vista a través del ferrocarril eléctrico del Guadarrama. *Revista de Obras Públicas*, 74, tomo I (2451), 214-219.

Aguinaga, J. de (1948). Reflexiones sugeridas por una viaje a Suiza. La red de ferrocarriles de montaña del Guadarrama es del mayor interés económico nacional, por lo que debe completarse inmediatamente. *Revista de Obras Públicas*, 96, tomo I (2794),56-59.

Aranguren, J. (1987). *El Ferrocarril Eléctrico del Guadarrama*. Madrid: Aldaba Ediciones y Fundación de los Ferrocarriles Españoles.

Buenaga, J. de (1935). Una ciudad alpina en la Sierra de Guadarrama. *Revista de Obras Públicas*, 83, tomo I (2665),120-122.

Canosa Zamora, E. (2006). *Historia de Barajas*. Madrid: Ayuntamiento de Madrid. Distrito de Barajas.

Casado de Otaola, S. (2010). *Naturaleza patria. Ciencia y sentimiento de la naturaleza en la España del regeneracionismo*. Madrid: Fundación Jorge Juan y Marcial Pons Historia.

Durán de Cottes, J. L. (1946). Arquitectura de montaña. Un refugio "Fin de Semana" de forma octogonal en Camorritos. *Cortijos y rascacielos: casas de campo, arquitectura, decoración*, 35, 15-17.

Durán de Cottes, J. L. (1949). El Hotel de las Torres en la Sierra de Guadarrama. *Cortijos y rascacielos: casas de campo, arquitectura, decoración*, 52, 21-23.

Gutiérrez Soto, L. (1948). Hotel "Alcor" para don José Aguinaga: Camorritos. *Cortijos y rascacielos: casas de campo, arquitectura, decoración*, 50, 21-27.

Hidalgo de Caviedes, R. (1935-36). Casa estudio de pintor. *Nuevas Formas: revista de arquitectura y decoración*, 9, 482-483.



Hidalgo de Caviedes, R. (1980). *Mis crepúsculos con el abuelo*. Disponible en: <http://rafaelhdecaviedes.blogspot.com.es> [Consulta: 2013, 3 de noviembre].

Martínez de Pisón, E. (dir.) (1998). *Madrid y la Sierra de Guadarrama*. Madrid: Museo Municipal de Madrid.

Perinat y Ramón, L. de (1934). *Cercedilla. Estación veraniega y punto de partida para las principales excursiones por la Sierra de Guadarrama*. Madrid: Casa de Gil Mateos.

*Revista de Obras Públicas*, (1923). El ferrocarril eléctrico del Guadarrama. *Revista de Obras Públicas*, 71, tomo I (2386): 115-116.

Rivas Eulate, J. M. (1934). Casa fin de semana en Camorritos, Cercedilla. *Arquitectura*, 4, 116-118.

Rivas Eulate, J. M. (1947). Hotel del propio arquitecto: Camorritos. *Cortijos y rascacielos: casas de campo, arquitectura, decoración*, 44, 14-19.

Rivas Eulate, J. M. (1948). Hotel del Señor Castells en Camorritos. *Cortijos y rascacielos: casas de campo, arquitectura, decoración*, 46, 17-23.

Rivas Eulate, J. M. (1951). Dos hoteles en Camorritos. *Cortijos y rascacielos: casas de campo, arquitectura, decoración*, 63, 20-29.

Sambricio, C. (2004). *Madrid, vivienda y urbanismo 1900-1960: de la "normalización de lo vernáculo" al Plan Regional*. Madrid: Akal

Subirana, J. L. (1949). Hotel para los Sres. de Alonso: Camorritos. *Cortijos y rascacielos: casas de campo, arquitectura, decoración*, 51, 26-30.

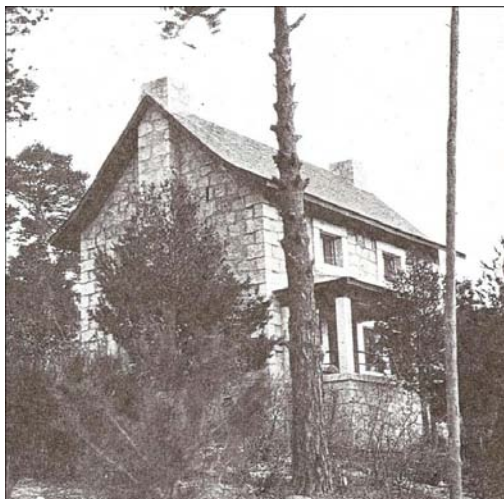


Figura 1: Casa de fin de semana en Camorritos, 1934. Obra del arquitecto José María Rivas Eulate.

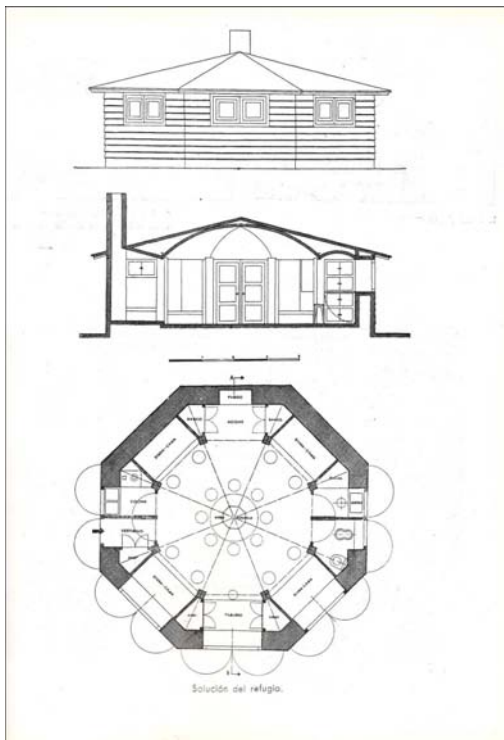


Figura 2: Alzado, sección y planta del refugio de fin de semana construido en Camorritos en 1947 por el arquitecto José Luis Durán de Cottes para su propio uso personal.

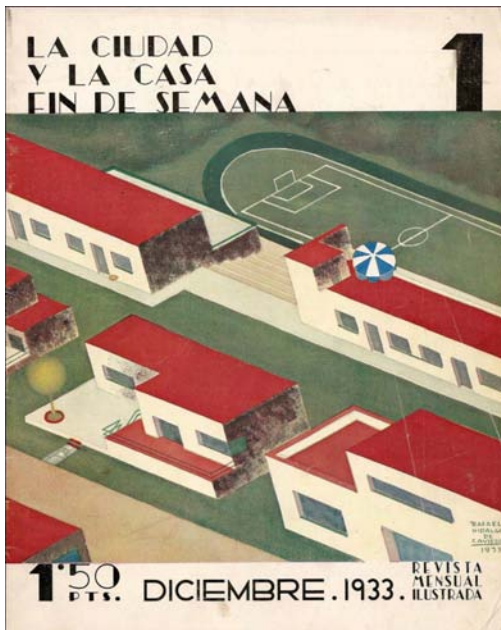


Figura 3: Portada del primer número de la revista mensual ilustrada La Ciudad y la Casa Fin de Semana, Madrid, diciembre de 1933.



Figura 4: Propaganda publicitaria de la Ciudad Fin de Semana, Madrid, 1934.



# Venice and the Touristic Imagery

## On the utility not to part big and small ordinary events

Fabrizio Paone, IUAV University of Venice

### Abstract

The discourse about tourism and urban structures deals with real, imaginary and symbolic themes. Starting from the images of the aristocratic holidays, and of the travel like a knowledge adventure, I focus on Venice as a study-case: 10 millions tourists per year (85% from foreign countries) face 60.000 inhabitants living in the central islands. The Lido of Venice has an autonomous feature inside the urbanization, with an image related to the "Belle Epoque". The transformation of the city parts seems now to pass through the relations among different fields. The first one are the cultural activities, like the most vitalizing factor. The second one is the demand for environmental quality, that is getting higher. The third one is the residential function, that comes together with the reduction of the welfare state. The fourth field are the local economical activities, while unemployment is getting higher in Italy (40% jobless young people). The tourists will go to Venice with an unlimited, vague and mediatic idea of its essence. The citizens and their rapresentances should better think at Venice like a great but limited resource, that cannot be preserved if its citizens don't increase it through ordinary actions, within a coherent public vision.

*Keywords: infrastructures, modernization, contemporary city, tourism politics, heritage conservation*

Within urban studies the relevance of touristic phenomena is linked to physical things (hotels, resorts, theme parks, infrastructures, sports, etc...) and landscape values, according to their effects on local economies. The diffusion and democratization of the touristic practices in Europe after the second world war, in connection with the increase of individual mobility and the reduction of working time, has given to the places and times of tourism a high importance in relation to everyday life and wellness. It has changed lifestyles, giving the possibility to many people to stay in touch with natural environment and stimulate physical and intellectual activities. In such a way, an increasing part of the European population get after the second world war the possibility to spend some time in other sites, not only in the working places or in their own private dwellings, or in the social institutions organized by the religious or political powers. Starting from the two archetypical images of the aristocratic holidays, and of the travel like a knowledge adventure, the time for tourism became a real and imaginary dimension of freedom for everyone. His function was powerful because of the fact to be protected from the ideologies apparently, and from the ritual organization of collective life. A number of individuals could look for practices about socialization, nature experience, re-discovery of their body and wellness. The fuzzy set of these experiences became a part of the whole life, much more than a shared time for specialized activities about recreation or leisure entertainment. A strong network of physical, infrastructural and mental relations have been built among living, working, and touristic places and times.

One aspect of the general process of modernization in European citizenship, too shortly mentioned above, is concerning the spread of settlements and uses connected to tourism and to the overwhelming individualization of tourism and mobility. A second relevant aspect is about the industrial management and planning of the touristic activities that the huge dimension of the phenomena requested. Both of them are opposite to the individual emancipation rethorics apparently, and lead the discourse about the consequences of tourism on urban structures to deal with real, imaginary and symbolic themes at the same time.

I would like to focus on Venice as a study-case, paying special attention to the Lido, the bar dividing the Venice lagoon from the sea. 10 millions tourists per year (85% from foreign countries) face in Venice 60.000 inhabitants living in the central islands. In the world imagery, Venice appears like the witness of a collective past, which a lot of individuals and families want to return to, once in life at least. Its attraction is still getting bigger, especially for travelers coming from India, China, Russia. Its appeal is strong and projected in past, present and future times. The tourism regarding Venice is obviously related to the attraction of the heritage, to the experience of a past civilization able to be brought to mind by the form of the city, by its great architectures and open spaces. The Venice appeal has been taken-for-granted and politics and planning limited themselves to accompany the touristic phenomena, growing higher in its international dimension in

last ten years by internet bookings and low cost flies especially. The main public attention is devoted to the heritage preservation, and to the relations between the touristic flows and the citizens rights and hopes about the future development model of their own territories.

Within this scenario the tourism increase in last two decades produced modifications running in the direction to strengthen the inner differences in Venice city and territory. The spatial definition of the city is not univocal: it clearly includes the main historical buildings, places and events, but also the land connections and infrastructures, as well as the waterways and the water related settlements. This spatially discontinuous frame is linked and melted within a wider urbanization pattern, including the network of cities and urbanized territories within the northern Italy plain, from Piemonte to Lombardia to Veneto to the western part of Friuli Venezia Giulia. The central city is composed by the bridges connection of the central isles of the venetian archipelago, and hosts the main spots in the world imagery, piazza San Marco, the Grand Chanel, the gondolas. The central isles are a part of the larger lagoon archipelago, an anthropized soil that can only exist because the tides are moving water four times a day. Also in the isles of the north lagoon, and in the south one, there are touristic sites, like Murano, Mazzorbo and Burano. All the venetian water settlements lives by the presence of the “tree of life” shaped by the main channel pattern, that dig the water basin of the lagoon, not deeper than one meter, like a sheet of glass. This structure also sets the transportation system, integrated by the Freedom Bridge that since the XIX century brought railway to Venice, than cars. Today it has not only the main connecting function, but also the revealing role of the spatial continuity among Tessera international airport, the “barene” (muddy lands with low vegetation) waterfront, the industrial and chemical plants in the Marghera lagoon harbor. The brownfields low price areas in Marghera, and the presence of urbanized infrastructures between the airport and the Freedom Bridge also lead to a new enlarged offer of low and medium cost hotel accommodation.

A thin bar divides the Venice lagoon from the sea, a linear barrier interrupted by three harbour mouths protected by long peers, where the new mobile barriers named MOSE (2003-2016), the main public engineering work in Italy (5.000 millions euros) in past ten years, are under construction. Running from West to East to examine the strip of land that divides/connects the open sea to the lagoon and to Venice, we find a confirm of the morphogenetic role of the waters system. The mouth of the river Brenta, artificially moved in pre-modern times to prevent the filling of lagoon basin by river sediments is the first side of the triangle of land that hosts the small harbor city of Chioggia, facing the Chioggia harbor mouth. After that begins the Litorale di Pellestrina, with the two fishermen villages Pellestrina and San Pietro in Volta. The Malamocco Harbour Mouth divides the Litorale di Lido, including the former localities of Alberoni, Malamocco and san Nicolò, facing the central isles of Venice. In that strip of land, about twelve kilometres long, are located the main sea resort facilities connected to Venice, in an interesting mixing between modern residential extensions and sea resorts. The following

segment is named Litorale del Cavallino, between Lido harbor mouth and Piave Vecchia harbor mouth, where the river Sile reaches the sea, and has more intense touristic feature, connected with the large camping settlements for users that not necessarily see Venice like the main destination. The last sand and land bar, the Lido di Iesolo, is leading to an autonomous place for sea vacations, Iesolo, before the Cortellazzo Harbor Mouth.

In the Venice central islands the recent problems of the planning regulation of the urban transformations caused by the high touristic presences belong to the same thematic field of the general town planning, in the city and in the state too. In particular in long periods we can read an opposition between the ordinary town planning regulation efforts, and short periods of deregulation, that draw their dramatic consequences on the others. In 1999, in particular, the Veneto Region introduced a law that deregulated the opening of hospitality activities outside hotel structures, producing a number of transformations of small houses or flats into bed & breakfast and rooms for rent, with conflictual effects within the residential heritage. In such a way the sets foreseen by the plan for ancient centre drawn by the municipality in the same year was completely vanished. The plan introduced tight rules for new hotel activities, that couldn't be introduced in residential units smaller than 120 square meters, and without separate entrances for residents and tourists. In the same way, all the palaces, that usually in Venice have the same basic size and are no more inhabited by a single patrician family, couldn't produce higher profits than changing their use in hotels or retail surfaces. Such a kind of action produce strong effects on single layers of the built urban heritage. The illusion to live for one or more days in a real ancient town, that looks great and that we would not be able to reproduce or rebuild in an authentic way today, doesn't want to look itself. It doesn't want to be host in modern buildings. It doesn't want to project its modifications on town, and cannot limit itself.

The tourism relevance in central places has often been seen in last years in connection to contemporary arts related activities almost. The activities by Francois Pinault in Palazzo Grassi and in Punta della Dogana with Tadao Ando interventions, the Vedova Museum and Foundation by Renzo Piano in Magazzini del Sale, the Palazzo Grimani Exhibitions, the Accademia Galleries and Natural History Museum renewal, and many other interventions and events, have gone together with the opening of many galleries, especially in the Dorsoduro and San Marco sestieri. Also the national and international educational programs held in Venice have been recently more orientated on art-related topics, gaining appeal from the beauty of the city itself, and from the links with the Venice Biennale activities in arts, architecture, cinema.

The Lido of Venice has an autonomous feature inside this large scale pattern, with a strong touristic image related to the "Belle Epoque". In a linear spatial sequence we can see beautiful sea bath facilities, planted promenades, grand hotels, and garden city neighborhoods. It's a part of the venetian life, and the Venice native inhabitants use to move themselves and stay in Lido in summertime, living in small villas or apartments.



The main transformation potential in Lido is characterized by a high conflict level. The future attractiveness has been searched in the direction of big public or private works: the new Venice Film Festival Palace, after the design competition held in 2005; the redevelopment of the Ospedale al Mare (Sea Hospital), changing from a urban facility to a new sea resort, including a new harbour in S.Nicolò, and the Malamocco Fort development, on the opposite side of the isle, where an austrian fortification could become a new residential complex; the Grand Hotel Des Bains' renewal with luxury apartments. Actually, none of these yards is open yet, and the hotels accomodation is decreasing, as well as the last of the tourists permanence in the city is getting shorter, and the Lido places are considered too far from the city centre. A lot of money (more than 40 millions euros) have been spent for the designs, the areas and for the beginning of the yards, discovering in the cases of the new Film Festival Palace and of the Sea Hospital a deeply polluted by asbestos soil.

The transformations couldn't be managed through the ordinary administrative procedures. In 2008 the central italian government partially financed the new Film Festival Palace as one of the main works included in celebration of 150 years of the political unification of Italy, in change of imposing (2009) to the municipality a Special Commissioner for the Lido, with special powers in order to get simpler the decision process and the realization. Today, no operation is under construction, also after the resignation of the Special Commissioner (2011). The urban transformations of Lido seems to pass through the relations among different fields. The first one are the international cultural activities, like the most vitalizing factor. The second one is the feature of tourism in last five years, in which the local component is getting stronger than the international one, and the demand for environmental quality is getting higher. The third one is the residential function (16.000 inhabitants), that comes together with the reduction of the welfare state. The fourth and last field are the local economical activities, in a moment in which unemployment is getting higher in Italy (40% jobless young people). The social demand of a higher environmental quality could be the leading theme for a general project for Lido, starting from the design potentials opened by the big engineering works that are under construction, trying to connect the inhabitants desires and the seasonal tourism. In this sense, the tourism can be a very important resource in order to avoid the urban situations of generic city, not related to Venice, that do not satisfy the new awareness of smart and sustainable growth.

After the second world war since today a lot of town planning efforts have been done in Venice, most of them finalized to the two general masterplans approved in 1962 and in 1999. The direct urbanism forecasts about tourism impact has been treated in two ways basicly. The first level of efficiency has been looked for a wise action about the single buildings use regulation. This level demonstrated to be useful and necessary, able to be translated in ordinary practices by the action of the city administration and by the work of the Authority for Architecture and Landscape Preservation of Venice and its lagoon. The second level that seemed decisive to the planners through different decades is the

re-organization and razionalization of the mobility at a large scale. The problem of mobility has been thought since today as a solution about the access to central isles mainly. This planning level always failed, for a redundant set of reasons. The idea to re-equilibrate the land accesses to Venice by the creation of two strong land terminals in Tessera and Fusina remained illusory, also after the construction and the enlargement of the international airport. The different competences by the municipal authorities, the metropolitan area, the stakeholders, the Region and the State didn't collaborate with a purposes unity, and all kinds of particular, chaotic and unrulred processes of urbanization happened in the periphery of Venice. Today a strong civic conflict raised about the frequent passages of big cruise ships along the Giudecca channel and through the San Marco water basin, after the inhabitants and committees protests, and the lack of authorities decisions. This presence is not really dangerous for the conservation of the city and for the navigation, but has a strong visual impact on the inhabitants perception, due to the ships height, less or more double than the houses height. In a very astonishing way, no one is protesting against the artificial Petroleum channel, twelve meters deep, that leads from the Malamocco harbor mouth to the industrial Marghera port, and is used by oils and chemical ships daily. This fact underlines the necessity to promote new unitarian visions about of Venice in the close future, based on analytical and technical analysis, able to reopen a dialogue between citizens opinions and technical elites. The future visions should be able to connect fields as mobility politics, public works priorities, urban maintenance culture, touristic flows management, environmental regeneration of the lagoon, incentives to the economical activities independent from the touristic resource.

Perhaps today is only possible to promove single works, and sectorial programs, or it is easier. In Venice have been reported to magistracy the construction of the Constitution Bridge by Santiago Calatrava, whose costs doubled and brought great externalities in the close properties, that didn't participate at all to the public costs. All the management of the Consorzio Venezia Nuova, who was encharged to design and build the Mose is now on trial, as well as the director of the Ater (Province Institute for Popular Housing). Thereafter individual or groups guilties, that have to be demonstrated in the proceedings, these phenomena highlights a general problem of deterioration in public life, that is hard to fully understand, within a country that is still living inside a catholic anthropological vision of the social behaviours.

However, the city continues to evolve itself, and to preserve its monumental image. The ordinary operations of urban maintenance had a decisive impulse by the first Cacciari administration, during wich channels restated to be digged, through the institution of the new public society Insula. The action of these works for the first time after the second world war enterprised a systematic action of conservation of the city, sharing the operation "isle by isle", jointing interventions about channels, rising of the land pedestrian level, razionalization of underground nets, connection of the sewer system. The main change in historical central islands seems to be a process of re-centralization,

that moves its barycenter towards piazzale Roma and the land mechanized systems of moving goods and people. Specific decisions like the move to piazzale Roma of the new tribunal, once in Rialto, and of the main city post office, that also was in Rialto in the Fondaco dei Tedeschi, the transformation of the block close to the railway station into Region offices, and the multiplication of university buildings in the sestiere Dorsoduro go in the same direction. Also the many public spaces in Venice, first of them campi and campielli, have been re-vitalized in this zone, and the private interventions of restoration has regarded every kind of buildings, also industrial and recent ones. The real estate values has grown higher in these zones, letting the places far from the land connection (Castello, partly Cannaregio, Murano, Burano, Lido) mostly for local market. Also in the land territories many things happened, most of them related to the masterplan directed by Leonardo Benevolo, with formation of new parks in Catene and in san Giuliano, on polluted soils partly renewed, and with the regeneration of the brownfields in Marghera, that let the possibility of large retail areas, and new business incubators, like Vega.

The present and future tourists will go to Venice with an unlimited, vague and mediatic idea of its essence. The citizens and their representatives should better think at Venice like a great but limited resource, that cannot be preserved if its citizens don't increase it through ordinary actions day by day, inside a coherent public vision. In such a hypothetical direction may be will be more useful to design and to manage the connections between culture, education, tourism, economy, arts, environment, architecture, not in ideological or interdisciplinary way, without believing in big single works or actions. The multiplication of small and diffuse events and initiatives will reply better to the structure of the archipelago, and to the issue of stronger relations between water and land settlements. It also will allow the citizens not to be under mortal attack, like happened in 1988 during the famous Pink Floyd concert in Venice.

## References

Ardy S. (1937). *Urbanistica e turismo. Comunicazione al I Congresso Nazionale di Urbanistica, Roma 5-7 aprile 1937 -XV*. Roma: Tipografia delle Terme.

Barba R., Pie R. (1996), eds., *Arquitectura y turismo: planes y proyectos*. Barcelona: Universitat Politècnica de Catalunya, Departemento de Urbanismo y Ordenacion del Territorio.

Costa P. (1988). *Venezia possibile, Venezia probabile, Venezia certa: il turismo*. Quaderni della fondazione Istuto Gramsci Veneto n.3/4, pp.45-59.

Dodd D., van Hemel A. (1999), eds. *Planning Cultural Tourism in Europe: a Presentation of Theories and Cases*. Amsterdam: Bockman Foundation, Ministry of Education, Culture and Science.

Edgell D. (2013). *Tourism Policy and Planning: Yesterday, Today and Tomorrow*. New York and London: Routledge.

Gunn C.A. (1994). *Tourism Planning: Basics, Concepts, Cases*. Washington: Taylor & Francis.

ILAUD (International Laboratory of Architecture and Urban Design) (2002). *The Harbour Mouth at the Venice Lido*. Milano: ILAUD.

Lombardi F. (1992). *Città storiche, urbanistica e turismo. Venezia e Firenze*. Firenze: Mercury.

Mason P. (2003). *Tourism Impacts, Planning and Management*. Amsterdam: Butterworth Heinemann.

Oddi C. (2009). *Turismo e urbanistica*. Milano: Hoepli.

Ratti M. (2006). *Modern Enciclopedia of Tourism and Hospitality Management. Vol.V. Tourism Planning and Development*. New Delhi: Rajat.

Reid D. (2003), *Tourism, Globalization and Development. Responsible Tourism Planning*. London: Pluto.

Salzano E. (2011). *Lo scandalo del Lido. Cultura e affari, turismo e cemento nell'isola di Aschenbach*. Venezia: Corte del Fontego.

*Seminario nazionale centri storici e turismo* (1975). Bari: Comitato Nazionale per l'Organizzazione mondiale del turismo.

Trillo C. (2003). *Territori del turismo tra utopia e atopia*. Firenze: Alinea Editrice

Van Der Borg J., Costa A. (2004), eds. *Turismo a Venezia*. Insula Quaderni. Documenti sulla manutenzione urbana di Venezia n.20, September.

Williams S. (1998). *Tourism Geography*. London & New York: Routledge.



Gondolas in the San Marco basin



The Lido, Venice and the land



The Lido sea resorts at the beginning of XX century



The Litorale of Pellestrina



# **Ostia Waterfront. Secondo Polo Turistico di Roma Capitale**

## **La recuperación de la arquitectura racionalista de Ostia Lido como seña de identidad patrimonial**

Lourdes Royo Naranjo, Escuela Técnica Superior de Arquitectura. Universidad de Sevilla.

### Abstract

The requalification of the coast of Ostia (Progetto Ostia Waterfront) is the main component of the "Second Tourism Pole of Rome Capital". A project conceived while response and economic development of the coastal town and Rome itself. Among her speeches includes urban and environmental recovery, introduction of new complementary to the existing and almost complete remodeling of the seafront of Ostia. Along with this, we highlight the following communication exercise recovery and enhancement is suffering rationalist architecture Ostia seafront as an exercise of patrimonial and hallmark of an architectural typology related to the tourism phenomenon.

*Keywords: Rome, Ostia, waterfront, urban recuperation, tourism*

### Resumen

La recualificación del litoral de Ostia (Progetto Ostia Waterfront), es la componente principal del proyecto "Segundo Polo Turístico de Roma Capital". Un proyecto concebido como respuesta y motor de desarrollo económico de la ciudad litoral y de la propia Roma. Entre sus actuaciones comprende intervenciones de recuperación urbana y ambiental, introducción de nuevas funciones complementarias a las existentes y una remodelación casi completa de la fachada marítima de Ostia. Junto a ello, destacamos en la siguiente comunicación el ejercicio de recuperación y puesta en valor que está sufriendo la arquitectura racionalista del frente marítimo de Ostia como ejercicio de patrimonialización y seña de identidad de una tipología arquitectónica ligada al fenómeno turístico.

*Palabras clave: Roma., Ostia, frente marítimo, recuperación urbana, turismo*

# 1 OSTIA LIDO: UNA CAPITAL SOBRE EL MAR

## 1.1 El sistema de asentamiento y desarrollo territorial de Ostia Lido. Del sueño del Ingeniero Paolo Orlando a la ciudad jardín racionalista

El objetivo de la transformación de la costa de Ostia como ciudad portuaria se encuentra históricamente planteado desde el Plan de 1908 por el ingeniero Paolo Orlando[1], cuya intención era la de recrear en Porta San Paolo un muelle y una zona industrial conectando el puerto de Ostia por un canal navegable. Según lo expresado por Orlando en el informe anexo a la presentación de dicho Plan General, el concepto inspirador del proyecto era la creación de una moderna ciudad jardín que se dividía en tres partes principales: la primera consistía en una playa de 50 metros de profundidad, que se destinarían a uso público: al baño; la segunda, de una profundidad de 424 metros, estaría reservado para la urbanización corriente, y la última en una profundidad interior de 136 metros, estaría ocupada por edificios residenciales y un parque. Sin embargo dicha propuesta sería rechazada por la propia ciudad de Roma.

En 1916 se redactaba un nuevo Plan Regulador General (PRG) para Ostia por la asociación Artística de la Cultura de Arquitectura-Ostia ciudad Balnear. El nuevo PRG aprobado concebía "Ostia Nueva" como una ciudad balnear, ligada al concepto de ciudad jardín. La tipología de pequeñas villas determinó entonces la calidad urbana del futuro de Ostia.

Durante los años veinte, la vocación turística aparecería de la mano del proyecto de expansión de "Roma al mar" fuertemente respaldado por el gobierno fascista de Mussolini quien se interesaría personalmente por dirigir este esfuerzo. En estos años se propuso crear todo un sistema de infraestructuras que permitiera la unión de la reciente Ostia con la capital. De esta manera, en 1932 la Sociedad Inmobiliaria Tirrena presentaría un concurso para la sistematización de unos terrenos en el Litoral y la proyección de 15 pequeñas villas señoriales. Dicho concurso representó un hecho decisivo para la nueva arquitectura de Italia y la aparición de una nueva tipología residencial. En el citado proyecto participaron arquitectos racionalistas como Luigi Moretti o Alberto Libera, convirtiéndose en el punto de referencia de todo el litoral de Roma y de la arquitectura italiana de los años 30.

Ostia asume desde este momento el papel representativo de un importante escaparate para el Régimen. Ya no será nunca más una ciudad jardín imaginaria o un centro industrial según lo previsto por Paolo Orlando. Ostia Lido transformaría su imagen en muy poco tiempo, pasando de ser un pueblo de pescadores al centro representativo de un poder y de una modernidad. Las intervenciones públicas se centrarían en la provisión de infraestructura moderna y adecuada: el tren Roma-Ostia Mare (operativo en 1924), la carretera de la Vía del Mare (abierto al tráfico en 1928), la ampliación de la vía del Imperio hacia la zona de la futura Exposición universal de 1942 y de allí al mar (abierto en 1938) y la base de hidroaviones de Ostia (1930).

Para la construcción de la nueva "Roma del mar" se llamará a los más importantes arquitectos italianos, que proyectarán edificios públicos, privados y hoteles a escala urbana. El racionalismo y la modernidad revolucionarán el nuevo vocabulario



arquitectónico que poco a poco se hará un hueco entre los edificios eclécticos de las décadas anteriores y aquellas obras públicas en una especie de "experimentación activa". En 1932, el Litoral de Roma se convertirá en uno de los principales centros turísticos italianos. La compra de la finca de Castel Fusano por parte de la Gobernación, y los sucesivos Planes Reguladores llevarán a la práctica un compromiso de desarrollo turístico de la zona acompañados de una edificación escasa y la salvaguarda de los valores paisajísticos del sitio. Destacarán entre otros, los criterios que a modo de guía obligaban a proyectar la "parte destinada exclusivamente a los servicios balnearios" (cabañas, albergues, tiendas de campaña, etc.), de manera que se pudieran desmontar al terminar la temporada "de la playa", con el fin de que estos espacios dejaran libre la vista y uso público de la fachada litoral.

Se incidirá sobre todo, en el mantenimiento de la máxima transparencia entre la carretera y el mar, junto con otras condiciones principales de uso público de los bienes comunes. Desapareció por desgracia el amplio conjunto de herramientas que en su momento acercaban los primeros planteamientos racionalistas de ocupación y desarrollo turístico como piezas clave de una planificación que debía proteger el paisaje.

La bonanza económica que estalla en Italia y en Roma en los años cincuenta ve a Ostia como protagonista de los momentos de evasión de un imaginario colectivo, promocionando en las películas la visión en lo que vino a denominarse "comedia a la romana"[2] cuyos espacios litorales ocupará en Ostia su mayor representatividad. La construcción del aeropuerto internacional "Leonardo da Vinci" con motivo de la celebración de los Juegos Olímpicos de Roma en 1960, abre una ventana al mundo de Ostia y la posibilidad inmediata de trabajo. Pero el rápido crecimiento también trae la desventaja de un desarrollo urbanístico incontrolado, especialmente en el interior de la ciudad, con el nacimiento de nuevos barrios y suburbios a lo largo de los ejes como la Vía del Mar o Cristoforo Colombo. La crisis después del boom inmobiliario experimentado en el área litoral de Ostia durante estos años, se materializará en un lento declive urbano, económico y social a finales de los años sesenta y principios de los setenta: el exceso de construcción de Ostia Ponente con bloques anónimos de viviendas baratas, la proliferación de construcciones ilegales hacia el interior y el aumento exponencial de la delincuencia marcará las etapas de un proceso que algunos autores han descrito como retroceso.

Entre los objetivos principales que la nueva política urbana de Roma marcará a finales de los años 70, se detectarán esfuerzos hacia la rehabilitación y recuperación de aquellos núcleos de población construidos en las afueras de la ciudad de manera ilegal, así como de aquellas áreas de concentración de pobreza y marginación. Una política encaminada a la realización de planes de vivienda asequible y dotaciones de servicios necesarios para la organización de un sistema complejo que durante décadas había dirigido el crecimiento desorganizado de la ciudad en determinados puntos muy concretos. En especial, el área de la costa será desde los años 80 y 90 el elemento fundamental con el que trabajar para la recuperación y clasificación de aquellos asentamientos espontáneos que surgieron a lo largo de la calle principal o Vía del Mar y la Vía Cristoforo Colombo. Dentro de este escenario, el paseo marítimo de Ostia se cubre en el ámbito de trabajo

por excelencia, pero también de debate con el que llevar a cabo la recuperación de la fachada marítima romana. Desde los años 90 se sucederán iniciativas y proyectos en los que la accesibilidad visual y física al mar se reconocen como protagonistas. Destaca la idea propuesta por el arquitecto Paolo Portoghesi (1997 y 1999) quien dividía en dos mitades el Lido de Ostia, o el proyecto de 2005 de Massimiliano Fuksas cuya tarea de rediseñar la playa de Roma no contó con el apoyo popular. El proyecto de Paolo Portoghesi se articulaba en dos hipótesis para la reconfiguración de la costa de Ostia, fechadas respectivamente en octubre de 1997 y noviembre de 1999. La primera y más radical, se basaba en la idea de transformar la línea de costa en un tráfico peatonal soterrando el tráfico rodado y recreando las dunas y el mar Mediterráneo, uniendo de nuevo el Puerto de Ostia y diseñando en dos islas amplios espacios equipados para actividades relacionadas con deportes, juegos y tiendas. Junto a estas "islas espacio" habría una verdadera " islas reales", a partir de la creación de cinco islotes artificiales, según el modelo de Dubai que quedarían unidos por "cordón umbilical" a la costa.

De un diseño completamente diferente el proyecto de Massimiliano Fuksas. Anunciado en 2005 y presentado en 2006, prevé la construcción de una gran zona verde junto al mar marcada por un espectacular hito urbano configurado por dos torres hoteleras conectadas a un nuevo muelle en el extremo la Via Cristoforo Colombo. Durante la exposición pública del proyecto en el año 2005, la promoción quedó ligado a un fuerte e inesperado deseo por hacer de Ostia un destino turístico de números, con una arquitectura capaz de integrar en el mismo espacio de tiempo la representación del mar y del verde de su bosque de pinos pero en un marco estratégico para el futuro de la capital.

Sin embargo, la política propagandista de estos años que vinculaba imagen y poder con los proyectos estrella antes mencionados, nunca se llevarían a cabo, con la salvedad de que formaron parte de un interés y un objetivo muy claro, como será trazar soluciones y respuestas a un problema no resuelto y a un deseo de mejora que Ostia Lido planteará con el paso del tiempo desde una óptica de mercado turístico y un nuevo modelo de desarrollo en el que trabajar.

## **1.2 La palazzina como respuesta arquitectónica y cultural**

La reciente recuperación del establecimiento balnear de La Vieja Pineta de Ostia representa una oportunidad para manifestar la importancia tanto de la protección como la conservación no sólo individual de una obra, sino de todo un un período significativo de la historia de la arquitectura romana.

En 1932 la Sociedad Tirrena en Ostia anunciaba un concurso para el proyecto de diseño y desarrollo de 15 villas señoriales en una parcela de forma trapezoidal en el paseo marítimo Caio Duilio. Dirigido a los arquitectos e ingenieros de la capital, este concurso constituirá el único que abordaría la cuestión de la residencia y el único que dará lugar a uno de los temas tipológicos más importantes de la historia de la arquitectura de Roma: la palazzina[3]. Una tipología propiamente romana que repercutirá en el diseño de un nuevo tipo edificatorio de Ostia Lido.

El arquitecto Adalberto Libera fue galardonado con el tercer premio por la planificación

urbana que ofrecía su proyecto: un plan ajustado a una malla ortogonal y simétrica con respecto al eje central en el que disponer una serie de villas orientadas de manera Sur-Oeste cuya vista panorámica se dirigía hacia el mar. Libera propone para las villas ocho supuestos de diseño. Dos tipos básicos: uno en la forma de paralelepípedo con diferentes tratamientos en la cara y otro de base cuadrangular articulada con elementos circulares (memorias de los discos de la Torre Scac de Milán). La característica común estará determinada por la relación evidente "interior-exterior". Además de participar en el proyecto general Adalberto Libera realizará cuatro edificios: uno referido a la tipología A y uno a la tipología B, ambos en el lugar diseñado para el concurso. Junto a estas, dos palazzinas del tipo C en un área cercana a la vía del tren Roma-Ostia.

La Palazzina tipo "A": Edificio de forma rectangular generado a partir de una composición de formas cuadradas y circulares constituyendo un volumen de proporciones aureas marcado las esquinas por balcones circulares. Esta solución de esquina se repite en la parte posterior de la fachada con el volumen del cuerpo cilíndrico. Una geometría exacta también está presente en frente marítimo.

La Palazzina tipo "B": De planta cuadrada, guarda bastante afinidad con la construcción de tipo "A" de proporciones aureas. La simetría de la fachada principal destaca junto a otros elementos horizontales como los balcones con barandillas, haciendo más ligero el volumen de la planta superior con un gran porche. Los balcones de las caras laterales recuerdan el mismo ejercicio compositivo. Se distribuye en tres niveles con acceso por la Via Capo Corso. Destaca el aumento del volumen de toda la estructura arquitectónica.

La Palazzina tipo "C": Estas villas se diferencian de los tipos "A" y "B" al organizar su planta rectangular a partir de dos cuadrados y un rectángulo. El cuerpo cilíndrico se encuentra alineado con la fachada. Las esquinas redondeadas se cierran con balcones laterales y una acentuada buhardilla.

## **2 OSTIA WATERFRONT: EL FRENTE MARÍTIMO DE ROMA COMO SEGUNDO POLO TURÍSTICO**

En 2010 la administración capitolina de Roma inicia el *Proyecto Milenium-Roma 2010-2020*: un Plan Estratégico de desarrollo en diez años, con un total de "cien obras" para reactivar la ciudad con motivo de la candidatura como sede de los Juegos Olímpicos de 2020. Como parte de este ambicioso programa surge el proyecto del "*Segundo Polo Turístico de Roma*", complementario y alternativo al Primer Polo concentrado en el Centro Histórico de la ciudad.

### **2.1 El desarrollo litoral ostiense en la edad contemporánea**

La estrategia de recualificación de Ostia pasa por el descubrimiento de la "identidad" del territorio, entendido como "recursos" en los que invertir y desarrollar con el fin de perseguir objetivos de desarrollo.

En el año 2001 se estableció un fondo especial para la promoción del desarrollo productivo, la recuperación, conservación y valorización del patrimonio natural del territorio costero. El nuevo plan Regulador aprobado por Consejo el 21 de marzo 2003,

identificaba ya una estrategia de desarrollo para Ostia y un sistema en base a la remodelación de los tejidos residenciales en el desarrollo de nuevos modelos de la función turística, junto a ello, la protección de la identidad de la paisaje, especialmente en las áreas de margen y la conexión entre los diferentes sistemas urbanos.

El Programa de Recuperación Urbana de Acilia de 2004[4] (adhesión del Sindicato al Acuerdo de Programa ratificado por Del. CC 308, 21.12.2004) incluía una serie de intervenciones públicas y privadas destinadas a la recualificación urbana a través de la realización de obras de infraestructura existente y a la creación, gracias a las intervenciones privadas, de nuevos centros diseñados en "red" y conectados entre sí por recorridos y caminos de nueva construcción.

El Programa de Renovación Urbana de Ostia Ponente, en curso de ejecución, invierte en la zona más degradada de Ostia, como los márgenes cuyos frentes lo constituyen la carretera y el ferrocarril, en una intervención que suma iniciativas tanto públicas (restauración ambiental orientada a la realización de la red de carreteras y la ejecución de los servicios públicos a nivel local) junto a proyectos privados (construcción residencial y de instalaciones deportivas).

El Plan de Operaciones de Arenili (PUA)[5], recientemente aprobado por el Consejo de la Ciudad, define un cierto sistema de reglas para el uso de la playa por los comerciantes titulares de los establecimientos. A través del plan particular, se propone continuar la reurbanización de toda la franja de arena en la dirección de mejorar el acceso a la playa, la recuperación de puntos de vista hacia el mar y la calificación general de la relación entre la playa y la ciudad.

## **2.2 Ámbitos de actuación y objetivos del proyecto Ostia Waterfront**

El proyecto piloto *Ostia Waterfront* parte de la necesidad de una reactivación turística de la propia Roma y plantea una serie de actuaciones encaminadas a devolver a la capital una parte olvidada de su frente marítimo.

El proyecto[6] contempla una serie de sectores de intervención, entre los que se definen nuevas actuaciones y acciones de recuperación patrimonial. Entre las primeras destacan los ejercicios para el diseño de una ciudad del Agua, la construcción de una ciudad de los Juegos y la Ciencia, el proyecto de un parque acuático, la configuración de un Polo Náutico, la construcción de una nueva reorganización residencial y comercial, el fortalecimiento de la red de carreteras y de estacionamiento, y una futura reorganización del paseo marítimo.

En el área comprendida desde la zona del sur de EUR[7] hasta el final de Ostia se diseña un sistema a escala territorial articulado en una serie de distritos urbanos (centro de congresos y exposiciones, de entretenimiento, de deportes, parques naturales, de sistema deportivo).

En el área más cercana al mar, se concentrarían los grandes proyectos que duplicarían el puerto deportivo con hoteles de lujo, condominios al estilo de Monte Carlo y la construcción de una "Ciudad de la Juventud" sobre la fachada litoral.

Como objetivos, recuperar la antigua vocación marinera de Ostia Lido, reconstruir el tejido residencial, económico y social, reacondicionamiento de toda el área de la base de

hidroaviones, reacondicionamiento del paseo marítimo, regenerar el interior de la zona, valorizar el área arqueológica y el ecosistema de las dunas y asegurar una movilidad sostenible digna de una capital europea. Pero por encima de todo, destacará la remodelación de la ciudad histórica a partir de la peatonalización del centro y un nuevo paseo racionalista a modo de parque lineal por toda la línea de costa.

### **2.3 La recuperación de la palazzina de Adalberto Libera como señal de identidad del paseo racionalista de Ostia Lido**

Entre las actuaciones de puesta en valor de los elementos patrimoniales más importantes de Ostia, encontramos aquellos trabajos de recuperación de edificaciones y espacios públicos planteados en EUR así como de Ostia Antica. Junto a ello, el diseño de un Paseo Racionalista por el frente marítimo de Ostia que plantea la puesta en valor de las piezas racionalistas más importantes diseñadas en la década de los años 30 por arquitectos como Alberto Libera o Luigi Moretti.

La reciente recuperación de la palazzina de Adalberto Libera o la Vieja Pineta[8], se encuentran vinculados a una serie de acciones que de manera progresiva irán recuperando espacios paisajísticos, urbanos y arquitectónicos de Ostia Lido en un esfuerzo por revalorizar turísticamente todo su litoral. Uno de los principales valores de la intervención de la Palazzina de Libera ha sido precisamente la recuperación de la permeabilidad visual entre carretera y el mar, circunstancia que a lo largo de los años se había perdido completamente. Originariamente, la disposición de la planta de los primeros edificios balnearios incluía una edificación notable en el centro del tramo de concesión de playa, un bloque que contenedor de los servicios y las cabinas fijas en serie dispuestas en una herradura en dos brazos con extremos curvados.

Junto a esta recuperación, debemos señalar otras actuaciones en la misma línea de trabajo sobre uno de los primeros edificios balnearios que se diseñó en el Lido de Ostia, *La Pineta*, proyectado en 1933 como parte de un programa de gran alcance destinado a promover la expansión de Roma hacia el mar como resultado de la política fascista de planificación que durante los años treinta experimenta la ciudad de Ostia. El proyecto arquitectónico quedaba ligado a la idea de un Plan que sirviera de motor económico y de un primer turismo de balnearios, donde la edificación de Ostia se reconoce como fruto del período más importante de expansión.

Su estructura destaca exteriormente por la cúpula de dimensiones monumentales en una clara referencia a la antigüedad más clásica de Roma. Por el contrario, otros resorts de playa que se proyectarán en Ostia Lido poco después, así como muchas casas residenciales cercanas al mar, se caracterizarán por una arquitectura de líneas y decoraciones muy sencillas en referencia a un lenguaje racionalista. Una arquitectura en la que se evidenciaba de manera muy clara para los casos propuestos la relación entre función y salud, entonces sinónimo de modernidad, a través del uso de formas inspiradas en la arquitectura naval, la normalización moderna en una imagen que evocaba el carácter marítimo del lugar. En general, destaca el estilo marcado por volúmenes simples, con dos fachadas principales simétricas y grandes terrazas que utilizan en su composición la forma curvada, barandillas tubulares y ojos de buey para evocar una

sensación de arquitectura naval.

Durante los años de la guerra del Lido di Ostia se convirtió en un 'objetivo militar' y muchas villas y edificaciones balnearias fueron destruidos por los alemanes, ya que se considera un punto de referencia fácil para el desembarco de las tropas aliadas. La playa estaba llena de minas y búnkers de hormigón armado. El bombardeo aliado destruyó lo poco que los alemanes habían salvado. Sin embargo, un destino más benigno sobrevivió, como fue *La Pineta*, inicialmente ocupada por las tropas alemanas y luego requisado por las autoridades aliadas. Después de la guerra, *la Pineta* reanudó sus actividades, y cambió su nombre por el de *La Vecchia Pineta* para diferenciarse de la vecina Nueva Pineta, manteniendo sus características de encuentro exclusivo y lujoso.

El proyecto de restauración actual se propone como una "compensación debido a las manipulaciones que se han producido en el tiempo", con una reestructuración que ha llevado a un nuevo plan de distribución de funciones, la adaptación de los sistemas a las nuevas exigencias y normativas de producción requeridos por el cliente. Cabe señalar que el establecimiento, aunque de gran valor como documento histórico y un ejemplo de arquitectura costera del siglo XX, no es directamente objeto de ningún tipo de protección con la que contó el proyecto. La intervención realizada ha devuelto al establecimiento balnear, una imagen unitaria, que ha recuperado espacios y ha devuelto el origen de una pieza tan singular como la que describimos.

Sin embargo, en este proceso de recuperación, también destacan algunos elementos negativos que deben manifestarse como representativo de la carente protección integral del edificio, como ha sido la sustitución de elementos tan importantes para la definición de un conjunto como son las barandillas tubulares a modo de barco. Las barandillas tubulares, ya no existen, han sido sustituidos por otros de acero inoxidable contemporáneo que reproducen en cierto modo el sentido en un ajuste equivalente de conformidad con las normas de seguridad vigentes y altura mínima.

### 3 CONCLUSION

A pesar de la degradación y la manipulación sufrida a lo largo de los años, la palazzina de A. Libera representa uno de los ejemplos más significativos del racionalismo de Ostia Lido y de toda Roma. La recuperación de dicho elemento se ha convertido en un símbolo de una arquitectura y de un lugar, trabajando para devolver las características de la planta original en una nueva imagen el resultado de un cuidadoso compromiso con los cambios en las necesidades, en la actualidad comercial y funcional.

En definitiva, podemos decir que el proyecto de recuperación ha sabido rescatar los valores inmanentes del edificio en una puesta en valor de la obra y una recuperación de la pieza.

La recualificación del litoral de Ostia experimentado recientemente con los trabajos propuestos bajo el Progetto Ostia Waterfront se convierten en motores de diferentes actuaciones que de manera lenta van destinados a convertir el litoral de Roma en el foco de atracción turística más importante después de la Capital. Un proyecto concebido como respuesta y motor de desarrollo económico de la ciudad litoral y de la propia

Roma, en el que detectar cómo desde el reconocimiento de intervenciones sobre el propio patrimonio deben destacarse por encima de todo como ejemplo a seguir en sucesivas actuaciones.

Notas:

[1] Destaca la Planimetría de Paolo Orlando en la que se observa en detalle del Plan General de la Nueva Ostia. El plan comenzó como un proyecto para dar apoyo a lo que sería un gran puerto marítimo de Roma, aprovechando las habilidades y conocimientos de los miembros de la Comisión Técnica de los socios del Comité Nacional de Roma Marítima (Archivio Storico Capitolino, Archivio dello Studio di Paolo Orlando, Disegni e Progetti, cartella 11).

[2]En la costa de Ostia se filmarán películas como *El jeque blanco* y *los Bulls-Lo sceicco bianco e I vitelloni* de Federico Fellini en los años 1952-1953, *Adelantamiento-Il sorpasso* por Dino Risi en 1962, en la que destaca la famosa escena de Vittorio Gassman y Jean-Louis Trintignant en el deportivo a lo largo de la costa burlándose de los "trabajadores", o el *domingo de verano-Domenica d'estate* con Ugo Tognazzi, 1961. Ostia también es el juego favorito del autor de las obras de *Verano-estive* con actores como Aldo Fabrizi, Peppino De Filippo y Ninchi Ave. Destacables son también las películas como *Domingo de agosto-Domenica d'agosto* de 1949, *La familia passaguai-La famiglia passaguai*, 1951 de Walter Chiari, o *Ferragosto en bikini-Ferragosto in bikini*, 1960 y la película de serie más ligera y comercial *Pobre pero hermosa-Poveri ma belli*.

[3]La palazzina caracterizará el crecimiento de la Roma contemporánea. Una nueva tipología que aparecerá como consecuencia de la variación en los años 20 de las normas de construcción y las nuevas necesidades habitacionales. Para saber más sobre esta tipología consultar AA.VV. (2008), *Il disegno della palazzina romana*, Kappa, Roma.

[4] La zona, situada en el sur-oeste de Roma, se encuentra entre el río Tíber, el cinturón verde de la Reserva Costera y la romana Via Cristoforo Colombo. Tiene alrededor de 85.000 habitantes. El asentamiento de Acilia se presenta como un área homogénea, donde alternan bloques de viviendas públicas, y edificios privados. Para más información consultar el programa detallado del plan en:

<http://www.urbanistica.comune.roma.it/pru-acilia.html>

[5]Para más información consultar el programa detallado del plan en:

<http://www.urbanistica.comune.roma.it/pru-acilia.html>

[6] El modelo infraestructural y de transporte previsto en el Nuevo Plan Regulador General comprenden a nivel urbano los siguientes puntos de actuación: 1. Idroscalo; 2. Área central; 3. Paseo Racionalista; 4. Ciudad del Agua; 5. Ciudad del Juego y de la Ciencia; 6. Ciudad del bienestar; 7. Parque acuático; 8. Estanques de Ostia; 9. Ostia Antica.

[7] La Esposizione Universale Roma obedece a las siglas de EUR, originalmente llamado E42. Constituye una zona suburbana y centro de negocios de Roma diseñado por Benito Mussolini en 1935 para celebrar los veinte años de fascismo. En términos urbanísticos EUR fue concebido para dirigir la expansión de la ciudad de Roma hacia el sudoeste, conectándola con el mar. Sin embargo, la Exposición nunca tuvo lugar debido a la

derrota italiana en la Segunda Guerra Mundial.

[8] Ristrutturazione e restauro dello Stabilimento balneare "La Vecchia Pineta". Lido di Roma - Roma. Committente: Società Stabilimenti Balneari Lido di Roma S.r.l. Anno di ultimazione dei lavori dell'edificio centrale: 2006. Progettisti: Giorgio Blanco, Claudio Nardulli

## **Bibliografia**

AA.VV. (2008), *Il disegno della palazzina romana*, Kappa, Roma.

CALABRESE, Umberto (2003), *L'architettura ad Ostia*, Fratelli Palombi Editori, Roma.

RINALDI, Roberta (2003), *La palazzina di Adalberto Libera a Ostia quale risorsa architettonica e culturale. Valutazioni economiche e fattibilità del progetto di conservazione*, Ed. Aracne, Roma.

<http://romatevere.hypotheses.org/416>

<http://www.urbanistica.comune.roma.it/partec-ostia-lungomare.html>

<http://waterfrontroma.blogspot.com.es/2013/03/alemanno-s-alla-cabina-di-regia.html>

<http://www.pabaac.beniculturali.it/opencms/approfondimenti/sitonew/ita/roma/ostia/ostia.htm>



# Salerno “città del turismo”. Ambizioni, progetti e realizzazioni per la città contemporanea

Annarita Teodosio, Dipartimento di Ingegneria Civile, Università di Salerno

## Abstract

At the end of the last century the city of Salerno is looking for a new identity and an engine for future growth. Political will expressed unequivocally by Mayor De Luca points to the « construction of a tourist city, enhancing accommodation facilities, marine resources, trade and services ». Salerno has great potential due to intrinsic characteristics and strategic position with respect to other places of historical and artistic interest - the Amalfi Coast and Pompei on the west side, Paestum and the Cilento coast on the east - however Salerno showed clear lack of resources able to attract the international tourist flow. So, following the growing interest generated by the spanish success, the catalan architect Oriol Bohigas was entrusted with the editing of the new Piano Urbanistico Comunale and a process of urban transformation begins, based on modern strategic planning also called "metastatic". Salerno, such as Barcelona, aims at economic and touristic development, with a renewed relationship with the sea and the creation of a series of works that are proposed as focal points around which the regeneration of the surrounding areas revolves. In light of these ambitions, design contests have been announced and a series of interventions promoted, on different scales, signed by famous architects of the star system; tourist attractors and new icons are constructed in order to convey a new image of the city and offer renovated opportunities of development related to tourism.

Keywords: *waterfront, urban tourism, city-planning, Bohigas, Salerno*

## Sinossi

Alla fine del secolo scorso Salerno è alla ricerca di una nuova identità e di un motore per la sua crescita. Le volontà politiche, espresse inequivocabilmente dal sindaco De Luca, puntano alla “costruzione di una città del turismo e dell'accoglienza, della risorsa mare; una città del commercio e dei servizi”. La città presenta grandi potenzialità derivanti da caratteristiche intrinseche e dalla posizione strategica rispetto ad altri luoghi di interesse storico-artistico - la Costiera Amalfitana e Pompei a ovest; Paestum e la costa cilentana a est - tuttavia mostra evidenti carenze di risorse in grado di attirare il flusso turistico internazionale. Così, negli anni '90, sull'onda del successo spagnolo, si affida all'architetto catalano Oriol Bohigas la redazione del nuovo strumento urbanistico comunale e inizia un processo di trasformazione urbana basato sui criteri dell'urbanistica “metastatica”. Salerno, come Barcellona, mira allo sviluppo economico e al lancio turistico attraverso un rinnovato rapporto con il mare e la realizzazione di una serie di opere che si propongono come fulcri intorno a cui ruota la rigenerazione delle aree circostanti. Alla luce di queste ambizioni, vengono indetti concorsi di progettazione e promossi una serie di interventi, a differente scala, firmati da famosi architetti dello star-system; si costruiscono attrattori turistici e nuove icone per veicolare una rinnovata immagine urbana e offrire opportunità di sviluppo legate al turismo.

Parole chiave: *waterfront, turismo urbano, urbanistica, Bohigas, Salerno*

## 1 INTRODUZIONE

La città di Salerno, capoluogo dell'omonima provincia del sud Italia, occupa una posizione strategica tra siti archeologici e naturalistici di grande rilevanza: una sorta di cerniera tra Pompei e la Costiera amalfitana a ovest; Paestum con la Costa cilentana a est. Tuttavia non si è mai affermata come meta turistica nonostante le emergenze di epoca romana, medioevale e normanna (Palazzo Arcivescovile, Cattedrale, acquedotto Ponte dei diavoli, ecc...) e i bei palazzi barocchi del centro storico. Sin dalla riscoperta dei templi di Paestum in periodo neoclassico è stata -ed ha continuato ad essere per molti anni- solo un posto di passaggio, un luogo da attraversare e non una meta da raggiungere.

Conosciuta sin dall'antichità, Salerno ha vissuto un momento di grande splendore in epoca medioevale sotto la dominazione longobarda e normanna, periodo in cui fu fondata la Scuola Medica Salernitana[1]. Dopo una fase di decadenza in età rinascimentale, conosce una crescita vertiginosa durante il Risorgimento e nel 1944 diventa capitale d'Italia per alcuni mesi. Sin dalla seconda metà dell'800, la città subisce una serie di rilevanti trasformazioni che configurano un rinnovato assetto urbano oltre che un differente rapporto col mare: la crescita verso oriente, l'insediamento di industrie tessili nell'entroterra, l'ampliamento sul litorale dove vengono costruiti i palazzi della ricca borghesia, gli edifici pubblici e le sedi istituzionali (Teatro Verdi, Villa Comunale, Tribunale, Banca d'Italia, Poste), conferiscono un nuovo volto alla città la cui importanza, però, risulta ancora relativa e offuscata, già in ambito regionale, dalla città di Napoli.

A partire dal secondo dopoguerra Salerno si espande verso est in maniera disorganica e qualitativamente scadente, secondo modelli intensivi basati sulla rendita fondiaria. Il centro storico, che subisce gravi danni per l'alluvione del 1954 prima e il terremoto del 1980 poi, è soggetto a un progressivo svuotamento e resta abbandonato a se stesso. L'area di Santa Teresa, storica zona portuale cittadina situata proprio a ridosso del nucleo antico e dell'arenile, in seguito alla delocalizzazione del porto commerciale a occidente negli anni '70, diventa un ambito problematico e degradato da riqualificare e restituire alla città riempiendolo di usi e significati nuovi.

### 1.1 Alla ricerca di una nuova identità tra politica e urbanistica

Alle soglie del nuovo millennio, la città è alla ricerca di una identità e di un motore per la sua crescita. È fondamentale decidere in che direzione deve andare la 'nuova Salerno' e si palesa l'esigenza di una rivalutazione a scala urbana e territoriale. Bisogna intraprendere un processo di trasformazione che riguardi le infrastrutture, lo spazio pubblico, i servizi e individuare funzioni produttive, sociali e culturali adeguate al ruolo di riferimento che la città deve rivestire rispetto al suo prestigioso contesto territoriale.

La situazione salernitana all'inizio degli anni Novanta è ben illustrata dal sindaco dell'epoca Vincenzo De Luca che, nel rievocare i primi passi della sua avventura amministrativa, afferma che "il punto di partenza della nostra esperienza è simile a quello di tante altre città meridionali: una crisi quasi generalizzata dei settori produttivi [...]; un pesante degrado dei quartieri, con la ghettizzazione di intere periferie; una crisi della legalità e dello spirito pubblico; una scarsa coesione sociale; elementi di dinamismo

culturale e sociale – pur presenti – dispersi in un contesto di immobilismo” (De Luca 1999: 3). E in un momento di crisi diffusa, diventa sempre più forte l’esigenza di una rigenerazione urbana globale in grado di avere risvolti positivi anche sull’economia. Probabilmente la voglia di rinnovamento risente dell’influsso di eventi importanti della storia italiana ed europea. Da una parte, in Italia, le innovazioni politiche e istituzionali seguite alla crisi di Tangentopoli e il crollo della Prima Repubblica; d’altro canto, in Spagna, i grandi esempi di ricostruzione della città legati ai Giochi Olimpici di Barcellona 1992 (Russo 2011: 65).

Le volontà politiche, espresse inequivocabilmente dal sindaco De Luca, puntano alla “costruzione di una città del turismo edell’accoglienza, della risorsa mare; una città del commercio e dei servizi” (De Luca 1999: 9). Quindi anche a Salerno, come in molte altre città di medie dimensioni dell’area mediterranea, il turismo sembra essere un’opportunità per integrare i settori economici tradizionali e, nel contempo, una possibile alternativa per quelli in crisi; la molla per la rigenerazione urbana complessiva e l’occasione per dare una nuova identità alla città. Ma l’economia salernitana è da sempre basata su servizi, commercio e attività portuali e la città, rimasta ai margini dei circuiti turistici nazionali e internazionali, non possiede grandi attrattori in grado di richiamare l’attenzione dei forestieri. Pertanto, in assenza di tradizioni, bisogna costruire o reinventare un’immagine turistica facendo leva sulle vocazioni intrinseche del territorio, derivanti dalla sua particolare ubicazione geografica al centro di un comprensorio turistico molto sviluppato, attingendo alla storia e sfruttando le favorevoli contingenze politiche e sociali.

Come sottolinea lo stesso De Luca, rendere la città ‘turistica’ significa farne un luogo ‘accogliente’ adeguandola dal punto di vista infrastrutturale (strade, parcheggi, metropolitana, stazione marittima, porto e aeroporto); dotandola di una serie di servizi per il tempo libero, la cultura, e il commercio; migliorando il sistema ricettivo e l’offerta culturale con un programma di eventi e qualche manifestazione di ampia risonanza in grado di veicolare l’immagine oltre il ristretto ambito locale.

Oggi i ‘nuovi turisti’ si rivolgono verso mete alternative mettendo in discussione quelle storicamente consolidate. Pur essendo ancora forte il richiamo delle città d’arte, nuove motivazioni ed interessi si sono andati affermando: parchi ed eventi tematici, aree naturalistiche, turismo urbano, intrigano i viaggiatori che il sociologo americano MacCannel (1976) definisce i nuovi ‘pellegrini della modernità’, poiché sembrano venerare gli oggetti che vedono in quanto rappresentazione dell’eccezionale, lo straordinario e di ciò che è fuori dalla quotidianità. E le cosiddette località ‘turistiche’, o quelle che aspirano a diventarlo, devono necessariamente adeguarsi alle nuove istanze dei visitatori inventando o reinventandosi.

All’inizio degli anni ‘90, sull’onda del successo spagnolo, l’amministrazione comunale di Salerno, consapevole delle potenzialità della città e degli obiettivi da raggiungere, stabilisce i primi contatti con l’architetto catalano Oriol Bohigas, già celebre in Italia per gli interventi nella Barcellona olimpica. Dopo una serie di incontri propedeutici e sopralluoghi, l’incarico per la redazione del nuovo strumento urbanistico viene formalizzato nel gennaio del 1992 e il P.U.C., redatto dalla MBM Arquitectes S.A. di cui fa

parte Bohigas, sarà approvato nel 2006 dopo un iter lungo e travagliato. Sulla scorta della sua esperienza barcellonese, Bohigas (2004) ripropone a Salerno l'applicazione di un'urbanistica innovativa - da lui stesso definita "metastatica" - che agisce all'interno della città, partendo da progetti concreti e realizzabili, per risolvere problemi prioritari ed urgenti in determinate aree, appositamente individuate, denominate A.A.P.U. -Aree di Attuazione Puntuale Urbanistica- che diventano "elementi generatori di un fenomeno di trasformazione e rinnovamento del loro intorno" [2] Grazie all'applicazione di questo metodo, a partire dalla seconda metà degli anni Novanta, sono stati elaborati, e in parte realizzati, una serie di progetti urbani e architettonici che hanno consentito di avviare e/o concludere importanti interventi di trasformazione ancora prima dell'approvazione definitiva del P.U.C avvenuta, come già detto, con molti anni di ritardo.

Gli obiettivi dell'Urbanista sono già chiaramente esplicitati in un *Documento Programmatico*[3] approvato nel 1995: Salerno, come Barcellona, deve mirare allo sviluppo economico e al lancio turistico attraverso un rinnovato rapporto con il mare e la realizzazione di una serie di opere che si propongono come fulcri intorno a cui ruota la rigenerazione delle aree circostanti e diventano poli attrattivi per cittadini e ospiti. Il nuovo Piano costituisce l'occasione per dinamizzare l'offerta e i servizi turistici e mettere in moto un settore economico di grande importanza per la città.

Salerno, pur presentando grandi potenzialità derivanti da caratteristiche intrinseche e dalla posizione strategica rispetto ad altri luoghi di interesse storico-artistico, mostrava evidenti carenze di risorse in grado di attirare il flusso turistico internazionale. Per definire lo scenario presente e le potenzialità turistiche future, si intraprendono studi specialistici che, insieme ai dati forniti dall'Ufficio del Turismo, costituiscono la base su cui verificare le scelte effettuate per l'individuazione e il dimensionamento delle A.A.P.U. I risultati di queste analisi, condotte dalla CER Programaciò S.L.di Barcellona, confluiscono nel *Piano per lo Sviluppo Turistico della città di Salerno* del 1997 che suggerisce gli obiettivi strategici per il rilancio dell'economia turistica basata su un'offerta specifica, sostenibile e complementare a quella delle destinazioni prossime e concorrenti.

I principali 'prodotti turistici' individuati dal Piano che la città può offrire riguardano:

Tempo libero: attrezzature ricreative possibilmente connesse con il mare; impianti per lo sport, concerti, fiere; Cultura e tradizioni: itinerari storici, artistici, culturali e architettonici di alto livello nel centro storico; interventi di restauro sul patrimonio immobiliare esistente; Professione: strutture ed attrezzature per riunioni e convegni; Nautica: attrezzature da diporto, collegamenti via mare costruzione di una stazione marittima; disinquinamento del golfo; Attività complementari: nuove architetture di qualità per la ricettività alberghiera; commercio migliorando l'accessibilità e l'immagine delle zone preposte a tale attività (centro storico e corso Vittorio Emanuele). A Salerno, come raramente accade, volontà politiche, esigenze tecnico-progettuali e risultati di studi specialistici concordano inequivocabilmente sull'opportunità di un rilancio socio-culturale, economico ed urbano indissolubilmente legato al turismo. E la realizzazione di questi obiettivi comporta la rigenerazione dei luoghi, promuove la nascita di nuove architetture che veicolano una rinnovata immagine della città e dà impulso ad una

stagione di opere pubbliche e private che stanno cambiando e cambieranno definitivamente il volto della città.

## 1.2 Archistar in città

Per convertire la città in una meta turistica si rendono necessari una serie di interventi, a differente scala, che devono riguardare *in primis* i luoghi urbani più emblematici e significativi: il centro storico, il paesaggio collinare ma anche -e soprattutto- il fronte mare.

Appare utile sottolineare che, nel corso degli ultimi decenni, il tema della riqualificazione del waterfront ha assunto un ruolo fondamentale nei processi di rigenerazione urbana innescando cospicue operazioni di *marketing territoriale*. Il fronte mare ha smesso di essere una passeggiata attrezzata di ottocentesca memoria e non è più una semplice linea di demarcazione tra terra e mare, ma si configura come un vero e proprio *landmark*, fulcro intorno a cui ruota lo sviluppo urbano alla ricerca di nuove identità e centralità alternative.

In quest'ottica, anche per Salerno il recupero del rapporto col mare diventa il punto principale della politica di sviluppo urbano e, alla luce di queste ambizioni, vengono indetti concorsi di progettazione e promossi una serie di interventi -spesso firmati da famosi architetti dello *star-system*- che puntano alla riqualificazione delle aree portuali dismesse e alla realizzazione di progetti di grande impatto sul fronte mare. Come afferma lo stesso Bohigas, "il prestigio di una città si legge anche nella qualità dei progetti degli edifici e degli spazi pubblici"[4] e l'unico modo per ottenere questa qualità è quello di promuovere una cultura architettonica diffusa che affondi le radici nella storia ma sia in grado di aprirsi anche agli influssi internazionali.

Uno dei primi interventi è la costruzione della stazione marittima che ha il compito di consolidare la naturale vocazione della città quale approdo ideale tra due coste e incentivare il traffico crocieristico. Il progetto è stato affidato all'architetto Zaha Hadid al termine di un concorso d'idee internazionale (fig.1). I lavori di realizzazione, iniziati nel 2005, per una serie di vicissitudini economiche, sono tuttora in corso e l'opera è in fase di completamento. L'edificio ha una composizione volumetrica e funzionale che ricorda la struttura di un'ostrica: una conchiglia dura che racchiude elementi molli e fluidi. L'interno è costituito da spazi dinamici organizzati intorno a dei punti focali (ristorante, sala d'aspetto, uffici) e un sistema di percorsi che enfatizzando la velocità richiamano il movimento dei passeggeri in transito. Il terminal, dalle forme sinuose ed accattivanti tipiche dei progetti della Hadid, intende rispondere ad esigenze pratiche e funzionali ma, ponendosi come elemento di transizione fisica e visiva tra la città e il suo mare, possiede anche una potente carica simbolica.

Nell'estremità orientale della città, sulla fascia marittima in corrispondenza dello Stadio Arechi, si trova un'altra opera che costituisce un tassello molto significativo della trasformazione urbana: il porto turistico *Marina D'Arechi* disegnato da Santiago Calatrava per il Gruppo Gallozzi S.p.a. (fig.2). La prima proposta progettuale fu presentata nel 2005; le diverse ipotesi successivamente avanzate hanno contribuito a delineare il progetto definitivo i cui lavori di realizzazione, iniziati nel luglio del 2010, sono oggi in

fase di completamento. Nel giugno 2009, nel corso di una *lectio magistralis* tenuta al Teatro Verdi di Salerno, fu lo stesso Calatrava ad illustrare il progetto finale mediante una serie di schizzi ad acquerello, realizzati *ex tempore*, che enfatizzavano gli elementi principali del nuovo porto: parco verde a terra; moli a mare; edificio polifunzionale, sorretto da una vela, contenente i servizi per la navigazione, attività commerciali e punti di ristoro; ponte strallato di collegamento. L'intervento rappresenta un'attrattiva architettonica per chi viene da mare o da terra ma costituisce anche un'opera di scala vasta poiché intende innalzare gli standard sociali e qualitativi della zona -sia per i cittadini che per i turisti che ne usufruiranno- inquadrandosi nel processo di riqualificazione complessiva della costa orientale.

Nel gennaio del 2007 il Comune di Salerno bandisce il concorso di progettazione *Fronte del mare* per la riqualificazione di tutta la fascia costiera compresa tra Santa Teresa a Piazza della Concordia, vinto, nel maggio dello stesso anno, dall'architetto spagnolo Ricardo Bofill affiancato dalla Lotti&Associati s.p.a.[5] La proposta di Bofill, che tenta di rispondere all'obiettivo primario di realizzare una nuova immagine della città aprendola al mare, prevede la sistemazione del litorale prospiciente il centro storico e la realizzazione di due piazze che costituiscono le testate di apertura e chiusura dello storico Lungomare Trieste (fig.3).

Piazza della Libertà, all'estremo occidentale, è un grande vaso ellittico -155 m di diametro, 26.000 mq di superficie- circondato da un monumentale *crescent*, tipologia molto cara al progettista.[6] Un fabbricato con impianto planimetrico semicircolare composto da due piani interrati destinati a parcheggio e sette livelli fuori terra con attività commerciali, terziarie e residenze. La piazza è incorniciata da un ampio porticato (alto 8 metri e profondo 6) che ospita attività commerciali organizzate su due livelli. La continuità dei prospetti è interrotta da cinque grandi portali alti 15 metri che, come delle porte urbane, consentono l'attraversamento e il collegamento col tessuto circostante. L'edificio nel complesso ha un carattere monumentale e classicheggiante con facciate scandite da un triplo ordine di colonne anteposte ad una parete vetrata.

Come si evince dagli elaborati progettuali, Bofill ricerca "un dialogo armonioso tra l'architettura esistente e la nuova composizione" che "risponde ad esigenze sia formali, sia estetiche, di monumentalità e funzionalità".[7] Egli tenta, a suo dire, di stabilire una relazione con le preesistenze di rilievo che contornano l'area -Teatro Verdi, Palazzo della Prefettura, Palazzo di Città, Scuola 'G. Barra'- attraverso toni e colori dei rivestimenti usati ma anche mediante scelte stilistiche che sembrano offrire un tributo all'eclettismo di matrice Ottocentesca che connota gli edifici circostanti. L'intenzione di Bofill è quella di realizzare una grande piazza aperta al mare, "luogo pubblico, 'meta' della passeggiata marittima, un 'balcone' sul Mediterraneo [...] polo dinamico e vitale durante l'arco dell'intera giornata grazie alla compresenza di funzioni diversificate".[8]

All'estremità orientale del lungomare, nei pressi del porto turistico Masuccio Salernitano, si colloca l'altro fulcro del progetto di Bofill: Piazza della Concordia. La sistemazione si gioca su due livelli: uno a quota della piazza, di carattere più urbano; l'altro a livello delle banchine e degli arenili con carattere più marinaro e sportivo. La risoluzione della zona prevede la completa pedonalizzazione dell'area con l'interramento del traffico veicolare

lungo un tratto di 260 m; la costruzione di un ampio parcheggio sotterraneo; il raddoppio del porto turistico Masuccio Salernitano mediante una traslazione parallela alla costa che consente anche di ampliare anche la superficie della piazza. È previsto un articolato sistema di spazi pubblici che si estende lungo il litorale fino alla foce dell'Irno per un tratto di 500 metri di lunghezza. L'elemento catalizzatore della sistemazione è una torre di 17 piani da destinare ad uffici e hotel. Un edificio a doppia vela, alto 75 metri, in vetro e rame, che ricalca in maniera inequivocabile l'Hotel W realizzato da Bofill a Barcellona, una tipologia ed un linguaggio del tutto diverso da quello proposto dallo stesso architetto per l'altra piazza al capo opposto del lungomare.

Il progetto per il *Fronte del mare* di Bofill ha destato molte polemiche e non poche perplessità innescando un acceso dibattito che ha avuto una grande risonanza mediatica e coinvolto addetti ai lavori, politici e semplici cittadini che hanno organizzato veri e propri movimenti per dare voce al loro dissenso. Ma se la sistemazione di Piazza della Concordia, rivelatasi un'operazione molto ambiziosa e costosa, al momento è rimasta solo su carta, il cantiere di Piazza della Libertà col suo è operativo a tutti gli effetti (fig.4). Nonostante proteste e vicissitudini di varia natura, l'opera è oggi in corso di realizzazione e presto fornirà un nuovo volto all'area di Santa Teresa conferendole, probabilmente, un aspetto molto differente da quello immaginato da Bohigas.[9] Così, al linguaggio asciutto e l'inserimento 'silente ed indolore' dell'Architetto catalano, si contrappone il fare magniloquente di Bofill.

## 2 CONCLUSIONI

Una città non è solo un buon 'contenitore' ma deve avere anche un ottimo 'contenuto' per gli abitanti ed i visitatori. A Salerno agli interventi architettonici e infrastrutturali è stato sapientemente affiancato un fitto programma di eventi e iniziative di vario genere finalizzate alla promozione della città in ambito internazionale. Basti pensare a *Luci d'artista* o al concerto per la notte di Capodanno, manifestazioni che hanno assunto rilevanza internazionale e attirano un numero consistente di visitatori; o al più recente progetto Ro.Sa. (Roma-Salerno) dell'aprile del 2013, che ha portato alla stipula di un Protocollo d'intesa tra Salerno e Civitavecchia per la creazione di sinergie volte alla promozione di flussi turistici attraverso il sistema crocieristico.

Salerno ha intrapreso il disegno concreto di un nuovo scenario urbano e un processo di rinascita che è iniziato proprio dal fronte mare. Le opere, completate o in fase di realizzazione, [10] hanno un valore altamente simbolico -oltre che architettonico e urbano- e cambieranno profondamente il volto della città veicolandone una nuova immagine e offrendo, probabilmente, rinnovate opportunità di sviluppo legate al turismo. Ma i grandi temi di riqualificazione non dovrebbero perseguire solo la realizzazione della 'città turistica' poiché sono fattori indispensabili per la ridefinizione della struttura formale e sociale della città in generale e per il conseguente benessere di tutti i suoi cittadini. "Non si può offrire al turista una città attraente se non è, ancor prima, una città confortevole, bella, produttiva e vivibile per chi la abita"[11].

Oggi Salerno è una realtà ancora in trasformazione ed è forse prematuro fare bilanci, ma

appare opportuna una riflessione sugli scenari che vanno configurandosi ed è lecito porsi degli interrogativi sulla 'sostenibilità' dei processi in corso in termini di rispetto dell'identità e del carattere della città storica.

Probabilmente, non basta l'importazione di un 'modello' - e del suo artefice e promotore - a garantire gli stessi risultati. Il contesto culturale, ambientale ed urbano salernitano è molto diverso da quello barcellonese e sono davvero differenti anche gli attori e le forze politiche ed economiche coinvolte. Tutte da verificare sono anche le ambizioni di quello che è da molti riconosciuto come il progetto più emblematico e rappresentativo della nuova Salerno: Piazza della Libertà col suo Crescent. I promotori entusiasti pensano e sperano che possa costituire un attrattore turistico, una nuova centralità urbana e il fulcro intorno al quale spostare l'attività pubblica cittadina. In sintesi, ci si auspica, che si possa ripetere a Salerno un 'effetto Guggenheim'. Ma probabilmente il Crescent di Boffill, con il suo carattere classicheggiante e il linguaggio storicista, non può ambire a calamitare lo stesso grado di attenzione dell'archi-scultura progettata da Gehry. Peraltro l'effetto non è facilmente riproducibile, poiché è qualcosa che va oltre il sensazionalismo di un edificio uscito dalla matita di una *archistar*: nasce da una serie di condizioni storiche e sociali peculiari ed è profondamente connotato da una componente simbolica e psicologica derivante dalla particolare situazione socio-economica in atto a Bilbao in quel preciso momento storico.

Dunque l'esito positivo di un'esperienza non implica il fatto che il suo modello 'trapiantato' possa garantire gli stessi risultati ma anzi potrebbe generare amare delusioni e disastrosi fallimenti. Gli interventi proposti devono tenere conto delle diverse condizioni geografiche, politiche e sociali dei contesti in cui si va ad operare; recuperare e rispettare l'identità storica dei luoghi; valorizzare autenticità e diversità per evitarne la miniaturizzazione o le tristi '*manhattanizzazioni*' frutto dell'importazione di modelli operativi e linguaggi stilistici trapiantati senza un opportuno regionalismo critico. Forse bisognerebbe rifuggire la tentazione di linguaggi stereotipati, estetizzanti ed effimeri, volti alla realizzazione di un'architettura che è "pensata per l'internazionale del turismo", per dirla con il critico americano Ingersoll (1996).

Rilanciare l'economia di una città, rinnovare o intraprendere l'offerta turistica, anche attraverso la costruzione di opere architettoniche o il recupero di aree degradate, innanzitutto deve offrire nuove opportunità e migliore qualità di vita ai cittadini, che dovrebbero essere i prioritari destinatari dei benefici indotti da questi processi. La città è il bene collettivo per eccellenza, ed è di tutti quelli che la abitano. Ci auguriamo che i salernitani possano restare gli incontrastati 'padroni' della loro città sempre e comunque.

[1] La prima e più importante istituzione medica d'Europa all'inizio del Medioevo (IX secolo), considerata da molti la madre delle moderne università.

[2] *Documento Programmatico* (1994), P.U.C. Comune di Salerno, MBM ARQUITECTES S.A, p.82.

[3] Documento propedeutico al Piano che contiene i criteri guida, le strategie e gli indirizzi urbanistici per il ridisegno della città.

[4] *Relazione Illustrativa* (2005), P.U.C. Comune di Salerno, p. 62.



[5] Si trattava di un Bando a partecipazione aperta ai sensi dell'articolo 55 del D. Lgs 163/2006.

[6] Ricardo Bofill, a partire dalla fine dagli anni Settanta, compie studi su questa tipologia che diventa, a poco a poco, caratteristica ricorrente della sua architettura. Basti pensare a *Les Espaces d'Abraç* a Marne la Vallée (1978-83), al *Piano per la Bastide* di Bordeaux (1988), al *Fatbursparken* di Stoccolma (1984-91), all'*Antigone* di Montpellier (1978-96), sino al *Crescent* di Savona, nell'area della vecchia Darsena, realizzazione italiana che più si avvicina al progetto salernitano.

[7] Fronte del mare. Salerno. *Relazione Generale Descrittiva* (2009), Progetto definitivo Intervento Crescent, Documenti descrittivi ed economici, Comune di Salerno, Settore Opere e Lavori Pubblici, pp. 12-13.

[8] *Ibidem*, p.4.

[9] Dopo aver dettato i criteri generali per la trasformazione urbana, nel maggio del 1995, Bohigas riceve l'incarico per la redazione del progetto del waterfront salernitano ma, nonostante l'iter lungo e travagliato, tutte le modiche e le variazioni apportate nello sforzo di coniugare scelte progettuali, esigenze funzionali e volontà politiche, il suo progetto non trova una pratica applicazione e si decide di indire il concorso del 2007 poi vinto da Bofill.

[10] Oltre quelli precedentemente illustrati, basti pensare alla Cittadella Giudiziaria di Chipperfield, o l'edilizia residenziale in ex aree industriali di Nouvel o Fuksas, il Palasalerno di Tobia Scarpa o il Grand Hotel Salerno di Pagliara.

[11] *Relazione Illustrativa* (2005), P.U.C. Comune di Salerno, pag.48.edioevo (IX

## Bibliografia

MacCannel, D. (1976). *The tourist: a new theory of the leisure class*, Berkeley: University of California Press.

Bruttomesso R. (a cura di) (1993). *Waterfronts. A new frontier for cities on water*, Venezia: Grafiche Veneziane.

Ingersoll, R. (1996). *L'internazionale del turista*. Casabella, n.630-631, 118-127.

De Luca, V. (1999). *Un'altra Italia. Tra vecchie burocrazie e nuove città*, Roma-Bari: Laterza.

Bohigas, O. (2004). *Contra la incontinenca urbana. Reconsideración moral de la arquitectura y la ciudad*, Barcellona: Electa-Grupo Editorial Random House Mondadori

Schubert, D. (2004). *Trasformación de zonas portuarias y costeras en desuso: experiencias, posibilidades y problemas*, Ciudades, Rivista Instituto Universitario de Urbanística de la Universidad de Valladolid, 8, 15-36.

Leotta, N. (2005). *Approcci visuali di turismo urbano. Il tempo del viaggio, il tempo dello sguardo*. Milano: Ulrico Hoepli

Borja, J. (2010), *Luces y sombras del urbanismo de Barcelona*, Barcelona:UOC

Savino, M. (2010), *Waterfront d'Italia. Piani e progetti*. Milano: Franco Angeli

Russo, M. (2011). Il progetto urbano nella città contemporanea. L'esperienza di Salerno nel panorama europeo. Napoli: Clean.

Giannattasio, P. (2012). Modello di trasformazione urbana. Salerno versus Smart City, Roma: Gangemi.

**Altre fonti:**

Sono stati consultati elaborati grafico-progettuali inerenti piani e progetti architettonici ed urbani, realizzati o in corso di realizzazione nella città di Salerno. In particolare si è fatto riferimento a:

Comune di Salerno, Documento Programmatico (1994), P.U.C., MBM ARQUITECTES S.A.

Comune di Salerno, Relazione Illustrativa (2005), P.U.C. Comune di Salerno, MBM ARQUITECTES S.A.

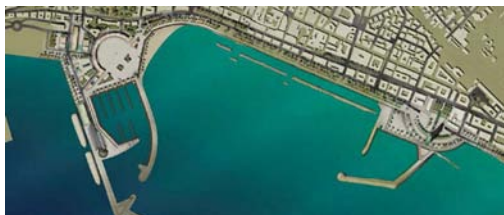
Comune di Salerno, Settore Opere e Lavori Pubblici, Fronte del mare. Salerno. Relazione Generale Descrittiva (2009), Progetto definitivo Intervento Crescent, Documenti descrittivi ed economici.



Render della stazione marittima di Zaha Hadid.



Render della Marina d'Arechi di Santiago Calatrava.



Progetto del fronte mare di Ricardo Bofill.



Veduta aerea del cantiere di Piazza della Libertà (settembre 2013): il Crescent in costruzione e sullo sfondo la stazione marittima.



*Tipologías arquitectónicas, imagen y modelos de urbanización turística*  
*Architectural typologies and urbanization models*  
*related to the tourism phenomenon*

**The «Spanish influenza» epidemic**

Casu, Alessandra

**Oasis de modernidad: los hoteles de Benidorm (1950-1975)**  
**Nuevas tipologías turísticas basadas en directrices del movimiento moderno**

Coll Caballé, Xavier

**Proyectos en busca de ciudad. La llegada del turismo a la Costa del Sol**

Gavilanes Vélaz de Medrano, Juan

**Designing the seaside: mass tourism in Portugal**

Lobo, Susana; Tostões, Ana; Bandeirinha, José António

**Carreteras secundarias: fragmentos para la construcción de España**

Marin, Celia

**La construcción de la imagen de la Arquitectura del relax**

Méndez Baiges, Maite; Hurtado Suárez, Inmaculada

**I modelli "utopici" e l'invenzione degli insediamenti turistici**

Posocco, Pisana

**Ficciones urbanas vernáculas diseñadas "según principios artísticos"**

**Permanencia y poder simbólico del ideal urbano tradicional**

Rivera Gámez, David; García Hermida, Alejandro



# The «Spanish influenza» epidemy

Alessandra Casu, Departamento de Arquitectura, Diseño y Urbanismo

## Abstract

The coastal territory, in recent years, appears in Sardinia as a place dedicated to the most important interventions and regulations, that stress the attention on urban areas as the only transformable coastal zones. Some regeneration projects related to urban waterfronts in Sardinian historical towns (Cagliari, Alghero, Porto Torres, Olbia, la Maddalena), strongly related to tourism flows, from the viewpoint of urban design seem affected by a sort of "Spanish influenza", with the repositioning of models developed in the Iberian peninsula or by Spanish architects; while from the viewpoint of urban policies they seem related not only to "Pictures at an Exhibition", but also to other themes about the Land "ownership" (or not).

Keywords: *coastal villages, urban regeneration, Urban waterfront, urban design, Spanish architecture*

## Resumen

El territorio costero, en los últimos años, aparece en Cerdeña como un lugar dedicado a las intervenciones y regulaciones más importantes, que hacen hincapié en la atención en las áreas urbanas como las únicas zonas costeras transformables. Algunos proyectos de regeneración relacionadas con frentes de agua urbanos en ciudades históricas sardas (Cagliari, Alghero, Porto Torres, Olbia, La Maddalena), fuertemente relacionadas con los flujos de turismo, desde el punto de vista del diseño urbano parecen afectados por una especie de "gripe española", con la repropósito de modelos desarrollados en la península ibérica o por arquitectos españoles, mientras que desde el punto de vista de las políticas urbanas parecen relacionados no sólo con "Cuadros de una exposición", sino también a otros temas como los derechos sobre el suelo.

Palabras clave: *frente marítimo urbano, regeneración urbana, pueblos costeros, diseño urbano, arquitectura española*

## 1 INTRODUCCIÓN

En Cerdeña, por un largo rato, en el territorio costero se concentró la mayoría de las intervenciones públicas y privadas aunque, en algunos casos, con verdaderos fracasos, como para la alimentación de la "playa de los cien mil": el *Poetto*, la playa urbana de Cagliari y de su *hinterland*, una tira de arena larga cerca de diez kilómetros, lugar de la vida durante el día y por todo el año, incluso en la noche durante el verano. La playa sumergida había sido objeto de retiros sustanciales de arena, utilizada para la reconstrucción de la ciudad en la posguerra (el 60% de los inmuebles era dañado) y para hacer frente a una urbanización de repente después de la inundación de 1951 y el establecimiento del gobierno autónomo regional (Casu, Lino, Sanna; 2001). Con los años, el mar recuperó lo que había sido eliminado, por lo cual hoy resulta un grave proceso de erosión costera agravado por la lenta continuación de los retiros, la demolición progresiva de las praderas de *Posidonia oceanica* y el cambio en la corriente debido a la construcción de nuevas obras portuarias.

A principios del siglo XXI, el gobierno provincial modificó un proyecto promovido por el anterior gobierno (que consistía en varios campos experimentales de acreción de dunas mediante la plantación de vegetación), con la aceleración de los trabajos y la carga, por unos días, de un buque procedente del Mar del Norte, el cual bombeó en la playa arena tomada desde el fondo del mar frente a la costa. El resultado visible es que el blanco y fino tamaño de grano de la arena estaba cubierto por una capa de áridos seleccionados y variables de colorimetría: la protesta prolongada causó, además de la acción legal, el colapso final de los directores que habían promovido – con una clara intención electoral – la intervención. A pesar del resultado casi irreversible a nivel local, este episodio tuvo el aspecto positivo de las *bad practices*, favoreciendo cambios en los supuestos aplicados a otras playas sujetas a la erosión, como *la Pelosa* en Stintino. No solamente por esta razón, en los últimos años, el territorio costero aparece, al mismo tiempo, el más protegido desde la llegada, en 2004, de la ley regional llamada "decreto guarda costas" y en seguida, en 2006, del Plan Paisajístico Regional (PPR), que "congela" la transformación de la zona costera hasta una profundidad de dos km con excepción de las áreas ya urbanizadas.

## 2 UN INTENTO DE ABORDAR EL TEMA: COSTERAS

Justo tras la aprobación del PPR, con referencia específica a los "pueblos costeros", en 2007 el Gobierno Regional promovió un concurso de ideas internacional, *Costeras*, para buscar ejemplos de mejores relaciones entre las zonas urbanas y el mar. Los ocho contextos de intervención eran de diferentes tipos: desde el pueblo minero abandonado (Argentiera) hasta el pueblo de pescadores (*Marceddi*, al sur de Oristano, en el borde de la laguna del mismo nombre; *Giorgino*, un pueblecito de viviendas públicas edificadas en los años 30 con vistas a lo que una vez fue la playa de Cagliari y ahora separado de la



ciudad por puerto canal), al espontáneo establecimiento al mar de población local, ajeno a la lógica de los turistas a *la Costa Smeralda* y carente de organización urbana y territorial (*Isola Rossa*, en Trinità d'Agultu-Gallura; *Santa Caterina di Pittinurri* y *S'archittu* al norte de Oristano; *Santa Lucia* en el territorio de Siniscola-Nuoro), a la aldea fuertemente caracterizada por el contexto ambiental (*Torre Salinas* en el territorio de Costa Rei, en la costa sur-este).

Los resultados del concurso, por supuesto, siendo diferentes contextos son muy diferenciados pero, sin embargo, es posible encontrar una especie de hilo conductor, que ve el intento de contener el consumo de suelo, dar organización urbana que permita algún tipo de vida social en un espacio colectivo, volver a alinear el asentamiento a su paisaje y al medio ambiente. Esta última es quizás la tendencia más interesantes del diseño urbano, en su intento de volver a calibrarlo a su plataforma medioambiental y es, quizá, la perspectiva futura cuya tender: las raíces territoriales, que pueden superar la desconexión espacial, incluyendo lugares para vivir y lugares de trabajo, el entorno construido y las principales directrices ambientales, territoriales y las zonas urbanas.

### **3 LA EPIDÉMIA DE GRIPE ESPAÑOLA**

En cambio, de acuerdo con las propuestas actualmente sobre la mesa de la línea de costa urbana, las actitudes que se desprenden de este punto de vista están siendo fuertemente influenciadas por una especie de "gripe ibérica", que se podría resumir en tres posiciones principales, que encuentran sus arquetipos de referencia aplicados a algunos de los logros recientes más conocidos.

No siempre (o casi nunca) estas ideas de diseño se realizaron, y casi nunca han sido momentos adelantados por una planificación "estratégica", que anteponiesen la intervención en el espacio público abierto a los edificios, reducidos a meros "contenedores" o, a veces, a expositores de la *griffe* de un *starchitect*.

#### **3.1 La línea de costa como una interfaz entre la ciudad y su puerto**

Un caso típico es el rediseño de los frentes marítimos, en el entento de reunir las ciudades a sus puertos, siguiendo el ejemplo de Barcelona, Valencia y Génova, construido principalmente a través de la reutilización de las zonas productivas abandonadas. Se mantiene la recíproca autonomía y, por tanto, la barrera (aunque, a veces, la física ha sido eliminada) entre la ciudad y el puerto es uno de los problemas que ocurren en Olbia y Golfo Aranci, parcialmente abordado en Cagliari y se cierce sobre Porto Torres.

A veces estas intervenciones adelantan la planificación urbana: es el caso de Olbia, que ha visto la construcción de un paso vehicular inferior (que, con un poco de ambición, es llamado túnel) en frente del puerto comercial de *Isola Blanca* y la eliminación de parte de la carretera bancarizada, tratando de "arreglar" (aún con nuevos edificios en el muelle,

como el reciente Museo Arqueológico, que también albergará los restos de unas naves romanas restauradas) la relación entre el puerto y el casco histórico, que ve el muelle principal como una extensión de su eje central – el Corso Umberto – y, a la intersección entre esto y la línea de costa, la oficina de representación del Ayuntamiento, los edificios históricos, el nuevo museo.

El principal problema a abordar es el ejercicio de los derechos en esas áreas: los muelles urbanos sardos pertenecen – por regla general – al dominio marítimo, la transferencia a la Región de los suelos públicos por parte del Estado aún no ha producido una integración más fácil de planes, programas y proyectos, sobre todo porque la mayoría de los frentes de agua urbanos están sujetos a las autoridades portuarias y a sus instrumentos de planificación y gobierno. Existe, pues, una superposición de planes que reforman las costas, a menudo en ausencia de cualquier acuerdo entre las partes – públicas y privadas – que participan, y a veces se contradicen entre sí.

El caso más llamativo se hace de la capital, Cagliari, donde varios proyectos cortan la línea de mar, con evidentes problemas de coordinación: la planificación urbana es limitada por el plan del puerto y el marco del Consorcio para el Área de Desarrollo Industrial; hasta la costa de Poetto el marco era el antiguo plan de paisaje territorial elaborado en su día por el Superintendente; hasta el siglo XXI el instrumento de referencia era el que fue aprobado en 1965, que proporcionó un eje direccional paralelo a la orilla del agua, en la extensión de la Vía Roma, con los tipos de edificios que no se reanudaban con las fachadas porticadas de la línea de costa urbana.

El anterior Presidente de la Región decidió invertir en una parte del frente marítimo, Sant'Elia, con la intención original de derribar los grandes polígonos de viviendas protegidas y emplazar de características nuevas: así que dio lugar al concurso de ideas en dos fases *Betile* para la creación de un museo de arte nuragica y contemporánea. La primera fase, que consistió en la selección de diez *curricula* entre los equipos que presentaron solicitud para participar en el concurso (obligados a asociar por lo menos un profesional de la isla), dio resultados incomprensibles para la mayoría de las personas: entre los arquitectos excluidos habían recompensados como Peter Eisenman y menos famosos, pero con significativas experiencias de museos, como el español Francisco Mangado (autor del centro Baluarte de Pamplona), a favor de cierta reputación más joven y menos profesional. Las obras consideradas en la segunda fase fueron firmados por Gonçalo Byrne, Paolo Brescia, Marco Casamonti, Massimiliano Fuksas, Francesco Garofalo, Zaha Hadid, Herzog & De Meuron, Kengo Kuma, Giampietro Lagnese, Gianluigi Mutti; Jean Nouvel, seleccionado, no participó en la segunda fase.

El segundo paso consistió en encomendar asesoramiento a OMA y Rem Koolhaas, apoyados por el Politécnico de Milán y el Departamento de Arquitectura de la Universidad de Cagliari. Se organizó un taller con estudiantes de las tres unidades

involucradas y las primeras sorpresas surgieron: según Koolhaas los edificios aborrecidos por el presidente Soru eran interesantes no sólo para su conservación, sino para la densificación progresiva del tejido urbano del barrio ...

Mientras tanto, a principios de 2008 Soru obtuvo la inserción del museo *Betile* diseñado por Zaha Hadid entre las obras que se llevarían a cabo con motivo del 150 aniversario de la unificación de Italia y, un mes más tarde, finalmente llegó a un acuerdo con la administración municipal para la construcción del museo, que el Ayuntamiento no ratificó y que fue objeto de una pregunta parlamentaria en la que el ex presidente regional Pili pidió la supresión de esa obra, a favor de la construcción de un túnel submarino casi en el histórico muelle de la ciudad, la Via Roma. A pesar de los fracasos con las grandes *griffes*, ¿Cagliari empezaba a parecer Barcelona (aunque después de Olbia)?

De hecho, en la cara de un plan maestro del puerto que fechaba cuarenta años, la Autoridad Portuaria predispuso un nuevo instrumento – aún en curso – con adiciones acordadas con el mundo productivo, y desempolvó una vieja propuesta incluida en la planificación de los años sesenta, que vio el cierre del anillo de ronda de la ciudad traslado desde el frente del mar, al elevado o subterráneo. La primera hipótesis, que ya estaba en el anterior plan urbanístico, de hecho privaba a una parte de la línea de costa de cualquier uso público que no fuese la movilidad; la segunda, aunque menos factible para las dificultades financieras y técnicas, se extendería fuera de las fachadas de los porches de via Roma hacia los muelles y permitiría de usar colectivamente los espacios públicos, que antes eran cercados.

Después de las *débâcles* en la playa al este (Poetto), de proyectos que no verán la luz en la playa al oeste (Giorgino, entre los pueblos de *Costeras*), las propuestas para el puerto y las incertidumbres sobre el barrio en el centro de la bahía (Sant'Elia), carece de la solución de continuidad entre los dos últimos, el *trait d'union* representado por la Feria, que acaba de ver un concurso de ideas para la reorganización de todo el complejo, que esperamos tenga un destino diferente de lo del "Museo Mediterráneo del arte nurágica y contemporánea *Betile*."

Aparte del asesoramiento de expertos en relación con la conveniencia de reunir a dos épocas tan distantes y diferentes, surgen dudas en la posibilidad real de confiar a un renacimiento de una periferia con esa construcción: bien es cierto que el mejor ejemplo huelga, el Guggenheim de Bilbao, nos lleva a la esperanza, pero no es menos cierto que este edificio es el emblema simbólico de un proceso de regeneración más amplio (RIA 2000), el resultado de un horizonte de planificación estratégica de no suma, destinado a resucitar una ciudad industrial en la que el sector líder había entrado en crisis, no sólo con la prestación de los nuevos edificios de uso colectivo, sino también para la infraestructura de transporte (la nueva red de metro) y a través del rediseño de los espacios públicos en el área urbana y a lo largo de la ría que una vez fue ocupada por el astillero.

### 3.2 La construcción de una "ciudad en el puerto"

En algunos casos el ejemplo de referencia es el proyecto de Herzog y de Meuron para la navegación de recreo en Tenerife, que intenta superar la tradicional separación entre las instalaciones portuarias y la urbanidad a través de una especie de "enraizamiento de edificios": es una manera que se intentó, aunque sólo en el embrión, a Olbia con la construcción del Museo de Arqueología a la raíz del muelle de *Isola Bianca*; es una hipótesis que sería interesante en Porto Torres, con la integración de la ciudad romana de Turrís Libissonis en la zona portuaria y la ubicación (en la actualidad en una fase demasiado temprana) de funciones de escala urbana a lo largo de los nuevos diques de abrigo.

Tras la venta de las primeras unidades de producción abandonadas, y en vista de la renovación urbana del puerto industrial o de su integración con el puerto comercial, en los documentos del plan urbanístico municipal de Porto Torres se planeó el rediseño de la parte delantera de la industria marítima, configurándola como un parque lineal que integra el tráfico para diferentes clases de movilidad (incluyendo la ruta) y se reúne con la zona portuaria "histórica", que se encuentra en el nuevo terminal inter-modal de pasajeros (el centro intermodal de mercancías se encuentra junto a la zona industrial, pero muy lejos del mar), un espacio para conferencias, el acceso al sitio arqueológico de la antigua ciudad romana. Este programa preliminar (que tiene que hacer frente a la nueva estructura del puerto cívico, decidido por otra autoridad, independientemente de las direcciones del plan maestro del puerto) se utiliza para el acceso a la financiación de carreteras, estacionamientos y otras obras de infraestructura primaria, pero podría ser transformado radicalmente si estuvieran en puerto (todo hay que decirlo ...) una serie de acuerdos con Génova, que podría usar el puerto turritano para el excedente en transbordo de *containers*. A pesar de la voluntad manifiesta de la integración de los proyectos sectoriales en la planificación, en general, está claro que un proceso de planificación estratégica que no se lleva a cabo *a priori* deja demasiado margen para la incertidumbre y no permite definir las opciones por los resultados más predecibles y, por lo tanto, más conscientes.

### 3.3 La "plaza en el mar"

Esta tendencia sigue el ejemplo del terminal de Yokohama construido por Alejandro Zaera Polo de FOA, que propone la separación entre niveles de altitud: unos para los flujos y otros para parques o espacios públicos. Es la respuesta dada por el diseño de Zaha Hadid en el concurso *Betile* para un museo de arte nurágica y contemporánea en el distrito de *Sant'Elia* en Cagliari: Frente a un programa funcional ambiguo, la propuesta considera un espacio "fluido" que lleva a una especie topología à la Escher, con el interior que se derrama en una apertura hacia el exterior con un gran espacio público frente al agua, dando una función de mayor importancia a un edificio para el que no era necesaria ... el límite de estas soluciones reside en el hecho de que tales objetos sean "plásticos", una especie de esculturas de gran formato que se exhibirá junto a la etiqueta del *starchitect* su "diseñador".

Una situación similar ocurrió en La Maddalena: aquí la cesión de la base de EE.UU. en la isla de *Santo Stefano* antes y del Arsenal por la Marina en seguida, liberaron grandes extensiones de suelo urbano en una posición privilegiada frente al mar pero, al mismo tiempo, dieron lugar a una reducción significativa en el empleo. La administración regional destinó un tramo sustancial de fondos en la conversión de las instalaciones militares más importantes con el fin de acoger la cumbre del G8 en julio de 2009. Para acelerar el procedimiento, tuvo las sumas puestas a disposición de la Presidencia de Ministros: los proyectos y las obras fueron cubiertos por el secreto y el público no tuvo ningún impacto en los futuros destinatarios de áreas y edificios. El ejemplo más notable lo constituye el ex Arsenal Naval: el lugar de la construcción naval, depositario de conocimientos específicos que encontrarán un mercado interesante entre los navegantes que frecuentan la Gallura, a la cumbre del G8 iba a ser procesado en hotel de cinco estrellas, con una decisión que no implicara la comunidad y con independencia de la vocación obvia de los lugares.

Por un largo rato, ni eran conocidos por el público los nombres de los famosos diseñadores que participaban, con la excepción del estudio de Stefano Boeri, que aparecía en la prensa con algunas fotos del jefe del "hotel sobre el mar" hecho en lugar del ex Arsenal Naval (Borsa, 2009).

El cambio de los fondos socava la viabilidad financiera y técnica, mientras que deja la ex estrella del Arsenal y cinco obras terminadas a disposición de los inversores con fines de lucro... Debido a la navegación traicionera del G-8 (y los fondos relacionados aún no gastados, que formaban parte de la disponibilidad de la Región de Cerdeña) en L'Aquila en julio de 2009, las dudas sobre el funcionamiento eficaz del hotel permanecen y aparecen, por lo menos, legítimas.

La síntesis extrema entre mandíbulas, habilidades y disposiciones todavía se encuentra en la capital: el antiguo fábrica de sémola, con vistas a la orilla del puerto, constituye un interesante ejemplo de arqueología industrial, que es una de las pocas aplicaciones del sistema de construcción *Hennebique* importado de Piamonte por un fabricante de origen sardo, Cavalier Porqueddu.

Un proyecto que el anterior presidente regional dio a otro Premio Pritzker, el brasileño Paulo Mendes da Rocha, al proponer un meritorio y necesario campus estudiantil, en el lugar más adecuado por su proximidad a las grandes infraestructuras de transporte de gran superficie y el destino extra-regional, borra todos los rastros de la memoria física del lugar de trabajo y la innovación de principios del siglo XX. Ni una voz entre los eruditos – de arqueología industrial, cultura material, historia, economía y trabajo en la isla – se elevó de manera que algo seguiría siendo colocado en al menos uno de los legados de esta importante pieza de la memoria colectiva.

Todo esto se llevó a la publicación de un suplemento monográfico sobre Sardinia adjunto a *Domus* (Faiferri, Sommariva; 2008), a punto entre la celebración de la belleza escénica de la isla y la cuestión de la calidad de las intervenciones, incluyendo el orgullo y una

etno-antropológico ansiedad de resonancia ultramar, entre el reconocimiento a jóvenes diseñadores locales y la promoción de marcas.

### 3.4 Cuadros de una exposición

Donde la firma famosa produjo una publicidad que no estaba muy extendida es Alghero cuya administración, ansiosa de mostrar los orígenes de la ciudad catalán, realizó el rediseño de la zona norte del puerto, a cargo del arquitecto Joan Busquets asistido por dos profesionales locales: una especie de Ramblas entre las paredes aragoneses con vistas al puerto y el Lido, la costa más frecuentada por turistas y maristas, poblado de balnearios y hoteles. Si la pendiente de las estrategias y las políticas urbanas tiene el mérito de "abrir" la ciudad, ampliando la posibilidad de implantar las actividades receptivas más allá de las paredes, el diseño urbano, sin embargo, contiene elementos problemáticos.

En primer lugar, al tratar con la fachada marítima de la misma forma que una Rambla de Barcelona, con una peatonal entre dos carriles, pasa por alto el hecho de que las ramblas fluyen hacia el mar entre dos hileras de edificios, mientras que en Alghero un lado se enfrenta al mar y el resultado es una sección simétrica, en que las carreteras son utilizadas como autopistas y los flujos peatonales ejecutan a través de los carriles bici en el puerto, y para poblar la peatonal es necesario un mercado "étnico" de verano ... un proyecto que podría haber sido elaborado en la sección, distinguiendo el nivel de los espacios para conseguir esos flujos y para espacios públicos que amplifican la relación entre la ciudad y el mar, se ha reducido a un plan en el que la movilidad parece anotar las particiones sin relaciones, y decorado con signos redundantes y costosos.

De hecho, en una ciudad de la costa ya dividida en tres secciones (la costa de arena al norte de la ciudad histórica, la roca sobre la que se levanta la ciudad amurallada, la costa rocosa al sur de las murallas), en lugar de buscar una estrategia de diseño que permite leer como unitaria la línea delgada que rodea la ciudad construida a las rodadura de la costa, ha hecho uso de un muy extenso catálogo de elementos de mobiliario urbano, disonante entre sí y con los "materiales" del legado urbano: en el llamado "paseo Busquets" aparecen por lo menos cuatro tipos diferentes de iluminación realizadas *ad hoc* a lo largo del puerto... desde el alambre para colgar las bombillas (¿estilo feria rural?), a una copia del "diapason" brillante inventado por Arriola y Fiol para el Parque de Nou Barris en Barcelona; donde se agregan unas sembianes torres para estadio, mientras que a lo largo de la carretera se ejecutan las elegantes líneas de "garzas brillantes" (mástil y foque inclinado, que se unen a dos cuerpos de iluminación: uno, más alto y poderoso, encabezado por la pista y uno, menor y más débil, hacia la acera) ... ¿Y qué decis sobre los asientos? Parecen establecer un tipo de discriminación entre el largo banco mineral que da al puerto, flanqueado por el flujo de tráfico, y algunos de sus rasgos con la espalda, cubierta con listones de madera (pero, al menos, tienen la ventaja de ser parte de la misma serie de bancos utilizados para "adornar" la plaza, que es la unión entre el centro histórico y el paseo marítimo, la introducción de

una - aunque sea mínima - llamada a un lugar central); citando selección de especies de árboles, con los tilos que sufren la brisa salada y los fuertes vientos del oeste y completar con los quioscos que salpican la vista de la puesta de Capo Caccia a quien lo miraba desde los espacios destinados a los peatones ... por no hablar de la acera , lo que a plegado enterrados en las oficinas municipales se presenta como una representación en piedra de las algas (el nombre catalán de l'Alguer tiene el sentido, según el diseñador, de las algas, pero erróneamente: la mejor de las hipótesis es que el nombre tiene el mismo origen que la de Argel árabe, Algeciras, Alacant y otros aterrizajes), pero que el ojo humano puede percibir como tal sólo sobrevolando a baja altura ...

Sin embargo, debe reconocerse que se persigue un propósito estratégico del proyecto: como ocurrió con el paseo costero a lo largo de las murallas de la ciudad amurallada (pero, hay que subrayar, con mejores resultados para el proyecto *Muralla 2000* que para el nuevo paseo marítimo), la remodelación de espacios públicos favorece la iniciativa privada de recuperación de viviendas y de ubicación de ejercicios públicos, y puede ayudar a eliminar una parte de la congestión en el centro de la ciudad y hacerlo más habitable.

#### **4 CONCLUSIONES**

No solamente las zonas costeras de veraneo, sino las ciudades, ententan cambiar su imagen turística buscando ejemplos a *la page*, muy a menudo en España (los más citados, ni que decir, Barcelona y Bilbao), por la mayoría de las veces sin éxito. En cualquier caso la construcción de la línea de costa, al igual que muchos proyectos urbanos , no sigue la secuencia política-planes-proyectos-programas, sino se queda en ningún orden en particular, diseñada por proyectos fragmentarios, por oportunidades financieras y eventos, por conflictos y por disponibilidad de áreas, según una alternancia de *grandeur* y conveniencias locales.

#### **Bibliografía**

Borsa D. (2009), Maddalena anno zero. In: *il Giornale dell'Architettura*, n. 75.

Casu A., Lino A., Sanna A. (eds., 2001). *La città ricostruita. Le vicende urbanistiche in Sardegna nel secondo dopoguerra*. Cagliari, INU-CUEC.

Faiferri M., Sommariva E. (eds., 2007), La misura del paesaggio. In: *Domus*, n. 899.

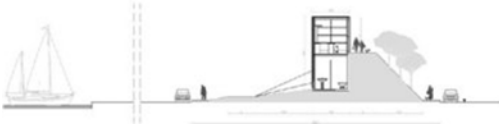


Fig. 1: La propuesta de construcción en los muelles del puerto de Porto Torres



Fig. 2: La propuesta de tunel en el frente marítimo en el Plan Maestro del Puerto de Cagliari

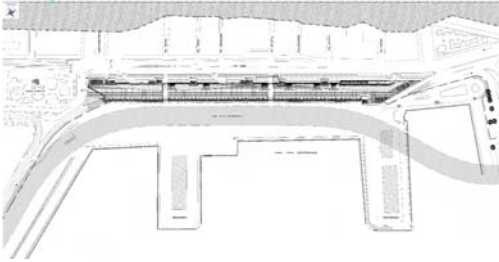


Fig. 3: El proyecto del museo Betile en Cagliari por Zaha Hadid



# **Oasis de modernidad: los hoteles de Benidorm (1950-1975)**

## **Nuevas tipologías turísticas basadas en directrices del movimiento moderno**

Xavier Coll Caballé , Universidad de Alicante, Escuela Politécnica Superior  
Andrés Martínez-Medina, Universidad de Alicante  
Ricard Pié Ninot, Escuela Técnica Superior de Arquitectura del Vallés, UPC

### Abstract

Benidorm is a unique case among Mediterranean coastal cities. It is a city that throughout a quarter of a century is converted into a testing ground for architectural urban planning that arises from the modern movement and CIAM's urban planning, via experiments whose results were not expected or imaginable. The result is a vertical tourist city of skyscrapers dominated by hotels and apartments. An asset which guarantees the correct functioning of this great urban mass tourism machine is its accommodation and in particular the hotels. The present article seeks to analyze the appearance of these different architectural typologies. Typologies which are typical of small scale tourism in its evolution from the horizontal free-standing prismatic block to the vertical prismatic tower through the evolution and transformation of urban planning regulations, as a decisive step in the generation of Benidorm as a vertical city of skyscrapers and as a modern urban planning model of mass tourism.

Keywords: *skyscrapers, hotels, Benidorm, touristic architecture, touristic urbanism*

### Resumen

Benidorm es un caso singular entre las ciudades costeras del Mediterráneo. Una ciudad que durante un cuarto de siglo se convierte en un laboratorio de pruebas para el urbanismo de la arquitectura que emana del movimiento moderno y del urbanismo de los CIAM a través de unos experimentos cuyos resultados no eran ni esperables ni imaginables. El resultado: una ciudad vertical turística de rascacielos dominada por hoteles y apartamentos. Un valor seguro que afianza el buen funcionamiento de esta gran máquina urbana del turismo de masas mediante sus alojamientos, muy en particular los hoteles. El presente artículo pretende analizar la aparición de estas diferentes tipologías arquitectónicas propias del turismo de pequeña escala en su evolución desde el bloque prismático exento horizontal hasta la torre prismática aislada y en altura a través de la evolución y transformación de la normativa urbanística, como un paso decisivo en la generación de Benidorm como la ciudad vertical de rascacielos y como modelo del urbanismo moderno para el turismo de masas.

Palabras clave: *rascacielos, hotel, Benidorm, arquitectura turística, urbanismo turístico*

# 1 LOS PRINCIPIOS DEL URBANISMO Y DE LA ARQUITECTURA DEL MOVIMIENTO MODERNO APLICADOS A LA CIUDAD DE BENIDORM (1956-1979)

## 1.1 Benidorm: ‘Coca-Cola de litro’ (Iribas 1997)

Benidorm constituye una de las urbes turísticas más importantes de España y es la ciudad con más rascacielos de Europa. Una hábil combinación de principios funcionalistas en un plan general flexible y escasamente determinista (salvo en su edificabilidad), una arquitectura moderna menos condicionada y exigente por su razón de ser de segunda residencia, una iniciativa privada con imaginación hostelera e inmobiliaria y una iniciativa pública dispuesta a convertir la ciudad en un destino turístico de primer orden explotando sus recursos naturales a través de acontecimientos, múltiples actividades y publicidad, lograron su objetivo de transformar un pequeño pueblo en una gran ciudad en un tiempo récord apta para todos los públicos. Con una población censada de casi 73.000 habitantes, según el Inst<sup>º</sup> Nacional de Estadística, puede llegar a albergar hasta 600.000 personas en momentos punta de máxima ocupación.

Esta ciudad paradigma es definida por el sociólogo J.M. Iribas (2007) del siguiente modo: “...Mal que les pese a sus obstinados detractores, Benidorm se ha convertido en el más visitado y concurrido paraíso asequible para las clases subalternas europeas, un logro típicamente socialdemócrata que, paradojas de la vida, ha encontrado mayor rechazo entre los intelectuales izquierdosos de olfato exquisito que entre los idelógos de la derecha.”. A estas palabras cabe añadir las del urbanista M. Gausa (2001) que afirma que Benidorm es un “espacio directo y desinhibido, para el uso, el consumo y el disfrute: informalmente funcional más que formalmente ritual. Producido desde la abierta superposición de acontecimientos autónomos, discontinuos y espaciados”.

## 1.2 Los C.I.A.M. y los principios sobre el urbanismo funcionalista

Algunas directrices marcadas por los CIAM (Congresos Internacionales de Arquitectura Moderna) en la Carta de Atenas (1934-42) son transportables al desarrollo que ha seguido la ciudad de Benidorm desde la década de los 50’ hasta la actualidad. La idea de bloque abierto, que se introdujo a través de la arquitectura racionalista de la II república influenciada por el movimiento moderno partía de la base de que todas las piezas tuvieran iluminación y ventilación directa del exterior, instaurando una teórica democratización e igualitarismo sociales entre sus usuarios.

Un ejemplo del urbanismo desarrollado con estos principios lo podríamos ver tanto en la *Ville Contemporaine* (1922) como en la *Ville Radieuse* (1931). En este último másterplan, donde se situaban las viviendas como elementos primordiales de la organización urbana, establecía unas franjas de actividades diversas con diversos usos relacionados con la residencia, el transporte y la actividad industrial. La *Ville*

*Radieuse* llevó el concepto de ‘ciudad abierta’ de la *Ville Contemporaine* a su conclusión lógica: cualquier sección a través de la ciudad mostraba todas las arquitecturas elevadas sobre pilares y distanciadas del suelo –incluyendo las carreteras y los aparcamientos–, de modo que los bloques de las unidades de habitación eran optimizados al máximo con el fin de rentabilizar económicamente medios y recursos en el alojamiento (fig 1a).

Según K. Frampton (1998, 9ª: 181), “Este cambio –de la manzana cerrada sobre sí misma a la banda continua de viviendas, y del nivel burgués de la ‘villa’ a una norma industrial– puede que fuera una respuesta al desafío tecnocrático del ala izquierda de los CIAM en 1928: aquellos arquitectos alemanes y checos de la *Neue Sachlichkeit* con quienes Le Corbusier se había encontrado por primera vez en la reunión fundacional de los CIAM en 1928”.

Las ideas generadoras de nuevos horizontes para el urbanismo basado en la zonificación, en lo que se refiere al proyecto de unidades habitacionales, parten de pautas geométricas de rotunda geometría racional (léase: ‘ortogonalidad’) en cuanto al diseño de la ciudad se refería. El diagrama presentado por W. Gropius en el congreso de los CIAM en 1930 establece las condiciones referentes al aire, al sol y a las vistas que las hace depender de la distancia entre entre edificaciones, de manera que la salubridad e higiene de las viviendas mejoran al aumentar la altura (fig 1b); además, a condiciones favorables constantes, cuanto más altos son los bloques menos terreno se consume para la misma cantidad de espacio y superficies habitables (Benevolo 2000: 40). Ideas, las del bloque exento y en altura, que resultarán decisivas para la ciudad de Benidorm.

## **2 EVOLUCIÓN DE LAS TIPOLOGÍAS HOTELERAS EN BENIDORM**

### **2.1 Transformaciones en el Plan General y en la economía productiva de la ciudad**

En el año 1953 se firmaron los acuerdos con los EUA y se puso fin al aislamiento internacional de España desde que acabara la guerra civil en 1939. Ese año marca el fin del proteccionismo y el inicio de un periodo de liberalismo económico que daría paso al *boom* turístico e industrial de los años 60 (Ortuño 1986). El proceso de transformación de Benidorm, de pueblo pesquero a ciudad turística, se produce en fases diferenciadas y relacionadas con los cambios socio-económicos de la época. Inicialmente, en los años 40 y 50, Benidorm ya recibe turistas a nivel nacional, procedentes en su mayoría de Alcoy y Madrid. Estos primeros visitantes generaron una primera ocupación de la fachada marítima a través de la construcción de viviendas unifamiliares aisladas bien orientadas y con generosos espacios libres. La normativa urbanística estaba definida a través de la Ley de Bases de Régimen Local de 1945 y su texto articulado de 1950 con las clásicas Ordenanzas de Policía (Chiner 2006: 21).

La primera definición del Plan General de Benidorm tendrá lugar en 1956 (que tendría numerosas modificaciones) y sus principios organizativos estarán basados en la

zonificación y en las tipologías arquitectónicas articuladas a través de la ordenación tipo ensanche con el impulso de ejemplos prácticos de ciudades costeras con cierta experiencia turística, como era el caso de San Sebastián. La zonificación venía dada por factores topográficos y de localización y en ella parecen ser decisivas las directrices funcionalistas. En el libro *Los principios del Urbanismo* se afirma: "...la geografía y la topografía desempeñan un papel de considerable importancia en el destino de los hombres. No hay que olvidar jamás que el sol domina, imponiendo su ley, todo empeño que tenga por objeto la salvaguarda del ser humano." (Le Corbusier 1979: 25).

El PGOU de Benidorm, en su primera versión, organiza la estructura urbana a través de zonas divergentes topográficamente. El casco histórico original, situado en parte en un saliente que divide la bahía de Benidorm en dos, vertebrará la ciudad en Poniente y Levante. La zona de Poniente se organizará a través de calles ondulantes que se adaptarán a la marcada topografía de la zona (fig 2). La zona de Levante aprovechará la llanura al borde del mar para desplegar el principal ensanche de la ciudad basado en una retícula ortogonal de calles y avenidas, sobre la que se asentará el motor turístico principal de Benidorm. Próximo al casco histórico se desarrolla, a su vez, un ensanche adosado en su parte occidental, el cual absorbe los posibles crecimientos residenciales de la zona centro, a la vez que organiza el casco con los nuevos desarrollos. En la parte norte se prevé una zona de tolerancia industrial reducida confinada junto a la vía del ferrocarril Alicante-Denia.

Las ordenanzas urbanísticas se adaptarán a las necesidades tipológicas del momento según la zonificación: los chalés de la inicial ciudad jardín. Sin embargo estas ideas de ciudad de baja densidad junto a las posibilidades de las tipologías derivadas del bloque aislado y abierto precipitarán en un plan general cambiante a lo largo de los años siguientes que se irá acoplando a las exigencias de propietarios y promotores para absorber los cambios sociales y económicos. De hecho, en 1958 se produce el primer cambio en las ordenanzas. Las zonas de Levante y Poniente se desglosan en tres subzonas con diferentes dimensiones de parcela mínima. La altura máxima edificable pasa de 13 a 17m y el aprovechamiento máximo en volumen se eleva hasta el máximo permitido por la ley del Suelo. La parcela mínima pasará de 3.000m<sup>2</sup> a 1.000m<sup>2</sup> (Gaviria 1977). Será tras esta modificación cuando empiecen a surgir bloques lineales y los primeros hoteles de playa, denominados 'tranvía' (por su forma de bloque prismático apaisado), destinados a un turista que buscaba la comodidad y el relax en un enclave amable y tranquilo, con un amplio abanico de equipamiento anexo complementario al hotel tal como espacios ajardinados, piscinas, cafeterías exteriores y pistas deportivas, entre otros alicientes para el ocio.

Posteriormente, en el año 1963 tendrá lugar una modificación en el planeamiento que cambiará por completo la imagen de Benidorm y que acelerará las revoluciones del mayor motor turístico de España al liberarse las alturas de los bloques, pero manteniendo la edificabilidad. Esta nueva ordenanza permitirá, conservando la densidad

que se establecía en el 1958, establecer criterios para poder liberar espacio en parcela, crecer en vertical y oxigenar las plantas bajas. La idea del plan de 1963 creaba el sueño de una ciudad de rascacielos entre espacios libres ajardinados de uso comunitario (aunque de propiedad privada). Este hecho provocó la expulsión de las tipologías de vivienda unifamiliar a una zona periférica y dar la espalda a la idea que se tuvo inicialmente de ciudad jardín. Según información recopilada por Martín-Serrano (2003:119-133), basado en las licencias de obras del archivo municipal del Ayuntamiento, los expedientes de nueva planta tramitados en 1956 eran del orden de 54 y en 1964, una vez entró en vigor la modificación del plan, de 142, casi el triple. La demanda de residencia turística junto con la inversión privada procedente de empresarios venidos de todas partes de España propiciaron, con el desarrollo urbano, un aumento exponencial de la capacidad de alojamiento de la ciudad.

Paralelamente al crecimiento con nuevas tipologías residenciales (bloques y torres), tenía lugar una transformación de la economía productiva de la ciudad, pasando de las carencias de un pequeño núcleo de economía primaria en 1950 a los esfuerzos centrados en dar servicio a la función turística veraniega, con una nueva distribución e intensidad del comercio a partir de 1957. No se trataba solo un aumento en el número de establecimientos, sino de la diversificación de negocios -con nuevos productos y sugerentes mercancías- que se implantan más allá de los límites del casco histórico, sobre los ensanches en ejecución: hacia las playas de Poniente y Levante. Resulta evidente que el turismo se convierte en la fuerza motriz de la producción de riqueza, transformando la economía de la ciudad desde el sector primario hacia el terciario de servicios, comercios y alojamiento (Vera 1987: 258-259).

La inversión privada y el gran peso que ejercían los propietarios del suelo forzaron, en 1963, un cambio en la normativa tendente a favorecer la construcción de hoteles -en concreto los hoteles de 4 y 5 estrellas- con el aumento del coeficiente de edificabilidad en un 30% entre otras ventajas; todo ello bajo el razonamiento de captar una clientela de mayor calidad y poder adquisitivo, a la vez que dotar Benidorm de una oferta hotelera de calidad. El profesor Vera Rebollo (1987: 179) sintetiza este proceso con el siguiente discurso: “La intensidad del proceso de urbanización en un espacio reducido determina un elevado nivel de especulación del suelo, que hace imposible hablar de precios reales medios... son los propietarios del suelo y no los promotores los que, mediante la imposición de sus condiciones, determinan en buena medida el proceso urbano de la ciudad...”. La ciudad turística de bloques, rascacielos y diversidad de oferta de servicios nace de una negociación no prevista entre los propietarios de terrenos (sector privado) y la administración (sector público): pragmatismo *versus* teoría.

## **2.2. Las diferentes tipologías de hotel: del bloque a la torre (al rascacielos)**

Las ideas emanadas de los CIAM antes mencionadas, tienen una relación directa con las tipologías hoteleras de mediados de los años 50. Entre 1956 y 1963, antes de la liberalización de la altura de las edificaciones, se proyectaron hoteles en bloque de un

máximo de 4 plantas, resultado de la normativa que apostaba por una distribución equilibrada de la construcción en el interior de la parcela y por un aprovechamiento óptimo en las unidades de alojamiento resultantes. Estos complejos hoteleros de mediados de siglo se caracterizaban, a su vez, por sus dotaciones complementarias anexas que permitían el uso de los espacios exteriores, todo ello en un contexto de sol, buen clima y playa a unos pocos metros. La existencia de dichos hoteles viene manifestada, en algunos casos, por la supervivencia en el tiempo a través de sucesivas reformas, aunque en su mayoría por documentos de archivo en forma de folletos publicitarios que los propietarios elaboraban para ofertar sus propios establecimientos.

Un buen testimonio de estas series hoteleras de los años 50, donde abunda la tipología hotelera de bloques abiertos de hasta 4 plantas, la relata el profesor Chiner (2005) a través de documentación de archivo como folletos publicitarios y planos del Ayto de Benidorm en la época comprendida entre 1954 y 1964, citando hoteles como Costablanca y L'Illa (1953), el Avenida, (1954) El Palmeral, Mediterráneo (1956) o el Gran Hotel Delfín (1960-61) La mayoría de estos hoteles ya no existen y los que todavía perduran se han sometido a numerosas reformas para adaptarse a las normativas actuales cada vez más estrictas.

En la mayoría de dichos hoteles de tipología arquitectónica "bloque lineal" (llamado tipo 'tranvía'), era común adosar a alguno de los lindes de parcela la volumetría construida del bloque. Este planteamiento permite aprovechar el espacio libre de parcela para ubicar nuevas actividades que requieren celebrarse al aire libre. Estas áreas cuentan con óptimas condiciones de asoleamiento en un entorno muy próximo al frente marítimo que se destinan a terrazas ajardinadas, pistas de tenis, piscinas frente al mar, cafeterías a cielo abierto, zonas de juego y otros servicios que completaban la oferta del hotel y permitían al cliente disfrutar del sol y del clima de Benidorm. Esta arquitectura amable y cercana, caracterizada volumétricamente por la horizontalidad, y remarcada en muchos casos a través de sus largas y amplias terrazas, junto con la diversidad de usos de sus espacios libres, formalizó una tipología hotelera de dimensiones moderadas y escala humana que heredaba algunos elementos de la tradición de los chalés residenciales (como las terrazas y los jardines) (fig 3a).

A partir de 1963 con la liberalización de alturas se establece en las zonas de ensanche de ordenación intensiva una mayor libertad para disponer las edificaciones dado que, al eliminar las restricciones de altura máxima (la cual hasta ahora por normativa de 1958 no podía tener más de 17 metros), el mismo volumen a construir se podía convertir en edificaciones tipo torre, esbeltas, manteniendo en todos los casos la densidad edificatoria, y liberando si cabe aún más las plantas bajas para espacios libres privados y servicios anexas a la edificación (fig. 4). No obstante, conviene destacar en relación al hecho de que la edificabilidad se mantuvo constante que, según algunos estudios realizados, se estima que la edificabilidad real se incrementó en muchos casos llegando a duplicarse, algo que fue posible por la laxitud o complicidad de la administración

municipal, y que supuso un aumento de la densidad construida de la ciudad de, en algunos casos, hasta 9,6 m<sup>3</sup>/m<sup>2</sup> (Gaviria 1977).

Este crecimiento en altura de las edificaciones afectó por igual a todas las tipologías residenciales, de aquí que surgiese y se generalizase en Benidorm, y por primera vez en España, el uso del tipo arquitectónico del rascacielos para el uso residencial turístico. No obstante, si bien los rascacielos de mayor cota estuvieron destinados a vivienda, fueron muchos los hoteles que se desarrollaron como torres esbeltas; es más: los hoteles proliferaron por sus mayores aprovechamientos edilicios. De hecho, el número de licencias solicitadas para la construcción de edificios hoteleros aumenta considerablemente respecto al de viviendas y apartamentos turísticos (Camarasa 2012), sobre todo en el intervalo comprendido entre 1968 y 1973 (Ortuño 1986: 106).

Una pregunta que procede, aunque parezca demasiado técnica, es cómo fue posible levantar tantas torres residenciales de entre 50 y 100m de altura (de entre 15 y 30 plantas) en tan poco tiempo (15 años: 1963-79) cuando en el resto de España superar las 12 plantas se consideraba una proeza técnica que disparaba los precios del producto inmobiliario. La respuesta no es sencilla, pero podríamos aventurarnos a afirmar que en Benidorm se produjo un fenómeno parecido al que aconteció en Chicago entre 1881 y 1893: sin límite de plantas y con unos precios al alza del suelo, los promotores fueron capaces de encontrar un equilibrio entre empresas constructoras poco especializadas y las técnicas disponibles en aquel momento en el sector de la edificación y, en particular en el de las estructuras metálicas, porque la altura en los edificios se conseguía, desde aún no hacía un siglo, a partir de los perfiles laminados de acero. Y, aunque según Pérez (2009: 282-283), en esta época que la estructura de edificios altos se relacionaba con estructura metálica y las referencias eran norteamericanas, “El flujo de información entre 1960 y 1970 era limitado y las publicaciones no tan accesibles como en la actualidad. Probablemente los constructores y técnicos de las torres levantinas conocían la estructura de edificios como el Empire State Building (Nueva York, 1931, 381 m), o más modestas en altura como Lake Shore Drive (Chicago, 1951, 82m) o Seagram Building (Nueva York, 1958, 157 m)”. Pero estos datos no son suficientes para explicar este punto de encuentro entre los precios exigidos por los propietarios del suelo, el sector de la construcción de tamaño medio en el entorno de Benidorm y los promotores hoteleros e inmobiliarios que precisaban de un producto acabado que siguiera siendo asequible a la economía de una emergente clase media.

En este sentido, y como muestra, no puede olvidarse mencionar el primero de los rascacielos en España, Coblanca-1 (Aa.Vv. 2002), proyectado y construido en dos años (1963-65), situado en primera línea de playa de Benidorm, con un desarrollo de 29 plantas (94,00m), obra del arquitecto Juan Guardiola (el cual superaba el rascacielos de viviendas citado de Mies en Chicago). Este rascacielos está conformado por un prisma exento y muy esbelto (de proporciones casi 1:3:9, base: base: altura), con una geometría nítida en sus aristas aunque equipado con grandes terrazas en su frente al mar y

levantado con una estructura metálica sobre un podium de dos niveles (semisótano y planta baja elevada), a modo de plataforma, donde se localiza un 'mini centro comercial', además del zaguán de acceso a las viviendas y apartamentos superiores (fig 3b). Esta combinación de torre sobre plataforma va a ser una constante característica de la nueva tipología en altura.

A partir de 1966 el ritmo de construcción no se detiene ni en edificios de viviendas ni en hoteles, especialmente destinados a albergar una afluencia masiva de turistas, ya no solo procedentes de España, sino de diversas partes de Europa. A los visitantes que llegaban a través del aeropuerto de Manises en Valencia, se sumarían, a partir de 1967, los que aterrizaban en el aeropuerto internacional de El Altet, junto a Alicante, a tan solo 50km de Benidorm. Todos estos turistas rotacionales, con vacaciones por tiempo limitado, provocaron la aceleración en la promoción y construcción de más hoteles; hoteles que ya se ajustaban a las nuevas tipologías arquitectónicas de edificios en altura o torres.

Resulta evidente que la tipología hotelera inicial se vio influida por la vorágine de *boom* de los años 60, consolidándose el hotel 'fábrica' que evolucionó hacia un tipo arquitectónico más rentable: el hotel en altura, cuyo volumen es un prisma nítido dispuesto con sus habitaciones (o viviendas en el caso de inmueble residencial) enfrentadas o dirigidas hacia el mar; este prisma tendía a ser cada vez más esbelto a fin de conseguir mayores alturas y, por tanto, mejores vistas. Los espacios servidores y los núcleos de comunicación (escaleras y ascensores) se dispondrían en las fachadas traseras y las divisiones entre habitaciones o viviendas se disponían en paralelo a los testeros (Pérez 2009: 312). Estas construcciones, que se levantaban en tiempos récords, albergaban en algunos casos hasta más de 1.000 personas. Sirvan de ejemplos que ilustran esta nueva tipología de bloques y torres en altura: el Hotel Don Pancho (1969-71), el Hotel Celtíbero (1969-71), el Hotel Pueblo (1970-ss), el Hotel Calipso (1970-ss), el Hotel Sol-Ocas (1970-72) y el Apartahotel Cervantes (1971-ss) (Jaén 1999; Aa.Vv. 2002), convertidos todos ellos en pequeñas ciudades o máquinas de residencia temporal autosuficientes.

### **3 Benidorm paradigma: hoteles y apartamentos *fifty-fifty***

Los principios del urbanismo funcionalista, interpretados y aplicados con gran flexibilidad y complicidad en el caso de Benidorm, definieron y formalizaron un nuevo modelo de ciudad inexistente hasta el momento para el nuevo uso exclusivo turístico. Las necesidades de residencia temporal y de segunda residencia de las urbes para el turismo pueden compararse y ponerse en paralelo -anacrónicamente- con los estudios urbanísticos que para nuevas ciudades se produjo entre los años 30 y los años 50 que intentaban solucionar el problema del alojamiento masivo para trabajadores y ciudadanos. No obstante, conviene recordar que los principios basados en la articulación y zonificación de las cuatro funciones elementales consideradas por la Carta de Atenas y



el mismo Le Corbusier (circulación, residencia, trabajo y esparcimiento) no permiten que las ciudades sometidas al fenómeno del turismo encajen en sus planteamientos, aunque esté destinada al turismo de masas. Con un grueso muy importante de viviendas, apartamentos y hoteles y con escasa o nula existencia de industria e infadotada de equipamientos, la ciudad para el turismo se estructura como una máquina de explotación urbana destinada al negocio residencial, de carácter temporal, aunque se complementa con las actividades del sector terciario del ocio y el comercio, entre otras. Estas ciudades, como es el caso de Benidorm, tienen como resultado un cierto desequilibrio económico que depende de otras muchas ciudades y sociedades distintas y distantes, ya que son las que suministran la población que las llena y las colmata de vida en porciones de tiempo discontinuos para los visitantes que se perciben en continuidad por los usuarios y ocupantes (sean residentes permanentes, por temporadas, veraneantes o turistas eventuales). En cualquier caso, devienen ciudades monofuncionales predominantemente, que basan su actividad productiva en la propia industria de sí mismas. (Martínez,Oliva 2012).

Y este es el caso de Benidorm, donde las tipologías residenciales (razón de ser de la ciudad para el descanso y las vacaciones) han encontrado en la arquitectura del movimiento moderno que desarrolla el urbanismo funcionalista de los CIAM, aplicado desde 1956 en el plan general de la ciudad, una evolución que le ha permitido adaptarse a los distintos cambios de las demanadas turísticas evolucionando desde las tipologías del bloque tranvía (horizontal) a la del bloque en altura (vertical) hasta materializar los rascacielos. A igual que en el caso de la tipología del bloque tranvía, la torre exenta y en altura adoptaba una volumetría que la hacía válida tanto para el uso residencial permanente como para el eventual, ya que idéntica sección presentan los hoteles: las plantas superiores las ocupan las habitaciones, las inferiores albergan los servicios generales, los salones comunes y la recepción, y el espacio libre se destina a las instalaciones propias para el ocio y el relax. Tipologías residenciales que son intercambiables en sus usos de viviendas y apartamentos turísticos o de hoteles que es el tema que nos ocupa y que ha hecho de Benidorm una ciudad-máquina para el turismo de masas cuyo secreto, entre otros, quizás resida en esa diversidad y capacidad de alojamiento que permite todo tipo de estancias a todo tipo de precios durante todo el tiempo del año. A su vez, los criterios económicos imperantes de la inversión turística creciente generarán la ciudad, siempre con las directrices marcadas de un plan urbanístico, que, desde la claridad de sus principios y la flexibilidad en su concepto, permitirá la formalización de la ciudad singular en la que se ha convertido Benidorm.

## **Bibliografía**

Av.Vv. (2002). *L'arquitectura del sol\_Sunland architecture*. Barcelona: consorcio de COAs.

Benevolo, L. (2000). *La proyectación de la ciudad moderna*. Barcelona: Gustavo Gili.

Camarasa, J.L. (2012). *Los baños del mar y el turismo litoral desde la perspectiva urbanística, el paradigma de Benidorm*. Ayuntamiento de Benidorm. Disponible en: <http://dsp.ua.es/en/documentos/los-banos-de-mar-y-el-turismo-el-paradigma-de-benidorm.pdf>

Chiner, J. (2005). *Los hoteles del paraíso, 1954-1964*. Alicante: Ayuntamiento de Benidorm.

Chiner, J. (2006). *Benidorm, los orígenes de la ciudad vertical*. Alicante: Ayuntamiento de Benidorm.

Frampton, K. (1998, 9ª). *Historia crítica de la arquitectura moderna*. Barcelona: Gustavo Gili.

Gausa, M. (2001). *Diccionario metápolis arquitectura avanzada: ciudad y tecnología en la sociedad de la información*. Barcelona: Actar.

Gaviria, M.; Iribas, J.M.; Sabbah, F.; Sanz, J.R. (1977). *Benidorm, ciudad nueva*. Madrid: ed. Nacional.

Iribas, J. M. (1997). "Benidorm, manual de uso (user's manual)". *Vía-Arquitectura*, 01; 66-73.

Iribas, J. M. (2007). "Aprendiendo de Benidorm". *Arquitectura Viva*, 117; 128.

Le Corbusier. (1979). *Principios de urbanismo (la Carta de Atenas)*. Barcelona: Ariel.

Jaén, G. (dir.) (1999). *Guía de Arquitectura de la Provincia de Alicante*. Alicante: Instº Gil-Albert.

Martín-Serrano, G.A. (2003). El crecimiento urbano de Benidorm a través de los expedientes de obras (1950-1970). *Investigaciones Geográficas*, 30, 119-133.

Martínez, A.; Oliva, J. (2012). "The other cities: urban planing and architecture for tourism. The case of Spanish Mediterranean. (1945-1975)". En Aa.Vv. *Proceedings of the 6th Conference of the International Forum on Urbanism*. Barcelona: Universitat Politècnica de Catalunya.

Ortuño, V. (1986). "El turisme: factor clau a les transformacions territorials i urbanes al País Valencià. Benidorm un cas paradigmàtic". *Treballs de la Societat Catalana de Geografia*, 7-8.

Pérez, M.C. (2009). *Evolución del tipo estructural 'torre' en España*. (Tesis

Doctoral). Madrid: Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Madrid (UPM).

Vera, J.F. (1987). *Turismo y urbanización en el litoral alicantino*. Alicante: Instº Juan Gil-Albert.



Fig 1. A) Perspectiva de la Ville Radieuse proyectada por Le Corbusier B) Diagrama de W. Gropius (1930)

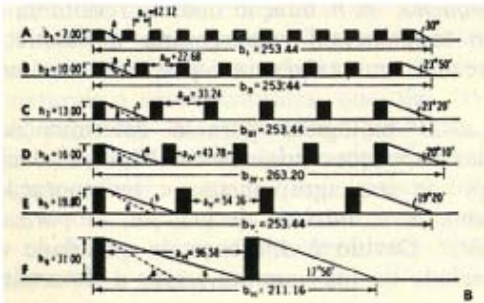


Fig. 2. Plano urbano topográfico de Benidorm. Elaboración propia.

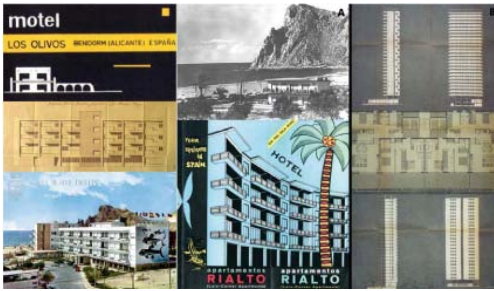


Fig. 3. A) Hoteles de la década de 1950. De izquierda a derecha y de arriba a abajo: Motel Los Olivos, Hotel El Palmeral, Hotel Victoria, Hotel Rialto y Hotel Delfín B) Edificio Coblancia I (1965)



Fig. 4. Análisis de conjunto de manzanas 3 x 3 del ensanche Levante en Benidorm. Elaboración propia.



# Proyectos en busca de ciudad

## La llegada del turismo a la Costa del Sol

Juan Gavilanes Vélaz de Medrano, ETS Arquitectura, Universidad de Málaga

### Abstract

We propose an analysis and implications of the first tourist proposals who settled in the landscape of the Costa del Sol during the 60s of last century. During the first half of the twentieth century there were two models of urban development: those relating to the down town or those located in peripheral areas of expansion. In these latter were planned and built pieces as complete fragments of urban space. It was planted a city where none existed previously. Tourism was an immediate consequence of economic change emerged since the 50s. This had an immediate impact on the previous landscape. It began a process of expansion outside urban populations, in new locations linked to the coastal strip. It was in vacant spaces between the original small villages. There were bits of incomplete city raised. They worked independently and they were also used to guide future urban growth.

*Keywords: Landscape, tourism, seed, fragment, urban*

### Resumen

Se propone un análisis de las primeras propuestas turísticas que se asentaron en el paisaje de la Costa del Sol durante la década de los 60 del siglo pasado. Durante la última década de la primera mitad del siglo XX los procesos de desarrollo urbano se distinguían entre los que se referían al casco histórico previo o a los que lo hacían en las zonas anejas de expansión de cada ciudad. En estas últimas se planificaron y construyeron pedazos enteros de ciudad, realizados de una sola vez a modo de fragmentos completos de espacio urbano, conectados con sus vías principales. Allí se dio una siembra de ciudad donde no existía. El turismo fue otra de las consecuencias inmediatas de las aperturas económicas que surgieron desde los años 50. Su incidencia en la fisonomía del paisaje previo parecía inevitable. Se inició un proceso de expansión urbana desubicado de la ciudad previa, en nuevas localizaciones ligadas al cordón litoral. En los espacios vacantes, entre los pequeños municipios originales. En muchos casos, estas intervenciones al funcionar de manera autónoma, sirvieron también para orientar crecimientos urbanos incipientes o actuaron de trabazón entre el casco urbano original y el crecimiento desbordante debido al nuevo turismo.

*Palabras clave: Paisaje, turismo, semilla, fragmento, urbano*

## 1 APROXIMACIONES DEL TURISMO A LA REALIDAD URBANA PREVIA

Los cambios en la política económica y el viraje hacia una etapa de expansión que el Pacto Americano simbolizaba se concretaron con el Plan de Estabilización de 1959 y con el Plan de Desarrollo Económico y Social de 1963, primer dispositivo administrativo para abordar la economía nacional. La necesidad de una aceleración del desarrollo económico afectaría de manera inmediata al desarrollo urbano del país (Reinoso Bellido, 2005: 247).

La entrada de turistas internacionales, se vio potenciada como entrada directa de divisas. Los atractivos naturales y climáticos de ciertas zonas del territorio nacional, unidas por la evolución de la navegación aérea, servirían de vehículo del turismo. La provincia de Málaga, y por tanto la Costa del Sol, se convertirían en receptores de esta nueva emigración de carácter temporal con un poder adquisitivo muy superior al del español medio.

Un nuevo proceso emigratorio, de sentido contrario será el que defina el crecimiento urbano desde finales de los cincuenta del litoral al oeste del aeropuerto internacional, y de la ciudad de Málaga, en menor medida.

Las formas de crecimiento urbano que estaban surgiendo en el territorio nacional durante esos años también se aplicarían al nuevo territorio de turismo. Aquellas fruto de la inclusión en alineaciones previas fueron minoritarias. Realmente se trató de un proceso de expansión urbana desubicado de la ciudad previa, en busca de nuevas localizaciones, básicamente ligadas al cordón litoral. En los espacios vacantes, entre las casas de pescadores costeras y los pequeños municipios originales.

El modo de crecimiento más habitual fue el de levantar propuestas de trozos de ciudad de escala intermedia, semejantes conceptualmente a las barriadas de la Obra Sindical, en cuanto a ubicación en los límites urbanos, autosuficientes también del resto de la trama urbana, e insertos en estos municipios con carácter rural y marinero. Algo que ya se empezaba a ver en las fotografías aéreas del año 56.

Propuestas arquitectónicas con densidad creciente y ya no en los arrabales de ciudades medianas o grandes, sino en poblaciones sin apenas tradición urbana, ni condición de crecimiento.

En muchos casos estas intervenciones, que buscaban otorgar una alta sensación de bienestar a sus ocupantes, al funcionar en sí mismas, sirvieron también para orientar el crecimiento urbano incipiente o actuaron de trabazón entre el casco urbano original y el crecimiento desbordante del nuevo turismo.

Llegaron incluso a constituirse en verdaderos hitos urbanos primigenios donde la nueva



imagen de modernidad sobrevenida transmitía una nueva idea de país, de la misma manera que las barriadas autárquicas, pero con un objetivo muy distinto, y profundamente pragmático: una nueva imagen optimista y de progreso como mecanismo de apertura al nuevo visitante.

Estos proyectos sembraron unas relaciones urbanas que no existían, para pervivir como entes autónomos, llegando a convertirse en pequeños fragmentos autosuficientes, de una ciudad desconocida.

El proceso de evolución urbana posterior a los años 60 enfrentará los opuestos resultantes entre los espacios vacíos a lo largo del cordón litoral, los núcleos de los asentamientos históricos y los primeros establecimientos turísticos. Como si de un extraño atractor se tratase (García Vázquez, 2004: 123-129), la calidad experimental original de los primeros proyectos, unida al paisaje vacante intermedio, sentaría las bases de una emergente ciudad contemporánea.

## **2 EL HOTEL MELIÁ DON PEPE (1964): UN LEVE VIRAJE FRENTE AL MAR**

El año 1964 fue inaugurado uno de los puntos singulares de la Costa del Sol: el hotel Meliá Don Pepe de Eleuterio Población, ubicado en el extremo occidental de la costa malagueña, próximo a Marbella. La tendencia de ocupación de la línea costera establecería una presencia de hoteles de mayor categoría a una distancia en automóvil de aproximadamente una hora desde el aeropuerto, como explicaba el economista Esteve Secall (1982: 185-187).

El hotel Meliá Don Pepe pertenecía a este último grupo de turismo selecto. Su situación original entre la carretera y una playa prácticamente virgen fue el detonante de su relación formal con el mismo. Indudablemente la semilla del factor de atracción estaba sembrada y el referente urbano que supuso en un lugar rural y sin conocimiento de ciudad se extiende hasta la actualidad y añade otras connotaciones que permiten que la complejidad original persista.

El edificio abraza la parcela desde su parte superior para garantizar la exclusividad de un trozo de cielo y mar. El gesto es elocuente y se ofrece inexpugnable al visitante que, si llega a atravesar el sutil filtro que desencadena su planta de acceso, descubrirá un mundo de nuevas sensaciones.

Existen dos posibles lecturas que aparentemente se contradicen por su situación. Por un lado el efecto barrera que supone el cuerpo principal y por el otro la permeabilidad que trasmite respecto al exterior su planta de ingreso.

Esta desviación suave de la planta hacia el mar es el gesto más intenso de la obra. Dos tramos rectos son unidos por una suave curva allá donde se duplica la fila de habitaciones, con la intención, según su autor, de romper la monotonía del pasillo

interior.

La fachada principal abierta al paisaje y su espalda, más contradictoria y más cerrada, a modo de barrera. Segregando a la selecta clientela que disfruta de su trozo azul de cielo y mar. La decisión de abrirse al mar en contraposición a lo que acontece detrás significa una exclusividad desafiante.

Este fuerte aspecto cerrado del cuerpo superior se contradice con la transparencia de su planta de acceso. Ésta se desdibuja y pierde el carácter de límite. Se hace más sutil y así participa de todo el rededor. La complejidad del programa propio de hotel no obstaculiza el vacío predominante. El exterior ajardinado penetra desde el fondo de la parcela invitando a cruzar. Es en el vestíbulo donde se inicia el juego de tránsitos cubiertos que se adentran en el jardín hasta la cubierta transpirable de hormigón del bar. El edificio se presenta no como hito formal sino como presencia extrovertida. Exhibe desde su planta baja las posibilidades de relación y de vida ociosa temporal. La estructura puntúa levemente los espacios de relación y contornos como no queriendo estar.

La planta baja exhibe su voluntad por servir de referente, no solo a una determinada clase, como se quiso en un principio, sino a todo un territorio.

Lo que se encontraba a las afueras hoy ya no lo está. El punto singular que significaba ha ido permitiendo la progresiva cristalización de lo que le rodeaba para servir de destino de múltiples flujos, no solo los que devenían del turismo, que lo han ido conectando con el resto de puntos singulares (García Vázquez, 2004: 131).

El refugio exclusivo original no fue tan cerrado. La temporalización que demandaba el turista necesitaba de más espacio y de más relación que la prevista y así nos ha llegado a día de hoy como realidad trasformada en un orden superior que todavía reconoce el nodo de brío del proyecto original.

### **3 LA NOGALERA (1961-66): LUGAR DE REUNIÓN ENTRE PLANOS PARALELOS**

El proyecto de Antonio Lamela se asienta sobre una parcela llana próxima al centro original del barrio de Torremolinos. En un promontorio respecto a la playa. También entronca con el hábito de algunas familias acomodadas malagueñas de usar este extremo occidental de la capital como lugar de veraneo desde principios del siglo XX.

La ordenación del conjunto distribuye 242 apartamentos en seis bloques y uno de restauración de menor tamaño. Entre los bloques se dispone la zona de locales comerciales. El proyecto establece dos claves de organización: por un lado un desarrollo vertical para las viviendas y por otro un desarrollo horizontal para la zona comercial (Lamela, 1969: 77).

Esta circunstancia provoca múltiples intersecciones que serán resueltas separando la circulación peatonal privada e interior de las zonas comunes de los apartamentos.

Para ello se recurre al uso de un plano horizontal de circulación peatonal privada dispuesto a 4 metros sobre el plano de la calle. Sobre este *deck* discurren las áreas privadas para el disfrute de un ambiente tranquilo en las piscinas y jardines. Mientras que en el nivel inferior suceden los recorridos más públicos, entre los peatonales interiores que atraviesan el conjunto por debajo y los de la circulación rodada que se limita al perímetro. El proyecto pretende generar una nueva vida de la calle cediendo parte de la parcela original al espacio público y además favorecer una cierta integración en continuidad con el casco histórico del barrio original donde adquiriese gran protagonismo la componente peatonal, más acorde con el disfrute tranquilo de un periodo vacacional.

La secuencia de recorridos peatonales interiores intersectan con el resto de la vida del entorno sirviendo a los turistas y a los aborígenes. El plano superior se va horadando para permitir la inclusión de vegetación, luz y ventilación. Mientras que incluso un par de pasarelas de hormigón atraviesan las calles de tráfico convencional para unir otras zonas más distantes del complejo.

El proyecto plantea una distinción más difusa entre lo público y lo privado. La separación no es vertical mediante límites que acoten los distintos usos segregando funcionalmente cada área. La división se produce entre niveles de circulación que discurren en planos paralelos y pretende que no solo se transite sino que se habite. Y de esta forma se genere un ambiente tranquilo de servicios, ocio y encuentros que integre una vida cómoda durante el periodo de vacaciones. De esta manera se implanta un recinto privado intercomunicado por encima de la trama urbana.

Las calles peatonales superiores pertenecen a un recinto privado frente a la calle pública inferior. No se producen grandes desplazamientos entre un lugar y otro de la ciudad porque prima la vida más estática y relajada y la componente productiva no es contemplada para un turista que lo que requiere son servicios. Y aún así el sistema funciona mucho mejor para un uso turístico que para la ciudad convencional porque el grado de apertura pública es sensiblemente inferior. El proyecto se encarga de construir una realidad urbana insuficiente insertando lugares de vida pública “de ciudad” que envuelven a la actuación como comercios y locales de ocio. Este proyecto generó en su época un verdadero atractor de vida urbana que activó considerablemente a la zona. Se contribuyó a dinamizar el casco urbano de Torremolinos. En la actualidad todo funciona de manera mucho más cerrada y el ambiente que circula por las galerías comerciales ha pasado a enrarecerse por ser envuelto por un monstruo mayor que el que se pensó. El complejo turístico ha dado paso a un pedazo de ciudad contemporánea con todas sus consecuencias.

#### **4 CONJUNTO EUROSOL (1962-63): TRÁNSITOS DE OCIO POR LA BAJADA**

La propuesta del Conjunto Eurosol de Rafael de La-Hoz y Gerardo Olivares en

Torremolinos continúa este camino de arquitectura que plantea crear una nueva red de asociaciones entre personas y objetos.

Los terrenos donde se ubicaron estos apartamentos se encontraban en el Polígono Pez Espada, llamado así por ser su detonante el hotel del mismo nombre. Lindaba en el punto más alto con la antigua carretera nacional 340, necesario cordón de comunicación litoral de la época, para descender suavemente hacia la playa. La ordenación que plantea para las afueras del entonces barrio malagueño de Torremolinos, utilizó dos tipos de bloques que se distribuyeron de dos maneras diferentes a lo largo de la parcela.

En principio carretera y clima fueron los aspectos fundamentales que generaron la composición. Los bloques superiores apoyan ocho niveles sobre dos soportes masivos y aprovechando su posición elevada orientan sus terrazas hacia el mediodía desde el borde de la carretera. Los bloques inferiores de cinco alturas, prefieren las vistas por proximidad y se sitúan paralelos a la playa en una posición más discreta y recogida sin interferir en las perspectivas de los principales.

El interesante elemento que interconecta las partes surge como consecuencia del giro respecto a la carretera, como una suerte de patio cuadrado que permite el descenso del desnivel hacia la zona ajardinada y esta circunstancia implica una gestión de la sección y una relación con el entorno que abre caminos. En esta zona verde inferior se sitúan entre los edificios y alrededor de los recorridos perimetrales y de descenso se rodea con locales comerciales, que se prestan al espacio público.

Los livianos prismas superiores, con una fuerte presencia de las jardineras de las terrazas, levitan sobre unos patios como hendiduras en el plano de la carretera que facilitan, como espacios intermedios, la intercomunicación entre las partes, y aumentan las posibilidades de relación. En su construcción se utilizó una estructura metálica todavía llamativa a día de hoy que enfatiza su influencia internacional y apoya su ligereza.

La relación que supone esta ordenación establece una llamativa seriación a lo largo de la carretera con la ciudad. Mientras que el peatón, a través de los nuevos patios, desciende hacia unos comercios ajardinados que conducen a la playa. Diafanidad y ligereza definen esta integración con el medio protourbano y natural sin crear barreras.

La levedad general inunda la propuesta mostrando un escenario para una nueva vida turística y a la vez moderna. Este nuevo trozo de ciudad aislado se ancla entre el flujo de vehículos y el clima, para mostrarse como puerta lateral, en una rica suma de transiciones que se dirigen al mar.

El proyecto exhibe sus conexiones con las propuestas urbanas más funcionalistas e higienistas. Un modelo racionalista suspendido, bajo el que circula una complejidad que

busca crear otro tipo de relaciones con el entorno próximo urbano y social. La buena orientación prima intercalada con nuevas cesiones de propiedad al espacio público, que se abren a una ciudad por venir. Una ciudad ligera y liviana, en manga corta, sin la gravedad del día a día. La secuencia de terrazas ajardinadas desmaterializa los volúmenes que flotan y se pliegan como por efecto de la brisa marina. Surgen de nuevo en esta propuesta otras referencias más críticas con los primeros modernos que se entremezclan y marcan grados de asociación. Ya no se trata solo de una calle paralela de separación de flujos, como sucedía en La Nogalera, sino que la calle zigzaguea en diagonal acompañando un desnivel obligado para el encuentro del turista como protagonista de este experimento social.

## **5 LOS NARANJOS (1966-67): CONTINUIDAD Y DISCONTINUIDAD EN LA CALLE**

Este fue el único proyecto construido conjuntamente en La Costa del Sol por Antonio Bonet Castellana y Manuel Jaén de Albaiero, concretamente en Torremolinos. Se trata de un conjunto de apartamentos que rompe con la arquitectura que hemos visto hasta el momento e introduce una variable vernácula. Se trata de un conjunto de apartamentos colectivos que se sirven del sistema de retícula para agruparse en unidades edificadas.

Su situación es singular respecto a lo visto hasta ahora puesto que se encuentra en una posición interior respecto a Torremolinos muy ligada al exiguo casco histórico original y lindando con la carretera nacional 340 que lo atraviesa. Su relación es en este caso más urbana que paisajística y eso también se transmite en un aspecto general más hermético y murario.

Más allá de las referencias formales más o menos directas y de la introducción de las texturas, las cubiertas de teja y planas o las celosías cerámicas, esta obra supone un modelo intermedio con las propuestas ya expuestas de La Nogalera o Eurosol. El proyecto busca también generar vida urbana y abrirse a la precaria ciudad existente. Pero en este caso los recursos que despliega para este fin son diferentes. En vez de generar circulaciones a distinto nivel, en paralelo o a través, se provoca que las circulaciones peatonales atraviesen el damero. Se produce así un espacio discontinuo que interconecta recintos limitados definidos por áreas propias. La ubicación de comercios en las plantas bajas facilita su uso tanto por los habitantes propios como por cualquier otro ciudadano. La calle entra en la ordenación como en la ciudad más tradicional, a través de un pequeño dédalo de soportales.

La parte perimetral de la trama de pilares permite circulaciones traspasando el conjunto edificado como cordón continuo de espacios de transición a cubierto. Los edificios concretan la actuación como suma de unidades de distinto volumen y altura. La discontinuidad que muestra la suma de volúmenes también se hace patente en el recorrido exterior al revestir los techos de los pórticos que se generan con unas singulares bóvedas tabicadas cruzadas, formadas por una sucesión de pirámides

invertidas de rasilla vista. La continuidad de la bóveda cerámica catalana ya utilizada anteriormente por Bonet evoluciona hacia un recorrido aristado y matérico que asoma en las fachadas y que pierde su origen estructural para usarse como sofisticado y fragmentado sofito.

Este proyecto formaliza de manera distinta las aspiraciones compartidas de crear asociaciones de espacios que enriqueciesen la vida urbana en su componente más social. Las referencias vernáculas aparecen muy tamizadas por la sencilla geometría y evitan el uso de calles peatonales elevadas a costa de disminuir la fluidez horizontal. Curiosamente el año de arranque de este proyecto coincidió desde una vía diferente con la recuperación de la mirada hacia la ciudad histórica que supusieron los libros de Rossi o Venturi y el inicio de una nueva tendencia.

## **6 CONCLUSIÓN**

Los proyectos contemplados muestran sus referencias en sintonía con propuestas internacionales de finales de los cincuenta y sesenta. Aspectos tan determinantes como el incremento de la integración urbana, la distribución de las circulaciones o la mezcolanza entre el ámbito público y el privado, surgen de manera propositiva instando a aumentar las relaciones con su alrededor. Por otro lado, estas experiencias se alinean con aquellas, propias de finales de los 50, que evidencian la crisis de las primeras propuestas funcionalistas modernas en aras a pensar otro tipo de ciudad.

No obstante, existen diferencias fundamentales con las propuestas europeas de la época cuando se generan nuevos laboratorios urbanos y sociales para un uso temporal y débil en sí mismo como es el habitar turístico.

El mundo de este nuevo turismo es el del occidente avanzado en un país atrasado. Es el de la elocuencia formal del progreso en la soledad del paisaje rural débilmente antropizado. Muchas de estas propuestas nacieron en la nada, fuera de la ciudad o en los bordes de pueblos. Se asentaron como esperando que la ciudad llegase.

Los experimentos se suceden y construirían más ciudad de la que esperaban encontrar. Los escenarios transcurren de manera progresiva para albergar, aunque sea solo como espacio de representación, otra vida que recuerde parte de la ciudad y la sociedad de origen, de una ciudad mucho más avanzada para la España de la época, quizá inexistente. Cuando paradójicamente el turista parece pretender un relajamiento de las costumbres, las rutinas y los tiempos en otra dirección diferente a los que determinan su existencia en el lugar de origen.

Cierto es que estas piezas de arquitecturas se adelantarán a los acontecimientos, la nueva vida que esperan está por llegar aunque la semilla de la modernización imparable haya sido ya sembrada.

Pura representación de una nueva ensoñación para un habitante perplejo y sin vínculos afectivos o identitarios con este territorio. Todo lo demás se construirá más tarde. El progreso, la técnica e incluso la democracia vendrán después. Y por supuesto la ciudad. Estos escenarios esperan la ciudad que no existe, prometen urbanidad. Todo es instantáneo y temporal y los modos de vida que inauguran no pueden ser más que otro objeto de consumo periódico, de usar y tirar.

La clave de estas arquitecturas se encuentra más en lo que mostraban que en lo que querían representar (Maffesoli, 1996: 24-25).

Lo que en principio presentaba una vida alternativa empezó a funcionar como punto singular en el territorio, con una capacidad de conseguir que cristalizase aquello que lo rodeaba interconectándolo con otros lugares próximos o lejanos, de ahí la importancia que exhiben sus plantas de acceso. Estas operaciones que siempre fueron singulares provocaron una paulatina urbanización incitando concentraciones de usos a su alrededor (García Vázquez, 2004: 131).

El tiempo ha ido dejando paso a los verdaderos actores de la nueva ciudad. Nuevos ciudadanos que sí se reconocen en estos lugares. Que se han solapado con el flujo continuo de espectadores- turistas, que todavía perdura. De entre todas las propuestas se distinguirán las que más han envejecido respecto al modelo original, como los edificios de apartamentos, respecto de aquellas que mantienen una única titularidad que simplemente se ha ido adaptando a los gustos y expectativas del turista a lo largo del tiempo, como sucede en los edificios hoteleros.

## **Bibliografía**

Reinoso Bellido, R. (2005). *Topografías del paraíso: La construcción de la ciudad de Málaga entre 1897 y 1959*. Málaga: Colegio Oficial de Arquitectos y Aparejadores de Málaga.

García Vázquez C. (2004). *Ciudad hojaldre*. Barcelona: Editorial Gustavo Gili.

Esteve Secall, R. (1982). *Ocio, turismo y hoteles en la Costa del Sol*. Málaga: Excma. Diputación Provincial de Málaga / Universidad de Málaga.

Lamela, A. (1969). Conjunto residencial y comercial La Nogalera, Torremolinos (Málaga). *Hogar y Arquitectura*, 83, 77.

Maffesoli M. (1996). *Éloge de la raison sensible. Elogio de la razón sensible: Una visión intuitiva del mundo contemporáneo*. Barcelona: Ediciones Paidós Ibérica S.A.

Fundación FIDAS-Sevilla, Legado Eleuterio Población Knappe.

Archivo histórico Estudio Lamela.

Archivo histórico Estudio de Rafael de La-Hoz.

Archivo histórico Estudio de Manuel Jaén de Zulueta.





Fig. 1: Planta baja del Meliá Don Pepe. Fundación FIDAS-Sevilla, Legado Eleuterio Población Knappe.



Fig. 2: Las calles de La Nogalera en Torremolinos-Málaga, 1961-1966. Archivo histórico Estudio Lamela, coloreada por Juan Gavilanes.



Fig. 3: Vista de la maqueta de la primera fase de la ordenación de Eurosol. Archivo histórico Estudio Rafael de La-Hoz.



## **Designing the seaside Mass tourism in Portugal**

Susana Lobo, DArq/FCTUC

Ana Tostões, IST/UTL

José António Bandeirinha, DArq/FCTUC

### **Abstract**

Set aside from the second world conflict, the fascist-like regime of Oliveira Salazar would know how to survive after the war through a strategic policy of isolation that would keep Portugal apart from the changes that shaped the emergence of a new European welfare state. Only in the late 1960s would the Portuguese external relations be fully restored. The two main factors that contributed to this rapprochement were the increasing rates of emigration and the development of international mass tourism. Relying on the trilogy “sun, sand & sea”, Portugal would benefit from the Spanish tourism boom of this period, allowing for the same mistakes made in the urbanisation of Spain’s coastal areas. The entire Iberian coastline would be sold out to national and, in particular, international market interests giving place to a new spatial order. On the coast, the “Resort Mega-structure”, the “Holiday Village” and the “City of Tourism” testify to a typomorphological evolution in seaside architecture, announcing the disappearance of the “Beach Hotel” as the ultimate tourist infrastructure. A programmatic update which mirrors the fast development of the tourism industry in Portugal and the progressive massification of the tourism phenomenon from the 1960s onwards.

*Keywords: Portugal, coast, territory, architecture, tourism*

## 1 TOURISM

In 1964, Portugal reached the one million mark of international tourists' arrivals in the country. Three years later, this number had more than duplicated and, in 1970, it was at the three million range. Although not relevant if we consider the ten million entries registered, at the same time, in Spain, these values testify to the fast evolution in tourism practices in the 1960s, giving place to a mass phenomenon with unprecedented cultural, economical and territorial repercussions. An evolution triggered by the changes in "life-style"[i] introduced in the post-II World War period, towards what Joffre Dumazedier has considered the emergence of a "leisure civilization" (Dumazedier, 1962), with leisure, as an activity in itself, gradually replacing work at the base of all human relations. Such a shift in paradigm would, necessarily, implicate the creation of adequate infrastructures to accommodate the specific needs and demands of this new social order, affecting the overall perception and production of space within modern society. It would, also, lead to the definition of a new sociological figure: the tourist.

According to Cohen, to be a tourist comprises two main components: the "traveller" component and the "visitor" component (Cohen, 2004). The "traveller" component is centred on the "movement" dimension of the tourist experience, while the "visitor" component is on its "permanence" dimension. The degree to which these separate aspects intertwine determines the different types of the tourist role. From here, we can divide the tourist role into two generic categories, each of them with its own particular needs in terms of "time" and "space", as well as of the relation between "novelty" and "change": the "sightseer" and the "vacationer". The "sightseer" is more of a "traveller" than a "visitor". Ultimately, he seeks for "novelty", visiting as many places as possible in one single, non-recurrent journey. In contrast, the "vacationer" is, first and foremost, a "visitor". His trip is recurrent and uni-destinational, and, therefore, primarily concerned with "change". It follows that the "sightseer" is, above all, driven by attractions, while the vacationer is mainly drawn to facilities. An interpretation that, obviously, leaves implied different uses of space. As the name indicates, "sightseers" are mostly engaged on the "gaze" and, in this sense, on the visual. Their interaction with space is, in this perspective, from an outsider's standpoint. They perceive space as scenery. "Vacationers", on the other hand, "occupy" space. Their experience comes from being, for a certain time, in a certain place. It is, mainly, a physical relation. So, if the "sightseer" views space, the "vacationer" consumes space, a structural difference with inevitable implications in the conformation of the territory.

## 2 TERRITORY

Alluring for its "exotic" and "on the edge" connotations, the coast would exercise a strong appeal over both "sightseers" and "vacationers" in their search for the "extraordinary", in MacCannell's approach to the modern concern with "authenticity", [ii] and

the “different”, considering Cohen’s definition of the tourist role.[iii] But, apart from a few seaside resorts established since the mid 19th century and oriented to a domestic demand, most of the Portuguese coastline was still unexplored. With the tourist boom of the 1960s this *scenario* would, however, drastically change following the transformations undergoing in next door Spain, where the general expectation of cheap “sun, sand, sea & biquini” holidays within western societies motivated an increasing influx of foreign tourists and, with them, of foreign investors giving way to what Mario Gaviria has designated by “neo-colonialism use and production of quality space” (Gaviria, 1974: 275).[iv] Architect Francisco Keil do Amaral would also call the attention to this problem in “Nuvens negras sobre o futuro do Algarve” (“Black clouds over the future of the Algarve”), a newspaper article, from 1961, that underlined the need for the Portuguese government to embrace more active policies in tourism and, in particular, territorial planning against the speculative development of the coastline (Amaral, 1961: 11). At the time, the still practically untouched Algarve was being divided and sold out in lots to national and, more and more, international companies in the name of tourism and its interests. The announced construction of a new bridge over the Tagus river linking Lisbon directly to the south, and the projected plan of a new international airport to be built in Faro, Algarve’s regional capital, accelerated this process, leaving little time for any reaction. When official measures were finally taken, in order to study and control the implications of mass tourism in the region, it was already late. Ironically, Portugal, one of the remaining colonial powers in the world, was being invaded by pacific hordes of northern European tourists heading for its sunny, gold-sanded beaches and sustaining, in their way, the widespread urbanization of the coast.

In response to the new consumer demands, the hospitality industry would know an exponential development in this period, much stimulated by the introduction of official incentives to the construction of tourism-related facilities. On the coast, where until quite recently almost nothing existed, this posed the opportunity for planners and architects to explore different concepts and models of a seaside urbanism and architecture, reflecting on the unique character of the existing landscape and the seasonal nature of the leisure practices associated with its use.

### 3 ARCHITECTURE

Taking into account that in tourism “part of what is consumed, is in effect the context” (Urry, 2002: 64) architecture, for fully contributing to this prospect must be able, either to constitute itself as a tourist attraction,[v] this is to say, to be of relative symbolic significance, or to impart a sense of place, create a sufficiently distinct environment, capable of attracting potential visitors. Accordingly, as a mechanism of localization of the tourist experience, architecture depends on this dialectic relationship between “representation” and “differentiation”, an approach that draws us to notions such as “monument” and “identity”, which the modern discourse rejects, beforehand, in its a-historical and universal programme. And here lies one of the most interesting structural

paradoxes of the tourism phenomenon. If, in the one hand, it is an inseparable aspect of the modern life-style, on the other, it is intrinsically post-modern in its dependence on the “unique” and the “singular”.

It is precisely by the confrontation that opposes history and modernity that the architectural production of the sixties would be delimited, giving shape, in Portugal, to a new line of thought known as the *terceira via* (“third way”) that proposed a convergence between pre-modern ideal past and modernity projected future.[vi] In tourism-oriented projects, as in general, this would translate into a desired balance between tradition and technology, by integrating vernacular building materials, construction techniques and morphological solutions into the lexicon of international post-war modern architecture as a way of contextualizing and, thus, singling out the tourist experience but, also, of offering the tourist close contact with local culture while enjoying all the requisites of modern comfort. In parallel, this update in “image” would be accompanied by a typological evolution in tourism facilities, providing a wider variety of accommodation solutions to an increasingly more diversified array of customers or, more accurately, consumers, with the “Beach Hotel” of the 1950s giving place to new forms of seaside dwelling.

### **3.1.1 “Beach Hotel”**

Opened to public in 1963, the Hotel do Garbe, in Armação de Pêra (fig.1), would define the terms of such development. A commission made, in 1959, by a Portuguese investor, this project would give architects Jorge Ferreira Chaves and Frederico Sant’Ana the opportunity to question the traditional image of the “Beach Hotel”, a monolithic volume aligned with the seafront avenue, by deconstructing and fragmenting it into a three-pronged, three storeys body, articulated, to the east, with a fourth wing of bedrooms recessed into the cliffs overlooking the beach. The layout plan of the whole composition follows the jagged outline of the shore, creating, in this intimate dialogue, a sequence of exterior platforms that complement and extend outdoors the hotel’s common areas. The resulting play of masses, unified under the traditional southern whitewash finish, is enhanced by the contrast of surfaces and voids, light and shadow, that characterize the upper bedroom floors, forming a dynamic volumetric arrangement that resonates the surrounding context. And that was the main objective of the authors, to “design a building that would not constitute a surprise to anyone who comes to Armação de Pêra, injuring the sensitivity by being big, majestic and exotic; on the contrary, a building that before being seen, has already been sensed, being equal in spirit to other constructive masses, found here and there, a little all over the Algarve” (Agarez, 2012: 187).[vii] Jorge Ferreira Chaves and Frederico Sant’Ana’s first major project after their collaboration with Porfírio Pardal Monteiro on the Ritz Hotel, in Lisbon, the Hotel do Garbe testifies to the architects’ growing detachment from the Modern Movement’s formal “placelessness” in the pursuit of a “locality” and, hereby, an “identity”.

The location chosen for the Hotel, an isolated lot at the end of Armação de Pêra’s

seafront avenue deployed directly over the beach, is, also, indicative of the progressive independence that this type of structures gain in relation to, both, the existing urban settlements that originate them and the straight alignment of the seafront avenue, defining their own territory and privatizing the seaview. In this typo-morphological evolution a new conceptual entity would emerge: the “Resort Mega-structure”.

### 3.1.2 “Resort Mega-structure”

Initially part of a wider urbanization plan concerning the development of the Maria Luísa Beach, near Albufeira,[viii] the Balaia Hotel (fig. 2), of 1968, was based on the revolutionary “chave na mão” (“key in hand”) commission, which required that the hotel had to be delivered as a finished product, ready for use. This implied a structural transformation in the traditional role of the architect, evolving from “creative asset” to “supervising manager” responsible for overlooking the different aspects of the production process (from plan to construction, interior and furniture design and, even, advertising). For this purpose, between 1963 and 1968, Francisco Conceição Silva would devise a network of companies[ix] working in straight relationship with the main architecture office that incorporated the partnership with architect Maurício de Vasconcellos,[x] co-author of this project.

It was Conceição Silva’s conviction that only through a convergence between the structures of production and those of implementation could architects fully control the outcome of their work. However, this meant being less of an “artist” and more of a “businessman”. A *collage* to the economical world that placed the architect on top, rather than at the mercy, of market interests and shifts in consumer demands. For Conceição Silva, here laid the way to a closer involvement of the profession with society. By providing for the public’s real needs and, thereby, educating its taste the Atelier Conceição Silva would manage to balance commercial concerns with high culture values in what Jorge Figueira considers to be a precursory step towards a “‘democratization of taste’, the availability of the erudite for collective use” (Figueira, 2010: 87). In addition, allying technical efficiency with formal and typological innovation, the Atelier would know how to appeal to both investors and users by meeting the industry’s timings and the consumer’s drive on the visual. Naturally, this turn in the direction of the commercialization of architecture was not viewed favourably by those who defended the ethical exemption of the architect’s role as a social and cultural agent and, therefore, independent of financial interests, leading to a major fracture in the professional class. A divergence of views made more poignant in the Portuguese Architects Meeting of 1969, with Francisco Conceição Silva and Francisco Keil do Amaral embodying the two sides of this debate.

In the Balaia Hotel project, developed for a Portuguese commercial society in representation of a Dutch navigation company, Francisco Conceição Silva and Maurício de Vasconcellos propose the functional division of the hotel programme into two parts - the “public” and the “private” - with distinctive characterizations. Working on the

volumetric fragmentation theme already rehearsed by Conceição Silva in the Hotel do Mar, in Sesimbra, the contrast between the diagonal development of the bedrooms wings and the more orthogonal grid of the common areas adds to this perspective, reinforcing the formal separation between the two moments. Here, as in the Hotel do Garbe, the deconstruction of the built masses is perceived as a way of generating a composition more in tune with the existing human and natural settings, despite of the scale of the overall intervention. Also, the “key in hand” formula proved to be most efficient in ensuring the desired global coherence of the architectural object as a “total work”, both inside and outside where Gonçalo Ribeiro Telles’ landscape plan contributes to the environmental unity of the whole.

Moreover, in the search of its “identity”, the Balaia Hotel introduces a new conceptual premise to the typological approach to the “Beach Hotel”: “representation”. Inspired in the American atrium building, the Balaia’s entrance lobby is devised as a five-storey high vertical void that organizes the distribution to the bedroom galleries. The impact of this spatial structure at the moment of arrival is an experience that leaves a lasting imprint on the visitor, more so as the concrete skylight above filters down the sunlight creating an almost ethereal atmosphere. This is the hotel’s “image”. The “absence” of a symbolic façade to the building enhances this perception. In fact, devised as a screen that safeguards the guests’ intimacy, the front elevation of the hotel is inexpressive in its blind, linear presence, quite the contrast from the extremely dynamic interplay of volumes that characterizes the sea side. This is, in a way, the result of a change in the traditional implantation of the “Beach Hotel”. Like in the Hotel do Garbe, the building advances towards the shoreline turning it’s “back” to the immediate surroundings and, hence, constituting a visual barrier to the collective enjoyment of the sea view. Only the hotel guests benefit from that privilege.

But, unlike the regular “Beach Hotel”, the Balaia Hotel was relatively distant from the nearest urban center (Albufeira), a condition that made it imperative to plan for its self-sufficiency. An extensive social programme was, thus, introduced to the complex in order to guarantee its viability.[xi] In addition, complementing the hotel’s bedroom offer, a group of thirteen bungalows was designed to accommodate larger family units on the hotel grounds. In this sense, the scale of the intervention and the diversity of amenities provided in a single tourist development places the Balaia Hotel in an entirely different category: the “Resort Mega-structure”, a closed, independent precinct that privatizes landscape and, in this way, promotes its discontinuity. The “Holiday Village” would be based on the same premises.

### **3.1.3 “Holiday Village”**

In contrast with the compact and in height development of the hotel typology, the “Holiday Village” model offers the possibility to enjoy all the services and amenities provided in such structures while staying, not in individual rooms, but in single-family houses that provide a more intimate and familiar setting. Reinforcing this idea, and as



the name indicates, these holiday facilities are conceived as small villages, recreating, in their spatial organization and architecture, traditional forms of territorial occupation and a certain way of life, more in touch with the natural environment. So, in its essence, the “village” formula works as a compromise solution, combining the modern seaside holidays demand with the ancestral custom of recreating at the countryside. It is that quest for a better integration into local culture and landscape that informs the project for the Aldeia das Açoteias holiday complex, in Albufeira (fig. 3).

Designed, in 1967, by Victor Palla and Joaquim Bento d’Almeida for *SURFAL - Sociedade Urbanizadora da Praia da Falésia*, a company part of the *Touring Club de Portugal* group, the original intervention comprised a more extensive programme that included sports facilities, four hotels, two residential zones and three “villages”. Forced to revise their plan, the architects would end up by studying the construction of just a “Holiday Village”, consisting of T0 and T1, two storeys, apartment buildings and of T1 to T4 single-family houses, organized, in rows, in different typological combinations. Organically displayed throughout the lot, these residential units are arranged around the cultural, commercial and recreational center[xii] devised near the entrance of the complex, serving both “inhabitants” and external visitors.

And here lies the biggest paradox of this type of urban developments: the fact that they are, in rule, closed precincts. Aspiring to recreate the physiognomy of traditional existing settlements, for safety reasons the entire perimeter of the complex is fenced, leaving opened only one formal entry. The ancestral relationships of continuity that those centres establish, naturally, with the surrounding territory are here, thus, broken, and the new structure has an end in itself. In this sense, the “Holiday Village” model explored in the Aldeia das Açoteias, and even in recent projects of the kind, is surprisingly close to the “Holiday Colony” concept introduced by fascist regimes in the 1930s. The only difference is an ideological one, because, with the inevitable update, the functional programmes are much the same.

Enclosed in itself, the “Holiday Village”, promotes, therefore, like the “Resort Mega-structure”, the discontinuity of the territory by privatizing it. In contrast, the urbanization of the Tróia Peninsula in Setúbal, the first projected “City of Tourism” in Portugal, would be based on quite the opposite foundations: releasing private landscape for collective recreation.

### **3.1.4 “City of Tourism”**

The plan of building a city fully dedicated to leisure in the Troia Peninsula was first put forward, in 1962, by *Soltroia - Sociedade Imobiliária de Urbanização e Turismo*, an enterprise led by the influential banker and Brazilian Finances Minister of that time, Walter Salles. To shape this idea, Francisco Keil do Amaral was invited to define the *Bases Urbanísticas para a criação de um Centro de Turismo em Troia* (“Urban Foundations for the creation of a Tourist Centre in Troia”), a first plan that was officially

approved, thanks to the architect's influence with the Public Works Minister, as early as 1964. Differences between Soltroia's interest in monetizing its investment and Keil do Amaral's concerns with an ethical professional conduct led to the architect's withdrawal from the process when asked to introduce higher construction rates to the proposed urbanization. A new plan of urban development for the peninsula was then devised within the technical structures of the own Society, signed by architect João Andressen. This second study, approved in 1965, followed the general guidelines of the previous one but considered structural changes in the low density and high dispersion urban model defended by Keil. Instead, the Andressen Plan introduced more concentrated patterns of territorial occupation and higher population densities (78.000 inhabitants, against Keil's 52.000, on a 1.600 hectares site). It is this reality that the Atelier Conceição Silva would inherit in 1970, working, now, for *Torralta- Clube Internacional de Férias*, that had started buying lots from Soltroia. The initial commission was for the urbanization of Adoxe tip, a 40 hectares area on the northern end of the peninsula, overlooking Setúbal and served by ferryboats. In 1973, a general plan was presented for the whole 450 hectares acquired, in the meantime, by the company, but of the interventions introduced with this last study nothing was to be built.

The challenge presented by Torralta, a Portuguese capital venture, of creating, from origin, a "city of leisure" dedicated to middle class tourism gave the chance to address the generalization of dispersed patterns of urban organization in ongoing tourist projects. In opposition, the Atelier Conceição Silva proposed a more concentrated model of territorial urbanization, based on vertical development, instead of horizontal extensive occupation, and on collective figures of dwelling. This search for a new balance between the natural and built environments also implied a different understanding of the seascape, now perceived as "skyline" rather than "coastline". But, above all, the Troia project was a laboratory for the experimentation on the infrastructure of leisure. As Francisco Conceição Silva underlined "Tourism as it has been progressively understood and lived is not simple travel or passive rest. The tourist flows are increasingly diverse and demanding. So the provision of services can't loose the capacity for initiative. It has to permanently exceed and promptly overcome what is required. Therefore tourist developments must be planned and realised in order to be complete, this is, to meet the most varied requirements. The quality of tourism is defined by the kind of leisure time that is proposed. Tourism is not about the discovery of a certain place but about what is offered to the tourist to live" (Silva, 1972: 7). Accordingly, the Troia urbanization would be based on a diversified set of tourist residential morphologies and types and a vast array of commercial, sports, entertainment and cultural equipments, each of them with its unique formal image.[xiii] Working as "signs", these elements would help the tourist in his apprehension and recognition of the overall urban composition. Architecture was, so, perceived in its "communicative" capacity, besides its "identity" and "representation" dimensions.

Reconnecting with denser urban living patterns, the residential solutions considered two

distinct morphological types - the “banda” (“row”) and the “torre” (“tower”) -, both of apartments. The rows comprising from T0 to T2 dwelling typologies, organized in four to seven storey buildings, and the towers, 104 or 137 apartments, depending on whether they had thirteen or sixteen floors.[xiv] The rows defined the structural metric grid of the Adoxe tip urbanization, arranged in an orthogonal scheme around open-air, green, public courtyards and connected to each other by an elevated *passerelle* or *promenade*. These “streets in the air” offered the possibility of a newfound community life in tourist developments. The towers embodied an identical philosophy. Here, the Balaia Hotel’s lobby theme would be exponentially developed into a sixteen storey central hall that articulates the distribution to the apartment access galleries, concentrating all public life of these apartment-hotel structures, a new type of tourist accommodation.[xv] At the top, a crystalline geometric skylight transforms this space into a “kaleidoscopic void”. Treated as “nodes” in the layout grid of the plan, that introduce punctual torsions in its regular base, these vertical elements are assumed as elements of visual ordinance of the territory, shaping the Troia peninsula’s skyline (fig. 4). Supporting the collective life of the residential areas and the intensive flow of weekend vacationers, a series of leisure and commercial equipments would be strategically placed throughout the intervention area, contrasting for their horizontal development.[xvi] Curious enough, only one hotel was initially considered and built, similar in image to the apartment-hotel towers.

The changes in the international and domestic situation at the beginning of the seventies, with the international oil crisis, of 1973, and the Portuguese Revolution, in 1974, would determine the stagnation of the tourism sector in Portugal. The planning of the coast, as of the whole country, seems to have been forgotten and only with the integration of Portugal in the European Economic Community and the approval of the first National Tourism Plan, both in 1986, would it be again a topic of discussion. But in the building *euphoria* that characterizes the next decades, with the extensive suburbanization of the main inhabited centers and the proliferation of built elements over the natural landscape, there was little time for debate. And in this “wave of concrete” also the coastal territory was deeply transformed, jeopardizing its own ability to attract potential tourists.

#### 4 EPILOGUE

Expression of the progressive massification of the tourism phenomenon and of its impact on the coastal territory’s use and organization, the typo-morphological evolution of seaside architecture in the 1960s reflects the disappearance of the “Beach Hotel” as the ultimate tourist infrastructure by the sea, in favour of alternative forms and concepts of accommodation that imply different urban approaches to the design of the coastal territory: the “Resort Mega-structure”, the “Holiday Village” and the “City of Tourism”. A programmatic update that, simultaneously, mirrors a transformation in the tourist role, with the “sightseer” gradually giving place to the “visitor”, or, in other words, the “traveller” giving place to the “holidaymaker” and, ultimately, to the “tourist”.

Exemplifying this development, the Hotel do Garbe, the Balaia Hotel, the Aldeia das Açoteias and the tourist urbanization of the Tróia Peninsula define the terms in which the colonization of the Portuguese seaside would be conducted, stabilizing models around which we are still gravitating today. These projects also address three key features in the production of tourism-oriented scenographies – “identity”, “representation” and “communication” – allying urban and landscape planning, architecture and interior design in the construction of a visually appealing product, or “image”, capable of conveying an authentic and singular “experience”. And that is what tourism is all about.

[i] MacCannell (1999: 6) considers “life-style” as a “generic term for specific combinations of work and leisure”.

[ii] “All tourists for MacCannell embody a quest for authenticity, and this quest is a modern version of the universal human concern with the sacred. The tourist is a kind of contemporary pilgrim, seeking authenticity in other ‘times’ and other ‘places’ away from that person’s everyday life” (Urry, 2002: 9).

[iii] In the search of the *differentia specifica* of the tourist role, Erik Cohen points out that “tourism connotes a change from routine, something different, strange, unusual or novel, an experience not commonly present in the daily life of the traveller”. Therefore, he views “the expectation of pleasure derived from novelty and change as the central non-instrumental purpose of the tourist trip and the major differentiating element between this and other traveller roles”. From here, he proposes his own definition of the tourist role: “a ‘tourist’ is a voluntary, temporary traveller, travelling in the expectation of pleasure from the novelty and change experienced on a relatively long and non-recurrent round-trip” (Cohen, 2004: 22-23).

[iv] This operates at two levels: the control of use and consumption of space by international Tour Operators that rule over the hotel industry, in what is called “neo-colonialism of the use of quality space”, and the control of property by foreign economical interests through intensive land speculation, in a “neo-colonialist production of quality space” (Gaviria, 1974: 275).

[v] Dean MacCannell defines a tourist attraction as “an empirical relationship between a tourist, a sight and a marker (a piece of information about a sight)” (MacCannell, 1999: 41).

[vi] At the base of this proposal was the elaboration, from 1955 to 1959, of the *Inquérito à Arquitectura Regional Portuguesa* (“Survey to the Portuguese Regional Architecture”), sponsored by the Portuguese government and published, in 1961, by National Union of Architects under the title *Arquitectura Popular em Portugal* (“Popular Architecture in Portugal”).

[vii] From the statement of the preliminary plan of the Hotel do Garbe, dated from the 5th February 1960, quoted by Ricardo Agarez.

[viii]The *Plano de expansão turística da Praia Maria Luíza* (“Maria Luíza Beach Tourist Expansion Plan”), developed between 1964 and 1966, consisted on the tourist urbanization of three different nuclear settlements – A, B and C, from Maria Luísa Beach to Olhos d’Água Beach, under the commission of a group of various private investors.

[ix] A building company, a real estate investment company and a publicity company.

[x] Established from 1965 to 1967.

[xi]The Balaia Hotel comprised a diversified array of commercial establishments, restaurants and bars, a disco, seating rooms, reading rooms and game rooms, an outdoor swimming pool, mini-golf, playground and tennis courts.

[xii] With a congress hall, a mosque, shops, bars, restaurant, disco, an outdoor amphitheater and swimming pool. By the entrance were the reception, the administrative offices and a hairdresser.

[xiii] At the time, the Troia project included the most comprehensive tourist programme ever proposed in Portugal, only matched, to a certain extent, by the Vilamoura urbanization in the Algarve, started in 1965 and still in progress.

[xiv] In total, the general plan of 1973 predicted the construction of thirty-one apartment rows and six towers, of which were actually built eight of the four storeys rows and three of the sixteen floors towers.

[xv] A new tourist typology that introduced, in Portugal, a new form of investors in a revolutionary vacation concept: time-sharing.

[xvi] Within the Adoxe tip urbanization were built the Troiamar, the Bico das Lulas and the Galé complexes, with shopping centre, supermarket, restaurants, self-service, cafés, playgrounds and public swimming pools. To these infrastructures the general plan considered adding: two other hotels, a marina, a nautical centre, a golf course, a tennis centre, a sports pavilion, an equestrian centre, a horse racetrack, conference halls and a museum.

## References

Agarez, R. (2012). Local inspiration for the leisure of travelers: Early tourism infrastructure in the Algarve (South Portugal), 1940-1965. In J. Gosseye, H. Heynen

(eds.), *Architecture for Leisure in post-war Europe 1945-1989* (pp. 180-195). Leuven: Katholieke Universiteit.

Amaral, F. K. (1961). Nuvens negras sobre o futuro do Algarve. In: *Diário de Lisboa*, 23 February, 1/11.

Cohen, E. (2004). *Contemporary Tourism: Diversity and Change*. Amsterdam: Elsevier.

Dumazedier, J. (1962). *Vers une civilization du loisir?*. Paris: Éditions du Seuil.

Figueira, J. (2010). Nuno Portas, Hestnes Ferreira, Conceição Silva: Sobressaltos em Lisboa. In: *RCCS: Revista Crítica de Ciências Sociais*, Issue 91, 77-89.

Gaviria, M., [et. al.] (1974). *España a Go-Go: Turismo charter y neocolonialismo del espacio*. Madrid: Ediciones Turner.

MacCannel, D. (1999). *The Tourist: A new theory of the leisure class*. Berkeley: University of California Press.

Silva, F. C. (1972). Que turismo para Portugal? Transformar o país num zoo para turista ver é política sem futuro. In: *Diário de Lisboa*, 7 July, 6-7.

Urry, J. (2002). *The Tourist Gaze*. London: Sage Publications.



Fig. 1: Armação de Pêra Beach, Algarve (with the Hotel do Garbe in the background). Postcard, c. 1963. Source: Susana Lobo Archive.

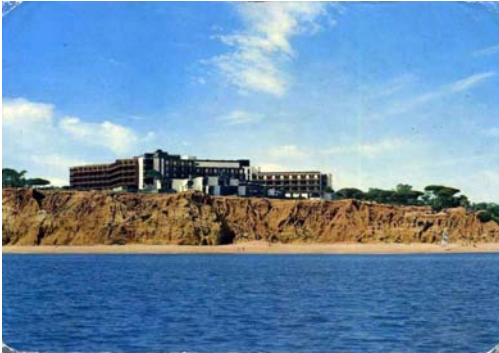


Fig. 2: Balaia Hotel, Maria Luísa Beach, Algarve. Postcard, c. 1968. Source: Susana Lobo Archive.



Fig. 3: Aldeia das Açoteias, Praia da Falésia, Algarve. Study of the single-family houses combination, c. 1967. Source: Victor Palla Archive.

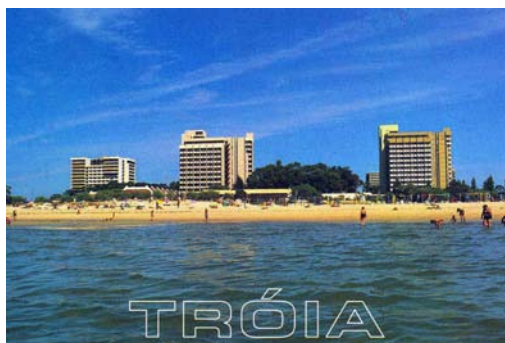


Fig. 4: Sea view of the Tróia Peninsula, Setúbal (with the hotel, to the left, and the aparthotel buildings drawing the skyline). Postcard, c. 1990. Source: Susana Lobo Archive.



# Carreteras secundarias: fragmentos para la construcción de España.

Celia Marín Vega, Departamento de Composición Arquitectónica ETSAB-UPC

## Abstract

For the construction of the Spanish Village in the Barcelona's International Exhibition of 1929 either architects and curators, took several travels around the country. They mostly drove through side roads visiting small villages and lost towns in order of capturing the authenticity. They were in the search of an image that could represent the idea of the Spanish towns in a way that it could be shown in the Spanish Village. They tried to step away of pre-conceived ideas looking for one architecture without architect. But did they reached it? Was the Spanish Village just a construction, or an elaborated collage build with the aim of being an town by itself?

Keywords: *travelling, Spain, Spanish Village, roads, photographs, collage, authenticity*

## Resumen

Para la construcción del Pueblo Español en la Exposición Internacional de Barcelona en 1929 tanto los arquitectos como los artistas encargados del diseño realizaron diferentes viajes a través del territorio español. Principalmente se movieron por carreteras secundarias visitando pequeñas pedanías y pueblos remotos con la intención de capturar la autenticidad. Iban a la búsqueda de una imagen que representase la idea de los pueblos españoles de una manera que pudiese mostrarse en el Pueblo Español. Intentaron alejarse de las ideas preconcebidas y buscaron una arquitectura sin arquitecto. Pero ¿lo consiguieron? ¿Fue el Pueblo Español sólo una construcción? o ¿un elaborado collage construido con la intención de ser un pueblo en si mismo?

Palabras clave: *viaje, España, Pueblo Español, carreteras, fotografías, collage, tipismo*

Numerosos son los viajeros que han cruzado la península y narrado sus impresiones de España, de sus pueblos, sus costumbres, su paisaje y sus mujeres. El siglo XIX sería especialmente prolífico para los viajeros franceses: Laborde, Gautier, Dumas, Barrés, Davillier (cuyas impresiones fueron ilustradas por Gustave Doré) y los artistas Desbarrolles y Giraud. Entre estos y las historias de Merimée, Musset y las pinturas de Manet se iría dibujando una idea entre fantástica y oscura de un país y su territorio. El siglo XX no trajo muchas novedades, al fin y al cabo los viajeros eran herederos de los anteriores y venían a confirmar lo que ya habían leído. Así Picabia pintaba Españolas unas veces con peineta y otras mecánicas mientras Picasso era llamado “El Español” por Apollinaire en París con todas las evocaciones que esa palabra pudiese invocar a principios del s. XX (González 2008).

Con la celebración en 1929 de la Exposición Iberoamericana en Sevilla y la Exposición Internacional en Barcelona el tráfico de viajeros se volvió a disparar. El año anterior, 1928, Francis Carco (Carco 2008) emulando a sus maestros pasaría una primavera en España llena de noches y asombros que serían retratados en una serie de relatos que servirían para activar los ánimos de aventura a los lectores franceses para el año de las Exposiciones. Ese mismo año también Le Corbusier llegaría a España, pero sin mucho tiempo para viajar. Conferencias en Madrid y escapada a Toledo y Segovia, y luego hacia Barcelona. No obstante su impresión sería suficiente para referirse a España en los siguientes términos “El folklore (...) y los cantos populares españoles reflejan igualmente lo místico y el apasionamiento sensual, lo cultivado, y lo agreste, en constante tira y afloja. Es como un resultado del país. El influjo del medio sobre los pobladores se advierte aquí como en ningún otro sitio. La palabra “ardiente” caracteriza a España” (Llizo 1928).

No sería sin embargo hasta 1930 que Le Corbusier cruzaría España en su Voisin acompañado de su hermano, su primo y Fernand Léger. A través de las carreteras de Primo de Rivera, como Le Corbusier las llamaba, que estructuraban por aquel entonces el territorio nacional en una especie de conquista y colonización de una tierra indómita, un conjunto de arterias por la que circulaban la modernidad y se ponía orden al caos (Le Corbusier 1932). En realidad este trazado de carreteras provenía del llamado Plan Gasset (establecido en 1914 y vigente hasta 1939) que asentaba las bases de una organización del territorio y una estructura de carreteras dependiente del Estado y distribuida por provincias. El Plan Nacional de Firmes Especiales de 1926 impulsado por Primo de Rivera se encargaría de asentar el proyecto y poner al día todo un trazado todavía inacabado y ya obsoleto. Este nuevo plan se basaba en un cambio de firme especial para la circulación con automóviles convirtiéndolo en un sistema rápido y eficiente en el que se jerarquizaban y segregaban los recorridos principales. Fue éste trazado y estas carreteras las que Le Corbusier alabaría “la más bella que he conocido” durante su recorrido por el interior de la península.

No obstante quienes sufrieron y usaron el tramado nacional de carreteras hasta su más ínfima expresión no fueron turistas franceses si no el grupo formado por los artistas Miguel Utrillo y Xavier Nogués y los arquitectos Francesc Folguera y Ramon Raventós montados en una Hispano Suiza. A ellos se les había encargado el diseño y construcción de la que sería la mayor atracción de la Exposición Internacional de Barcelona de 1929: El Pueblo Español.

La idea de construir un conjunto arquitectónico temático no era nueva; en la Exposición de París de 1900 los pabellones internacionales se habían levantado a lo largo de la orilla del Sena bajo el nombre de *Rue des Nations*. Lo fascinante del montaje era eso, la ilusión del viaje, la posibilidad de atrapar el mundo rápidamente, o al menos la imagen que se tenía de él. Del mismo modo, en la orilla de enfrente, se encontraba el *Vieux Paris*, una reconstrucción de las arquitecturas medievales desaparecidas con la modernización de la ciudad. En este caso la sensación del visitante estaba más cerca del viaje en tiempo que del viaje en el espacio al dar la ilusión de estar en el París de la Edad Media. El súmmum de las instalaciones de la exposición de 1900 fue además la representación de las colonias francesas y extranjeras a través de recreaciones de cabañas y poblados mientras indígenas en vestidos autóctonos trabajaban maderitas esculpiendo figurillas.

La diferencia esencial con el Pueblo Español radica en que éste se configura, no como una serie de pabellones o simplemente un recinto a parte, sino en su justificación de crecimiento autónomo, es decir su diseño se piensa en términos de asentamiento, crecimiento y consolidación, para que así, a parte de la configuración pintoresca el Pueblo una vez construido da la sensación de que siempre hubiese estado allí y por lo tanto es real, tal y como se narra en la memoria del proyecto:

Al elegir la traza general del Pueblo, se ha partido del supuesto siguiente: el núcleo primitivo de la población, se estableció en la parte más alta del actual territorio, donde existe un antiguo convento benedictino, fundado seguramente al amparo de un castillo cuyas fortificaciones son aun visibles en parte. Lo angosto del terreno, hizo fundar el primer caserío hacia la parte baja de la colina, siguiendo el camino que conducía a la llanura. El desarrollo de la población alcanzó gran incremento antes de salvar el desnivel que media entre las calles principales y la gran plaza, y al construirse ésta englobando algunas casas ya existentes, fue necesario construir la iglesia parroquial. (Utrillo 1929)

La construcción de un proyecto de tal magnitud no se podía emprender desde los despachos y consultando publicaciones sobre arquitecturas populares, la autenticidad que buscaban sólo podía descubrirse en vivo y en directo. A finales de Julio de 1927 Utrillo envió una carta a Lluís Plandiura, por aquel entonces Comisario Real de Bellas Artes y Vocal de Arte en la Junta Directiva de la Exposición Internacional, explicándole lo indispensable que era realizar un viaje de estudios por España para realizar el Pueblo Español de una manera eficaz.

*El viatge és tan indispensable que una bona part de la feuada feta aquest mes es modificarà llogicament davant de les coses vives dels arquitectes i l'amic Nogués veuran recurrent Espanya.* (Utrillo 1927, 1)

Utrillo estaba acostumbrado a recorrer España en busca de obras de arte debido a su trabajo como asesor artístico, y propuso la idea de desplazarse en un autobús propio para mayor comodidad y usarlo a la vez para hacer campaña de la Exposición allí a donde fuesen. El viaje en tren descartado estaba porque limitaría los recorridos al trazado ferroviario español e impediría ir a las pequeñas poblaciones que es donde realmente se encontraban esas características que ellos pretendían buscar. Debía ser por carretera y nunca siguiendo las vías principales. La propuesta de Utrillo fue escuchada hasta cierto punto. No consiguió un pequeño autobús, pero el Ayuntamiento de Barcelona compró para ellos un Hispano Suiza y les cedió un chófer.

Para el diseño del pueblo Español a parte de las pequeñas escapadas para visitas puntuales, se realizaron 3 grandes viajes por la Península entre Septiembre de 1927 y Mayo de 1928. Viajes a los que fueron siempre los 4 personajes: Utrillo, Nogués, Folguera, Raventós y Santiago, el chófer. 5 hombres metidos en un coche cargado con un par de cámaras fotográficas de cajón, sus respectivos trípodes, bártulos de dibujo y pintura, una máquina de escribir, y las mudas necesarias para pasar varios días sin tocar agua.

Utrillo actuaba de secretario de la exploración, tomaba notas, inventariaba el viaje, contaba kilómetros y hacía números de lo que se había gastado y de lo que les quedaba por hacer. Los arquitectos se encargaban de fotografiar los elementos y edificios necesarios, mientras Nogués dibujaba, abocetaba y tomaba apuntes de color. No se trataba en ningún momento de un viaje de ocio, no eran turistas de paseo. Se levantaban a las 5 de la mañana, desayunaban hacia las 9 cuando ya habían hecho trabajo, comían en la carretera y a las 10 de la noche se metían en la cama para afrontar el día siguiente. No podían perder tiempo ya que tenían unos días limitados para poder recopilar el máximo de información posible. En un día bueno - es decir con carreteras y no caminos de cabras, y el coche en buenas condiciones- podían llegar a hacer un máximo de 350 kilómetros.

El primer viaje se inició el 3 de septiembre de 1927 y tenía una duración prevista de 30 días. La idea era recorrer el norte de España hasta Galicia, recorrer Castilla hasta Soria, volver hasta Zamora e ir a Cáceres pasando por Madrid, para volver de nuevo hacia el Este a visitar Teruel y de allí al Levante y regresar a Cataluña. Las etapas estaban calculadas al dedillo y se sabía con cierta seguridad donde se tenía que pasar noche al final de cada jornada. Lo que no tenían previsto en ningún momento era que el coche se les estropeará antes de llegar a Tarragona, ni la tormenta que tuvieron que sufrir antes de llegar a Pamplona, y todos los imprevistos posibles que se puede encontrar alguien que viaje por las carreteras españolas en 1927.

A mitad del trayecto Utrillo confesaría a Plandiura que cada día les era más difícil seguir las rutas planteadas, porque el conocimiento in situ del territorio les obligaba a cambiarlas constantemente, y no simplemente por el estado de las carreteras secundarias, sino por el sencillo hecho de que una vez en ruta, aparecían poblaciones y lugares de los que no se tenía constancia pero debido a sus características no les quedaba más remedio que quedarse más tiempo o desviar su viaje indicados por la gente del lugar (Utrillo 1927, 3). Estaban pues, descubriendo España.

De estos viajes de estudios se pueden sacar dos lecturas: la directa, realizada por ellos en su descubrimiento del territorio descrita en sus cartas y la memoria del proyecto, y la que realizamos nosotros fruto de la distancia temporal y , casi, arqueológica.

A ellos estos viajes les permiten desprenderse del discurso arquitectónico al adentrarse de lleno en una arquitectura “sin arquitectos” de marcado acento rural y popular evitando, como indica Utrillo en una carta, “los hechos interesantes, demasiado de arquitecto”. Van a la búsqueda de lo indígena, algo casi racial, relacionado con la esencias locales. Por otro lado el poder ver en directo ciertos lugares más allá de los que aparecen citados en las guías y las reproducciones enciclopédicas, les permite descubrir el color del país. O mejor dicho los colores. Para contrarrestar el hecho de que las fotografías que tomaban eran inevitablemente en blanco y negro, Xavier Nogués elaboró una carta de color numerada que les permitirá cuando regresen a Barcelona reproducir lo más exactamente posible las diferentes tonalidades de las piedras.

*En Nogués ha fet unes llamines i per votación discutim quin és el tó més semblant a els monuments i així fou com el Aqüeducte de Segovia que no té res de xocolata ni café amb llet té el nº 20, que és un gris de granit. (Utrillo 1927, 3)*

El conjunto de fotografías representa una gran recopilación de imágenes de poblaciones, muchas de ellas tan pequeñas que son simples villas a las que incluso hoy en día costaría llegar por carretera. Todas estas imágenes, la mayoría sin ninguna intención artística, descuadradas y torcidas, tampoco llegan a la categoría de fotografía científica como las que formaban parte en los archivos etnográficos y culturales de tradición noucentista que abundaban en las colecciones de los museos Barceloneses (Mendelson 2012) . En este caso estamos hablando de fragmentos. Esquinas, balcones, ventanas, puertas o escudos. De las cerca de 900 imágenes depositadas en el Archivo Fotográfico de la ciudad de Barcelona procedente de los viajes, unas 97 son fragmentos sueltos de elementos arquitectónicos prácticamente imposibles de localizar porque forman parte del extenso catálogo formal de ventanas y puertas de la geografía española. El resto son imágenes de fachadas, calles y plazas de diferentes puntos de España en las que resalta la construcción de un balcón, algún elemento decorativo o el remate de la fachada. Son piezas de un collage todavía no construido

Es curioso poder observar las ciudades y los pueblos en un estado anterior a la limpieza

y purificación que afectó a los monumentos y arquitectura en general después de que se estableciesen las medidas de preservación de patrimonio. Las casas, los puentes, las murallas, todo padece una superposición de elementos que van desde desagües a cables de teléfono que se enganchan y adhieren como parásitos a las piedras. Es posible constatar también el efecto de los cambios de uso y las modificaciones y adaptaciones que han ido sufriendo las diferentes construcciones. Ventanas tapiadas, arcadas cerradas, puertas desplazadas o dinteles a medio caer dando en general una visión de país perpetuamente en ruinas, que podría haber surgido muy tranquilamente de la descripción de cualquiera de esos viajeros franceses decadentistas.

En este momento y con este material los autores del Pueblo Español establecen un doble filtro a la hora de seleccionar los edificios: el primero en el momento que diferencian aquello que es típico o racial, y que por lo tanto que forma parte del carácter y aquello que, aún dentro de lo que es considerado característico, no toca o no da lugar porque se considera una perturbación en la imagen ideal. De hecho lo que fotografían no se va a reproducir tal cual en el Pueblo Español, se va a limpiar y depurar. Las construcciones se presentarán libres de todas estas alteraciones, impolutas y restauradas, es decir, ni un solo desconchón.

En conjunto, según desde qué puntos de vista, la superposición de diferentes construcciones en el Pueblo Español acentúa el efecto collage creando una imagen exageradamente pintoresca en la que el ojo sufre a la hora de entender el conjunto espacial de las diferentes construcciones provocando un efecto similar al de los fotomontajes de Gabriel Casas realizados durante ese mismo periodo, Después de todo la construcción fue hecha a base del montaje fotográfico.

La España que nuestros viajeros retrataron era un país de señoras de luto y penitentes, como la que Utrillo observó estando en Escravitude (Utrillo 1927,2) dando vueltas al santuario...de rodillas, o vendedoras de pimientos y patatas. Pero sobretodo mujeres sentadas en los zaguanes en busca de la luz necesaria que les permitiese coser sin perder puntada. A veces, sólo a veces, en el caso más extravagante alguna de ellas se ponía a leer una carta. Las más exóticas no obstante, eran las muchachas de Lagartera, sentadas en corrillos mientras hacían sus bordados.

Todas estas mujeres habitando los umbrales dan la sensación de que las casas no tuviesen un espacio interior, y que la vida se hiciese en los huecos de los muros. Entre las imágenes del viaje no hay fotografías de los interiores de las viviendas, sólo buscaban las fachadas. El Pueblo Español es un trabajo en superficie, de manera que las casas acaban siendo una gran escenografía edificada alrededor del espacio público. Sólo una fotografía se conserva de un interior, y en ella se muestra el grueso de las paredes, los porticones y una habitación en penumbra que debido a la claridad que entra a través de la abertura deslumbra al objetivo y al fotógrafo. A esta escenografía le seguirá faltando algo para ser real como indicaría el periodista Jaume Passarell “es va descuidar

alguns detalls. Hi manquen pobres, criaturas esparracades i una mica de brutícia.” (Passarell 1929)

Pero regresemos a sus rutas. El 2º Viaje se realizó a principios de Noviembre de 1928, esto es un mes después de que hubiesen regresado del primero, y duró unos 12 días. En esta ocasión el viaje se limitó a lo que podría llamarse a groso modo, La Corona Catalano-Aragonesa.

Saliendo desde Barcelona se dirigieron al Norte de Catalunya, hacia Vic, Girona y Besalú. Luego continuaría por los Pirineos hasta Puigcerdà, para bajar hasta Lleida y volver a subir hasta Tremp llegando a Esterrí d'Àneu. De nuevo en Lleida cruzarían a Aragon por Fraga. El Coche se les estropearía en Tudela y durante un par de días trabajarían según el recorrido marcado por las líneas de tren. Una vez arreglado el coche retomarían la ruta hasta Teruel, donde visitarían Albarracín, y de regreso a Cataluña por Alcañiz y Calaceite (que ya habían sido visitados en el primer viaje) y acabarían recorriendo el Montsant, el Priorat y el Penedés antes de llegar a Barcelona. Es en este viaje donde se materializaría el diseño del campanario, al realizar, en palabras de Nogués “la ruta de los campanarios de ladrillo” (Nogués 1927) o lo que es lo mismo: Las Torres Mudéjares. En este tramo se concentran los dibujos y fotografías de diferentes Torres, desde la de Tauste, San Vicente del Río, Báguena, Martín del Río, Oliete, Malueta, Longares. Finalmente el campanario escogido sería el de Utebo, cuyo tronco de sección variable dependiendo del piso (pasa de forma cuadrada a hexagonal y finalmente cilíndrica) y la presencia de la cerámica vidriada intercalada en cenefas entre los ladrillos le otorga una textura vibrante.

Con este elemento vertical el Pueblo conseguirá un skyline reconocible desde la distancia, un hito en el paisaje, una imagen potente y similar a la que los viajeros descubrirían cuando viajaban por carretera y se acercaban a las distintas poblaciones. Ya que la configuración de las calles y las fachadas ha de ser coherente, pero además, el conjunto desde la distancia ha de formar un todo lógico, y a ser posible, estético.

Otra construcción simbólica-monumental es la del monasterio, objeto necesario para el Pueblo porque como se explica en la Memoria del Proyecto es el origen fundacional del “asentamiento”. El Monasterio de Sant Miquel (así lo llaman) no es una construcción única o que provenga de un lugar concreto sino que es - como el Pueblo en sí - un collage, una colección de fragmentos que se suman y solapan para construir algo nuevo que sintetiza lo que es la arquitectura románica. Así que para montar este Monasterio se recurrió a los siguientes modelos: La Planta de Sant Sebastià de Montmajor, la puerta de entrada de Santa Maria de Porqueres, el Claustre de Sant Benet de Bages, el campanario de Taradell. Esta especie de Frankenstein del románico se levantó a base de moldes y piezas de piedra prefabricada que imitaba los sillares y las trazas de los picapedreros a base de moldes, vaciados y bocetos de las partes originales.

Ahora, recopilemos: Una Torre Mudejar y un Monasterio Románico. Con el uso de estos dos elementos, los diseñadores del Pueblo lo datan automáticamente (s. XII y XIII) y lo sitúan dentro de la historia arquitectónica nacional al explotar los -considerados- dos estilos más propiamente nacionales, es decir: no es arquitectura árabe, no es arqueología romana... es producción autóctona consecuencia de una estratificación de las diferentes conquistas sufridas en la península, digeridas, adaptadas, apropiadas y reconvertidas en la arquitectura secular cristiana. El diseño siempre insiste en la legitimización de la obra.

Pero hasta aquí el Pueblo no está completo, antes de la finalización del proyecto y en plena construcción del conjunto hubo un pequeño gran cambio. Tanto Primo de Rivera como el Rey Alfonso XIII seguían la evolución de esta Pequeña España, y cual fuera la sorpresa cuando tras explicarle la maqueta y los planos viera su majestad que en el Pueblo Español no había lugar para Andalucía. El proyecto original evitaba la construcción de un Barrio Andaluz para preservar la imagen andaluza en exclusiva para la Exposición Iberoamericana que se iba a celebrar también en 1929 en Sevilla (Folguera 1928). En un intento de evitar pisar competencias se había decidido obviar esos caracteres pues ya estaban representados en vivo en la otra exposición. Los argumentos no convencieron a su majestad que insistió en subsanar la omisión ya que las dos exposiciones iban a ser esplendorosas en su conjunto y que la de Sevilla no se iba a resentir por el hecho de que hubiese un barrio andaluz en el Pueblo Español de Barcelona. De este modo en mayo de 1928, a los arquitectos y artistas no les quedó más remedio que bajar al sur.

De éste último viaje es del que menos información se conserva, apenas 11 postales y ningún cuaderno de viaje de los que preparaba Utrillo. Sí que tenemos parte de las indicaciones para “Un viaje por España Histórico Artístico” (Utrillo 1929) en el que recomienda qué ruta a seguir y hace indicaciones sobre el estado de las carreteras, así que se puede llegar a suponer que es relativamente equivalente al trayecto que ellos hicieron, ya que coincide en gran medida en lo que se explica en las cartas.

Así pues en este viaje Nogués y Utrillo salieron primero ya que Reventós y Folguera estaban atareados con la dirección de obras del Pueblo Español. El 7 de Mayo de 1928 se dirigieron directamente a Calatayud y solo pararon en Maella, pueblo natal del escultor Pablo Gargallo, y en Zaragoza par poder visitar la exposición de Goya. Al día siguiente llegaron a Madrid, de allí Nogués fue para Portugal y Utrillo se dirigió hacia Trujillo, Plasencia, Cáceres, Mérida y Badajoz. Una vez los dos juntos se dirigieron hacia Sevilla. Allí se encontrarían con Folguera y Reventós que llegarían el día 15. Visitaron Écija, Cádiz, Puerto de Santa María, San Lúcar, Ronda, Antequera, Málaga, Loja, Granada, Ubeda, Baeza, Guadix y Baza entre otras. Continuaron por la región de Murcia, Alicante, y acabaron subiendo toda la zona del Levante.

En esta ocasión la recreación de las arquitecturas populares no se redujo a una



reproducción de casas enteras, si no a la búsqueda de una imagen de conjunto plenamente andaluza, de callejuelas estrechas, balcones enrejados y paredes encaladas. “No hemos reproducido los conocidos ejemplares conservados en los palacios árabes, ni el esplendor de sus suntuosas cerámicas ni la delicadeza de sus tracerías, sino ejemplares de una gracia más pueblerina, en composiciones simples, reflejo de épocas anteriores, más sentidas en el alma que hijas de un simple recuerdo o adaptación usual.” (Folguera 1928)

El resultado se refleja en la construcción de la llamada Calle de Los Arcos y un conjunto de callejuelas y plazas de marcado carácter árabe que tanto puede reflejar el sur español como el norte de África, continuando una vez más la imagen que tanto abundaban en las descripciones del S. XIX y los gravados de Doré.

El material disponible en los archivos personales consultados se conservan tanto las fotografías realizadas por los “exploradores” como las postales que ellos enviaron de esos mismos lugares a su familia o a Plandiura explicando los avances en su expedición. Las postales, con sus representaciones monumentales o los trajes regionales se superponen a las realizadas por ellos ofreciendo una cara distinta, casi estereoscópica, de los mismos lugares, una visión reglada, comercial y oficial.

Quizá, la hazaña máxima del Pueblo Español es que él mismo llegase a ser objeto de reproducción a través de conjuntos de postales y fotografías publicadas en periódicos convirtiéndolo de esta manera en algo real, puesto que era reproducible. Si hay una copia, es que existe un original. Y así, para cerrar el ciclo de viajes y de postales, después de haber recorrido España haciendo fotografías para construir el Pueblo Español, es éste el fotografiado y el reproducido en postales, como una de las últimas postales de la colección: la que envió Xavier Nogués a Miguel Utrillo semanas después de que sus contratos hubiesen finalizado (Nogués 1929), y que muestra la plaza de acceso al recinto, con la reconstrucción de los Pórticos de Sangüesa, y los habitantes del pueblo español, señores sentados a la sombra, y una moza vestida con traje regional acompañada de un burro. De manera que el Pueblo parece simplemente un pueblo.

## **Bibliografía**

Balaguer, E. (1999). Las Carreteras Españolas. *OP: Revista del Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos*, nº 48.

Barrés, M. (2007). *El Greco o el secreto de Toledo (y otras páginas españolas)*. Madrid: Almuzara

Bengoechea, S (2005). *Els secrets del Poble Espanyol, 1929-2004*. Barcelona: Generic

- Carco, F. (2008). *Primavera de España*. Madrid: Almuzara
- Davillier, Ch.; Doré, G. (1874). *L'Espagne*. París: Librairie Hachette
- Desbarrolles, A.; Giraud, E. (1862). *Deux artistes en Espagne, illustrés par Eugène Giraud*. París G.Barba
- Díaz, J.A. (2007) *El sistema de transportes y comunicaciones terrestres en el desarrollo regional de Galicia*. Universidad Santiago de Compostela
- Dumas, A. (2002). *De París a Cádiz*. Impresiones de Viaje. Madrid: Pre-Textos
- Gautier, T. (1988). *Viaje a España*. Madrid: Cátedra
- González, A. (2008). "La Noche Española". En AAVV. *La Noche Española. Flamenco. Vanguardia y cultura popular 1865-1936*. Madrid: MNCARS
- Lahuerta, J.J.(2006). *Le Corbusier e la Spagna*. Milán: Electa
- Le Corbusier y los caminos de España. *Revista de Obras Públicas*. Volumen 1, nº 2594: 165-166
- LLIZO, J. (1928). Unas palabras de Le Corbusier. El sutil poeta de la edificación. *El Sol*. 11-5-1928, 1.
- Mendelson, J. (2012). *Documentar España. Los artistas, la cultura expositiva y la nación moderna, 1929-1939*. Madrid: Ediciones La Central - MNCARS
- Nogués, X. a Plandiura, Ll. Correspondencia 16-11-1927 Arxiu Plandiura. Arxiu Històric de la Ciutat de Barcelona 5D.54-6 LP-26-29 (inédito)
- Nogués, X. a Plandiura, Ll. Correspondencia 22-5-1928 Arxiu Plandiura. Arxiu Històric de la Ciutat de Barcelona 5D.54-6 LP-26-33 (inédito)
- Nogués, X. a Utrillo, M. Correspondencia 1929 Arxiu Miquel Utrillo. Biblioteca Municipal Santiago Russinyol - Sitges. 4.4.4. s/n (inédito)
- Passarell, J. (1929). En Miquel Utrillo Pare del Poble Espanyol. *Mirador*. 20-6-1929, p.2
- Folguera, F.; Raventós, R. *Idea del Barrio Andaluz*. 19-8-1928 Arxiu Plandiura. Arxiu Històric de la Ciutat de Barcelona 5D.54-6 LP-25-9 (inédito)
- Ritter, R. Le Village Espagnol. *L'illustration*, 7-9-1929.

Utrillo, M. *Memoria descriptiva del Pueblo Español*. 1929 Arxiu Miquel Utrillo. Biblioteca Municipal Santiago Russinyol - Sitges. 4.2.1. doc 4 (inédito)

Utrillo, M. a Plandiura, Ll. Correspondencia 22-7-1927 Arxiu Plandiura. Arxiu Històric de la Ciutat de Barcelona 5D.54-6 LP-26-3 (inédito)

Utrillo, M. a Sra. Utrillo. Correspondencia 14-9-1927 Arxiu Miquel Utrillo. Biblioteca Municipal Santiago Russinyol - Sitges. 3233-26 (inédito)

Utrillo, M. a Plandiura, Ll. Correspondencia 21-9-1927 Arxiu Plandiura. Arxiu Històric de la Ciutat de Barcelona 5D.54-6 LP-26-10 (inédito)

Utrillo, M. *Un viaje por España Histórico Artístico*. Arxiu Miquel Utrillo. Biblioteca Municipal Santiago Russinyol - Sitges. 4.2.2-3234-1/2 (inédito)



AFM\_27728 - Cáceres. Fotografías del Viaje para la construcción del Pueblo Español. Arxiu Fotogràfic de Barcelona.



AFM\_27581 - Molinos del Duero. Fotografías del Viaje para la construcción del Pueblo Español. Arxiu Fotogràfic de Barcelona.



AFM\_27886 - Pedrola. Fotografías del Viaje para la construcción del Pueblo Español. Arxiu Fotogràfic de Barcelona.



AFM\_28270 - La Jana. Fotografías del Viaje para la construcción del Pueblo Español. Arxiu Fotogràfic de Barcelona.



# La construcción de la imagen de la Arquitectura del relax

Maité Méndez Baiges, Universidad de Málaga, Departamento de Historia del Arte  
Inmaculada Hurtado Suárez, Universidad de Málaga

## Abstract

“Estilo del relax” was the name by which the historian Juan Antonio Ramirez named the first touristic architecture of the Costa del Sol, built between 1953 and 1965 along N -340 road. Its features directed it to a privileged relationship with the mass media, that enthusiastically welcomed indeed. Our interest is the analysis of the popularization of the modern by the spanish mass media in the sixties. This architecture projects a clear image that can be traced in original documents, mainly postcards, film, No-Do and tourist brochures. We provide an analysis of the media portrait of this tourist architecture, built in response to one of the most interesting peculiarities in the construction process of this image : its propaganda goals. We rebuild those first steps in the transformation of architecture in image, its role in the staging of modernity and normalcy of Franco's Spain.

Keywords: *touristic architecture, International Style, modern architecture, spanish architecture, relax style*

## Resumen

“Estilo del relax” fue el nombre con el que el historiador Juan Antonio Ramírez bautizó a la primera arquitectura turística de la Costa del Sol, edificada entre 1953 y 1965 a lo largo de la carretera N-340. Sus rasgos la destinaban a entablar una relación privilegiada con los medios de comunicación de masas, que la acogieron en efecto con entusiasmo. Nuestro interés se dirige al análisis de esta popularización de lo moderno en los soportes propios de la cultura de masas de la España de los sesenta. Pues esta arquitectura proyecta una imagen nítida que se puede rastrear en documentos originales, fundamentalmente postales, cine, No-Do y folletos turísticos. Aportamos en concreto un análisis del retrato mediático de un tipo de arquitectura exclusivamente turístico, atendiendo muy especialmente a una de las particularidades más interesantes en el proceso de construcción de esta imagen: su alto interés propagandístico. Su estudio permite reconstruir esos primeros pasos en la transformación de la arquitectura en imagen, su papel en la escenificación de la modernidad y la normalidad de la España franquista.

Palabras clave: *arquitectura moderna, arquitectura turística, Estilo Internacional, arquitectura española, estilo del relax*

En 1987 Juan Antonio Ramírez participó, en colaboración con el artista Diego Santos y el fotógrafo Carlos Canal, en la elaboración del libro de *El estilo del relax*, que definía las peculiaridades del lenguaje de la arquitectura turística construida en la Costa del Sol a lo largo de la carretera N-340 entre 1953 y 1965. Entendía este tipo de arquitectura como el fruto de la aclimatación del Estilo Internacional a una región turística del Sur de Europa; una modernidad de aluvión, hecha de elementos heteróclitos e incluso antagónicos, desprejuiciada y que da la bienvenida a la hibridación de alta y baja cultura, construida a gusto del consumidor para satisfacer la creciente demanda turística. Como es fácil de comprender, su naturaleza la destinaba a entablar una relación privilegiada con los medios de comunicación de masas, que, en efecto, la acogieron con entusiasmo, encontrando en ella la oportunidad de difundir la existencia, en la España del desarrollismo, de una modernidad *chic* aliada al fomento de una/s “vanguardia/vacaciones para todos”. Es indudable el potencial propagandístico que esto podía encerrar para el régimen de la época. Un potencial que tuvo como efecto el fomento de la distribución mediática de esta arquitectura.

Gracias a su profusa aparición en los medios de comunicación de la época, el “estilo del relax” como uno de los más tempranos capítulos, en territorio peninsular, del proceso de conversión de la arquitectura contemporánea en imagen. Su estudio permite reconstruir esos primeros pasos en el empleo de la arquitectura para la escenificación de la modernidad y la normalidad de la España franquista de los sesenta; de modo que la construcción de su imagen desemboca en la disolución de la propia esencia arquitectónica a favor de su distribución mediática, algo inherente al desarrollo y naturaleza del Movimiento Moderno, como viene sosteniendo Colomina (2010a y b). Nos proponemos este acercamiento a la imagen de la arquitectura turística de la Costa del Sol que proyectaron los *media* en la década de los sesenta como una contribución parcial al estudio de la “reverberación de la ideología arquitectónica en el universo popular”, algo que, como bien apunta Rodríguez Pedret (Rodríguez Pedret 2012: 4) aún ocupa un espacio marginal en la historiografía española.

El No-Do, el cine, la televisión, la publicidad, o medios exclusivamente turísticos como la tarjeta postal y folletos *ad-hoc*, participaron activamente en la difusión del turismo y los modelos de vida a él asociados. Puesto que en el fenómeno turístico, la arquitectura desempeña un papel protagonista, estos documentos visuales nos proporcionan herramientas inestimables para la confección de “‘otra’ historia de la arquitectura moderna, hecha de activa filtración ideológica, de enseñanza y de convencimiento, pero también de intensa tutela hacia el público consumidor” (Rodríguez Pedret 2012: 5).

De este modo es posible comprender el grado de carga simbólica e ideológica que se oculta tras la arquitectura, a pesar de que obedecer a una voluntad decididamente moderna y funcional, y cómo el interés por su proyección popular aligera a esta arquitectura de los tecnicismos y el grado de abstracción que determinan invariablemente su presencia en las revistas profesionales, acercándola a las vivencias e intereses tanto de sus usuarios como de sus promotores gubernamentales. Además, a



través de los medios de masas, los edificios del estilo del relax ofrecen una versión realmente vivida o habitada de la arquitectura, al contrario de lo que ocurre en las publicaciones técnicas. A menudo, como enseguida veremos, nos toparemos con unas formas de habitar no exentas de paradojas.

La arquitectura recreada e interpretada por el cine funciona en sí misma como medio de comunicación de masas, sufriendo una *mitosis* en la que será el medio y el fin en sí misma. Como signo lingüístico -decodificado y vuelto a codificar en una manipulación ideológica operada por el régimen- esa arquitectura moderna que la Autarquía había denostada, se reconvierte en símbolo del estado del bienestar, instrumentalizado desde la élite intelectual y política para el adoctrinamiento de la sociedad de masas y la formación de una nueva imagen, más actual e internacionalizada del régimen político. Sólo han cambiado los medios, y la supuesta “operación democratizadora” se fundamentará en los *mass media* gracias a la proliferación de las nuevas tecnologías al alcance de todos, en este caso el cine, y a la universalización de la cultura de masas. Veamos cómo la tutela del consumidor de turismo en la Costa del Sol va a quedar confiada a la imagen fotográfica y cinematográfica, tanto comercial como documental, de la arquitectura.

### **Una “colonia” veraniega: la imagen de la Ciudad Sindical de Marbella**

En uno de los ejemplos paradigmáticos del estilo del relax, la Ciudad Sindical de Marbella (obra de Manuel Aymerich Amadiós y Ángel Cadarso del Pueyo, Elviria, Marbella, 1956-63), la arquitectura moderna aparece como la materialización misma de los avances sociales del régimen en forma de vacaciones fomentadas por el Estado.

El No-Do (noticiero oficial del régimen franquista) del 27 de agosto de 1962 la retrataba poco después de su inauguración, eligiendo un título que hace hincapié no solo en la arquitectura, sino en sus usuarios: “Ciudad residencial de educación y descanso. El poblado y su colonia veraniega”. Se abre con una visión sorprendente por inesperada: las de las siluetas bien recortadas de unos cactus en primer plano, tras los que se vislumbran los apartamentos. Curiosamente, la imagen de la Ciudad Sindical se recrea en la aridez del medio, en la belleza natural del paisaje como valor autóctono, no en la frondosidad de la vegetación y la abundancia de agua que han regido, sobre todo posteriormente, la realización de proyectos turísticos en la Costa del Sol, debido, como explica Moreno, a la alianza entre la arquitectura turística y las metáforas del placer (Moreno, 1992-93: 342). De hecho, ese primer plano refleja el aspecto casi virginal, sin desarrollo turístico previo, en el que se ubicó este proyecto. Pero cabe la posibilidad de que el cactus funcione aquí también como significante de modernidad, incluso inconscientemente, porque así lo había hecho en los años veinte y treinta en las imágenes del Movimiento Moderno internacional y en la pintura del Nuevo Realismo alemán (tal y como puso de manifiesto Ángel González en “Meditación de los cactus” (2000: 217-233). Ahora bien, esta imagen introductoria redundaría, en todo caso, en ese carácter excéntrico de la arquitectura del relax que ya señaló Juan Antonio Ramírez, y que en el documental todavía se ve subrayado por más imágenes: de hecho, a

continuación, un autocar de los sesenta se acerca repleto de turistas al edificio de recepción, el más “surreoide” de los edificios de este conjunto, con la inédita silueta de la rotonda del depósito de agua, y esa especie de trampolín que a primera vista parece tener un sentido meramente caprichoso, aunque cumple la función de plataforma de bajada del equipaje. Estas formas de aspecto gratuito, aunque inequívocamente inspiradas en la moda del organicismo del momento, tan entregado a la curva, delatan la voluntad de contemporaneidad que presidió la ideación de este proyecto. Y por su parte, también los folletos publicitarios contribuyen, no solo con la fotografía, sino por medio de numerosos detalles gráficos, a realzar el carácter *chic* y al día de esta arquitectura. De hecho, aunque en la Ciudad Sindical se cultiva deliberadamente la asociación con la arquitectura vernácula, como se ponía de manifiesto en las revistas técnicas de la época, y como se señala, visualmente, en el propio *No-Do*, no hay concesión alguna al regionalismo que después se cernirá como una plaga en la construcción turística de esta costa. La presentación del proyecto en *Hogar y Arquitectura. Revista bimestral de la Obra Sindical del Hogar*, (1956: 38) se refería insistentemente a la preferencia por la curva sobre la recta y el “mucho sabor mediterráneo y alegre silueta” de las viviendas, donde se ha prestado una especial atención a la “disposición espacial de recogimiento y la forma del muro, que protegen la vivienda de los rigores del clima, de acuerdo con la tradición andaluza”, además de garantizar la intimidad y conservar “su valor expresivo y decorativo”. Todo esto es precisamente lo que queda adecuadamente destacado por la cámara en el documental. Sin embargo, las imágenes de la revista técnica no guardan un gran parecido con las del *No-Do* o con las de esos folletos.

Ramírez había llamado la atención sobre la circunstancia de que esa mezcla de lo vernáculo y lo supersónico de la Ciudad Sindical resultaba en una modernidad exagerada, como de falsete, capaz de suscitar ironía, cuando no abierta hilaridad. Y visto retrospectivamente, esa misma reacción es la que provoca su proyección mediática y propagandística en el *No-Do*. No hay más que reparar en la banda sonora, en la que se oyen frases como esta: [el lugar] “donde considerable número de productores y sus familias, pueden disfrutar, ‘con la presentación del correspondiente volante’, sus jornadas de vacaciones” (mientras se ven imágenes de la llegada de los veraneantes a la recepción). Por mucho que se intentara enmascarar, detrás del cascarón arquitectónico estaba la burocracia e inercia de un régimen del todo anómalo (y chusco) en la Europa de la época, y que choca con la imagen de relajada modernidad que desea proyectar esta arquitectura. “La iglesia, de moderna factura...”, se vuelve entonces a ver a través de las chumberas (fig. 1).

Pero lo más curioso es cómo la imagen mediática aúna una deliberada voluntad propagandística con una -muy probablemente involuntaria- imagen surreal. Otro ejemplo, el de una tarjeta postal de la época, lo ilustra a la perfección: su composición, punto de vista e iconografía recrea sin querer una *piazza* italiana de De Chirico, con toda la soledad y la melancolía propias de la Metafísica del autor (fig. 2). Como en las composiciones dechiriquianas, a un lado la perspectiva se cierra con el pórtico de arcos que arroja una sombra en fuerte contraste con las zonas de luz bajo el sol mediterráneo. En la parte central, una explanada solitaria, solo habitada por un misterioso personaje de

traje gris y sombrero (iun remedo de las estatuas de ilustres personajes decimonónicos con las que De Chirico suele poblar sus escenas!), inmóvil en medio de una plaza cuya soledad clama aún más debido a su única presencia; y finalmente, como en toda obra metafísica, un fondo cerrado por una línea de horizonte que alterna arquitectura y elementos del paisaje natural: en este caso, las excéntricas formas del edificio de recepción, que sirve, cual muro de horizonte de De Chirico, como plano intermedio tras el que se dibuja la silueta de una palmera (con todas sus connotaciones exóticas y exuberantes) y la línea ondulada de los montes. Aquí lo que se oculta es mucho más que lo que se muestra, de modo que esta línea de horizonte suscita la interrogación sobre qué paisajes, qué ciudades, qué gentes o qué mundos habrá más allá de esta barrera visual; exactamente lo que De Chirico fomentaba en su pintura.

### **El relax y el *Movie Induced Tourism***

Alejándose del carácter agreste y surreal de la Ciudad Sindical destinada a alojar el turismo nacional, la industria del cine, cerrando los años cincuenta, llega a una Costa del Sol “tropical”, la edificada para albergar el turismo extranjero, en busca de atmósferas apetecibles y cosmopolitas, apropiadas a las exigencias de esta próspera industria. Los espacios del relax, al fin conseguidos artificialmente, se convierten en los “espacios naturales” más requeridos para sus rodajes, colmando estos territorios para el ocio con el *glamour* propio de un “pequeño Hollywood” (Ventajas 2006: 440). Así, el cine se alía con el turismo para lograr un eficiente producto cultural. Esta tipología fílmica, de vocación promocional, ha sido estudiada por Riley, Baker y Van Doren (1998), que sintetizan en la expresión “turismo inducido por el cine” (*Movie Induced Tourism*) el impacto que producen en el espectador las localizaciones fílmicas a la hora de elegir ciertos destinos turísticos. Este fenómeno permite una extensa lectura en las comedias desarrollistas del cine español. Analicemos de qué forma ofrece este producto turístico-arquitectónico.

Ramírez definió el fenómeno del relax como típico de la carretera, una floreciente “ciudad lineal de ocio” que dibuja la “cinta simbólica” de la Nacional 340 (1987:16-18), la carretera, lugar de desplazamientos rápidos pero también de encuentros reposados; su especialidad productiva es “la venta del placer y la fantasía de la felicidad. Su característica movilidad permite al automóvil convertirse en símbolo articulador y fetiche estético, [y es] uno de los lugares más idóneos para que encontremos las huellas del estilo del relax” (Ramírez 1987:17). Inspiradas por este espíritu de carretera, las películas turísticas, dan cabida en su estructura a sintéticos *micro road movies*. Combinando un moderno vehículo, planos rápidos y música edificante, los encandilados personajes emprenden un “viaje iniciático” hacia la costa en busca de-o-para que sus vidas experimenten cambios sustanciales. Como el mismo estilo del relax, este cine asume una función publicitaria de la vida de la costa, mostrando una suerte de mercadotecnia del hedonismo: el mundo de placer que se ansía, llega a convertir al medio (la misma arquitectura del relax) en manipulado mensaje, y el cine en su medio de difusión.

El viajero llega a la Costa del Sol traspasando la puerta iniciática que marca la señal

urbana de “Torremolinos”. Mientras una música ambiental (pocas veces folclórica, y siempre comercial) suena para iluminar el camino, este parque de atracciones para adultos despliega las imágenes referenciales de un nuevo mundo a su paso: eslóganes (*Spain is different*) o discotecas (la psicodélica *Tiffany's*, o la “sideral” *Barbarela*); terrazas sembradas de provocadoras mujeres o coloristas campings; apartamentos, hostales, restaurantes, pueblan este ecosistema, capaz de hacer convivir en una ambigua relación signos de la tradición más vetusta con la modernidad aerodinámica, lo pintoresco y lo tecnológico, lo vernáculo despolitizado con lo internacional más despreocupado. En este deslumbrante fluir de imágenes, se pueden producir más encuentros surreales: en un mismo plano, la figura del *Toro de Osborne* y el aerodinámico *arco del Hotel Torreblanca* de Fuenigrola (Lazaga 1969) parecen sugerir, por un lado el peligro, la fiesta y la diversión propia de la costa, mientras que por otro nos invita a aventurarnos. Las estructuras “sin autor” aparecen al paso acentuando el valor recreativo y escénico de este territorio: la *gasolinera de los Álamos* con sus soportes troncopiramidales inclinados recubiertos de piedra rústica y techumbre de hormigón (Olea 1967); la *entrada al Hotel Tritón* (Buch 1968 y Aguirre 1969) que funde su “megalítica” y abstracta estructura con un moderno letrero de neón (Ramírez 1987: 87); o las *oficinas de venta en Mijas-Costa* (Lazaga 1969), una simple caja de cristal suspendida de una estructura metálica pintada de amarillo. El cine capta a la perfección cómo brotan espontáneamente en la topografía de la costa cual hermanas legítimas de las arquitecturas pop norteamericanas, esas que Venturi celebraba como arquitectura anuncio, singularizadas y convertidas en un óptimo reclamo publicitario.

El clímax escénico de muchas de estas secuencias llega, inevitablemente, con la imagen monumentalizada del *Hotel Pez Espada* (de Juan Jáuregui Briales y Manuel Muñoz Monasterio, construido en 1959) (fig. 3). Práctico y a la vez libertino, su funcionalidad se abandona a las formas orgánicas y al juego de texturas y colores en las amebas blancas del pavimento, las columnas troncocónicas invertidas, las sinuosas columnas de la planta baja, la piscina curvilínea, incluso en el cilindro acristalado de la caja de escaleras. Este icono del cosmopolitismo costero es, en el cine turístico y a la arquitectura del relax, como la *Estatua de la Libertad* a los inmigrantes que llegaban a Ellis Island: un signo inequívoco de un futuro en libertad.

### **Extraños en el paraíso**

La película *El turismo es un gran invento*, perfecto eslogan publicitario por otra parte, ejemplifica un fenómeno fascinante en el desarrollo argumental de estas amables películas: la potencial naturaleza tóxica de esta práctica cultural para la identidad nacional (este producto debe tomarse con precaución ante posibles efectos adversos). Como si del fenómeno del colonialismo se tratase, del encuentro intercultural entre foráneo y nativo debe salir victorioso el carácter patrio. Atrae encontrar en estas películas, rodadas en espacios de vocación cosmopolita, sin excesivos “tópicos estilísticos de lo andaluz-spanish” (Ramírez 1987:17), matices autorreferenciales que muestran estos lugares del deseo como inhabitables para el neófito indígena. Estos contenidos etnográficos, dibujan una soterrada lucha a favor de los modelos nativos de

los sujetos turísticamente colonizados. Frente a la modernidad colonizadora, se entabla una defensa sibilina que establece “un diálogo” con y en los mismos “términos que emplean los colonizadores” (Afinoguénova 2012:42), en un intento de definir la propia cultura. Al fin, un mal necesario este apartheid costero: si no puedes con los enemigos, únete a ellos, pero con tus propias armas.

Benito y Basilio (los protagonistas, interpretados por Paco Martínez Soria y José Luis López Vázquez), alcalde y secretario de un deprimido pueblo aragonés, viajan al *Hotel Meliá Don Pepe* de Marbella (proyectado por el arquitecto Eleuterio Knappe Población en 1961 e inaugurado en 1964). Quieren construir en su pueblo un centro turístico a imagen y semejanza de la Costa del Sol, que sirva para desterrar las penurias económicas de su anticuado municipio agrícola. Como si de un viaje “homérico” se tratase (otro lugar común en estas cintas), tendrán que enfrentarse a toda suerte de “cantos de sirena” que aligerarán sus bolsillos con escandalosos gastos. Tras vivir en este paraíso incierto, regresan a su particular y aragonesa Ítaca, sin dinero, pero con una promesa de futuro. El protector consuelo estatal les construirá un Parador Nacional de Turismo, un añejo parque temático de lo nacional, rescatando las pasadas glorias de su entorno rural: “el castillo más viejo de Aragón”, la iglesia románica, el puente romano y una fonda del siglo XVII. La noticia se festeja, esta vez, a ritmo de jota aragonesa. Desde la primera contemplación del hotel *Meliá* bajo las imponentes pérgolas en voladizo de hormigón y de las chicas en bikini que recorren libremente las instalaciones, Benito y Basilio equiparan “traza arquitectónica”, progreso y liberación sexual, identificando por igual el deseo de las “valkirias” y del edificio. La monumentalidad del *hall*, los tropicales patios interiores, los detalles decorativos (forja, madera y metales, mescolanza tan del gusto del estilo del *relax*), las confortables y elitistas habitaciones, ofertan un mundo tecnológico y excelente al alcance de pocos bolsillos.

Revestidos del disfraz de turista, hecho desde la lectura más castiza, como elementos “exógenos” o simples contempladores bajan al ensñado conjunto acuático envuelto en el entorno curvo del hotel. Los paseos bajo las pérgolas de hormigón, abiertas al mar y a la libertad, la rítmica forma de la piscina, las tabletas cilíndricas del trampolín, son el hábitat natural de las *bubby girls*, ensñaciones eróticas que desnudan sus cuerpos al sol en total sintonía con el entorno. La “cubierta transpirable” del *Bar El Copo* (Gavilanes 2012: 205), con ese gusto por las marquesinas flotantes propio del “surreoide curviquebrado” (Ramírez 1992:121), funciona como *scaenae* de la representación turística. Este bar náutico, acorde a la estética paraboloide hiperbólica ideada por Félix Candela, deja huecos para que la luz y el aire circulen en una metáfora plástica de dos alas a punto de levantar el vuelo, evocando la idea de echar a volar en libertad. El ensueño de nuestros personajes viajará en forma de tarjetas postales hasta su pueblo: allí, cada una de estas fragmentarias e inmovilizadas imágenes (el edificio del hotel, la zona acuática, los salones interiores y las rubias turistas) generan experiencias privadas en cada uno de los destinatarios, que se crean y completan con el deseo y la mirada, escenificándose en visiones oníricas que los trasladan, momentáneamente, a aquel paraíso (fig. 4).

En la misma línea argumentativa, la película *Operación cabaretera* (Ozores 1967)

desarrolla una historia de espionaje internacional en el conjunto de *Apartamentos Skol* de Marbella (obra de Manuel Jaén Albaiteiro, 1963). La cámara se recrea en elementos típicos de la arquitectura del relax, ya no solo en la escultórica escalera exterior o en los *brise-soleil* de las fachadas, sino en el atuendo mediterráneo del edificio: el acabado blanco y rugoso de aire vernáculo, las generosas superficies acristaladas de su singular fachada y los esquemáticos motivos de olas que componen el acabado de sus azulejos, “para estar, nunca mejor dicho, como pez en el agua” (Méndez, 2010:123), pero nuestros personajes son inexpertos nadadores. Y se mueven no sin cierta dificultad en esta “unidad de habitación” que traslada el esquema corbusieriano de cajones apartamentos a los bloques prismáticos habitacionales del *Skol*. La doble altura habitacional, que se refleja en el exterior gracias a los grandes ventanales, proporcionando un ritmo singular a la fachada, condiciona de igual manera el montaje y el movimiento de actores, recreando la disposición arquitectónica con subidas y bajadas, entradas y salidas, planos y contraplanos, picados y contrapicados para dar una lectura fiel de la compleja modernidad espacial del apartamento. Vuelve a comprobarse que en este ambiente cordial y sofisticado, nuestros personajes no tienen lugar, acaso les queda adaptarse, sufriendo una amarga metamorfosis sin retorno.

En definitiva, a través del cine, el documental y la fotografía es posible recomponer, como apuntábamos al principio, la reverberación de la arquitectura moderna, y en concreto la turística, en la sociedad de masas. De la imagen mediática del estilo del relax emerge gran parte de la singularidad de su lenguaje, algo así como las desinencias del dialecto del Movimiento Moderno hablado en el sur de la península a la altura de los sesenta. También su decidida vocación de ser imagen, aparte de arquitectura en sentido estricto; así como se reflejan las formas de habitación que propició o inspiró en su momento, gracias a su consistencia física, pero también en virtud de su alta capacidad de evocación de otros mundos. Esos otros mundos a los que posiblemente dirigía su mirada una sociedad desconcertada, indecisa (y no solo en el ámbito arquitectónico) entre lo vernáculo y lo híbrido, atrapada entre el empuje de lo moderno y el inmovilismo de la tradición.

## **Bibliografía**

Afinoguénova, E. (2012). La España negra en color: el desarrollismo turístico, la auto-etnografía y *España insólita* (Javier Aguirre, 1965). *Archivos de la Filmoteca*, 69, 38-57.

Colomina, B. (2010a). Los medios de comunicación como arquitectura moderna. *Exit: Arquitectura II. La mirada del artista*. 37 (febrero-marzo-abril), 112-124.

Colomina, B. (2010b). *Privacidad y publicidad. La arquitectura moderna como medio de comunicación de masas*. Murcia: Cendeac.

Gavilanes Vélaz de Medrano, J. (2012). *El viaje a la Costa del Sol (1959-1969): Proyecto y transformación en los inicios del turismo moderno*, Tesis doctoral inédita. Madrid: Escuela Técnica Superior de Arquitectura.

Gaviria, M. et alii (1974). *España a go-gó. Turismo charter y neocolonismo del espacio*. Madrid: Turner.

González, Á. (2000). Meditación de los cactus. En *El resto*. Bilbao-Madrid: Museo de Bellas Artes de Bilbao-Museo Nacional Centro de Arte Reina Sofía.

Marín Cots, P., Méndez Baiges, M., & Pérez de la Fuente, I. (2010). *El Relax expandido. La economía turística en Málaga y la Costa del Sol*. Málaga: Ayuntamiento de Málaga y OMAU.

Méndez Baiges, M. (2012). La arquitectura del sol. El Movimiento Moderno durante los años cincuenta y sesenta. En Méndez Baiges, Maite (ed.). *Arquitectura, ciudad y territorio en Málaga. 1900-2011*. (pp. 187-226). Málaga: Geometría.

Moreno Fernández, F.J. (1992-1993), Arquitectura en la Costa del Sol: la metáfora del ocio. *Boletín de arte*, 13-14, 335-346.

Ramírez, J. A. et alii (1987). *El estilo del Relax*, Málaga: COA Andalucía Oriental.

Riley R. W., Baker, D. & Van Doren, C.S. (1998). Movie induced tourism. *Annals of Tourism Research* (25), 919-935.

Rosado, C. y Querol, P. (2006). *Cine y turismo. Una nueva estrategia de promoción*. Sevilla: Junta de Andalucía, Consejería de Turismo, Comercio y Deporte.

Rodríguez Pedret, C. (2012). Arquitectura en el limbo. Los medios de masas y la difusión de la cultura moderna (en línea). Barcelona: Universitat Politècnica de Catalunya. Disponible en: <http://hdl.handle.net/10251/14940> [Consulta 2013, 3 de septiembre].

Ventajas Dote, F., (2006). *Historia del cine en Málaga: los rodajes cinematográficos (1909-2005)*. Tesis Doctoral: Universidad de Málaga.

## FILMOGRAFÍA

“Ciudad residencial de educación y descanso. El poblado y su colonia veraniega”, *NO-DO*, 27.08.1962

Aguirre, J. (1969). *Una vez al año ser hippy no hace daño*. España: Ágata Films.

Buch, J. (1968). *Cuidado con las señoras*. España: Ízaro Films.

Lazaga, P. (1968). *El turismo es un gran invento*. España: Pedro Masó P.C. y Filmayer Producción.

Lazaga, P. (1969). *El abominable hombre de la Costa del Sol*. España: Pedro Masó P.C. y Filmayer Producción.

Olea, P. (1967). *Días de Viejo Color*. España: Mota Films y Nova Cinematográfica.

Ozores, M. (1967). *Operación cabaretera*. España: Ízaro Films.





Fig. 1. Ciudad sindical de educación y descanso de Marbella en el NO-DO, 17.08.1962



Fig. 2. Tarjeta postal de la Ciudad sindical de educación y descanso de Marbella, 1968.



Fig. 3. Hotel Pez Espada, Torremolinos. Fotograma de la película Cuidado con las señoras, 1968.



Fig. 4. Postal de la fachada de ingreso del Hotel Meliá Don Pepe de Marbella en un fotograma de la película *El turismo es un gran invento*, 1968.

# I modelli utopici e l'invenzione degli insediamenti turistici

Pisana Posocco, Sapienza università di Roma

## Abstract

Tourist settlements have been often designed in a unitary manner, rather than having been grown up through successive steps. Many of them had as a reference the great modern utopias and in particular the forms of "disurbanization" on the one hand, and those of "egalitarian" town on the other, thus embodying in this way an escape to the past -to a mythical golden age- or an escape to the future. These two approaches gave shape to the desire for separateness and freedom in the first case and, in the second one, to also the desire for a life for a social life rich in opportunities offered by the experiencing of shared services and facilities. The reference urban model is often easily readable: so we can recognize the villages based on the "garden city" idea , especially in areas close to the sea; or else the ones arranged as "phalansteries" or mega-structures, in which we can include hotels in general and many mountain settlements . Patterns, dense and sprawled, are both close to the sea and to the mountains. The important thing is the model life of recreation that the settlement is able to suggest to the users.

Keywords: *historic city, mega-structures, garden city, tourist settlements, utopia*

## Sinossi

Gli insediamenti turistici sono stati spesso progettati in modo unitario, piuttosto che cresciuti per stratificazioni successive. Molti si sono costruiti prendendo come punto di partenza le grandi utopie ed in particolare le forme della "disurbanizzazione", da un lato, e quelle per città "egualitaria", dall'altro, incarnando così o una fuga verso il passato, verso una mitica età dell'oro, o una fuga verso il futuro. Questi due indirizzi hanno dato rispettivamente forma alla voglia di separatezza e libertà, nel primo caso, e al desiderio di una socialità ricca di incontri e possibilità, di una struttura che metta in comune i servizi e le esperienze. Nell'impostazione iniziale si questi insediamenti è spesso leggibile un modello di riferimento: sono così riconoscibili i nuclei che si sono modellati sull'idea della città giardino, soprattutto nelle aree a ridosso del mare, o i nuclei organizzati come grandi falansteri o megastrutture, tra cui gli alberghi in generale e molti residence e insediamenti montani. Ma i modelli densi e dispersi si trovano sia al mare sia ai monti. La cosa importante è il modello di vita (in vero di vacanza) che la conurbazione vuole suggerire e proporre all'utente.

Parole chiave: *città storica, megastrutture, città giardino, insediamenti balneari, utopia*

Le città di vacanza sfruttano il malessere che la metropoli produce offrendo un'alternativa, questa però è tutta interna e perfettamente coerente con il sistema produttivo capitalistico: in tal modo la città industriale e del lavoro produce la città dell'evasione. Le città per il tempo libero (come anche le *company town*, città specializzate per il lavoro) nascono per lo più nell'Ottocento, nello stesso periodo in cui emergono teorie e movimenti di rifiuto e di critica della città industriale.

In questo periodo vengono elaborati vari progetti per città utopiche, in particolare si sviluppano i modelli legati all'utopismo socialista, mentre parallelamente matura il rifiuto della civiltà industriale: in Inghilterra alla metà del XIX secolo ci saranno Morris e Pugin e poi al volgere del secolo Ebenezer Howard il quale elaborerà la teoria della città giardino. Tutte queste immagini di città ideali, o quantomeno di città alternative a quella che si era andata costruendo con lo sviluppo dell'economia della produzione capitalistica, saranno un serbatoio di idee per le esperienze urbanistiche dei periodi successivi.

Gli insediamenti turistici fondati *ex novo* hanno spesso fatto riferimento alle immagini delle città utopiche che sono state elaborate nel tempo, in particolare hanno guardato ai modelli di disurbanizzazione o di società egualitarie. Oltre a questi modelli che prendono le mosse da ipotesi politiche di trasformazione sociale della società, un altro riferimento sempre presente è la città storica, la città che si è costruita nello svolgersi del tempo, con il fascino che sempre ha avuto e la capacità di innescare meccanismi e relazioni sociali di vario tipo.

Nel fondare un luogo di vacanza, gli *input* importanti sono la scelta del luogo, la destinazione sociale, la specializzazione funzionale, ma non solo. Spesso, ragionando anche in termini immobilizzatori, non sono solo la localizzazione e le sue caratteristiche naturali e paesaggistiche ad essere proposte ma un'idea alternativa di vita, un nuovo stile, una diversa maniera di vivere, di istaurare rapporti sociali, di entrare in contatto con gli altri. In tal senso il ricorso ai modelli delle città utopiche è fondamentale: si vende un'idea di vita o, in piccolo, di vacanza, si propone un palcoscenico dove mettere in scena la propria utopia di vita. Sottesa all'uso di questi modelli utopici c'è la volontà di sognare un futuro diverso. Altrettanto forte è la spinta verso il passato, il ritorno nostalgico ad un mondo antico nel quale si suppone la vita fosse bella, equilibrata, ricca, lieta e felice, cioè il ritorno all'*Arcadia*. Nei luoghi di vacanza questi due tipi di fuga dal presente si contendono la scena. Da una parte l'utopia del progresso, il mito del futuro, dall'altra, invece, un fortissimo richiamo verso un'utopia regressiva.

Ripartire dalla messe di modelli già elaborati sull'onda dell'utopia coincide con lo sforzo di passare dal prototipo alla contestualizzazione, e questo vuol dire lavorare sulla "traduzione", ovvero sulla declinazione in termini reali di quei primi modelli utopici. Forse non sempre è avvenuto in modo cosciente, forse questi modelli giacevano latenti in una memoria condivisa. Alcuni dei progettisti ed imprenditori che si sono confrontati con questo tema avranno avuto presente questo capitolo della storia dell'urbanistica, altri forse meno. I sogni che queste utopie incarnano hanno continuato il loro cammino anche oltre lo sbiadirsi nella memoria delle prime elaborazioni teoriche.

La "città giardino" non è solo un termine tecnico ma nella vulgata è una città con tanto verde, dove ognuno ha il suo pezzettino di prato, dove le strade sono ombreggiate da

alberi e il traffico non è troppo intenso. La parola *alansterio*, invece, non è facilmente accostabile all'idea di luogo di divertimento borghese, ma la l'idea di una grande struttura con tantissimi servizi, dove ognuno ha il suo spazio privato, che forse è un po' piccolo, ma le attrezzature e le sale comuni sono grandi, belle e rispondono a tutti i desideri, questo è più accattivante. Gli spazi comuni sono tematizzati per le varie esigenze: spazi per far incontrare i bambini, spazi per il gioco, per la tv, per laboratori, eccetera, e in tal modo i piccoli sono separati (e non disturbano) dagli adulti, i quali hanno altri spazi a loro specificatamente destinati: per il biliardo, per la lettura, per la conversazione. Questi spazi pubblici in comune poi, permettono una vita sociale con meno divisioni: si sta tutti assieme e così, quasi per magia, si eliminano i conflitti e si fa amicizia.

Nel XX secolo i modelli utopici hanno continuato a fornire immagini per dar forma ai luoghi del turismo e della vacanza, immagini e scenografie per vite differenti. In alcuni casi queste suggestioni, seguendo le orme dei progetti utopici e superando i modelli d'origine, sono state lo sprone per proposte che hanno immaginato insediamenti turistici verdi, sostenibili, il cui rapporto con il contesto sperimentava, nella piccola realtà di un nucleo di villeggiatura, modalità di sviluppo in armonia con l'ambiente. In altri casi è prevalso l'aspetto stilistico e il valore di utopia come non-luogo (*ou-topos*), luogo di fuga, alternativo alla vita reale: si è trattato della costruzione di luoghi di evasione.

Bisogna osservare che, per quanto queste riflessioni abbiano come oggetto gli insediamenti e la pianificazione di strutture turistiche, tuttavia l'edificazione legata alle case di vacanza è spesso avvenuta al di fuori di una previsione di piano e quindi di un progetto, sia esso utopico o nostalgico.

Le aree investite da questo tipo di sviluppo edilizio turistico non di rado sono lontane dai centri costruiti sono in luoghi remoti, preservati dall'edilizia e isolati; quegli stessi fattori di grande qualità ambientale anziché essere dei valori da proteggere sono diventati gli involontari strumenti per nascondere una crescita selvaggia e non regolamentata. Un luogo remoto è bello, ma è anche il posto ideale per costruire come si vuole, perché il controllo è difficile o improbabile. Qui di seguito si presenteranno delle strutture di svago e quegli insediamenti nati non per spontaneismo o abusivismo, ma quelle edificazioni la cui nascita è stata pianificata.

Molti sono gli insediamenti turistici che hanno preso a modello i progetti socialisti o i vari *alansteri*, per immaginare periodi di vacanza con spazi e tempo da condividere, insediamenti ricchi di una grande quantità di servizi. Questi sono i riferimenti per chi vuole organizzare un luogo dove vivere la vacanza all'insegna della condivisione e della socializzazione.

Per contro il modello della città giardino è stato usato allo scopo di dar forma a conurbazioni e residenze in cui l'interesse principale è la vita all'aria aperta, il rapporto con la natura, l'individualità e la riconoscibilità. In questo caso lo scopo era dar forma ad un luogo dove vivere una vacanza come ritorno alla natura.

Se il primo modello ha spesso il vantaggio di un maggior sfruttamento fondiario, il secondo riesce ad avere un impatto paesaggistico minore e risulta di più facile inserimento ambientale. Ci sono anche degli insediamenti di carattere nostalgico, la

situazione in questo caso è differente. Gli insediamenti di stampo romantico-regressivo non hanno alle spalle un pensiero sullo spazio che nasce da una riflessione sulle interrelazioni tra modi di produzione, istituzioni sociali e conformazione spaziale dei luoghi pubblici, i progetti per queste urbanizzazioni fanno quindi ricorso a forme note facendone il proprio punto di forza. Quello che maggiormente caratterizza questi insediamenti è proprio il loro rifarsi a tipi, o forse meglio archetipi, noti.

Il modello della città verde è ideologicamente innocuo perché sembra un ritorno alla civiltà pre-industriale, il regresso verso una ipotetica età dell'oro: per questo è apprezzato dalle masse. In questi casi l'aspetto linguistico rafforza queste suggestioni. Lo stile architettonico fa riferimento a valori solidi: le tradizioni locali, sia che esse siano eredità reali o origini inventate. L'architettura senza architetti (Rudofsky 1964) è apparentemente senza ideologia e chi la predilige crede di essere, singolarmente ed autonomamente, attore della scelta. Nello scegliere il modello del disurbanesimo c'è l'illusione di una scelta di libertà.

Al contrario il modello del "palazzo sociale", della città condensata in un singolo edificio, non nasce da pulsioni individualiste ma in contesti più strutturati o politicamente indirizzati verso forme di esperienze sociali avanzate e sperimentali, oppure in contesti imprenditoriali innovativi. La scelta del villeggiante non sta, in questo caso, nel costruirsi una struttura del genere per sé, ma nel scegliere di acquistare la propria casa lì o di trascorrere in quel tipo di posto il proprio tempo di vacanza. Nello scegliere questo tipo di luogo per il proprio tempo libero c'è l'illusione del ritorno, o della riconquista, di un mondo in cui i rapporti sociali sono facili, senza barriere, non regolati da censo o ruoli, rapporti spontanei. L'utopia di una società felice e senza conflitti.

Le tipologie insediative che hanno dato forma a questi insediamenti e alle strutture per la ricezione turistica, sono per lo più di due diversi tipi: o si tratta di insediamenti con sviluppo prevalentemente orizzontale, diffuso nel territorio, con una bassa concentrazione ed una densità piuttosto limitata; oppure si tratta di strutture ad alta o altissima densità per lo più concentrate in un unico manufatto edilizio, o in un sistema di edifici che costituiscono un sistema, un'unità. Questa classificazione degli insediamenti di vacanza, in particolare di quelli marittimi, è stata fatta da Candilis nel testo *Recherches sur l'architecture des loisirs*, una pubblicazione del 1972 in cui presenta i suoi progetti e le sue realizzazioni per strutture legate al tempo libero.

Tra la scelta di una di queste modalità insediative e la preferenza di un modello utopico o un altro c'è una forte coincidenza. La bassa densità parla di libertà e contatto con la natura, l'alta densità predilige la ricchezza di servizi e l'accessibilità alle strutture comuni, ha come obiettivo una più o meno forzata socialità. È interessante osservare come questi modelli si adattino a luoghi differenti. Sin qui si è fatto riferimento a generici luoghi di villeggiatura senza localizzarli, senza immaginare una specifica collocazione e specializzazione. In realtà le due modalità più diffuse per la villeggiatura, superata l'epoca del turismo d'élite e della moda dei bagni termali, sono i soggiorni montani, estivi ed invernali, e la villeggiatura in località turistiche legate alla balneazione, marina e lacustre.

Il modello a bassa densità è stato spesso utilizzato per lo sviluppo delle località balneari,

come pure lo sviluppo un po' più denso ma pur sempre orizzontale legato alla reinvenzione della città storica, suggestiva e pittoresca. Invece la realizzazione di edifici densi, di condensatori sociali, di luoghi entro cui c'è tutto, è stato ritenuto più adatto agli sviluppi di località turistiche montane. Non mancano però esempi di costruzioni montane a bassa densità come quello, di grande qualità, del Villaggio Turistico Agip realizzato da E. Gellner a Corte di Cadore (Belluno, Italia) tra il 1954 e il 1963.

Il modello della città giardino sembra perfettamente adattarsi alla duplicazione urbana mediante seconde case, al punto che a volte ne resta memoria nel nome come Milano Marittima, nota come la città giardino sull'Adriatico che è in effetti una delle prime applicazioni del modello sorta attorno agli anni 10 del '900; sempre sulle rive adriatiche, negli anni '60, in territorio veneto nascono Duna Verde e Duna Fiorita, due conurbazioni esclusivamente dedicate alla villeggiatura. Molte sono state le interpretazioni felici e feconde del modello della *garden city* tra cui il Piano Regolatore di Lignano Pineta elaborato nel 1953 da Marcello d'Olivo è una delle più significative. Sarebbe interessante riguardare con attenzione ai progetti dei villaggi turistici, in particolare per l'Italia ai club Valtur, progettati in quegli anni da Lucio Barbera.

Quali sono le differenze e quali gli aspetti di analogia tra il modello utopico della città giardino e le sue applicazioni nelle città di vacanze? Spesso scompare il nucleo dei servizi alla comunità, che nel modello iniziale è studiato per essere raggiungibile agilmente da ogni abitazione; resta il rapporto tra la singola abitazione ed il suo verde di pertinenza il quale, però, non ha più alcuna valenza produttiva ma solamente ludica ed estetica.

Un po' come nel Settecento si costruirono dei finti *hameaux* per mettere in scena il ritorno all'Arcadia, una piacevole evasione di tono campestre, nello stesso modo le città giardino vengono tradotte in deliziose conurbazioni nel verde in cui le residenze, come pure i servizi, sono sostituiti da una proliferare di graziosi e pittoreschi edifici, la cui scala è ora appropriata alla dimensione fisica ed economica di una esistenza borghese.

Un'ulteriore evoluzione delle *garden city* si ha con la trasformazione da città in luoghi tematizzati, protetti, di valorizzazione immobiliare: molte di queste urbanizzazioni sono *gated places*, complessi recintati, alle volte addirittura delle vere e proprie isole: è questo il caso del sistema di Albarella, a sud della laguna di Venezia o di Port-Grimaud, una cittadina lacustre tutta privata costruita nel '64 nel golfo di Saint Tropez, luoghi a statuto speciale disponibili per i soli soci. Qui la mistificazione del riferimento iniziale è totale: bisogna infatti ricordare che la città è stata da sempre una struttura aperta e il suo fascino stava, e sta, nella forza di attrazione che possiede. Storicamente si andava in città per commerciare o per incontrare persone: la caratteristica essenziale della città è di essere attraversabile e quindi luogo di incontri.

Un'altra derivazione, ancorché meno diretta, sono i villaggi turistici, organizzati come amene località nel verde. La traduzione che le esperienze utopiche subiscono nel confronto con la realtà sono, a seconda dei casi e delle occasioni, più o meno radicali. Dalla città giardino il passo verso il parco tematico è breve, e se non si arriva proprio al parco di divertimenti, si può però osservare la tematizzazione di questi complessi, i quali

si organizzano come scenografie: i progettisti non sempre sono scelti tra gli architetti, talora sono scenografi che vengono proprio dal mondo della produzione cinematografica (questo accade soprattutto nella progettazione degli alberghi), è la teatralizzazione dell'urbano che serve a vendere uno stile di vita. In questo caso non si tratta più solo dell'applicazione del modello della *garden city* ma si affianca la riedizione del modello urbano storico, ovvero di quell'idea di città che non nasce da un progetto ma che è andata *naturalmente* formandosi nel corso del tempo. Questa città così *naturale e spontanea* non esiste, ma ciò non di meno questa idea si cristallizza nell'immagine della vecchia e pittoresca cittadina storica, apparente innocua e priva di ideologie. In genere il riferimento è alle città storiche di piccole dimensioni e forse si potrebbe quasi dire che questa immagine di città tende a coincidere con le strutture urbane comunali costruitesi attorno ad una chiesa ed un palazzo pubblico, con uno o più dimore private emergenti, un sistema di spazi commerciali nei piani terra ed una rete di connessione prevalentemente pedonale.

Questa ipotetica città storica viene trasformata in un luogo mitico e diventa un simulacro, una costante tentazione per la costruzioni di comparti di villeggiatura, proprio in virtù dei suoi valori rassicuranti. Sin qui si sono osservati gli insediamenti turistici a bassa densità, ma interessanti esperienze sono maturate anche nella progettazione di strutture turistiche ad alta concentrazione: strutture urbane condensate al punto tale che, albertianamente, l'edificio si fa città.

Se da un lato c'è la *garden city*, l'altro modello utopico presente nella pianificazione e nella realizzazione di insediamenti di vacanza è quello del falansterio o ancor meglio del *familisterio* di J.B.Godin, un palazzo sociale, una grande struttura che comprende, in un unico manufatto (ancorché elaborato in più volumi), sia le funzioni residenziali, sia quelle comuni ovvero i servizi, cioè gli spazi per l'istruzione, per il divertimento e la sanità. Le abitazioni sono collegate da una *rue interieure* che mette in connessione gli spazi comuni, esterni alla casa, i quali sono coperti, spazi di tutti gestiti architettonicamente in modo unitario.

In questo tipo di progetto lo spazio della residenza è ridotto al minimo ma tutte le funzioni non direttamente svolgibili all'interno della casa non vengono eliminate ma messe in comune, queste strutture sono dotate di molti servizi, progettati con grande qualità. Questa strategia viene fatta propria dai progettisti di luoghi di villeggiatura, strategia che assomiglia al criterio di organizzazione di un grande albergo; in realtà l'albergo non ha propriamente case, residenze autonome, bensì stanze. Si può però pensare ai grandi residence, alle multiproprietà, ai grandi complessi realizzati in modo isolato in mezzo alla natura i quali, oltre a costruire le case provvedono anche tutti i servizi. Questo modello è stato prevalentemente applicato nel caso di luoghi alpini di vacanza. Tale tipologia di insediamento deve molto agli studi sulle case collettive elaborate nel mondo sovietico durante il periodo costruttivista, prima tra tutte il Narkomfin di Ginzburg (1928-1930).

In versione turistica riappare soprattutto in Francia negli anni '60, per esempio nel complesso La Plage in Savoia, progettato da M. Bezançon, struttura dall'impatto forte sul paesaggio, oppure ad Avoriaz, sempre in Savoia, complesso in cui l'uso sapiente dei



materiali, in particolare del legno, ed una diversa presa di posizione sul tema della dimensione e della scala architettonica ha permesso una maggior integrazione paesaggistica. Quest'ultimo complesso è stato progettato da un team di architetti guidato da J.Labro. In Italia si può guardare all'esempio di Marilleva, in provincia di Trento, legato allo sviluppo delle strutture Valtur, costruito nel 1972.

Questo tipo di strutture sono state utilizzate anche in contesti balneari: in Francia c'è il villaggio turistico di Anglet, a Biarritz, mentre in Italia il modello del falansterio era stato abbondantemente sfruttato durante il fascismo per le colonie marine e, tra le tante realizzate tra gli anni '30 e '40, si possono ricordare la colonia marina a Cesenatico progettata tra il 1936 e il 1938 da Giuseppe Vaccaro o la Colonia Fiat (1933) opera di Vittorio Bonadè Bottino, la cui torre è divenuta simbolo di Marina di Massa; ci sono anche colonie montane, tra cui la colonia Piaggio a S.Stefano d'Aveto (GE), progettata da Luigi Carlo Daneri tra il 1938 e il '39.

L'architettura per la vacanza sa proporre essa stessa soluzioni utopiche, inventare nuove proposte urbane, alternative alla città esistente. Si può prendere in considerazione il caso dell'architetto francese, Guy Rottier, il quale negli anni '60 propone una città di svago che non modifica, o modifica poco, il paesaggio: è la *città sui fili* (1965) che parte dal principio della tela del ragno, al cui centro si trova il cuore della città e un hangar in cui, terminata la stagione turistica, le case vengono riposte. Tra i suoi progetti ci sono le abitazioni di vacanza volanti (1964), quelle galleggianti e quelle gonfiabili (1979). Dopo la famosa manifestazione di Woodstock egli elabora l'idea di una *città degli svaghi da bruciare dopo l'uso* (1969), per questo progetto pensa di utilizzare il cartone e vari elementi di recupero come casse, bottiglie e bidoni; queste costruzioni sono concepite per durare circa tre mesi; la copertura fa riferimento alle strutture a cavi già studiate, ed i servizi sono in comune. Gli studi di Rottier per le case in cartone sono numerosi (1968 e 1969) e come pure le ipotesi di costruzioni con materiali di recupero, tra cui è interessante ricordare l'elaborazione di villaggi di vacanze realizzati a partire da vecchi autobus (1958).

Tutti questi progetti di Guy Rottier, decisamente utopici, vengono elaborati durante il periodo in cui il boom edilizio investe il comparto delle strutture turistiche, la dinamica ha molte analogie con quanto accaduto al tempo delle grandi utopie e dello sviluppo della città industriale e capitalistica. Il tema dell'architettura per il tempo libero, l'occasione di disegnare insediamenti per la vacanza ha continuato a produrre utopie e bizzarrie.

E' un tema che attinge sia all'architettura seria ma anche a quella effimera, e proprio per essere così al limite tra permanenza e transitorietà ha continuato a percorrere le strade della sperimentazione e dell'utopia; ma attenzione però, perché le architetture restano nel territorio, e solo l'uso è in effetti transitorio!

## Bibliografia

Candilis G. (1972), *Recherches sur l'architecture des loisirs*, Stuttgart : Karl Krämer verlag.

*L' Architecture d' Aujourd'hui*, n. 175 Septembre/Octobre 1974, *Habiter La Mer*.

Sica P. (1977), *Storia dell'urbanistica, L'Ottocento*, vol II, Bari: Laterza; in particolare il cap. X *Le città specializzate del lavoro e del tempo libero* e cap. XII *Critica, rifiuto e correzione della città capitalistica*.

Aloi G. (1980), *Complessi turistici*, Milano: Hoepli.

AA.VV. (coord. editorial: Mesalles F.; Sumoy L.) (2002), *La arquitectura del sol\_Sunland architecture*, Barcelona: COAC et al.

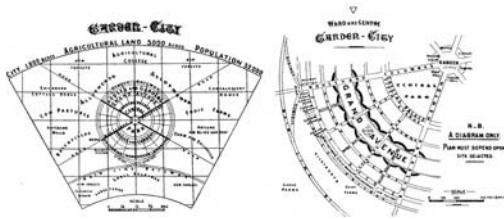


Fig. 1: Ebenezer Howard, disegni tratti da Garden Cities of To-morrow, 1902, schema della città giardino inserita nel suo sistema agricolo e dettaglio di una parte: un quartiere tipo e il centro della città giardino.



Fig. 2: Marcello D'Olivo, progetto per l'insediamento turistico di Lignano Pineta, pianta della lottizzazione, 1953, e foto aerea dell'area all'inizio dei lavori.



Fig. 3: Il familisterio di J.B. Godin, costruito a Guise (Francia) attorno alla metà del XIX secolo.



Fig. 4: Complesso turistico di Marilleva del gruppo Valtur, Trentino Alto Adige, realizzato nel 1972.



# **Ficciones urbanas vernáculas diseñadas “según principios artísticos”**

## **Permanencia y poder simbólico del ideal urbano tradicional**

Alejandro García Hermida, Universidad Alfonso X el Sabio

David Rivera, Universidad Politécnica de Madrid

### **Abstract**

The vast architectural heritage that we know nowadays as “popular”, “traditional” or “vernacular” started to be understood in such a way, probably, within the framework of the international exhibitions. In the majority of these events, every country tried to represent itself with a stylistically “characteristic” pavilion, which often reflected the main landmarks of their monumental architecture, though in numerous occasions it was simply based on vernacular architecture prototypes. But this interest on the endangered traditional city also caused the birth of a wide range of urban proposals which aimed at recreating or reproducing an ideal model of it. The question that the continuous popularity and the successful role as touristic attraction of this kind of sites arises for the contemporary architects and planners is the one of its value as a possible paradigm to solve part of the dysfunctions and failures of the current urbanism, product of a full of scientism and functionalism twentieth century. In this article we will try to prove that this kind of theoretical, ideal or even fantastic urban ensembles show, nevertheless, a series of psychological, environmental and anthropic values which may have the therapeutic skill to correct these problems of the city.

*Keywords: traditional architecture, urban fictions, International exhibitions, ideal communities, New Urbanism*

### **Resumen**

El amplio patrimonio arquitectónico que hoy conocemos como popular, tradicional o vernáculo comenzó a entenderse de tal modo, probablemente, en el marco de las exposiciones internacionales. En la mayor parte de estos eventos, cada país trataba de representarse a sí mismo por medio de pabellones estilísticamente “característicos”, eligiendo para ello con frecuencia los principales hitos de su arquitectura monumental, aunque en otras muchas ocasiones este papel lo desempeñaron más sencillos prototipos de arquitecturas vernáculas. Sin embargo, este interés en la ciudad tradicional amenazada causó también el nacimiento de una amplia gama de propuestas que tenían por fin el recrear o reproducir un modelo ideal de ella. La continua popularidad y el exitoso papel como atracción turística de estas recreaciones plantean a los arquitectos y urbanistas contemporáneos la cuestión de su validez como posible paradigma urbano para resolver parte de las disfunciones y fracasos del urbanismo actual, producto del cientifismo y el funcionalismo imperantes en el siglo XX. En este artículo trataremos de probar que este tipo de conjuntos teóricos, ideales o incluso fantásticos muestran, de hecho, una serie de valores psicológicos, ambientales y antrópicos que pueden tener la terapéutica habilidad de corregir estos problemas de la ciudad.

*Palabras clave: arquitectura tradicional, ficciones urbanas, exposiciones internacionales, comunidades ideales, Nuevo Urbanismo*

## 1 EL INQUIETANTE ENCANTO DEL SIMULACRO, O EN BUSCA DE UN TIEMPO MEJOR

Una parte esencial de la experiencia turística se basa en la búsqueda de lo *auténtico*, el *aura*, la presencia llena de autoridad del icono consagrado; pero otra parte no menos importante de la cultura del turismo busca expresamente lo falso o lo fingido, la recreación manifiestamente artificial de ambientes y edificios. Los simulacros arquitectónicos constituyen todo un campo de expresión de la cultura popular moderna, y han acabado convirtiéndose en los depositarios de una serie de valores ambientales desechados o directamente erradicados por la arquitectura del siglo XX. Entre ellos, y muy especialmente, se cuenta el *simbolismo* de la forma arquitectónica, o, si se prefiere, la capacidad de los edificios para comunicarse con las personas.

La batalla actual por la recuperación del simbolismo arquitectónico se remonta a la aparición de *Aprendiendo de Las Vegas*, de Robert Venturi y Denise Scott Brown (1972; versión revisada con el título definitivo, 1977). Gracias en gran medida al ejemplo desprejuiciado y directo de los simulacros de Las Vegas, los arquitectos de los años 80 redescubrieron el valor de la escala humana, la intimidad, las formas cerradas, la decoración, las *piazas* y la variedad, aún cuando su retorno a las formas históricas y tradicionales fue con frecuencia de grano grueso y superficial, y resultó barrido en los años 90 por una nueva ofensiva *modernista*.

Pero no se trataba sino del último capítulo de una obsesión muy propia del mundo moderno y que podemos remontar hasta los jardines manieristas. La búsqueda de una experiencia *más auténtica* a partir de una cuidada imitación está presente ya en los paisajes pseudo-naturales creados por Pino Ligorio o Bernardo Buontalenti, y se nutre de la voluntad de obtener no tanto un engaño para los sentidos o un simple sustituto del original, sino más bien una experiencia perfecta, artificial, controlada hasta el último detalle.

Ningún ejemplo de esta tradición puede ser más expresivo que el Hameau de la Reine que Marie-Antoinette encarga en 1783 a su arquitecto favorito, Richard Mique, y que constituye quizás el primer caso de edificación a gran escala de un entorno tradicional artificial o virtual. Concebido en colaboración con el pintor Hubert Robert, el Hameau de la Reine parece negar la formalizada grandiosidad de los jardines y palacios de Versalles para recuperar las nociones de lo atávico, lo vernáculo, lo cotidiano, lo espontáneo, cambiante y orgánico, a través de una serie de falsos edificios tradicionales situados de forma aparentemente casual en torno a un gran lago irregular y redimidos de las inclemencias del modo de vida rural.

No muchos años después, entre 1824 y 1828, el gran paisajista, arquitecto y planificador John Nash incorporaba en su gigantesco esquema de urbanización del Marylebone (luego

Regent's) Park una caprichosa fantasía rural: el conjunto llamado Park Village, compuesto de *cottages* de diferentes estilos y organizado en torno a un trazado de apariencia casual y evolutiva. Considerado por John Summerson "el ancestro de todos los suburbios pintorescos", era un enclave residencial real en cuyo seno sus habitantes podían recluirse en un contexto tradicional fingido, a sólo un paso del fragor y las transformaciones vertiginosas del Londres del siglo XIX.

David Watkin analizaba en *The English Vision* la permanencia y riqueza de la vieja tradición inglesa de la imitación de los entornos rurales y la disposición pintoresca de las ciudades, que muestra un vigor envidiable en pleno siglo XX a través de los teóricos de la ciudad-jardín.

Pero la escalada en la recreación de ambientes tradicionales no es patrimonio exclusivo de los ingleses y aumenta exponencialmente en la segunda mitad del XIX. Cuanto más formalizada y artificial se vuelve la ciudad, más intensa es la necesidad de recrear lo natural y espontáneo, y más artificiosos y antinaturales son los medios de que disponen los planificadores para edificar sus simulacros. Los pueblos falsos y los catálogos arquitectónicos presentados por las exposiciones universales constituyen un punto de inflexión en la historia de los simulacros arquitectónicos, que ahora son impulsados por una urgencia taxonómica y codificados con rigidez, plantando las primeras semillas del camino que terminará en las estilizaciones groseras que definen el paisaje de Las Vegas.

Ya el gigantesco Palacio Ómnibus de la Exposición Universal de París de 1867 se hallaba rodeado de un nutrido grupo de construcciones de carácter eminentemente popular convertidas en símbolo identificable de sus países de origen. La de 1900 no sólo contó con la famosa Rue des Nations, sino que incluyó también una porción completa de tejido histórico parisino simulado que se denominó Vieux Paris, al haberse perdido el auténtico en el proceso de *Hausmannización* de la ciudad, y completas calles norteafricanas edificadas en el sector colonial que ocupaba el Trocadéro. Y la Exposición Internacional de Barcelona de 1929 tuvo también su propio Pueblo Español, que fue diseñado por los arquitectos Ramón Reventós y Francesc Folguera, con la colaboración del pintor Xavier Nogués y el crítico de arte Miquel Utrillo y construido en las faldas de Montjuic, donde aún hoy es visitado por más de un millón de personas cada año y se desarrollan numerosos eventos de ocio.

Estos simulacros arquitectónicos presentaban compendiadas la arquitectura histórica *nacional* de los diversos países o regiones, tipologías residenciales básicas de distintas épocas y climas o incluso fragmentos urbanos completos. La intención más obvia de sus diseñadores era ofrecer al público unos modelos muy generales, enciclopédicos y antropológicos, de gran contenido pedagógico, aunque en ocasiones teñidos de prejuicios coloniales y de una interpretación vulgar de las teorías evolucionistas. Pero además de ello, y por encima de todo, los montajes pseudo-urbanos de las exposiciones universales eran por derecho propio experiencias espaciales y

arquitectónicas, realizaciones concretas y transitables cuyo encanto y poder de atracción reside precisamente en el pintoresquismo tradicionalista que presidía anteriormente los experimentos de Mique y de Nash.

La nostalgia y la curiosidad que dieron vida a los poblados, calles escenificadas y catálogos tipológicos de las exposiciones universales e internacionales tienen antecedentes claros en el rechazo al ambiente moderno por los socialistas utópicos y por los seguidores de Morris, Ruskin y Pugin, y pueden entenderse parcialmente desde los postulados del Romanticismo. Pero en el fondo de estas experiencias existe también una pulsión morbosa: la celebración de lo falso y lo simulado, la autoconsciencia de lo preparado. La imposibilidad de conferir vida auténtica a un simulacro es una de las preocupaciones que acechan a Camillo Sitte en su obra fundamental *Der Städtebau nach seinen künstlerischen Grundsätzen* (1889), cuando reconoce que sus propuestas para mejorar en un sentido tradicional los despropósitos del urbanismo racionalista nunca llegarían a ser tan efectivas como la propia ciudad tradicional, pues el paso lento del tiempo, el servicio ajustado y gradual a las necesidades de la sociedad y la funcionalidad asegurada a través de la prueba y el error son cosas que nunca podrían ser intencionadamente imitadas.

Este es el mismo problema que amenaza la verosimilitud de las operaciones urbanas neotradicionales del siglo XX, desde la creación de la insólita villa vacacional de Portmeirion (desde 1926), obra del arquitecto y polemista anti-moderno Clough Williams-Ellis, hasta el pueblo-modelo de Poundbury (desde 1988) creado por Léon Krier para el Príncipe Carlos de Inglaterra. Estos dos casos son especialmente importantes, puesto que buscan constituir de hecho comunidades integradas y viables y tienen detrás de sí el trabajo de brillantes eruditos y especialistas. Erigiéndose en el Camillo Sitte de finales del siglo XX, Krier ha batallado incansablemente en la defensa de un modelo humano, histórico y natural de ciudad, exponiendo sus ideas y propuestas en numerosos artículos y libros que siguen resultando polémicos y notorios a comienzos del siglo XXI, y haciendo causa común con el New Urbanism estadounidense, protagonizado por urbanistas revisionistas como Andrés Duany y Elizabeth Plater-Zyberk.

Con todo, es claro que la gente acude en masa a los centros históricos de nuestras ciudades a disfrutar de sus horas de ocio, hayan sido o no realmente convertidos en meros decorados por la extendida práctica del fachadismo. Como lo es que cualquier barrio que represente el carácter o la historia local entrará fácilmente entre los destinos preferidos por los turistas, sea más o menos auténtico, más o menos creíble o incluso tratándose de un completo simulacro.

Comunidades ideales, visionarios barrios y ciudades o atractivos decorados, muchos de los elementos constitutivos esenciales de todas estas experiencias resultan prácticamente constantes, siendo posible analizar cuál es su composición y dónde residen las claves de sus triunfos y dónde sus carencias.



## 2 COMPOSICIÓN DE LAS FICCIONES URBANAS BASADAS EN MODELOS TRADICIONALES

### 2.1 La búsqueda de una identidad propia

Cualquier sociedad, ante el deterioro o eliminación de la identidad que le es propia, busca crearla ex profeso, invirtiendo enormes esfuerzos intelectuales y materiales en su preservación, su potenciación o incluso su invención. Eric Hobsbawm en *The Invention of Tradition* (1983: 8-9) enumera varios posibles motivos para intentar recuperar o “inventar” una tradición, entre los que puede destacarse precisamente el de establecer o simbolizar la cohesión de un grupo o comunidad, sea ésta real o artificial, de lo que son buen ejemplo las ficciones urbanas estudiadas, que constituyen en todo caso conjuntos de arquitecturas con identidades bien definidas.

Los simulacros de ciudad tradicional construidos con motivo de las exposiciones internacionales comenzarían pronto a ser diseñados como conjuntos fácilmente comprensibles como unitarios y a incluir ya no sólo meras agrupaciones de arquitecturas tradicionales, sino una completa estructura de calles, plazas y plazuelas diseñada a imagen y semejanza de ciudades preindustriales con identidad propia. Pionero en este sentido sería el Borgo Medievale construido para la Exposición Internacional de Turín de 1884, inspirado en arquitecturas medievales combinadas en un todo armónico diseñado por un equipo coordinado por el arquitecto Alfredo d’Andrade. En el Pueblo Español de Barcelona el objetivo no era simplemente mostrar un cúmulo de edificios representativos, sino proyectar una completa ciudad según el ideal tradicional. No se trataba de reproducir los monumentos más espectaculares de nuestra geografía, sino de lograr que se ensamblaran en agradable continuidad ejemplares procedentes de muy diversas regiones españolas, de mostrar una unidad reconocible dentro de la variedad. El visitante puede verse transportado de una plaza segoviana a una callejuela andaluza en cuestión de minutos, generándose atractivos contrastes y transiciones, sin que esto vaya en detrimento de su percepción unitaria del conjunto.

En este último caso, al tratarse de una atracción inicialmente concebida para desaparecer al clausurarse la exposición, las técnicas constructivas utilizadas distaron mucho de ser réplicas de las originales. Las calles se conforman así como un verdadero decorado, donde las imágenes reproducidas se limitan a la envolvente de los edificios. Pero esta forma de operar permite a estos conjuntos retener aún buena parte de sus virtudes. Así, el Pueblo Español de Palma de Mallorca, donde los edificios se concibieron en forma de reproducción más fiel, utilizando auténticas técnicas tradicionales de construcción, los atractivos que esto añade no trascienden el mero hecho de que en sus arquitecturas se perciba una mayor calidad arquitectónica y constructiva.

El atractivo no disminuye, por tanto, por hallarse amalgamadas diversas identidades tradicionales y tampoco en los casos de poblaciones completas diseñadas a imagen y semejanza de las propias de remotas geografías, tal como puede comprobarse en el

mencionado caso de Portmeirion, donde un pequeño conjunto urbano de inspiración italiana se encuentra ubicado en un lugar tan aparentemente disonante con ello como es el norte de Gales.

Por tanto, independientemente de su mayor o menor fidelidad al modelo tradicional imitado, de su relación expresa con el lugar en el que se levantan o de su calidad constructiva, las ciudades así diseñadas se erigen en verdaderos manifiestos contra el tipo de tejido urbano que generalmente hoy se construye, carente de cualquier identidad definida que sea legible para sus usuarios, lo que Rem Koolhaas acertadamente denomina *ciudad genérica*. La invención creativa de nuevas identidades locales basadas en la tradición no sólo es posible, sino también bien acogida.

## **2.2 La necesaria presencia del pasado**

El pasado se ve continuamente reinterpretado por nuestra cambiante mirada hacia él. Seleccionamos lo que de él queremos preservar o potenciar, lo que queremos restaurar y lo que queremos suprimir, por lo que se trata siempre de un pasado relativo a nuestra propia cultura actual, un pasado vivo, en constante transformación (Lowenthal 1998: 571-73). Se critica la falta de autenticidad de los ejemplos estudiados, pero cualquier conjunto histórico, con el paso del tiempo y la sucesión de decisiones de conservación y restauración, no deja de ser hasta cierto punto también una interpretación selectiva del pasado.

El citado Borgo Medievale de Turín tiene semejante poder para transportar al visitante al Medioevo al de la ampliamente restaurada ciudad de Caracasona o al de las menos alteradas ruinas que de aquel tiempo hayan llegado hasta nosotros. La fidelidad histórica de cualquier taberna de Haarzuilens, la aldea de inspiración medieval que el arquitecto holandés P. J. H. Cuypers concibió como parte del paisaje que circundaba el Castillo de Haar, reedificado por él para la acaudalada familia Van Zuylen, no será muy diferente a la de la más antigua conservada en el país. Y es éste un caso singularmente interesante, pues Cuypers, pudiendo haber conservado un pequeño pueblo antiguo ya existente, prefirió demolerlo para abrir paso a los jardines que circundan el castillo, conservando únicamente su vieja iglesia, y construir en su lugar esta particular reinterpretación idealizada del Medioevo. Podemos viajar al siglo XVIII de un modo especialmente enriquecedor en el conjunto de Colonial Williamsburg, una ciudad colonial de Virginia que fue rescatada tras décadas de abandono y deterioro progresivo. Los edificios que de su verdadero pasado colonial permanecían fueron restaurados para eliminar cualquier adición posterior. El resto, fueron reconstruidos o incluso proyectados y edificados desde cero al modo de la época. Desde 1926 cientos de edificios fueron demolidos y otros tantos progresivamente añadidos al conjunto en un proceso que sigue aún hoy vivo. Hoy se ha convertido en uno de los destinos turísticos más populares del país. Su sugerente lema: "El futuro puede aprender del pasado". Su pasado, un pasado tan irreal como plenamente actual.

La cuarta dimensión se convierte en todos estos casos en una herramienta más en manos del arquitecto. Los conjuntos analizados muestran cómo es posible hacer un uso práctico y creativo del gran poder de representación, del importante valor simbólico de las referencias al pasado.

En 1972 Kevin Lynch abogaba por su uso sin complejos en *What time is this place?* (236-240), al comprobar que sería numerosa gente que desearía vivir en ambientes especialmente vinculados a distintas referencias temporales concretas, fueran éstas futuristas o les hicieran mirar hacia el pasado. Proponía por ello áreas urbanas cuya imagen retrocediera deliberadamente en el tiempo, no por nostalgia, sino por su capacidad para conectar con un sector de la población que se sentiría más cómodo en ellas, suponiendo incluso un beneficioso negocio para la inversión privada. Jane Jacobs apuntaba también la importancia de contar con una diversidad de opciones dentro de una misma ciudad para generar conjuntos urbanos más sanos y equilibrados, y, entre esa paleta de alternativas, colocaba la necesaria existencia de ambientes arquitectónicos no sólo de diverso carácter, sino también de diversa cronología. Leon Krier en *La arquitectura de la comunidad* (2013: 32), defendía la necesidad de proporcionar a la gente verdaderas alternativas arquitectónicas entre las que poder elegir: “en vez de conducir a un desorden generalizado, las múltiples visiones urbanas y arquitectónicas pueden encauzarse hacia la creación de una variedad de asentamientos y poblaciones de estructura, arquitectura y densidades muy diferentes, cada una con su propia coherencia, armonía e idiosincrasia. La única forma de pluralismo no tiene por qué ser el crisol”.

Sin embargo, el utilizar como referencia, imitar o replicar arquitecturas extemporáneas sigue siendo algo oficialmente rechazado y proscrito en el mundo de la arquitectura y el urbanismo. El potencial mostrado por estos conjuntos no ha sido aún asimilado ni suficientemente explotado.

### **2.3 La aplicación de “principios artísticos”**

Más allá del valor psicológico de los sistemas de referencia tanto históricos como geográficos que despliegan estos conjuntos, existen también una serie de factores de carácter más pragmático, de puro diseño espacial, de los que hacen casi invariablemente uso. Tomando como referencia espacios urbanos exitosos preexistentes en ciudades tradicionales, se logran en ellos ambientes urbanos de indiscutible calidad arquitectónica. El trazado de sus calles, las proporciones de sus plazas o la posición relativa de las arquitecturas que los conforman se determinan según este método de trabajo. Esta efectiva manera de trabajar, basando el diseño espacial de la ciudad en logros precedentes, tiene su origen en la ideas de Camillo Sitte, pudiendo considerarse todas ellas ciudades concebidas *según principios artísticos*, tal como reza el título de su más conocida obra.

Las dimensiones de las plazas de cualquiera de estos conjuntos, así como la disposición

de sus edificios más representativos con respecto a ellas, siguen fielmente los principios enunciados por Sitte. La Plaza Mayor del Pueblo Español barcelonés, por ejemplo, replica parcialmente la afamada plaza de Riaza (Segovia). El análisis de plazas como las de Chinchón (Madrid), Tembleque (Toledo) o Trujillo (Badajoz) inspiraría más tarde a Fernando Chueca el diseño de los principales espacios abiertos del Pueblo Español de Palma de Mallorca. Las bocas de las calles que se abren a todos ellos se disponen también *artísticamente*, a menudo en molinete, como en el caso mallorquín, y nunca enfrentadas, evitando la circulación y las vistas cruzadas y favoreciendo así la generación de ámbitos estáticos y recogidos que la gente pueda apropiarse con facilidad. También aparecen en ellos las transiciones visuales y cambios de escala que conforme a estas ideas han de resolver las conexiones entre calles y plazas: arcos, soportales y escalinatas cumplen esta función.

Esta influencia puede percibirse igualmente en los juegos de perspectivas que enriquecen el trazado de sus calles. La réplica del campanario mudéjar de Utebo (Zaragoza), por ejemplo, se convierte en un hito fundamental en la estructura urbana del simulado conjunto barcelonés. Múltiples son las calles cuyo trazado se curva para enmarcar este elemento, jugando con el efecto sorpresa de su aparición entre los estrechos muros de las callejuelas al ir aproximándose a él.

Y, también conforme a los mismos principios, los límites de estos conjuntos aparecen siempre bien delimitados, dejando bien patente donde termina el barrio y haciéndolo claramente identificable como tal.

Como afirmaba el propio Chueca, en estos diseños se trataba de “abrir calles, organizar plazas, combinar perspectivas, dar volumen a las cosas y abrir espacios que sean ambientes humanos y evocadores”.

## **2.4 El simulado equilibrio social**

Desde que se definiera el ideal urbano tradicional que los conjuntos analizados toman como principal referencia, su realidad física se relacionó estrechamente con una realidad socioeconómica concreta e igualmente ideal: una sociedad donde predominan las clases medias de artesanos libres, donde los oficios tradicionales han suplantado la división de clases que la industria impone y donde una estructura gremial comunitaria protege a los más desfavorecidos. El utópico Londres del futuro mostrado en la *Ninguna Parte* de William Morris fijó el modelo para este tipo de sociedad.

En el temprano caso del Borgo Medievale turinés los bajos de los edificios que lo componen se hallaban poblados por pequeños comercios y talleres artesanales que daban vitalidad a sus calles y convertían esta simulación urbana en un rentable negocio. Desde entonces, los simulacros urbanos posteriores compartirían esta concepción. El Pueblo Español de Palma de Mallorca tiene desde inicio la función de museo arquitectónico al aire libre, pero también la de muestra de artesanía popular. Los oficios

artesanales dominan igualmente los locales existentes en el Pueblo Español barcelonés, generando a diario una importante actividad económica que favorece al pequeño comercio y al pequeño trabajador autónomo. Lo mismo ocurre el Colonial Williamsburg donde los oficios tradicionales y la artesanía constituyen igualmente el principal motor económico del conjunto. Indudablemente, la actividad que esto genera y la vitalidad que confiere a la ciudad son parte inseparable del atractivo que estos conjuntos tienen para sus numerosos visitantes.

La defensa del pequeño comercio de barrio y de la producción artesanal, tanto con el fin de favorecer el desarrollo de la clase media local como con el de reducir el número de desplazamientos de largo recorrido dentro de la ciudad y, con ello, el uso del vehículo privado, ha sido una de las principales demandas de las principales teorías urbanas desde los años 60. Sin embargo, los planteamientos urbanísticos oficiales siguen dificultando el buen desarrollo de este tipo de actividad y anulan la posibilidad de que en los nuevos barrios que se construyen se genere una vitalidad semejante a la que presentan los conjuntos aquí analizados.

### 3 CONCLUSIONES

Todas las experiencias de planteamiento neo-tradicional o pseudo-tradicional que se han llevado a cabo en la época contemporánea evocan todos aquellos recursos y dispositivos de la ciudad tradicional que se asocian con un modo de vida natural y artesanal, con la configuración del entorno a escala humana y el sentido de lo histórico y acumulativo. Esta potente capacidad se detecta de manera inmediata incluso en pastiches de brocha gorda y eminentemente orientados al consumismo, como la propia Disneylandia o las calles y centros comerciales disfrazadas mediante un tradicionalismo esquemático y obvio: aquí se pone rápidamente en juego la “semiótica de la atracción” que Dean MacCannell analizaba en su clásico *The Tourist*. El hecho de que la imagen de lo tradicional invite al disfrute y al paseo, a la contemplación y a las compras reposadas, es suficientemente significativo y no requiere mayor aclaración.

Estas simulaciones se presentan inevitablemente a sí mismas como tales, bien de forma honesta y directa, bien por el mero hecho de constituir anomalías o casos especiales en el contexto del mundo actual. Esta condición artificial y gestual, contra lo que en un principio se pudiera pensar, no sólo no reduce el disfrute de turistas, compradores e inquilinos, sino que lo incrementa al transferirlo a una categoría independiente, distinta de una vez a la de la franca ciudad tradicional. En las poblaciones, urbanizaciones y reconstituciones modernas de lo tradicional (“vernacular postmodernism”, como lo denomina John Urry) se ha eliminado todo aquello que no es *típico*, que resulta inapropiado, o que puede limitar el disfrute inconsciente que obtiene el visitante de la verdadera ciudad tradicional: la suciedad, la inseguridad, las intervenciones incoherentes, los segmentos urbanos fracturados o insignificantes, las zonas cerradas al paso y la propia población local, que constituye el *Otro* absoluto. Claro está que al

eliminar todas estas cosas se elimina también la *autenticidad*, la pátina histórica, la experiencia real o antropológica, la aventura, el conocimiento verdaderamente contrastado y todas aquellas cosas que consideramos como propias de una experiencia superior de la vida. Pero al operar esta estilización y pasar por un proceso de asepsia, los poblados y ficciones neo-tradicionales nos ofrecen una radiografía absolutamente nítida de las virtudes y caracteres genéricos que el público aprecia en la forma y disposición de las ciudades tradicionales. Virtudes y caracteres que los arquitectos y urbanistas “convencionales” continúan ignorando con mecánica contumacia, retroalimentando así la necesidad de más y más simulacros.

## **Bibliografía**

Ageorges, Sylvain (2006), *Sur les traces des expositions universelles. París 1855-1937. À la recherche des pavilions et des monuments oubliés*, París, Parigramme.

Calvo Serraller, Francisco; Chueca Goitia, Fernando (1967), *Guía del Pueblo Español de Palma de Mallorca*, Palma de Mallorca, Mossén Alcover.

Collins, George R.; Crasemann, Christiane (2006), *Camillo Sitte: the birth of modern city planning*, Mineola (Nueva York), Dover.

Hobsbawm, Eric (1983), *Inventing Traditions*. En: Hobsbawm, Eric; Ranger, Terence, eds.: *The Invention of Tradition*, Cambridge y Nueva York, Cambridge University Press.

Krier, Leon (2013), *La arquitectura de la comunidad*, Barcelona, Editorial Reverté.

Lowenthal, David (1998), *El pasado es un país extraño*, Madrid, Ediciones Akal.

Lynch, Kevin (1971), *What Time is This Place?*, Boston, MIT Press.

McCannell, Dean (1976), *The Tourist. A New Theory of the Leisure Class*, Nueva York, Schocken Books.

Urry, John (1990), *The Tourist Gaze*, Londres, Sage Publications.

Venturi, Robert; Izenour, Steven; Brown, Denise Scott (1998), *Aprendiendo de Las Vegas. El simbolismo olvidado de la forma arquitectónica*, Barcelona, Gustavo Gili.

Watkin, David (1982), *The English Vision. The Picturesque in Architecture, Landscape and Garden Design*, Londres, John Murray.



El Hameau de la Reine (Versalles)



Bruxelles Kermesse en la Exposición Universal de Bruselas de 1910



Plaza Mayor del Pueblo Español de Barcelona



Vista de Brujas incluida en la obra de Camillo Sitte  
Construcción de ciudades según principios  
artísticos



*Tipologías arquitectónicas, imagen y modelos de urbanización turística:  
casos de estudio*  
*Architectural typologies and urbanization models  
related to the tourism phenomenon: case study*

**Luigi Piccinato e il turismo balneare**  
Belli, Gemma

**Torino e la Mole**  
**Architettura, letteratura, cinema e società di un simbolo turistico**  
Fiore, Ilaria; Stella, Federica

**From rest as maintenance of workers to the conquest of free time**  
**Tourism in Russia from the Soviets to the free market**  
Lambertucci, Filippo

**Potenza del glamour e trasformazione del territorio**  
**Il boom turistico a Ischia negli anni Cinquanta e la figura di Angelo Rizzoli**  
Maglio, Andrea

**Progetti e ricerche per la valorizzazione e qualificazione del paesaggio  
contemporaneo del Piemonte**  
Mellano, Paolo

**El turismo religioso y las transformaciones urbanas y tipológicas en el segundo  
santuario más importante de México. La ciudad de San Juan de los Lagos, Jalisco**  
Pineda Almanza, Alma

**Concurso Internacional Elviria**  
**Idea inédita n. 74: el equipo de Verdugo y Caballero de Rabat**  
Santana Guzmán, Antonio Jesús

**Modernidad y turismo: el lugar de los grandes hoteles en Barcelona**  
Valdivia Pardo, Pamela



## Luigi Piccinato e il turismo balneare

Gemma Belli, DIARC (Dipartimento di Architettura) - Università Federico II di Napoli

### Abstract

This paper aims to analyze how one of Italian planning “fathers” faces the demands of seaside tourism during his career, and what contribution he has provided starting from the theoretical reflections of his youth (the writings on the modern hotel) and from the project of marine colonies of the Thirties. Later Piccinato designed the master plan of many seaside towns, such as Castellammare di Stabia in 1936, Sorrento in 1940, Pescara in 1955, Lignano Sud in 1961. In 1956 Luigi Piccinato designs the plan of satellite city of Ataköy, and he faces the arrangement of the coast thanks to a complex system of bathing equipment in the service of wide beaches. It is an interesting example of the fusion between the built environment and the natural environment, with which the architect undertakes to develop a unique language, capable of responding to the logical and rational needs, and at the same time leaving enough space for freedom of organic form. The study shows a consistent path, face to dilate the planner work with the aim of providing a solution to a growing number of cases and places. The ultimate goal is to make the planning a habit ingrained in a civilized society.

*Keywords: modern hotel., holiday towns, beach tourism, Italian planning in the 20th century, Luigi Piccinato*

### Sinossi

Questo contributo esamina come uno dei “padri” fondatori dell’urbanistica italiana si sia confrontato nel corso della sua carriera con le esigenze del turismo balneare, e quale contributo abbia fornito a partire dalle riflessioni teoriche di età giovanile (gli scritti sul moderno albergo) e dal progetto di una colonia marina degli anni Trenta. Più tardi Piccinato elabora i programmi urbanistici di numerose città balneari, come Castellammare di Stabia nel 1936, Sorrento nel 1940, Pescara nel 1955, Lignano Sud nel 1961. Nel 1956 progetta poi il piano della città satellite di Ataköy, affrontando la sistemazione della fascia costiera mediante un articolato sistema di attrezzature balneari a servizio di ampie spiagge. È un interessante esempio di fusione tra spazio costruito e ambiente naturale, con cui l’architetto si impegna a definire un linguaggio unico, capace di rispondere a esigenze di ordine logico e razionale, e contemporaneamente lasciare ampio spazio alla libertà della forma organica. Viene così messo in luce un percorso coerente volto a dilatare l’opera dell’urbanista, con l’obiettivo di fornire soluzione a un numero sempre maggiore di casi, per coprire ogni parte del territorio e rendere la disciplina urbanistica una consuetudine connaturata a una società civile.

*Parole chiave: albergo moderno., città per le vacanze, turismo balneare, urbanistica italiana nel Novecento, Luigi Piccinato*

“I cambiamenti che il traffico, la coltura, lo sviluppo delle comunicazioni con gli altri paesi, l'improvvisa ricchezza, i bisogni di maggiori comodità hanno portato nel sistema di vita, da circa 30 anni a questa parte e più ancora negli anni del dopoguerra, stimolarono naturalmente l'organismo alberghiero a darsi un particolare sviluppo, accrescendone l'importanza nei riguardi dell'economia cittadina. [...] [Le] nuove necessità di vita, e specie la passione di viaggiare, la facilità delle comunicazioni, l'abitudine dei lunghi soggiorni estivi ed invernali nelle stazioni climatiche, ed infine la crisi degli alloggi, hanno spinto l'industria alberghiera, non solo all'incremento dei propri organismi, ma anche alla creazione ed alla evoluzione dei grandi edifici destinati ad offrire agli ospiti, oltre alle comodità della casa, anche quei vantaggi che la vita collettiva moderna può dare e che compensano in certo modo la limitazione di libertà che inevitabilmente la vita d'albergo porta seco in confronto alla vita familiare. In questo senso dunque l'albergo, sia di transito che di stagione, si è evoluto, trasformando e perfezionando i propri elementi” (Piccinato, 1925: 201).

Così nel 1925 Luigi Piccinato introduce sulle pagine di *Architettura e arti decorative. Rivista d'arte e di storia* il suo scritto *L'architettura del moderno albergo*. Eccettuata una recensione allo *Städtebau* di Wolf Paul apparsa l'anno precedente, è il primo saggio dell'architetto di origini venete e di formazione romana, considerato uno dei 'padri' dell'urbanistica italiana. Piccinato ha all'epoca ventisei anni e lavora dal 1924 allo studio di Marcello Piacentini, grazie al quale si avvicina alla conoscenza dell'architettura e dell'urbanistica tedesche. È inoltre assistente alla cattedra di Edilizia Cittadina della Scuola di architettura di Roma, dove si era laureato appena due anni prima.

L'articolo, corredato da 129 immagini, fa parte di una serie di contributi monografici che la rivista diretta da Gustavo Giovannoni e Marcello Piacentini aveva voluto dedicare a specifiche tipologie architettoniche.

Agli esordi del XX secolo la trasformazione del turismo da rito élitario in fenomeno di massa era già stata colta in Italia da riviste specializzate come *L'architettura pratica*, *Edilizia moderna*, *Emporium*, *L'architettura italiana*; parallelamente talune pubblicazioni editate dal Touring Club Italiano avevano esaminato *I migliori tipi di albergo* o *L'albergo modello*, e gli schemi proposti da Daniele Donghi nel suo noto *Manuale dell'architetto* avevano cercato di delineare un modello contemporaneamente consapevole degli esempi europei e capace di armonizzarsi con il contesto nazionale.

Dal suo canto Piccinato constata che “lo sviluppo dell'industria alberghiera per rispondere ai bisogni dei tempi nuovi ha radicalmente trasformato nello spirito e nella forma gli antichi alberghi ereditati dalla fine dello scorso secolo” e riconduce i cambiamenti intervenuti nello stile della villeggiatura contemporanea alla trasformazione del fenomeno da fisso in transitorio. Interpreta così l'albergo non più come una semplice struttura ricettiva, ma un come vero e proprio mezzo di promozione delle attività turistiche. La sua analisi e le sue indicazioni progettuali sono rivolte di conseguenza a incentivare la ricerca di un'espressione formale direttamente connessa alla funzione, al fine di rendere la tipologia peculiare e immediatamente riconoscibile. Una volta effettuata la distinzione tra alberghi di transito, di stagione e di permanenza, l'architetto ascrive gli “alberghi di villeggiatura marini” alla seconda categoria. Per essi raccomanda

una collocazione lungo la spiaggia (o il litorale) e suggerisce l'impiego di una forma planimetrica allungata per garantire la vista del mare. Consiglia, inoltre, sul modello dei grattacieli americani, l'adozione di una struttura portante in cemento armato o in metallo, così da ridurre l'ingombro degli elementi portanti e migliorare gli aspetti distributivi. Organizza, poi, il piano tipo ipotizzando un maggior numero di stanze a due letti rispetto agli alberghi di transito. E prevede la presenza di apposite terrazze, logge e *bow-windows* a uso esclusivo delle camere: tali spazi sono giudicati fondamentali sia per godere del panorama, che per effettuare i bagni di sole, consigliati all'epoca soprattutto per le proprietà terapeutiche, piuttosto che per la valenza ludica. Immaginando ancora che le attività degli ospiti possano prevalentemente svolgersi in spiaggia e negli stabilimenti balneari, Piccinato riduce il numero dei locali di soggiorno negli alberghi di villeggiatura marina, unificandoli in grandi ambienti vetriati.

L'architetto esamina poi elementi specificamente progettuali della "cellula stanza che in generale è costituita: dalla camera da letto, da un bagno, da una latrina e da una anticamera", fissando anche degli standard dimensionali: "da mq. 12 a mq. 10 per le stanze ad un letto e da mq. 20 a mq. 16 per quelle a due letti" (Piccinato, 1925: 202). Considera ancora che la "distribuzione del bagno e del water closet rispetto al corpo dell'edificio, generalmente è fatta: o in profondità, o lungo la linea dei corridoi. Nel primo caso l'illuminazione e la ventilazione avvengono direttamente attraverso una finestra che, nella parte bassa serve alla illuminazione ed alla ventilazione del bagno più esterno, in quella alta alla sola ventilazione del bagno più interno, il quale però ha luce indiretta attraverso il bagno esterno. Il corpo di fabbrica, ammettendo il corridoio ed un'altra fila di stanze, in questo caso è dunque triplo. Ma questa disposizione è poco economica e non eccessivamente pratica, tanto che in America si è venuto senz'altro alla abolizione della luce naturale ventilando i due bagni con una canna di ventilazione (*vent shaft*). La distribuzione lungo i corridoi è invece quella che più s'impone, presentandosi sotto un aspetto di maggiore praticità e consentendo la creazione spontanea di una anticamera e di armadi a muro (*closets*) che isolano la stanza dai rumori dei corridoi" (Piccinato, 1925: 202-203).

L'intera analisi sarà sviluppata quattro anni dopo nella voce *Albergo* che l'architetto scriverà per l'*Enciclopedia Italiana* (Piccinato, 1929: 150-159). Successivamente, quando il regime fascista, avendo intuito il valore che la promozione del turismo può assumere come veicolo di consenso politico, trasforma le vacanze collettive in forme di indirizzo politico e di controllo sociale, Piccinato si confronta anche con il tema delle colonie marine, stavolta come progettista. Nel 1938, infatti, partecipa al concorso indetto dalla società Montecatini per il disegno di una colonia per i figli dei dipendenti a Marina di Ravenna. Il bando precisava che l'edificio - destinato ad accogliere cinquecento bambini di età compresa tra i sette e i dodici anni - dovesse sorgere lungo la Marina, ma concedeva ai progettisti ampia libertà circa l'orientamento, la disposizione dell'edificio, i collegamenti, l'organizzazione interna, il sistema funzionale e la concezione architettonica (Pa., 1938: 287). Era prescritto però che la colonia, per volumi e colori, si armonizzasse al paesaggio circostante, e soprattutto evidenziasse e celebrasse le funzioni accolte all'interno. L'ubicazione dell'area progettuale in un sito dalla spiccata

valenza naturale, privo di fabbriche all'intorno, accresce la sperimentazione (Gardini, 2012: 47) e la presenza della spiaggia al di là dell'asse litoraneo stimola nella maggior parte delle proposte l'invenzione di specifici collegamenti orizzontali per oltrepassare la strada. Il progetto di Piccinato si configura come un insieme articolato e asimmetrico, frutto della giustapposizione secondo direttrici ortogonali di blocchi diversificati in altezza e per trattamento delle facciate. Disposti in pianta a formare una L rovesciata, e collegati da passaggi porticati, i corpi di fabbrica danno vita a una composizione aperta verso un ampio spazio piantumato con alti pini, verso la spiaggia e il mare. Parallelamente all'arenile si sviluppa l'edificio a sei piani dei dormitori; un secondo corpo di fabbrica ospita i refettori connessi alla cucina e ai servizi, a loro volta sistemati al piano terra di un terzo volume allungato. Dal piazzale centrale una passerella conduce direttamente alla spiaggia che, come negli altri progetti partecipanti, è progettata per la ricreazione e lo svago.

In questi stessi anni Piccinato inizia a occuparsi anche del piano regolatore di alcune città italiane a vocazione turistico-balneare: Marina di Pisa nel 1930, Castellammare di Stabia (rinomata stazione termale) nel 1936, Sorrento nel 1940. Tali esperienze professionali gli consentono di mettere a fuoco uno schema per la pianificazione costiera, facilmente comunicabile e generalmente applicabile, fondato su "pochi temi espressi chiaramente, [...] poche regole di 'buon senso' ma di grande portata" (Merlini, 1992: 25). Premesse alla sua 'formula' sono l'inquadramento in un disegno del territorio alla scala regionale e la zonizzazione. Piccinato ritiene, infatti, che il governo della città si risolva in ogni caso nell'organizzazione territoriale della regione e in quella ancora più vasta dell'intero paese. La realizzazione della prima città-giardino avrebbe, infatti, segnato il superamento dell'idea di città murata, sostituendovi quella di città integrata nel verde e dissolta in un organismo infinitamente più vasto e aperto (Piccinato, 1947: 155). Inoltre, la funzione produttiva di ogni agglomerato, anche quella turistica, a seconda delle possibilità e caratteristiche, deve essere specializzata e indirizzata con criteri unitari nel quadro nazionale.

Assumendo poi come iniziale modello il piano regolatore redatto da Gustavo Giovannoni per Formia (Piccinato, 1930) nel quale, accanto a un disegno di zonizzazione che sancisce la netta separazione delle zone portuali-industriali da quelle balneari e residenziali, è affermata la necessità di "valorizzare le spiagge con le loro bellezze", Piccinato sostiene che il piano delle località balneari debba appunto esaltare il ruolo della spiaggia. Preciserà successivamente questo paradigma a partire da un *leitmotiv* costante: il rifiuto del lungomare così come in quel momento si andavano affermando nelle città italiane. L'esempio fornito dalla *niçoise Promenade des Anglais*, concepita "come teatro del passeggio promiscuo di pedoni e ornatissimi cocchi dei ricchi villeggianti" (Piccinato, 1959: 1116-1117), è, infatti, secondo l'architetto-urbanista, completamente distorto nelle tardive applicazioni italiane, dove l'esplosione del traffico veicolare genera una frattura tra la fascia costiera e il retroterra, tra l'arenile e la pineta, tra le attrezzature balneari e le residenze, dequalificando il territorio a monte e riducendone il valore. Secondo Piccinato è necessario invece puntare sul rapporto mare-residenza-arenile-pineta, considerato "vivo e in perfetta armonia con i valori naturali del

paesaggio [...] [smettendo di distruggere] le già poche nostre pinete per rimpiazzarle con smisurati fiumi di asfalto intristiti dalle squallide aiuolette municipali” (Piccinato, 1959: 1116-1117).

Il paradigma così fissato prevede - in Italia come all'estero - il generale arretramento rispetto alla linea costiera della principale arteria stradale di adduzione agli insediamenti (che l'architetto immagina come una sorta di *parkway*), e la realizzazione di rade penetrazioni intorno alle quali raggruppare l'edificazione a bassa densità (Malusardi, 1993: 49). Lo sviluppo della *parkway* è ipotizzato a circa 800-1000 metri dal mare, distanza percorribile con un cammino di circa 10-15 minuti, mentre la penetrazione verso la spiaggia è affidata a una serie di passaggi pedonali, immersi nel verde e mai interrotti da strade. Spostando i grandi flussi di traffico a una certa distanza dal litorale, il piano riesce inoltre a massimizzare la fascia di utilizzazione compresa, riservandola agli spazi per le strutture ricettive, alle aree sportive, alle passeggiate pedonali e alle architetture per lo svago. Piccinato prevede inoltre che il tracciato possa di tanto in tanto avvicinarsi in curva alle zone residenziali, agli alberghi, ai parcheggi, e che gli spazi compresi tra i settori degli archi siano riservati allo sviluppo delle infrastrutture della spiaggia, ai suoi servizi, ai centri della vita e del divertimento. All'interno di tale fascia le differenti tipologie architettoniche vanno poi disposte ad anfiteatro per godere della linea più favorevole dal punto di vista panoramico. Tale visione sarà ribadita nel tempo, quale presupposto per garantire i requisiti irrinunciabili delle località balneari: sicurezza, tranquillità e panoramicità (Piccinato, 1977).

Queste poche regole diventano i capisaldi dei piani che Piccinato elabora per le città balneari, dove si evidenzia sempre la volontà di allontanare la grande viabilità dal bordo della costa portandola alle spalle di ampie fasce di verde, in maniera da non interferire con il sistema delle residenze, delle zone sportive e della spiaggia; la litoranea è riservata alle comunicazioni locali e piccoli percorsi di penetrazione sono tracciati verso l'arenile.

A Marina di Pisa, ad esempio, l'architetto separa tra loro le varie zone edificate con l'inserimento di ampie strisce di pineta, interrompendo la continuità delle costruzioni sino al mare e cercando di conferire varietà all'ambiente. A Castellammare di Stabia si preoccupa principalmente di alleggerire la città dal carico stradale da cui è attanagliata, distinguendo le comunicazioni interne dalle vie di transito, mediante l'allacciamento del preesistente lungomare alla Provinciale da Napoli, e con la creazione di un sistema a fuso che abbraccia l'intera città. A Pescara, sia pure nel quadro di un piano di ricostruzione (1946), mira alla valorizzazione della Pineta, alla salvaguardia delle bellezze panoramiche e del verde, con l'apposizione di un vincolo «generale e assoluto di non costruzione», e si preoccupa di distinguere i flussi interni dal grande traffico veicolare.

In modo analogo interverrà a Lignano Sud Lignano Riviera (1961), dove localizza l'asse principale della viabilità a monte, e arretra rispetto all'arenile il lungomare proveniente da Lignano Pineta, connotandolo con un andamento flessuoso e ponendolo a prevalente servizio della residenza. Quest'ultima, impostata su una pianta a scacchiera irregolare, è attraversata da una serie di percorsi pedonali insinuati nel verde e perpendicolari all'arenile: un disegno chiaramente polemico nei confronti del piano redatto da Marcello

D'Olivio negli anni cinquanta, fondato su una forma spirale a dimensione di automobile (P. Nicoloso, 1992).

Anche a Grosseto (1966) Piccinato articola in maniera fortemente gerarchica gli elementi della viabilità principale. Ipotizza un'arteria veloce nell'entroterra, collegata con l'Aurelia, Alberese e Castiglione della Pescaia, da cui partono le penetrazioni ai vari punti della costa. Affida all'attuale via Antica il compito di collegamento locale tra i differenti insediamenti e le attrezzature, strutturandola come un viale a duplice corsia sinuoso e integrato al paesaggio silvestre. Le nuove zone di residenza sono ipotizzate a monte della pineta, integralmente conservata, a una distanza dalla spiaggia di circa 500 metri.

Lungo la fascia litoranea di Istanbul (1956-1959) prefigura uno sviluppo metropolitano da attuare mediante uno schema di decentramento fondato sulla creazione di una serie di nuclei satelliti. L'area è delimitata da una strada costiera che la separa dalle zone residenziali sviluppate a nord, ed è destinata a essere impegnata da un articolato sistema di attrezzature balneari e ricreative a servizio di ampie spiagge. In particolar modo ad Ataköy, Piccinato si preoccupa anche della sistemazione della spiaggia e del progetto delle attrezzature balneari, con un disegno che elimina ogni linea ortogonale: un'organizzazione emblematica di una riuscita "fusione di spazio, inteso come elaborazione e costruzione dell'uomo, e ambiente naturale, dove i due momenti non sono tra loro slegati o peggio idiosincratici l'uno all'altro; sono invece due elementi in simbiosi stretta che raccontano un unico discorso nella stessa lingua" (De Sessa, 1985: 272). Si tratta di una dimostrazione della volontà di condurre un discorso capace di considerare le esigenze logiche e razionali, lasciando contemporaneamente campo alla libertà della forma organica (De Sessa, 1985: 272).

Con il progetto della sistemazione della fascia costiera di Tel Aviv-Yafo (1965) Piccinato esplicita ancora l'esigenza di configurare un grande sistema viario locale regionale, immaginando una strada distanziata dalla linea di costa. Si preoccupa di qualificare con cura la viabilità speciale (passeggiate, sentieri per i pedoni, parcheggi per le vetture). Lungo il settore compreso tra Yafo a sud e Herzliya ipotizza poi un sistema di attrezzature a servizio di Tel Aviv, strutturato in maniera differente a seconda delle zone: a Menshieh prevede una piattaforma sul mare con attrezzature che aprono la sequenza dei nuclei del sistema direzionale condotta sino al centro di Tel Aviv; in prossimità della foce del fiume Yarkon colloca la zona alberghiera destinata al turismo di élite; a nord della foce del fiume e fino a Herzliya individua le spiagge attrezzate destinate alle grandi masse di bagnanti del periodo estivo.

Il tutto nell'ottica di profittare al massimo dei doni del paesaggio e per ottenere una necessaria varietà da opporre alla monotonia e alla bruttezza dello stato di fatto. La formazione di un "paesaggio costiero" è infatti di importanza fondamentale; serve a rendere tipico un luogo turistico: la questione – ama ripetere l'architetto – non è quella di creare una spiaggia con hotel, ma una città con spiaggia.

Il progetto delle strutture per il soggiorno nelle località balneari e la pianificazione della fascia costiera, sono dunque temi spesso ricorrenti negli interessi culturali e professionali di Luigi Piccinato, la cui riflessione cerca sempre di fondere enunciati teorici e pratiche progettuali. Una riflessione che riesce a confrontarsi agevolmente tanto con la scala



architettonica quanto con quella urbanistica, domini complementari e inscindibili nell'agire dell'architetto, subordinando il primo al secondo poiché, dice Piccinato, "l'architettura di oggi è, mi si passi il paradosso, tutta urbanistica". Un'urbanistica fondata su studi che "si impongono all'attenzione per la chiara individuazione dell'impianto urbano e dei suoi principi e per le loro soluzioni compositive" (Gabellini, 1993: 449). E che deve rivelarsi capace di influire sulla coscienza collettiva incentivandone l'evoluzione, cosicché "i presupposti etici e critici sembrano prevalere sulle soluzioni tecniche indicate" (Gabellini, 1993: 449). Pertanto in una fase in cui in Italia la classe degli urbanisti affronta il tema della pianificazione delle città balneari soffermandosi soprattutto sull'importanza del piano territoriale (in quanto piano economico) per la pianificazione delle attività turistiche, ma tralasciando il disegno degli insediamenti di nuovo impianto (invece esaminato per altre tipologie città di fondazione), Piccinato "sente il pericolo che incombe sulla fascia costiera, ove manchi un'azione attenta di pianificazione e, per esorcizzarlo, fornisce con i suoi progetti importanti paradigmi di approccio" (Malusardi, 1993: 49).

## **Bibliografia**

Belli, A. (1996). *Immagini e concetti nel piano. Inizi dell'urbanistica in Italia*. Milano: Etas.

Cocchia, C. (1957). Stadio adriatico a Pescara. *L'Architettura. Cronache e Storia*, 15, 632.

De Sessa, C. (1985). *Luigi Piccinato architetto*. Bari: Dedalo libri.

Gabellini, P. (1993). Luigi Piccinato, Plinio Marconi. La fondazione dell'urbanistica contemporanea. In G. Campos Venuti, F. Oliva (Eds.), *Cinquant'anni di urbanistica in Italia. 1942-1992*, Roma-Bari: Laterza.

Gardini, G. (2012). Un laboratorio sperimentale dell'architettura sperimentale per le istanze pedagogiche dell'architettura razionale italiana: il concorso della colonia marina Montecatini. In V. Orioli (Ed.), *Milano Marittima 100. Paesaggi e architetture per il turismo balneare* (pp. 45-54). Milano: Bruno Mondadori.

Malusardi, F. (1993). *Luigi Piccinato e l'urbanistica moderna*. Roma: Officina.

Merlini, C. (1987). *Luigi Piccinato: un urbanista*. Venezia: Tesi di Laurea, Università IUAV.

Merlini, C. (1992). Luigi Piccinato. Una professione per la città e la società. In P. Di Biagi, P. Gabellini (Eds.), *Urbanisti italiani* (pp. 23-95). Roma-Bari: Laterza.

Nicoloso, P. (1992). *La città inventata: idee, progetti e architetture per Lignano Sabbiadoro, 1903-1939*. Pordenone: Edizioni Biblioteca dell'Immagine.

Pa.(niconi), Ma.(rio) (1938). Concorso a inviti per la Colonia Marina per i figli degli impiegati della "Montecatini". *Architettura*, 5, 287-302.

Piccinato, L. (1925). L'architettura del moderno albergo. *Architettura e arti decorative*, 5-6, 201-273.

Piccinato, L. (1929). Architettura *sub voce* Albergo. In *Enciclopedia Italiana*, vol. II (pp. 150-159). Roma: Istituto della Enciclopedia Italiana.

Piccinato, L. (1930). Il "Momento Urbanistico" alla prima mostra nazionale dei piani regolatori. *Architettura e arti decorative*, 5-6, 195-235.

Piccinato, L. (1943). *Urbanistica: compendio di tecnica urbanistica e di urbanistica generale: lezioni tenute alla Facoltà di Architettura della R. Università di Napoli*. Roma: Stab. Edit. Tipo-Litogr. V. Ferri.

Piccinato, L. (1947). Urbanistica, Roma: Sandron. In G. Astengo (Ed.) (1988), *La progettazione urbanistica. La città come organismo*, Venezia: Marsilio.

Piccinato, L. (1959). Frenesia di litoranee. *Italia-domani*, 04.01. In Id. (1977), *Scritti vari. 1925-74, 1975-77* (pp. 1115-1117). Roma.

Piccinato, L. (1965). Rapport sur l'aménagement Côtier de la ville de Tel Aviv-Yafo. In Id. (1977), *Relazioni a piani regolatori. 1926-1974, 1975-1977* (pp. 603-620). Roma.

Piccinato, L. (1977). *Relazioni a piani regolatori. 1926-1974, 1975-1977*. Roma.

L'ARCHITETTURA DEL MODERNO ALBERGO

Il *Monopio Elastico* nel fasc. 19, anni I, le più interessanti manifestazioni dell'architettura socialista d'Italia, il *Viertel* nel fasc. XII anno III sviluppi maggiormente le scelte già esposte e di prossima costruzione del *Monopio di Roma*.

Questo articolo di carattere generale, che tratta edizionalmente un tale argomento, elemento di grande utilità e di grande interesse in quanto ha nel fatto che questi fascicoli sono esposti.

Questo articolo del Piccinato (uno dei primi laureati della nuova Scuola d'architettura di Roma, primo vincitore della medaglia Volpider, ora assistente alla cattedra di Estetica cittadina della stessa scuola) tratta un argomento del più moderno e difficile: gli alberghi, la distribuzione e l'uso e, naturalmente, la loro costruzione come risultato dell'efficienza e delle condizioni delle circostanze, attraverso l'analisi del settore dell'edilizia.

Il tema è trattato abbastanza esaurientemente, dal grande allievo Fabrizio della Montagna, al piccolo albergo di Montagna. Gli stabilimenti più conosciuti, quelli italiani come meglio noti, sia rispetto all'estetica, sia riguardo alla speciale tecnica alberghiera, sono così contrapposti alla costruzione e alla pratica.

Il perfetto che lo studio di architettura può trarre da un tale articolo è enorme. Da altri argomenti erano provando interessanti articoli, come sulle costruzioni materiali, sulla forma delle sale sociali, ecc. Anche la qualità sempre come più nella illustrazione della tendenza stessa intendiamo studiare un programma costruttivo e organico.

M. P.

I cambiamenti che il traffico, la cultura, lo sviluppo delle comunicazioni con gli altri paesi, l'improvvisa ricchezza, i bisogni di maggiori comodità hanno portato nel sistema di vita, da circa 30 anni a questa parte e più ancora negli anni del dopo guerra, stimolavano naturalmente l'organismo alberghiero a darsi un particolare sviluppo, accrescendone l'importanza nei riguardi dell'economia cittadina.

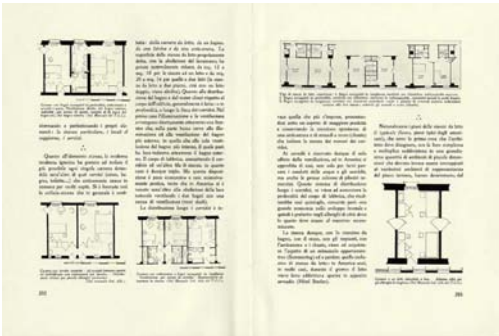
L'albergo di transito specialmente, tende nelle grandi città a sostituire, per l'uomo d'affari, la casa; e la crisi delle abitazioni lavorative certo questa sostituzione. Vi sono ormai delle persone (soprattutto in America) che vivono negli alberghi delle città le loro giornate lavorative per recarsi poi, nei soli giorni di riposo, alle proprie case di campagna, nei sobborghi.

E vi è anche chi ha senz'altro ritum-

ziato alla casa preferendo vivere in un albergo, lasciando a questo le noie che l'amministrazione di una casa potrebbe occo-

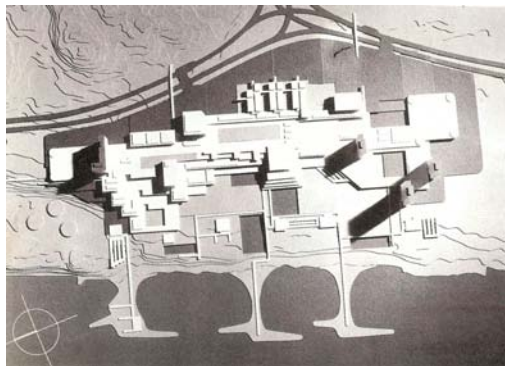
Queste nuove necessità di vita, e specie la passione di viaggiare, la facilità delle comunicazioni, l'abitudine dei lunghi soggiorni estivi ed invernali nelle stazioni climatiche, ed infine la crisi degli alloggi, hanno spinto l'industria alberghiera, non solo all'incremento dei propri organismi, ma anche alla creazione ed alla evoluzione dei grandi edifici destinati ad offrire agli ospiti, oltre alle comodità della casa, anche quei vantaggi che la vita collettiva moderna può dare e che compensano in certo modo la limitazione di libertà che inevitabilmente la vita d'albergo porta seco in confronto alla vita familiare.

In questo senso dunque l'albergo, sia di transito che di stagione, si è evoluto, tra-





Piccinato, L. (1956-59). Piano urbanistico di Ataköy.



Piccinato, L. (1965). Piano della sistemazione costiera di Tel Aviv-Yafo. Progetto del centro polifunzionale della zona Jettee, Settore nord 2 con negozi, ristoranti, terrazze, zone verdi.

## Torino e la Mole

### Architettura, letteratura, cinema e società di un simbolo turistico

Ilaria Fiore, Politecnico Torino  
Federica Stella, Politecnico Torino

#### Abstract

In 1862, Alessandro Antonelli is called to build the headquarters of liturgical and civil rights of the Jewish community in Turin, after that the building obtains an emblematic value within the parochial urban context. When the municipality buys this building starts a physical, ethics and symbolic process of appropriation by the citizens. In fact, anticipating the dynamics that influence the construction of the urban imaginary of European cities in twentieth-century, the modern city identifies itself in the work of Antonelli, as well as Antoni Gaudi in Barcelona or Gustave Eiffel in Paris. Initially synagogue, then National Museum of Italian independence, today the Museum of Cinema: the Piedmontese nature is projected in the Mole, in its dialectic innovation and eclectic destinations. It is actually rather bizarre monument, symbol of Turin much more for his extravagance than for its architectural and historical value, indeed it is not memorial or magnetic place for anyone. This is a really unique case.

*Keywords: symbol, architecture, tourism, Turin, Mole Antonelliana*

#### Sinossi

Quando, nel 1862, Alessandro Antonelli è chiamato a costruire la sede delle attività liturgiche e civili della comunità ebraica torinese, l'edificio assume un tale valore iconico all'interno dell'autarchico contesto cittadino da innescare, a partire dall'acquisto del cantiere da parte del Comune, un vero e proprio processo di appropriazione fisica, etica e simbolica dell'opera da parte della cittadinanza. Non per altro, la città moderna, anticipando le dinamiche che influenzeranno la costruzione dell'immaginario urbano novecentesco delle città-capitali europee, si identifica nell'opera di questo architetto al pari di Barcellona con Antoni Gaudì o Parigi con Gustave Eiffel. Commissionata dalla comunità israelitica torinese quale sede della loro sinagoga - funzione a cui non assurgerà mai -, poi Museo Nazionale dell'indipendenza italiana, oggi Museo del Cinema: il carattere piemontese si proietta nella Mole, nella sua dialettica innovatrice e nelle sue eclettiche destinazioni. Monumento piuttosto bizzarro è il simbolo di Torino per la sua stravaganza piuttosto che per il suo valore storico-architettonico, non essendo memoria o luogo magnetico per nessuno. Un caso davvero unico.

*Parole chiave: icona, architettura, turismo, Torino, Mole Antonelliana*

C'è da chiedersi se Carlo Alberto di Savoia nel 1848, sottoscrivendo l'*Atto di Emancipazione* che decreta il riconoscimento dei diritti civili agli ebrei, avrebbe mai immaginato l'entità delle ricadute dei suoi moderni ideali all'interno del carattere identitario della città di Torino. Chissà se la rinomata insicurezza del Re avrebbe favorito o negato (come effettivamente avviene) l'identificazione della libertà di culto in un'architettura così ardita come la Mole? Non ci è dato saperlo. Difatti le fondamenta del riscatto dell'intera comunità vengono gettate solo nel 1859, a dieci anni dalla morte del sovrano, quando il Cav. Alessandro Malvano (Presidente dell'Università Israelitica torinese) richiede alla Municipalità di provvedere all'edificazione di un tempio israelitico.

14 agosto 1862: Alessandro Antonelli (1798-1888) presenta il primo progetto della fabbrica. È questo il momento in cui si avvia il processo di costruzione dell'edificio simbolo delle dinamiche, delle controversie e dei processi d'integrazione politica e civile del popolo ebraico all'interno del complesso *milieu* della capitale del regno sabauda.

Se l'essenza dello stato unitario si materializza a Torino, è qui che prende forma un capitolo specifico della storia dell'arte e della scienza del costruire nazionale che rappresenta uno degli esiti più significativi nella definizione di un linguaggio proprio per l'Italia unita. La ricerca incessante di Antonelli, oscillante tra sperimentalismo astratto, razionalità costruttiva e reminiscenze neoclassiche, dà luogo a un eclettismo avanguardistico totalmente inedito. In particolare, è il sistema strutturale ad essere unico nel suo genere grazie all'attenta rielaborazione della cultura tecnica, all'eliminazione della tradizionale muratura continua a favore di pilastri isolati (*fulcri*), archi di raccordo e volte. A questo proposito, la bellezza della Mole deriva, in primis, dalla straordinaria attenzione alla resistenza materica e alla rivelazione delle forze che consente la sintesi della ricerca strutturale in un eccezionale sistema a scheletro laterizio, occultato da una pelle di rivestimento classicista ritmata dalla sovrapposizione di una molteplicità di ordini corinzi.

Questa è la Mole: un gesto linguistico e costruttivo audace, derivante da una rispondenza tecnologica autentica e dalla fecondità del clima ingegneristico ottocentesco che a Torino, negli stessi anni, vede gli studi di Menabrea e Castigliano promotori di emblematici mutamenti dei caposaldi costruttivi della Scienza delle costruzioni. D'altra parte nella Mole si rintracciano tutti quei parametri che connaturano la cultura architettonica del Novecento. Nello specifico, il carattere intrinseco del *sistema antonelliano*, pur avendo preso a prestito dalla costruzione metallica alcune peculiari desinenze, appare fondamentalmente orientato ad accogliere gli imminenti suggerimenti della tecnica del cemento armato. Ottimizzazione delle prestazioni statiche della struttura; utilizzo di materiali eterogenei, ciascuno contraddistinto da un preciso ruolo resistente; netta distinzione tra funzioni statiche e funzioni di tamponamento; razionale applicazione della logica costruttiva e riduzione dell'ingombro delle strutture, grazie all'adozione di un reticolo modulare di supporto; massima economia nell'impiego del materiale e sistematizzazione dei procedimenti di utilizzo e di montaggio, in anni in cui l'industria piemontese vanta significativi sviluppi e perfezionamenti nella produzione di laterizi e di leganti idraulici.

“Alla luce di queste considerazioni non è [...] difficile comprendere le ragioni per le quali Antonelli era considerato in quegli anni ingegnere. Nella sua produzione edilizia infatti sono riconoscibili gli atteggiamenti ed i modi di quella razionalità industriale che va proprio allora sempre più precisando il ruolo del proprio tecnico elettivo: l'ingegnere. Eppure la cultura tecnica e scientifica attraverso la quale l'ingegnere veniva preparato appariva sempre più lontana dal ripercorrere, tanto in ambito teorico quanto nei criteri applicativi, quei caratteri di massima razionalizzazione della costruzione in muratura, portata a livelli di grande eccellenza da Antonelli [...]” (Zorgno,1988: 30).

Se l'arditezza della struttura è unica nel suo genere, è nel contempo la miccia di innesco di travagliate dinamiche esecutive. Il cantiere difatti, iniziato nel 1863, subisce un primo arresto a sei anni dall'avvio della costruzione. Nel 1877, dopo una travagliata e contraddittoria epopea relativa la sua stabilità e la mancanza di fondi sufficienti a proseguirne la realizzazione, è poi ceduto all'Amministrazione comunale, la quale, a 9 metri dal suo completamento, ne muta la destinazione, dapprima in “Edificio Municipale Isolato Sant'Onorina”, dunque, con la morte di Vittorio Emanuele II (1878), in sede del Museo Nazionale dell'Indipendenza Italiana (Gabetti, 1962: 185-187). Sulla scorta di questa bizzarra trasformazione - da sinagoga a museo - i lavori riprendono, non senza nuove interruzioni dovute alla costante ansia del suo temerario progettista del primato in altezza. L'obiettivo perseguito per oltre due decenni giunge a compimento con la collocazione di un Genio Alato in rame sulla sommità della guglia il 10 aprile 1889, a poco più di un anno dalla morte del suo artefice.

Per assurdo, il completamento del tempio coincide con l'inizio del suo progressivo decadimento. L'incalzare di incertezze finanziarie, di critiche, di ripetute calamità naturali avverse e di numerosi campanelli d'allarme sulla stabilità dell'opera sono premonitori, sin dalla nascita, di una sorte alquanto sfortunata che ne condiziona indelebilmente il volto e l'essenza. Se già il terremoto del 1887, coincidente con il periodo di costruzione della cuspide, è il primo evento catastrofico che induce alla manomissione del progetto iniziale (la deformazione del tamburo richiede l'applicazione di ulteriori concatenazioni metalliche rispetto a quelle inizialmente previste), a tre anni dalla conclusione del rivestimento esterno (1904), è un violento uragano ad infierire sulla fabbrica. Il rovesciamento del Genio Alato dell'Augusta Stirpe Savoia (reale fautore del primato della mole tra le costruzioni murarie esistenti all'epoca, con i suoi 163,35 metri di altezza) richiede la sostituzione della sommità del pennone con un più sicuro finimento a stella (che innalza ulteriormente l'edificio 167,5 metri). Ma sono gli ingenti lavori di consolidamento degli anni '30 e, specialmente il crollo della cuspide dovuto all'eccezionale bufera del 23 maggio 1953, a decretarne la perdita del primato di costruzione in muratura più temeraria del mondo. Nell'arco di tre decenni, difatti, la struttura muta emblematicamente a causa, dapprima, dell'inserimento di “estrane” strutture in cemento armato, dunque, della sostituzione della guglia con una struttura metallica rivestita in pietra. A tale riguardo, sintomatiche di questa irreversibile alterazione sono le parole espresse da Rigotti in un articolo biografico dell'opera

antonelliana:

“Era bella quella enorme massa di tendini che s’intrecciano ricoperti di sottili tessuti e poggiati su venti esilissimi fulcri. Uomini che l’avevano vista crescere, ingegneri e muratori ne spiavano periodicamente con grande amore ogni piccola screpolatura. Molti segni bianchi di scagliola coperti con vetro davano i segnali di qualche movimento, e tanti tanti erano questi movimenti perché era viva, era vibrante, perché respirava. Tutte le screpolature, gli strapiombi o le deformazioni non destavano grande apprensione: si sapeva bene che non erano mortali, si sapeva bene che altre generazioni, forse molte, avrebbero ancora alzato il naso in su per guardarla ammirate passandole accanto. Ora? Ora è una cosa morta: l’hanno imbalsamata aggiungendovi altri robusti pilastri in cemento armato, impedendole così di morire di morte naturale. Ora è là, incrollabile e ferma al suo posto, solo perché indichi, come un palo di segnalazione, al viandante “là è Torino”. Ma Torino non vanta più per essa la costruzione più arida del mondo in laterizi e pietra, sogno e gloria dell’Antonelli” (Rigotti, 1942: 232-233).

Ingegno o sregolatezza? Scienza o Arte del costruire? Monumento di sé stesso o del suo autore? Qual è effettivamente il fine progettuale? La realizzazione di un tempio per la comunità israelita o per la città? O piuttosto si tratta semplicemente dell’impulso dell’architetto di superare i propri limiti alla conquista di altezza e spazio, ponendo in gara la tecnica costruttiva in laterizio con quella metallica?

Nel complesso contesto di pluralismi culturali entro cui la fabbrica prende forma, l’individuazione di una risposta univoca a questi interrogativi è sicuramente ardua. Qualunque accezione le si dia o qualunque funzione le si attribuisca (tempio israelitico, sinagoga, monumento Antonelli, luogo di culto, museo, contenitore d’arte, vessillo pubblicitario o turistico), la denominazione “Mole” oltre a rispecchiare le sue imponenti dimensioni è il manifesto stesso della sua eterogenea singolarità. Ciò che è indubbio è che il complemento specifico indissolubilmente connesso al nome, “Antonelliana”, è l’assunto da cui partire per una riflessione significativa riguardante il processo di appropriazione, sotteso dall’atto progettuale e costruttivo, tra l’artefice e la sua opera.

Ovviamente, il riferimento alla tour Eiffel nasce spontaneo. Com’è ben noto, a distanza di pochi anni, le medesime dinamiche di assimilazione si riscontrano al di là delle Alpi, quando nel 1889 Gustave Eiffel calcola e struttura l’incensante ricerca ingegneristica ottocentesca nella torre che contraddistingue, coi suoi 324 metri, il profilo parigino. Parallelismo intuitivo con la Mole torinese ma ancor più significativo dal punto di vista tecnico e costruttivo. Sintomatico difatti è il raggiungimento pressoché in contemporanea (la costruzione della tour Eiffel è praticamente coincidente con l’ultimazione del monumento torinese) di due progressi strutturali d’eccezione, informati da intendimenti coincidenti ma da indirizzi tecnici opposti; l’uno figlio della nascente tecnologia industriale, l’altro degli sviluppi tipologici e costruttivi tradizionali.

Nella consapevolezza che i due successi non sono assimilabili per una molteplicità di



fattori, l'analogia tra i due monumenti consente di mettere in luce le diverse dinamiche che determinano l'identificazione di Eiffel e Antonelli con la loro impresa più famosa. Mentre l'opera dell'ingegnere francese si configura come il manifesto celebrativo dei progressi scientifici e, ancor più, industriali dell'epoca, la sinagoga rappresenta per il professore piemontese l'occasione per autocelebrarsi attraverso una sorta di manuale pedagogico degli sviluppi tecnico-applicativi dell'architettura dell'Ottocento. La fama acquisita da entrambi, sicuramente è condizionata, oltre che dal successo dell'opera, dal coevo dibattito accademico e professionale, consumato tra riviste tecnico specializzate, atti ufficiali e memorie, le quali consentono di cogliere aprioristicamente nel nome dell'autore l'essenza del monumento.

Tale aspetto, fornisce il pretesto per sollevare un'ulteriore questione: l'importanza del mezzo stampato quale reale fautore dell'assorbimento del monumento da parte del proprio artefice. Infatti, non può sfuggire l'importanza del ruolo svolto dalle prime riviste ottocentesche sino agli odierni giornali nazionali-popolari nella "monumentalizzazione" dell'opera, nella plasmazione dell'architettura in emblema prima urbano e poi turistico. Tornando al tempio antonelliano, nello specifico, è sufficiente sfogliare le principali riviste e quotidiani pubblicate a partire da fine Ottocento, per avere la conferma di come il nugolo di pubblicazioni promosse sul tema rappresentino la principale macchina utilizzata oltre che per narrare l'esegesi storica, costruttiva e funzionale, per promuoverne l'immagine turistica. Gli articoli che si susseguono sulle riviste *L'Ingegneria Civile e le Arti Industriali*, *Atti e Rassegna Tecnica della Società degli Ingegneri e degli Architetti in Torino*, la newyorkese *The Review of the Engineering Press* (che, nel 1897, titola *The Mole Antonelliana*), *Metron*, *Casabella Continuità*, *Lotus International*, *Costruire in laterizio*, etc., al pari delle testate dei quotidiani locali e nazionali quali *Torino. Rassegna mensile della Città*, *Turin. Storia e Storie della città*, *Novara. Notiziario economico*, *la Gazzetta del Popolo*, *la Domenica del Corriere*, *La Stampa*, *La Repubblica*, etc., sono una testimonianza eccezionale in quest'ottica.

Se tale mezzo rappresenta un patrimonio conoscitivo e pubblicitario straordinario, nel contempo non è unico nel suo genere. Precisamente, dagli anni '30 del Novecento, è magistralmente supportato da un ulteriore strumento scientificamente considerevole: la cinepresa. Difatti, sin dall'esordio televisivo (peraltro il primo impianto italiano di ripresa, trasmissione e ricezione nasce proprio a Torino), la città è narrata, descritta e ritratta nella Mole. Nel ricco e significativo repertorio di cinegiornali e documentari relativi al capoluogo piemontese dell'Istituto LUCE - la più antica istituzione pubblica destinata alla diffusione cinematografica a scopo didattico e informativo del mondo (Montaldo, 2001) -, la fabbrica di Antonelli non manca mai di figurare quale reale protagonista urbana, specie grazie alla sua magnetica capacità di evocare e trasmettere precisi momenti storici, dagli eventi catastrofici alle continue mutazioni urbane susseguitesesi negli anni.

Prima di analizzare l'aspetto prettamente iconico dell'opera è innanzitutto necessario comprendere le dinamiche che l'hanno trasformata in *totem* urbano. A partire da quando la Mole diventa il simbolo di Torino? Quando avviene il passaggio di proprietà tra l'autore e la cittadinanza?

Se già dal 1875, “per le sue [...] apparenze esteriori” il tempio è considerato “monumento pubblico di singolare bellezza, che aggiunge dignità e vaghezza al profilo generale della città veduta a distanza” garantendo “alla medesima un titolo di più per essere visitata da’ forestieri” (Marchesi, 1875:49), è in prima istanza con il passaggio di funzione da tempio religioso a tempio civico dell’indipendenza italiana (1878), dedicato a Vittorio Emanuele II, che si cristallizza la possibilità di trasformare l’opera in un catalizzatore turistico, facendo confluire nella sua aula quadrata la storia nazionale. La conversione funzionale diviene così, a partire da questo momento, l’idea madre che informa il progressivo mutamento culturale della fabbrica. In particolare, è negli anni ‘60 del Novecento che tale strategia economico-sociale trova la sua massima applicazione, quando cioè l’innesco di un programma di plausibile conversione della sede in Museo Nazionale del Cinema induce il Comune di Torino a dare massima importanza al contenuto più che al contenitore. L’offerta culturale garantita dalla musealizzazione del sistema antonelliano agisce in maniera sinergica con le strategie delle politiche turistiche locali: fare della Mole un’icona riconoscibile non solo come prodotto di un sapiente artigiano, ma come sincrona commistione di moderni valori artistici ed intellettuali, in grado di garantire all’edificio una propria identità.

Bisogna attendere quasi mezzo secolo perché questo ambizioso progetto si concretizzi. Inaugurato all’inizio del nuovo millennio, l’allestimento espositivo a spirale racconta la storia del cinema dalle origini ad oggi attraverso oggetti d’arte, spezzoni di pellicole, volumi, costumi, fotografie e manifesti. Accolta la “settimana arte”, espressione artistica strettamente innervata nella vita sociale della città, da questo momento la Mole rappresenta il perno del moderno *loisir* urbano, luogo di dialogo di dinamiche sociali, culturali e artistiche differenti, congiuntura autentica - unica nel suo genere - tra architettura, arte e cinema.

La genesi del passaggio di testimone da Antonelli alla cittadinanza si coglie innanzitutto in questa “pedagogia dell’effimero” (Olmo, 1999:142), nella trasformazione della Mole da luogo incerto e ambiguo a luogo dinamico e attrattivo, nella condivisione dell’edificio col grande pubblico quale strumento d’innesco delle aspirazioni economiche e simboliche di una città il cui marchio è in costante mutazione (capitale ducale, capitale nazionale, capitale dell’industria cinematografica, capitale automobilistica, prima capitale del design mondiale).

Cinque anni di lavori, 130 operai, oltre 4500 metri quadri di superfici restaurate, 60 chilometri di cavi installati, la sostituzione di otto colonne in muratura con altrettanti pilastri in acciaio, una scala elicoidale anch’essa in acciaio sospesa ad un unico cavo centrale, un nuovo ascensore in cristallo che in soli 59 secondi supera un dislivello di 85 metri per condurre il visitatore sotto la lanterna da cui è possibile ammirare la città dall’alto (Toni, 2001: 59). Questo è solo parte del complesso meccanismo, firmato da Gritella e Bortolotti, volto a rendere l’opera dell’architetto novarese agorà della polis, uno

spazio di e per tutti, plasmato per le esigenze contemporanee.

Tale assunto acquista una valenza ancor più significativa se si considera il legame intrinseco tra funzione e contesto in cui l'edificio è inserito. Da luogo-icona della memoria collettiva quale doveva essere, difatti, la reale essenza attrattiva è data dalle caratteristiche fisiche che la contraddistinguono, dall'ubicazione e dalla sua destinazione d'uso. Si tratta di un'architettura che, stretta tra i fabbricati a causa della sua infelice collocazione, si ritrova a dialogare intimamente con la città stessa, senza pretesa d'isolamento. Non ha bisogno di fughe prospettiche o grandi piazze per acquisire valore. L'egemonia della costruzione di Antonelli e il suo rapporto intrinseco con l'*urbs* sono garantiti dalla sua grammatica essenziale e dalla sua eccezionalità rispetto al patrimonio storico-artistico di cui gode il capoluogo piemontese.

Se è evidente che la fabbrica diventa un simbolo nel momento in cui gli abitanti vi si riconoscono, in particolare, ciò che realmente sorprende è la valenza identitaria e rappresentativa acquisita - tanto a livello locale, quanto a livello nazionale - nonostante la pressoché completa estraneità dalle più significative dinamiche che conformano la storia locale, dalla regolare morfologia urbana e dalle tipologie architettoniche coeve. Infatti, nell'ambito della costruzione "per parti" a cui la città è soggetta tra Seicento ed Ottocento - fondata essenzialmente sull'uniformità e continuità del tessuto storico (Comoli, 1983) -, la Mole rappresenta un'eccezione sintomatica senza intaccare il carattere sabauda di città compatta accentuatamente orizzontale.

Tale aspetto è pertanto una dimostrazione di come, nonostante la diffidenza dei torinesi alle novità, qualsiasi innovazione, per radicarsi, deve insinuarsi senza clamore tra la gente, sino a diventare un luogo ordinario, come lo sono la sua maglia ortogonale, una chiesa senza facciata (San Lorenzo) o una facciata senza palazzo (Palazzo Madama), che non suscitano alcun stupore negli abitanti, nonostante la stravaganza che li contraddistingue (Neirotti, 2010: 7).

La Mole è Torino, Torino è la Mole. Nessun torinese o straniero, anche volendo, può ignorarla. La facies così facilmente distinguibile, riproducibile e stilizzabile lavora all'unisono con una funzione caleidoiscopica, multidisciplinare e adattabile alle esigenze e alle strategie di vendita. Non per altro il suo volto bizzarro è oggi utilizzato come principale interfaccia per il prodotto locale nei programmi di promozione commerciale, come sintomatico movente per imbastire il complesso sistema di ricezione turistica. Basti pensare al mercato dei gadget che riconosce nella forma stilizzata della sua architettura motivi e trame attrattive per il pubblico; alle copertine delle guide turistiche, oppure alle odierne campagne pubblicitarie di eventi o marchi che ne hanno mutato l'immagine e il ruolo.

Il monumento antonelliano è ovunque: sui biglietti dei trasporti pubblici locali; sui due centesimi del sistema monetario europeo; inglobato nel logo della Camera di Commercio Industria Artigianato e Agricoltura di Torino; sull'abbonamento Torino Musei; sui

francobolli postali; a corredo dell'allestimento delle vetrine commerciali (rinchiuso in bolle di vetro o riadattato alle più stravaganti funzioni: campanello, portachiavi, apribottiglie, calamita, etc.); a sigillo delle confezioni dei prodotti locali; nella réclame del City Sightseeing Torino; negli slogan e negli spot pubblicitari; o ancora, a quinta scenica delle principali trasmissioni televisive. Non di minore importanza a livello turistico è il ruolo che riveste nella narrativa ambientata nel capoluogo piemontese, divenendone in alcuni casi lo stesso protagonista. Lo si ritrova, per citare giusto alcuni esempi, nelle *Lettere da Torino* di Friedrich Nietzsche (1888); nelle pagine di *Letters from France & Italy* di Arthur Guthrie (1909); in *Cuore di Pietra* (1996), in cui Sebastiano Vassalli nel capitolo *Architetto, il Tempo e gli Dei* rende Antonelli la voce narrante del racconto; in *Il mistero di Torino* di Vittorio Messori e Aldo Cazzullo (2006); in *Una mole di parole: passeggiate nella Torino degli scrittori* di Alba Andreini (2008); nel romanzo spagnolo *El archivo* di Alejandra Domínguez Rey (2010); in *Torino è casa mia* (2005) e *BA-DA-BUM (Ma la Mole no)* (2013) di Giuseppe Culicchia; in *L'ultimo segreto di Nietzsche* di Beppe Iannozzi (2013).

La circolazione dell'icona: è questa la chiave di volta nel processo tanto di appropriazione tra il monumento e la cittadinanza, quanto di catalizzazione turistica, d'identificazione del luogo con le sue architetture. Il senso di appartenenza reciproco tra la città e il proprio *landmark* rende la fabbrica antonelliana un *leitmotiv* esclusivo nell'iconografia collettiva. Nel contempo, è un'architettura che deve essere capita per poterla apprezzare: è necessario avere una disposizione d'animo disincantata, aperta all'osservazione e alla curiosità per comprenderne l'eterogenea essenza che la rende unica. Specie in una realtà così complessa e "diversa" come Torino, la cui percezione soggettiva è da sempre estremamente variabile. Basti pensare, alle contrastanti impressioni espresse dai viaggiatori nell'arco dei secoli, confermate dalla ricchissima bibliografia esistente sul tema. Chi critica il grigiore delle sue case, la regolarità delle strade, la "museria" degli abitanti; chi, al contrario, la descrive quale "prototipo di città moderna", "modello di ordine e di chiarezza" (Gabetti, 1988).

Gli anni passano ma le prassi non mutano. Riferendoci specificatamente alla Mole, al pari di un tempo, i turisti odierni, eredi degli aristocratici e degli artisti colti che nei secoli passati hanno percorso l'Italia del Grand Tour, nutrono nei confronti di questa architettura interessi assolutamente contrapposti. A fruitori consapevoli delle sue effettive valenze si alternano visitatori attratti unicamente dalla sua essenza di *totem* turistico. Sintomatica di questa variegata utenza è la prassi stessa di avvicinamento all'opera. Nella maggior parte dei casi, difatti, il visitatore curioso ed autodidatta, al contrario di quello consapevole, è esclusivamente catturato dal predominio della sua guglia sullo *skyline* della città e il suo principale interesse è immortalare il monumento, a testimonianza della visita sabauda. Impresa apparentemente facile dato che ovunque può scorgere la guglia innalzarsi sui tetti: dalla maglia serrata e regolare del tessuto storico, dall'incrocio degli aulici tracciati principali, dalle grandi piazze urbane; se la sua *silhouette* è costantemente celata, la stella che svetta sulla sommità è un riferimento

localizzativo ineccepibile. Peccato che man mano che ci si avvicini alla meta questa a poco a poco scompaia, soffocata dal tessuto dei palazzi. È pressoché impossibile ammirarla dalla base: la sua imponenza è difatti difficilmente isolabile dal contesto circostante. È necessario attraversarla, penetrarla per poter percepire quel che resta della grandiosità costruttiva passata.

Fiumi d'inchiostro, lunghi dibattiti amministrativi, eterogenee destinazioni d'uso, arditezza costruttiva e bizzarria del progettista sono solo alcuni degli effetti delle molteplici congiunture astrali che nell'arco di centocinquanta'anni (appena compiuti) hanno reso la Mole un'icona unica nel suo genere. Non sorprende, pertanto, se la sua imponenza, fonte di primato in quota nel passato, corrisponde oggigiorno al parametro di riferimento adottato quale limite invalicabile nei processi di trasformazione urbana. Chi l'avrebbe detto che l'edificio considerato da Friedrich Nietzsche il "più geniale [...] mai [...] costruito", potesse influenzare a tal punto la verticalità torinese da vincolare addirittura gli avanguardistici grattacieli di *archistar* come Renzo Piano o Massimiliano Fuksas?

## **Bibliografia**

Antonelli, Alessandro (1874). *Osservazioni all'Ill.mo signor sindaco della città di Torino sulla vertenza del Tempio Israelitico*. Torino, Stamperia Gazzetta del Popolo.

Caselli, Crescentino (1875). *Il Tempio Israelitico in Torino. Architettura del Prof. Cav. Alessandro Antonelli. Dissertazione presentata alla Scuola d'applicazione per gli Ingegneri in Torino per ricevere il diploma di laurea d'Ingegnere civile*. Torino, Paravia.

Marchesi, Giulio (1875). Tempio Israelitico in Torino. In: *L'Ingegneria Civile e le Arti Industriali*, Vol. 1, n. 4, 49-52.

Ferria, Gioachino (1878). Sulla destinazione della Mole Antonelliana a sede di un monumento nazionale a Vittorio Emanuele II. In: *Atti della Società degli Ingegneri e degli Industriali di Torino*, Vol. 12, 52-62.

Antonelli, Alessandro (1881). *Ricordo Storico Nazionale a Vittorio Emanuele II in Torino. Relazione sui lavori*. Torino, Camilla e Bertolero.

Antonelli, Alessandro (1888). *Progetto di finimento dell'edificio municipale ricordo a Vittorio Emanuele II*. Torino, Camilla e Bertolero.

Ferria, Gioachino (1888). La Mole Antonelliana. In: *L'Ingegneria Civile e le Arti Industriali*, Vol. 14, n. 3, 33-38.

Mollino, Carlo (1941). Incanto e volontà di Antonelli. In: *Torino. Rassegna mensile della Città*, Vol. 47, n. 5, 27-39

Rigotti, Annibale (1942). Alessandro Antonelli (1798-1888). In: *Architettura. Rivista del Sindacato Nazionale Fascista Architetti*, fasc. VII, 232-233.

Cavallari-Murat, Augusto (1953). Il dramma della Mole Antonelliana: morte di un simbolo. In: *Atti e Rassegna Tecnica della Società degli Ingegneri e degli Architetti di Torino*, Vol. 7, n. 6, 214-216.

Gregotti, Vittorio; Rossi, Aldo (1957). L'influenza del romanticism europeo nell'architettura di Alessandro Antonelli. In: *Csabella Continuità*, n. 214, 63-81.

Gabetti, Roberto (1962). Problematica Antonelliana. In: *Atti e Rassegna Tecnica della Società degli Ingegneri e degli Architetti di Torino*, Vol. 16, n. 6, 159-194.

Rosso, Franco (1975). *Catalogo critico dell'Archivio Alessandro Antonelli. I disegni per la Mole di Torino*. Torino: Museo Civico di Torino.

Rosso, Franco (1976). *La mole antonelliana. Un secolo di storia del monumento di Torino*. Torino, Museo Civico di Torino.

Rosso, Franco (1977). *Alessandro Antonelli e la Mole di Torino*. Torino, Stampatori.

Comoli Mandracci, Vera (1983). *Torino*. Roma-Bari, Editori Laterza.

Gabetti, Roberto (1988). Torino da scoprire. In: *Torino*, 25-40

Zorgno, Anna Maria (1988). *La materia e il costruito*. Firenze, Alinea.

Pace, Sergio (1999). Mole Antonelliana. In: Comoli, Vera; Olmo, Carlo. *Guide di Architettura. Torino* (160-161). Torino, Umberto Allemandi & C.

Montaldo, Giuliano (2001). *Le stagioni dell'aquila. Storia dell'Istituto LUCE*, [DVD]. Roma, Istituto Luce.

Toni, Michela (2001). Gianfranco Gritella, Antes Bortolotti. Riproporre la Mole. In: *Costruire in laterizio*, Vol. 16, n. 82, 58-65.

Dameri, Annalisa (2008). Il cantiere antonelliano e il cantiere nel Piemonte del XIX secolo. In: Dardanella Giuseppe; Tamborrino Rosa. *Guarini, Juvarra, Antonelli. Segni e simboli per Torino*. Milano, Silvana Editoriale

Neirotti, Vittorio (2010). Editoriale. In: *Atti e Rassegna Tecnica della Società degli Ingegneri e degli Architetti di Torino*, Vol. 64, n. 3, 7.



La Mole sulla città (Federico Rizzo, 2013)



La Mole nella città raccontata (Federico Rizzo, 2013)





Cartolina storica (1961)



Il marchio antonelliano (Federico Rizzo, 2013)



## **From rest as maintenance of workers to the conquest of free time. Tourism in Russia from the Soviets to the free market.**

Filippo Lambertucci, DIAP, Dipartimento di Architettura e Progetto, Università di Roma "Sapienza"

### **Abstract**

Tourism as a use of free time and as an economic resource is a relatively new concept for the countries of the former Ussr. Society is a large production machine that can not stop, at most needs maintenance for its parts subject to wear so vacation from work would still be intended in medicalized terms, moved by the sanitary purpose of putting workers in force. The medicalized approach, concentrated on the individual and organized for the masses, determines peculiar figures for the domestic Soviet tourism. It is not possible to speak of tourist resorts, but rather of places of treatment; thousands of sanatoriums, large buildings or complexes in contact with nature, will therefore be formed on this model: minimum residential cells for guests, that are divided by gender, and grand spaces for collective entertainment facilities; by discouraging families in favor of the individual, the holiday destinations do not reproduce the urban design of the residential city. Children are not allowed because they must experience the first forms of associative life framed in the formations of young pioneers hosted in a network of summer camps designed to immerse the youth in the wild. New marketplace economy and individual independence after the collapse of the Ussr convulsively led the Russians to be among the biggest consumers and investors tourist in Europe, colonizing, often aggressively, entire regions; at home, instead, while many vacation complexes perish, some plants continue to offer their charms, though often disfigured in adapting to presumed Western standards.

*Keywords: Russia, tourism, sanatorium, summer camp, Kurort*

### **Sinossi**

Il turismo come impiego del tempo libero e come risorsa economica è un concetto relativamente recente per i paesi dell'ex-Ussr. La società è una grande macchina produttiva che non può fermarsi; al massimo ha bisogno di manutenzione per le sue parti soggette ad usura, perciò la vacanza è di fatto assimilata ad un periodo di cure mediche utili a recuperare le forze. Il carattere medico concentrato sull'individuo e organizzato per masse, determina figure peculiari del turismo sovietico interno. Non è infatti possibile parlare di insediamenti turistici, quanto piuttosto di luoghi di cura, il modello è quello del grande albergo o dell'ospedale; cellule minime residenziali per ospiti divisi per sesso e grandi spazi per attrezzature di divertimento collettivo. Scoraggiando i nuclei familiari a favore dell'individuo, le destinazioni di vacanza non riproducono il disegno urbano della città residenziale. I bambini non sono ammessi: essi devono sperimentare le prime forme di vita associativa inquadrati nelle formazioni di giovani pionieri. Viene sviluppata una rete di campi estivi pensati per immergere la gioventù nella natura selvaggia. La nuova economia di mercato e l'indipendenza individuale dopo il collasso dell'Unione hanno portato convulsamente i russi ad essere tra i maggiori consumatori e investitori turistici in Europa, colonizzando in forma anche aggressiva, intere regioni. In patria, mentre molti complessi vanno in rovina, alcuni impianti continuano ad offrire le loro attrattive, anche se spesso sfigurati dall'adeguamento a presunti standard occidentali.

*Parole chiave: Russia, turismo, sanatorium, campo estivo, Kurort*

## 1 TEMPO LIBERO?

Parlare di turismo relativamente all'Unione Sovietica richiede prima di tutto una messa a punto della definizione stessa; la convenzionale versione occidentale che generalmente definisce il turismo come scoperta di luoghi nuovi normalmente in condizioni di distacco dal lavoro e dalle abitudini domestiche non trova una perfetta corrispondenza in Unione Sovietica.

Se in occidente indica un'attività di svago e riposo, in USSR il termine "turizm" indica piuttosto una energica cattività di ricreazione fisica ed escursionismo, tanto naturale che urbano. La distinzione non è irrilevante, in quanto riflette un più ampio approccio ideologico al tema del viaggio e del riposo visti nell'ottica dell'utopia socialista che avrà un esito nelle forme organizzative ed insediative molto diverso da quello conosciuto per comune nel mondo occidentale.

Nella definizione di turismo convergono infatti il concetto di viaggio e quello di distrazione - riposo e quindi, per estensione quello di "tempo libero" che metteranno la Russia post-rivoluzionaria e l'Unione Sovietica di fronte alla necessità di una revisione ideologica in grado di disinnescare le insidie antisocialiste annidate nel viaggiare inteso come libertà di movimento e nella ricreazione come ozio.

La costruzione ideologica dello statuto del buon turista proletario ha attraversato fasi alterne di apertura ma è stata da subito oggetto di incessante attività - spesso contraddittoria - di controllo e inquadramento ad opera delle varie organizzazioni, centrali e locali, che se ne sono occupate.

Il dato certo che emerge è comunque che il turismo e il riposo non sono momenti di libertà individuale, ma vanno anch'essi inquadrati in un'incessante attività di testimonianza dell'operosità proletaria; il viaggiare dunque è attività vigorosa e va attuata preferibilmente con mezzi a propulsione muscolare; il riposo, a sua volta, è inteso come attività di recupero e manutenzione psico-fisica.

In quest'ottica generale prenderanno forma gli stabilimenti per la rimessa in forma dei lavoratori che, con poche variazioni, costituiranno il modello ricorrente dell'insediamento turistico sovietico.

## 2 VACANZA COME TERAPIA

Nella Russia imperiale fino alla rivoluzione bolscevica la vacanza in località climatiche prende i connotati comuni a tutta l'Europa contemporanea, sia nei costumi che nelle modalità insediative. Prerogativa di classi agiate, la villeggiatura, soprattutto di tipo balneare, si afferma in diverse località affacciate sul Mar Nero, come Yalta, Sochi o Odessa, oppure sul Mar Baltico, come J?rmala in Lettonia o Sestroretsk, vicino a San Pietroburgo.

Qui si sviluppano insediamenti immersi nel verde e affacciati sul mare sul modello internazionale della città giardino pittoresca; il linguaggio architettonico è quello del

pastiche stilistico romantico con divagazioni folkloristiche, spesso non prive di interesse. Come altrove in Europa tra la fine del XIX secolo e l'inizio del XX la balneazione ha ancora un carattere terapeutico e gli stabilimenti balneari sono in pratica delle case di cura; i villeggianti trascorrono il tempo tra passeggiate, caffè e concerti, ingannando il tempo tra un trattenimento e l'altro godendo oziosamente dell'aria balsamica di quelle località.

Con la rivoluzione scompaiono le figure eleganti e gli intrattenimenti improduttivi, ma resta solida invece l'impostazione medicalizzata del periodo di riposo; la fama di queste località si consolida diventando destinazione delle élites e dei lavoratori meritevoli, e il modello della casa di cura si consolida dando vita ad altri complessi inquadrati nel sistema del kurort, complessi di cura costituiti da Sanatoria.

Paradossalmente sono proprio le località climatiche imperiali baltiche e del Mar Nero a mantenere una dimensione urbana della vacanza paragonabile a quella conosciuta in occidente. Ai nuclei iniziali si affiancano nuovi stabilimenti tra gli anni '20 e '40 con modalità stilistiche proprie della retroguardia celebrativa stalinista e con modalità tipologiche tranquillamente riconducibili a quella dello stabilimento termale, già affermato in Europa, e del resto non sono rare le località che diventano meta del riposo rigeneratore.

Come si è già detto il concetto di turismo prende nel paese dei Soviet un'accezione diversa, che da forma a due grandi categorie: quella del turizm propriamente detto, che fa del viaggio un'attività vigorosa ed edificante, e quella del riposo vero e proprio, che tuttavia prende le forme medicalizzate del risanamento. La precisazione serve a comprendere la natura delle attrezzature ricettive che verranno approntate negli anni, pur con le tutte le oscillazioni tra apertura e controllo e la confusione dovuta al sovrapporsi e combattersi delle diverse organizzazioni preposte alla gestione del fenomeno.

### **3 TURISMO ATTIVISTA**

La filosofia comune sottesa ai due aspetti è quella volta a non lasciare nell'ozio borghese il lavoratore. Questi deve fare della vacanza un momento comunque produttivo, sul piano fisico quanto culturale, anzi; la dimensione culturale fine a stessa è da condannare se non ricondotta ad una dimensione sempre presente dell'attivismo politico.

Così il viaggiatore negli anni '30 è colui che conosce nuove realtà visitando fabbriche e organizzazioni di lavoratori da cui trarre suggerimenti e innovazioni e testimoniando a sua volta il credo del buon proletario nelle provincie lontane.

Allo stesso tempo il viaggio è occasione di esercizio fisico, in quanto è raccomandabile che venga effettuato evitando le mollezze del trasporto motorizzato dando piuttosto la preferenza a mezzi di locomozione muscolare, che tengono in forma e avvicinano maggiormente alle realtà attraversate.

Bisogna dire che il turismo di questo tipo viene subito inquadrato in una dimensione ideologica volta a contenere i viaggi all'interno della federazione al fine di indirizzare verso una maggiore coscienza della realtà socialista; il viaggiatore contribuisce così alla

costruzione dell'immagine della nazione andando alla scoperta delle sue risorse umane, naturali e, soprattutto, politiche.

La visione di un turismo frugale e vigoroso, unita all'organizzazione caotica e inadeguata di fatto esclude lo sviluppo di strutture ricettive non solo adeguate, ma almeno sufficienti ad affrontare la crescente domanda di escursionisti e viaggiatori. Ne risulta in pratica uno scoraggiamento del turismo individuale o non inquadrato in un sistema di controllo, che diventerà con gli anni sempre più rigido.

#### **4 MANUTENZIONE DEL LAVORATORE**

Per quelli non animati dall'intraprendenza del viaggiatore attivista il periodo di vacanza, ma sarebbe meglio dire di sospensione dal lavoro, assume il carattere di ristoro delle forze in vista di una sempre maggiore produttività.

Le località climatiche e balneari più popolari prima della rivoluzione grazie alle sorgenti termali o alla balneologia marina attraggono ulteriori stabilimenti anche grazie al fatto di essere raggiungibili via ferrovia già dagli anni '70 del XIX secolo. Le località però sono all'inizio la meta soprattutto dei privilegiati e dei meritevoli; accanto ai quadri di partito vi trovano infatti posto i campioni della produttività a cui sono offerte le premure dello Stato perché possano mantenere e migliorare la propria efficienza.

Il modello dello stabilimento termale non si riflette solamente nelle forme insediative ma permea l'intera organizzazione e scandisce meticolosamente la giornata con trattamenti e attività ricreative edificanti ai fini politici. L'idea di riposo dunque non è quella della vacanza, cioè della mancanza di attività, della inoperosità che caratterizza il mondo occidentale (almeno quello che se lo può permettere); il momento del riposo è piuttosto un momento molto serio di recupero fisico e miglioramento politico-culturale da attuarsi secondo programmi meticolosi e sotto stretto controllo medico.

L'impostazione medicalizzata del riposo, che si estende fino al controllo individuale dei tempi di esposizione al sole, arriva a fissare a monte i requisiti di accesso agli stabilimenti; infatti sarà solo in possesso di certificato medico che si potrà raggiungere la località climatica prescritta e non certo prescelta liberamente.

Sul piano della logistica le conseguenze sono spesso fallimentari e gli insediamenti turistico-terapeutici non sono sempre in grado di dare adeguata accoglienza al numero crescente di lavoratori; sulla base della visione medicalizzata si consolida dunque la figura tipologica del Sanatorio, grande stabilimento dove sottoporsi a trattamenti idroterapici, prendere pasti collettivamente e intrattenersi in attività ricreative adatte al consolidamento della dimensione collettiva dell'utopia socialista.

La ricettività è l'aspetto più critico, poiché a dispetto del divieto o delle restrizioni opposte alle sistemazioni individuali o private a favore del concentramento degli ospiti nelle strutture collettive, queste non sono sempre in grado di offrire adeguata disponibilità e prestazioni; avviene quindi spesso che le masse vengano accolte in strutture temporanee in legno o in tende con un livello dei servizi elementari che è facile immaginare.

Dal momento che il proletario è parte essenziale della macchina produttiva socialista, il

suo recupero è prezioso e deve essere efficiente, non disturbato neanche da distrazioni familiari; non è perciò previsto che le famiglie trascorrono periodi di vacanza insieme, dal momento che i certificati medici sono emessi su base individuale e che i bambini godono di una organizzazione specifica.

## **5 CAMPI PER PIONIERI**

Anche per i bambini la vacanza ha una dimensione collettiva e un inquadramento politico; a partire dai primi sanatori realizzati prevalentemente per la cura della tubercolosi vengono fondati vari campi estivi dove i bambini, inquadrati nei ranghi dei giovani pionieri, conducono un periodo di sana vita all'aria aperta.

Molti campi estivi nascono come semplici campeggi per poi diventare nel tempo vasti e articolati complessi; non tutti i campi peraltro avranno la stessa qualità e attrattiva; tra i più popolari e richiesti e quindi anche in questo raggiungibili dai più meritevoli vanno ricordati Artek, vicino a Gurzuf in Ucraina, Orlyonok, a Nord di Sochi, Okean a Vladivostok, Molodaya Gvardiya nei pressi di Odessa, Ukraina e ancora Zubryonok vicino Minsk, nell'attuale Bielorussia.

Tra i primi e più celebri il campo Artek cresce nel tempo arrivando ad ospitare fino a 25.000 ragazzi all'anno, distribuiti in un sistema di dieci campi più piccoli composti di vari edifici sparsi nel verde a ridosso del mare.

Lo schema funzionale rimane sostanzialmente imperniato su grandi attrezzature collettive come i teatri, le mense, gli impianti sportivi, alternati a solarium e altre piccole attrezzature sparse per il campo.

Ampliato nel corso di molti anni e oggi tuttora in funzione come molti altri campi tra i più famosi, è composto di architetture di valore alterno; di particolare interesse per esempio erano i padiglioni affacciati sul bordo dell'acqua, connotati da rara freschezza e leggerezza, purtroppo oggi cancellata da pesanti e incuranti ristrutturazioni che hanno eliminato gli aerei solarium multipiano e la felice mensa all'aperto, costituita da una copertura di ombrelli esagonali giustapposti.

Sebbene afflitti spesso da edilizia di routine, i campi non mancano di alcune intuizioni spaziali visionarie; sul piano tipologico la ricettività per giovani è esplorata con risultati che spesso vanno ben oltre i limiti del funzionalismo o della retorica più ingenua e si spingono in alcuni casi verso figurazioni futuribili.

Spesso la dimensione dei campi diventa cospicua fino a porre questioni di forma urbana e paesaggistica; mentre la maggior parte dei campi adottano un principio insediativo additivo di dispersione nel verde degli episodi edilizi, non mancano sporadici tentativi di pianificazione "pesante", ormai in epoca brezhneviana, in cui si cerca di mutuare le modalità ripetitive e uniformi del disegno urbano dei micro-rayon, come si può riscontrare con tristi risultati ad esempio nel caso, incompiuto, del campo di Zhemchuzhina Rossii ad Anapa o la stessa dimensione colossale dei quartieri residenziali, nei progetti per insediamenti di 2-3000 ospiti, come quello per Zheleznovodsk, o quello di N?vodari vicino Costanza in Romania, per 6.000 bambini.

Ancora oggi alcuni dei campi più rinomati continuano ad offrire i loro servizi, sebbene spesso sfigurati da ristrutturazioni improbabili, mentre molti dei campi minori conoscono una triste stagione di abbandono; i servizi, gratuiti e garantiti dalle associazioni sindacali nell'era sovietica, sono oggi, modernamente, a carico delle famiglie.

## **6 TURISMO DI MASSA PER INDIVIDUI**

L'impostazione medico-sanitaria e la volontà di controllo centralizzato generano un sistema di organizzazione del turismo proletario attraversato da una contraddizione di fondo: da una parte infatti, l'assegnazione dei posti nei diversi Sanatori avviene su base strettamente personale, in relazione ad accertate esigenze psico-fisiche individuali, per le quali vengono emesse prescrizioni personalizzate; dall'altra invece la moltitudine crescente degli individui che hanno accesso agli stabilimenti viene organizzata con criteri di massificazione.

Non è previsto per esempio che una famiglia possa godere di un periodo di vacanza insieme, se non a partire dai tardi anni brezhneviani, dal momento che molto difficilmente marito e moglie riusciranno ad ottenere un certificato medico (putevka) per la stessa destinazione e per lo stesso periodo mentre, come si è detto, i figli, da bravi pionieri sono a loro volta indirizzati verso altre destinazioni.

È un sistema che rimane di fatto invariato tra gli anni '20 e '70 e darà vita peculiari forme insediative; bisogna infatti considerare che le strutture ricettive sono divise per sesso e che i bambini non vi sono contemplati; in questo modo, a ricomporsi, invece delle famiglie sono piuttosto le cellule di partito, i gruppi di fabbriche e uffici, che si raccolgono in massa nelle grandi attrezzature collettive di cura e divertimento.

Il lavoratore deve concentrarsi sul riposo e non può essere distratto nemmeno dai suoi affetti o obblighi famigliari; al contrario come individuo avrà modo di prendere parte compiutamente alla dimensione collettiva e quindi ancora una volta politica del sistema socialista, sebbene con qualche conseguenza imprevista; fonti ufficiali riportano infatti una diffusa inclinazione a "collettivizzare" anche la sfera sessuale stando ai numerosi rapporti extra coniugali intrecciati nei kurort, nonostante la pratica del "coprifuoco" fissato alle 23.00.

Le camere sono coerentemente composte di letti singoli, da un minimo di due nel migliore dei casi fino a camerate più ampie, e finiscono perciò per essere organizzate in modelli tipologici che, se non sono quello del grande albergo, si avvicinano molto spesso a quello dell'ospedale vero e proprio.

L'individualità non risiede perciò nella libera scelta della destinazione e della sistemazione, quanto nella letterale riduzione del singolo lavoratore ad unità, incoraggiato a prendere parte ad attività di ricreazione mai fini a sé stesse, ma destinate a rafforzare la coscienza di classe.

I pasti si prendono collettivamente nelle grandi sale ristorante, il ballo è un'attività prossima alla ginnastica, la conversazione non è oziosa, ma inquadrata in programmi di aggiornamento politico e culturale.

I complessi turistici, che sono sempre intesi come complessi di cura, detti kurort,



tendono perciò a monumentalizzare questa dimensione collettiva; le attrezzature turistiche formano generalmente una struttura insediativa propria, parallela e spesso separata dalle cittadine a cui si appoggiano e che infatti, tranne in alcuni casi, non si sviluppano sul piano urbano, essendo scoraggiata non solo la proprietà privata, ma anche la stessa iniziativa individuale in fatto di sistemazione.

Le modalità di questa monumentalizzazione prendono in epoca staliniana, prima e dopo la II guerra mondiale le forme pompose e barocche che negli stessi anni caratterizzano la metropolitana di Mosca o alcune stazioni ferroviarie, rasentando talvolta l'ingenuità o il comico. La sistemazione della spiaggia di Novorossiysk sul Mar Nero celebra con enfasi la balneazione stessa, mentre i sanatori di Sochi, la perla della "Riviera Russa" già in epoca zarista, evocano un idilliaco classicismo, temperato da etimi romantici e da una "sensibilità" paesaggistica oleografica non lontana da molte "riviere" mediterranee, soprattutto in Francia e Italia.

Su Sochi si concentra con particolare intensità lo sforzo di Stalin - che vi si farà costruire una propria residenza - per farne un centro turistico modello indirizzando con precisione le scelte stilistiche; l'architetto Miron I. Merzhanov, che pure fu chiamato a progettare la dacha personale di Stalin, realizza il sanatorio dell'Armata Rossa (1929-34), poi Voroshilov, in uno stile modernista che non troverà purtroppo seguito, nonostante diventi di fatto uno dei Landmark di Sochi, grazie anche alla funicolare integrata che lo collega direttamente alla spiaggia.

## **7 DALLA CURA AL TEMPO LIBERO**

Se in epoca stalinista il linguaggio moderno non riuscirà ad affermarsi, neanche nei luoghi della ricreazione, sotto Krushev prima e Brezhnev più tardi, si affermerà un altro tipo di linguaggio, apparentemente meno celebrativo negli intenti ma ugualmente codificato e fin troppo ripetitivo.

Del resto il numero dei lavoratori che accede ai servizi turistici è in costante crescita e richiede una infrastrutturazione che non riuscirà mai ad essere adeguata alla richiesta; in tarda epoca brezhneviana si andranno attenuando le restrizioni imposte sia al turismo "libero" sia alla possibilità per le famiglie di trascorrere insieme le vacanze.

Sulle riviste e su pubblicazioni specializzate compaiono studi sulle tipologie turistiche con particolari approfondimenti sui criteri aggregativi per la ricettività, ma il modello di riferimento resta di fatto quello del grande stabilimento.

Il modello del sanatorio si consolida in forme per lo più semplificate, che daranno vita a innumerevoli blocchi alberghieri, il più delle volte incuranti dei luoghi in cui andranno ad insediarsi.

Non mancano tuttavia le eccezioni, anche se in alcuni casi l'exploit formale, che vede sempre coinvolti oggetti di notevoli dimensioni, non riesce ad attuarsi con modalità sensibili nei confronti del contesto, come è avvenuto ad esempio con il campo Morskoyi nell'ambito del campo Artek.

Alcuni dei nuovi edifici riescono comunque a divenire delle icone per la località: il ristorante J?ras P?rle realizzato nel 1965 da Iosef Goldenberg sulla spiaggia di Bulduri a

J?rmala, è stato per anni il simbolo della vita notturna per l'intera Unione Sovietica, con la sua terrazza protesa sul mare, tragicamente finito in disgrazia e poi demolito; sempre a J?rmala, l'attuale Baltic Hotel ha rilevato la conduzione del precedente sanatorio caratterizzato da terrazze a prora di nave, certo eroiche ma altrettanto incuranti del delicato ambiente di dune, ville e pinete. Un'altra delle icone è il sanatorio Druzhba a Gafra, realizzato da Igor Vasilevsky (fine '70 - 1985) nei pressi di Yalta, celebre per la futuristica struttura circolare sollevata sulla costa, pensata per offrire una vista panoramica a tutte le stanze e dotato di una piscina coperta panoramica, dotazioni da grande albergo internazionale conformate però simbolicamente nel costante ammonimento al lavoro, evidente dall'alto nella figura di colossali ruote di ingranaggio, e funestata da interni di desolante arretratezza.

In ogni caso le infrastrutture turistiche si adattano con lentezza e difficoltà alle esigenze sempre più pressanti dei lavoratori; se da una parte rimane in uso la consuetudine del sanatorio, dall'altra si fa strada faticosamente una visione sempre meno ideologizzata della vacanza intesa come attivismo; progressivamente si allentano le maglie del controllo lasciando spazio a forme di villeggiatura più vicine a quelle occidentali, ma sempre preferibilmente appoggiate alle grandi strutture dei resort.

La manutenzione del lavoratore si sposta quindi verso la conquista del tempo libero, termine quasi paradossale nel sistema socialista della produzione; ma si avvicinano ormai i tempi della caduta dell'Unione Sovietica e si profileranno bene presto all'orizzonte esigenze di svago e libertà unite a nuove, spesso smodate disponibilità economiche in grado di aprire, letteralmente, nuove frontiere al turismo russo.

## **8 SOCHI. DAL LAVORATORE AL CONSUMATORE**

La parabola della cultura del turismo in Russia è ben rappresentata dalle vicende della piccola città di Sochi, affacciata sul Mar Nero nel punto in cui il Caucaso vi si tuffa; grazie ad un clima praticamente mediterraneo, alle sorgenti termali e alle vicine montagne, Sochi è una località climatica e balneare già molto popolare in epoca zarista e meta di privilegiati villeggianti che affollano stabilimenti e passeggiate perfettamente paragonabili ad altre celebri riviere mediterranee e nordiche.

L'avvento dell'era sovietica, se pure ha obliterato la struttura esistente, non ha cancellato i tratti internazionali della località ma anzi li ha in qualche modo rinforzati; Stalin stesso elegge Sochi a propria residenza estiva e ne promuove uno sviluppo imponente, facendone un caso quasi unico di città balneare in Unione Sovietica.

A differenza dei Campi estivi e dei Kurort disseminati per la nazione in località sempre distinte dai centri urbani, a Sochi viene invece perseguito un programma più urbano: sul nuovo asse del Kurortnyi Prospekt che bordeggia la costa sul fianco montuoso troveranno posto nel tempo una sequenza ininterrotta di parchi, sanatoria, passeggiate e stabilimenti balneari per i quali saranno chiamati architetti importanti come Schushev (Sanatorium Novaia Matsesta 1928-29), Merzhanov (Sanatorium Voroshilov, 1929-34), i fratelli Vesnin (Sanatorium Gorny vozdukh, 1931 poi inglobato nello Zarya) e altri ancora. Nel tempo si succedono le modalità stilistiche, dall'isolato modernismo del Voroshilov

attraverso la grandeur romantica staliniana fino al goffo gigantismo brezhneviano in una successione in realtà ininterrotta fino ad oggi, con l'aggressione della finanza russa e delle grandi catene alberghiere internazionali che già da alcuni anni hanno cominciato a manomettere senza troppe preoccupazioni l'immagine storica di Sochi e dei suoi Sanatori.

Perché in effetti il panorama nel frattempo è cambiato; dopo la caduta dell'Unione Sovietica e il periodo di incertezza che ne è seguito, i Russi hanno cominciato ad accedere a nuove possibilità economiche e ad alimentare una domanda nuova in fatto di turismo; in primo luogo hanno cominciato a viaggiare fuori dai confini della nazione, arrivando a colonizzare interi distretti come ad esempio in Turchia e in Egitto; in secondo luogo hanno cominciato a formulare una domanda per le destinazioni interne più esigente e uniformata a standard di generica internazionalità.

Sotto questa spinta molti investitori nazionali ed internazionali si sono impadroniti di molti sanatori storici sottoponendoli a "ristrutturazioni" violente e incuranti sia degli aspetti architettonici sia di quelli urbano-paesaggistici.

Sochi è particolarmente emblematica delle ambiziose aspettative del nuovo turismo e del nuovo capitalismo russo; la designazione come località olimpica per il 2014 da una parte non fa che confermare una fortunata vocazione turistica, doppiamente versatile sul piano invernale che su quello estivo; dall'altra invece ha impresso massima amplificazione ad una modalità di sviluppo ingorda e aggressiva con cui si manifesta la volontà urgente di immagine a cui aspira la nuova Russia. I grattacieli, gli scandali per corruzione e le ambizioni tanto ingenue quanto devastanti come il progetto di Federation Island (Erik van Egeraat) pensato sul modello delle nuove isole di fronte ad Abu Dhabi, sono uno dei riflessi su Sochi di una generale politica aggressiva di acquisizioni che non risparmia anche all'estero località blasonate in Italia, Francia, Paesi Baltici e che assume proporzioni preoccupanti come in Montenegro, dove sembra che addirittura metà delle proprietà immobiliari siano in mano russa.

## 9 CONCLUSIONI

Quali sono dunque le prospettive per il turismo russo? L'accelerazione impressa dalla disponibilità economica e dalla libertà personale ha fino ad oggi compromesso un'attenta valutazione delle potenzialità interne, soprattutto in relazione al grande patrimonio costituito non solo dalle attrattive naturali ma anche dalla vasta eredità di campi estivi e sanatoria; di questi alcuni hanno conosciuto nuova vita rientrando subito in nuovi circuiti turistici; molti altri sono invece stati lasciati all'incuria e all'abbandono, mettendo in atto la dispersione di una risorsa potenziale di notevole consistenza e di forte peculiarità.

Nel caso di ristrutturazioni e adeguamenti è purtroppo mancata troppo spesso la sensibilità per riconoscere il valore dei manufatti; in molti casi del resto il valore delle architetture non è stato tale da destare particolare attenzione e la struttura tipologica si è naturalmente prestata ad una riconversione di tipo alberghiero, così come, soprattutto in località termali si è confermato un diffuso ed apprezzato turismo in cerca di benessere che ha trovato facile appoggio nei sanatori esistenti.

Che le località turistiche russe siano in grado di alimentare un mercato di interesse nazionale e internazionale fuori discussione e lo dimostrano sia il fatto che le destinazioni russe siano entrate tra le prime dieci al mondo, sia i numerosi accordi stretti dal governo con grandi bacini di domanda asiatici come la Cina e la Corea.

Resta da capire come la Russia vorrà affrontare temi per essa nuovi, come la sostenibilità ecologica, la protezione dell'ambiente ed il rapporto con una storia che periodicamente sembra si preferisca cancellare.

## **Bibliografia**

Koenker, Diane P. (2013). *Club Red. Vacation travel and the Soviet dream*. Ithaca, Cornell University Press.

Gorsuch, Anne E. (2011). *All this is your world: Soviet Tourism at Home and Abroad*. Oxford, Oxford University Press.

Gorsuch, Anne E., Koenker, Diane P. (2006). *Turizm. The russian and east european tourist under capitalism and socialism*. Ithaca, Cornell University Press.

Tkhor E. A. (1984). *Detskiye kurortno-ozdorovitel'nyye uchrezhdeniya i komplekсы*. Moskva, Stroyizdat.

Conterio, Johanna (2012). "A Health Resort of 'World Significance': The Creation of the Soviet Health Resort in Sochi, 1933-1936," dissertation chapter presented at the Harvard Russian and East European History Workshop, Harvard University.

Koenker, Diane P. (2006). The Proletarian Tourist in the 1930s: Between Mass excursion and mass escape. In: *Turizm. The russian and east european tourist under capitalism and socialism*. Ithaca, Cornell University Press.

Gorsuch, Anne E. (2009). "There's no place like home": Soviet Tourism in late Stalinism. In: *Slavic Review*, Vol. 62, Issue 4, 760-785.

Noak, Christian. (2006). "Coping with the Tourist: Planned and 'Wild' Mass Tourism on the Soviet Black Sea Coast. In: *Turizm. The russian and east european tourist under capitalism and socialism*. Ithaca, Cornell University Press.

Purs, Aldis. (2006). "One breath for every two strides": The State's Attempt to Construct Tourism and Identity in the Interwar Latvia. In: *Turizm. The russian and east european tourist under capitalism and socialism*. Ithaca, Cornell University Press

Yeoman, Rory (2010). "From Comrades to Consumers: Holidays, Leisure Time and Ideology in Communist Yugoslavia". In: *Yugoslavia's Sunny Side: A History of Tourism in Socialism (1950s-1980s)*, edited by Hannes Grandits and Karin Taylor, 69-105, Budapest, Central European University Press.

Nickell, William (2010). The Soviet House of Rest. Sochi and the World of the Soviet Sanatorium. <http://humweb.ucsc.edu/bnickell/Sochi/index.html>

Hornstra, Rob, van Bruggen, Arnold (2007) The Sochi Project. <http://www.thesochiproject.org/en/chapters/the-summer-capital/>



Fig. 1: Sinistra: Spiaggia dei lavoratori a Novorossiysk, Krasnodar, Russia. Destra: Esercizi al Sanatorio Voshkod, Teodosia, Ucraina



Fig. 2: Sinistra: Casa di riposo Druzhba, I. Vasilevsky 1985, Yalta, Ucraina. Destra: Sanatorio Rigas Jurmala, ora Baltic Hotel, V. Valgums et alii 1981, Jurmala, Lettonia



Fig. 3: Campo estivo per Giovani Pionieri "Artek", Gurzuf, Ucraina. Attrezzature del campo "Morskoyi"



Fig. 4: Sochi. Sinistra: Sanatorio Voroshilov, Miron I. Merzhanov, 1934. Destra: Sanatorio Metallurg 1950 ca., oggi.

# **Potenza del glamour e trasformazione del territorio. Il boom turistico a Ischia negli anni Cinquanta e la figura di Angelo Rizzoli**

Andrea Maglio, UNiversità degli Studi di Napoli Federico II

## **Abstract**

Thanks to Rizzoli, through the media campaign and promotion of his magazines and movies, the island comes out from anonymity forever to become one of the best known seaside holiday resorts. At the same time in Ischia take place conferences about tourism and thermalism besides other fairs and exhibitions. This boom requires also a transformation of landscape: Angelo Rizzoli is once again the one to open this way building the first and only Hospital of the island, as well as the Grand Hotel Regina Isabella, a cinema house and thermal structures. His investment was concentrated in the little town of Lacco Ameno, but soon, even thanks to the growth of touristic flow, the rest of the island knew this rapid change. In the present paper it is meant to focus the attention on media action with whom modern tourism in Ischia was born and also on the effects regarding the transformation of landscape and territory. Rizzoli invests in a semi-rural village without any reception structure, as he says, "because of his wild character": yet he begins an irreversible transformation process, which will bring exactly to the loss of that "wild character".

*Keywords: history of tourism, urban history, thermal architecture, Ischia, Angelo Rizzoli*

## **Sinossi**

Grazie a Rizzoli, attraverso il battage pubblicitario delle riviste, i film da lui prodotti e alle immagini dei grandi divi che arrivano, Ischia esce per sempre dall'anonimato per entrare nel circuito del turismo estivo a carattere prevalentemente balneare e termale. Questo boom comporta anche una modifica del paesaggio e del territorio ed è sempre Angelo Rizzoli ad aprire la strada con la costruzione dell'unico ospedale dell'isola, del Grand Hotel Regina Isabella, di un cinema e di strutture termali. Gli investimenti di Rizzoli erano tutti concentrati nella cittadina di Lacco Ameno, ma ben presto, anche grazie all'aumento del flusso turistico, anche il resto dell'isola, specialmente il tratto di costa tra Porto e Forio, sperimentò questa trasformazione. In questo paper si vuole porre l'accento soprattutto sulla capacità di azione mediatica con cui nasce il turismo moderno di Ischia e quindi sulle ricadute riguardanti le trasformazioni del suo territorio. Il motivo per cui Rizzoli investe in un borgo semirurale senza alcuna attrezzatura è proprio "per la sua natura selvaggia": eppure egli avvia un processo di trasformazione del paesaggio irreversibile che condurrà proprio alla perdita di quel carattere "selvaggio".

*Parole chiave: storia del turismo, storia urbana, architettura termale, Ischia, Angelo Rizzoli*

## 1 ISCHIA PRIMA DI RIZZOLI

Nell'estate del 1951 Angelo Rizzoli, editore e produttore cinematografico di fama internazionale, "sbarca" ad Ischia, trovando un luogo dotato di enormi potenzialità turistiche non ancora sfruttate. L'isola vive in uno stato di prevalente povertà e le risorse termali, paesaggistiche e culturali non corrispondono ad un'adeguata presenza di strutture ricettive. Rispetto alla vicina Capri, nei primi anni del dopoguerra Ischia vive ancora una situazione di isolamento ed è lontana dalla vivacità e dalla mondanità che in pochi anni hanno reso Capri una meta privilegiata dello *star-system*. Nella storica rivalità tra le due isole, tuttavia non è sempre stata Capri a prevalere nelle scelte dei viaggiatori più noti ed illustri: nel secolo precedente, infatti, Ischia era stata la meta preferita da reali, artisti, scrittori e scienziati, quando Capri ancora era definita da Goethe un'"isola pietrosa senza attrattiva". Sin dal XVIII secolo diversi personaggi di rango erano stati attirati dalla presenza delle acque termali di Ischia, potendone sperimentare i benefici effetti e contemporaneamente scoprire anche le bellezze paesaggistiche e l'atmosfera "arcadica"[i].

I primi luoghi che avevano ospitato questi turisti *ante litteram* erano stati Lacco Ameno, con la celebre casa della Pannella del canonico Tommaso De Siano, e Casamicciola, che nel corso dell'Ottocento diviene una delle località termali più celebrate d'Europa. Per molti decenni la vera perla del golfo di Napoli è quindi Ischia, collegata alla terraferma da più compagnie di battelli e capace di ospitare un congruo numero di visitatori in strutture adeguate alle esigenze raffinate della clientela internazionale dell'epoca. La battuta d'arresto di questo notevole sviluppo è costituita dai terremoti del 1881 e del 1883, che colpiscono proprio l'area di Casamicciola e la cui eco raggiunge ogni angolo d'Europa. Sebbene il flusso turistico riprenda lentamente nei decenni successivi, la cittadina non tornerà più ad essere un ritrovo dell'alta società e non riuscirà a recuperare quel ruolo privilegiato. Tale situazione si protrae fino agli anni del secondo dopoguerra, quando il turismo non è ancora divenuto una voce sostanziale nell'economia dell'isola e le risorse termali non hanno ancora realmente creato un'economia diffusa legata al loro sfruttamento.

All'inizio degli anni Cinquanta la popolazione di Lacco Ameno è dedita principalmente all'agricoltura e alla pesca, oltre ad alcune attività artigianali, e le condizioni di vita risultano di gran lunga inferiori a quelle delle aree sviluppate del Paese. Già nel decennio precedente molti voci avevano invocato azioni pubbliche concrete per la valorizzazione delle risorse ischitane[ii], ma sarà il capitale privato di Angelo Rizzoli (1889-70) a compiere questo primo passo fondamentale. Alla base vi sono senz'altro alcune circostanze favorevoli: condizioni necessarie allo sviluppo turistico dell'isola sono infatti la posa del cavo elettrico, avvenuta tra il 1952 e il 1958, e la condotta sottomarina per l'approvvigionamento idrico, realizzata nel 1958. Sono anche gli anni del *boom* economico italiano, decisivo per l'aumento dei flussi verso l'isola, e anche degli



interventi della Cassa per il Mezzogiorno, diretti alle zone con maggiore potenziale di sviluppo[iii], sebbene Rizzoli abbia sempre rivendicato di non aver beneficiato di finanziamenti pubblici.

## **2 PIERO MALCOVATI E L'ARRIVO DI RIZZOLI**

L'arrivo di Rizzoli a Ischia si deve al ginecologo pavese Piero Malcovati (1902-1963), che studiava gli effetti delle cure termali in ginecologia e a Napoli, durante la guerra, aveva ritrovato due scritti d'origine medievale sul tema. Il 26 maggio 1948 a Casamicciola si tiene la giornata conclusiva del XXVII congresso dell'Associazione Medica Italiana di Idrologia, Climatologia e Talassografia, voluto dal sindaco Vincenzo Mennella, protagonista delle vicende di Lacco Ameno per decenni, e dallo stesso Malcovati[iv]. Nel 1950, dopo aver convinto diversi colleghi milanesi, Malcovati fonda con loro la società Pithecusa, dal nome greco dell'isola, per ristrutturare e rilanciare le antiche terme di Santa Restituta e della Regina Isabella, chiamate così alla metà del XIX secolo in onore di Maria Isabella di Spagna. In seguito al ritiro degli altri soci, trovatosi nell'impossibilità di condurre da solo l'operazione, Malcovati si rivolge a Rizzoli, di cui ha in cura la moglie Anna e altri familiari, chiedendogli di entrare nella società con una quota di 100 milioni di lire[v].

In breve tempo l'industriale milanese sviluppa una passione per l'isola e decide di allargare l'ambito dei propri investimenti ad una serie di altre iniziative con la società Incremento Isola d'Ischia, poi fusa con la Pithecusa nella nuova Ischia Terme S.p.A[vi]. In pochi anni egli sosterrà la ricostruzione le Terme Regina Isabella (1950-54) e poi dell'omonimo albergo (1951-55), la sistemazione della piazza del Municipio (1951), la costruzione dell'albergo La Reginella e del cinema-teatro omonimo (1953-57), del Royal Sporting Hôtel (1957) e infine degli alberghi Villa Svizzera e Il Fungo, tutti interventi a Lacco Ameno, mentre a Casamicciola ristruttura le Terme e l'Hôtel Manzi (1952); tuttavia, ben più vasti sono i suoi piani se altri progetti rimangono sulla carta, come la riqualificazione del quartiere Genala a Lacco, la funivia per collegare Lacco e l'Epomeo, un complesso termale e alberghiero sulla spiaggia dei Maronti, un hôtel nell'area di Carta Romana, un aeroporto e un campo da golf a Forio e un casinò nella neomedievale Villa Mezzatorre, ancora a Lacco, nonché strutture ricreative per la popolazione locale.

## **3 IL CONTRIBUTO DI IGNAZIO GARDELLA**

Nei primi anni di questa intensa fase progettuale è coinvolto l'architetto milanese Ignazio Gardella, una delle figure più rilevanti del razionalismo italiano, di cui all'epoca è in costruzione il Padiglione di Arte Contemporanea a Milano. Gardella è contattato inizialmente, già nel 1950, da Malcovati, prima dell'ingresso di Rizzoli nell'impresa, per fornire il progetto relativo alle Terme Regina Isabella e all'albergo da erigersi accanto. La fonte termale era stata sfruttata già dai romani, ma solo a partire dal 1898 Nicola Cianelli aveva costruito un edificio neoclassico che dopo mezzo secolo mostrava tutti i suoi

limiti[vii]. La redazione del progetto di Gardella per il nuovo edificio è già ad uno stato avanzato quando Rizzoli entra a far parte della società per poi divenire l'unico committente ed ampliare notevolmente la scala ed il numero degli interventi: a Gardella sono infatti richieste anche la progettazione della piazza di Lacco e la trasformazione di Villa Arbusto - residenza di Rizzoli - in albergo, nonché la redazione del piano regolatore della cittadina contestualmente alla ricostruzione del quartiere Genala. L'unica opera effettivamente realizzata da Gardella sarà però costituita dalle sole Terme Regina Isabella, in gran parte costruite probabilmente già nel 1952, mentre gli altri progetti saranno affidati a professionisti diversi e non tutti portati a compimento[viii]. Infatti, nel 1954 il rapporto tra Gardella e Rizzoli si interrompe bruscamente.

Eppure, nel suo complesso, il lavoro compiuto per Ischia dall'architetto milanese, talvolta preso quale riferimento anche dai progettisti che lo sostituiranno, oltre a testimoniare la grande attenzione del committente, esprime un'idea molto precisa per lo sviluppo turistico del luogo. I progetti per la piazza e per l'albergo, iniziati già nel 1951, sono concepiti in stretto rapporto con la struttura termale in costruzione, in modo da definire un insieme omogeneo, con specifica attenzione alla composizione dei volumi in rapporto al paesaggio[ix]. La stessa attenzione è dedicata all'albergo da realizzare nel giardino di Villa Arbusto, situata a monte del sito delle Terme, già residenza del duca Acquaviva d'Atri sin dalla fine del Settecento e dove avevano alloggiato tanti ospiti illustri, come nel 1817 Caroline von Humboldt e nel 1867 Michele Bakunin[x]. Come è stato osservato, la piazza e l'albergo di Villa Arbusto sarebbero stati in profonda correlazione, con gli edifici pubblici in basso e la struttura ricettiva su una sorta di "acropoli", in "un immaginario percorso di penetrazione che gradualmente conducesse dal mare sino alle prime selvatiche alture dell'Epomeo" (Frediani 1991: 74-75).

Tra il 1952 e il 1953 Gardella redige infine un piano regolatore per Lacco Ameno, legato alla ricostruzione del quartiere Genala, un complesso di case "baraccate" a schema ortogonale, realizzate dopo il disastroso terremoto di Casamicciola del 1883 in legno e zinco, con l'aggiunta successiva di elementi in pietra[xi]. L'architetto immagina di modificare l'assetto dell'intero centro abitato attraverso lo spostamento degli abitanti in una zona di espansione, tracciando una nuova strada e ricostruendo le abitazioni, dotandole di servizi moderni[xii]: si viene in tal modo a delineare un piano con una separazione delle zone per aree funzionali omogenee, con chiare ascendenze lecorbusiane e con un'attenzione ai materiali locali e a forme mediterranee, quindi in linea con le tendenze più attuali dell'architettura italiana dell'epoca. Pur non rinunciando mai all'adozione di tecniche moderne, Gardella intende infatti accostarsi in maniera dialogante con il luogo, come era avvenuto già per l'edificio delle Terme, che conserva il colonnato ionico d'epoca neoclassica e viene intonato di rosa nella parte nuova, accostandosi ai colori dell'architettura tradizionale.

La mancata realizzazione, tanto del piano quanto del solo quartiere Genala, è dovuta anche alla diffidenza degli stessi abitanti delle case "baraccate", insoddisfatti della

separazione tra il centro abitato e l'area alberghiera e probabilmente timorosi di essere sacrificati in nome dello sviluppo turistico[xiii]. L'hôtel di lusso Regina Isabella è invece completato nel 1956 direttamente sulla spiaggia, non da Gardella ma da altri, tra cui l'architetto Elena Balsari Berrone e l'ingegnere Beniamino Santi[xiv], e diviene grazie a Rizzoli il ritrovo della mondanità internazionale, ospitando personaggi come Reza Pahlevi, i duchi di Windsor, Maria Callas, Clarke Gable, Ava Gardner, Elizabeth Taylor e tanti altri. Rizzoli finanzia poi anche la costruzione di un altro hôtel, La Reginella, cui segue la costruzione della sala cinematografica omonima, poi cinema Europeo, dove nel 1957, alla presenza di Charlie Chaplin, viene proiettato in prima mondiale *A King in New York*, portando il piccolo borgo isolano all'attenzione della stampa internazionale. Alcune pellicole sono girate sull'isola, come *Il corsaro dell'isola verde* (1954), con Burt Lancaster, e *Vacanze a Ischia* (1957), con Vittorio de Sica e Peppino De Filippo, prodotto da Rizzoli, con diverse riprese effettuate a Lacco e capace di fungere da efficace veicolo pubblicitario. Intanto, nel 1957, è inaugurato il Royal Sporting, lussuosa *dépendance* del Regina Isabella, con Gina Lollobrigida quale madrina.

Dopo la rottura con Gardella, anche altri interventi previsti inizialmente sono realizzati grazie alla volontà di Rizzoli: la piazza del Municipio di Lacco Ameno è ristrutturata attraverso la piantumazione di pini marittimi, che Rizzoli decide di sostituire a sue spese con pini dall'ombrello già formato, e una fontana dello scultore Coccia, in memoria dei caduti, inaugurata il 4 novembre 1955, occasione in cui l'imprenditore riceve dal sindaco la cittadinanza onoraria[xv]. Nel 1961 è portata a termine la costruzione del primo, e finora unico, ospedale dell'isola, sorto su un terreno acquistato dalla Curia, donato da Rizzoli agli Ospedali Riuniti di Napoli[xvi]. Si tratta di un'opera essenziale per il miglioramento delle condizioni di vita della popolazione, ma anche uno strumento pubblicitario straordinario perfettamente complementare agli investimenti nel settore turistico e forse anche capace di abbattere le ultime barriere che gli amministratori locali avrebbero potuto porre ai suoi progetti. Qui sarà ospitato anche il Centro Studi Lacco Ameno Terme, fondato da Rizzoli e poi dedicato alla figura di Malcovati. Questo atteggiamento da illuminato benefattore riporta alla decisione, all'inizio degli anni Cinquanta, di stabilire il proprio domicilio fiscale al comune di Lacco Ameno, i cui introiti erano passati così, improvvisamente, da due a venti milioni di lire[xvii], un atto di generosità che era stato anche, implicitamente, uno strumento di pressione politica.

#### **4 IL CONFRONTO CON ALTRE AZIONI IMPRENDITORIALI**

La presenza di Rizzoli sull'isola funge da stimolo per altri imprenditori, desiderosi di sfruttare le potenzialità inesprese di Ischia: è il caso, ad esempio, dell'industriale tessile Gaetano Marzotto, con cui subito l'editore entra in competizione, che partecipa alla costruzione dell'Hôtel Jolly al Porto, il primo albergo dell'isola con struttura termale annessa. Marzotto acquista anche dei terreni a Lacco, con il palese intento di ostacolare Rizzoli, ma quest'ultimo li riacquisirà in breve tempo e una *pax* non scritta stabilirà che i due industriali settentrionali debbano spartirsi le zone d'influenza, Ischia Porto da un lato

e Lacco Ameno dall'altro. Esiste tuttavia una differenza sostanziale nel contributo apportato allo sviluppo turistico locale, poiché il conte veneto si accontenta di includere anche l'isola nella rete di alberghi Jolly, mentre Rizzoli porta avanti obiettivi ben più ambiziosi e con maggiori ricadute sul territorio[xviii]. Le imprese di Rizzoli ottengono successo anche grazie all'appoggio costante del sindaco Mennella, capace di mediare tra le esigenze dello sviluppo turistico-economico e quelle degli abitanti, ma convinto dell'utilità del progetto rizzoliano. A valorizzare Lacco Ameno, e di conseguenza l'intera isola, aveva provato durante il fascismo anche il senatore Leopoldo Parodi Delfino fondando la VIRIL[xix], ma senza successo, specialmente per l'opposizione degli abitanti. Di quell'esperienza resta oggi la villa di Casamicciola, già villa Zavota, parte della memoria gloriosa del centro termale ottocentesco. In ogni caso, lo slancio imprenditoriale - non del solo Rizzoli - ottiene effetti concreti se, dal 1949 al 1956, in soli sette anni, i posti letto aumentano da 560 a 2276 e gli alberghi da 26 a 54, mentre nel 1962 viene registrato il record di un milione di presenze.

## 5 CONCLUSIONI

Il fallimento dei piani del senatore illumina per contrasto l'impresa di Rizzoli, in grado di ottenere un successo le cui ragioni sono molteplici. Si è detto delle favorevoli condizioni dell'economia italiana e della capacità di mediazione del sindaco Mennella, elementi certo in grado di favorire l'impresa di Rizzoli, che però non bastano da soli a spiegarne gli esiti positivi: la "potenza di fuoco" della macchina mediatica a disposizione dell'imprenditore costituisce un tassello essenziale della vicenda, poiché le pellicole, i libri, le pubblicità e le riviste, come il diffusissimo settimanale «Oggi», hanno potuto veicolare l'immagine di Ischia in maniera rapida e capillare, ciò che a Marzotto non è stato possibile. Funzionale a questa campagna mediatica è la presenza dei divi italiani e stranieri capaci, con il carico di *glamour* che portano, di fornire la migliore pubblicità possibile agli alberghi, alle strutture termali e all'isola tutta. Forse il merito maggiore di Rizzoli è da ravvisare nell'aver compreso l'importanza cruciale, nella civiltà contemporanea, dell'impalpabile suggestione esercitata dal mondo dello *show-business*, capace di supportare il successo di un'impresa commerciale così articolata.

Guardando infatti alla vastità dei piani per l'intera isola, si potrebbe concludere che, nonostante la giustificata soddisfazione dell'imprenditore per quanto realizzato, non gli siano stati risparmiati fallimenti e delusioni e che, sul piano della trasformazione del territorio, abbia inciso in definitiva sul solo abitato di Lacco Ameno. Tra l'altro, guardando anche alla realizzazione dei parchi termali dei decenni successivi, la sua idea di sviluppo turistico appare legata a tipologie e modelli più "tradizionali", fondati su un consumo di territorio che non può certo essere esteso a vasta scala e favoriti dalla mancanza di reali forze di opposizione; l'epoca in cui Rizzoli opera è precedente la stagione della speculazione edilizia selvaggia, e quindi delle leggi di tutela delle coste e delle battaglie ambientaliste, che avrebbero forse pregiudicato i progetti dell'editore; non va dimenticato come l'unico strumento precedentemente redatto in tal senso, nel 1943,

fosse il Piano Paesistico di Alberto Calza Bini, mai realmente entrato in vigore ma teso a incentivare lo sviluppo turistico preservando l'integrità delle coste e delle risorse paesaggistiche[xx]. Con Rizzoli il capitale privato modifica l'assetto territoriale della cittadina ischitana in assenza di vincoli e di strumenti di pianificazione. Eppure l'impegno dell'imprenditore per Ischia appare sincero, animato da un'enorme fiducia nelle potenzialità del territorio e negli strumenti a propria disposizione. In tal modo nel corso di un decennio Lacco Ameno diviene qualcosa di più di una semplice *ville d'eau*, saldando il proprio destino alla nascita del concetto di villeggiatura per le masse, pur entrando nell'immaginario collettivo grazie alla presenza di *testimonials* d'eccezione. Non è quindi eccessivo concludere che la "potenza" del *glamour* abbia incentivato un *boom* turistico, altrimenti più lento e graduale, supportato da una trasformazione del territorio rapida e funzionale alle ragioni imprenditoriali, con cui un villaggio di pescatori e contadini diviene in breve tempo una località turistica alla moda.

[i] Buchner, P. (1968).

[ii] Nel 1943 nascono il settimanale «Ischia Nuova» e poi il mensile «Agire», strumenti creati proprio per promuovere il lancio turistico dell'isola; nel 1944 è fondato Il "Centro Studi sull'isola d'Ischia", animato dalle personalità di Paul Buchner e Onofrio Buonocore: cfr. Delizia, I., Delizia, F. (2006): 53.

[iii] I finanziamenti della Cassa hanno ad esempio permesso proprio la realizzazione dell'acquedotto dalla terraferma.

[iv] Castagna, R. (1990): 7; Balestriere, G. (2005): 15.

[v] Sembra che Rizzoli, temendo di ricevere cattive notizie circa la salute della moglie, avesse franteso la richiesta di Malcovati di vederlo con tale urgenza, tanto che, risollevato, abbia poi accettato di buon grado di partecipare all'impresa: Mennella, V. (1998): 37.

[vi] Morgera, D. (2002): 14.

[vii] Frediani, G. (1991): 17.

[viii] Per la realizzazione delle terme Rizzoli impegna anche tecnici diversi da Gardella, quali l'ingegnere Barbato e l'architetto Tufaroli: Morgera, D. (2002): 16.

[ix] Frediani, G. (1991): 63 e segg.

[x] Buchner, P. (2002): 149-150 e D'Ambra, N. (2002): 76-79. Per una sintetica storia della villa, cfr. anche Delizia, I. (1987): 226-228. Oltre al Museo Archeologico Pithecusae, dal 2000 la villa ospita il Museo Rizzoli.

[xi] Polverino, F. (1998): 166 e segg..

[xii] Frediani, G. (1991): 77-91.

[xiii] Balestriere, G. (2005): 52-54.

[xiv] Frediani G. (1991): 1; Balestriere, G. (2005): 57 e nota 14.

[xv] Regine, M. (1955), cit. da «La Rassegna d'Ischia» 6/2001: 8.

[xvi] L'inaugurazione avviene il 21 ottobre 1962 alla presenza del Presidente del Consiglio Amintore Fanfani.

[xvii] In seguito a un contenzioso con il Comune di Milano e ad accertamenti fiscali, volti a verificare l'effettivo luogo di residenza, Rizzoli sposterà nuovamente a Milano il proprio domicilio fiscale: Balestriere, G. (2005): 43-44.

[xviii] Mennella, V. (1999): 41.

[xix] È l'acronimo della Società Valorizzazione Idroterapia Radioattività Ischia-Lacco: Canosa, R. (1999): 175.

[xx] Maglio, A. (2012).

## **Bibliografia**

Balestriere, Giorgio (2005). *Angelo Rizzoli. Zio d'America d'Ischia*. Ischia: Imagaenaria.

Buchner, P. (1968). *Gast auf Ischia. Aus Briefen und Memoiren vergangener Jahrhunderte*. München: Prestel [traduzione italiana 2002. *Ospite a Ischia. Lettere e memorie dei secoli passati*. Ischia: Imagaenaria].

Canosa, R. (1999). *Storia dell'epurazione in Italia: le sanzioni contro il fascismo 1943-1948*. Milano: Baldini & Castoldi.

Castagna R. (Ed.) (1990). *Lacco Ameno e l'isola d'Ischia. Gli anni '50 e '60. Angelo Rizzoli e lo sviluppo turistico*. «La Rassegna d'Ischia», supplemento al n. 7.

D'Ambra, N. (2002). Villa Arbusto a Lacco Ameno, in D. Morgera (2002), *Il Commenda. Angelo Rizzoli, l'uomo che "inventò" un'isola* (pp. 71-79). Napoli: La Città del Sole.

Delizia, I., Delizia, F. (2006). *Ischia e la modernità*. Napoli: Massa Editore.

- Delizia, I. (1987). *Ischia. L'identità negata*. Napoli: ESI.
- Douglas, N. (1931). *Summer Islands. Ischia and Ponza*. London: Desmond Harmsworth [traduzione italiana 2004, *Isole d'estate*. Ischia: Imagaenaria].
- Frediani, G. (1991). *Ignazio Gardella e Ischia*. Roma: Officina Edizioni.
- Guidarini, S. (2002). *Ignazio Gardella nell'architettura italiana. Opere 1929-1999*. Milano: Skira.
- Maglio, A. (2012). Ischia tra turismo d'élite e di massa: il piano di Calza Bini del 1943. In V. Orioli (Ed.), *Milano Marittima 100. Paesaggi e architetture per il turismo balneare* (pp. 105-108). Milano-Torino: Bruno Mondadori.
- Mennella, V. (1998). *Lacco Ameno. Gli anni '40-'80 nel contesto politico-amministrativo dell'isola d'Ischia*. «La rassegna d'Ischia», supplemento al n.5.
- Morgera, D. (2002). *Il Commenda. Angelo Rizzoli, l'uomo che "inventò" un'isola*. Napoli: La Città del Sole.
- Polverino, F. (1998). *Ischia. Architettura e terremoto*. Napoli: Clean
- Regine, M. (1995), *Inaugurato il monumento ai caduti*. «Corriere di Napoli», 8/9 novembre.
- Balestriere, Giorgio (2005). *Angelo Rizzoli. Zio d'America d'Ischia*. Ischia: Imagaenaria.
- Buchner, P. (1968). *Gast auf Ischia. Aus Briefen und Memoiren vergangener Jahrhunderte*. München: Prestel [traduzione italiana 2002. *Ospite a Ischia. Lettere e memorie dei secoli passati*. Ischia: Imagaenaria].
- Canosa, R. (1999). *Storia dell'epurazione in Italia: le sanzioni contro il fascismo 1943-1948*. Milano: Baldini & Castoldi.
- Castagna R. (Ed.) (1990). *Lacco Ameno e l'isola d'Ischia. Gli anni '50 e '60. Angelo Rizzoli e lo sviluppo turistico*. «La Rassegna d'Ischia», supplemento al n. 7.
- D'Ambra, N. (2002). Villa Arbusto a Lacco Ameno, in D. Morgera (2002), *Il Commenda. Angelo Rizzoli, l'uomo che "inventò" un'isola* (pp. 71-79). Napoli: La Città del Sole.
- Delizia, I., Delizia, F. (2006). *Ischia e la modernità*. Napoli: Massa Editore.
- Delizia, I. (1987). *Ischia. L'identità negata*. Napoli: ESI.

Douglas, N. (1931). *Summer Islands. Ischia and Ponza*. London: Desmond Harmsworth [traduzione italiana 2004, *Isole d'estate*. Ischia: Imagaenaria].

Frediani, G. (1991). *Ignazio Gardella e Ischia*. Roma: Officina Edizioni.

Guidarini, S. (2002). *Ignazio Gardella nell'architettura italiana. Opere 1929-1999*. Milano: Skira.

Maglio, A. (2012). Ischia tra turismo d'élite e di massa: il piano di Calza Bini del 1943. In V. Orioli (Ed.), *Milano Marittima 100. Paesaggi e architetture per il turismo balneare* (pp. 105-108). Milano-Torino: Bruno Mondadori.

Mennella, V. (1998). *Lacco Ameno. Gli anni '40-'80 nel contesto politico-amministrativo dell'isola d'Ischia*. «La rassegna d'Ischia», supplemento al n.5.

Morgera, D. (2002). *Il Commenda. Angelo Rizzoli, l'uomo che "inventò" un'isola*. Napoli: La Città del Sole.

Polverino, F. (1998). *Ischia. Architettura e terremoto*. Napoli: Clean

Regine, M. (1995), *Inaugurato il monumento ai caduti*. «Corriere di Napoli», 8/9 novembre.

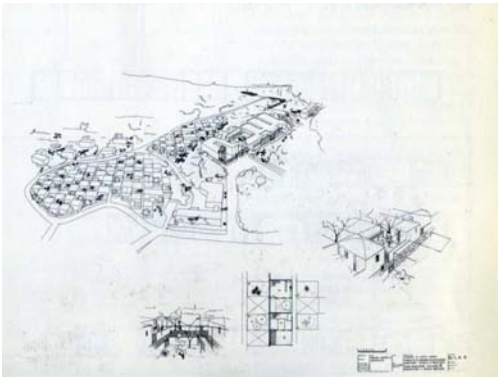




1. Il Presidente del Consiglio Amintore Fanfani consegna la medaglia d'oro ad Angelo Rizzoli per la costruzione dell'ospedale di Ischia, 1962.



2. La piazza del Municipio di Lacco Ameno prima dei progetti di Rizzoli: a sinistra le Terme Regina Isabella e a destra le Terme Santa Restituta, dove sorgerà l'albergo Regina Isabella.



3. Ignazio Gardella, Ricostruzione del quartiere Genala, Lacco Ameno, soluzione del 5 febbraio 1953. A destra della chiesa, il nuovo edificio delle Terme Regina Isabella.



4. L'hôtel Royal Sporting in costruzione a Lacco Ameno, metà degli anni Cinquanta. Sullo sfondo, il Monte Vico.

# Progetti e ricerche per la valorizzazione e qualificazione del paesaggio contemporaneo del Piemonte

Paolo Mellano, Politecnico di Torino - Dipartimento di Architettura e Design

## Abstract

When we describe our research and design experiences it's a bit like telling a story. The stories I'd like to tell concern the work I've been doing for over 25 years now. These are assignments that could seem quite different. However, I believe that though they all stem from distinct observations that have certainly led to differing results, these projects all have something in common: there's a common denominator that unites them, i.e. the care that has always been taken over a series of factors: consideration for those who would use the building, then its surroundings, its past, the kinds of technology to be used and the landscape. Every architectural design produces a change: the hard part is to make this transformation an improvement compared to the original state of such places. It means making them welcoming and in order for architecture to be welcoming it needs to insinuate itself in a place with grace and delicacy. A landscape's identities should be safeguarded, preserved and restored, but they shouldn't be crystallised. Even the landscape changes over time. However, it's essential that we steer this evolution, providing answers to the various demands that arise. This is our responsibility as architects.

*Keywords: hospitality, live, landscape, architectural research, architectural design*

## Sinossi

Raccontare le nostre esperienze di ricerca e di progetto, per noi architetti credo sia un po' come raccontare una storia. Le storie che vorrei raccontare riguardano l'attività di ricerca e di progetto che svolgo, ormai da più di venticinque anni. Si tratta di lavori molto diversi fra loro; ma io credo, invece, che pur nascendo da considerazioni distinte che hanno portato a risultati sicuramente eterogenei, questi lavori abbiano qualcosa in comune: c'è un filo rosso che li unisce; si tratta dell'attenzione che è sempre stata data ad una serie di fattori: innanzitutto a coloro che li avrebbero utilizzati, e poi al contesto, alla storia, alle tecnologie da impiegare, al paesaggio. Ogni progetto di architettura, per definizione, produce una modificazione: la difficoltà sta nel far diventare questa trasformazione un miglioramento dello stato iniziale dei luoghi. Significa renderli ospitali: e un'architettura, per essere ospitale, deve inserirsi nel sito con garbo, con pacatezza. Le identità del paesaggio vanno salvaguardate, valorizzate e recuperate, ma non cristallizzate, museificate. Anche il paesaggio muta nel tempo: è fondamentale però governare questa evoluzione, fornendo risposte alle diverse sollecitazioni. È questa la responsabilità (dal latino *responsare*, cioè dare una risposta) del nostro mestiere di architetti

*Parole chiave: ospitalità, abitare, paesaggio, progettazione architettonica, ricerca*

## 1 PREMESSA

Raccontare le nostre esperienze di ricerca e di progetto, per noi architetti credo sia un po' come raccontare una storia: secondo me ogni progetto rappresenta una storia, perché si colloca in un determinato spazio temporale, ed implica sempre il rapporto con un luogo ed il coinvolgimento di più attori (i committenti, gli impresari, i funzionari degli enti preposti alle diverse approvazioni del progetto, e poi gli utenti, cioè coloro che abiteranno, per un istante o per una vita intera, i luoghi che noi progettiamo).

Ho accomunato il progetto e la ricerca perché mi risulta difficile scindere l'uno dall'altra: come scrive Roberto Gabetti[1], il progetto di architettura è esso stesso ricerca scientifica nel momento in cui coinvolge altre discipline, oltre alla composizione architettonica, in un lavoro comune, fondato su un'autentica collaborazione scientifica, in una sorta di interdipendenza fra scienza e tecnica, e una correlazione della scienza e della tecnica rispetto all'arte.

Le storie che vorrei raccontare riguardano l'attività di ricerca e di progetto che svolgo, ormai da oltre venticinque anni, in parte insieme a Flavio Bruna, nel nostro studio professionale, e in parte con i colleghi del Dipartimento di Architettura e Design del Politecnico di Torino.

Si tratta di lavori realizzati in tempi e luoghi diversi, di scala diversa che quindi potrebbero sembrare, in apparenza, molto diversi fra loro; ma io, invece, credo che pur nascendo da considerazioni distinte che hanno portato a risultati sicuramente eterogenei, questi lavori abbiano in comune fra loro un aspetto, che poi è un aspetto comune ad ogni nostro progetto o ricerca di architettura.

Si potrebbe dire che c'è un *filo rosso* che li unisce; si tratta dell'*attenzione* che è stata sempre data, fin dalle prime fasi di studio ad una serie di fattori: a partire da coloro che li avrebbero utilizzati, al contesto, alla storia, alle tecnologie da impiegare. O almeno, questo è l'atteggiamento che abbiamo sempre cercato di adottare, ogni qualvolta si presentava di fronte a noi un tema di lavoro.

A me piace pensare che il progetto nasca proprio da una ricerca interdisciplinare, che scocca nel momento in cui riusciamo a percepire, a leggere ed a interpretare i racconti, gli sguardi, le attenzioni, che sono scritte sedimentate nei paesaggi, nelle strade, nelle piazze... cioè riusciamo ad *ascoltare*[2] i luoghi, e ad inserirci in quel dialogo tra le persone e le cose che è peculiare degli ambienti ricchi di senso.

## 2 LA COSTRUZIONE DEL PAESAGGIO CONTEMPORANEO

Che cos'è oggi il *paesaggio*[3]? Io credo che non sia solo ciò che vediamo, ma anche, forse, l'insieme dei nostri punti di vista su ciò che ci circonda, il segno delle nostre prospettive sulle cose ed il disegno di come le vorremmo. Per capire e progettare il paesaggio occorre immergersi in esso ma, al tempo stesso, bisogna riuscire a vedere, ad immaginare, come potrebbe essere, come vorremmo che fosse.

Il paesaggio non è solo lo sfondo, né la fotografia o il ritratto, la scena del nostro vivere quotidiano, ma è anche un'entità, un'immagine rielaborata dalla memoria di sensazioni

---

International Seminar Touristic Territories:

Touristic Imagery and the construction of contemporary landscape

Paolo Mellano: Progetti e ricerche per la valorizzazione e qualificazione del paesaggio contemporaneo del Piemonte

ISBN: 978-84-92931-37-8

legate al vissuto nei luoghi, oppure attraverso le immagini di un film, oppure ancora attraverso l'interpretazione delle pagine di un romanzo che lo descrive[4], che coinvolge tutti i sensi.

Il paesaggio si può manifestare con toni differenti, ognuno di noi può avere del paesaggio una percezione soggettiva relativamente al tempo, o all'incidenza della luce, o ancora agli stati d'animo; a volte i tratti di una montagna o di un grande muro possono apparire duri, altre volte una copertura curva può commentare un orizzonte collinare, o ancora una superficie vetrata può riflettere piani e trasparenze, luci ed ombre, e un portico può inquadrare una prospettiva urbana. In un certo senso il paesaggio fa parte del nostro essere, dobbiamo abitarlo (e dobbiamo progettarlo).

E l'Architettura, a questa domanda di abitare, può offrire un'*attitudine progettuale*: la capacità di proporre immagini sintetiche che interpretino, allo stesso tempo, la natura ed il carattere profondo di questi luoghi, che siano cioè già inscritte nei luoghi, ne restituiscano una coscienza profonda, ma che allo stesso tempo introducano rispetto alla banalità dell'esistente continui scarti, scostamenti, alterazioni che da quanto già esiste derivino verso il possibile.

Voglio dire che se cercassimo non tanto di posare i nostri edifici su un *sito*[5], né di mimetizzarli; se pensassimo invece che questi edifici devono accogliere, *ospitare* coloro che li abiteranno – nell'accezione che dà a questo termine Jabés[6] – e non soltanto contenerli, allora credo che si potrebbero mettere in gioco, aprire i linguaggi, renderli ricchi, andare oltre a quanto è già stato fatto, oltre a quello che sappiamo.

Oggi occorre saper leggere attentamente le differenze che costituiscono il nostro sapere, e raccogliere la domanda di *abitare* che emerge, per dare una risposta responsabile, autentica, meditata, cioè *scientifica*.

I nostri paesaggi, quelli in cui studiamo e lavoriamo in Italia, in Piemonte, a Torino o in provincia sono costituiti da edifici e da strade, poi da prati, da boschi e da vigne, da colline e da montagne.

Sulla natura cosa possiamo dire, in quanto architetti? Guardando e leggendo, rileviamo che essi sono cambiati, in età moderna, almeno tanto come la forma e la localizzazione degli edifici. Le colture agricole hanno cioè partecipato in modo attivo e dinamico, in modo pesante, al rinnovo del paesaggio dal Cinquecento ad oggi. I paesaggi che noi vorremmo conservare non hanno quindi quasi più nulla di costante o di veramente *autoctono*.

Anche gli abitanti sono molto cambiati: tra la società che abitava paesi e *ville-nove* in provincia di Cuneo e l'attuale ci sono forse più differenze che tra gli edifici rinascimentali e quelli a noi contemporanei. Autoctoni sono forse solo più il cielo e l'orografia dei luoghi. Tutto il resto è paesaggio sempre mutevole.

Il concentrato di attività e di culture che abita la provincia è molto più dirompente e viene molto prima dell'edificazione. Di fronte ai problemi di paesaggio occorre però subito dire che andrebbero evitate le distruzioni senza alcun obiettivo valido e le edificazioni senza alcuno scopo di vita. Sarebbe già un passo avanti.

Se di qui però si volesse passare ad un discorso *positivo* sul paesaggio, a dire cioè come i costruttori e gli architetti potrebbero comportarsi nel valorizzare il patrimonio edilizio

esistente, e nel costruire nuovi edifici, per dare riparo ad attività utili sul territorio e per contribuire ad un miglioramento della conformazione generale di un paesaggio fortemente abitato occorrerebbe lavorare su due versanti.

Il primo consiste nel vedere, nel conoscere e nel riconoscere. Su questo fronte non c'è altro da fare che promuovere un *allenamento* costante a guardare, osservare, vedere, immaginare, inventare e creare[7]:viaggiare ma ad occhi aperti, fotografare, collezionare, scomporre, ricomporre, schedare, leggere documenti autentici, sono tutte operazioni che giovani e vecchi possono fare e che danno sedimenti utili per intervenire. In questo senso la semplicissima raccolta di edifici che è alla base della collana degli *Atlanti dell'edilizia montana nelle alte valli del Cuneese* editi dal Politecnico di Torino con sede a Mondovì[8] sotto la direzione di Lorenzo Mamino, è un esempio di operazione facile cui indirizzare i giovani perché imparino a vedere. Qui si tratta di allievi dell'ultimo anno del corso di laurea magistrale in Architettura, che sono andati personalmente a cercare gli edifici e a rilevarli.

Gli *Atlanti* non vogliono costituire una nuova manualistica, né una raccolta di codici o regole per il "buon fare"; questi volumi non vogliono essere una raccolta di *good practices*, bensì più semplicemente una schedatura, un inventario molto parziale di ciò che è stato trovato ancora sufficientemente *intatto* e che si reputa significativo, caratterizzante l'architettura dei luoghi alpini, che costituisce la *memoria collettiva* di chi ha vissuto e praticato questi paesaggi: che siano edifici fatti bene o male interessa poco, e che rispondano alle regole delle discipline che governano il nostro mestiere (la tecnologia, o la scienza delle costruzioni, o la fisica tecnica, ecc.) importa ancor meno; anche se, spesso, queste discipline hanno attinto le proprie teorie proprio dallo studio di questi tipi *arcaici*.

Mi incuriosisce invece l'immagine forte che questi edifici conferiscono alle cosiddette *terre alte* del cuneese: le costruzioni realizzate come ricovero dai pastori (i *margari*), o per lo stoccaggio dei prodotti (*fienili*, *seccatoi*, *scapite*), o comunque come edifici a servizio della produzione agricola (*trüne* per la produzione e conservazione dei formaggi, *forni*, *molini*, ecc.), sono state realizzate da chi viveva in montagna senza un progetto architettonico, senza l'aiuto degli architetti, ma solo e soltanto per rispondere alle esigenze impellenti del momento, quasi in autocostruzione.

Si tratta di un patrimonio edilizio che rappresenta un utilissimo repertorio di tipi, tecniche e materiali per chi opera in questi territori ed è chiamato a progettare *ex-novo*, ristrutturare, e poi a costruire: sapere come si faceva un tetto in paglia o in *scandole* di legno, come si realizzavano le capriate *arcaiche* dei fienili di alta montagna, i basamenti dei seccatoi, come si approntava una copertura di una *trüna* in pietre e terra (l'antesignano del tetto verde) può diventare uno spunto da riprendere, da citare, da rielaborare per un architetto che voglia porre la propria opera in continuità con la storia e i caratteri del territorio (il che, si badi bene, non vuol dire mimesi, o peggio ancora semplice ripetizione o acritica riproposizione).

Il ricco apparato di schede degli *Atlanti* è significativo non tanto per la loro originalità ed unicità - di edifici simili nelle Valli del Cuneese ce ne sono moltissimi - quanto invece perché queste costruzioni testimoniano un modo di fare e di vivere oggi non più

praticato, non più attuale. Ciò che attrae la nostra attenzione, che ci interessa e appassiona, è proprio la capacità di questi edifici di *essere paesaggio*, di aver dato vita a luoghi, ambienti in cui la costruzione ed il suolo che la ospita sono diventati un *unicum* e proprio per questo motivo sono divenuti rappresentativi di un mondo nel quale oggi riscopriamo valori che si erano perduti nel tempo, e dei quali, invece, vorremmo di nuovo godere. È in quest'ottica che pensiamo si possa aprire un campo di lavoro - di ricerca e sperimentazione progettuale - in quanto la montagna, almeno da noi in Piemonte, nelle nostre vallate, è il *paesaggio* per antonomasia, lo sfondo di tutti i nostri territori, e quindi di tutti i nostri progetti.

Il secondo versante su cui lavorare, è quello di imparare a vedere attraverso gli occhi, molto acuti, dei pittori e degli incisori piemontesi. I nostri cartografi (dal Theatrum Sabaudiae alle Carte Generali degli Stati di Sua Altezza) e i nostri disegnatori e pittori (dai *frescanti* dei Quattrocento ai moderni Giuseppe Cerrina e Francesco Franco) hanno documentato il Piemonte e hanno anche, in parte, *inventato* il Piemonte restituendoci un paesaggio forse più vero del reale perché semplificato, fissato, trascritto e reso così accessibile e comprensibile a tutti. Una continua trascrizione è ciò che viene richiesto a tutti gli architetti e paesaggisti, e questo da una committenza che si occupa di mille cose e non di Storia.

Ma, viene da chiedersi, gli ingegneri e gli architetti si occupano di Storia? Si occupano, seriamente, di continuità con il passato, sono in grado di *trascrivere* il paesaggio rispettando persistenze fissate come costanti e suggerendo le innovazioni utili, per una forma migliore? O tutto, sempre, viene dato come obbligato, per fare luogo al progresso, agli interessi piccoli invece che a quelli più grandi e veri per tutti? Ma quali concetti abbiamo noi di paesaggio e di architettura? Sono questi concetti (nostri) diversi da quelli dei nostri avi e predecessori? Diciamo subito che di *paesaggio* gli antichi (fino all'Ottocento circa) non si occupavano. Il territorio era molto meno costruito. Principi e architetti si sono sempre occupati di edifici e poi di giardini ma non del paesaggio piemontese e di come dovesse essere modificato.

Sui giardini le idee sono cambiate, nel tempo, radicalmente (tra il giardino all'italiana e il giardino inglese non esistono parentele). Sulle finalità dell'architettura invece le idee sono costanti. Consigliava Vitruvio (I sec. d.C.) per l'architettura di riferirsi a *utilitas, firmitas, venustas*, così come Bernardo Vittone (1770 circa) consigliava di ricercare *utilità, sodezza e leggiadria*. Certamente, pensando a risultati diversi ma con un pensiero che permane identico per milleseicento anni, pensando che l'architettura dovesse abbracciare un campo che doveva estendersi dall'interesse particolare del costruttore a caratteri formali validi per tutti i fruitori (proprietari e semplici miranti). Molto di tutto ciò è stato dimenticato e qui, in questo salto, *storico*, stanno quasi tutti i nostri guai.

L'architettura oggi viene considerata *di contorno*: soggettiva, occasionale, voluttuaria e, alla fine, se non pernicioso, almeno inutile. Le norme di un qualsivoglia piano regolatore non riescono a colmare questo vuoto. Qui è cambiato un modo di pensare e di volere e non ci sarà *manuale del recupero* che possa veramente aiutare. Forse la scuola, speriamo.

L'*attitudine progettuale* a cui accennavo in precedenza non è esclusiva dell'Architettura:

è un comportamento che anzi l'Architettura e l'Urbanistica condividono con una Geografia ed una Storia interpretanti, lontane dai paradigmi oggettivanti della descrizione, del dato, del documento. Non voglio certo affermare l'abbandono di quell'*arché* dell'architettura che si è costruita nella Storia, che anzi rimane in filigrana come base di ogni nostro operare, ma credo invece che occorra assumere queste differenze nella prospettiva, ricca e fondante che la domanda di abitare ci pone. Occorre cioè anche *aprire* i linguaggi delle nostre discipline verso altri saperi, verso altre culture, verso gli altri.

Esplorazioni molteplici, alle diverse scale del progetto e secondo ottiche diverse, che debbono avere in comune un *atteggiamento progettante* volto a rendere ospitali i luoghi del progetto, a farli abitare. Atteggiamento che porta a calarsi nella realtà dei luoghi con la consapevolezza, e forse anche con l'umiltà, di veder l'architettura dalla parte di chi la abita, di progettare il paesaggio guardando anche da dentro, per far ritornare gli edifici a dialogare con chi li vive, ad appartenere all'immaginario dei loro fruitori, contribuendo a migliorare la qualità ambientale.

C'è un bellissimo quadro di Caspar David Friedrich[ix] che rappresenta un paesaggio nella nebbia visto da un colle. Il pittore ha voluto però inserire nel quadro (e quindi nel paesaggio) una persona (lui stesso?) vista di spalle, che guarda verso l'orizzonte. Ecco, io credo che noi, come quella persona, dovremmo cercare di *entrare nel paesaggio*, di farne parte, e non soltanto guardare da fuori, al di là della cornice. Per progettare il paesaggio - credo - occorre togliere le cornici, aprire le finestre, capire che in quei paesaggi che disegniamo ci siamo anche noi.

### 3 TRE PROGETTI

Per esplicitare meglio ciò che intendo per costruire il paesaggio contemporaneo, passo ad illustrare tre progetti, realizzati in valle Gesso (nella provincia di Cuneo)[x].

#### 3.1 Il Centro visita del Parco Naturale delle Alpi Marittime alle Terme di Valdieri (CN)

L'edificio si inserisce in un'area ricca di accumulazioni di senso. Il progetto tenta di ricomporre elementi diversi, edificati e naturali, in uno stesso contesto, alla ricerca di un'identità, del segno che possa rientrare all'interno dello stesso quadro di valori.

Uno di questi elementi, il muretto in pietrame a secco, quel muro di contenimento che ricorre costantemente ai lati della strada o nei terrazzamenti dei declivi erbosi, rappresenta uno *standard del paesaggio* della Valle Gesso, un archetipo semplice, familiare a tutti: anche le case più antiche esistenti nella vallata sono di pietra. E così quel muro, considerato quasi un modello primordiale capace di risemantizzare un luogo, di produrre sensazioni, di rinnovare la memoria della storia, anche recente, è divenuto l'esempio da seguire per realizzare la nuova casa.

L'altro segno (o insieme di segni) che ha influenzato la progettazione è il disordine, la casualità degli elementi architettonici disseminati qua e là nell'area in esame: per questo motivo si è pensato che uno dei modi per rendere riconoscibile l'area, di conferirle un



senso, una qualche identità, potesse essere quello di trovare una geometria, un ordine appunto, dettato dalle rovine delle casermette, resti di un insediamento militare della seconda guerra mondiale, ed in particolare di quella più grande, quella parallela alla strada.

L'edificio prende consistenza dalle memorie tipologico-costruttive di questi luoghi, di queste borgate alpine, e cerca di riprendere le regole antiche, riconoscendosi in esse, adattandosi a ciò che c'era (il basamento della casermetta), trasformando quella nostalgia e quei richiami alla storia con frammenti di un'altra realtà, quella di oggi, con le nuove tecnologie e le produzioni correnti applicate ai materiali della tradizione.

### **3.2 La sede operativa del Parco Naturale delle Alpi Marittime a Entracque (CN)**

La si incontra percorrendo la strada che porta a S. Giacomo - una frazione di Entracque (CN) - a circa un chilometro dalla strada provinciale; sorge in luogo di un'area occupata dai resti di cinque casermette abbandonate, memoria di un altro insediamento militare. I basamenti e le murature rimasti erano disposti sul terreno parallelamente ai lotti ed alle curve di livello. Le montagne delimitano tutto l'intorno; un unico spiraglio si apre verso sud e consente di cogliere i tratti principali di Entracque.

Il nuovo edificio si articola sui tre basamenti delle casermette più a monte: un impianto a corte che richiama alla memoria la Casa Reale di Caccia del Pian del Valasco, l'edificio pubblico forse più rappresentativo dei fasti del passato, quando la Valle Gesso era riserva di caccia per il Re e la sua corte.

Oggi i Savoia non regnano più, e l'Ente pubblico che sovrintende a questi territori è il Parco: così si è voluto che la nuova sede ricordasse, nella forma, una tipologia che nella memoria collettiva ha significati ben precisi.

La costruzione è costituita da due maniche semplici con struttura in *blockbau* di legno lamellare di abete, coperte da un tetto a due falde in lamiera di alluminio, collegate da portici aperti che seguono, scalettando, l'andamento del terreno e che chiudono così la corte interna. Sulle testate delle ali principali sono lasciate in vista le capriate in legno ed acciaio zincato che sorreggono la copertura. Tettoie di forme ed altezze diverse, con uguale manto di copertura, ora chiuse da grandi vetrate, ora aperte con funzioni di porticati, si innestano sul fabbricato a valle conferendo varietà ed amenità alla facciata verso strada; un portico a sezione costante invece protegge l'accesso del fabbricato più a monte.

Grandi pilastri in blocchetti di cemento con finitura a spacco, degli stessi colori delle pietre e della terra, sorreggono porticati e tettoie, ponendosi in primo piano rispetto alle pareti continue di legno lamellare. Il terzo basamento, interposto tra i due principali, è coperto da una tettoia a due falde per ospitare attività all'aperto. Il piano di fondazione dell'edificio è raccordato con il terreno mediante ripe verdi, che creano continuità con l'intera superficie a prato.

### **3.3 L'ampliamento dell'Ostello del Parco Naturale delle Alpi Marittime a Trinità di Entracque (CN)**

La costruzione dell'*Ostello di Trinità di Entracque* risale al 1939: in origine era una

scuola, e fu sovvenzionata dalla regina Elena, che presenziò all'inaugurazione. L'edificio ha subito, nel corso degli anni, alcune modifiche parziali che ne hanno compromesso l'immagine (una scala di sicurezza in acciaio, sul lato Est, ed un avancorpo di ingresso che ha cancellato definitivamente il grande arco che caratterizzava la facciata originaria).

Il progetto ha comportato essenzialmente l'aggiunta di un nuovo corpo di fabbrica, collegato all'edificio originario mediante una galleria trasparente, e capace di contenere l'ampliamento necessario per aumentare la capienza a 25 posti letto complessivi. Pur riprendendola nella forma, il nuovo volume si stacca decisamente dalla costruzione originaria, attraverso l'uso di nuovi materiali e tecnologie, e costituisce un nuovo episodio architettonico che cerca di *dialogare* con quanto già esiste; al tempo stesso, però, si pone nel paesaggio con un forte carattere, con autonomia e con ironia, senza finzioni o mimetismi.

Il progetto prevede la riorganizzazione interna dei locali e la sopraelevazione della copertura in modo da rendere abitabile anche il piano sottotetto. L'ampliamento della zona soggiorno, al piano terra, e la galleria su tre livelli, che prolunga i corridoi di distribuzione e consente l'accesso alle nuove camere, costituiscono la *cerniera* che lega il nuovo edificio a quello preesistente; la copertura piana del nuovo soggiorno è un ameno solarium accessibile dal primo piano della galleria. L'ampliamento è realizzato con struttura in acciaio zincato lasciata in vista. I tamponamenti sono rivestiti esternamente da un tavolato a doghe orizzontali in legno di larice. Anche gli scuri ed i serramenti sono in legno. La copertura, con orditura primaria in acciaio, su cui appoggia un doppio tavolato in legno lasciato in vista verso l'intradosso, è realizzata in lamiera di colore scuro, analogamente a quella dell'edificio preesistente. Ogni progetto di architettura, per definizione, produce una modificazione[xi]: la difficoltà sta nel far diventare questa trasformazione un miglioramento dello stato iniziale dei luoghi. La mia, la nostra prima preoccupazione è sempre stata l'attenzione a non danneggiare il sito: abbiamo sempre cercato di pensare che gli edifici possano dialogare in maniera interessante, intrigante con le preesistenze.

A volte modificare il paesaggio ha significato densificare, costruire negli interstizi ancora liberi. Ma costruire non corrisponde sempre a riversare sul terreno colate di cemento, a volte può voler dire anche soltanto creare movimenti di terra, o disegnare una scogliera di massi o un filare di alberi, lavorare sulle prospettive; così come, d'altro canto, il paesaggio non è sempre, anzi forse non è quasi più da nessuna parte quella natura incontaminata cara agli ambientalisti intransigenti.

Certamente bisogna fare attenzione a quelli che sono i reali valori storici e ambientali dei luoghi, ma progettare il paesaggio significa anche avere il coraggio, assumersi la responsabilità, a volte, di *stravolgere* l'assetto del territorio con segni forti, con allineamenti, reticoli, tracciati che instaurino nuovi rapporti e gerarchie tra gli spazi, purché questi nuovi insediamenti siano sempre mirati a migliorare la qualità urbana e ambientale, con l'obiettivo di creare qualità diffusa. Noi cerchiamo sempre di spiegare agli studenti che ogni luogo, ogni paesaggio ha una propria specificità, identità, fisionomia: "non c'è una soluzione unica applicabile in qualsiasi luogo o cultura, ma nemmeno spazio per l'arbitrio *creativo* soggettivo. La misura del luogo, il suo *genius loci*,

detta regole implicite che, possiamo affermare, sono rispettate quando il risultato è quello di una buona forma e di un'armonia profonda e stabile, che non sfigura l'identità fisiognomica del luogo, ma ne consente la riconoscibilità in ogni intervento"[xii].

Questo non significa che non si possa inventare più nulla, che tutto sia già stato detto e che ogni ricerca sia ormai inutile. Ma ogni ricerca deve partire da quanto già esiste, dalla constatazione che le soluzioni adottate dai nostri avi avevano una loro ragion d'essere ed hanno retto nel tempo, proprio perché queste ragioni erano forti, avevano basi solide, radicate al territorio, inteso come spazio, ambiente, suolo, clima, cultura, ecc.

Possiamo sostituire i tronchi di castagno con il legno lamellare, i muri in pietra con il cemento armato, le tavole di larice con la lamiera, e poi creare nuove forme con il computer: polilinee, *nurbs* e volumi *bloboidali* ormai non hanno più segreti per noi architetti di questo tempo. Bisogna però che le nuove forme e tecnologie si confrontino con il mondo circostante, e trovino con esso una nuova armonia, una *giusta misura*[xiii].

#### 4 CONCLUSIONI

Per costruire il paesaggio contemporaneo, per ridargli un senso, per farlo tornare a vivere e ad essere vissuto *poeticamente e con merito*[xiv] occorre, credo, partire proprio da qui, da questa dimensione *etica* del progetto: la qualità, la bellezza di un'architettura dipendono in larga misura dalla *abitabilità* del sito che va a trasformare. È in quest'ottica che io penso si debba cercare di progettare.

Migliorare i luoghi significa renderli ospitali: e un'architettura, per essere ospitale, deve inserirsi nel sito con garbo, con pacatezza; per introdursi nel dialogo con ciò che costituisce le preesistenze non serve urlare, occorre guardare, osservare, ascoltare, capire, interpretare. Una lettura completa del tema, un riferimento preciso agli utenti, in quel luogo, possono aiutare nell'approccio al progetto. Occorre cioè riprendere la cultura e la storia dei luoghi.

Le identità del paesaggio vanno salvaguardate, valorizzate e recuperate, ma non cristallizzate, museificate. Anche il paesaggio, così come la civiltà che lo abita, evolve e si trasforma: è fondamentale però governare questa evoluzione, fornendo risposte alle diverse sollecitazioni (che provengono dal mondo economico, politico, sociale, ecc.) che non siano evasive, corrive. È questa la *responsabilità* (dal latino *responsare*, cioè dare una risposta) del nostro mestiere di architetti ed in questa direzione generalmente si muovono i nostri progetti e le nostre ricerche.

[1] Gabetti, Roberto (1983), *Progettazione architettonica e ricerca tecnico-scientifica nella costruzione della città*, in: Gabetti, Roberto (1997) *Imparare l'architettura. Scritti scelti sul sapere architettonico* (pp.47-95) Torino, Allemandi.

[2] cfr. Portoghesi, Paolo, *L'architettura dell'ascolto*, in: Ciucci, Giorgio (1989), *L'architettura italiana oggi - Racconto di una generazione*, Bari, Laterza.

[3] Sul tema del paesaggio vorrei citare i numerosi scritti di Aimaro Isola; in particolare gli articoli su *Atti e Rassegna Tecnica della Società degli Ingegneri e degli Architetti in Torino* (1991/1993/1995);

[4] Per noi piemontesi, ad esempio, il paesaggio raccontato nei romanzi di Cesare Pavese

o di Beppe Fenoglio è molto di più di una semplice descrizione letteraria: spesso rappresenta anche un modo di essere, un atteggiamento verso gli altri, un'emozione che può sfuggire alla sola osservazione dei luoghi.

[5] Uso volentieri questo termine, così come lo usava Mario Passanti, un docente molto amato a Torino, grande studioso ed acuto osservatore dell'architettura piemontese del Sei-Settecento, autore anche di interessanti progetti.

[6] "Al di qua della responsabilità, c'è la solidarietà. Al di là c'è l'ospitalità. Piegarsi alle esigenze dell'ospitalità, alle sue esigenze non dette, vuol dire in certa misura apprendere l'esercizio della nostra dipendenza da altri" (Jabés, 1991).

[7] In un appunto dei suoi Carnet (Carnet T70, n. 1038, 15/08/1963) Le Corbusier scriveva: "la clef c'est: regarder... regarder/observer/voir/imaginer/inventer/créer." Questo appunto, pubblicato su *Casabella* n. 531-532 del 1987, personalmente ha sempre rappresentato una straordinaria suggestione.

[8]Al momento sono usciti 5 volumi: tre a cura di Lorenzo Mamino:

- Vol. 1. *Le valli monregalesi (valli Casotto, Corsaglia, Maudagna, Ellero)*, ed. a cura del Politecnico di Torino - CESMO, Tipografia Stilgraf, Santuario di Vicoforte, 2001;

- Vol. 3. *La valle Tanaro (alta valle Mongia, Tanaro, valle Negrone)*, ed. a cura del Politecnico di Torino - CESMO, Tipografia Stilgraf, Santuario di Vicoforte, 2004;

- Vol. 4. *La valle Pesio (alta valle Pesio, Grosso-Josina, Colla)*, ed. a cura del Politecnico di Torino - CESMO, Tipografia Stilgraf, Santuario di Vicoforte, 2006;

uno a cura di Paolo Mellano:

- Vol. 2. *La valle Varaita (media e alta valle, valle di Chianale, valle di Bellino)*, ed. a cura del Politecnico di Torino - CESMO, Tipografia Stilgraf, Santuario di Vicoforte, 2003;

uno a cura di Claudia Bonardi:

- Vol. 5. *La valle Maira (valloni di Elva, Marmora, Preit, Unerzio, Traversera)*, ed. a cura del Politecnico di Torino - CESMO, Tipografia Stilgraf, Santuario di Vicoforte, 2009;

è in uscita il volume sulle valli Stura, Vermenagna e Gesso.

[ix] Caspar David Friedrich, *Wanderer above the sea of fog (Il viaggiatore sopra il mare di nebbia)*, 1818

[x] Bruna, Flavio; Mellano, Paolo (2006)

[xi] "L'architettura è l'insieme delle modifiche e delle alterazioni operate sulla superficie terrestre in vista delle necessità umane", Morris, William (1881), *L'arte e la bellezza della terra*.

[xii] Bonesio, Luisa (2001), *Geofilosofia del paesaggio*, Milano, Mimesis.

[xiii] "La questione che oggi ci si pone è quella di trovare la giusta misura che permetta, sia nello spazio che nel tempo, di preservare, senza smarrirvisi, la complessità del mondo" (A. Berque, *Les raisons du paysage. De la Chine antique aux environnements de synthèse*, Hazan, Paris 1995, cit. in Bonesio, L. *ibidem*)

[xiv] "[...] ho voluto sottolineare [il verso di Hölderlin] «pieno di merito, ma poeticamente, abita l'uomo su questa terra» non per ostentare calvinisticamente il peso di questo coltivare-costruire ma, al contrario, per rilevare come questo necessario nostro lavoro («lavourer» in piemontese arare, aprire la terra, diverso da «travail») questo nostro imparare ad abitare ed a far abitare non ha senso, non produce realtà, verità, se

non è anche e contemporaneamente un aprire, uno sfondamento anche faticoso della «durezza dell'esistente»" (Isola, 1986)

## **Bibliografia**

- Isola, Aimaro (1986), *Il brutto e la periferia*, in: Bazzanella, Liliana; Giammarco, Carlo (1986), *Progettare le periferie* (pp.41-51), Torino, Celid.
- Portoghesi, Paolo (1989), *L'architettura dell'ascolto*, in: Ciucci, Giorgio (a cura di), *L'architettura italiana oggi - Racconto di una generazione* (pp. 179-205), Bari, Laterza.
- Jabés, Edmond (1991), *Il libro dell'ospitalità*, Milano, Raffaello Cortina Editore
- Isola, Aimaro (1991), Per un'etica del paesaggio, in: Atti e Rassegna Tecnica della Società degli Ingegneri e degli Architetti in Torino, anno XLV, n. 56, maggio-giugno 1991;
- Isola, Aimaro (1993), Necessità di architettura, in: Atti e Rassegna Tecnica della Società degli Ingegneri e degli Architetti in Torino, anno XLVII, n. 2, settembre 1993 (pp. 39-45);
- Isola, Aimaro (1995), *Abitare il paesaggio: uno sguardo dal nulla*, in: "Atti e Rassegna Tecnica della Società degli Ingegneri e degli Architetti in Torino", anno XLIX, n. 2, settembre 1995 (pp.50-57).
- Gabetti, Roberto (1997), *Imparare l'architettura. Scritti scelti sul sapere architettonico*, Torino, Allemandi.
- Bonesio, Luisa (2001), *Geofilosofia del paesaggio*, Milano, Mimesis
- Bruna, Flavio; Mellano, Paolo (2006), *Bruna&Mellano, Architetture nel paesaggio*, Milano, ed. Skira



Fig. 1: Info point of the Maritim Alps Natural Park at Valdieri Bath (CN)

# **El turismo religioso y las transformaciones urbanas y tipológicas en el segundo santuario más importante de México**

## **La ciudad San Juan de los Lagos, Jalisco, México**

Alma Pineda Almanza, Universidad de Guanajuato

### **Abstract**

México is a traditionally religious place, with a catholic majority that impacts on the conservation of shires and religious practices. The Ministry of Tourism in 2010, said that San Juan de los Lagos, is the second most important religious shrine in the country (6 million annual pilgrims) and the fourth worldwide, after the Basilica of Guadalupe (15 million annual pilgrims) in the Capital of the country. This city in the State of Jalisco, founded in century XVI, changed with a miracle of the Virgin that occurs in the century XVII, when begun its formation and growth with the enrichment of the settlers due to religious tourism to the sanctuary of the Virgin. San Juan has 65000 inhabitants and it has had to cover services and transformations of tourism religious as try to control the chaos of the city road, (outsourcing) land -use change, the problem of heritage conservation and the consequent architectural typological transformation. San Juan has a tradition of migration from the s. XIX, toward the United States, in this time that has allowed him with relationships and their consequent sending remittances in dollars and also influences in the form of thinking and acting.

*Keywords: religious tourism, urban transformation, folk architecture, typology, San Juan de los Lagos*

### **Resumen**

México tradicionalmente es religioso, con una mayoría católica, hecho que impacta en la conservación de santuarios y prácticas religiosas. La Secretaría de Turismo en el 2010, comentó que San Juan de los Lagos, es el segundo santuario religioso más importante del país (6 millones de peregrinos anuales) y el cuarto a nivel mundial, después de la Basílica de Guadalupe (15 millones de peregrinos anuales) en la Capital del País. Esta ciudad, en el estado de Jalisco, fundada en el s. XVI, que a partir de un milagro de la Virgen que acontece en el s. XVII, despuntará su formación y crecimiento con el enriquecimiento de los pobladores debido al turismo religioso hacia el Santuario de la Virgen. San Juan tiene 65 000 habitantes y ha tenido que cubrir los servicios y transformaciones del turismo religiosos como intentar controlar el caos urbano vial, el cambio de uso del suelo (terciarización), el problema de conservación patrimonial y la consecuente transformación tipológica arquitectónica. San Juan cuenta con una tradición migratoria desde el s. XIX, hacia los Estados Unidos, tiempo que le ha permitido tener lazos de unión con migrantes y su consecuente envío de remesas en dólares e influencias en la forma de pensar y actuar.

*Palabras clave: turismo religioso, transformación urbana, arquitectura popular, tipologías, San Juan de los Lagos*

## 1 TURISMO RELIGIOSO

La importancia económica y social del turismo religioso, está confirmada, en 2010 circulaban en el mundo unos 900 000 000 de turistas por diversos motivos, los principales de ellos el ocio, la cultura y los negocios. En cuanto al turismo religioso la Organización Mundial de Turismo (OMT) calculan que un 20% de los flujos mundiales se deben a esta modalidad. Los principales centros del turismo religioso se encuentran en Europa y América Latina, otros importantes núcleos de culto se distinguen en Medio Oriente y la India.

El turismo religioso se distingue del peregrinaje porque incluye al turismo cultural, mientras que el segundo es solo movido por la fe. Es decir el motivo de la peregrinación - y esto atañe no sólo al cristianismo- es sobre todo de carácter religioso, es la llegada al lugar sagrado. Toda la peregrinación es un acto de culto y va unida a la oración, la penitencia y otras formas de culto que se practican durante el viaje y en el lugar sagrado (locus sacer). (Ostrowski 2001: http). Ana María Ruiz Gavito menciona otros términos afines además de los dos ya comentados como el turismo espiritual y el turismo de reflexión que los define como:

“Turismo espiritual son los viajes a puntos de destino donde la motivación primaria de visita está dada por aspectos de carácter religioso, manifestadas principalmente en peregrinaciones o viajes con una connotación claramente asociada a una expresión de fe. Otro tipo es el denominado turismo de reflexión, que sin carácter religioso, ofrece paz interior y serenidad a las personas que lo practican, se desarrolla generalmente en contacto con la naturaleza ó en sitios de tranquilidad (conventos, monasterios).” (Ruiz 2009: http)

Una vez definidas las dos posturas generales de este tipo de desplazamientos, hemos de distinguir los principales lugares de turismo religioso. Según los datos proporcionados por Ruiz Gavito, México está colocado en los primeros diez lugares de peregrinaje, acomodando internacionalmente en el primer lugar con la Basílica de Guadalupe y en el cuarto con San Juan de los Lagos, Jalisco.

De acuerdo a un estudio realizado por la Oficina Española de Turismo en Roma, la capital mexicana se encuentra en lo más alto de la lista por encima, incluso, del Vaticano o de los mundialmente conocidos santuarios de Lourdes (Francia) y Fátima (Portugal).[...] Por otra parte según la investigación española, la industria de los viajes por causas religiosas o espirituales mueve a unos 300 millones de personas cada año con un volumen de facturación de 13 mil millones de euros (16.8 mil millones de dólares).” (SECTUR 2009: http)( fig.1)

## 2 TURISMO RELIGIOSO EN MÉXICO

### 2.1 Los santuarios mexicanos



En las últimas décadas en México se ha dado un importante crecimiento en el turismo doméstico impulsado por la Secretaría de Turismo. Sin negar la predominancia de los destinos de playa, el turismo religioso se ha vuelto uno de los principales productos, aunque este tipo de turismo no está planeado por los organismos de gobierno como los otros destinos sobre todo en ciudades coloniales y capitales regionales, donde incluso existen además de los programas de conservación patrimonial en los sitios denominados Patrimonio de la Humanidad por la UNESCO, los programas federales de gobierno que se denominan Pueblos Mágicos.

Además de los dos principales centros de turismo religioso ya mencionados, destacan a nivel internacional, sitios como Zapopan (Jalisco) con 2 000 000 de visitantes al año y Talpa (Jalisco) con 1 200 000 de peregrinos, otros centros religiosos que reciben una frecuentación más modesta en México, alrededor del medio millón como Tepeaca (Puebla), Santa Ana de Guadalupe (Jalisco), y en el último estrato, pero con una visita muy asidua tenemos los santuarios de Chalma (Estado de México) y Zapopan (Jalisco). (Ruiz 2009: [http](http://)). Sin embargo debe quedar claro que no son los únicos santuarios en México los aquí mencionados, existen muchos patronazgos locales, y otros santuarios que también tienen afluencia significativa.

## **2.2 Circuitos Turísticos**

En el caso del turismo religioso, el gobierno federal recién empieza a analizarlo y tomarlo en cuenta como un punto importante para la economía del país, sin embargo este turismo se ha realizado desde hace siglos y generalmente es organizado por cofradías, parroquias o grupos religiosos. Las estrategias de este tipo de turismo pretenden que no solo se visite un solo lugar, es decir que se reconozcan varios símbolos, que generen circuitos turísticos que permitan una estancia mayor en los sitios. A veces estos circuitos estarán estructurados como varios símbolos inventados y que resultan exitosos como en el caso de Guanajuato y sus momias, y todo aquello que implique algo sobrenatural o morboso. Debemos identificar que dentro de esta postura de turismo es muy importante analizar también el tipo de turista que suele frecuentar los sitios religiosos y definitivamente, en el caso de México, el tipo de turista que predomina es el de masas que además no está muy preparado ni educado.

El circuito bien estructurado depende no solo de la elección de los santuarios de la zona sino de lo que sea capaz una población de ofrecer para sustentar la estancia.

Para el turismo religioso en México, es común ver la promoción en templos católicos donde se oferta la visita a San Juan de los Lagos, exclusivamente para ver a la Virgen, de ahí al niño del Cacahuatito (Jalisco) muy cerca del santuario de San Juan, el Santo Niño de Atocha (Zacatecas) y de regreso pasar a ver al Cristo del Cubilete (Guanajuato). Este tipo de circuitos incluyen visitas a varias ciudades puesto que es un poco más complicado dirigirlo solo a una ciudad, se aprovecha la poca infraestructura que pueden dar varias ciudades.

## **2.3 Transformaciones Urbanas debido al Turismo.**

La identificación de símbolos y de ahí la realización de los circuitos, permiten que una

población pueda empezar a manejar sus estrategias de crecimiento generando la infraestructura turística necesaria, pero no siempre planeada, para poder soportar una visita, que en algunas poblaciones reproduce por mucho más de la población original, generando un caos y descontrol en la ciudad de muchos tipos.

“Las Ciudades Patrimonio de la Humanidad tienen que afrontar con rigor un importante reto: la inserción equilibrada del turismo. Su revalorización cultural y simbólica les ha situado en la esfera de la globalización turística y, convertidas en potentes focos de atracción, su patrimonio trasciende la dimensión cultural y se transforma en un potente recurso productivo. El turismo genera importantes cambios funcionales, las viejas tiendas y los servicios, tradicionalmente orientados a la población local, pueden verse reemplazados por tiendas de recuerdos, restaurantes o establecimientos de comida rápida. Por otra parte, la presión producida por los visitantes, el incremento del tráfico y el aumento de los lugares de ocio, una vez superados determinados umbrales, resultan molestos y pueden incitar a que la población residente abandone las calles más frecuentadas, provocando procesos de despoblamiento, de ruptura del equilibrio social y, también, desapego patrimonial. El turismo a lo largo de las dos últimas décadas se ha venido conformando como un pilar básico de la economía de las Ciudades Patrimonio de la Humanidad españolas y mexicanas, habiendo contribuido también a la puesta en marcha de procesos de revitalización.” ( Troitiño 2010: 15)

Algunos de los cambios urbanos debido al turismo los identificamos en el cambio de uso de suelo o bien su conservación pero enfocado al turismo y no a la residencia de la población, los trastornos viales y la transferencia de las zonas residenciales a la periferia, generan un vacío de pobladores en las zonas más turísticas, sin embargo hemos de distinguir que estas ciudades tienen las siguientes condicionantes que obligan a la transformación.

- Población flotante
- Entrada de ingresos por concepto de servicios turísticos
- Entrada de ingresos por concepto de venta de recuerdos (souvenirs)
- Transformación de las ciudades para ofrecer servicios (terciarización)
- Descontrol del orden en todos los sentidos, la autoridad municipal es incapaz de controlar el orden.
- Influencias externas de comportamiento, de moda, de formas de pensar, muy abiertas al cambio.
- Determinaciones turísticas generadas desde el Gobierno Federal (Secretaría de Turismo) y no de los gobiernos locales que son quienes mejor conocen la problemática.

Si bien podríamos comentar algunos de los trastornos en ciudades turísticas más comunes como estas generalidades, debemos destacar la importancia de realizar un análisis sobre la problemática específica donde se presenta el fenómeno. Como se ha mencionado con anterioridad, no es lo mismo un destino turístico que si apoya y planea el Gobierno Federal desde la capital del país, a revisar los trastornos que sufre una

ciudad cuya modalidad turística es religiosa y muy alejada de esta planeación, donde apenas el gobierno empieza a tomarlo como relevante, aunque a la fecha no existan todavía estrategias para las poblaciones de turismo religioso.

Para el caso específico de nuestra ciudad de estudio, San Juan de los Lagos, debemos comentar varios puntos previos a su análisis. A diferencia de la Basílica de Guadalupe, que se encuentra en la ciudad de México y que recibe el respaldo turístico que puede ofrecer la capital del país, en San Juan de los Lagos, la ciudad capital del estado, Guadalajara, se encuentra en al menos dos horas de camino, por lo que se deduce que no cuenta con el apoyo de infraestructura que esta ciudad le pudiera brindarle. Así, las adaptaciones se han tenido que hacer en la ciudad, prácticamente sobre la marcha, sin planeación, sin apoyo de ciudades grandes cercanas y sin la supervisión de especialistas urbanos, al contrario, se trata de un crecimiento con transformaciones de forma espontánea.

### **3 TRANSFORMACIONES ESPACIALES EN SAN JUAN DE LOS LAGOS, JALISCO.**

San Juan de los Lagos es el segundo destino de turismo religioso mas grande de México y el cuarto de todo el mundo, con una visita promedio de 6 millones de peregrinos al año, en una población de 65 219 habitantes(INEGI 2010).

Durante el analisis realizado en las estadísticas por toda una década (del 2000 al 2010) de la Secretaría de Turismo de San Juan de los Lagos, Jalisco (SETUJAL 2010), se puede observar que los meses de mayor turismo en la ciudad son los correspondientes al mes de enero y febrero, ya que existen numerosos migrates que suelen visitar a la Virgen y en estas fechas de vacaciones y que además se celebra la fiesta principal el 2 de febrero, día de la Candelaria. El otro mes de grande cantidades de visita, es el de agosto, cuando la iglesia católica celebra el día de la Virgen María (15 de agosto). Durante estos meses la ciudad recibe mas de un millón de visitantes en cada fiesta y en cada mes, esto quiere decir que la población en un mes, aumenta a diez veces más la población normal. El mes de menos visita (en junio), San Juan recibe a mas de 150 000 peregrinos, o sea, mas del doble de la población que tiene la ciudad.

La derrama económica que generan estas visitas son muy grandes y desafortunadamente, San Juan no se queda con todos los beneficios que esto podría significar en lo urbano, sino es repartido entre todos los municipios Jaliscienses. Por otro lado, la gente que visita San Juan de los Lagos consume de los comerciantes ambulantes, que cada vez mas van en aumento y que tampoco pagan impuestos, por lo que las estadísticas sobre la derrama económica no registra, como tampoco se registra lo concerniente a entradas por concepto de limosnas, que son muchas.

#### **3.1 Uso del Suelo**

Sin lugar a dudas uno de los primeros cambios que sufre un sitio de turismo religioso, de la misma forma que algún otro destino de gran afluencia, es el cambio de usos del suelo y esta depende también de la permanencia de los visitantes al lugar.

Hemos de distinguir que gran parte de los destinos religiosos son de entrada por salida,

es decir no se permanece en estos lugares por mucho tiempo, tal vez la visita, comer y retirarse. Esta podría ser una razón por la que se ha pensado en el uso de recorridos formando circuitos que permitan la permanencia en alguna ciudad y recibir los beneficios del turismo

En el caso de San Juan de los Lagos, la advocación de la Virgen de San Juan, está relacionada con los migrantes y tomando en cuenta que muchos de los habitantes de San Juan tienen familiares en los Estados Unidos o están ligados con el lugar, San Juan resulta ser un destino forzoso de llegada de los visitantes y de permanencia. Es en este sentido que gran parte de las casas, sobretodos del centro histórico, han sido demolidas o transformadas para los nuevos usos como hoteles, restaurantes, cafeterías, estacionamientos y sobretodo comercio, es decir el suso del suelo se inclina a la “terciarización”

En las estadísticas de actividades del INEGI (2010) a las que se dedica la población, llama la atención el plano donde ubican todos los servicios que apoyan al turismo en la ciudad y podemos observar que prácticamente, la ciudad está invadida por el comercio en el centro histórico, donde principalmente tienen presencia los hoteles, restaurantes y cafeterías.(fig.2)

La transformación no solo se limita en la propiedad privada, es de llamar la atención el uso de la vialidad pública para el uso comercial, generalmente “ambulante”: venta de comida y venta de souvenirs, incluso los comercios establecidos sacan sus productos, haciendo de la vialidad pública una extensión de su negocio, sin control alguno.(fig.3)

### **3.2 Tipologías**

El cambio de uso del suelo ha hecho que se construyan edificios nuevos. Una de las características de esta población es el poco apego que tienen hacia sus monumentos históricos, pues a pesar de tener una gran cantidad de edificios barrocos y eclécticos ( del s. XIX y principios del s. XX), muchos de estos se han destruido a lo largo de los años o sufrido transformaciones muy trágicas. La población está abierta a los cambios y suponen que los edificios históricos mas bien son un estorbo a la evolución y al dimero que se maneja en la ciudad.Pocos edificios como la Basílica Catedral, la Casa de la Cultura, la Presidencia municipal y alguno que otro templo y casas abandonadas, han tratado de conservarse.

Hemos identificado algunas transformaciones tipológicas arquitectónicas comunes en la ciudad, que parecen repetirse constantemente en los nuevos modelos arquitectónicos y que sin lugar a dudas, dejan notar la importancia simbólica que varios de sus elementos compositivos tienen para sus usuarios. Así podemos observar la siguiente tipología en las casas del centro histórico, donde además se encuentra el Santuario de la Virgen.

- Edificios originales conservados
- Edificios originales transformados
- Edificios originales con alteraciones graves
- Demoliciones y uso de espacios para estacionamientos
- Construcciones totalmente nuevas (fig.4)

Estas construcciones nuevas empiezan a tener cualidades nuevas a dan una nueva identidad a la ciudad de San Juan, en la parte del centro Histórico, principalmente. Debemos de reconocer que el comercio es lo que impera en esta zona y que por lo tanto el uso del anuncio y las grandes vidrieras son importantes.

Las construcciones son muestra de prosperidad, puesto que se puede observar que el trabajo de cantera, herrerías y detalles ornamentales son muy costosos.

Los símbolos arquitectónicos están a la orden del día como esculturas, heráldicas, o algún otro símbolo de poder y éxito. Construcciones que intentan asegurar un medio de supervivencia a través de un negocio, que destinan en la parte inferior de la construcción. Muestran su éxito en los negocios y los edificios intentan sobrepasar la altura de los vecinos, incluso la capacidad constructora es evidente, se construye en todos los espacios posibles de la propiedad, exagerando en dimensiones y alturas, y por supuesto copiar las modas arquitectónicas, entre lo que distinguimos:

- Influencias Funcionalistas, que generalmente cambian los materiales tradicionales por concreto y tabique y losas de concreto. Ventanas horizontales hechas de herrería estructural.
- Barroquismos Se intenta reproducir modelos barrocos o apariencias de haciendas tradicionales.
- Influencias Renacentistas: Se utiliza la loggia (terrace semi-abierta) en el último nivel, ventanas ajimezadas y elementos que son tradicionalmente del renacimiento italiano, heráldicas y escudos de armas.
- Formatos Clásicos: Se usan columnas, entablamentos, frontones y en general elementos que recuerde a la Grecia clásica, aunque sea fuera de proporción.
- La casa californiana o modelos franceses: Al hacer referencia a los migrantes que trabajan en los Estados Unidos, pero que tienen familiares en México y especialmente en esta zona del estado de Jalisco, las influencias formales y tipológicas, son evidentes. Como símbolo de éxito y de poder, se traen los modelos como cubiertas inclinadas a dos aguas, chimeneas, tejas planas, la ventana baywindow, las apariencias de madera, las jardineras y hasta el jardín frontal. Mansardas y lucarnas francesas, ventanas cuadrículadas de aluminio, entre muchos otros elementos forman parte de este repertorio de influencias extranjeras.

San Juan de los Lagos tenía una tipología tradicional, que no solo la identificaba, sino que además formaba parte de una tipología regional de las poblaciones de los Altos de Jalisco que todavía podemos apreciar en poblaciones como en Xalostotitlán y Teocaltiche, por mencionar algunas poblaciones de la región.

Las transformaciones urbanas, en términos generales son reflejadas en el uso del suelo y en la tipología, sin embargo es importante reforzar la idea de que la vialidad es igualmente transformada. Las vialidades tienen cambios que permiten entrar a los grandes grupos de peregrinos sin exponerlos al peligro vehicular. El resto de las avenidas también se han transformado, se han creado dos avenidas importantes que permiten circular con mayor fluidez a pesar del estacionamiento masivo de camiones y automóviles.

El estacionamiento es otro de los puntos de conflicto vial. La solución a este problema se ha venido dando desde hace varios años demoliendo las casas antiguas y utilizando los baldíos para estacionamientos, generaldo grances vacios urbanos en el cenro histórico. Finalmente podríamos comentar que existe muy poco sobre la actualización de los instrumentos legales que permitan ordenar, conservar y planear el crecimiento de la ciudad, pues el último documento que permitia "organuizar" la ciudad , data de 1995, pero independientemente de la existencia de instrumentación, es clara la falta de personal que pueda ejecutar un reglamento de planeación y conservación el centro histórico.

#### **4 CONCLUSIÓN**

Los cambios introducidos por el turismo religioso en las ciudades medias, exigen una profunda exploración y planeación, que en México aún se encuentra en proceso a diferencia de las otras modalidades de turismo que están perfectamente activadas en el país.

Esta modalidad de turismo abre una interesante brecha para establecer vínculos entre los valores de una sociedad (postmoderna) y el espacio que ella produce (ciudades turísticas). En este ensayo hemos encontrado algunas de las implicaciones culturales y urbanas más relevantes. Es notorio que en este recuento, el uso del suelo y la tipología de San Juan sean el resultado de las prácticas culturales y religiosas que exigen experiencias postmodernas como la consecuente exigencia de símbolos manipulados para la interpretación del peregrino y/o del turista.

La construcción de esos simbolos urbano-turístico reciben una fuerte influencia de los migrantes externos hacia los Estados Unidos, de quienes se reciben remesas importantes en la ciudad, la influencia de la migración interna de la gente que ha venido a vivir a San Juan en busca de oportunidades en el comercio establecido y comercio ambulante y el de los turistas, donde el Gobierno Municipal, sin mucha preparación de especialistas, trata de hacer que las cosas puedan funcionar como funciona en otros lugares.

La identidad original de la que hablábamos en un principio queda aislada y es sustituida por una nueva idenatidad que refleja el éxito económico del lugar visto a través de su arquitectura, su altura y su saturación constructiva. No podemos negar que son construcciones muy caras, que muchas de las veces hacen uso de los artesanos locales como los canteros, los herreros y los albañiles constructores, pero que muchas de las veces, deja de lado el buen gusto y optan por las exageraciones.

Finalmente, este trabajo muestra como el turismo religioso y el caso específico de la ciudad San Juan de los Lagos y su santuario, son sin duda un campo fértil para la exploración de la semiotica arquitectónica, las trasformaciones socioculturales que atañen a nuestra cambiante sociedad "postmoderna" y el impacto en las transformaciones urbanas como: la tipología arquitectónica, uso del suelo, sistema vial, imagen urbana, la conservacion patrimonial y las instrumentaciones legales urbanas. Todo esto es un campo muy generoso de trabajo que debe ser explorado y planeado

para evitar que las transformaciones del turismo se resuelvan de forma inmediata, espontánea y sin planeación.

## **Bibliografía**

INEGI, Instituto Nacional de estadísticas y Geografía. (2010). Estadísticas de Población de San Juan de los Lagos Jalisco. En <http://www.inegi.org.mx/>

INEGI (2010) Hoteles y servicios en San Juan. In Estadísticas 2010 de INEGI. En: <http://gaia.inegi.org.mx/denue/viewer.html>

Ostrowski, M. (2002). *Peregrinación o turismo religioso. Pontificia Academia de Teología Cracovia*, In Polonia 11/04/2002, disponible en: [http://www.mercaba.org/FICHAS/Evangelizacion/peregrinacion\\_o\\_turismo\\_religios.htm](http://www.mercaba.org/FICHAS/Evangelizacion/peregrinacion_o_turismo_religios.htm) p. 2

Pineda, A. (2013). *Confrontación de identidades por las influencias extranjeras en la expresión arquitectónica popular mexicana desde 1970 al 2010: El caso de San Juan de los Lagos, Jalisco*. Thèse doctorat, Guanajuato México, Universidad de Guanajuato.

Ruiz, G., Ana María (2009). *Dimensionamiento del turismo espiritual en México*. In SECTUR, disponible en: <http://www.sectur.gob.mx/work/models/sectur/Resource/15653/DIMENSIONAMIENTODEL TURISMOESPIRITUAL.pdf>

SECTUR (2009). Es México primer destino del turismo religioso. Disponible en: <http://www.terra.com.mx/Turismo/articulo/774593/Es+Mexico+primer+destino+del+turismo+religioso.htm>

Troitifio, M, De La Calle Vaquero, M, Ruiz Lanuza, A. (Coord.). (2010). *Dinámicas funcionales del turismo: y sus impactos en las ciudades patrimonio de la humanidad*. Guanajuato: Azafrán y Cinabrio.

Fotografía: Alma Pineda

No.	SITIOS RELIGIOSOS EN EL MUNDO, 2007	Millones Peregrinos
1	Virgen de Guadalupe, México	15
2	Catedral de Notre Dame en París, Francia	10
3	Virgen de la Aparecida, Brasil	8
4	Virgen de San Juan de los Lagos, Jalisco	6
5	Virgen de Lourdes, Francia	5
6	Virgen de Fátima, Portugal	4,5
7	Ciudad del Vaticano	4,5
8	Virgen de Czestochowa, Polonia	4,5
9	Rio Ganges, India	3,5
10	La Kaaba La Meca, Arabia Saudita	3

Fig. 1. México primer destino del turismo religioso. SECTUR 2009

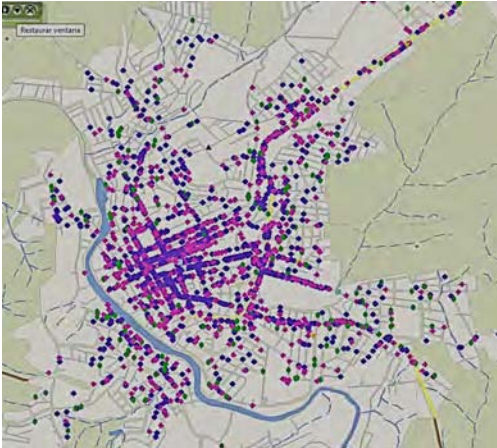


Fig 2. Centro histórico de San Juan de los Lagos. Los puntos rosas y morados, representan la ubicación de hoteles, mesones, restaurantes, cafeterías y fondas. Se puede observar la ocupación y transformación tan drástica de la residencia a los servicios





Fig. 3. En el Centro Histórico de San Juan de los Lagos, se permite el comercio ambulante, que ocupa gran parte de las calles y banquetas. Se puede apreciar todavía, algunas de las construcciones del S. XVIII, sin embargo conviven con construcciones



Fig. 4. Una tipología arquitectónica característica de los hoteles y de otras construcciones de San Juan de los Lagos, es una modalidad neobarroca, que utiliza molduras, nichos, marcos, remates y columnas de cantera además de herrerías exóticas



# Concurso Internacional Elviria

## Idea inédita n. 74: el equipo de Verdugo, Challet y Caballero de Rabat

Antonio Jesús Santana Guzmán, Departamento de Historia del Arte, Universidad de Málaga

### Abstract

In 1960 an International Competition for Ideas was submitted by a private promoter. The aim of this contest was to find the best project for the planning of a estate in The Costa del Sol, which was located just a few kilometers away from Marbella, and that was cross wised by a very important road, the National 340, parallel to the littoral and that gets up to Malaga. Among the participants, there was a multidisciplinary team of people (architects, urban planners, landscape designers) from Rabat. Their design was based in principles already developed in some Master Plans of the Central Studies Office for the Urban Planning of the French Protectorate that responded to some concerns that began to arise in Morocco, where the experts, paying attention to the concept that was being developed on the Spanish coasts, tried to make the administrations aware of the unfavorable impact that Tourism began to generate on Town planning, already uncontrolled in some territories.

*Keywords: Elviria, Costa del Sol, Málaga, French Protectorate in Morocco, Competition, Urban Planning, Territory, Tourism, Claudio Verdugo Lamarche, Jean Challet, Eduardo Caballero Monrós.*

### Resumen

En 1960 se convoca por parte de un promotor privado un concurso internacional de ideas para la ordenación de una finca en la Costa del Sol, ubicada a pocos kilómetros de Marbella y atravesada por una importante vía, la Nacional 340, paralela al litoral y que llega hasta Málaga. Entre los participantes se encuentra un grupo multidisciplinar –arquitectos, urbanistas y paisajistas– de Rabat. Su propuesta se basaría en principios ya desarrollados en algunos planes directores de la Oficina Central de Estudios del Servicio de Urbanismo del Protectorado Francés y responde a inquietudes que comienzan a surgir en Marruecos, donde los expertos pretenden concienciar a las administraciones del desfavorable impacto que el turismo comenzaba a general en el urbanismo, ya descontrolado en algunos territorios; muy atentos también al esquema que se estaba desarrollando en las costas españolas.

*Palabras clave: Elviria, Costa del Sol, Málaga, Protectorado francés de Marruecos, Concurso, Urbanismo, Territorio, Turismo, Claudio Verdugo Lamarche, Jean Challet, Eduardo Caballero Monrós.*

## **1 CONCURSO INTERNACIONAL DE IDEAS PARA LA ORDENACIÓN DE LA ZONA RESIDENCIAL ELVIRIA [i]**

El incipiente auge del turismo en la Costa del Sol a partir de las décadas de 1940 y 1950 propicia un aumento considerable de la edificación, principalmente a lo largo del eje viario conformado por la carretera nacional 340 que comunica las capitales de provincia de Cádiz y Málaga, prolongándose por la vertiente oriental hasta la comunidad catalana. Algunas de estas actuaciones provocaron un perjuicio sobre el entorno donde se asentaron, al igual que ocurrió en la costa levantina, como indicó el entonces ministro de la Vivienda, José María Martínez y Sánchez-Arjona (1961: 30). Esta situación propició la creación de una Comisión Interministerial para el Desarrollo y Ordenación de La Costa del Sol en 1958 –no aprobándose definitivamente su ‘Plan’ hasta noviembre de 1960 (*Concurso Internacional...*, 1960, marzo: Disposiciones legales...)–, gracias al interés que la Dirección General de Urbanismo, establecida en 1957, había demostrado por el desarrollo urbanístico de los núcleos turísticos, a la sazón tan castigados en esta disciplina.

Estas circunstancias serían el detonante para la convocatoria del Concurso Internacional de Ideas para la Ordenación de la Zona Residencial Elviria, el primero de estas características celebrado en España (“Resonancia mundial...”, 1960: 1). Su gran artífice fue el empresario Salvador Guerrero, dueño de la finca Coto de los Dolores, una extensa parcela privada ubicada en Las Chapas, perteneciente al municipio de Marbella y limítrofe con los términos malagueños de Mijas y Ojén. Guerrero fue uno de los pocos, al igual que los promotores del certamen de Maspalomas, en 1961 (Álvarez León, 2006: 1), que solicitó la intervención de la Dirección General, preocupado por “luchar con las dificultades que encontraban en el ámbito local y para poder aplicar la normativa de la Ley del Suelo Vigente” (Sánchez, 2003: 211); su implicación social le hicieron merecedor de la Medalla de Oro de Marbella en 1961, siendo “uno de los principales impulsores de la promoción internacional de este destino turístico” (“Fallece Salvador...”, 2011).

La denominación de lo que debiera ser la futura Zona Residencial Elviria (Z.R.E.) proviene de la conjunción de dos merecidos homenajes: el primero de ellos –el más personal e íntimo–, en consideración a su esposa, Elvira Taillefer; el otro, a una ciudad de nueva creación que estaba a punto de ser inaugurada en Iberoamérica, Brasilia, exactamente el 21 de abril de 1960, durante el periodo de inscripción del certamen en la Costa del Sol. Ésta iba a convertirse en la nueva capital de Brasil –de ahí su alusivo nombre–, tomando el relevo político de Río de Janeiro. Despuntaba como referente mundial a nivel urbanístico y arquitectónico, principalmente por el certamen que Oscar Niemeyer convocó en 1956 para su ‘Plan Piloto’; a él se presentaron un total de sesenta y seis propuestas, resultando elegido el equipo de Lucio Costa. Su estructura urbana y los edificios más representativos fueron realizados en muy breve periodo de tiempo (Peláez, 2010: 61-65)[ii].

Quizás todas estas particularidades sirvieron de estímulo a Guerrero para abordar su propio concurso, pues al igual que en la nueva capital iberoamericana, aunque a una escala bastante más reducida, Elviria pretendía alcanzar un papel destacado en el

territorio de la Costa del Sol deseando convertirse en un nuevo enclave neurálgico a nivel internacional.

Al certamen de la Z.R.E.se presentaron en principio 295 inscripciones con un total de 436 participantes de 36 países distintos, de los cuales finalmente se entregaron 118 propuestas (Concurso Internacional de Ideas, 1960 & s.f.: Relación de inscritos... & Relación de señores...). Al respecto, la prensa malagueña llegó a atreverse con una comparativa entre el número de ideas presentadas a cada concurso, ensalzando a Elvira por su superioridad (“El Jurado...”, 1960: 7).

La Unión Internacional de Arquitectos (U.I.A.) respaldó el concurso de la Costa del Sol, con unos claros objetivos: atraer inversores, plantear un cambio de escala urbana –en este caso a nivel regional–, así como aprovechar las ideas premiadas y los conceptos novedosos de otros proyectos interesantes (Verdugo).

Sus miembros compondrían la mayor parte del jurado que debía emitir el fallo: Luis Blanco Soler, arquitecto, decano del Colegio de Arquitectos de Madrid y delegado de la U.I.A. para la Sección Española de Concursos Internacionales; Pierre Vago, arquitecto y secretario general de la U.I.A.; Franco Albani, arquitecto y delegado de la U.I.A. en Italia; Antonio Perpiñá Sebría, arquitecto y delegado de la U.I.A. para la Sección Española de Comisión de Urbanismo; Emilio Larrodera López, arquitecto y jefe de Planeamiento de la Dirección General de Urbanismo; Jaime Ferrater Ramoneda, arquitecto –suplente–; y José María Santos Rein, arquitecto –secretario, sin voto– (*Concurso Elvira...*, 1960).

## 2 EL EQUIPO MULTIDISCIPLINAR DE RABAT

Entre los 118 proyectos entregados, aparece uno remitido por un equipo de Rabat (Marruecos), registrado con el número de inscripción 74 y compuesto por siete miembros: Claude Beurret, arquitecto, *E.A.U.G.*, Suiza; Eduardo Caballero, arquitecto, *E.S.A.B.*, España; Jean Challet, paisajista, *D.P.L.G.*, Francia; Pierre Mas, urbanista, *D.P.L.G.*, Francia; Claude Verdugo, arquitecto, *D.P.L.G.*, Francia; junto a los colaboradores: Moïse Ben Bunan, arquitecto, *E.S.A.M.*, Marruecos; y Jean-Paul Ichter, arquitecto, *E.N.I.S.*, Francia (Concurso Internacional..., 1960: Idea n. 74)[iii] (fig. 1). Un equipo completamente multidisciplinar que estuvo dirigido por Verdugo y Challet y cuya propuesta se conserva en el estudio de Caballero.

Claudio Verdugo Lamarche, arquitecto y urbanista, fue inspector en Tánger –autor de su plan general– y de la región norte de Marruecos. La encuesta urbana que publicó sobre esta ciudad y su conocimiento del castellano le llevaron a participar en el establecimiento del Delegado del Ministerio de Obras Públicas en Tetuán, y a conocer a los representantes administrativos españoles en las distintas ciudades y pueblos. Participó con parte del equipo de Rabat en la redacción urgente del plan de reconstrucción de Agadir, dirigido en dicha ocasión por Pierre Mas, tras el sismo que sufrió en febrero de 1960 (Verdugo). Del resultado de esta propuesta, Jean Dethier (1970: 48-49) destacó “la unidad y la fuerza monumental de la arquitectura oficial”, considerándola asimismo un verdadero “museo al aire libre”.

Jean Challet, paisajista, formó parte del Servicio de Urbanismo de Rabat. Abordó disciplinas tales como la ordenación del territorio, el urbanismo y el paisaje, especializándose en actuaciones proyectadas para zonas turísticas. Entre sus proyectos destacan la integración viaria del Valle del Draa y la intervención en los jardines de Meknés; fue otro de los componentes del equipo de Pierre Mas en la reconstrucción de Agadir. (Estienne, 2011).

Eduardo Caballero Monrós ocupaba entonces el cargo de inspector de urbanismo de las provincias de Uxda, Nador y Alhucemas, gracias al “Convenio Hispano-Marroquí de asistencia técnica” (Caballero, 2006: 18-19). Allí sería donde profundizó y progresó en su ya desarrollada formación en la disciplina de urbanismo, atraído por la experimentación que del mismo habían realizado los franceses en el Protectorado. Debía acudir con asiduidad a la capital, donde conocería a Challet y Verdugo. El gobierno marroquí llegaría a contratarlo para la nueva delegación que el Ministerio de Obras Públicas abrió en Tetuán, bajo la dirección del arquitecto municipal de aquella ciudad, Delfín Ruiz.

La participación de Caballero en el Concurso Z.R.E. estaba en línea al acercamiento que el arquitecto estaba preparando para volver a la Península, y a su intención para graduarse como técnico urbanista, lo que lograría en enero de 1963. Llegaría a convertirse en una importante figura del urbanismo español y trabajaría contratado por el Ministerio de la Vivienda en Málaga, del que posteriormente formaría parte como funcionario asesor de la Comisión Provincial de Urbanismo –que se había organizado en lugar de la anterior Comisión de la Costa del Sol–, donde redactaría entre otros textos *La Costa del Sol y sus problemas* (1964).

### 3 LA PROPUESTA N. 74

Ya existen investigaciones dedicadas a otras ideas presentadas al concurso –desafortunadamente casi relegado por completo tras conocerse el fallo del jurado–; en mayor medida las premiadas o diseñadas por arquitectos más mediáticos, por lo que consideramos interesante rescatar aquí la idea n. 74 planteada por el equipo de Rabat siguiendo las directrices urbanísticas del Protectorado de Marruecos.

Los paneles presentados fueron: 1 Ordenación del territorio regional; 2 El emplazamiento; 3 La solución; 4 Plan general; 5 un dibujo panorámico; 6 Equipamiento; 7 Adaptación del proyecto; y 8 Plan de desarrollo. En la documentación conservada aparece una fotografía panorámica de lo que en origen fue la finca, presentando la imagen de un territorio virgen, sin apenas construcciones.

Esta propuesta aspiraba a romper con los problemas urbanísticos producidos en los núcleos surgidos a lo largo de la carretera nacional 340: “desarrollo lineal; densidad excesiva; ausencia de comunicaciones y desequilibrios” (Verdugo), integrando un nuevo territorio planificado, denominado en esta propuesta como ‘regional’, que restableciese la armonía del conjunto de la Costa del Sol Occidental. Asimismo complementaría las amplias carencias de equipamiento del entorno, pretendiendo crear una zona residencial con población activa –españoles y extranjeros– que ofreciera un uso continuo y compatible a lo largo de todo el año mediante actividades internacionales en invierno y

como centro vacacional en verano, alimentando así la potente máquina de las ilusiones de masas.

En la idea n. 74 se hace uso de la topografía y la naturaleza rural de la zona como pieza clave de su desarrollo; si bien es cierto que estos valores están también presentes en la mayoría de las ideas presentadas, no estaban recogidos en las bases donde tan sólo se indicaba la necesidad de plantear Elviria como urbanización modelo, “que sea el orgullo de nuestra Costa del Sol” (Concurso Internacional de Ideas, 1960: Carta de Salvador...), concediéndose a los participantes “la más amplia libertad de interpretación” (*Concurso Internacional...*, 1960, marzo: Bases, artículos VII, IX y X).

La N-340 atraviesa la finca por su zona más meridional comunicándola directamente con las localidades de Marbella y Fuengirola, mientras que Ojén, al norte, completa el triángulo poblacional más próximo. Fue primordial en el proyecto evitar la creación de otra vía de circulación rápida que pudiese acrecentar el flujo vehicular ya existente. El mayor punto de interés natural se concentra en el pinar, que se localiza al norte de la carretera nacional, y que es considerado en esta idea como un importante espacio verde “capital estético incomparable” que se reserva y mantiene gracias a la densidad de población propuesta, ya que los inmuebles destinados a venta, “ocupan tan sólo la mínima superficie necesaria” (Verdugo), lo que reduce el impacto de las transformaciones físicas inevitables en la finca original.

El pueblo, núcleo urbano principal, se ubicaría sobre la vía rápida y acogería a unos 4.000 habitantes. En su trama destacan los espacios abiertos, dando lugar a un conjunto que seguía la tradición andalusí, tipología usual tanto en el sur de España como en Marruecos, si bien el trazado ortogonal de sus calles y las relaciones volumétricas de su arquitectura lo vinculan, asimismo, con el urbanismo de los poblados de colonización –algunos coetáneos-. Los inmuebles principales, como el ayuntamiento, el centro cívico o la iglesia, conforman la parte más céntrica del núcleo, a modo de foro, mientras que en la periferia se localizan la plaza de toros y la estación de autobuses, siendo primordial la distribución de las funciones en relación a los diversos usos ciudadanos.

Las playas, atractivo turístico principal de toda la Costa del Sol, quedan en este caso protegidas de la vía rápida y del conjunto urbano mediante la zona de dunas preexistentes que se mantiene, por lo que se plantea un paso elevado que comunique el pueblo y la zona de puerto, en la que se reservan atraques tanto para pesca como para uso deportivo. Aquí es donde quedaría ubicado el único inmueble convertido en símbolo arquitectónico para la Zona Residencial Elviria, el casino, que se erige a orillas del Mediterráneo, un interesante reclamo visual en la línea de costa.

Este anteproyecto recoge todo tipo de dotaciones que permiten la autonomía deseada para su territorio, como pudieran ser zonas infantiles y deportivas, de hoteles y moteles –juegos y servicios-, así como diversos tipos de villas y apartamentos residenciales. Del mismo modo se distribuyen una serie de parcelas con densidad variable según su cercanía al pueblo (400 m<sup>2</sup> - 4 Ha.) o su localización en un espacio rural (1.500 m<sup>2</sup> - 4 Ha.), lo que permitiría un total de 14.000 habitantes afincados en toda Elviria (fig. 2).

El extremo norte del Coto de los Dolores es un lugar más retirado y tranquilo, por lo que se reserva para el desarrollo del arte y la cultura, una oferta poco común entonces en los

destinos costeros; allí debía construirse una ciudad para artistas, un centro cultural y una universidad, entre otros, destacando la creación de un gran pantano como elemento natural principal.

El terreno localizado entre la zona cultural y el pueblo está dominado por vacíos que permiten “mantener el entorno natural” *-arboretum-*, tan sólo ocupados por diversas infraestructuras reservadas al ocio y al deporte, por viales secundarios adaptados a las curvas de nivel del terreno, “destinados a descubrir un lugar”, y que se inspiran en el famoso itinerario GR 20 de Córcega (Verdugo), así como un telecabina que pone en conexión rápida la zona norte y la sur.

La deseada autonomía para esta urbanización modelo se ve acrecentada con la creación de un importante punto de comunicación junto a la zona de alojamiento temporal *-camping y hoteles-*. Se trata de un helipuerto y un aeródromo, a pesar del cercano del Rompedizo (a 45 km.), en la capital, que en 1958 era considerado el cuarto en importancia de toda España (“Historia”, s.f.) (fig. 3).

Según la teoría que Reyer y Arias (1961: 12-13 & Idea 74) proponen en la revista *Arquitectura*, la idea n. 74 respondería a un modelo con dos polos de atracción *-playa y montaña-* que se produce a partir de la propia naturaleza que posee el terreno.

#### 4 CONCLUSIÓN

La redacción del plan de desarrollo y reconstrucción de la ciudad marroquí de Agadir, tuvo ocupado a gran parte del equipo hasta septiembre de 1960, mientras el plazo final de entrega del Concurso Zona Residencial Elviria expiraba en octubre (*Concurso Internacional...*, 1960, marzo: Bases, artículo XXI & “El Jurado...”, 1960: 7). A pesar de este breve espacio de tiempo, la experiencia desarrollada por sus componentes en los diversos campos a los que pertenecían, desembocó en una idea madura, la n. 74, que tuvo en cuenta algunas propuestas ya aplicadas en los planes generales de la Oficina Central de Estudios (*Bureau Central des Études, B.C.E.*) del Servicio de Urbanismo del Protectorado francés. Entre otras:

Consideración del entorno primigenio, lo que supone su puesta en valor y la reducción del impacto a ejercer sobre su territorio rural y costero. La 74 se aleja de las “propuestas de filiación *lecorbuseriana*” que, según Sánchez Lampreave (2003: 214), predomina en la mayoría de los proyectos franceses. Esta característica es apreciable en el dibujo panorámico realizado por el paisajista Jean Challet donde prevalecen las zonas verdes de arbolado y los vacíos arquitectónicos. Los conjuntos volumétricos construidos que además, se integran perfectamente en la orografía del lugar mediante un uso escalonado de los inmuebles *-alcanzando una altura máxima de tres plantas-*, muy en armonía con la topografía de la finca (fig. 4); Elaboración de una documentación flexible que permitiera incluir cambios factibles en un futuro. Es el caso de la documentación jurídica necesaria para la Zona Residencial Elviria que podría haber sido adjuntada al panel número 1, dedicado a la Ordenación del territorio regional, en caso de que el anteproyecto hubiese sido seleccionado para una posterior fase de estudio en detalle; y Asegurar a la población *-tanto fija como estacional-* “una vida cívica y social tratando de



acercar categorías sociales diferentes [...] evitando toda segregación” (Verdugo) gracias a la creación de equipamientos que cubran los aspectos fundamentales del individuo, a saber: vivienda, trabajo, sanidad, formación y tiempo libre. Entre todas las dotaciones planteadas cabría destacar el denominado ‘centro cultural de atracción’, ubicado al norte por ser una zona de mayor quietud y tranquilidad, coincidiendo en este caso con la propuesta del mediático Jørn Utzon -idea n. 16, tampoco premiada- cuyo centro cultural ha sido considerado muy positivamente por los expertos.

La conversión del territorio de Marruecos como campo de ensayo para Francia en temas de urbanismo queda reflejada en la minuciosidad del proyecto 74. El periodo del urbanismo comprendido entre 1913 y 1948, donde se destaca la construcción de nuevas ciudades en el Protectorado galo para habitantes extranjeros, principalmente europeos, sirvió como base a la idea dirigida por Verdugo y Challet. Tras la independencia política de España y Francia, allá por 1956, jóvenes arquitectos marroquíes trabajarían codo a codo con sus colegas europeos, siendo ejemplo de ello el equipo aquí citado. Su diversidad multidisciplinar -arquitectura, urbanismo, paisajismo- le permitió establecer los criterios de la propuesta para la Zona Residencial Elviria tanto en la jurisdicción española como en la francesa, en concreto en la *Ley del Suelo* (1956) y los *Plans d'Urbanisme de Détail* (1958), ambos aprobados tan sólo pocos años antes de la convocatoria del concurso. Según Verdugo, “La Carta de Atenas fue de poca ayuda para un proyecto turístico, si bien se utilizó con interés en el *Plan General de Agadir*”. Del mismo modo la idea 74 responde a inquietudes sobre el “desarrollo turístico y sus consecuencias”, que comienzan a surgir también en Marruecos en la década de los sesenta debido al auge del turismo; tras el aumento de las construcciones “abusivas” que “masacran” el paisaje africano, los expertos tratan de convencer a las autoridades de una planificación urbanística por temor a repetir el modelo que se estaba desarrollando precisamente en España (Dethier, 1970: 29, 37, 49)

[i] Agradezco la colaboración de Eduardo Caballero Monrós; Claudio Verdugo Lamarche; Héctor García Antón, José Luis Esteve Krauel (arquitectos); Ricardo Álvarez de Toledo Gross (arquitecto, r.i.p.); Daniel Vázquez Guerrero (abogado, r.i.p.); Antonio Bravo Nieto (Universidad de Málaga); Raúl Castellanos Gómez (Universitat Politècnica de València); María Jesús Gracia Montalbán (Biblioteca COAM); Laura Hernández Campañá (Rabat); Marie Catherine Lambertn (historiadora del Arte); Francisco Merino Mata, (arquitecto jefe del Servicio Técnico de Patrimonio del Ayuntamiento de Marbella) y Maribel Jurado Gálvez.

[ii] A pesar de que la primera piedra fuese puesta en 1922.

[iii] E.A.U.G.: *École d'Architecture et d'Urbanisme de Genève*; E.S.A.B.: Escuela Superior de Arquitectura de Barcelona; D.P.L.G.: *diplômé par le Gouvernement*; E.S.A.M.: *École des Sciences Appliquées*; E.N.I.S.: *École Nationale d'Ingénieurs de Strasbourg*.

## Bibliografía

“El Jurado del Concurso Internacional Elviria, reunido en Málaga”. *Sur* (1960, 13 de noviembre), 7.

“Fallece Salvador Guerrero, uno de los empresarios pioneros de la Costa del Sol”. *Sur.es* (2011, 28 de noviembre) [en línea]. Disponible en: <http://www.diariosur.es/v/20111128/marbella/fallece-salvador-guerrero-empresarios-20111128.html> [Consulta: 5 de marzo de 2011].

“Historia”, *Aeropuerto de Málaga* (s.f.) [en línea]. Disponible en: [http://www.aena.es/cse/Satellite?Language=ES\\_ES&SiteName=AGP&c=Page&cid=1048858947305&pagename=subHome](http://www.aena.es/cse/Satellite?Language=ES_ES&SiteName=AGP&c=Page&cid=1048858947305&pagename=subHome) [Consulta: 10 de mayo de 2011].

“Ives Vitard, francés, primer premio del Concurso Internacional Elviria”. *Sur* (1960, 18 de noviembre), 1 y 8.

“Resonancia mundial del concurso urbanístico Elviria – Costa del Sol”. *Sur* (1960, 6 de julio), 1.

Álvarez de Toledo, Ricardo (entrevista personal al autor) (2011, 29 de marzo).

Álvarez León, Iván (2010). El *atelier* ATEA+SETAP y Maspalomas – Costa Canaria. Formación, formas y acontecimientos, En Piè i Ninot, Ricard & Rosa Jiménez, Carlos J. (Eds.), *Turismo líquido/Liquid Tourism* [en línea]. Málaga: Universidad y Escuela Técnica Superior de Arquitectura. Disponible en: [http://www.altour.uma.es/pdf/pub\\_turismoliquido\\_33.pdf](http://www.altour.uma.es/pdf/pub_turismoliquido_33.pdf) [Consulta: 2012, 19 de julio].

Barrios Pérez, Roberto (2010). Concurso Internacional de Ideas para la ordenación de la Zona Residencial Elviria 1960: paisaje de proyectos. En Piè i Ninot, Ricard & Rosa Jiménez, Carlos J. (Eds.), *Turismo líquido/Liquid Tourism* [en línea]. Málaga: Universidad y Escuela Técnica Superior de Arquitectura. Disponible en: [http://www.altour.uma.es/pdf/pub\\_turismoliquido\\_42.pdf](http://www.altour.uma.es/pdf/pub_turismoliquido_42.pdf) [Consulta: 2012, 25 de julio].

Caballero Monrós, Eduardo & Álvarez de Toledo y Gross, Ricardo (1972). *Málaga, plan general de ordenación al Este del Río Guadalhorce*. Madrid: Colegio Oficial de Arquitectos de Andalucía Oriental.

Caballero Monrós, Eduardo (2006): *Memorias Segunda parte: trabajo profesional*. Málaga (ed. mecanografiada, no publicado).

Caballero Monrós, Eduardo (entrevista personal al autor) (2011, 20 de mayo).

*Concurso Elviria. Exposición de trabajos presentados* (1961, enero). Madrid: Ministerio de

la Vivienda.

*Concurso Internacional de Ideas Zona Residencial Elviria* (1960, marzo). Madrid.

Concurso Internacional de Ideas Zona Residencial Elviria. (1960), Archivo personal de Eduardo Caballero Monrós (A.P.E.C.M.) (Idea n. 74)

Concurso Internacional de Ideas Zona Residencial Elviria. Costa del Sol – Marbella – Málaga (1960, 14 de marzo), Archivo Municipal de Marbella (A.M.Mb.). Sig. 4022.8. Exp. 283/61 (Carta de Salvador Guerrero al alcalde de Marbella).

Concurso Internacional de Ideas Zona Residencial Elviria. Costa del Sol – Marbella – Málaga (s.f.), Archivo Municipal de Marbella (A.M.Mb.). Sig. 4022.8. Exp. 283/61 (Relación de señores arquitectos que han presentado estudios o anteproyectos a este Concurso Internacional Elviria).

Concurso Internacional de Ideas Zona Residencial Elviria. Costa del Sol – Marbella – Málaga (1960, 15 de junio), Archivo Municipal de Marbella (A.M.Mb.). Sig. 4022.8. Exp. 283/61 (Relación de inscritos y participantes a este Concurso Internacional Elviria, de acuerdo con el art. 18 del Reglamento de los Concursos Internacionales de Arquitectura y Urbanismo de la U.I.A.).

Dethier, Jean (1970). 60 ans d'urbanisme au Maroc: l'évolution des idées et des réalisations. *Bulletin économique et social du Maroc*, 32 #118. Rabat: Société d'Études Économiques, Sociales et Statistiques, 5-56.

Esteban Maluenda, Ana María (1998, octubre). Los concursos de arquitectura y su difusión: un fragmento de la cultura arquitectónica, *De Roma a Nueva York: itinerarios de la nueva arquitectura española 1950/1965* (Actas del congreso internacional) [en línea]. Navarra: Escuela Técnica Superior de Arquitectura, 201-212. Disponible en: [http://oa.upm.es/6347/1/1998\\_01\\_pamplona.pdf](http://oa.upm.es/6347/1/1998_01_pamplona.pdf) [Consulta: 2013, 2 de noviembre].

Estienne, Isabelle (2011, 19 de julio). L'aménagement come stratégie professionnelle. L'exemple de cinq paysagistes formés à la section du paysage et de l'art des jardins de Versailles en 1946-1948, *Project de paysage. Revue scientifique sur la conception et l'aménagement de l'espace*, 6,[en línea]. Versailles: École Nationale Supérieure de Paysage, Topia. Disponible en: [http://www.projetsdepaysage.fr/fr/l\\_amenagement\\_comme\\_strategie\\_professionnelle](http://www.projetsdepaysage.fr/fr/l_amenagement_comme_strategie_professionnelle) [Consulta: 2013, 8 de noviembre].

Gavilanes Vélaz de Medrano, Juan (2010). Los primeros pasos en la Costa del Sol, el rastro entre la huella y la señal. En Piè i Ninot, Ricard & Rosa Jiménez, Carlos J. (Eds.), *Turismo líquido/Liquid Tourism* [en línea]. Málaga: Universidad y Escuela Técnica Superior de Arquitectura. Disponible en: <http://www.altour.uma.es/pdf/>

pub\_turismoliquido\_41.pdf [Consulta: 2012, 8 de marzo].

González, Cristina (2009, 22 de diciembre). Al colegio sin pisar la autovía. *Sur.es* [en línea]. Disponible en: <http://www.diariosur.es/20091222/marbella/colegio-pisa-autovia-20091222.html> [Consulta: 5 de marzo de 2011].

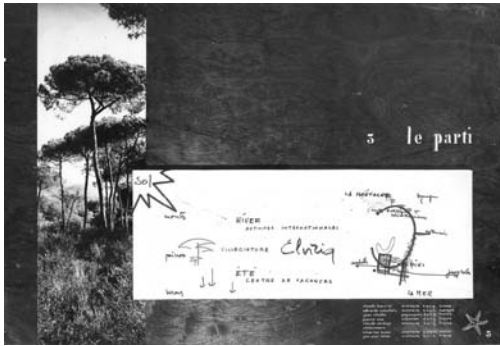
Martínez y Sánchez-Arjona, José María (1961, marzo). *Arquitectura*, 27, 3.

Peláez López, Mercedes (2010). *Oscar Niemeyer*. Madrid: Unidad Editorial de Revistas, 61-65.

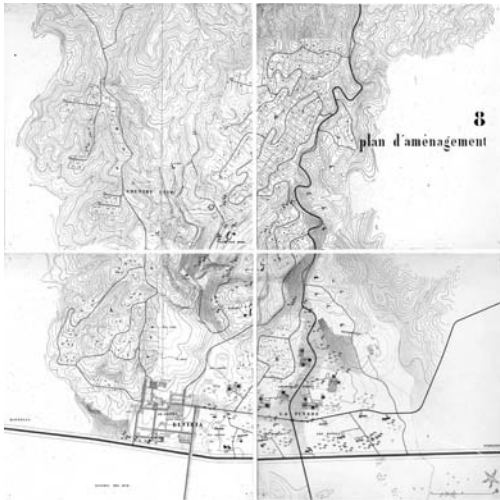
Rellero, José Antonio & Arias, Pablo (1961, marzo). Elviria como problema. *Arquitectura*, 27, 12-13.

Sánchez Lampreave, Ricardo (2003). 1961. El concurso Elviria. La reivindicación de la cultura arquitectónica. *Arquitectura moderna y turismo: 1925-1965* (Actas IV Congreso Fundación Do.Co.Mo.Mo. Ibérico), 211-224.

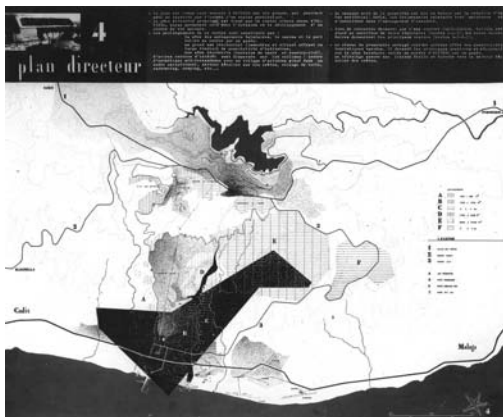
Verdugo, Claudio (correspondencia con el autor) (2010, 15 de marzo; 2011, 16 de octubre; 2012, 30 de enero y 13 de agosto).



Idea n. 74, panel 3. 'La solución'.



Idea n. 74, panel 8. 'Plan de desarrollo' (cuatro fotografías).



Idea n. 74, panel 4. 'Plan general'.



Idea n. 74, panel 5. Challet, Jean. Dibujo panorámico (dos fotografías).

# Modernidad y turismo

## El lugar de los grandes hoteles en Barcelona

Pamela Valdivia, Universidad Politécnica de Cataluña

### Abstract

The essay that we propose aims to study the development of the grand hotels in Barcelona, like as an architecture that synthesizes the ideals of modernity developed since the first half nineteenth century's which reach its culmination during the early twenties. We approach this purpose through the most emblematic examples of 1900's: Grand Hotel Ambos Mundos, architect Rafael Puig i Puig; and Grand Hotel Colón, architect Andreu Audet i Puig. In each case converge various initiatives since the mid-nineteenth century sought, first, to consolidate the city's urban areas and equipment, on the other, place it as a modern metropolis, and at the same time, make it increasingly attractive to travelers conviction. Each initiative led to the image of a great hotel is transformed into benchmark of modernity and progress. This work allows us to observe, first in the role played by these hotels in the project of modernity that seeks to consolidate the city's urban and service aspects, and second, follow the tourism assessment process, and third, to analyze the hotel architecture.

*Keywords: grand hotel, architecture, tourism, Barcelona, XIX-XX centuries*

### Resumen

La comunicación que proponemos indaga en la evolución de los grandes hoteles en Barcelona como una arquitectura que es afín a los ideales de modernidad gestados desde la primera mitad del siglo XIX y alcanzan su momento culmine a principios del XX. Este propósito, lo abordaremos a través del estudio de los casos que consideramos más representativos del 1900 como tipologías arquitectónicas y significación urbana: El Gran Hotel Ambos Mundos del arquitecto Rafael Puig i Puig, y el Gran Hotel Colón de Andreu Audet i Puig. En cada caso convergen diversas iniciativas que, desde mediados del XIX buscaron, por un lado, consolidar a la ciudad en sus aspectos urbanos y de equipamientos, por otro, situarla como una metrópolis moderna, y al mismo tiempo, hacerla cada vez con mayor convencimiento atractiva a viajeros. Cada iniciativa propició que la imagen de un gran hotel se transformara en referente de modernidad y progreso. Este trabajo nos permite constatar; primero, el papel que jugaron estos hoteles en el proyecto de modernidad que busca consolidar la ciudad en sus aspectos urbanos y de servicios; segundo, seguir el proceso de valoración del turismo, y tercero, analizar a la arquitectura hotelera en sus aspectos tipológicos y de servicios.

*Palabras clave: gran hotel, arquitectura, turismo, Barcelona, siglos XIX-XX*

En el año 1896, surge el primer gran hotel de nueva planta, el *Ambos Mundos*, desde el provisional *Gran Hotel Internacional* que sólo se justificó durante el desarrollo de la Exposición Universal de 1888, no se había construido en Barcelona un hospedaje de estas características. Seis años después, en la plaza de Cataluña surge el *Gran Hotel Colón*, desde un emplazamiento favorable por su centralidad, asume un rol icónico tanto para la vida urbana como para la promoción de la ciudad hacia el extranjero.

Estos casos, paradójicamente desaparecidos, son representativos del cambio que comienza en la arquitectura a principios del XX y a su vez reflejan dos procesos fundamentales en la historia urbana de Barcelona, el planteamiento de una ciudad nueva y el proyecto de situar a la ciudad como una metrópolis atractiva a forasteros.

El punto de partida de esta comunicación es a mediados del XIX, aquí nos aproximaremos a los precedentes de estos grandes hoteles, los cuales son: las primeras fondas de lujo en la Rambla, el Gran Hotel Internacional y el proyecto de un gran hotel en los primeros planteamientos de urbanización de la plaza de Cataluña. Cada uno de ellos abrirá un umbral al relevante rol que asumirán estos lujosos equipamientos durante el primer tercio del siglo XX. Llegado a este momento, profundizaremos en cada uno de estos significativos edificios, desde sus aspectos tipológicos y de servicios, constataremos como se transforman en pieza fundamentales en la organización urbana. En la imagen distinguida para difundir la Barcelona moderna al mundo.

## **1 PRECEDENTES. EL ROL DE LOS HOSPEDAJES EN LA DEFINICIÓN DE UNA BARCELONA MODERNA**

### **1.1 Las grandes fondas de lujo durante la segunda mitad del siglo XIX**

En el año 1835 con el inicio de las desamortizaciones eclesiásticas se comenzará a forjar el protagonismo y significación que los grandes hoteles asumirán a principios del XX.

Este episodio fundamental en la transformación de la ciudad, iniciará un cambio radical en la imagen urbana de la Rambla, con la liberación de algunos solares ocupados por una diversidad de edificios religiosos, se pasará de un escenario dominado por conventos, a un escenario urbano en el cual comienzan a ser protagonistas nuevos equipamientos, servicios y espacios públicos relacionados al “recreo y la diversión”[1]. Reflejo de este proceso son: el *Teatro de Liceo* construido en el solar dejado por el Convento de los P.P Trinitarios descalzos, la plaza Real ubicada en los terrenos de los P.P Capuchinos, y la *Gran Fonda Oriente* que ocupó las casas y colegio de los P.P. Carmelitas.

La *Fonda Oriente*, fue la primera de lujo en instalarse en la Rambla.[2]

La inauguración de la *Gran Fonda Oriente* tendrá una gran repercusión, según el *Diario de Barcelona* del 24 de abril de 1842: “El 21 del corriente se abrió la gran fonda colocada



en el puesto más hermoso y céntrico de la ciudad, como es en medio de la Rambla (...) en la que, los viajeros que quieran honrar el establecimiento, tanto nacionales como extranjeros, serán hospedados en aposentos ricamente amueblados (...) se ha desvelado en hermosear el total del gran edificio, en proporcionar a los viajeros las comodidades posibles, y ha tomado todas las medidas oportunas a fin de que el servicio de la casa no tenga nada que desear de las fondas del extranjero, tanto en localidad como por el lujo interior (...).”

La noticia no sólo refleja la centralidad que comienza a asumir en la Rambla sino también nos habla de una nueva valoración hacia estos equipamientos, y la necesidad de tenerlos a la altura de las grandes capitales europeas.

Tras la apertura de la lujosa fonda, se abre un período de mejoras e incorporación de otros establecimientos de su tipo. En el 1859 abre sus puertas la *Fonda España*.

Nuevamente el *Diario de Barcelona*, el 9 de enero de 1859, hará noticia de esta apertura y nos aproximará no sólo a aspectos relativos a su situación y al acontecimiento que implica, sino también no hablará de sus usos. “Bajo el título de *Fonda de España* acaba de abrirse un lujoso establecimiento (...). El jardín y las piezas del piso bajo, excepto algunos baños que han quedado reservados para los huéspedes, han sido convertidos en elegantes comedores, y el gran número de cuartos que existen en el piso del entresuelo y en los 1º y 2º se destinan para habitaciones, todas las cuales estaban amuebladas de nuevo, y algunas de ellas con bastante lujo para que puedan ocupar las familias de categoría.”

Entre los lujosos comedores y los cafés que ocuparán las plantas bajas de las fondas convergerán viajeros, comerciantes, industriales y burgueses, las fondas han perdido su sentido meramente funcional al servicio del tráfico comercial, tal como los antiguos hostales.

La mayoría de las guías de época resaltarán “el lujo” de estas fondas, sin embargo la guía de Saurí y Matas (1861: 143) será más crítica al respecto y de las fondas barcelonesas publicará: “Aún no las tenemos con tanto lujo en esta, como en Londres, Paris y otras capitales, no obstante se hallan algunas muy bien servidas, aseadas y con comodidad.”

Ciertamente la mayoría de estas estaban en edificios más bien modestos, y tal como señala Carreras y Candi (1922), como “la temporada de mayor prosperidad de esta clase de establecimientos, la de 1865 al 1885”, se realizarán importantes cambios en sus instalaciones formando el perfil urbano que actualmente distingue a la Rambla. Situación que podemos seguir a través de algunos de los expedientes de obras: En el año 1863, la *Fonda España* amplía considerablemente sus instalaciones adicionando la casa vecina; y en 1881-82, la *Oriente* realiza una importante reforma interior y exterior incorporando el famoso *Salón Condal*. En cada caso se desarrolla un tipo de edificio con planta baja, destinada a tiendas, cafés y restaurantes, entresuelo y tres pisos para habitaciones.

A fines del XIX, la Rambla, es el centro de la ciudad y alcanza una intensa vida urbana, de acuerdo a los requerimientos culturales y económicos de la nueva burguesía industrial. Durante medio siglo las fondas vivirán un período de esplendor potenciado por el crecimiento de la industria, y las comunicaciones. Sin embargo, necesidades de nuevos espacios de desarrollo y superiores equipamientos no tardarán en surgir, esto direccionará a principios del XX la mirada de los fondistas hacia el Ensanche. El cual significará un extenso espacio para el desarrollo de mejores hospedajes, tal como reclamaba Sauri y Matas, al nivel de las grandes capitales europeas.

## 1.2 El Gran Hotel Internacional

Sin duda un hecho importante, que repercutió en el desarrollo de los equipamientos destinados al hospedaje fue el *Gran Hotel Internacional*. Obra del arquitecto Lluís Domènech y Montaner, fue el primer gran hotel en Barcelona.

El edificio diseñado como un equipamiento efímero, y que sólo se justificó durante el período que duró la Exposición Universal de Barcelona, surgió ante la necesidad de contar en la ciudad con un hospedaje de primer orden y al nivel de las exigencias de confort acostumbrada por los visitantes asiduos a este tipo de acontecimientos.[3]

El resultado fue un monumental edificio de 150 metros de largo y 35 metros de fondo, compuesto por gran cuerpo longitudinal de 5 pisos, con cuatro torres en cada vértice e interrumpido por otro cuerpo central que jerarquiza el acceso al edificio.

La novedad del hotel hace que las guías publicadas durante el 1888, realizaran detalladas descripciones de los "modernos" servicios que ofrecía. A través de estas, nos podemos aproximar a los servicios que caracterizaban la novedad de un gran hotel.

El acceso principal daba a un gran vestíbulo iluminado por claraboyas, entorno a este espacio había una peluquería, un despacho de paraguas, un despacho de localidades de los teatros, circos, etc. También, estaba la administración y los ascensores, verdadera novedad en la época. En uno de los extremos de la misma planta, habían distintos comedores.

En los pisos superiores habían dos tipos de habitaciones, por un lado, estaban las que tenían una o dos camas y compartían servicios. Cada piso disponía de retretes, urinarios y cuartos de baño. Por otro, estaban las llamadas especiales, situadas en el cuerpo central y en las torres, estas tenían una antecámara, un saloncito, salón, tres dormitorios, retrete, cuarto de baño y aposento para criados (Chichón 1888: 172).

El Gran Hotel, con su monumental y singular arquitectura, y sus novedosos servicios, abrirá un umbral para la incorporación, quizás no con esta envergadura, de otros establecimientos de su tipo. Hacia fines de siglo se abrirán los primeros de nueva planta, autodenominados como gran hotel, primero se abrirá el *Ambos Mundos* y luego el *Colón*.

A través del libro de Francesc Rogent i Pedrosa, *Arquitectura Moderna de Barcelona*, nos

podremos aproximar a la influencia que generará esta arquitectura: "A partir del movimiento iniciado por aquel acontecimiento, operase un cambio radical en la arquitectura. A la sencillez rayana en austeridad, sucede un afán de lujo, una prodigalidad de ornamentación, un vehemente deseo de originalidad que transforma de raíz el aspecto de las fachadas de los nuevos edificios" (Rogent 1897).

Por otro lado, con la realización de la Exposición, se comienza a tomar conciencia de los beneficios que significa para la ciudad, la presencia de miles de visitantes. Los cuales significan estímulo para la transformación de la ciudad, para la incorporación de nuevos equipamientos y su prestigio en el contexto europeo.

### **1.3 El proyecto de un Gran Hotel**

A principios del 1887, al mismo tiempo que se hace cargo de la organización de la Exposición, el Ayuntamiento convoca a un concurso para la urbanización de la plaza de Cataluña.

La plaza fue siempre un espacio indefinido y un obstáculo para establecer una fluida relación, desde la ciudad vieja, especialmente la Rambla, hacia un Ensanche en crecimiento.

Desde las "las bases generales que en su concepto deberían adoptarse para el ensanche", de la Corporaciones e Institutos de Barcelona, publicada en el año 1845, siempre se pensó para este espacio, la idea de gran plaza central, "porque debería ser el punto de confluencia de la mayor parte de las calles que han de llevar la vida a todos los ángulos de la nueva ciudad, podría llegar a ser una de las primeras plazas monumentales de Europa, levantando en ella los principales edificios públicos, los que por su naturaleza consintiesen mayor suntuosidad, mayor riqueza y mayor gusto en la construcción de la parte exterior".

La idea de vincular la ciudad antigua y la nueva del ensanche con un espacioso paseo, no considerada por Cerdà, siempre quedaría latente, tal como lo veremos en el momento que se solicita edificar el *Gran Hotel Ambos Mundos*.

La propuesta ganadora del concurso, será el proyecto "Plaza" del arquitecto Pere Falqués y Urpí. Este planteamiento sintetizará, los ideales de ciudad planteados en las bases para la formación de la nueva Barcelona, que buscan situarla como una ciudad atractiva, monumental, con una arquitectura significativa capaz de adornar amplios espacios públicos. En el proceso de evolución de los hospedajes, este propósito influirá en la nueva significación urbana que asumirán estos equipamientos a principios del XX.

Precisamente, una de las variantes de la propuesta de Falqués contemplaba la construcción de un "edificio particular de carácter monumental y rica ornamentación", destinado a gran hotel en el costado noroeste de la plaza, donde estaban las casa Estruch y Gibert. El hotel se definiría como el gran elemento central de una monumental galería porticada, de planta oval, que contendría la gran plaza "algo menor que la Plaza

Vendôme de París” (Falqués 1897: 8) (Fig.1).

Para solventar los gastos de urbanización de la plaza, en el año 1891, el municipio de otorga la concesión a la Sociedad Gran Hotel Continental[4] para levantar el hotel en la plaza.

Después de diez años de desarrollo del proyecto, ni la plaza porticada, ni el Gran Hotel se llegarán a construir, los desencuentros entre particulares, propietarios de los terrenos de la futura plaza, y el Ayuntamiento dejarán sin efecto el proyecto de Falqués. Por su parte, la *Sociedad Gran Hotel Continental*, abrirá en el año 1893, el *Hotel Continental* en una casa de alquiler, ubicada en la esquina de Rambla de Canaletas con plaza de Cataluña, con este establecimiento comenzarían los hoteles en la plaza (Carreras i Candi 1922).

El hotel de Falqués, nos señala el nuevo valor que se otorga a fines del XIX a este tipo de equipamientos, el Gran Hotel puede ser un digno edificio para el embellecimiento de la ciudad. Un precedente de la significación que grandes hoteles, como el *Colón* y el *Ambos Mundos* asumirán pocos años más tarde.

## 2 LOS GRANDES HOTELES de BARCELONA

### 2.1 Gran Hotel Ambos Mundos

Después del desaparecido *Gran Hotel Internacional*, el primer *Gran Hotel* construido de nueva planta fue el *Ambos Mundos*, obra del arquitecto Rafael Puig i Puig, fue además el único establecimiento de su tipo, considerado moderno, en el libro de Francesc Rogent. Rogent resaltaré la maestría de Puig para resolver el edificio: “La primera circunstancia que debe tenerse en cuenta, al hablar de este edificio, es la irregularidad de su solar de emplazamiento. Situado en la Ronda, lazo de unión entre la ciudad vieja y la nueva, ocupa una parcela aislada de cuatro calles, a dos de las cuales da principio, regularizándolas todas con su imprescindible forma trapezoidal, uno de cuyos ángulos, el que mira a la calle Bailén esta cortado en chaflán, lo que da a su perímetro una figura de pentágono de ángulos y lados desiguales. Sacar partido a tan informe emplazamiento es ya en sí una obra meritoria, que aumenta de punto cuando se ha sabido dar a la masa aspecto casi monumental, muy propio de su situación; y el autor lo ha logrado cumplidamente, situando la portada en el chaflán, y evitando la exagerada convergencia de las fachadas laterales, por medio de una terraza que las corta transversalmente”. (Rogent 1897, Lámina LXVIII)

El emplazamiento del edificio en una manzana de parcela única, su irregularidad y su ubicación en la franja de contacto entre la ciudad vieja y la nueva, serán temas muy importantes en el proceso de definición formal y funcional del edificio, además de ser objetos de discusión durante el proceso de desarrollo.

En julio de 1893, Puig formaliza la compra del solar-manzana nº 53 en los terrenos de las

demolidas murallas, la manzana estaba ubicada entre las calles Girona, Bailén, Ali Bei y Ronda Sant Pere. A pesar de la complejidad del espacio, el mismo año Puig como arquitecto y propietario solicita el permiso para construir una edificación de alquiler en la totalidad del solar. El proyecto será rechazado por el Ayuntamiento.

A partir de esto, en las instancias contempladas en el expediente[5], se observará el intenso cuestionamiento al cual será sometido el proyecto por parte de algunos propietarios vecinos al solar y por el Ayuntamiento. Las discusiones generadas reflejarán importantes temas tratados en el planteamiento de la ciudad nueva.

En una instancia presentada por la Comisión de Ensanche al Ayuntamiento, se informa que los propietarios vecinos al solar han presentado una solicitud para que se incluya entre las modificaciones del plano general de Ensanche -que según se informa en ese momento tiene en estudio el Ayuntamiento- “la eliminación como edificable del solar de reducidas dimensiones y forma irregular”, y se considere convertir la manzana en una plaza.

Este tema que se viene discutiendo desde las bases para la formación de la ciudad nueva, tal como hemos visto a través del hotel de Falqués, se propone resolver el encuentro entre ciudades con un “espacioso paseo”. Según esto la petición de los propietarios no es del todo injustificada y es coherente con los primeros planteamientos sobre el destino de solar.

Finalmente, la petición de los propietarios es desestimada, la Comisión considera injustificados los motivos alegados, argumentando que no “sería justo que se privara al propietario de dicha manzana del derecho a edificar la porción que como edificable ha adquirido y que lo es además con sujeción a las disposiciones vigentes”.

Por otra parte, el principal cuestionamiento desde el Ayuntamiento estaba en que el proyecto no cumplía con la condición contemplada por la sección de Edificaciones y Ornato del Municipio, que indicaba destinar, tal como cada manzana edificable del plan Cerdà, una superficie destinada a jardín.

El solar que se caracterizaba por ser una manzana de parcela única, debía reservar una importante superficie para jardín. El arquitecto, que no consideraba esta condición en su proyecto debía corregir los planos presentados e incorporar “para jardín la superficie ó espacio que a el debía destinarse”.

Después de un largo conflicto entorno al tema, y otro proyecto de vivienda rechazado. Puig replantea la propuesta, e ingresa en el año 1894 una nueva solicitud adjuntando unos nuevos planos con un proyecto completamente diferente.

El replanteo, contempla el *Gran Hotel*, el edificio se dispone a lo largo del todo el perímetro del solar, y en el centro se considera un amplio patio interior, solución que resuelve la petición del municipio.

En cuanto a su distribución interior la planta baja se destina para almacenes, en la cual

posteriormente se instalará un café, y el entresuelo para despachos.

Al hotel se accedía por el chafalán orientado hacia la Ronda Sant Pere y Bailén. El acceso se comunicaba directamente hacia el gran patio interior, y a las escaleras que comunicaban hacia los 4 pisos superiores. En los cuales, podemos apreciar la distribución de un gran hotel de fines de siglo.

Unidos por una gran galería orientada hacia el patio central estaban, la zona de recepción, el comedor, cocina, 3 dormitorios, 4 cuartos más reducidos, 1 sala de costuras, 2 salones, 1 tocador, y 2 retretes.

Cada recinto distribuido uno al lado de otro presentaba una ventana o un balcón hacia algunas de las cuatro fachadas ricamente ornamentadas. (fig. 2)

En su libro, Rogent afirmará: “El tipo arquitectónico, sin inspirarse en un purismo escolástico, es airoso y superior a lo que debe esperarse de una construcción exclusivamente utilitaria”. Esta apreciación nos señala un cambio en la visión que se tiene de los hoteles, se comienzan a valorar no sólo desde su funcionalidad. La significación de estos equipamientos planteada desde el *Gran Hotel* de Falqués y el *Internacional* queda materializadas en el *Ambos Mundos*.

## 2.2 Gran Hotel Colón

Este caso es de especial interés, por dos razones fundamentales. Primero, el año que se construye este edificio coincide con la primera urbanización de la plaza de Cataluña, quizás no como se pretendía en el proyecto de Falqués, pero la ciudad dispone de un espacio de conexión entre la ciudad antigua y el Ensanche, adornado por el *Gran Hotel Colón*. Segundo, su emplazamiento en el noroeste de la plaza, su majestuosa y moderna arquitectura harán que cobre relevancia en el contexto urbano.

Cuando se levanta en el año 1902 el *Gran Hotel Colón* en la plaza de Cataluña, ya se habían aproximado desde la Rambla otros hoteles[6], estos instalados en casas de alquiler no tendrán la repercusión, ni la infraestructura del Colón. El hotel, ubicado en plaza de Cataluña con paseo de Gracia, es resultado de la transformación del *Gran Café Colón*, construido en el 1897 y diseñado por el arquitecto Francesc Rogent. La ampliación y cambio de uso de café a hotel fue encargada al mismo Rogent, su muerte en el año 1897, provoca que el proyecto pase a manos del arquitecto Andreu Audet i Puig.

La propuesta de Audet seguirá las líneas de diseño de Rogent, conservando la primera planta, la disposición de los accesos y el volumen que resuelve la esquina, adiciona armoniosamente una segunda y tercera planta.

La fachada principal estará orientada hacia la plaza, el edificio le otorgará la deseada monumentalidad y majestuosidad a la plaza. (fig. 4) Situación que podremos constatar a través del crítico artículo publicado por el diario en La Vanguardia del 28 de octubre de 1902, a través del cual también apreciaremos que el proyecto de Falqués aún sigue en discusión. El tema de la plaza siempre será polémico y su urbanización presentará una

serie de variaciones en los años siguientes.

Por su parte, La Vanguardia resaltar . "Ahí tenemos la plaza de Cataluña que tantos millones de pesetas cuestan y tantos más han de costar todavía a la ciudad, (...) y sin poseer un solo edificio público que corresponda a su situación céntrica y a su vasta superficie. No lo tiene, ni es posible que llegue a tenerlo nunca.

En cambio los propietarios, aprovechando la buena situación de sus fincas, sacan el mejor partido de ellas. Así, el soberbio Hotel Colón recién inaugurado, es hasta ahora la última palabra en elegancia, buen gusto y confort moderno. (...) Ya los forasteros que visiten nuestra ciudad y se hospeden el establecimiento no echaran de menos en absoluto de lo que se encuentra en los más renombrados hoteles del mundo".

Finalmente, reconocido como un verdadero hotel moderno, los servicios que ofrecía correspondían a los de un gran hotel. El Colón contaban con un elegante comedor-restaurant, una lujosa recepción, salón de peluquería exclusiva para huéspedes, sala de lectura, laboratorio fotográfico, ascensor "verdadera obra de arte de la técnica moderna", etc.

Con respecto a las habitaciones, el hotel contaba con 57, de una y dos camas, todas con tocador, y algunas con baño y otras con bañera. (Ossorio Gallardo 1908: 82) Las habitaciones con baño eran un verdadero lujo para la época, si recordamos los servicios del *Ambos Mundos* las instalaciones higiénicas eran compartidas.

### 3 CONCLUSIÓN

Este estudio nos ha permitido constatar, en primer lugar, que cada uno de los grandes hoteles observados, se han ido forjando al compás de los grandes cambios urbanos, primero la desamortización eclesiástica y posteriormente la definición de la nueva ciudad, han influido en el cambio de valoración de estos y su participación dentro de un sistema urbano.

En una Rambla, iluminada y en medio de una serie de servicios destinados al recreo y la diversión, los hoteles pasan de ser meros equipamientos utilitarios al servicio del tráfico comercial, tal como los centenarios hostales, a ser equipamientos integrados a la vida urbana, social de la ciudad, un lugar de encuentro en ciudadanos y forasteros. Posteriormente, la ciudad nueva significará, por una parte, nuevos espacios de desarrollo, sobretudo la zona de contacto entre la ciudad nueva y la antigua, y por otra, tras sus primeros planteamientos percibiremos la necesidad de tenerlos a gran escala, un decorado para la ciudad moderna.

Cada uno de estos procesos sentar  las bases de la relevancia que asumirán tanto el *Gran Hotel Colón* como el *Ambos Mundos* no sólo en el ámbito urbano, sino también en la vida cotidiana de los barceloneses.

Segundo, la Exposición del 1888 y el Gran Hotel Internacional, despert  la conciencia de

los beneficios que significaba para la ciudad la llegada de miles de visitantes, este evento significaba un verdadero estímulo para el embellecimiento de la ciudad y el desarrollo de nuevos servicios.

Hacia principios de siglo, ya se comienzan a percibir las primeras organizaciones entorno al tema, en el año 1906, dentro de los proyectos del Ayuntamiento se crea la Comisión de Atracción de Forasteros y Turistas, más tarde como un organismo independiente, en el 1808, comienza a funcionar la Sociedad de Atracción de Forasteros (SAF). Esta institución se encargará fundamentalmente de la promoción de la ciudad al extranjero, para esto creará una serie de publicaciones de difusión mundial, tal como guías, folletos y la conocida, revista “Barcelona Atracción”. En este momento, la ciudad, sus grandes hoteles, comienzan a adquirir una significación especial.

La “atracción de forasteros”, se transformará en un argumento para transformar la ciudad, poner a punto nuevos servicios y difundir la Barcelona moderna al mundo. Dentro de este contexto, el papel de estos grandes hoteles será relevante, se transformarán en la imagen preferida para mostrar la Barcelona Moderna. Es recurrente encontrar su imagen, en la publicaciones de la SAF y en las postales de época. Transformando a Colón y al Ambos Mundos en verdaderos iconos turísticos.

Finalmente, estos dos grandes hoteles, tan significativos para la imagen urbana y cotidiana de la ciudad, a fines del primer tercio del XX, asumirán un nuevo destino. La necesidad de una arquitectura más monumental, higiénicas, y con una mayor capacidad de alojamiento, transformarán estos edificios. Hacia el 1915 el *Ambos Mundos* que no se modernizará y bajará de categoría transformándose en el Hotel Palace (fig. 3), en el 1914 el *Colón* se ampliará considerablemente borrando todo rastro del anterior edificio.

## Notas

[1] Ambos términos son bastante utilizados en las guías de forásteros de época, para categorizar equipamientos tales como teatros, cafés, casino, sociedades y espacios públicos, como paseos y plazas.

[2]En el año 1845, ya estaban en la Rambla unas modestas pero no menos importantes fondas Cuatro Naciones y Falcón en la Plaza del Teatro, y otras de menor categoría como la Fonda Caballeros y Jardín en el Pla de la Boquería. (según la Lista cobrartoría de 1845. Padrón Industrial de Barcelona. Archivo Corona de Aragón)

[3]Año 1887. Ayuntamiento Constitucional de Barcelona. Expediente relativo a la construcción de una gran fonda por durante la época de la exposición universal de esta ciudad. Arxiu Municipal Contemporani de Barcelona (AMCB). Expediente de Gobernación Nº484.

[4]Esta sociedad ya contaba con el *Hotel del Parque de la Montaña* (1880 - 1892).



[5] Ayuntamiento Constitucional de Barcelona. Comisión Ensanche. Nº5147. Expediente de permiso a D. Rafael Puig para construir una casa en un solar situado en la Ronda de San Pedro y limitado por dicha calle y las de Bailé y Ali Bey.

[6] En el año 1893, se instala en Rambla de Canaletas con plaza de Cataluña el Hotel Continental y el 1897, en calle Fontanella con Portal del Ángel, se abre el Hotel Inglaterra.

## **Bibliografía**

Rogent i Pedrosa, Francesc (1897). *Arquitectura moderna de Barcelona*. Barcelona: Parera.

Carreras y Candi, F. (1922). *La plaça de Catalunya a Barcelona*. En: *Catalunya Gràfica, Revista catalana d'informació nacional i Estrangera*, Núm. 16.

Bofarull, Antonio de (1847). *Guía - Cicerone de Barcelona*. Barcelona: Imprenta del Fomento.

Matas, J. y Saurí, M. (1860). *Guía General de Barcelona para el año 1861*. Barcelona: Imprenta de D. Manuel Saurí.

Chichón, Rafael (1888). *Guía Económica de Barcelona y de la Exposición*. Barcelona: Impr. de los sucesores de Ramírez y C<sup>a</sup>

Ossorio Gallardo, Carlos (1908). *Douze jours à Barcelone : guide illustrée*. Barcelona: La Neotipia.

V.V.A.A. (1855) *Memoria que la comisión elegida entre los representantes de las corporaciones e institutos de Barcelona, reunida en presencia del Excmo. Sr. Gobernador civil de la provincia, ha presentado proponiendo las bases generales que en su concepto debieran adoptar para el Ensanche de la ciudad*. Barcelona: Imprenta de Francisco Sánchez.

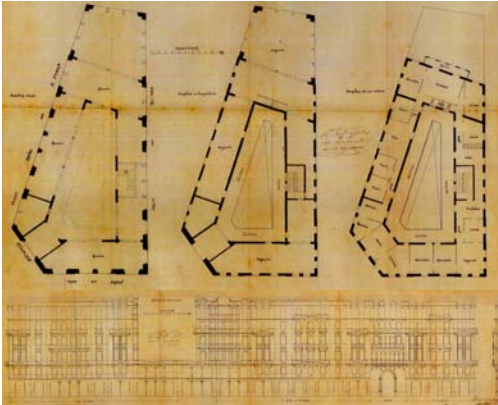
Falqués, Pere (1897). *Memoria Explicativa de las soluciones que se indican respecto a la urbanización de la plaza de Cataluña*. Barcelona: Establecimiento Tipográfico de F. Sánchez.

Documentos electrónicos:

Rosselló, M. & Valdivia P. (2009). *Turisme i arquitectura en la Barcelona d'inicis de segle XX*, (en línea). Barcelona: XI Congrés d'Història de Barcelona: *La Ciutat en xarxa*, Arxiu Històric de la Ciutat de Barcelona, Institut de Cultura, Ajuntament de Barcelona. <http://upcommons.upc.edu/e-prints/handle/2117/7983>



Proyecto de la Plaza Cataluña. Fachada Gran Hotel Continental. Arxiu Històric de la Ciutat de Barcelona.



Plantas y fachada Gran Hotel Ambos Mundos. Arxiu Municipal Contemporani de Barcelona



Postal Hotel Palace antes Gran Hotel Ambos Mundos



Postal Gran Hotel Colón

*Modelos de urbanización turística y su influencia en las políticas urbanas*  
*Tourism urbanization models and their influence on urban policies*

**Arquitecturas y territorios turísticos en el paisaje litoral. Revisión crítica**  
De Lacour, Rafael

**Benidorm y la “architecture d’auteur”:  
Patrimonio de un Pasado reciente, Legado para un future próximo**  
Gasco Alcoberro, Montserrat

**El turismo dentro del espacio agrícola en la Costa del sol Oriental**  
Luque Guerrero, Manuel Eliberto

**Tipología e implantación hotelera en el proceso de transformación  
del litoral portugués en los años 50 y 60 del siglo XX**  
Cunha Matos, Madalena; Santos Pedrosa, Patricia; Sequeira, Marta

**Estrategias de revitalización para el modelo turístico de sol y playa  
La Manga del Mar Menor, Murcia**  
Mínguez Martínez, Enrique; Vera Moure, Maria; Meseguer García, Diego

**Parcelario agrícola y ocupación turística del litoral mediterráneo:  
la obra de Josep Ferrer Bosch en Tarragona**  
Ródenas García, Juan Fernando; Ferrer, Manuel; Zuaznabar, Guillermo



# Arquitecturas y territorios turísticos en el paisaje litoral. Revisión crítica

Rafael de Lacour, Área de Proyectos Arquitectónicos. Departamento de Expresión Gráfica Arquitectónica y en la Ingeniería. Escuela Técnica Superior de Arquitectura. Universidad de Granada.

## Abstract

From the case studies of the Andalusian coast, and particularly their most dynamic developments, such as the Costa del Sol, a review of the processes of territorial transformation of general coastal area is showed in order to induce global behaviors. We analyze the policies that made possible the phenomenon of tourism, economic changes that were implemented, the warnings of the planning tools that were provided and the appearance of specific typological models that emerged at the peak of expansion of this process. Linking all these factors from a transverse view it is possible to see the implications for subsequent coastal territory. Studying in detail those architectural styles from tourism (initially the hotel and holiday apartment and later urbanization), it is possible to get an understanding of urban and landscape relationships implied in its architecture. Moreover, the analysis of the evolution and change of models is taken as a basis for detecting the effects caused in the territorial scale. With all that is intended to reveal the collective imagination that has operated on our shores and consequent territorial behaviors.

*Keywords: architecture, landscape, coast, tourism, territory*

## Resumen

A partir de los casos de estudio del litoral andaluz, y concretamente de sus desarrollos más dinámicos, como la Costa del Sol, se realiza una revisión de los procesos de transformación territorial del ámbito costero en general, para poder inducir comportamientos globales. Se analizan las políticas que hicieron posible el fenómeno turístico, los cambios económicos implantados, las advertencias de los instrumentos de planificación previstos y la aparición de unos modelos tipológicos concretos, que surgieron en los momentos álgidos de expansión de este proceso. Relacionando todos estos factores desde un punto de vista transversal se pueden observar las correspondientes implicaciones que han determinado el territorio litoral posterior. Estudiando pormenorizadamente aquellas tipologías arquitectónicas derivadas del turismo (inicialmente el hotel y el apartamento turístico, y posteriormente la urbanización), se logra una comprensión sobre las relaciones urbanas y paisajísticas implícitas en su arquitectura. Además de eso, el análisis sobre la evolución y cambio de modelos, de unas tipologías a otras, se toma como base para detectar los efectos ocasionados en la escala territorial. Con todo ello se pretende desvelar el imaginario colectivo que ha operado en nuestras costas y sus consecuentes comportamientos territoriales.

*Palabras clave: arquitectura, paisaje, litoral, turismo, territorio*

# 1 TERRITORIOS TURÍSTICOS

## 1.1 Antecedentes e intenciones

La línea de investigación sobre Arquitectura Litoral, implantada en la Escuela de Arquitectura de Granada, ha venido estudiando desde hace casi una década el litoral andaluz en su vertiente territorial, urbanística, arquitectónica y medioambiental. Se han analizado los distintos modelos y casos de desarrollo del litoral desde sus condiciones fragmentarias, relacionándolos para comprender la complejidad del fenómeno. Se han avanzado propuestas desde la puesta en valor de los espacios naturales, las infraestructuras y los equipamientos colectivos, para ofrecer alternativas a los desequilibrios ambientales produciendo cohesión social y territorial.

Entre los modelos analizados el turismo ha supuesto una de las temáticas más apasionantes, por cuanto representa una explotación del litoral sin precedentes, acelerada en el tiempo, generadora de interesantes ocupaciones por sus efectos demográficos y de movilidad. Se trata de crecimientos desmesurados, ausentes de jerarquía, policéntricos, que se contraponen a las aglomeraciones concéntricas metropolitanas. No obstante, en la revisión de los documentos de ordenación que planificaban el desarrollo litoral, es posible detectar que medían la capacidad de carga territorial frente a unas políticas desarrollistas que fomentaban la actividad turística desde la explotación de los recursos.

Aparejada a esta especificidad planificadora, los nuevos centros de ocio pensados para un turismo de masas se apartaban del carácter urbano tradicional que tuvo el turismo hasta la primera mitad del siglo XX. Estos cambios explican, desde la evolución de las tipologías arquitectónicas dedicadas al turismo, los distintos modelos de desarrollo que han condicionado la transformación del territorio.

## 1.2 Primer acercamiento territorial

El litoral andaluz es muy extenso y variado morfológicamente, aunque hasta hace poco más de medio siglo era bastante homogéneo social y económicamente, dedicado a actividades primarias y en condiciones de aislamiento por la ausencia de comunicaciones. Sin embargo en las últimas décadas ha sufrido un intenso desarrollo urbano, turístico, residencial y demográfico, con consecuencias territoriales y un agotamiento de los recursos naturales.

Para entender estas dinámicas especulativas, así como las desarticulaciones y diferentes accesibilidades al territorio en relación con otras zonas preservadas del litoral es necesario realizar un análisis genealógico de los distintos modelos de comportamiento urbano aparecidos, caracterizados por la linealidad y las redes de comunicación y servicios, dependiendo así de las infraestructuras contempladas en la planificación



territorial.

La ausencia de un carácter jerárquico entre los núcleos del litoral constituye una característica consustancial a la propia condición periférica de su ubicación en un borde marítimo. Esto unido al consumo de suelo generalizado, propio de los crecimientos urbanos en las últimas épocas, provoca unas formas suburbanas en el litoral, distintas a las de la ciudad compacta tradicional.

### **1.3 La planificación del turismo como origen de la transformación del litoral**

La transformación del litoral surgida en el último medio siglo en España se lee habitualmente como pérdida de un valor natural que hasta ese momento se mantuvo prácticamente inalterado. El origen de los desastres medioambientales se suele situar en la dinámica de cambios productivos de sus estructuras primarias (agrícolas) por otras más evolucionadas (turísticas, inmobiliarias o terciarias).

Para llegar a este estado de conciencia hay que considerar el peso que el pensamiento ecológico ha adquirido hoy en el punto de vista histórico con el que analizamos los acontecimientos acaecidos, en la perspectiva alcanzada por el tiempo transcurrido y en el distanciamiento en los modos de actuar con los que hoy se afrontan los sistemas económicos respecto a los de entonces.

Concretamente, el Plan de Estabilización de 1959 supuso el inicio de las medidas aperturistas y liberalizadoras de los Planes de Desarrollo Económico y Social durante la década de los años sesenta. Con ellos se planificará el territorio, asignándole funciones a determinados ámbitos para su correspondiente desarrollo industrial, estratégico militar, agrícola o turístico.

En esta planificación las infraestructuras cumplirán un papel esencial. Así, los embalses se supeditan a la política de regadíos en la colonización del suelo agrícola; los puertos y comunicaciones a la conexión de los nuevos polos industriales con los centros de producción y distribución; y los aeropuertos y carreteras a la llegada selectiva del turismo. El objetivo era conseguir una articulación del territorio que lo preparase para su lanzamiento, una modernización del país como impulso desde la iniciativa estatal para posibilitar los distintos desarrollos.

Estas directrices determinarán la organización territorial en general y la del litoral en particular durante las siguientes décadas, tanto por la decisión sobre sus diferentes ámbitos para fomentar sus desarrollos como por la ausencia de inversiones en otros que condicionaron, y aún lo siguen haciendo, su situación de marginalidad.

Esto coincide con el auge entre los años cincuenta y sesenta del bienestar económico europeo, recuperado tras la Segunda Guerra Mundial, constituyendo una oportunidad como mercado. El nacimiento del turismo español como fenómeno económico factible se

debe pues a la apertura internacional, en una triple vertiente. Primero, creando una nueva imagen en el exterior algo estereotipada y tónica, pero aprovechada como reclamo exótico mezclado con pujanza y buenos precios (“España es diferente”). Segundo, posibilitando inversiones económicas asociadas inicialmente a la hostelería y posteriormente a la promoción inmobiliaria, animando al capital procedente tanto del exterior como del interior a involucrarse en el negocio. Y tercero, produciendo una modernización de la estructura social a partir de ese motor económico debido al contacto con un mundo exterior que aportaba nuevas costumbres.

El turismo pasará de ser concebida fuente de financiación para sufragar las inversiones en nuevas industrias, gracias a la obtención de divisas, a ser considerada actividad locomotora de la modernización y el progreso nacional. Consecuentemente desde los años sesenta se impulsará el uso del vehículo privado para una nueva clase media (SEAT 600) y las comunicaciones vertebrarán el territorio, convirtiéndose en la gran asignatura pendiente para la administración: inversiones en infraestructuras que indefectiblemente tenían que trazarse desde los poderes públicos.

El turismo, configurándose como una auténtica industria, tuvo una contribución decisiva en la mejora económica, pero también en la nueva identidad que se crea del país y en la modernización decisiva de buena parte de la sociedad, fomentándose una clase media preparada para el consumo. Ello generará desequilibrios entre una España interior y otra litoral, incluso desiguales modelos de desarrollo costero, que irán calando en el imaginario colectivo como aspiración de progreso, tanto en los lugares agraciados como en los menos afortunados por el *boom*.

Los intentos por compensar interterritorialmente con actividades genéricas asignadas a provincias dejaban a un lado aspectos culturales, sentimientos históricos o relaciones entre comarcas y regiones. La imposición tecnócrata de una eficiencia económica dejaba entrever una ideología simplista de reparto de funciones. Si el *zoning* fue la técnica recuperada para el planeamiento urbano asignando usos por barrios, en la escala nacional cada región y cada provincia podía contribuir con una especialización al centralizado objetivo estatal, entendiendo la unidad nacional como conjunto de organismos dependientes.

#### **1.4 El documento planificador como instrumento territorial**

Si la toma de conciencia en aquellos momentos sobre la especificidad de la actividad turística supuso un hito, un avance significativo ante la ausencia de reflexión teórica, no es menos importante el valor que adquirieron desde un punto de vista técnico los documentos generados. La invención del modelo productivo rentable, el llamado “milagro español”, fue acompañado de una innovación en la peculiaridad de la estrategia planificadora manejando distintas escalas de actuación.

Analizando con detenimiento los documentos surgidos a lo largo del tiempo, desde los

estudios a los planes de carácter supramunicipal (la Costa del Sol contó hasta con doce de ellos entre 1955 y 1976), es posible comprobar en contra de la creencia generalizada que lo medioambiental, la necesidad de infraestructuras y los efectos transformadores sobre el paisaje estaban presentes, con independencia de que sus recomendaciones fueran desoídas por una Administración funcionalista, más preocupada por los fines que por los medios (fig. 1).

Incluso en algunos se encuentra una incipiente sensibilidad ambiental, ponderada entre la obtención de riqueza y la deseable armonía integral del paisaje, que constituye los primeros esbozos y las bases de los planteamientos de preservación que posteriormente serán utilizados a partir de las primeras crisis energéticas, ya en la década de los años setenta (Lacour, 2011) (fig. 2).

Pero las aprobaciones de los planes no llegaron o fueron desatendidos y olvidados, por lo que el crecimiento desordenado escapó al control preestablecido y en esa permisividad se sitúa el origen de los deterioros medioambientales. La simple aplicación legislativa hubiese evitado la especulación y la consideración de los documentos técnicos hubiera evitado los efectos perversos sobre el litoral.

### **1.5 El turismo de masas como cambio estructural**

El propio concepto de turismo, que incluía hasta mitad del siglo XX las preocupaciones por el patrimonio cultural y natural, cambiará al incorporar su dimensión cuantitativa frente a la anterior atención cualitativa. Al pasar a ser un bien de consumo, tanto en su finalidad como en el modo de experimentarlo, el turismo se vacía de contenido elitista y se hace extensivo a una sociedad que encuentra en el disfrute del ocio una oportunidad de materializar la prosperidad económica.

La afectación sobre el medio llega al tratar el nuevo comportamiento como algo consustancial al desarrollo económico, al considerar la infraestructura como necesario sustento de la nueva organización que ha de convertirse en potencia turística, y los equipamientos y alojamientos como simples elementos aditivos para configurar la adecuada oferta hotelera que permita el negocio (Rubio, 2003).

El cambio brusco en la estructura productiva ocasionó una transformación del propio medio, que se ofrecía como atractor turístico por sus valores ambientales, con un proceso acelerado de urbanización. Simultáneamente, el cambio económico transformó la estructura social produciendo una modernización de la sociedad, sentido como un avance, cuyos beneficios económicos permitían una percepción tolerante en la alteración del medio físico que le daba sentido y sustento.

La superposición del cambio de mentalidad en el sujeto y la modificación de su espacio constituye en su conjunto una auténtica transformación territorial, y la propia configuración del modelo. A ello se unen como factores los cambios políticos, avances

técnicos y regulaciones normativas. El dinamismo supuso, en cuanto a la red espacial, la conformación de ciertas aglomeraciones de carácter metropolitano con unas nuevas relaciones, como es el caso de la Costa del Sol.

### **1.6 El turismo de masas como cambio estructural**

La mayoría de núcleos turísticos que surgen en el litoral lo hacen asociados a pequeños municipios preexistentes, desvinculados de núcleos urbanos importantes, aunque conectados con ellos. A diferencia del turismo de principios del siglo XX, de carácter urbano (San Sebastián, Santander, Biarritz), en la segunda mitad se primará la creación de nuevos centros de ocio. Incluso el concepto de insularidad es un valor que se encuentra en el origen de los nuevos asentamientos turísticos, no solo en los archipiélagos como Baleares primero y Canarias después, sino en territorios peninsulares con difícil accesibilidad por medios terrestres, que encuentran en el transporte aéreo una singular vía de llegada. Esto explicaría la procedencia de un mercado europeo con mayores posibilidades económicas, progresivamente en alza, que depararía en un turismo de masas y la generación de nuevos asentamientos, un urbanismo de nueva planta y nuevas tipologías.

El turismo desarrollado por viajeros, atraído por el valor cultural y del paisaje natural, no pone en riesgo cuantitativamente el medio por su escasa afectación. Sin embargo, cuando se torna en dinámica desmesurada, de forma masiva, lo agrade (Kessler, 2000). Aún cuando está extendida la creencia de que el crecimiento no era previsible, lo cierto es que los documentos de la época ponían en aviso de las consecuencias y cuantificaban poniendo límites a las ocupaciones. Por el contrario, el papel del Estado se limitó a disponer infraestructuras y animar a la iniciativa privada acompañándola de una política liberalizadora y permisiva. En este aspecto es donde entra en contradicción el urbanismo y su acción planificadora real.

La labor del régimen sobre materia turística se realizó fundamentalmente a través del Ministerio de Información y Turismo (mezcla extraña de carteras, significativa de la vinculación con el aparato de la propaganda). Se dirigió inicialmente al fomento de la capacidad de alojamiento hotelero privado y público, pero progresivamente fue orientándose hacia la construcción y venta de edificaciones para extranjeros en zonas turísticas, llegando a la ordenación de ciudades de vacaciones y zonas de interés turístico (Galiana, Barrado, 2006). Tangencialmente se ocupó de infraestructuras con posible aprovechamiento turístico, tanto secundario (embalses) como directo, como la Ley Reguladora de las Costas Marítimas y Ley de Puertos Deportivos, ambas de 1969 (Pellejero, 2004).

Se crea así un modelo nuevo de comportamiento territorial que permite explicar por sí solo buena parte de las transformaciones en el resto del litoral. Muchas surgirán por contagio al tomar como prototipo a imitar los desarrollos más exponenciales, y escasamente surgirán rechazos, tanto en la realidad física como en la estructura social.

La clase dirigente será en definitiva la responsable optando por cambios desarrollistas asociados al progreso frente a la conservación del medio, asociando el concepto de permanencia a la involución que dejaría los lugares anclados a un pasado no deseado.

## **2 ARQUITECTURAS TURÍSTICAS**

### **2.1 Tipologías para el turismo**

En los comienzos del incipiente turismo litoral, la arquitectura tuvo un papel relevante, con gran libertad creativa. Aportó un repertorio de formas y materialidades adecuadas a la fuerte personalidad del paisaje (Puig, 2002). Esas intervenciones ajustadas a la lógica de la ocupación y respeto por el medio daban respuesta al diseño de un decorado capaz de seducir y construir un imaginario de representación para el turista (García-Delgado, 2002), cuya condición es la experiencia de un estado de excepción en su propia vida, mientras permanece durante un corto espacio de tiempo (Serrano, 2005).

La arquitectura, además de aprovechar la oportunidad para utilizar unos lenguajes formales modernos, que le permitían conectarse con unas vanguardias tardíamente recuperadas y establecer vínculos con lo que llegaba de fuera, propició la nueva modernización. En relación con la sociedad que vibraba en convulsos y agitados cambios de comportamientos por la llegada de nuevos electrodomésticos, hábitos urbanos y relaciones sociales, supo aportar nuevas tipologías distributivas tratando la espacialidad en su interior como un atractivo laboratorio de innovación social (Gavilanes, 2009) (fig. 3).

A pesar de que este asunto había sido poco tratado por los ámbitos disciplinares, académicos y culturales, investigaciones recientes sobre esta temática están aportando nuevas miradas para descubrir valores ocultos y salvar los mejores ejemplos de la proscrita visión que siempre se tuvo de la arquitectura dedicada al ocio (Mesalles, Sumoy, 2002).

Los mejores ejemplos tipológicos y morfológicos son coetáneos. A comienzos de los sesenta Bonet Castellana en La Manga experimenta simultáneamente con apartamentos en altura (Hexagonal) y bungalows (Malaret), al igual que en Salou (Torre Italia) con baja altura (Chipre, Madrid y Cala Viña). En Mallorca investigan en primera línea de playa la pieza hotelera Fisac (Los Pinos) y Coderch (Hotel del Mar), y los apartamentos Oíza (Ciudad Blanca) y Lamela (Roca Marina). Guardiola depura la torre en Benidorm (Coblanca1), San Juan (La Rotonda) y Alicante (Vistamar), a la vez que García Solera (Maralic y Las Torres). En Torremolinos Monasterio trabaja el hotel (Pez Espada), y los apartamentos Lamela (Playamar, Nogalera), La Hoz (Eurosol). En Marbella ensayan el hotel Población (Don Pepe) y Santos (Hilton), y los apartamentos Jaén (Skol), como en Benalmádena (Alay). En la Costa del Sol la climatología y el valor paisajístico por la presencia de la montaña próxima a un mar lleno de atractivas playas son determinantes para estas experimentaciones.

## **2.2 El hotel, el apartamento turístico y las urbanizaciones**

La nueva tipología de hotel moderno, como objeto escultórico en relación con el paisaje, se convierte en ejercicio profesional de gran aliciente para una temática poco explorada hasta la fecha. Conecta hábilmente con el deseo elitista de aproximarse al mar surgido en Europa desde el siglo XVIII (Corbin, 1993). Combina el habitar confortable contemporáneo con el placer de la estancia cerca del mar, la experiencia sensorial del baño y el clima con la mirada hacia los paisajes naturales, la nueva condición de las clases altas del siglo XX con el sentimiento del viajero romántico que busca lo exótico en las latitudes meridionales (Loren, 2006). Este valor cultural perderá fuerza cuando el turismo se convierta en fenómeno de masas.

Sin embargo esos primeros hoteles en altura, compactos o fragmentados, esbeltos o lineales, expresionistas o contenidos, contundentes o con retranqueos, son los encargados de articular la transición entre la percepción del viajero ilustrado y el consumo de imágenes del turista del siglo XX. Contienen los diferentes modos de apreciación del paisaje litoral, que han construido toda una iconografía del pintoresquismo marino y una fenomenología de las experiencias de la vida costera, con la que es posible explicar la producción arquitectónica posterior en territorios turísticos litorales caracterizados por la fascinación por el mar.

La tipología del apartamento turístico encuentra similares posibilidades de estudio que el hotel en las condiciones ambientales, climáticas y de soleamiento, pero con el añadido del establecimiento de singularidades urbanas para constituir centros de ocio y vida social junto a espacios naturales marinos. La colectividad será una nueva exploración realizada en estas nuevas tipologías al establecer vínculos entre los espacios de relación de conjuntos edificatorios que serán tratados como espacios colectivos (Lacour, 2006) (fig. 4).

Más allá de la estricta disciplina de la arquitectura, los alojamientos hoteleros, los apartamentos turísticos y las urbanizaciones residenciales son tres tipologías que implican tres funcionamientos bien distintos en el territorio. El paso de cada una de ellas a la siguiente se realizó paulatinamente en tres fases perfectamente asignables a las décadas de los años sesenta, setenta y ochenta, respectivamente.

## **2.3 Las implicaciones territoriales**

Los primeros hoteles nacen como contenedores necesarios para la nueva industria turística y se asocian con la calidad de la oferta. Su implantación en un entorno privilegiado, que era el que motivaba su surgimiento y condiciones del emplazamiento, le confería un valor de exclusividad. Asociados a esta cualidad estaban la relación con el paisaje, la alta proporción de espacios abiertos o superficies circundantes, la escasa ocupación y densidad, y en definitiva el tipo de visitante que valoraba y reclamaba esos factores. Con la llegada del turismo masivo, la concentración de oferta se dirige a otro sector con menor poder adquisitivo, aunque conservando todavía una vocación urbana

en la localización del contenedor.

El alojamiento turístico en tipología de apartamento incorpora el valor de cambio frente al anterior valor de uso, siendo el proceso de mercantilización más evidente en el alojamiento estable que en el rotatorio. En el mercado nacional la aspiración por un régimen de propiedad materializado en la segunda residencia para las clases medias y altas resulta ser finalmente la coartada que justifica un negocio inmobiliario en expansión durante el desarrollo económico de los años sesenta y siguientes. Para el mercado internacional poseía atractivos añadidos del precio comparativamente bajo y la ventaja fiscal, ya que se adquiría un producto como segunda vivienda que no gravaba fiscalmente, a diferencia de los países del entorno europeo. Para el inversor promotor, tanto nacional como extranjero, se articularon las medidas crediticias oportunas que facilitaban la promoción financiada.

La consecuencia más directa desde un punto de vista económico fue la venta del recurso generador del atractivo turístico. Frente a un régimen de alquiler con rentabilidad a medio o largo plazo, la venta del suelo representaba la pérdida del activo, la desvinculación de la riqueza productiva mantenida y un beneficio exclusivamente pensado a corto plazo.

La implicación sobre los comportamientos urbanos de uno y otro tipo de uso viene de las condiciones de temporalidad que cada tipo de usuario puede mantener. El alojamiento hotelero ofrece una rotación permanente en el ciclo de ocupación, más acusada en épocas de estacionalidad pero equilibrada y eficiente a lo largo del año por los servicios municipales que demanda en los ratios de ocupación temporal y física. El apartamento o vivienda de segunda residencia sólo es capaz de llenar de vida los asentamientos en cortas épocas vacacionales, presentando estos lugares el resto del año un aspecto desierto pero con una demanda de infraestructuras municipales dimensionadas para la máxima ocupación. (Iribas, 1997).

La evolución del apartamento como valor de cambio en fase avanzada deviene en mayor grado de ocupación del suelo con menor densidad edificatoria, conectando con la recuperación del sentimiento ruralizante de relación con el medio. Esta nueva valoración medioambiental hará que el producto inmobiliario abandone la edificación en altura compuesta de inmuebles plurifamiliares como tipología de modernidad para dedicarse a las viviendas individuales y agrupadas, tanto adosadas como pareadas, con mayor superficie útil y mayor consumo del suelo, que debía ser urbanizado.

Esto generará mayor depredación de suelo con dispersión del espacio urbano consolidado, pérdida de compacidad con mayor requerimiento de infraestructuras y servicios, y consecuentemente estructuración urbana ramificada dependiente de la accesibilidad viaria por el uso del vehículo privado.

El emplazamiento de la urbanización tiene unas consideraciones de localización evidentes como son la disposición geográfica, topográfica, de proximidad al mar, captación de vistas o conexión con las comunicaciones lineales de otras urbanizaciones. Si a ellas añadimos el factor de legalidad del fenómeno urbanizador, a veces dudosa, nos encontramos con los efectos degradantes sobre el medio que producen la ausencia de dotaciones en los servicios, como el abastecimiento insuficiente de agua, ausencia de redes de saneamiento y vertidos incontrolados al mar.

Además, al pasar de una estrategia intensiva representada por el hotel, resuelto con una arquitectura puntual, a otra de ocupación extensiva mediante la urbanización, la afectación del medio físico adquiere carácter territorial, debido al aumento de carga poblacional y a la falta de dimensionamiento de las infraestructuras. La adición de urbanizaciones agrava los problemas de abastecimiento, saneamiento y vertido, o la colmatación de las carreteras. Revisando los efectos provocados por la evolución de los distintos modelos seguidos y las técnicas urbanizadoras, incluida la legalidad, se observa una consecuencia evidente: el protagonismo del agente técnico que posibilita la acción desarrolladora pasa del arquitecto al urbanista.

En este marco hay que considerar la lentitud del planeamiento turístico, por lo que el fenómeno urbanizador se adelantaba, del mismo modo que la planificación sectorial se adelantaba a la general. Desde la escala menor a la mayor podría decirse que la edificación se hacía antes que la urbanización, el planeamiento parcial antes que el general, y las inversiones privadas antes que las infraestructuras públicas. En su conjunto, el desarrollo territorial se había producido antes que llegase cualquier plan director.

### **3 CONCLUSIONES**

Durante los inicios del turismo de masas, mientras la política fomentaba la actividad turística, los documentos técnicos medían, en términos de hoy, las capacidades de carga territoriales y determinaban las infraestructuras necesarias para el fin que desde la administración se deseaba alcanzar. La revisión de los acontecimientos ofrece una perspectiva del ambicioso modelo que se perseguía y la utilización que se hizo de la ordenación del territorio al servicio de la política económica relacionada con el desarrollo turístico, que promovía el fomento de esta actividad para crear una auténtica industria nacional.

En este proceso las tipologías arquitectónicas jugaron un papel decisivo. El hotel, como objeto moderno en relación con el paisaje, representaba en los años sesenta el contenedor de calidad para un entorno privilegiado y exclusivo, con un uso rotatorio. El apartamento turístico, predominante en los años setenta, poseía un carácter colectivo y urbano, aunque incorporando el valor de cambio frente al anterior valor de uso, asociado con la segunda residencia. Las urbanizaciones de baja densidad, surgidas a partir de los



años ochenta, conectaban con un sentimiento de vuelta al medio natural, colmatando los vacíos entre núcleos urbanos.

El cambio de hotel a apartamento supuso la primera pérdida del recurso suelo, generador del atractivo turístico, provocando los desequilibrios en infraestructuras propios de los desarrollos turísticos inmobiliarios, debido a la temporalidad vacacional. La evolución del edificio de apartamentos a las urbanizaciones supuso mayor consumo de suelo por la pérdida de compacidad, dispersión del espacio urbano con dependencia del vehículo privado, y los consecuentes desequilibrios ambientales.

Cada tipología suponía un modelo de ocupación, de poblador y de relaciones. El desarrollo y evolución de esos modelos ha determinado nuestra actual concepción del turismo litoral y una situación real territorial concreta. El cambio de paradigma, ecológico y no económico, permite esta revisión crítica.

## **Bibliografía**

Corbin, A. (1993). *El territorio del vacío. Occidente y la invención de la playa (1750-1840)*. Barcelona: Mondadori.

de Lacour, R. (2006). *Arquitectura y turismo, espacios para la colectividad*. (En línea). Barcelona: Revista UPC, 09-2006. Disponible en: <http://upcommons.upc.edu/revistes/bitstream/2099/2327/1/IAU-00076-49.pdf> [Consulta: 2013-11-4].

de Lacour, R. (2011). *Dinámicas territoriales en el litoral andaluz y estrategias de futuro*. (CD) En II Congreso de Urbanismo y Ordenación del Territorio, (1-21). Madrid: CICCIP.

Esteve, R. (1982). *Ocio, turismo y hoteles en la Costa del Sol*. Málaga: Diputación Provincial de Málaga.

Galiana, L. & Barrado, D. (2006). Los Centros de Interés Turístico Nacional y el despliegue del turismo de masas en España. *Investigaciones Geográficas*, 39, 73-93. Alicante: IUG-UA.

García-Delgado, C. J. (2002). Vivir del turismo, Morir del turismo. En Mesalles, F & Sumoy, L. (Eds.), *La arquitectura del Sol (174-178)*. Barcelona: COA.

Gavilanes, J. (2009). Del apartamento de verano a la vivienda posible. En Tapia, C. (Ed.) *Actas de HTMHC*, (307-315). Sevilla: US-ETSA.

Gavilanes, J. & de Lacour, R. (2011). *Arquitectura y urbanismo del siglo XX 2. Del paisaje*

a la nueva urbe. Málaga: Prensa Malagueña.

Iribas, J. M. (1997). Benidorm: manual de uso. *Vía Arquitectura 01*, 66-73. COACV, Valencia, 1997.

Kessler, M. (2000). *El paisaje y su sombra*. Barcelona: Idea Books.

Lanzat, C. (Coord.), de Lacour, R. & Galacho, B. (1995). *Estudio del Planeamiento vigente en la Costa del Sol occidental*. Sevilla: COPT, JA.

Loren, M. (2006). La Arquitectura de la Costa del Sol y la Relatividad del pecado Speculativo de los Sesenta. *Revista HTA*, 8, 29-45.

Loren, M. & de Lacour, R. (2007). *Registro Andaluz de Arquitectura Contemporánea en Málaga*. (En línea). Sevilla: IAPH: <http://www.juntadeandalucia.es/cultura/iaph/bdac/> [Consulta: 2013-11-4].

Mesalles, F & Sumoy, L. (2002). *La arquitectura del Sol*. Barcelona: COA.

Pellejero, C. (2004). La política turística en España. Una perspectiva histórica. En Aurioles, J. (Coord.) *Las nuevas formas del turismo*. (268-284). Almería: Cajamar.

Pie, R. (2003). Cuatro Cuestiones sobre el turismo de masas y el Movimiento Moderno. En AA.VV., *Arquitectura Moderna y Turismo: 1925-1965*. (193-196). Valencia: DOCOMOMO.

Puig, J. (2002). Arquitectura turística años 60-70. En Mesalles, F & Sumoy, L. (Eds.), *La arquitectura del Sol* (30-33). Barcelona: COA.

Rubio, A. (2003). *Málaga. De ciudad a metrópolis. Tomo I. Del lugar a la ciudad* (323-340). Málaga: APCPM.

Serrano, E. (2005). La relación todavía no pensada entre turismo y territorio. *Archipiélago*, 68, 59-68.

1955	Estudio para la Ordenación Turística de la Costa del Sol
1956	Ley sobre Régimen del Suelo y Ordenación Urbana
1961	Plan de Ordenación y Desarrollo de la Costa del Sol
1962	Plan de Desarrollo Económico y Social de la Provincia de Málaga
1963	Estudio para el Desarrollo Turístico de la Costa de Málaga-Cabo de Gata
1964	Estudio de la Costa del Sol y sus problemas
1966	Plan de Promoción Turística de la Costa del Sol
1967	Plan Comarcal de Ordenación Urbanística de la Costa Occidental
1971	Plan General de Ordenación Urbana de Málaga
1972	Plan de Infraestructura Viaria de la Costa del Sol
1974	Esquema de planificación del desarrollo de la Costa del Sol Occidental
1976	Informe Málaga
1987	Plan Especial de Protección del Medio Físico y Catálogo de la Provincia de Málaga

Fig. 1: Listado de documentos técnicos elaborados en relación con el ámbito de la Costa del Sol entre 1955 y 1987. Elaboración propia.

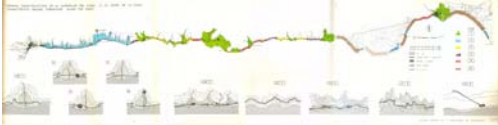


Fig. 2: Formas características de la superficie del suelo a lo largo de la "costa". Estudio para el desarrollo Turístico de la Costa de Málaga-Cabo de Gata. Doxiadis Ibérica, S.A. 1963.



Fig. 3: Edificio de Apartamentos Eurosol, Torremolinos. Rafael de La Hoz y Gerardo Olivares. 1963



Fig. 4: Apartamentos Playamar, Torremolinos. Antonio Lamela. 1963.



# **Benidorm y la 'architecture d'auteur'**

## **Patrimonio de un Pasado Reciente, Legado para un Futuro Próximo**

Montserrat Gascó Alcoberro, Facultad de Bellas Artes. Universidad de Barcelona

### **Abstract**

This article reflects on how Tourism became, over the last fifty years, one of the most important industries in Spain. We particularly focus on the city of Benidorm, where Tourist industry incorporated the tradition and local history into a globalized culture that fostered new urban scenarios. Besides that, in this paper are shown different approaches and projects of the seafront promenades of Benidorm, a very important tourist resort in Europe in short haul & value for money terms. Furthermore, the article intends to analyse the role of the public administration in the recognition of the Recent Past Heritage. Moreover, the prevalence of the "architecture d'auteur" above the appropriateness of certain projects which modify urban territories.

*Keywords: heritage, recent past, urban scenarios, architecture d'auteur, seafront promenade, Benidorm*

### **Resumen**

Este artículo reflexiona acerca de cómo el turismo se ha convertido durante los últimos cincuenta años en una de las industrias más importantes de España. En particular nos centramos en la ciudad de Benidorm, donde la industria turística integró la tradición y la historia local en una cultura globalizada que a su vez diseñó nuevos escenarios urbanos. También se muestran los diferentes proyectos acometidos en los paseos marítimos de Benidorm. Benidorm uno de los destinos turísticos más populares de Europa en términos de 'short haul' & 'value for money'. Asimismo, el artículo pretende analizar el papel de los organismos oficiales en el reconocimiento de un patrimonio que pertenece a nuestra historia más reciente. Por otra parte, cuestiona la prevalencia de la "architecture d'auteur" por encima de la idoneidad de ciertos proyectos que modifican los territorios urbanos.

*Palabras clave: Benidorm, patrimonio, arquitectura de autor, escenarios urbanos, paseo marítimo*

## 1 BENIDORM VERSUS TURISMO

Benidorm junto a diecisiete municipios más forman la comarca de la Marina Baixa, la comarca más minifundista de la provincia de Alicante (Quereda Sala 1978: 182) comparable a la media nacional según el I Censo Agrario de España de 1962. Benidorm es un municipio turístico costero[1] que topográficamente se asienta sobre la colina denominada Canfali cuyo vértice divide la bahía formando sus dos grandes playas, Levante y Poniente. Principalmente esta ciudad ha vivido de cara al mar con lo que esto significa: pesca y navegación. Por otro lado su agricultura ha sido básicamente de secano sin grandes producciones a causa de la escasez de agua que secularmente ha padecido este municipio. No obstante, en estos momentos, como consecuencia de su industria turística Benidorm aporta el 50% del PIB turístico de la Comunidad Valenciana.

Los antecedentes turísticos de Benidorm se remontan a mediados del siglo XIX, como dice Quereda Sala “en verano acudían familias de Madrid, Toledo, Ávila, Albacete y otras provincias del interior a tomar baños en la limpia playa de Benidorm” (1978: 390). Coincidimos con Quereda Sala (1978: 391) cuando dice que Benidorm tuvo una segunda corriente turística en los años 20 que se vio interrumpida por la Guerra Civil española, y que se reconoce en la construcción de varios chalets en primera línea de la playa de Levante. El tercer estadio de desarrollo turístico llega a partir de la implementación del Plan General de Ordenación Urbana en 1956 que se refuerza en 1968 con la construcción del aeropuerto de Alicante. El desarrollo de la Industria Turística en los años 60 y 70 no necesitó, en principio, de grandes inversiones por parte de la Administración Pública pues por entonces ya poseía el apoyo de los ‘Tour operators’ [2] que con sus propias flotas de aviones y autocares cubrían la carencia de infraestructuras del Estado español.

### 1.1 Benidorm y la ‘architecture d’auteur’

Benidorm en los años sesenta fue un campo de experimentación en el terreno de la arquitectura. Con el nuevo PGOU del 56 muchos arquitectos dieron rienda suelta a su imaginación. Una ciudad nueva y nuevas edificaciones que bien podrían denominarse, libre de cualquier acepción comercial, proyectos de ‘architecture d’auteur’. Efectivamente, excepto la actual Iglesia Parroquial, que se construyó en el XVIII, no existía ningún edificio que cumpliera los requisitos de monumento histórico mencionados por Choay (2007: 114).

Por otro lado, decir que actualmente son prácticamente inexistentes los rastros arquitectónicos que evoquen al Benidorm de hace cien años. En cambio, toda la construcción efectuada desde 1960 hasta nuestros días tiene nombre y apellidos. Algunos tales como Martorell-Bohigas-Mackay, Antonio Escario, Juan Antonio García Solera, Ricardo Bofill, Carlos Ferrater i Lambarri, Juan Navarro Baldeweg, Mariano Chicot, Juan Guardiola, y otros muchos que también participaron en el cambio de la escena urbana de Benidorm. Todos ellos diseñaron un nuevo territorio e hicieron del skyline un

símbolo reconocible de la ciudad.

La esperanza de algunas ciudades nuevas, con una evolución similar al de Benidorm de obtener un reconocimiento por su transgresor desarrollo urbanístico, pasa por adherirse a Walton & Wood cuando dicen *"British seaside resorts present particularly difficult problems as regards the heritage of the recent past"* (2009: 115).

Precisamente en este contexto resulta apropiado recordar el artículo quinto de la Carta del Patrimonio Vernáculo Construido promulgada por ICOMOS:

5. El Patrimonio Vernáculo no sólo obedece a los elementos materiales, edificios, estructuras y espacios, sino también al modo en que es usado e interpretado por la comunidad, así como a las tradiciones y expresiones intangibles asociadas al mismo. (ESICOMOS: 1999)

Como dice Choay: "la historia de la arquitectura, por su parte, ignora a la ciudad...Entre la II Guerra Mundial y la década de los 80, todavía son escasos los historiadores y los historiadores del arte que han trabajado sobre el espacio urbano" (2007: 164).

Efectivamente, al menos a este tipo de ciudades nuevas como Benidorm todavía no se les ha asignado un lugar dentro de la historia de la arquitectura, mucho menos la consideración de formar parte de un Patrimonio histórico. No obstante, es evidente que Benidorm comparte con el 'Patrimonio Vernáculo' la 'intangibilidad', en este caso la 'intangibilidad' asociada a su inconfundible modelo de ciudad.. Benidorm es una ciudad 'usada' e 'interpretada' por sus residentes y visitantes por igual, adquiriendo un 'patrimonio emocional intangible' indirectamente relacionado a su arquitectura, una 'architecture d'auteur'. La visión del mar desde una considerable altura y la 'agilidad espacial' que proporciona un entramado urbano como el de Benidorm, produce emociones anti-rutina sensiblemente diferentes a las sentidas viviendo en territorios más tradicionales.

## **2 BENIDORM Y SUS PASEOS MARÍTIMOS**

La faz de Benidorm cambió de un pueblo costero a un skyline moderno que horroriza y apasiona por igual, pero todos coinciden en reconocer como símbolos de la ciudad esos cerca de ochenta edificios que superan las 25 plantas (Guía de rascacielos de Benidorm: 3), y los 129 establecimientos hoteleros (AVT: sep 2011) edificados todos ellos ocupando un tercio del término municipal. Benidorm a través de su arquitectura proyecta una visión agresiva, provocadora, dulcificada por la suave orografía de sus playas. En general las playas de Benidorm han sufrido pocas intervenciones y ninguna que haya alterado seriamente su fisonomía.

La importancia de estos parques temáticos de arena yace en el subconsciente colectivo

alertando del peligro que supondría el expolio de los mismos. Del mismo modo se han cuidado los paseos marítimos, unos espacios que hasta hace unas décadas tenían la consideración de 'zonas neutras' sirviendo de transición entre la escena urbana y el mar. Pero tal y como se explica más adelante, los usos y costumbres cambian y con ello los hábitos de los usuarios de esas explanadas fronterizas con el mar. Cuando la integración del mar con la ciudad depende de la estrategia humana siempre supone un reto.

Como dice Remesar: *'Waterfront areas partly due to their central situation to the cities that house them, have become true laboratories of experimentation of the new space structures of the global city'* (1999: 5).

Actualmente, los paseos marítimos de las ciudades turísticas han pasado a desempeñar un rol muy importante dentro de la oferta turística, tanto en su faceta de 'territorio' como en su condición de 'usabilidad'. El skyline y la isla de Benidorm con el tiempo se han convertido en auténticos 'pictogramas' que identifican a la ciudad, no sucediendo así con sus paseos marítimos.

La evolución demográfica de los últimos sesenta años ha supuesto un notable aumento de la esperanza de vida, que unido a las políticas de bienestar social han hecho que destinos turísticos como Benidorm reciban turistas a lo largo de todo el año. Turistas nacionales e internacionales *seniors* que cuidan más su salud, y como consecuencia pasear o caminar han llegado a ser unas actividades que aumentan vertiginosamente en popularidad (Fig. 1).

La industria turística se amolda las demandas de los visitantes cuyos nuevos hábitos también influyen en los residentes. Las infraestructuras de la ciudad turística se adaptan a los nuevos usos que de ella hace el turista, diseñando de este modo nuevos escenarios turísticos, y buena prueba de ello son los paseos marítimos que se convierten en improvisados gimnasios más de quince horas al día.

Algunos paseos como el de la Concha de San Sebastián se erigieron en un auténtico emblema de la ciudad. Tal y como dijo el hijo de Juan Rafael Alday, arquitecto responsable de la barandilla de La Concha, "mi padre no imaginó que esa barandilla se convertiría en un símbolo" (Ezquiaga: 2013, 19 de junio).

Los pintores del XIX, P.S. Krøyer y Joaquín Sorolla, recrean en sus obras las modas y usos de aquella Europa, unas prácticas que han cambiado dramáticamente durante la última mitad del siglo veinte. Efectivamente, si antes el uso de la playa se ceñía a unos baños ocasionales y sentarse vestido con ropa de verano a la orilla del mar hoy en día ya no es así. La utilización de la playa ha cambiado y también las actividades que se llevan cabo en los paseos marítimos. En el caso de Benidorm, desde principios de la década de los noventa los proyectos de los paseos marítimos se encargaron a arquitectos de reconocido prestigio, llamémosles proyectos de 'architecture d'auteur', logrando excelentes resultados en algunos casos.



## **2.1 Los paseos marítimos de Benidorm**

Los paseos marítimos de Benidorm, dispuestos de norte a sur, son los siguientes:

### **2.1.1 Paseo Marítimo de la Playa de Levante**

La playa de Levante es una magnífica playa urbana y su paseo fue un proyecto de los arquitectos Martorell, Bohigas y Mackay que se construyó a principios de los años noventa. El paseo de Levante fue concebido como un espacio junto al mar que sirviera tanto para turistas como residentes independientemente de la temporada de baños que tradicionalmente sucede en el verano. Tiene el pavimento de mármol de diferentes colores. Además, está ejecutado en un solo nivel desde el pie de las fachadas hasta el borde del murete que limita la playa, lo que permite una total accesibilidad visual de la playa y el mar ya sea sentado en una terraza o transitando en coche[3]. Los rascacielos, más de 70 edificios que superan las 25 plantas, y prácticamente toda la planta hotelera se encuentran localizados en esta zona de Benidorm. (Foto: 1).

### **2.1.2 Paseo de Colón y el Parque de Elche**

El Paseo de Colón y el Parque de Elche ocupan un tramo que va desde el puerto de Benidorm hasta el comienzo del nuevo Paseo de Poniente, el primero tiene restringido el acceso a vehículos y una amplia acera para los transeúntes. El Parque de Elche abarca un espacio donde se encuentran elementos de juegos para niños, columpios y toboganes, y aparatos de gimnasia pasiva. Todo el tramo lo recorre una bancada a pie de playa, excepto en el Parque de Elche donde ésta se eleva para salvar la orografía, no obstante en ninguno de los casos impide la vista sobre el mar, ni tan siquiera desde las terrazas de los establecimientos que se encuentran a lo largo del Paseo de Colón.

### **2.1.3 Paseo marítimo de Poniente**

La parte sur o Poniente ha sido tradicionalmente ocupada por turistas españoles, y durante los años 60 y 70 se construyeron edificios de apartamentos alargados y de 4 alturas de media conocidos como 'tipo tranvía'. Actualmente esta zona de Poniente alberga el Hotel Bali, el más alto de Europa; y el edificio In Tempo, 47 plantas y 180 m de altura, de tremenda actualidad debido a la crisis de la construcción. Además en los últimos veinte años se han construido en esta zona varios edificios altos de viviendas para residentes o para turismo de largas estancias.

La zona de Poniente durante mucho tiempo no demandó más infraestructuras salvo las necesarias para el verano, pero el nuevo núcleo de residentes pidió una reorganización de la escena urbana semejante a la realizada en la playa de Levante en los noventa. Así pues el paseo marítimo de Poniente sufrió pocas intervenciones hasta los años 80, pero recientemente en el 2009 se inauguró un tramo del nuevo proyecto para el paseo marítimo de esta zona. El proyecto del nuevo Paseo de Poniente (Fotos: 2, 3) se ha llevado a cabo por Carlos Ferrater y su equipo (CSCAE: 141-142), una obra de 'architecture d'auteur'; se trata de una obra vistosa y colorida que recrea las olas y los cascos de los barcos con una pendiente máxima en algunos tramos de un 8%.

Efectivamente, la vista aérea de este paseo es espectacular apreciándose todo el juego de volúmenes y colorido de la obra. Por otro lado, lamentablemente, a pie de calle no se aprecia el diseño en su conjunto, y además existe una cierta dificultad en la visión de la playa y el mar cuando desde los bancos públicos y terrazas comerciales localizados en los edificios de primera línea de playa, tampoco circulando en coche.[4]

#### **2.1.4 Paseo de La Cala y Paseo de Los Tamarindos**

El Paseo de la Cala (Foto: 4) y el de Tamarindos, son los dos últimos tramos del paseo de la playa de Poniente, básicamente se trata una amplia acera pavimentada en terrazo, al mismo nivel de las fachadas de los edificios de primera línea y sin barreras visuales que impidan ver la playa y el mar. Algunos bancos públicos de diseño simple bordean el paseo. Se contempla que ambos tramos sean remodelados como extensión del paseo de Poniente de Carlos Ferrater, cosa que de momento es inviable por cuestión económica.

### **3 CONCLUSIONES**

Como dice Choay (2007: 113): Nodier fue de los primeros en intuir un nuevos status para las antigüedades, la consagración del monumento histórico culmina en 1964, el año de la redacción de la Carta de Venecia, habiendo ya pasado la 1ª y la 2ª Revolución Industrial.

Según Rifkin (Meseguer: 2011), estamos inmersos en la 3ª Revolución Industrial, que tiene que ver mucho con la sostenibilidad, y vislumbrando la cuarta. Rifkin añade que ‘España tendría más empleo por los edificios’ (Meseguer: 2011). En esta tesitura parece ser que territorios urbanos semejantes a Benidorm tienen mucho que decir al respecto, así se desprende del dossier elaborado por The Future Laboratory donde se pone en evidencia que *“experts believe Benidorm and resorts like it could provide the template for sustainable tourism in the futur”* (SourceWire: 2010) .

Urbanismo in-sostenible y poco estético son los adjetivos que durante mucho tiempo han sido aplicados a estos territorios turísticos desarrollados en la última mitad del siglo XX. La sostenibilidad la apoya el anteriormente citado informe de *The Future Laboratoy* (SourceWire: 2010); en cuanto al ‘valor estético’ queremos citar a Berleant cuando define la Estética como ‘el estudio del por qué y cómo los humanos de un modo natural han construido los objetos y experimentado a través de la percepción sensorial’(2007:7). Continúa diciendo Berleant que ‘la percepción estética es un fenómeno vivo que inunda nuestra vida diaria y pertenece a todas las actividades humanas, no solo se atribuye a los objetos si no que también es parte de nuestra conducta y de nuestra vida social’. Así pues parece que estos dos atributos: sostenibilidad y estética al menos son cuestionables en cuanto son aplicados negativamente al desarrollo urbano de una ciudad nueva como Benidorm.

Por otra parte, quisiéramos mencionar a Maderuelo (2010: 596) citando a Adolf Loos cuando éste dice “la arquitectura ha pasado a ser, gracias a los arquitectos, un arte

gráfico”.

Continúa diciendo Maderuelo que Loos “denuncia no solo la incomprensión que provoca el desarraigo cultural del arquitecto respecto al paisaje sino que reconoce al diseño como el mal de la arquitectura” (2010: 596).

Son palabras extremas pero que tal vez deberían haber sido recordadas durante los últimos quince años, una época de grandes obras promovidas por la administración pública y no todas ajustadas, ni en concepto ni en dimensión, a las necesidades de la ciudad. La ‘architecture d’auteur’ puede crear magníficos escenarios urbanos, pero también puede crear objetos descontextualizados o desvirtualizar los objetivos originales del proyecto.

Benidorm cuenta con notables edificaciones y actuaciones urbanísticas llevadas a cabo con acierto por grandes profesionales, dotando de gran calidad su escena urbana. Por otra parte también tiene algún ejemplo de ‘architecture d’auteur’ donde el diseño prevalece sobre el deseable consenso del proyecto con su entorno físico y social. Stevenson (2005: 42) menciona a Rams y sus principios sobre el diseño enunciados en los 80 cuando desarrollaba su trabajo para la compañía Braun, aquí queremos destacar dos de ellos:

*Good design means respect for the environment. Designers must contribute to the conservation of natural resources. And visual pollution is just as detrimental as physical pollution. Good design means as little design as possible. Back to purism and simplicity*

Respeto al medioambiente y simplicidad, dos elementos a tener en cuenta en el desarrollo de la ciudad que queremos, y como apunta Remesar :

*On the other hand each city in reason of its history and morphology requires approximations / interventions executed from the love to everyday life, without nominalist tracks of the ranking; from the next position to the citizens.(1997:135)*

Toda obra ‘d’auteur’ deja su impronta, también en la cocina con auténticas obras de arte plástica y sensorial como en el caso de Ferrán Adriá, investido Doctor “Honoris Causa” en Humanidades por la Universidad de Aberdeen en el 2008 (Rivas: 2008). Pero toda obra de ‘auteur’ o hecha reinterpreta al ‘auteur’ también puede ser objeto de polémica. Así lo podemos ver en la reseña que hace Bassas (2013) sobre Oriol Bohigas con motivo de su reciente galardón, reconociendo en el arquitecto su criticismo positivo hacia las intervenciones que ha sufrido la Sagrada Familia, dice Bohigas “és tan ampla com Santa Maria del Mar però costa de veure-hi l'altar perquè hi ha cinc columnes...”

## PAISES

ESPAÑA

REINO UNIDO

BELGICA

OTROS

## ACTIVIDADES

HOLANDA

## PASEOS

**79,6%-84,1%** **73,8%-66,7%** **56,9%-73,5%** **82,4%-85,0%**

<b>PLAYA</b>	52,2%-55,7%	48,4%-64,3%	37,5%-82,4%	41,2%-65,5%
<b>COMPRAS</b>	38,9%-40,9%	65,1%-52,4%	27,5%-55,9%	47,1%-60,0%
<b>BAR/CAFETERIA</b>	36,3%-30,7%	54,0%-44,0%	38,5%-44,1%	47,1%-45,5%
<b>DISCO</b>	15,0%-3,4%	14,3%-6,0%	6,3%-2,9%	11,8%-
<b>RESTAURANTE</b>	14,2%-25,0%	40,5%-36,9%	40,6%-41,2%	35,3%-55,5%
<b>DEPORTES</b>	7,1%-1,1%	4,8%-1,2	12,55%-	29,4%
<b>OTROS</b>	7,1%-9,1%	7,9%-4,8	12,55%-2,9%	17,6%-13,3%

Fig. 1. Tabla comparativa de las actividades de ocio realizadas en Benidorm por los turistas y visitantes en los años 2002 y 2005.

#### Notas

[1]Benidorm tiene una población de 76.683 residentes empadronados, una extensión de 38,17 km de la cual está urbanizada un 43%. Benidorm es una ciudad costera con dos grandes playas Levante ( $\approx$ 2 km) y Poniente ( $\approx$ 3 km). Su industria turística supone el 50% del PIB turístico de la Comunidad Valenciana y soporta 14.374.000 pernотaciones entre hoteles(129),apartamentos(6.288) y campings (10).

[2]'Tour operator', es un anglicismo para identificar las agencias de viajes que en los años 60 y 70 desplegaron una gran actividad, nosotros nos referimos al rol que desempeñaron en en España, de tal modo que en aquel momento (actualmente lo siguen siendo) su intervención fue crucial para el desarrollo de la industria turística del país. Los 'Tour operators' principalmente fueron británicos, pero también fueron importantes los de los países nórdicos, de Francia y Alemania.

[3]El Paseo de Levante tiene acceso restringido al tráfico rodado, solo se admite el paso a residentes y vehículos de carga y descarga, estos últimos en horario también restringido.

[4]El proyecto del Paseo de Poniente modificó el acceso a la Avenida de la Marina Española dejando una sola calzada para el tránsito de los vehículos, zona para carga y descarga, además de un carril bici.

#### Bibliografía

Agencia Valenciana de Turismo (2011). Estadística de hoteles,

apartamentos, campings, etc. en Benidorm. Disponible en: <http://www.turisme.gva.es/turisme/es/files/pdf/observatorio/anuarios/La%20Oferta%202012-def.pdf> [Consulta: 2012, 25 de octubre]

Bassas, A. (2013). Oriol Bohigas, Medalla d'Or a la cultura. Disponible en: [http://www.ara.cat/premium/hemeroteca/pdf/1024247566/ara\\_1383606002.pdf](http://www.ara.cat/premium/hemeroteca/pdf/1024247566/ara_1383606002.pdf) [Consulta: 2013, 5 de noviembre]

Benidorm holds the key to sustainable tourism says new report.(2010). *SourcerWire News Distribution*. Disponible en: <http://www.sourcewire.com/news/61455/benidorm-holds-the-key-to-sustainable-tourism-says-new-report>

Berleant, R.(2007). *Palaeolithic Flints: Is an Aesthetics of Stone Tools Possible?* Journal Contemporary Aesthetics. Connecticut: University of Connecticut.

Choay,F. (2007). *Alegoría del Patrimonio*. Barcelona: Ed. Gustavo Gili.

CSCAE.(2011).Paseo marítimo de Benidorm, Premio del CSCAE. *Arquitectura Viva Monografías*, 141-142. Disponible en: <http://www.arquitecturaviva.com/es/Info/News/Details/3062>

ESICOMOS.(1999). Carta del Patrimonio Vernáculo Construido.Ratificada por la 12 Asamblea General del ICOMOS celebrada en México del 17 al 24 de Octubre de 1999 . *ESICOMOS* . Disponible en: [http://www.esicomos.org/nueva\\_carpeta/info\\_VERNACULA.htm](http://www.esicomos.org/nueva_carpeta/info_VERNACULA.htm) [Consulta: 2013, mayo]

Ezquiaga, M. (2010). Mi padre no imaginó que esa barandilla se convertiría en un símbolo. Diario Vasco. Disponible en: <http://www.diariovasco.com/v/20100711/al-dia-local/padre-imagino-barandilla-convertiria-20100711.html> [Consulta: 2013, 19 de junio]

Gascó Alcoberro, M. (2013). El Paseo de La Concha de San Sebastián. *Asociación Alicantina de Escritores y Periodistas de Turismo*. Disponible en: <http://www.aapet.org/webnoticia.aspx?not=908>

Maderuelo, J. (2010). El paisaje urbano. The urban landscape. *Estudios Geográficos*, 71, 575-600.

Meseguer, M.(2011). Jeremy Rifkin:"España podría crear millones de trabajos gracias a sus edificios". Tercera Revolución Industrial. Disponible en: <http://www.lavanguardia.com/economía/20111102/54237366965/index.html> [Consulta: 2013, 25 de octubre]

Quereda Sala, J.J. (1978). Comarca de La Marina. Alicante. Estudio de Geografía Regional. Alicante: Diputación Provincial de Alicante.

Remesar, A.(1999). Introduction. From Promenades to Waterfronts: The Role of Art and Artists. *Waterfronts for Art. Art for Social Facilitation. Monografies socio-ambientals, 30* , 5-12.

Remesar, A. (1997). Public Art: Towards a theoretical framework. *Urban Regeneration. A Challenge for Public Art. Monografies psico-socio-ambientals,6*, 128-140.

Rivas,R. (2008). Ferran Adrià, como Dalí o Picasso [en línea] Disponible en: [http://elpais.com/diario/2008/06/10/agenda/1213048803\\_850215.html](http://elpais.com/diario/2008/06/10/agenda/1213048803_850215.html) [Consulta: 2008, 10 de junio]

Stevenson, M. (2005). Product Design in the Public Domain: the Paradox between Intentions and Perceptions. *A Challenge for Public Art. Monografies psico-socio-ambientals,6*, 38-46.

Thomas Cook Group. Thomas Cook history. Disponible en: <http://www.thomascook.com/thomas-cook-history> [Consulta: 2013, 25 de octubre]

Walton, J.K.; Wood, J. (2009). Reputation and Regeneration: History and the Heritage of the Recent Past in the Re-Making of Blackpool. En L. Gibson and J Pendlebury (eds), *Valuing Historic Environments* (pp. 115-138). Farnham: Ashgate Pub. Ltd.



Paseo de la Playa de Levante/ M. Gascó Alcoberro



Paseo de la Playa de Poniente / M. Gascó Alcoberro



Paseo de la Playa de Poniente / M. Gascó Alcoberro





# El turismo dentro del espacio agrícola en la Costa del Sol Oriental

Manuel Eliberto Luque Guerrero, Universidad de Granada

## Abstract

This work is an approach to the Eastern Costa del Sol. This area has seen how tourism has changed its landscape and its dynamics, and even so it still refuses to break with traditional activities such as agriculture. We focus on the study of a stretch of coastline that is limited by Chilches and Maro, where agriculture and tourism coexist, resulting in a singular urban model that we have named The Strip of the Eastern Costa del Sol. Thinking about this environment we have analyzed the relationship with different infrastructures, the impact on shaping the territory of some projects and plans such as Plan Guaro, and we have explored in detail the relationship between agriculture and tourism. For the last purpose we have developed some maps and we have analyzed four different cases where we find situations of coexistence, conflict or symbiosis between these two activities: Chilches, Torrox, Velez-Malaga and the case of scattered houses in the Axarquía.

*Keywords: coast., agricultural landscape, tourism, axarquía, Costa del Sol Oriental*

## Resumen

Este trabajo trata de acercarnos a la Costa del Sol Oriental, un territorio que ha visto como el turismo ha modificado su paisaje y sus dinámicas, y que aún así se niega a romper con actividades más tradicionales como es la agricultura. Nos centramos en el estudio de una franja de litoral que tiene como límites a Maro y a Chilches, en la que la agricultura y el turismo conviven dando como resultado un modelo urbano singular al que se ha denominado Strip de la Costa del Sol Oriental. Para hablar de este entorno se analiza la relación con las diferentes infraestructuras, la repercusión que han tenido algunos proyectos y planes sobre la configuración del territorio como es el caso del Plan Guaro y se estudia en detalle la relación entre agricultura y turismo. Para este último objetivo se recurre a la elaboración de una serie de cartografías y se analizan cuatro casos diferentes donde encontramos situaciones de coexistencia, de conflicto o de simbiosis entre estas dos actividades y que son: Chilches, Torrox, Vélez-Málaga y el caso de las viviendas diseminadas de la Axarquía.

*Palabras clave: litoral. , paisaje agrícola, turismo, axarquía, Costa del Sol Oriental*

## 1 DINÁMICAS EN LA COSTA DEL SOL ORIENTAL

### 1.1 Un territorio tensionado

Adentrarse en el estudio de la Costa del Sol Oriental y en la Axarquía supone conocer el funcionamiento complejo y singular de un territorio marcado por la importancia de la agricultura como actividad productiva, de fuertes componentes históricos y patrimoniales que hoy aún perdura. A ello debemos sumarle la implantación más reciente del turismo que se ha adaptado de diferentes modos a este medio, dando como resultado un espacio híbrido que se niega a abandonar su modo de funcionar tradicional. Este hecho marca la diferencia con respecto a otros lugares tan cercanos como es el lado más occidental de la Costa del Sol donde su apuesta por un modelo basado en el sol y playa da como resultado un espacio más "ordenado" frente a la apariencia "caótica" que se observa en la Costa del Sol Oriental, que no es más que el resultado de un cúmulo de diferentes dinámicas e intereses que enriquece a su territorio. El área de estudio sobre el que se centra este trabajo comprende a la franja entre Chilches y Maro, la cual se entiende como un territorio unitario que no sólo está ligado por infraestructuras compartidas como son la A7, la N-340, la red de riego regulada por el plan Guaro en gran parte de su territorio... Además de esto, la mirada que se propone se basa en que la fuerza de este paisaje tan singular, la unidad y su potencialidad turística se muestra al recorrerlo. Al hacerlo se forma un continuo de acontecimientos en el que se suceden vegas agrícolas de valor casi patrimonial, antiguas chimeneas y fábricas ligadas a la caña de azúcar, cerros y peñones que dominan un litoral cuyo suelo está formado por llanuras de depósitos aluviales, antiguas estaciones de un tren que pasó a la historia y que transportaba la cosecha y a los habitantes a Málaga, puentes y caminos que ponen de manifiesto un territorio de larga historia, muy activo y antropizado... Todo esto hace que podamos considerar a este escenario, salvando las distancias, como una "Parkway", por su fuerte componente paisajística, su singularidad y su contenido patrimonial. La nacional 340 y el entramado de caminos y senderos que se despliegan a su alrededor se entienden como un mirador u observatorio de todo lo anterior a modo de "strip" del paisaje agrícola y turístico a diferencia de el del paisaje construido de la Costa del Sol Occidental tal y como ya establecen algunos autores (Rosa, 2010).

Resulta curioso analizar la infraestructura que sirve a cada una de las actividades, pues pese a ocupar un mismo ámbito, cada uno de los paisajes, el turístico y el agrícola, tiene un eje al que se aferra. El espacio turístico se liga al litoral y a la nacional mientras que el agrícola se apoya en vías históricas como es el camino viejo de Vélez o el camino de Torrox a Lagos. Estas son vías que tuvieron su origen mucho antes en el tiempo y que han sido las que han cosido un territorio que históricamente ha estado fuertemente antropizado. La nacional por su parte surge del "Proyecto de una carretera de segundo orden de Málaga a Almería por Vélez-Málaga y Motril" que se redacta entre los años 1860 y 1870. En la memoria de dicho proyecto se menciona la preexistencia de un

camino que ya había sido reparado en forma de vereda para el paso de diligencias. Los motivos por los que se realizan este camino según se puede leer en la memoria del proyecto están relacionados con el transporte comercial. En los 60 del XIX era "una zona sumamente poblada y en la que la agricultura ha adquirido una gran importancia". También se explica la necesidad de dicha vía por la producción agrícola y mineral de las zonas del litoral así como para transportar pasas, cereales y caña de azúcar producidas en Vélez, Algarrobo y Torrox a la capital. De esta manera podemos confirmar que la nacional 340, hoy una vía de comunicación que da servicio principalmente a una actividad turística y residencial-metropolitana, tuvo su origen a partir de un paisaje agrícola al que debía darle servicio.

## **2 LA RELACIÓN DEL ESPACIO TURÍSTICO-URBANO CON EL ESPACIO AGRÍCOLA**

El contacto del paisaje agrícola con el urbano-turístico es un hecho que se repite a lo largo de todo el Strip de la Costa del Sol Oriental (término que utilizaremos para referirnos a la franja entre Maro y Chilches), aunque con diferentes matices. Para comprender la naturaleza de las tensiones que se han dado y que aún están presentes en el territorio parece muy importante el análisis y estudio de su proceso evolutivo. La costa Oriental se encuentra en un punto en el que se producen dinámicas locales, turísticas y metropolitanas (aunque estas últimas se dan en menor medida, cada vez se van haciendo más fuertes) dando como resultado lo que hemos denominado como cruces, interferencias y simbiosis.

El cruce se daría en situaciones donde coexisten dinámicas agrícolas y turísticas sin que la una moleste a la otra: cada una tiene su ámbito más o menos definido como resultado de algún tipo de lógica que analizaremos según el caso. Por otro lado tendríamos situaciones de interferencia, que serían aquellas en las que existe un conflicto entre dos intereses y finalmente es uno de ellos el que acaba ocupando el territorio. Algo así es lo que ha sucedido con las vastas superficies de suelo agrícola que fueron sustituidas por urbanizaciones. Por último quedaría una situación poco común, pero muy deseable, que sería lo que hemos definido como simbiosis. Estas son aquellas en las que dos actividades coexisten y además existe un beneficio entre ellas por la existencia de la otra actividad. Finalmente esta triple condición va transformando y adaptando la morfología y las actividades del territorio sin un rumbo definido por lo que el resultado es una suma de acontecimientos difícilmente predecible.

### **2.1 El caso de Chilches**

El ámbito de Chilches es bastante representativo, pues se encuentra en el extremo occidental de nuestro área y lleva expuesto a las dinámicas del área metropolitana de Málaga más tiempo que ningún otro ámbito. Hacia el año 1959 la dedicación de estas tierras era casi exclusiva a la agricultura (a excepción del núcleo tradicional de Chilches y algún cortijo). De esta situación primigenia pasaríamos a una en la que el turismo ha irrumpido. El hecho más significativo es el proceso de adaptación que sufre la

agricultura, ya que el secoano desaparece (hoy encontramos restos abandonados) y el regadío se traslada a las traseras. El proceso ha sido el siguiente: los dueños de las grandes fincas deciden vender los terrenos en contacto con el litoral y la n-340 para la construcción de urbanizaciones y se atrincheran en las traseras donde compraban secanos en las montañas a precios bajos y los convertían en regadíos usando nuevas técnicas y en muchos casos capital extranjero Tal y como expone Almeida (2011). Esta ha sido la génesis de muchas urbanizaciones de la zona como la de "El Cañuelo". La desaparición del regadío tradicional costero se acelera a causa de la fuerte presión que hay sobre el suelo tras la llegada de la autovía en 1990 y por quedar fuera del ámbito del plan Guaro en 1989 (R.D. 594/1989 de 2 de junio (B.O.E. 132 de 3 de Junio de 1989), por el que se aprueba el Plan General de Transformación de la zona regable del Guaro).

De este punto en adelante, el territorio ha sufrido una fuerte expansión del suelo urbano llegando a colmatarse todo el litoral de Chilches y Benjarafe. Hoy en día este frente se encuentra plenamente urbanizado y unido al de El Rincón de la Victoria, poseyendo incluso un pequeño paseo marítimo en Benjarafe pese a la baja densidad que tienen estos núcleos debida a su gran dispersión. La oferta turística se aferra a la Nacional 340 y al borde litoral dejando a los cultivos en una línea trasera donde, sin embargo, el paisaje agrícola se mantiene en funcionamiento. Este queda oculto para el turista y lo que es más, podríamos decir que desconoce su existencia. Este se presenta salpicado ya que tiene que lidiar con las fuertes pendientes que se dan y su riego se ejecuta a partir de grandes balsas y depósitos que encontramos asociados al parcelario.

En la evolución de este territorio podemos detectar varias etapas clave que se exponen en el trabajo (fig. 1). Una primera en la que el turismo aún no ha irrumpido y el secoano y el regadío dominan el paisaje. Una segunda con la irrupción del fenómeno turístico pero previa a la llegada de la conexión a la A-7, donde la agricultura comienza a pasar a un segundo plano. Por último, en la tercera y cuarta etapa es donde podemos ver como el territorio se pone en carga una vez llega la autovía, especialmente en el litoral urbanizado, que sufre un proceso de colmatación y expansión.

## **2.2 El caso de Torrox**

Torrox Costa es otro de esos entornos representativos en los que el paisaje agrícola entra en contacto con el paisaje urbano de un modo singular. Es uno de los enclaves en los que los cultivos, invernaderos e infraestructuras asociadas tienen una mayor presencia. Tal es así que el ayuntamiento desde el Plan General de Ordenación Urbana aprobado en 1996 ha intentado dirigir los crecimientos del suelo urbano hacia terrenos sin gran valor agrario protegiendo así las huertas.

Al igual que en el caso anterior se realiza un análisis de la ocupación del suelo por etapas como se puede observar (fig. 2). En una primera etapa se escoge un año previo a la aparición de la presa de la Viñuela y por tanto de los regadíos del Plan Guaro. Pese a estar en un periodo de expansión urbana asociada al turismo, la orografía ha jugado un

papel fundamental, pues las fuertes pendientes de este entorno ha retardado mucho el crecimiento.

En una segunda etapa, tras la implantación del Plan Guaro, el regadío sufre una fuerte expansión especialmente a las cotas más altas, que son terrenos que tradicionalmente no han sido ocupados por ellos. Pese a que el crecimiento urbano prosigue, es mucho mayor el agrícola.

Por último, en una tercera etapa, con la llegada de la A-7 a este ámbito, vemos un fuerte avance del suelo urbano, incluyendo el margen oriental en la desembocadura del río Torrox, que hasta ahora no se había ocupado. La movilidad rápida de la que la autovía dota a este territorio lo hace más atrayente para un turista extranjero, que es el que principalmente compra los nuevos apartamentos.

El crecimiento urbano, además de ocupar las primeras posiciones del litoral va enfocado hacia una unión entre el núcleo histórico y el costero tal y como se demuestra en la evolución del crecimiento y en el PGOU de 1996. Pese a encontrarse prácticamente la totalidad del litoral edificado y la agricultura en una segunda línea, la relación con el paisaje agrícola es muy distinta a la que se daba en el entorno de Benajarafe y Chilches.

En este ámbito el paisaje agrícola está muy presente, pues está literalmente unido al espacio turístico (fig. 3). La relación tan estrecha que se da entre ambos usos es casi simbiótica ya que el paisaje agrario le da un atractivo al espacio turístico que atrae al turista. Así se puede considerar al paisaje agrícola como un componente más de la oferta turística que se dirige principalmente hacia un público procedente del norte de Europa. Este valor añadido es de algún modo devuelto a la agricultura con infraestructuras y dotaciones, como comunicaciones rápidas para sacar sus productos al mercado, que de otro modo no existirían.

Tampoco es nuestra intención pintar un paisaje idílico, pues no es así. Existen problemas como la edificación irregular que se da por todo el territorio.

Por último podemos destacar la especial importancia que tiene la tipología del invernadero en el paisaje, estando aquí concentrada la mayor bolsa de ellos en todo el Strip. Es bastante probable que el parcelario tan abigarrado y unas fuertes pendientes hagan que se necesite sacar el máximo partido al escaso espacio de terreno del que dispone cada parcela.

### **2.3 El caso Torre del Mar-Vélez Málaga-La Caleta**

El triangulo formado por Torre del Mar-Vélez-Caleta tiene un papel fundamental en la organización de la comarca de la Axarquía. No sólo es el entorno más poblado con diferencia, sino que gracias al valle del río Vélez es el ámbito más importante en cuanto a suelo cultivado.

Gracias a la presencia de este valle, agricultura y ciudad lo ha tenido muy fácil para ocupar el territorio. Vélez siempre ha estado ligado a la evolución de su agricultura, pues su número de habitantes ha sido siempre directamente proporcional a los ciclos económicos que se han vivido (seda, higos, pasa, vino, caña de azúcar, frutales subtropicales, turismo...). El valle del río Vélez ha sido también el entorno más antropizado históricamente. Por lo que como se puede observar (fig. 4), a diferencia de los otros, casos en 1984 ya existía una bolsa urbana importante, y un vasto suelo de regadío que se expandía por el territorio. Torre del Mar era entonces un núcleo principalmente turístico muy ligado a Vélez Málaga y La Caleta (una pequeña urbanización de chalets aislados).

Al igual que en el resto de los casos, la construcción del embalse de la Viñuela y la puesta en marcha del Plan Guaro transforma radicalmente el paisaje, cultivándose terrenos nuevos e introduciendo la tipología de frutales subtropicales. El suelo urbano por su lado sigue creciendo como resultado de una fuerte presión turística. Podríamos decir que el suelo turístico se asienta en los terrenos más favorables ligado a la nacional, a la costa y al valle; desplazando al suelo agrícola a cotas más altas y de una accesibilidad más complicada. El crecimiento urbano se focaliza sobre la costa y sobre el espacio intermedio entre los núcleos de Torre del Mar y Vélez.

La relación del suelo urbano y agrícola es un tanto distinta a la de los casos anteriores. Es más una relación de borde o de frontera en la que el suelo cultivado va perdiendo intensidad conforme nos acercamos a los núcleos, quedando muchas veces los más cercanos abandonados y a la espera de ser engullidos por el suelo urbano (a diferencia del entorno de Torrox donde veíamos un fuerte contraste en la línea que definía ambos usos del suelo).

En una siguiente etapa hacia el año 2007 vemos como el crecimiento de los núcleos ha seguido su avance, quedando ya casi unidos Vélez y Torre del Mar por un lado y La Caleta con Torre del Mar por otro. El suelo de regadío tradicional ha pasado, de ser un manto continuo que cubría gran parte del territorio, a quedar reducido a las parcelas más próximas al cauce del río y a una pequeña franja entre los tres núcleos que parece que esta predestinada a desaparecer.

Esto, sin embargo no pasa con regadío en los nuevos suelos de cotas altas y traseras, que gracias a las infraestructuras hídricas y a la rentabilidad de su actividad siguen ganando terreno. Así pues, sigue mejorándose el sistema con un Proyecto de Consolidación de los Regadíos del Plan Guaro que tal y como se explica desde la sala de prensa del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente "El objeto del proyecto es la creación de las infraestructuras necesarias para que la margen derecha establecida en el Plan Guaro disponga de recursos de riego equiparables a los sectores regados en la margen izquierda, y que éstos no procedan exclusivamente del embalse de La Viñuela, de modo que el sistema sea sostenible. Por lo tanto, se ha previsto la

combinación de aguas provenientes de tres orígenes distintos: 49,7% de aguas superficiales reguladas en La Viñuela, 30,1% de aguas subterráneas y 20,2% de aguas residuales." La previsión de esta actuación se prevé afecte a unas 3200 hectáreas de suelo agrícola a las que se les garantizará un suministro de agua.

En la desembocadura del río Vélez, al igual que pasa en el ámbito entre los ríos Seco y Chillar en Nerja, existe una importante acumulación de suelo agrícola litoral. Estas situaciones excepcionales son herencia de una actividad en torno a la caña de azúcar. Estos terrenos fueron y son propiedad de la familia Larios, la cual los ha mantenido libres de ocupación hasta ahora. Para asegurarse la materia prima, compraron estas tierras, que posteriormente fueron arrendadas a campesinos a los que se les ponía como condición cultivar la caña de azúcar. Hoy poseen más de 700 hectáreas en nuestro ámbito de estudio. A partir de 1976, con la desaparición de la última fábrica de azúcar desaparece la necesidad de cultivar la caña, siendo entonces estos terrenos destinados a cultivos hortofrutícolas. Desde ese momento los arrendatarios intentan comprar las tierras, sin llegar a un acuerdo en la mayor parte de los casos. Pese a que estos terrenos no han sido destinatarios de grandes proyectos de urbanizaciones, sí que se encuentran muy alterados y modificados.

En realidad, muchas de las actividades que se llevan a cabo en este entorno se encuentran amparadas por el PGOU, pues dentro del suelo no urbanizable admite como compatibles vertederos de residuos sólidos urbanos, escombros o tierras; chatarrería, camping, alojamientos, ganadería estabulada... sin embargo muchas de ellas invaden suelos no urbanizables de protección especial creando un precedente muy peligroso para el medio.

#### **2.4 Las viviendas diseminadas dentro del paisaje de la Axarquía**

Por lo escandalosas que resultan muchas de las operaciones llevadas en los espacios costeros, creando espacios muy densificados, se le ha prestado poca atención al "modelo de baja densidad". Este modelo se caracteriza por poseer un grado de dispersión urbana elevado, lo cual a priori puede parecer beneficioso. Sin embargo es en un principal virtud donde está la trampa, ya que, de un modo "discreto" para el visitante y en muchos casos para el propio habitante antropiza y modifica todo el paisaje. No sólo con su propio consumo de suelo, sino con infraestructuras asociadas como son las vías de acceso, redes de abastecimiento, acondicionamientos del terreno... que son necesarios para hacerlas habitables. Esto da como resultado una ciudad difusa que consume muchos recursos y que tiene un alto impacto en el paisaje.

Estas viviendas las encontramos en la mayoría de espacios de carácter agrícola dentro de la Axarquía, pero si nos retiramos unos cientos de metros de la línea de costa comienzan a aparecer de manera más intensa. Esta nube difusa de residencias de ocio asociadas a una pequeña parcela de tipo agrícola tuvo su origen en las construcciones sencillas que se encontraban en las cotas altas de las montañas de la zona donde los

campesinos acudían a cuidar de sus tierras. Su lejanía no permitía hacer el viaje de ida y vuelta a los agricultores en un solo día, lo que obligaba a pernoctar en ellas. Este modelo se ha ido transformando y ampliando hasta lo que es hoy: una nube difusa de segundas residencias que ven en su carácter aislado y diseminado su mayor atractivo. El poseer un pequeño terreno que les permite cultivar sus propios productos las hace mucho más atractivos para un tipo de turista, y en muchos casos residente estacional, que no busca el "sol y playa". Esta tipología ha crecido durante algunos años transformando el paisaje de una manera aparentemente menos escandalosa. Sin embargo, esta apariencia menos amenazante es lo que la hace tan peligrosa, pues esto junto con el gran consumo de recursos de este modelo y su capacidad de adaptación a la fuerte topografía lo hace especialmente contagioso para el paisaje de la Costa del Sol Oriental y la Axarquía.

### **3 CONCLUSIONES**

Al acercarnos a la Costa del Sol Oriental nos encontramos con ámbitos que, pese a haber sido objeto de la dinámica turística, mantienen una fuerte ligazón a actividades tradicionales. Sólo las urbanizaciones y los bloques de apartamentos demuestran la existencia de una actividad turística, pues prácticamente no existen infraestructuras de ocio asociadas. Esta condición supone hoy en día una posibilidad de reinventarse, dada la obsolescencias de los modelos basados en el sol y la playa.

La aparición del turismo ha hecho que las relaciones entre este y actividades locales como la agricultura sean muy particulares, dando como resultado un paisaje que toma su fortaleza al recorrerlo a modo de strip agro-turístico.

Pese a que la Costa del Sol Oriental parece un territorio caótico o desordenado, no es más que el resultado de un cúmulo de variables y de su riqueza. Esto lo diferencia de otros territorios como la Costa del Sol Occidental: un territorio más ordenado y lejible, pero a la vez más limitado en sus variables, ya que se enfoca de manera más unitaria a la actividad turística.

Se entiende a la N-340 como una vía sobre la que se apoya el turismo, mientras que existe toda una red de caminos que fueron usados antes de la construcción de la nacional como nexos que cosían este territorio y que hoy están fuertemente ligados a la agricultura.

Reconocemos decisiones administrativas como son los límites del Plan Guaro como configuradores del paisaje agrícola y turístico.

Encontramos ejemplos como Chilches, donde el turismo ha reemplazado a la agricultura en el frente litoral, desarrollándose esta segunda actividad a escasos 200 m de la playa de un modo oculto para el visitante.



En otros entornos como Torrox la agricultura juega un papel fundamental en la economía local, pues no sólo produce una cosecha, sino que es un pilar fundamental de la oferta turística dirigida en su mayoría a los extranjeros.

En Vélez Málaga, los terrenos menos escarpados ha tendido a ser urbanizados, pues como centro comarcal ha requerido de mucho suelo para su expansión, especialmente en su ámbito más costero, donde Torre del Mar ha crecido vertiginosamente impulsado en gran medida por el turismo. Aún hoy se conservan grandes espacios libres del litoral gracias al desinterés por entrar en la dinámica inmobiliaria de la familia Larios como son el delta del río Vélez o el Playazo en Nerja.

Por último se detecta una variedad de crecimiento urbano asociado al turismo que son las segundas residencias de ocio diseminadas. Pese a su aparente aspecto inofensivo, producen una fuerte transformación del medio por sus infraestructuras asociadas.

## **Bibliografía**

Almeida García, F. (2011). *Transformaciones territoriales en la costa del sol oriental* (1st ed.). Málaga: Servicio de Publicaciones e intercambio científico de la universidad de Málaga.

Benabent Fernández de Córdoba, M. (2009). La axarquía, un paisaje en proceso de transformación. *PH: Boletín Del Instituto Andaluz Del Patrimonio Histórico*, 17(71), 45-51.

Galacho Jiménez, F. B. *Análisis de la dinámica y de las transformaciones de la franja litoral de la provincia de Málaga (España) desde la irrupción del turismo (1950-2010)*. Universidad de Cádiz, Grupo de Investigación Gestión Integrada de Áreas Litorales.

Navarro Rodríguez, S. R., & Larrubia Vargas, R. (2008). La organización del espacio agrario en la comarca malagueña de la axarquía. *Baética: Estudios De Arte, Geografía e Historia*, (30), 91-113.

Rosa Jiménez, C. (2012). El paisaje cultural agrícola en la recualificación y diseño del nuevo destino turístico: Experiencias en la costa del sol. *Congreso nacional de medio ambiente: Madrid, noviembre-2012*

Senciales González, J. M., & Nieto Figueras, C. (2000). La presión urbanística frente a la protección de los espacios naturales en maro (nerja). *Baética: Estudios De Arte, Geografía e Historia*, (22), 147-160.

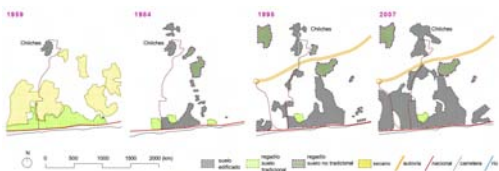


Fig. 1: Evolución urbana del entorno de Chilches.

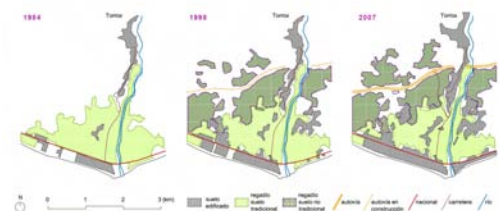


Fig. 2: Evolución urbana del entorno de Torrox.



Fig. 3: Situación de contacto entre espacio turístico y agrícola en Torrox Costa.



Fig. 4: Evolución urbana del entorno de Torre del Mar - Vélez - La Caleta.

# Tipología e implantación hotelera en el proceso de transformación del litoral portugués en los años 50 y 60 del siglo XX

Madalena Cunha Matos, Faculdade de Arquitectura - Universidade de Lisboa  
Patrícia Santos Pedrosa, Dep. Arquitectura - Universidade Lusófona  
Marta Sequeira, Dep. Arquitectura - Universidade de Évora

## Abstract

Stemming from the research project 'Hotel Architecture in Portugal' (2008), this essay focuses on the modernist seaside hotel of the 1950s and 1950s. The hotel is understood here not only as the essential foundation element of a string of urban centres along the Portuguese coast, but also as an important dissemination agent for Modern Movement architecture in Portugal. Mostly benefiting from prime locations and unique coastal settings, they appear as icons in the landscape. Their position, perched on the cliffs or at level with the beach, allowed for exceptional panoramas and easy access to leisure activities. They replicate the peculiarities of a rough shoreline and may be considered as quasi pre-urban acts. The hotels thus contribute to the dissemination of modern architecture in places – such as Ofir, Praia da Rocha, Armação de Pêra, Sesimbra and Praia dos Três Irmãos – that were then well removed from the tourists' arrival points.

*Keywords: seaside, XX Century, Portugal, tourism, hotel, architecture*

## Resumen

Esta investigación – que resulta del Proyecto de Investigación Arquitectura Hotelera en Portugal, desarrollado en la Facultad de Arquitectura de la Universidad de Lisboa en 2008 – se centra en el hotel moderno del litoral de las décadas del 50 y 60 del siglo XX, entendido como fundador de un conjunto de asentamientos urbanos de la costa portuguesa y como un importante agente de la difusión del Movimiento Moderno en Portugal. En su mayoría, estos hoteles tienen una relación privilegiada con el mar y con la costa y se constituyen como iconos en el paisaje. Se posicionan junto a las playas y acantilados, disfrutando de excepcionales vistas hacia el mar y del fácil acceso a las actividades de veraneo. Responden a las particularidades de una línea de costa en bruto, y podrían ser considerados casi como un acto pre-urbano. Contribuyen, así, para la diseminación de la Arquitectura Moderna en lugares que, en aquella época, se encontraban lejos de los puntos de llegada de turistas – como Ofir, Praia da Rocha, Armação de Pêra, Sesimbra y Praia dos Três Irmãos. Este escrito rinde homenaje a estos edificios pioneros, diseminadores de una arquitectura de vanguardia en su contexto.

*Palabras clave: litoral, Siglo XX, Portugal, turismo, hotel, arquitectura*

## 1 NOTAS INTRODUCTORIAS

El territorio costero portugués sufre, a partir de mediados del siglo XX, un desarrollo significativo, sostenido por el turismo creciente al que el país pasa a estar sometido y que lo promueve activamente. Si la playa de Estoril ya se ha posicionado, medio siglo antes, como un lugar de veraneo de elección, se asiste durante este período a una ampliación de la zona de acción de la actividad turística - principalmente en dirección a la zona al sur de Lisboa, al Algarve, y también a otras como Ofir, Oporto y Figueira da Foz, distribuidas por todo el litoral. Esta investigación se centra en el hotel moderno del litoral de las décadas del 50 y 60 del siglo XX, entendido como fundador de un conjunto de asentamientos urbanos de la costa portuguesa y un importante agente de difusión del Movimiento Moderno en Portugal.

El aumento del número de hoteles en Portugal es muy evidente, sobre todo junto a la costa, durante las décadas del 50 y 60 - llegando a alcanzar el número de 252 (1). De éstos, fueron inicialmente considerados para este estudio 29 casos, edificados en territorio continental y litoral (2). Si en los primeros años de la década del 50 los casos de estudio comienzan por despuntar en la zona norte, los ejemplares de la segunda mitad de la década aparecen sobre todo en el área de Lisboa - con una única excepción, pionera, en el Algarve. En los años 60, la arquitectura de hotel irrumpe finalmente con gran potencia en la región del Algarve, acompañada por el apareamiento de algunos casos puntuales en la capital y en sus cercanías.

En el área de Lisboa, el surgimiento de hoteles se debe a la necesidad de dar respuesta a la creciente afluencia de turistas. Para este arranque, en algo habrá contribuido la escala de las compañías aéreas que - por cuestiones de índole técnica, relacionadas con la reducida autonomía de los aviones -, paran en Lisboa, tras el cruce del Atlántico, para reabastecer. Lisboa pasa de ser atracadero de Europa a aeropuerto de Europa. Si en la capital y alrededores la posición estratégica del aeropuerto a nivel internacional tiene un papel significativo en el turismo, el aeropuerto en la zona del Algarve, inaugurado en 1965, es la consecuencia de algo que ya estaba en marcha. Aún así, en estas dos décadas la vía más significativa - en lo que respecta a la entrada de turistas en Portugal - no es la aérea, sino la terrestre, por lo que, sobre todo para el crecimiento de los hoteles en el Algarve, en mucho contribuye la mejoría de los ferrocarriles y de las carreteras que les dan acceso.(3) En lo que concierne particularmente a las iniciativas de desarrollo del urbanismo turístico del Algarve, llevadas a cabo por el estado portugués durante la década de 1960, hay que destacar dos planes: el Plan de Valorización Turística y el Plan Urbanístico Regional del Algarve. Hay que destacar también tres estudios: las Bases para el Desarrollo Turístico del Algarve, el Estudio Urbanístico de las Ciudades y Poblaciones del Litoral del Algarve y el Estudio de Ordenamiento Paisajístico del Algarve. (4)

Si durante los años 50 y 60 los hostales son aún el tipo de alojamiento que ofrece un mayor número de camas en el territorio portugués, a finales de los años 60 los hoteles están en gran desarrollo y proliferación. (5) En el conjunto de 29 casos de estudio considerados en nuestro análisis, algunos hoteles fueron emplazados en edificios ya existentes. Es el caso del *Hotel Infante Sagres* (Oporto), el *Hotel Palácio de Seteais* (Sintra) y el *Hotel Fortaleza do Guincho* (Cascais) – un antiguo edificio de vivienda colectiva, un palacio y una fortaleza, respectivamente. Sin embargo, los 26 restantes son proyectados de raíz y constituyen un inestimable testimonio de una innovadora arquitectura hotelera en Portugal.

Entre estos 26 hoteles de nueva construcción se incluyen ejemplos como el del *Hotel Ritz*, de la autoría de Porfírio Pardal Monteiro. Este hotel surge en 1959, constituyéndose en el primer gran hotel internacional de Lisboa. Se posiciona en una zona privilegiada del centro de la capital, junto al Parque Eduardo VII y tiene 300 habitaciones. Inaugura una nueva reflexión sobre la arquitectura hotelera en la ciudad – que obedece a nuevos usos, a nuevos parámetros de confort y a la nueva imagen del concepto de turismo, tal como lo habían hecho otros hoteles en muchas otras capitales europeas. Lisboa finalmente dispone de un hotel verdaderamente internacional, realizado en conformidad con las características de una arquitectura profundamente moderna y con una dimensión digna de una capital europea. (6)

Pero, más allá del análisis de este valioso hotel instalado en la capital, un análisis más detallado de seis ejemplares implantados fuera de la capital, y publicados en las revistas de arquitectura de la época, nos permite tener una aproximación a las estructuras morfológicas que surgieron en las décadas del 50 y 60 por el territorio litoral del país (fig. 1).

## 2 LOS CASOS DE ESTUDIO

El primero de este conjunto, el *Hotel Ofir*, del arquitecto Alfredo Ângelo de Magalhães, surgió en 1950, junto a la ciudad del mismo nombre, en la costa norte del país. Esta unidad se encontraba aislada en una zona de pinos junto al mar y al río y, por lo tanto, cercana a dos tipos de playa. Con un volumen de seis plantas en que se distribuyen sus 35 habitaciones, se conecta con la zona de apoyo, de volumetría menos significativa, a través de uno de sus lados. La importancia de las terrazas en las habitaciones es muy significativa y representa casi una tercera parte del área de las unidades residenciales. La terraza en la cubierta, bautizada por su autor como “solárium”, está protegida por una pérgola y ofrece una excepcional vista del paisaje. El mar, el río y la vegetación forman su contexto. Más lejos se avista algún poblado disperso en un “panorama de una belleza sorprendente”. (7)

El *Hotel Algarve*, de la autoría de Raul Francisco Tojal, fue inaugurado en 1960, en Portimão, en la costa sur. Esta unidad hotelera ocupa un área de cerca de 12 mil metros

cuadrados, en lo alto de la Praia da Rocha, en el Algarve, y cuenta con un total de 209 habitaciones. Las áreas técnicas y de apoyo al hotel se desarrollan en un basamento de dos plantas. Más arriba, surge uno de los bloques de habitaciones. Todas las terrazas de las habitaciones se abren hacia el mar, ofreciendo vistas privilegiadas. Una de las características más interesantes de este conjunto es la articulación formal entre el paralelepípedo principal de habitaciones y lo que el autor llama "anexo". (8) Si el primero es claramente heredero de la tradición moderna de los grandes bloques de geometría pura, el segundo se articula de tal manera que construye una topografía escalonada. En este anexo, los balcones (protegidos por muros de las miradas ajenas) tienen una profundidad igual a la de las habitaciones. De este modo, se propicia una estancia más prolongada en el espacio privado, sin que se pierda el placer de la cercanía al mar.

El *Hotel do Garbe*, de los arquitectos Jorge Ferreira Chaves y Frederico Sant'Ana, fue inaugurado en 1963, en Silves - igualmente en la costa sur y localizado en una zona alta, esta vez sobre de la playa de Armação de Pêra. Tiene 60 habitaciones. El programa, que incluye restaurante, bar, salas de estar y juegos y una terraza sobre el mar, se desarrolla en cuatro volúmenes: un amplio basamento y la "Y" que contiene las habitaciones. (9) En este caso, la dimensión de las terrazas de las habitaciones no es el tema más significativo del proyecto. Las importantes áreas de terrazas comunes y la proximidad a la playa servirán para completar esta dimensión de relación con el paisaje y de fruición de las vistas hacia el mar.

El *Hotel do Mar*, de la autoría de Conceição Silva, fue también inaugurado en 1963, esta vez en Sesimbra - una población de pescadores, en los alrededores de Lisboa. Se localiza igualmente en un acantilado de fuerte pendiente, sobre la playa, y en sus orígenes contaba con 65 habitaciones. A diferencia de los otros casos de estudio, este hotel se ubica en un aglomerado urbano. De hecho, este es uno de los problemas resueltos por el arquitecto: la integración en un territorio topográficamente fuerte, pero con una historia y una tradición singulares. Así, la proximidad al pueblo disminuyó la complejidad del programa, pero aumentó la necesidad de que lo construido fuese respetuoso con lo existente, incluyendo la topografía. (10) La solución de Conceição Silva no es un bloque. Adosado a la línea de costa, el edificio se define a través de cuatro escalones/plantas, ofreciendo a los turistas - en sus amplias terrazas - privacidad y vistas desahogadas hacia el mar. Se trata de una estrategia anclada en un programa de reflexión más amplio de la arquitectura portuguesa de los años 50 y 60. (11) El *Hotel Estoril-Sol*, ya demolido y de la autoría de Raúl Tojal, fue inaugurado en 1965, en Estoril, en la proximidad de la capital. Se localizaba en la marginal que conecta Lisboa y Cascais, junto al mar, y contaba, originariamente, con 300 habitaciones. Su configuración volvía a la volumetría pura y asertiva de un paralelepípedo erigido en el paisaje. Antagónicamente al hotel de Sesimbra, *Estoril-Sol* asumía el papel de elemento puro que se erige frente al mar. (12) Sus alzados eran abstractos. Los frentes orientados hacia el mar, descompuestos por las terrazas de las habitaciones, se contraponían a las fachadas mudas orientadas hacia el

Morro da Castelhana. Cobran importancia, sobretudo, las vistas panorámicas, la capacidad de construir una unidad turística con elevada capacidad, la cercanía a la capital y el acceso facilitado por la carretera marginal. La presencia de balcones en las habitaciones era generalizada, pero éstos tenían menor profundidad, si los comparamos con otros casos de estudio.

El *Hotel Alvor Praia*, de Alberto Cruz, fue inaugurado en 1967, en Lagos, Algarve. Se sitúa junto a la Praia dos Três Irmãos, en la Bahía de Lagos, con una ocupación de 215 habitaciones. Una vez más, entre el edificio y el mar solo está la piscina, la playa y un dócil acantilado. Considerando su condición de conjunto aislado, este hotel ofrece a los turistas una amplia posibilidad de entretenimiento y servicios, estructurando un programa complejo constante en varios volúmenes comunicados entre sí. El volumen de las habitaciones, de grandes dimensiones, se organiza a través de un corredor central. De esta organización resulta una jerarquía de habitaciones en relación al entorno. Unas miran hacia la playa, siguiendo la tradición de los hoteles de veraneo al borde del mar, y cuentan con terrazas de generosa dimensión. Otras son menos nobles, por dar la espalda a la línea costera. Por esta razón no necesitan de amplias terrazas y sólo cuentan con un pequeño balcón.

### 3 NOTAS FINALES

Una visión panorámica sobre los dibujos de implantación de estos hoteles nos permite verificar que todos tienen una relación privilegiada con el mar y con la costa (fig. 2). Son iconos en el paisaje. Por un lado, se posicionan junto a playas y acantilados y disfrutan de excepcionales vistas hacia el mar y del fácil acceso a las actividades de veraneo. Por otro lado, una mirada simultánea aun conjunto de fotografías publicadas en la época de la inauguración de cada uno de estos hoteles, nos permite ver que la playa y el propio mar tienen un papel preponderante en el contexto de estos objetos. En algunos casos, como en las fotografías que retratan el *Hotel Ofir* y el *Hotel do Mar*, se destaca la visión del mar, desde ambos edificios. En otros casos, como muestran las fotografías que retratan el *Hotel Algarve*, el *Hotel del Garbe*, el *Hotel Estoril-Sol* y el *Hotel Alvor-Praia*, la vista obtenida es menos probable y, por lo tanto, insólita. Se trata de una visión que no se dirige del hotel hacia el mar, sino del mar al hotel (fig. 3). La increíble proximidad de los objetos a la costa es subrayada a través del mecanismo retórico del posicionamiento del punto de observación fotográfico.

Un análisis de las plantas-tipo de estos hoteles marítimos nos permite evidenciar una serie de conclusiones sobre su morfología (fig. 4). Con excepción del *Hotel Alvor-Praia*, estos hoteles poseen sólo una secuencia de habitaciones, con fachada frente al mar y, por lo tanto, normalmente orientada al sur. Sólo con una excepción, el *Hotel do Garbe*, los baños surgen junto al corredor, de modo que todo el frente pueda estar despejado y ser perforado por un ventanal, creando una relación franca con el espacio de terraza. La proporción de los cuartos llega aún a alterarse a lo largo del tiempo en el sentido de

obtener una mayor profundidad, o, mejor dicho, de reducir su anchura, para maximizar el número de cuartos con vista hacia el mar. Las terrazas se vuelven un tema recurrente y poseen un área significativa – suficiente para que un huésped pueda disfrutar de la vista y del sol – o, incluso, un área prácticamente igual a la de la habitación – para que alguien pueda pasar allí gran parte de su descanso. (13) Todos estos hoteles parten de programas pensados – o, en gran medida, consubstanciados – por los propios arquitectos. Las áreas sociales ganan una relevancia fundamental en los edificios hoteleros de esta época, y los espacios son idealizados para que en ellos ocurran una serie de actividades nuevas. Surgen a menudo los casinos, las discotecas, las piscinas, el golf – espacios poco usuales en Portugal hasta ese momento.

Estos hoteles responden a las particularidades de una línea de costa en bruto, pudiendo ser considerados casi como un acto pre-urbano. El *Hotel Ritz* inaugura la modernidad en lo que respecta a la tipología hotelera, en el área de la capital – un territorio donde varios ejemplares ya contribuían para poner de manifiesto que el pensamiento moderno estaba finalmente contagiando a los arquitectos del país. Por otra parte, los hoteles en Ofir, Praia da Rocha, Armação de Pêra, Sesimbra, Estoril, Praia dos Três Irmãos, tuvieron el papel absolutamente notable de constituirse en elementos fundadores de un lugar. Estos últimos conquistaron heroicamente un territorio prácticamente virgen y, al mismo tiempo, llevaron el espíritu moderno a otros puntos del país. Del bloque al hotel que mimetiza la topografía del terreno, con algunas variantes intermedias, estos hoteles marítimos reflejan, de una forma pionera en estos territorios del país, los grandes paradigmas de la arquitectura internacional. Contribuyen, así, para la diseminación de la arquitectura moderna en lugares que, en aquella época, se encontraban lejos de los puntos de llegada de turistas.

Sin embargo, en el artículo introductorio de presentación del *Hotel Alvor-Praia* en la revista portuguesa *Arquitectura*, surge una observación interesante relativamente al tema de la ubicación de estos nuevos hoteles en el territorio. El autor afirma que de las posibles estrategias de ubicación de estructuras turísticas: la concentración (por ejemplo, en los casos españoles de Benidorm, Torre Molinos, etc.) o la dispersión (en Algarve), se estaría escogiendo la segunda. Relativamente a las ventajas de la dispersión, refiere la salvaguarda del territorio, contra la masificación. Pero termina con una nota sobre el futuro, que se transformó en la realidad: la posibilidad de, a partir de la ubicación dispersa, alimentar una valorización del territorio que acabe resultando en una especulación inmobiliaria generalizada. (14) Pasado casi medio siglo, se puede hoy afirmar que ese fue el destino del entorno de estos seis casos de estudio. Aunque inicialmente implantados en lugares totalmente aislados, se convirtieron en un primer paso en el proceso de urbanización de su entorno. Su importancia territorial e icónica se vio profundamente alterada con el desarrollo acelerado de las zonas turísticas. En consecuencia, cayeron sobre ellos dos procesos paralelos de aculturación. Por un lado, partieron de situaciones en las que se asumieron como marcas territoriales de destaque – posibilitada por la baja o nula densidad de construcción circundante – y se ven ahora



envueltos en una masa imponente de construcción, casi siempre sin gran carácter ni interés urbano y arquitectónico. Por otro lado, son igualmente el resultado de innumerables demoliciones, renovaciones, reconfiguraciones, y, en muchos casos, están irreconocibles. El proceso de desarrollo territorial que iniciaron acabó por engullirlos.

## Notas

(1) El Instituto Nacional de Estadística (INE), que surgió en 1935, sólo detiene datos relativamente al número de hoteles en Portugal a partir del año 1962. De esta fecha a 1969 pasamos de un total de 192 para 252 hoteles, lo que representa, sólo en los 7 años finales de estas dos décadas, un aumento bastante expresivo, de 31%. Aunque el número total de dormidas aumente muy significativamente en los años 1970, no se traduce en un aumento del número de establecimientos designados como hoteles, por lo que su número estabiliza en este período, y sólo vuelve a crecer en la década de 1980, altura en que se verificará un nuevo "boom" turístico. Fuente: INE.

(2) La selección de estos hoteles se realizó en base a un análisis sistemático de las publicaciones de arquitectura de la época y de visitas *in loco*.

(3) En 1969 entran en Portugal: por vía aérea, 487 863 turistas; por vía marítima, 46 734 (estando 416 095 en tráfico); por vía terrestre, 1 834 676. Fuente: INE.

(4) Matos, Madalena Cunha; Pedrosa, Patrícia Santos; Sequeira, Marta. (2008, Nov.). *Seaside architectures: from fortification to hotel. Portuguese interventions during the 1950s and the 1960s*. Presentación en el VIII Congresso Internacional dos Monumentos Militares. Fortificação Costeira: dos primórdios à actualidade, Faro.

(5) «En las regiones de Lisboa, Algarve y Madeira, pero sobre todo en estas dos últimas, la mayor parte de la capacidad hotelera existente se destina a clientes de nivel social más elevado, pues el número de camas de los hoteles y de las pensiones de lujo y de 1.ª clase concentran, respectivamente, 51,9, 69,7 y 78,5 % de la capacidad total de aquellas regiones. Mientras que en las regiones de Lisboa, Algarve y Madeira la mayor parte de la capacidad hotelera se concentra en los hoteles, en la región de Oporto y en las restantes regiones del país son las pensiones las que ofrecen mayor número de camas turísticas.», Secretariado Técnico da Presidência do Conselho (1970), *Relatório de Execução do III Plano de Fomento - Metrópole - 1968*, p. 225 citado por Marino Coelho (1992). *Administração Pública do Turismo em Portugal*. Tesis Doctoral en Ciencias Sociales. Lisboa: Instituto Superior de Ciências Sociais e Políticas, p. 295.

(6) Monteiro, Porfírio Parda (1959/11). Excertos da memória descritiva para o Hotel Ritz. In *Binário*, n.º 13, pp. 1-14.

(7) Magalhães, Alfredo Ângelo de (1950/5). Hotel Ofir. In *Arquitectura*, n.º 33-34, pp. 20-

26.

(8) Tojal, Raul Francisco (1967/5-6). O Hotel Algarve na Praia da Rocha. In *Arquitectura*, n.º 97, pp. 100-105 y Tojal, Raul Francisco (1967). Hotel Algarve. In *Binário*, n.º 97, pp. 58-66.

(9) Chaves, Jorge Ferreira; Sant'Ana, Frederico (1964/9). Hotel do Garbe. In *Arquitectura*, n.º 83, pp. 100-110.

(10) Silva, Conceição (1964/3). Hotel do Mar. In *Binário*, n.º 66, pp. 155-162 y Medeiros, Goulart (1963/12). Hotel do Mar. In *Arquitectura*, n.º 80, pp. 22-27.

(11) Pedrosa, Patrícia Santos (2010). *Habitar em Portugal nos anos 1960: ruptura e continuidade. Um caminho pelo interior do discurso*. Tesis doctoral, Escola Técnica Superior d'Arquitectura de Barcelona - Universitat Politècnica de Catalunya, Barcelona, pp. 188-189.

(12) Tojal, Raúl (1964/12). Projecto do Hotel Estoril-Sol no morro da Castelhana, em Cascais. In *Binário*, n.º 75, pp. 332-39.

(13) Las áreas de las terrazas son las siguientes: *Hotel Ofir* - 3,80 m<sup>2</sup>, *Hotel Algarve* - 7,50 m<sup>2</sup>, *Hotel do Garbe* - 3,70 m<sup>2</sup>, *Hotel do Mar* - 9,30 m<sup>2</sup>, *Hotel Estoril-Sol* 7,00 m<sup>2</sup>, *Hotel Alvor-Praia* 7,64 m<sup>2</sup>.

(14) Cruz, Alberto (1967/11-12). Hotel Alvor-Praia. Algarve, Praia dos Três Irmãos, Alvor. In *Arquitectura*, n.º 100, pp. 246-255.

## **Bibliografia**

Chaves, Jorge Ferreira; Sant'Ana, Frederico (1964/9). Hotel do Garbe. In *Arquitectura*, n.º 83, pp. 100-110.

Coelho, Marino (1992). *Administração Pública do Turismo em Portugal*. Tesis Doctoral en Ciencias Sociales. Lisboa: Instituto Superior de Ciências Sociais e Políticas.

Cruz, Alberto (1967/11-12). Hotel Alvor-Praia. Algarve, Praia dos Três Irmãos, Alvor. In *Arquitectura*, n.º 100, pp. 246-255.

Magalhães, Alfredo Ângelo de (1950/5). Hotel Ofir. In *Arquitectura*, n.º 33-34, pp. 20-26.

Matos, Madalena Cunha; Pedrosa, Patrícia Santos; Sequeira, Marta. (2008, Nov.). *Seaside architectures: from fortification to hotel. Portuguese interventions during the 1950s and*

the 1960s. Apresentação en el VIII Congresso Internacional dos Monumentos Militares. Fortificação Costeira: dos primórdios à actualidade, Faro.

Monteiro, Porfírio Pardal (1959/11). Excertos da memória descritiva para o Hotel Ritz. In *Binário*, n.º 13, pp. 1-14.

Pedrosa, Patrícia Santos (2010). *Habitar em Portugal nos anos 1960: ruptura e continuidade. Um caminho pelo interior do discurso*. Tesis doctoral, Escola Técnica Superior d'Arquitectura de Barcelona - Universitat Politècnica de Catalunya, Barcelona.

Silva, Conceição (1964/3). Hotel do Mar. In *Binário*, n.º 66, pp. 155-162 y Medeiros, Goulart (1963/12). Hotel do Mar. In *Arquitectura*, n.º 80, pp. 22-27.

Tojal, Raúl (1964/12). Projecto do Hotel Estoril-Sol no morro da Castelhana, em Cascais. In *Binário*, n.º 75, pp. 332-39.

Tojal, Raul Francisco (1967/5-6). O Hotel Algarve na Praia da Rocha. In *Arquitectura*, n.º 97, pp. 100-105 y Tojal, Raul Francisco (1967). Hotel Algarve. In *Binário*, n.º 97, pp. 58-66.



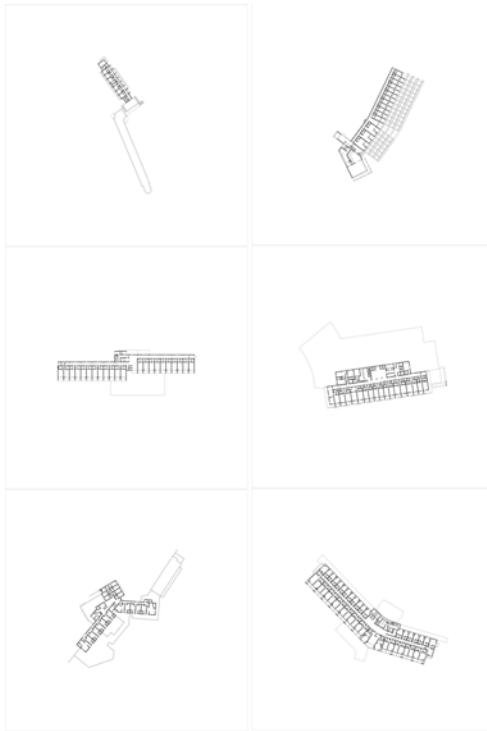
Distribución geográfica - Hotel Ofir (1), Hotel Algarve (2), Hotel do Garbe (3), Hotel do Mar (4), Hotel Estoril-Sol (5), Hotel Alvor Praia (6)



Implantación - Hotel Ofir (Ofir, 1950), Hotel Algarve (Praia da Rocha, 1960), Hotel do Garbe (Armação de Pêra, 1963), Hotel do Mar (Sesimbra, 1963), Hotel Estoril-Sol (Estoril, 1965), Hotel Alvor Praia (Praia dos Três Irmãos, 1967)



Hotel Alvor Praia, fotografia



Plantas-tipo - Hotel Ofir, Hotel Algarve, Hotel do Garbe, Hotel do Mar, Hotel Estoril-Sol, Hotel Alvor Praia

# **Estrategias de revitalización para el modelo turístico de sol y playa. La Manga del Mar Menor, Murcia.**

Enrique Mínguez Martínez, Universidad de Alicante. Universidad Católica San Antonio de Murcia (UCAM)

María Vera Moure, Arquitecto

Diego Meseguer García, Arquitecto Técnico, Ingeniero de Edificación

## **Abstract**

There have always been environments that have proved especially attractive to tourist development by its natural wealth: the tourism based on the values of the site. Ensure the integrity of the natural wealth that acts as a focus of attraction and the creation of an urban structure balanced sustainable without losing the character of the place, is the challenge that presents itself to urban planners. "The environmental value of the territory is always higher than its tourist value and therefore tourism should never prevent the maintenance of long-term environmental values." (Fariña, 2003) Along the Spanish Mediterranean coast are tourist towns where both the survival of the natural environment and urban quality has been threatened by urban policies based mainly on immediate economic performance, causing the progressive degradation of these environments and endangering the continuity of the ecosystem. A clear example of this problem occurs in La Manga del Mar Menor, a privileged environment that suffers the use of the Sun and Beach model. It is our responsibility to reverse this process, recovering the principles of the original Plan of Bonet and complement them with a more sustainable spirit.

*Keywords: Revitalization, Tourism Sun and Beach, La Manga del Mar Menor, Environmental Value, Density*

## **Resumen**

Siempre han existido entornos que por su riqueza natural han resultado especialmente atractivos para el desarrollo de núcleos turísticos: el turismo basado en los valores del sitio. Garantizar la integridad de la riqueza natural que actúa como foco de atracción y la creación de un tejido urbano equilibrado sostenible sin perder el carácter del lugar, es el desafío que se nos presenta a los urbanistas. "El valor ambiental del territorio es siempre superior a su valor turístico y, por tanto, la actividad turística nunca debería impedir el mantenimiento a largo plazo de los valores ambientales." (Fariña, 2003). En la costa mediterránea española encontramos localidades turísticas donde la supervivencia del entorno natural y la calidad urbana se han visto amenazadas por políticas urbanísticas basadas principalmente en el rendimiento económico inmediato, causando la degradación progresiva de estos entornos y poniendo en peligro la continuidad del ecosistema. Un ejemplo claro de esta problemática se presenta en La Manga del Mar Menor, un entorno privilegiado que sufre el desgaste del modelo de Sol y Playa. Es nuestra responsabilidad invertir este proceso, recuperando los principios del Plan de Ordenación de La Manga del Mar Menor de Antoni Bonet i Castellana, complementándolos con un espíritu sostenible.

*Palabras clave: Revitalización, Turismo de Sol y Playa, La Manga del Mar Menor, Valor Ambiental, Densidad*

## 1 INTRODUCCIÓN

El inicio del turismo de sol y playa, en los años 50 y 60, se realizó bajo los auspicios de un modelo Fordista. Creando núcleos turísticos muy similares, de bajo precio y con una oferta muy estandarizada que explotaba la riqueza de los recursos naturales. Se implantó de manera similar en distintos lugares de costa, siempre con una ocupación vertical de la primera línea de playa.

Conlleva una elevada vulnerabilidad, ya que su foco de atracción gira en torno a un único punto, los recursos naturales. El objetivo de este modelo turístico es la obtención del rendimiento económico a través del número de visitantes y una política de precios muy agresiva lo que ha producido la degradación ambiental de los entornos más desarrollados. Esta degradación ambiental del litoral se traduce en un metabolismo urbano desequilibrado y un deterioro del ecosistema tanto en su ámbito natural como en el urbano.

Al basarse únicamente en el atractivo de una localización concreta, se produce una saturación en torno al núcleo de atracción, no desarrollándose más allá de este entorno. Por ello, este modelo no conforma territorios vertebrados sino que propicia una serie de asentamientos inconexos a lo largo de la costa, creando desequilibrios que devalúan la imagen general del lugar.

Posturas proteccionistas con el modelo achacan los problemas a una falta de inversión pública que repercute en la calidad o en una errónea política de precios. *“Más que una crítica del modelo, abogan por una mayor eficiencia en la prestación de los servicios públicos y privados del turismo litoral”*. (Ponce, 2004)

El turismo convencional de sol y playa se halla en una encrucijada. Destinos ya maduros que deben adaptarse a las exigencias de un nuevo tipo de cliente sin perder a los ya fidelizados. Basándonos en las fases planteadas por Butler, 1980: Descubrimiento, despegue inicial, desarrollo, consolidación, estancamiento y declive (o rejuvenecimiento), una gran parte de la costa mediterránea se encuentra en riesgo de estancamiento o declive.

Regenerar estos entornos, logrando rejuvenecer y mejorar los núcleos turísticos repensando un nuevo urbanismo que facilite la evolución del modelo de sol y playa hacia un nuevo modelo de turismo sostenible, flexible, capaz de adaptarse a las necesidades cambiantes del cliente, es el desafío que se nos presenta hoy a los arquitectos y urbanistas.

*“El turismo sostenible no es un modelo cerrado. Por el contrario, es una estrategia abierta y flexible, adaptada a las singularidades territoriales y económicas del espacio receptor.”*



(Donaire, 1998)

## **2 LA MANGA DEL MAR MENOR COMO MODELO TURÍSTICO DE SOL Y PLAYA**

En La Manga del Mar Menor en Murcia nos encontramos con un entorno natural privilegiado formado por una lengua de arena de 22 km de longitud, una superficie aproximada de 1500 hectáreas y una anchura media de 400 m, que separa el Mar Mediterráneo de la Laguna salada del Mar Menor, con unas condiciones climáticas idóneas. Este territorio se divide entre dos municipios (San Javier al norte y Cartagena al sur).

A finales de los años sesenta, al incluir el enclave de La Manga en la Ley de Centros de Interés Turístico se aceleró el proceso constructivo para conseguir una rápida explotación económica, tolerándose un planeamiento caótico y un crecimiento urbanístico descontrolado.

Las circunstancias del mercado en un panorama de crisis modificaron el proyecto inicial densificando el tejido y aumentando la superficie urbanizada. *“La ciudad (...) es el producto de muchos constructores que constantemente modifican su estructura porque tienen sus motivos para ello. (...) Solamente se puede efectuar un control parcial sobre su crecimiento y su forma. No hay un resultado definitivo, sino una sucesión ininterrumpida de fases.”* (Lynch, 2012)

Progresivamente fueron introduciendo la promoción de segundas residencias (germen de los actuales problemas de estacionalidad) y fragmentando las parcelas, para adaptarse a las necesidades del mercado nacional, descuidando el mantenimiento del paisaje, la construcción y las infraestructuras. Esto ha generado una arquitectura de escasa calidad dispuesta en espacios públicos reducidos, deteriorados y totalmente desconectada del paisaje que deslucen un entorno natural privilegiado *“Un medio urbano bello y deleitable es una rareza, y algunos dirían incluso que es un imposible.”* (Lynch, 2012)

Durante los años 80 y los primeros años del siglo XXI la explotación turística se ha intensificado. La presión inmobiliaria en algunos tramos ha sido desmedida transformando La Manga en un modelo turístico de sol y playa sobreexplotado (Figura 1). *“Respecto a San Javier destacar el crecimiento en (...), La Manga del Mar Menor, porque hasta 1970 no se considera de forma individualizada y sólo cuenta con quince viviendas, mientras que ya en 1981 se censan 4.730 lo que supone multiplicar por 315.”* (Millán, 1998)

Estas circunstancias han generado un ecosistema muy complejo donde la problemática urbana repercute directamente en la calidad de un entorno natural muy valioso. Los mayores riesgos son:

- La colmatación urbanística descontrolada y distintas actividades humanas ponen en peligro el entorno natural generando un aumento de la contaminación, de la huella ecológica y un progresivo proceso de eutrofización de la laguna e incluso la subida del nivel de las aguas como consecuencia del cambio climático, según se menciona en el Programa de Gestión Integrada del Litoral del Mar Menor y su zona de Influencia, (Baraza, 2003).

La Organización para la Cooperación y Desarrollo en Europa (OCDE), en un informe titulado "Gestión de zonas costeras. Políticas integradas" analiza con severidad el impacto ambiental del turismo de sol y playa. En el apartado dedicado a España incide en que "la urbanización ha llevado a la desaparición de franjas de dunas y como consecuencia a la inestabilidad de las tierras más próximas al mar".

- La estacionalidad genera infraestructuras poco sostenibles, insuficientes los meses de verano y sobredimensionadas el resto del año, además de una movilidad descompensada. Dada la característica morfología de La Manga, el volumen de visitantes en los meses estivales y la planificación viaria existente, según estudio de Tráfico y Movilidad realizado por la consultora Prointec, el 81,3% de los visitantes a la Manga emplean el coche en sus desplazamientos internos, lo que representa el colapso del único acceso por tierra a La Manga.

Todas estas circunstancias unidas al deterioro de la arquitectura y el espacio público devalúan el núcleo turístico. *"Las administraciones autonómica y local, aún asumiendo la vitalidad y demanda del modelo convencional, detectan elementos de disfunción importantes como: la estacionalidad, el bajo gasto medio de los veraneantes, la escasez de alojamientos turísticos, la degradación del entorno, el déficit de comunicaciones muy competitivas."* (Ponce, 2004)

### **3 EL MODELO PARA LA MANGA DEL MAR MENOR DE ANTONI BONET I CASTELLANA**

En 1960 Antoni Bonet i Castellana junto a Josep Puig Torné reciben el encargo de acometer el Plan de Ordenación y Urbanización de la Manga del Mar Menor. Su primera propuesta para La Manga era un Plan equilibrado que nace de la lectura del lugar. Un desarrollo turístico diseñado para crecer y desarrollarse a lo largo del tiempo, fomentando la sostenibilidad del turismo y la conservación del paisaje, buscando la calidad turística (Figura 2).

Recuperar los principios originarios del proyecto nos abre a una nueva perspectiva, "La Manga que pudo ser". Una nueva visión sobre el problema que nos proporciona herramientas para proponer soluciones en un entorno privilegiado que sufre el desgaste del modelo de sol y playa.

La relevancia del paisaje de este entorno natural es indiscutible. Hoy en día es un entorno protegido tanto a nivel nacional como internacional por figuras tan importantes como LIC ES6200006, ZEPA, ZEPIM, ZEC, Humedal RAMSAR nº 706, Paisaje Protegido, Área de Protección de Fauna Silvestre,...

Antoni Bonet analizó este paisaje consciente de su valor, y lo empleo en distintas herramientas para lograr una ordenación que respetase y pusiese en valor la riqueza natural. Estas herramientas son:

**- El uso de la abstracción en el paisaje como instrumento de lectura territorial:**

Jugando con el concepto de verticalidad en un ámbito eminentemente horizontal, creando nuevos equilibrios y relaciones con el paisaje. *“Las torres son acentos verticales que se elevan hacia el cielo. Son el testimonio de la concentración y garantizan las ventajas de la vida urbana. La distancia que separa las torres confirma la dispersión de la ciudad por el campo, definiendo el espacio sin encerrarlo”* (Llobet i Ribeiro, 2007)

**- La densidad como herramienta de protección del paisaje:**

*“Las construcciones altas, situadas a gran distancia unas de otras, deben liberar el suelo en favor de grandes superficies verdes. (...) La densidad de su población debe ser lo suficientemente alta para dar validez a la disposición de instalaciones colectivas que sean una prolongación de las viviendas.”* (Carta de Atenas, 1931)

Para potenciar este paisaje, protegerlo a lo largo del tiempo y ponerlo en valor, el Plan de Ordenación de La Manga del Mar Menor de Bonet preservaba intacta la mayor parte del territorio, concentrando la edificación en núcleos y logrando la viabilidad económica al aumentar su altura, planteando así un modelo de ciudad compacta. *“Las ciudades densas pueden diseñarse mediante una planificación integradora con el fin de aumentar el rendimiento energético, consumir menos recursos, producir menos polución y evitar expandirse sobre el paisaje rural. Por esas razones, creo que deberíamos profundizar en la idea de “ciudad compacta” -una ciudad densa y socialmente diversa donde las actividades sociales y económicas se solapan y donde las comunidades puedan integrarse en su vecindario”* (Rogers, Gumuchdjian, 2000)

Cada unidad era independiente, consiguiendo un entorno urbano complejo, con la suficiente masa crítica para lograr espacios confortables y una densidad equilibrada. *“El modelo territorial que se ha demostrado sostenible durante siglos en nuestras latitudes templadas es el mosaico constituido por áreas agrícolas, forestales y de pasto, unidos por márgenes, acequias, riachuelos, ríos... y, entremedio, la ciudad compacta y compleja, que en el territorio se configura como una red polinuclear de ciudades. Hacer más ciudad y, a la vez, más campo, sería la síntesis de los dos modelos, el urbano y el territorial.”* (Rueda, 2007)

Los núcleos se irían ejecutando de una manera escalonada según se fueran colmatando

(y según la viabilidad económica del desarrollo). Inicialmente se proyectan 12 “unidades de turismo” primando en todas ellas las plazas hoteleras frente a la segunda residencia. La tendencia era igualar el número de huéspedes al de propietarios de viviendas vacacionales para evitar así la estacionalidad.

Se complementaban estas unidades con una serie de dotaciones y servicios que funcionaban como focos de atracción garantizando la masa crítica imprescindible para lograr un turismo de calidad (Hoteles con su propio muelle, un puerto deportivo, incluso aparecen una serie de islas artificiales en los primeros bocetos).

#### **- La integración de las comunicaciones en el paisaje:**

La separación entre núcleos se debía realizar mediante un eje longitudinal que permitía disfrutar del paisaje y de sus dos mares, limitando su velocidad a 20 km/h y un solo carril por sentido (con ampliaciones puntuales en algunas aéreas de servicio). Una “vía de tráfico calmado” prevista más como un paseo que como una calzada. Para permitirlo, la distancia planificada entre núcleos oscilaba entre los 1000 y los 1500 metros. *“La experiencia demuestra que este modelo puede mantenerse y desarrollarse si el modelo de movilidad potencia la configuración de nodos y núcleos, cortando el paso a la dispersión urbana”* (Rueda, 2007)

El trazado de esta vía se integraba en el paisaje, adaptándose incluso a los niveles que creaba el sistema dunar de La Manga.

La linealidad del lugar y la existencia de un único punto de acceso son factores que condicionan la movilidad de las unidades de turismo. Controlando la velocidad y los aforos se garantiza la fluidez de las comunicaciones.

Con estas herramientas Antoni Bonet i Castellana aseguraba la conservación y puesta en valor del ecosistema, garantizando así su supervivencia a través del tiempo. Respetando la sostenibilidad económica, ecológica y paisajística del territorio. *“Compaginar las necesidades de un nuevo turismo con la conservación del medio ambiente sólo es posible con una estrategia de proyectación del espacio costero, que sea imaginativo y, al mismo tiempo, sensible a las condiciones del lugar”* (Barba, Pié, 1991)

A día de hoy el paisaje original de La Manga, pensado por Antoni Bonet, prácticamente ha desaparecido, pero sus principios pueden resultar herramientas muy válidas en la regeneración de núcleos turísticos.

## **4. ESTRATEGIAS DE REVITALIZACIÓN DEL MODELO DE SOL Y PLAYA**

Para revitalizar el modelo de sol y playa resulta imprescindible la regeneración del tejido urbano, mejorando la relación entre el interior y la costa.

Resulta imprescindible evitar la estacionalidad. Los núcleos turísticos tienen que estar vivos todo el año, independientemente de las condiciones del entorno natural. Para ello el entorno urbano debe tener vida propia.

Uno de los pocos destinos de sol y playa que no sufre la problemática de la estacionalidad es Benidorm. Para esquivar este problema cuenta con tres fortalezas:

- **Un modelo urbanístico compacto** *“la compacidad constituyó una divisa urbanística que otorgó a la ciudad una personalidad diferencial y singular y perfiló una muy inteligente política de suelo. (...) que sólo muy tardíamente ha sido reconocido por la disciplina como una contribución decisiva al urbanismo español y al mundo turístico; desde el punto de vista de la eficiencia urbana, la calidad medioambiental, la sostenibilidad administrativa y ecológica y la potencia turística.”* (Iribas, 2007)

- **Un entorno urbano muy complejo** *“Ofrece una de las mayores y más variadas ofertas hoteleras de España, con casi 150 hoteles y 40.000 plazas; decenas de miles de apartamentos; 383 restaurantes; más de 1.000 bares y cafeterías; 60 salas de fiestas, discotecas y salones de juego; 170 disco-pubs; 63 agencias de viaje; 1 cable-ski; 11 campings con cerca de 12.000 plazas; más de 2.000 comercios; 6 consulados...”* (Mazón, 2010)

- **Un Espacio Público “vivo”.** *“Uno de los éxitos del urbanismo de Benidorm se debe a que las parcelas exigidas de suelo libre rodeando los edificios fueron destinadas a uso público. Se consiguió, así, crear un ambiente de calle, o lo que es lo mismo, de vida urbana, con establecimientos comerciales, cafeterías, restaurantes, espacios de ocio y distracción, etc., que sirven para favorecer las relaciones sociales”* (Mazón, 2010)

Para revitalizar el modelo turístico de sol y playa en general, y el entorno de La Manga del Mar Menor en particular debemos intervenir a distintos niveles. Con los valores óptimos de los Indicadores de Sostenibilidad de la Guía Metodológica, redactados por la Agencia de Ecología Urbana de Barcelona, podremos establecer las estrategias de actuación más adecuadas:

- **Reequilibrio de la densidad.** Nos encontramos con un tejido muy heterogéneo, que se desarrolla sin ningún orden a lo largo de los 22 kilómetros de La Manga del Mar Menor. Recuperar la idea de núcleos compactos planteados por Bonet nos permitiría liberar parte del territorio y aumentar la masa crítica en los polinúcleos, buscando una densidad de 100 a 160 viv/ha (óptima según la Guía Metodológica). Liberalizando el resto del territorio mediante la eliminación de algunas viviendas unifamiliares, para las que proponemos una permuta de edificabilidad (Figura 3).

*“El “urban renewal” ha llegado al turismo, aunque haya pocas experiencias al respecto. En Miami, la crisis (...) les ha hecho recapacitar y plantearse el derribo de toda*

*edificación situada al sur de la Sixth Street para abrir canales de agua y recuperar este espacio.” (Barba, Pié, 1991)*

El valor óptimo que deberíamos alcanzar en el Indicador:  
Densidad de viviendas: 100-160 viviendas/ha (densidad neta)

- **Reequilibrio de las tipologías:** Para evitar la estacionalidad, la proporción de apartamentos y viviendas vacacionales respecto a la suma de las primeras viviendas y las plazas hoteleras deben disminuir hasta llegar a igualarse.

La diferencia entre una primera y una segunda vivienda simplemente es el uso que se hace de ella. Para conseguir esta transformación del tejido urbano necesitamos aumentar la diversidad y complejidad de los polinúcleos creando focos de atracción que eviten el turismo estacional. Complementando la propuesta anterior, cuando aumente la densidad se podrá incrementar la oferta hotelera, lo que a su vez colaborará en el reequilibrio tipológico de la zona.

El valor óptimo que deberíamos alcanzar en el Indicador:  
Equilibrio entre actividad y Residencia: >15% en más del 80% del tejido.  
(Sup. construida de uso comercial, terciario y productivo/ Sup. Construida total.)

- **Aumento de la diversidad y complejidad del ámbito.** Este es el punto clave para conseguir el rejuvenecimiento del modelo y revitalizar el núcleo turístico. La cuestión es cómo lograr que la inversión se desplace hasta el enclave concreto. Dadas las características del entorno y su proximidad con la ciudad de Cartagena sería conveniente fomentar zonas residenciales en un ambiente natural, incrementando el servicio de transporte público entre ambas localidades. Otro modelo urbanístico viable sería el propuesto por Richard Rogers en Parc Bit, relacionando el modelo ROT (Residencia, Ocio y Trabajo) con las actividades académicas universitarias.

Realmente nos encontramos con un círculo vicioso difícil de romper, no hay masa crítica porque no hay diversidad, y no existe diversidad porque no existe la masa crítica suficiente para que resulte rentable. Por ello resulta imprescindible el apoyo de políticas públicas que realicen el primer esfuerzo, ya sea primando a los residentes habituales con exenciones en el pago de cuotas e impuestos, resolviendo las conexiones mediante el transporte público y ayudando a la implantación de nuevos negocios, para conseguir posteriormente la incorporación de aportaciones privadas.

El valor óptimo que deberíamos alcanzar en los Indicadores:  
Diversidad Urbana: > 4 bit de información en el 80% del tejido

Proximidad a actividades comerciales de uso cotidiano:  
100% población con cobertura simultanea a las 8 actividades de uso cotidiano.

**- Mejora de la calidad del Espacio Público:** Para ello debemos trabajar en dos frentes: Por un lado aumentar la superficie de espacio público (claramente deficitario según su indicador) para lo que proponemos una serie de medidas:

La recuperación de espacios residuales que rodean a los edificios en altura “(...) en otras localidades en las que se llevó a cabo un estilo de urbanismo centrado en la construcción de grandes bloques de apartamentos en altura, sobre unas parcelas aisladas de la calle por toda suerte de muros y de vallados (...) obstaculiza el desarrollo de unas condiciones de vida urbana: el peatón se halla totalmente aislado de los edificios.” (Mazón, 2010)

Aumentar la superficie peatonalizable, recuperando el concepto “paseo” de Antoni Bonet i Castellana. Para ello es básico ampliar las aceras existentes por lo que proponemos concentrar la superficie de aparcamientos en edificios-garaje, ubicados estratégicamente en los distintos polinúcleos y aumentar así la superficie peatonalizable. Otra estrategia es mejorar la conectividad y la superficie peatonal mediante paseos marítimos que resuelvan la conexión entre el tejido urbano y el frente natural.

El valor óptimo que deberíamos alcanzar según los Indicadores:

Espacio de estancia por habitante: 20 m<sup>2</sup>/hab (para aplicar este Indicador con exactitud deberíamos eliminar la estacionalidad o equilibrarla para evitar desfases en los meses estivales).

Espacio viario dedicado al peatón: > 75% peatonal

Deberíamos lograr un espacio confortable, flexible, donde se pudiera desarrollar cualquier tipo de actividad por parte de los visitantes y ciudadanos. “*La idea de espacio público, tal y como se aplica en la actualidad, quiere decir esfera de coexistencia pacífica y armoniosa de lo heterogéneo de la sociedad.*” (Delgado, 2008)

El valor óptimo que deberíamos alcanzar según los Indicadores:

Proporción de las calles: h/d de 0.25 a 2.2 en >50% del espacio público.

Confort Térmico:>80% horas de confort en >50% del espacio público.

Confort Acústico:>75% población:

Índice Biótico del suelo: >20% en >50% suelo urbano.

**- El Paisaje como elemento regenerador.** El Paisaje para Bonet i Castellana es el protagonista indiscutible del proyecto, y es básico que recupere esa importancia para lograr una revitalización en el núcleo turístico.

Para potenciar el atractivo paisajístico es preciso mejorar la percepción de la riqueza natural. En La Manga proponemos una serie de corredores visuales que nos permitan apreciar el paisaje de los dos bordes marítimos de forma simultánea. Estos nos hacen recuperar la abstracción en el paisaje introduciendo suturas transversales en un territorio claramente longitudinal. Recuperar la idea de vertical sobre horizontal y

transversal sobre longitudinal clarifica y equilibra la lectura del lugar.

No debemos perder la identidad del lugar durante el proceso de rehabilitación y para ello es fundamental preservar el paisaje.

- **Movilidad sostenible.** Como ya se ha mencionado, para conseguir un núcleo turístico viable es fundamental optimizar su conectividad. Dada la morfología del enclave y su problemática, es básico resolver sus problemas de movilidad tanto a escala regional como a escala local.

En el primer caso es fundamental mejorar las comunicaciones por medio del transporte público con las dos localidades que se reparten su territorio. Si no existiera dependencia del vehículo privado y dado que los tiempos de conexión rondan los 20 minutos se facilitaría la eliminación de la estacionalidad.

En el segundo caso, los problemas más importantes son la existencia de un único punto de acceso y salida, la falta de plazas de aparcamiento, el colapso de las vías en los meses estivales y la ineficacia del transporte público. Para su resolución se propone proyectar edificios-aparcamiento en los polinúcleos, inversión en transporte público terrestre y marítimo, aparcamientos disuasorios, potenciar el uso de la bicicleta,...

El valor óptimo que deberíamos alcanzar según el Indicador:

Modo de desplazamiento de la población: <15% desplazamientos internos persona/día en automóvil.

Proximidad a redes de transporte alternativo al automóvil: 100% acceso simultáneo a red ciclista y autobuses.

Proximidad a aparcamiento para bicicletas: 100% acceso a un punto de aparcamiento

Aparcamiento para automóviles fuera de calzada: >90%

Dotación de plazas de aparcamiento para vehículos: >90%

Oferta plazas aparcamiento fuera calzada/Demanda teórica de aparcamiento.

Dotación de plazas de aparcamiento para bicicletas: >60%.

Oferta plazas aparcamiento/Demanda plaza aparcamiento bicicletas.

- **Metabolismo Urbano. Regeneración de las Infraestructuras.** Para conseguir una ciudad sostenible, el metabolismo urbano es una pieza más de la ecuación. Un elemento importante pero no imprescindible. Según se produzca la renovación urbana en superficie, poco a poco se producirá en el subsuelo. En este emplazamiento es importante la eliminación de residuos evitando la contaminación del medio natural y el ahorro de agua y energía.

## 5 CONCLUSIONES

La regeneración urbanística de los núcleos turísticos de sol y playa pasa por conseguir



un espacio público de calidad, un tejido urbano complejo que nos garantice la masa crítica imprescindible, consiguiendo la diversidad y el confort en un modelo urbano compacto para lograr la máxima liberalización del territorio y la protección de los parajes naturales (Figura 4).

Estos conceptos, unidos al uso del paisaje como germen organizador del proyecto, estaban presentes en el Plan Originario de Bonet i Castellana para La Manga del Mar Menor. Recuperarlos sería un primer paso para rejuvenecer, transformar y actualizar este potente núcleo turístico que desde los años 90 presenta claros síntomas de agotamiento. Nos encontramos ante la oportunidad de influir en un cambio de modelo, creando una nueva identidad sostenible para estos territorios. *“Entendemos por ciudad sostenible aquella que ha tomado opciones coherentes en temas, no sólo medioambientales en sentido estricto, como el uso del territorio, el de los recursos naturales o la movilidad, sino también en cuestiones tan centrales e interconectadas como el modelo de crecimiento económico, el proyecto de cohesión e inclusión social, los derechos de ciudadanía o la extensión de las tecnologías de la información y la comunicación.”* (González, de Lázaro y Torres, 2005)

## **Bibliografía**

Álvarez, Fernando; Roig, Jordi. (1996). *Antoni Bonet Castellana 1913-1989*. Barcelona: Colegio Oficial de Arquitectos de Cataluña.

*Carta de Atenas de 1931*. Atenas, 1931.

Baraza, Francisca (dir) (2003). *Programa de Gestión Integrada del litoral del Mar Menor y su zona de influencia (CAMP Mar Menor) Estudio de Viabilidad*. Murcia: Consejería de Agricultura, Agua y Medio Ambiente de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia. Disponible en: <http://servicios.laverdad.es/servicios/textos/EstudiodeViabilidad.pdf> (Acceso: 4-9-2013)

Barba, Rosa; Pié, Ricard (1991). La Marina de Calviá. Reflexiones en torno a un proyecto turístico de marina en la isla de Mallorca. In: *Geometría: revista semestral de arquitectura y urbanismo*, núm 12, 64-73.

Butler, R.W. (1980). The concept of a tourist area cycle of evolución: implications for management of resources. In: *The Canadian Geographer / Le Géographe canadien*, Vol. 24, Issue 1, 5-12.

Delgado, Manuel (2008). Lo común y lo colectivo. Universidad de Barcelona. Disponible en: <http://medialab-prado.es/mmedia/0/688/688.pdf> (Acceso: 27-9-2013)

Donaire, José Antonio (1998). La reconstrucción de los espacios turísticos. La geografía del turismo después del fordismo. In: *Sociedade e Território*, núm. 28.

Fariña, José. (2003). Los Territorios del Urbanismo. El Blog de José Fariña. Disponible en: <http://elblogdefarina.blogspot.com.es/2013/03/los-territorios-del-turismo.html> (Acceso: 16-9-2013).

González, M<sup>a</sup> Jesús; de Lázaro y Torres, M<sup>a</sup> Luisa (2005). *Los hitos y los retos del desarrollo sostenible en la planificación urbana*. León, Facultad de Filosofía y letras de León.

Iribas, José Miguel (2007). Aprendiendo de Benidorm. In: *Revista Arquitectura Viva*, núm 117, 128.

Llobet i Ribeiro, Xavier (2007). *Hilberseimer y Mies. La metrópoli como ciudad jardín*. Barcelona, Fundación Caja de Arquitectos.

Lynch, Kevin (2012). *La imagen de la ciudad*. 1<sup>a</sup> Edición, 5<sup>a</sup> Tirada. Barcelona, Gustavo Gili, S.L.

Mazón, Tomás (2010) . Benidorm. Un destino turístico de altura. In: *Gran Tour. Revista de Investigaciones Turísticas*, núm 2, 8-22.

Millán, Mercedes (1998). Proceso de Urbanización y cambio demográfico en el litoral murciano (1960-1991). In: *Cuadernos de Turism*, núm 2, 127-145.

Ponce, María Dolores (2004). Percepción del modelo turístico de Sol y Playa. El caso del Mar Menor. In: *Papeles de Geografía*, núm. 39, 173-186.

Rogers, Richard; Gumuchdjian, Philip (2000). *Ciudades para un pequeño planeta*. Barcelona, Gustavo Gili, S.L.

Rueda, Salvador (2007). La eficiencia energética en la Planificación Urbana. Disponible en : [http://www.ciecas.ipn.mx/foroodm/f\\_opinion/investigaciones/archivos/eficienciaenergetica.pdf](http://www.ciecas.ipn.mx/foroodm/f_opinion/investigaciones/archivos/eficienciaenergetica.pdf) (Acceso: 2-9-2013)

Rueda, Salvador (dir) (2012). *Guía Metodológica para los sistemas de auditoría, certificación o acreditación de la calidad y sostenibilidad en el medio urbano*. Madrid, Centro de publicaciones, Secretaría General Técnica, Ministerio de Fomento.



Fig. 1: Evolución de La Manga del Mar Menor (1930-2007).



Fig. 2: Esquema conceptual de ordenación. La Manga del Mar Menor. A. Bonet, 1963.



Fig. 3: Propuesta de revitalización de polinúcleos existentes.



Fig. 4: Esquema: Estrategias de revitalización urbanística.



# Parcelario agrícola y ocupación turística del litoral mediterráneo. La obra de Josep Ferrer Bosch en Tarragona

Juan Fernando Ródenas García, CAIT (centre d'anàlisi integral del territori) URV

Manuel Ferrer Sala, CAIT (centre d'anàlisi integral del territori) URV

Gillermo Zuaznabar Uzkudun, cait (centre d'anàlisi integral del territori) URV

## Abstract

In the 60s, in the province of Tarragona, emerge two economic activities changed the coastal landscape: tourism and industry. The first deployments are planned in an agricultural landscape that characterizes the coastal strip. This paper analyzes the first implementations of this type found in the apartments that projects the architect Josep Ferrer Bosch in the early 60s. The morphology of the parcel causes a diagonal implementation of the residential units to take advantage of both the orientation and the sea views from a linear development as a mechanism of aggregation. Ferrer Bosch designed numerous apartments following this mode of occupation, from Cambrils to Vilaseca. The usual pattern of these units is done with a battery subdivision in the elementary unit that is modified to suit the specific conditions of the agricultural plot. The parcel linked to the coast road, in Vilaseca is formed by plots which have a rectangular ratio, with the short side facing the sea, with crops typical of this Mediterranean area, carob and olive trees, cereals and some vineyards. The study focuses on works which reveal a significant typological variation. The selected works are: The Apartments DMS-I and DMS-II, Vilaseca (1962).

*Keywords: tourism, landscape, modern architecture, urbanism, Josep Ferrer Bosch*

## Resumen

En los años 60, en la provincia de Tarragona, irrumpen con fuerza dos actividades económicas que modificaron el paisaje costero: el turismo y la industria. Las primeras implantaciones se proyectan en un paisaje agrícola que caracteriza la franja costera. La ponencia analiza las primeras implantaciones que encontramos en los apartamentos que proyecta el arquitecto Josep Ferrer Bosch a principios de los 60. La morfología del parcelario provoca una implantación en diagonal de las unidades residenciales para aprovechar tanto la orientación como las vistas al mar en un desarrollo lineal como mecanismo de agregación. Ferrer Bosch proyectó numerosos apartamentos siguiendo este sistema de ocupación, desde Cambrils hasta Vilaseca. El patrón habitual, con una disposición en batería de la unidad elemental, se modifica para adaptarse a las condiciones específicas de la parcela agrícola. El parcelario vinculado a la Carretera de la costa, en Vilaseca lo conforman parcelas de proporción rectangular, con el lado menor orientado al mar. Son parcelas alargadas con los cultivos propios del Mediterráneo, algarrobos, olivos, cereales y algún viñedo. Esta ponencia se centra en aquellas obras que revelan una variación tipológica significativa. Las obras seleccionadas son: Los Apartamentos DMS-I y DMS-II, Vilaseca (1962).

*Palabras clave: turismo, paisaje, arquitectura moderna, urbanismo, Josep Ferrer Bosch*

## 1 INTRODUCCIÓN. MARCO HISTÓRICO Y ECONÓMICO

Tras la firma del concordato con el Vaticano y el pacto con EEUU, España se alinea con el eje atlántico (1953). A partir de este momento comienza el periodo del desarrollismo, gracias al crédito y las inversiones de los países que conforman el Eje Atlántico. El turismo de la mano de la construcción, es en uno de los ejes económicos del país. Salou que desde principios de siglo XX ya es lugar de baños para la burguesía de la provincia, será una población que desarrollará de manera muy intensa el turismo y la construcción de segundas residencias estivales.

En los años 60, en la provincia de Tarragona, también irrumpe con fuerza otra actividad económica de difícil convivencia con el turismo: la industria. Ambas actividades compiten por establecerse en terrenos bien comunicados por los ejes viarios principales, el ferrocarril y la carretera N-340 que discurren paralelos a la línea de costa. Las primeras implantaciones turísticas se proyectan en un paisaje agrícola que caracteriza la franja costera.

El desarrollo turístico en los municipios de Salou y Vilaseca, desde la mirada de Josep Ferrer Bosch puede agruparse en varias etapas (1)

Primera etapa: entre 1962 y 1966, caracterizada por intervenciones dispersas en el territorio dada la ausencia de planificación por parte de una administración muy permisiva. En esta etapa las promociones son de pequeña escala para un cliente familiar y mayormente promovidas por clientes europeos de alto poder adquisitivo (2), que buscan un turismo de sol y playa ocupando los mejores enclaves costeros. Predomina la tipología de bloque de apartamentos de planta baja y dos o tres plantas piso y en menor número, viviendas unifamiliares.

Segunda etapa: a partir de 1970, se caracteriza por el crecimiento progresivo de la demanda de segundas residencias con una alta ocupación del suelo, y por promociones turísticas más ambiciosas con intervenciones a gran escala. La tipología de apartamento es predominante aunque se incrementa en número la tipología de hotel u hotel-apartamento, con tipologías más autónomas por disponer de servicios propios: lavandería, bares, tiendas y restaurantes. El crecimiento económico durante el periodo del desarrollismo y el aumento de la movilidad debido a la adquisición masiva de automóviles por la población, incrementa el número de turistas nacionales de clases medias, principalmente aragoneses por su proximidad geográfica, en detrimento del cliente extranjero de alto poder adquisitivo. Esta segunda etapa, también caracterizada por la permisividad y la ausencia de planificación, extiende los focos iniciales hasta la saturación de la primera línea de costa.

Tercera etapa: por último, debe apuntarse la consolidación de la Costa Dorada como destino turístico de gran escala tras la implantación en 1995 del parque temático de Port Aventura. A partir de la década de los 90, hasta la crisis económica de 2007, se construyen nuevas urbanizaciones residenciales extensivas, de baja densidad, de localización dispersa, no solo en los municipios costeros, también en los municipios

próximos del interior de la comarca del Baix Camp: Montbrió, Vinyols i els Arcs y Riudoms.

La ponencia analiza las primeras implantaciones que encontramos en los apartamentos que el arquitecto Josep Ferrer Bosch proyecta a principios de los 60. Son intervenciones ejemplares que desafortunadamente no se sucedieron en desarrollos posteriores.

Ferrer Bosch proyectó numerosos apartamentos siguiendo este modo de ocupación: Urbanización Cambrils Bahía (1964-71), la playa de Vilafortuny en Cambrils (1963-68), el núcleo de Salou (1964) y la playa de la Pineda en Vilaseca (1962). El patrón habitual de estas unidades residenciales, con una disposición de la unidad elemental en batería, se modifica para adaptarse a las condiciones específicas de la parcela agrícola de esta zona de la costa mediterránea.

En el municipio de Vilaseca el parcelario situado junto a la Carretera de la costa, lo conforman lotes de orden rectangular, con el lado menor orientado al mar. Esta malla agrícola en el desarrollo lineal como mecanismo de agregación, provoca una implantación en sentido diagonal de las unidades residenciales, a fin de aprovechar tanto el soleamiento como las vistas al mar.

Esta implantación de desarrollos lineales como sistema de agregación en sentido diagonal, no comprometen las vistas al mar de las parcelas adyacentes y evitan las aglomeraciones de los tejidos urbanos más especulativos que buscan el aprovechamiento inmediato de la primera línea de mar. Este estudio se centra en dos casos: Los Apartamentos DMS-I (Scipio Flats) y DMS-II.

## **2 JOSEP FERRER BOSCH, ARQUITECTO**

Josep Ferrer Bosch, arquitecto, (Tarragona, 1930) es hijo de Félix Ferrer Griera, un ingeniero de canales caminos y puertos de Sabadell, que es trasladado a Tarragona tras la disolución de la Mancomunidad de Cataluña por la dictadura de Primo de Rivera en 1925 (3).

Ferrer Bosch ingresa en la escuela de arquitectura de Barcelona en 1953 después de haber perfeccionado su formación en dibujo artístico en la academia Baixas de Barcelona. Fue alumno de Josep Maria Sostres.

En 1954 ingresa en el estudio de José Soteras Mauri en el que colabora en las viviendas del Congreso eucarístico (1952-62); en el proyecto del Nou Camp, estadio del fútbol club Barcelona (1954-57) y en los Palacios municipales de deportes de Barcelona (1955) y Madrid (1959). En 1956, trabaja en la empresa La Alquimia en Barcelona donde realiza labores de mantenimiento. Acaba la carrera en el curso de 1959-60 junto a 18-20 compañeros de promoción.

El mismo año viaja durante un mes, con el mismo grupo de compañeros, a países nórdicos y centroeuropeos: Dinamarca, Finlandia, Suecia, Holanda, Francia, Bélgica y Alemania, donde descubre, según palabras del autor: el racionalismo y la obra de Alvar Aalto. El viaje resulta determinante en su formación, fue financiado por la subasta de dibujos donados a favor de la "LXXXV promoción de Arquitectura" por artistas

contemporáneos: los arquitectos Gropius, Neutra, Saarinen...; los escultores Max Bill, Calder, Ferrant, Gabo...; los pintores Miró, Appel, Corneille, Cossío... y los ceramistas Artigas y Cumella. También se obtuvo el patrocinio de varias empresas constructoras importantes: Fomento, Asland, Cementos Fradera y Uralita, entre otras.

Josep Ferrer Bosch continua trabajando en La Alquimia hasta 1962, cuando llegan los primeros turistas extranjeros a la provincia de Tarragona y con ellos los primeros encargos de promotores, principalmente extranjeros: belgas, franceses y holandeses, de cierto nivel cultural y adquisitivo. Son promotores que buscan “playas vírgenes”.

A partir de 1966, cuando se empieza a masificar la costa, desaparece el perfil de promotor “culto” e irrumpe el promotor local, menos respetuoso con el paisaje y la arquitectura.

En la primera etapa (1962-66), Ferrer Bosch recurre a la abstracción con el lenguaje depurado y estricto reconocible del neoplasticismo, influenciado según el autor, por la obra de Mies van der Rohe. Valga de ejemplo la casa Lucien Boucher, Salou (1959-60), el Conjunto Pinos Mar en Cap de Salou, Salou (1961-64), el Restaurante Pez Burlón, Cambrils (1962), los apartamentos DMS-I (Scipio Flats) y DMS-II, playa de la Pineda, Vilaseca (1962) y la Urbanización Reus Mediterráneo, Cambrils (1963). En Tarragona proyecta edificios de viviendas plurifamiliares, en las que se puede reconocer la influencia de su colaboración con Soteras Mauri: viviendas de la calle Prat de La Riba (1960) y en las viviendas de la calle Conde de Vallellano (1961).

En décadas posteriores, Ferrer Bosch proyecta y construye un buen número de apartamentos turísticos en la Costa Dorada en los que se puede apreciar variaciones tipológicas de los primeros proyectos: Apartamentos DMS-I (Scipio Flats) y DMS-II. Ferrer Bosch, entre 1960 y 1985, frecuenta galerías artísticas de Barcelona, entabla amistad con Joan Miró y colabora con varios artistas plásticos contemporáneos en alguna de sus obras, en Tarragona: con Subirachs (relieve en la fachada del edificio Conde de Vallellano y relieve en el vestíbulo del edificio Aquarius), con Marcel Martí (relieve en el vestíbulo del edificio Aquarius), en Cambrils: con Ramon Ferran (esculturas del restaurante Pez Burlón y del hotel Rovira). Encarga pinturas a Lluís Arola y Palau Ferré.

En el mundo de la orfebrería entabla amistad con Manel Capdevila. En 1968 promueve en Tarragona la Librería de la Rambla, un referente cultural hasta 1982. Se montan exposiciones de Hernández Pijuan, Cuixart, Subirachs, Marcel Martí, Concha Ibáñez y Antoni Casas.

Durante su ejercicio profesional no deja nunca de dibujar, pintar o hacer esculturas. Hacia los noventa hizo una exposición de pintura con composiciones ‘de imposibles’ en la Galería Luisa López de Tarragona, ya desaparecida. A partir de 2008, además, diseña y realiza piezas de orfebrería en el taller de su amigo Antonio Gómez.

### **3 VILASECA: PLAYA DE LA PINEDA**

La Pineda era una zona de humedales y marismas que se formaron por el aporte de aguas freáticas que provienen del acuífero de la cuenca del río Francolí y de la acumulación de agua de lluvia retenida por dunas litorales. La abundancia de agua dulce



posibilitó la formación de vegetación heliofítica como la boga y el cañizo. La productividad de este tipo de vegetación provocó una acumulación de turbas y de sedimentos muy fértiles. Sin embargo, estos suelos no tuvieron aprovechamiento agrícola por estar anegados y por los problemas sanitarios derivados.

A partir del siglo XVIII, se desecan los humedales con acequias o canales de drenaje, la infraestructura más importante es la Sèquia Major<sup>4</sup>, un colector de desagüe que regula el drenaje de los terrenos a partir de canales tributarios (perpendiculares al mar). El parcelario agrícola resultante se caracteriza por ser rectangular con su lado menor orientado al mar. La dimensión del lado menor, es decir, la distancia entre canales tributarios, es proporcional al grado de inundabilidad.

La Sèquia Major (Fig. 2) desembocaba al mar en el Racó de Salou situado en las primeras estribaciones del Cap de Salou.

Una vez resuelto el drenaje, las parcelas se destinan a cultivos propios del Mediterráneo, algarrobos, olivos, cereales y algún viñedo. Actualmente la red de canales está fragmentada o desaparecida por la presión urbanística que ha sufrido el lugar.

#### **4 LA OCUPACIÓN RESIDENCIAL DEL PARCELARIO AGRÍCOLA DE LA PINEDA. LA CARRETERA DE LA COSTA.**

La morfología de la red de canales de drenaje ha condicionado positivamente el crecimiento urbanístico de La Pineda ya que predomina la tipología de bloque orientado perpendicularmente al mar, evitando la saturación de la primera línea costera que caracteriza a la mayoría de ocupaciones turísticas contemporáneas.

La carretera de la costa (actualmente Passeig de Pau Casals) tiene un trazado sinuoso (fig. 1), muy próxima al mar, vertebrando el tejido urbano de la Pineda. La carretera de la costa, se construye ex novo como prolongación de la carretera de La Laboral, que conectaba Tarragona con la Universidad Laboral (1951).

El análisis de la cartografía histórica (vuelo fotogramétrico realizado por el ejército americano en 1956 y 1957) revela que su trazado no corresponde a las preexistencias agrícolas. En realidad se asfaltó y dotó de suministros básicos para que el Gobernador civil de Tarragona, José González-Sama, pudiera acceder a su chalet<sup>5</sup> de fin de semana, situado en la zona del Racó de Salou proyectado en 1959 por Antoni Pujol i Sevil (6).

El Racó de Salou, como su propio nombre indica (racó: rincón) era un lugar arrinconado, un destino final ya que el acceso al Cap de Salou se realizaba desde el núcleo de Salou por la carretera de Salou al Faro. El mayor atractivo del lugar era su aislamiento y las agrupaciones de pinos piñoneros, de gran belleza, situados entre los cultivos y las dunas. La plantación de pinos piñoneros se realizaba para fijar las dunas y evitar así la inundación de los cultivos con agua marina durante los temporales de levante.

A partir de 1962, se prolonga al trazado de la carretera del Señor González-Sama hasta el núcleo de Salou, pasando por el Cabo de Salou, posibilitando el acceso a nuevas parcelas agrícolas, tal y como reza la memoria justificativa de los apartamentos Scipio Flats:

“La construcción de la carretera de Tarragona a Salou por la costa ha revalorizado

extraordinariamente toda la zona que ésta comprende; el terreno es apto para la agricultura y como tal se venía explotando, pero debido a sus cercanías con el mar con inmensa y bella playa a pasado a ser dominio de atracción turística a lo que ha contribuido en gran parte la apertura de la nueva ruta a que nos hemos referido. Los propietarios de esta zona se han apresurado a parcelar fincas a fin de explotarlás cara al turismo, naciendo así un centro veraniego que promete, en pocos años, convertirse en uno de los mejores de esta costa...(sic)" (7)

La construcción de acequias y canales, algo presente desde la confluencia de los Alpes con el Mediterráneo a la costa de Turquía, Sicilia, Grecia o las islas Baleares, confiere al paisaje mediterráneo una impronta humana que se encuentra lejos de aquella naturalidad que tienen los cultivos de las zonas centroeuropeas o los pastos de las montañas suizas.

En efecto, para el agricultor de estas zonas del Mediterráneo se ha hecho necesario reconsiderar la naturaleza del lugar y ver que su trabajo es imprescindible.

Las piedras que encuentra en las zonas de cultivo y que dificultan el arado de la tierra o la plantación se colocan en los márgenes para construir unos muros que van a permitir, a su vez, otra explanación del terreno con una superficie más horizontal que la anterior.

La nueva plataforma configura una superficie más limpia y más fácil de cultivar y permite una consolidación del terreno que se adapta muy bien al régimen tan irregular de lluvias propio de la zona mediterránea. En esta zona geográfica, la climatología tiene tanto períodos de mucha escasez de agua como lluvias torrenciales que sin la existencia de estos muros, provocarían una erosión que haría del todo irrecuperable el terreno.

La disposición de estas terrazas que contienen muros de piedra proporciona además un excelente aprovechamiento de este régimen de lluvias: durante los momentos de grandes precipitaciones, permite evitar la erosión y facilita el drenaje de todas las aguas superficiales, y generalmente, hace posible almacenar parte de toda esta agua abundante en balsas y pozos.

El lugar que nos ocupa, playa de la Pineda, tiene los mismos elementos materiales que conforman este paisaje mediterráneo más conocido: muros de piedra permiten una modificación del perfil natural del terreno, pero en este caso el mecanismo hidráulico funciona exactamente al revés. Aquí, los muros de piedra no evitan la erosión del terreno en caso de lluvias torrenciales sino que permiten su drenaje de forma permanente. Así el trazado de los muros no tiene la función de recoger agua de lluvia sino de expulsar el agua freática del lugar.

Si una primera lectura nos puede hacer pensar que nos encontramos frente a muros de piedra que tienen la voluntad de evitar esta erosión natural del terreno, frente al agua o al viento, un lectura más precisa nos permite entender que nos encontramos frente a unos mecanismos hidráulicos que, efectivamente, tienen el objetivo de hacer la tierra cultivable pero a través de la necesidad de desecar las marismas.

#### **4.1 Apartamentos DMS-I (Scipio Flats) (fig. 2 y 3)**

Ferrer Bosch proyecta los apartamentos DMS-I (Scipio Flats), para una agrupación de

promotores extranjeros, DMS: De Fares, Mombaers y Sprenger. Es necesario apuntar la ausencia de urbanización básica, como es el encintado de calles, ni suministros de agua, electricidad y alumbrado, tampoco había alcantarillado. Según el autor, cada edificio debía prever una estación transformadora de electricidad y cada apartamento disponía de depósitos de 200 litros de agua.

El saneamiento se realizaba por fosa séptica. El promotor adquiría el derecho a construir directamente en terrenos agrícolas sin parcelación previa. Los apartamentos DMS-I (Scipio Flats) se ubican en una parcela lindante a la carretera de la costa<sup>2</sup> (Fig. 2 y 3) y próximos al hermoso pinar que da nombre al lugar. Ferrer Bosch, que reconoce no haber recibido una formación urbanística adecuada en la escuela de arquitectura de Barcelona sino desde la lectura de publicaciones como *L'architecture d'aujourd'hui*, justifica la solución adoptada por las condiciones geométricas de la parcela y para satisfacer las demandas del cliente, es decir, colocar el mayor número de apartamentos con vistas al mar.

El programa residencial turístico, de ocupación efímera, destinado a un habitante extranjero (belgas, franceses y holandeses) de costumbres diferentes al ciudadano residente, revela un grado de libertad adicional en la solución adoptada. El límite entre espacio público y privado / interior y exterior no es tan claro como en soluciones de residencia habitual. El conjunto consta de doce apartamentos agrupados en zigzag en cuatro lotes de planta baja y dos plantas piso. Ferrer Bosch propone un ritmo visual provocado por el desplazamiento y giro de 30° de la unidad elemental para procurar vistas al mar sin comprometer la privacidad entre las celdas.

La importancia de los apartamentos Scipio Flats radica en la definición de un esquema elemental de agregación de la célula que el autor aplicará con variaciones en intervenciones posteriores. El patrón muta y en ocasiones se transgrede por diferentes motivos, ya sea para adaptarse a las condiciones específicas de la parcela ya sea por el requerimiento escalar de la intervención o por particularidades del programa.

La mayor dificultad radica en la definición de un criterio ordenador que permita dar forma superior a cada unidad sin que el conjunto acuse monotonía y falta de identidad. La implantación diagonal permite aumentar el perímetro de fachada y su fragmentación, posibilitando dos orientaciones y mejorando la ventilación de los espacios interiores. Cada vivienda cuenta con tres dormitorios, cocina, baño y comedor-estar abierto a una amplia terraza orientada a S-O, con vistas al mar. La terraza permite el acceso a una sala de instalaciones donde se ubicaba el depósito de agua potable. El ingreso a las viviendas se hace por dos escaleras exteriores situadas en la fachada trasera, orientada a N-E. Las escaleras generan el ritmo vertical que caracteriza a la fachada y reciben un tratamiento escultórico por el vuelo de los rellanos y el muro que resuelve el encuentro entre las zancas. Los espacios libres de planta baja reciben un tratamiento de espacio comunitario sin pavimentar ni cierres de separación, según el autor, el cliente no lo estimó oportuno. Ferrer Bosch propone persianas correderas de librillo que recorren a toda altura la fachada S-O, procurando protección solar y una regulación de la privacidad visual entre vecinos.

## 4.2 Apartamentos DMS-II, 1962 (fig. 2 y 4)

Ferrer Bosch proyecta los apartamentos DMS-II para la misma agrupación de promotores extranjeros, DMS. La parcela es larga y estrecha (fig 2). En los apartamentos DMS-II, el patrón ensayado en los apartamentos Scipio Flats muta por la restricción geométrica de la parcela y por el requerimiento escalar. El programa demanda 120 apartamentos por lo que ha de proyectarse un edificio de gran longitud, 115 m.

Ferrer Bosch repite el ritmo visual provocado por el desplazamiento y el giro de la unidad elemental, se modifica el giro de 30º a 45º. La propuesta crece en altura, planta baja y cinco plantas piso, el edificio se ordena con dos alas (S-O / N-E) y reparte los accesos en doce escaleras, sin que desde el exterior sean perceptibles. La planta baja se deja libre y abierta a distintas posibilidades. Se pretende dotar a los apartamentos de servicios, como restaurantes, tiendas, punto de información, supermercado, garajes, incluso se prevé un dispensario médico. La disposición en diagonal enriquece la cualidades espaciales de las dependencias de planta baja ya sean pasos libres en diagonal o con programa.

Ferrer Bosch propone esquemas con posibilidades de distribución para restaurante o punto de información que no llegaron a construirse. Como en los apartamentos Scipio Flats, la tipología en diagonal permite aumentar el perímetro de fachada y su fragmentación, posibilitando dos orientaciones y mejorando la ventilación de los espacios interiores.

La distribución de los apartamentos es muy clara, se ordenan por una doble crujía entrelazada con dos secuencias paralelas, zona de día: patio-escalera-cocina-comedor y estar-terraza, y zona de noche: patio-dormitorio-baño-dormitorio. Ferrer Bosch recurre a la abstracción en la composición volumétrica del edificio, propone un ritmo vertical repetitivo con un juego de llenos y vacíos que alterna las oberturas de las terrazas y enormes muros de piedra muy espectaculares, de 20 m de altura, y 45 cm de grosor. Esta operación es un acierto del proyecto. El edificio que peligró ser una simple construcción emplea la repetición como orden compositivo para generar arquitectura.

Este mecanismo compositivo altera la escala empleando la repetición, como el canon musical del barroco que hace bella una frase musical mediante la repetición. Ferrer Bosch resuelve la escala de la intervención sin que el conjunto acuse el efecto de 'colmena'. Desde el Racó de Salou el edificio oculta su carácter doméstico y su verdadera dimensión, no muestra el número de apartamentos, y se percibe como una marca en el territorio confiriéndole un carácter escultórico y monumental.

## 5 CONCLUSIÓN

La playa de Vilaseca, debido a sus características agrícolas y a su valor ecológico por su situación, entre el Delta del Llobregat y el Delta del Ebro, hace de esta zona un pequeño punto de paso y de descanso de aves migratorias. Las especies animales más importantes son: el fartet, la tortuga de agua europea, el espinoso y aves como el carricero torda y el avetorillo común. Las especies vegetales con mayor interés ecológico son: la lengua de oca, el llantén acuático y el lirio amarillo.

La Sèquia Major se encuentra incluida en el Plan de Espacios de Interés Natural (PEIN) de la Generalitat de Cataluña desde 1993. Esta circunstancia y un mayor conocimiento de los errores históricos de planificación, debe aprovecharse en futuros planteamientos de ordenación urbanística como es la regeneración del tejido urbano no solo recuperando elementos del paisaje agrícola y natural anterior a los años 60 sino con una mirada nueva potenciando las posibilidades de las infraestructuras hidráulicas para la regeneración del territorio.

El trabajo sobre las posibilidades de variación de desarrollo lineal a la que obliga el parcelario, bien con el desplazamiento en diagonal de las célula elemental DMS-I (Scipio Flats) bien con el giro de las mismas células (DMS-II) manteniendo la disposición lineal del volumen, son alternativas al bloque de apartamentos en batería predominante de los tejidos residenciales turísticos.

En un contexto en el cual la ocupación de los terrenos de cultivo se realizaba sin ninguna figura de planeamiento y donde la inmediatez de las obras condicionaba la construcción de los elementos residenciales a la morfología existente del parcelario, la obra de Josep Ferrer Bosch destaca entre la de sus contemporáneos por su actitud investigadora. Se ha de destacar la labor solitaria e independiente de un arquitecto crítico con la realidad cultural de Tarragona, no solo en los años 60, sino también en la actualidad. Buscó refugio en el mundo del arte y en la cultura europea y utilizó con precisión el lenguaje reconocible de sus referentes culturales para hacer una arquitectura no especulativa, que busca servir las demandas del cliente aportando su oficio y ocultando su sello personal. Su actitud crítica es incómoda y junto a su falta de vanidad ha propiciado que su obra haya pasado desapercibida.

## **Bibliografía**

1. Ferrer Bosch agrupa las diferentes etapas de desarrollo turístico en la Costa Dorada atendiendo a su experiencia profesional
2. Josep Ferrer Bosch apunta la importancia de que el primer promotor europeo, de alto poder adquisitivo disponga de automóvil que le permite descubrir la belleza de los mejores emplazamientos.
3. Fuente oral: Josep Ferrer Bosch. Apuntes biográficos: (cait URV Universitat Rovira i Virgili).
4. Martí Boada, Sònia Sánchez (2007), Vila-seca: nous camins cap a la sostenibilitat. Vila-seca: Ajuntament de Vila-seca.
5. Según Josep Ferrer Bosch, este acontecimiento no fue un hecho aislado y desconocido, era una práctica habitual de la administración Franquista.

6. Félix Mesalles, Lluç Sumoy, et al. (2002). La arquitectura del sol=Sunland architecture. Barcelona, Colegios Oficiales de Arquitectos de Catalunya et al. p. 84.
7. Extracto de la memoria del proyecto Scipio Flats, Vilaseca, 1962 (Archivo JFB. (cait URV Universitat Rovira i Virgili).
8. Joan Font i Xavier Quintana. (2010). Recomanacions sobre el tractament de la vegetació en el procés de recuperació dels hàbitats del fartet a l'EIN de la Sèquia Major de Vilaseca. Tarragona, Universitat de Girona.



Fig. 1: La Pineda, Vilaseca, 14-01-1967 (ICC Institut Cartogràfic de Catalunya)



Fig. 2: La Pineda, Vilaseca, parcelario agrícola (cait: Carlos Gonzalvo)

Fig. 3: Apartamentos Scipio flats (DMS-I) (cait: Carlos Gonzalvo)





*Modelos urbanísticos de la modernidad y su impacto en el territorio*  
*Modern urban planning models and real impact in the territory*

**Turismo e urbanística corporativa: i piani italiani degli anni Trenta**  
Bonfante, Francesca; Pallini, Cristina

**Palm Springs, un oasis de hedonismo moderno**  
Díez Martínez, Daniel

**Ocupación, explotación y dilución de los territorios vivenciales**  
**Entornos urbanos tradicionales X “disneylandización” del mundo**  
Esteves Jr., Milton ; Rangel Nunes, Orlando Vinicius ; de Melo Passos, Rafael

**Cadaqués, isla del Mediterráneo**  
Garnica, Julio

**Ciudad de Vacaciones 1933:**  
**el concurso internacional para Playa de San Juan (Alicante)**  
Martínez-Medina, Andrés; Oliver Ramírez, José Luis

**Sabaudia. Le trasformazioni di un territorio**  
Mittner, Dunia

**El Plan Bonet, 1961-64. La condición del paisaje en la ordenación del**  
**desarrollo turístico de La Manga del Mar Menor**  
Parra Martínez, José; Moreno Ortolano, Juan; Martínez-Medina, Andrés

**Tourism and sense of place**  
Tripoldi, Leonarda



## Turismo e urbanistica corporativa: i piani italiani degli anni Trenta

Francesca Bonfante, Politecnico di Milano  
Cristina Pallini, Politecnico di Milano

### Abstract

A series of articles published in the journal *Quadrante* during 1934 and 1935 bear witness to the then lively debate over corporative town planning. According to this theory, only by means of a national plan could the role for each town could be decided in advance within a framework of the country's overall interests. To cope with the process of industrial organization by sectors, each city was to develop a prevailing vocation, and to be planned accordingly, concentrating specific functions in districts reserved to the purpose, while preserving its individual character and monumental structure. Our contribution compares a number of plans for tourism development referring to this debate. We shall consider the first plans for Italian cities experimenting with the idea of corporative town planning, as well as a number of plans for Albanian cities prepared by the Italian Town Planning Committee after the military occupation of 1939.

*Keywords: Corporativisme, town planning, tourism, leisure, architecture*

### Sinossi

Una serie di articoli pubblicati sulla rivista *Quadrante* tra il 1934 e il 1935, testimoniano il vivace dibattito sulla pianificazione urbanistica corporativa. Secondo questa teoria, solo per mezzo di una pianificazione nazionale sarebbe stato possibile decidere il ruolo di ciascuna città, in un quadro di interessi generali per il Paese. Per far fronte al processo di organizzazione industriale per settori, ogni città doveva sviluppare una vocazione prevalente, da pianificare di conseguenza, concentrando funzioni specifiche in distretti riservate a tale scopo, pur preservando il proprio carattere individuale e la struttura monumentale. Il nostro contributo mette a confronto una serie di piani per lo sviluppo del turismo, in riferimento a questo dibattito. Considereremo i piani per due contesti italiani, Pavia e la Valle d'Aosta, che sperimentano l'idea di urbanistica corporativa, insieme ad alcuni piani per le città albanesi redatti dal Comitato Italiano Urbanistica dopo l'occupazione militare del 1939.

*Parole chiave: Corporativismo, pianificazione urbana, turismo, tempo libero, architettura*

## 1 PIANIFICAZIONE E CORPORATIVISMO

La rivista *Quadrante* tra il 1934 e il 1935 (Ciocca 1934a: 25; 1934b:10-13; Banfi, Belgiojoso 1934a: 1-2; 1934b: 40; Peressutti 1934:1-2; 1935: 44; BBPR 1935: 20-23) pubblica una serie di articoli sulla teoria della città corporativa. Il discorso coinvolge vecchie città e nuove fondazioni nel quadro di una revisione generale dell'urbanistica. Soltanto la formulazione di un piano regolatore nazionale avrebbe consentito di stabilire preliminarmente, nel quadro dell'interesse complessivo del Paese, le funzioni prevalenti da assegnare ad ogni singola città. La città sarebbe quindi divenuta corporativa in quanto espressione del carattere corporativo del regime fascista, lontano dall'anarchismo liberale e dal collettivismo oppressivo. Entro i limiti assegnati dall'alto, ogni città avrebbe poi conservato l'individualità del suo quadro formale, l'originalità del suo volto e della struttura monumentale, concentrando funzioni specifiche in distretti predisposti a tale scopo.

Fino al 1943 vi fu, in Italia, una sostanziale identificazione fra economia corporativa e programmazione o come sosteneva Bottai 'economia programmatica' (Bottai 1933). Ciò dipese in parte dal fatto che con lo Stato corporativo il fascismo intendeva porre un forte accento sul controllo e la disciplina della produzione, in parte, da una tendenza più generale, conseguente alla Grande crisi del 1929, a ritenere l'intervento statale nell'economia dei paesi industrializzati come irreversibile, anche al di fuori dell'Unione Sovietica. È in questo clima che vengono redatti i piani regolatori per Pavia, per la Valle d'Aosta e per le città dell'Albania.

D'altra parte nella prima metà degli anni Trenta molti intellettuali esprimono il loro 'consenso' verso il regime. Gli architetti e gli urbanisti dell'avanguardia italiana si considerano fascisti di sinistra: Pietro Maria Bardi scrive, rivolto a Mussolini, *Rapporto sull'architettura* (Bardi 1931) dove cerca di forzare i tempi per vedere realizzata la sua idea del razionalismo come 'arte di stato'; Giuseppe Pagano sulle pagine di *La Casa Bella* tra il 1930 e il 1931 si schiera contro l'accademismo e l'eclettismo, rivendicando all'architettura moderna di "possedere tutti i privilegi formali della composizione monumentale" (Pagano 1931: 9-14); Adriano Olivetti nella sua biblioteca collezione i libri e le riviste di Bottai accanto a quelli di Francesco Nitti; inoltre scrive una serie di saggi sul corporativismo su *Casabella*, *Quadrante*, *L'Ordine Corporativo*. La stessa rivista che fonda nel 1937 *Tecnica ed Organizzazione* porta come sottotitolo *Uomini, macchine, metodi nella costruzione corporativa*.

## 2 NEL CONTESTO ITALIANO: I PIANI PER PAVIA E LA VALLE D'AOSTA

### 2.1 Il Piano per Pavia

Poco dopo la laurea, nel 1932, il gruppo BBPR, con E. Aleati, G. Ciocca e M. Mazzocchi, partecipa al concorso di idee per il nuovo piano regolatore di Pavia. La città ha una lunga tradizione universitaria ed è il punto di passaggio obbligato dei transiti tra Milano e Genova, al centro di un territorio la cui diversificata vocazione agricola è stata rilanciata dopo l'unità d'Italia. Seppur degradato, il centro storico di Pavia conserva l'impianto

romano e accoglie la sede storica dell'università con altri monumenti di epoca medievale e rinascimentale. L'industria è stata potenziata con l'insediamento, all'inizio del Novecento, della Snia Viscosa per la produzione di seta artificiale; la popolazione raggiunge nel 1925 i 50.340 abitanti, di cui il 42% residenti fuori le mura. Mentre in questa fase di progressiva industrializzazione le iniziative della classe dirigente locale si erano concentrate su problemi specifici, il bando di concorso per il piano regolatore mette in discussione l'assetto complessivo della città, vincolando i progettisti ai problemi in campo, fra cui il risanamento del centro storico e l'incremento del traffico di transito indotto dall'imminente apertura della camionale Genova-Serravalle.

È proprio la presa di posizione radicale espressa dal gruppo dei BBPR a sancire la notorietà del concorso tra i contemporanei e nelle riflessioni successive sull'urbanistica del periodo fascista. Il progetto non riceve alcun premio, ma viene esposto presso la galleria d'arte *il Milione* di Milano e pubblicato sulle pagine di *Quadrante* accompagnato dalle affermazioni apodittiche dei progettisti: *"Nel futuro assetto corporativo ogni città avrà la sua funzione. Lo stato nuovo, come non darà all'individuo la limitata libertà economica, nel senso che a ognuno sia lecito agire nel proprio esclusivo interesse materiale, senza tener conto degli interessi della collettività, così non darà alle città la illimitata libertà urbanistica, nel senso che ciascuna di essa possa regolare il proprio sviluppo avendo di mira soltanto sé e non la Nazione"* (BBPR, Ciocca 1934).

Agli eccessi del liberalismo capitalista, si contrappone la 'città corporativa' nella quale siano preventivamente indirizzati i rapporti tra città e stato, nei limiti di un ruolo e di uno sviluppo demografico prestabilito. L'intreccio tra proiezione verso il futuro e ricostruzione ideologica del passato emerge nella rievocazione della fondazione romana, radici piantate in un luogo strategico, testa di ponte sul Po e base avanzata oltre il Ticino, teatro della battaglia tra Annibale e Publio Cornelio Scipione; nonostante la sconfitta dei romani, *"il solco quadrato che le legioni avevano aperto nella sabbia non si cancellò e quando, passata la bufera, le aquile romane ripresero il volo verso settentrione, il campo di Scipione fu ricostruito e si chiamò come la battaglia, Ticinum"* (BBPR, Ciocca 1934).

Prevedendo che la Pavia del futuro possa accogliere 140.000-150.000 abitanti e la sua provincia un massimo di 700.000, il piano individua quattro aspetti principali: le grandi comunicazioni, incentrate su un nuovo tracciato della camionabile Milano-Genova e una ferrovia suburbana Milano-Pavia; la produzione industriale, affiancando alla Snia un polo siderurgico alimentato dagli scarti delle riserie e delle industrie di lavorazione dei prodotti agricoli; la difesa antiaerea, attraverso un incremento del verde urbano; la cultura, incardinata su una nuova città degli studi e una città della cultura fisica, predisposte per formare 'il perfetto italiano di domani'. Il territorio soggetto al piano è diviso tra la Pavia vecchia, dove si prevedono interventi di diradamento e nuovi edifici di pubblica utilità; la Pavia ampliata, nella zona orientale intorno alla Snia Viscosa; la Pavia nuova, impostata su un rettilineo a ovest del centro storico. Allontanato dalla vecchia città il traffico di transito, il rettilineo costituisce l'elemento ordinatore di un nuovo tracciato di fondazione e aggrega lungo il suo percorso l'insediamento siderurgico, il policlinico, la città degli studi, la città sportiva balneare sul Ticino.

L'ampliamento dell'università con una nuova sede integrata alla città sportiva avrebbe

rilanciato il primato culturale di Pavia, in vista del quale i progettisti propongono un 'itinerario ideale' per la visita ai principali monumenti e un servizio di ferrovia elettrica Pavia-Milano. L'itinerario tocca le chiese principali, il castello, la sede storica dell'università e si prolunga a nord verso il policlinico o a sud verso la città sportiva. Il patrimonio monumentale, integrato dal Teatro delle Masse e dall'insediamento per lo sport e il tempo libero, incentrato sul grande stadio con la nuova darsena lungo il Ticino e in grado di accogliere 50.000 bagnanti al giorno, avrebbe rilanciato il ruolo turistico della città a livello regionale e nazionale. Dalla città sportiva sull'area rivierasca i turisti avrebbero potuto ammirare il ponte coperto e il ponte del rettilineo.

L'élite di intellettuali e aristocratici che avevano visitato Pavia nel Settecento era stata sostituita nell'Ottocento dal nascente turismo di massa indirizzato dalle guide Baedeker, Vallardi, Artaria o Treves, libretti di grande diffusione e facile lettura. Quando, nel 1907, Le Corbusier sosta a Pavia durante un viaggio in Italia, visita il complesso della Certosa e, impressionato da questa architettura, pochi giorni dopo si reca alla Certosa dell'Ema. La nuova Pavia ideata dal gruppo dei BBPR avrebbe invece dovuto attrarre le masse per scopi di cultura, sport, diletto, innanzitutto masse di milanesi non inferiori a quelle dei pavesi attratti da Milano per ragioni di lavoro.

## 2.2 Il piano per la Valle d'Aosta

Il piano venne elaborato fra il 1936 e il 1937 da un gruppo coordinato da Adriano Olivetti, promotore del progetto, e composto da Antonio Banfi, Ludovico B. di Belgiojoso, Piero Bottoni, Luigi Figini, Enrico Peressutti, Gino Pollini ed Ernesto Nathan Rogers, con la collaborazione di Renato Zveterevich e dell'ingegnere Italo Lauro.

Il piano è uno dei progetti più affascinanti ideati dalla cultura urbanistica e architettonica italiana degli anni Trenta ed è esemplare per la sua completezza, la serietà e la fondatezza delle indagini analitiche preliminari, dalle quali procede coerentemente fino alle definizioni architettoniche, che vanno ben oltre gli schemi planimetrici, in particolare per quanto riguarda la stazione di Pila.

L'incontro di Adriano con l'architettura moderna era avvenuto nel 1933 alla Triennale di Milano, dove aveva potuto ammirare il progetto di Figini e Pollini per una villa-studio per artista. Da qui nasce la collaborazione con i due giovani architetti che durerà più di venti anni e darà luogo alla costruzione di buona parte del nuovo insediamento Olivetti a Ivrea. Alla fine del 1934 Adriano affida a Figini e Pollini il progetto di un nuovo quartiere a Ivrea, concepito come la prima parte di un piano regolatore per la città. Il piano viene presentato su *Casabella*: *"Il piano, al quale Luigi Figini e Gino Pollini hanno dato non solo la loro collaborazione di architetti, ma il vivo contributo dei loro studi urbanistici, è il primo tentativo di trasferire in termini di realtà quanto si era andato maturando in Italia in sede di discussione teorica da una minoranza di studiosi di urbanistica e di questioni sociali, sul problema della città corporativa"* (Olivetti 1936:4-11).

Adriano identifica la città funzionale con la città corporativa, sottolinea la volontà collettiva della nuova architettura e introduce il concetto di programmazione nazionale. Le intenzioni erano ambiziose: presentare un progetto di città corporativa ed esporre proposte sul piano regolatore dell'economia italiana. Se il quartiere di Ivrea era stato

concepito all'interno di un piano per la città, il piano d'Ivrea suggerisce un piano regionale esteso a tutta la Valle d'Aosta. Il piano regolatore della Valle d'Aosta prevede esplicitamente una specializzazione turistica della regione, attraverso il riassetto delle opere stradali e la costruzione di edifici ricettivi, ricreativi, culturali e sportivi, in grado di richiamare un turismo di massa.

I cinque centri scelti per l'intervento sono caratterizzati da precise premesse ambientali o funzionali. Ivrea (L. Figini, G. Pollini, 1934), luogo dell'industria Olivetti, accoglie un nuovo quartiere operaio d'abitazione; Aosta (G. L. Banfi, E. Peressutti, E. N. Rogers), attraverso la valorizzazione della città romana, è il centro turistico della regione; Pila (G. L. Banfi, E. Peressutti, E. N. Rogers) è il centro dopolavoristico per la 'salute del popolo'; la Conca del Breuil (L. B. di Belgiojoso, P. Bottoni) è destinata a centro internazionale di alta montagna per l'alpinismo estivo e gli sport invernali; il Versante italiano del Monte Bianco (L. Figini, G. Pollini) è oggetto di un piano di distribuzione del turismo, con il nuovo centro turistico di Courmayeur e la riorganizzazione del villaggio di alta montagna. Zveteremich nella presentazione del piano mette in luce il contrasto fra l'eccezionale splendore del paesaggio e la vita arretrata in cui vive la gente valdostana "mal ripagata da un'economia avara, insufficiente e disarmonica" (Zveteremich 1943: 17-20).

Le quindici vallate che si estendono dal Gran Paradiso al Monte Bianco, al Cervino, al Monte Rosa, offrono una possibilità di sfruttamento invernale ed estivo tale da farne il solo gruppo omogeneo in Europa capace di superare l'Alto Adige e l'Engadina. Traendo la sua principale ispirazione proprio da questa risorsa, il piano privilegia il turismo, riservandosi di elaborare in un secondo tempo soluzioni per altri problemi di carattere economico. La prima tangibile manifestazione urbanistica per risollevare la regione e aprire al movimento turistico è la creazione di un sistema stradale efficiente, oltre che la restaurazione, conservazione e organizzazione della montagna per la vita dei suoi abitanti, per il 'godimento' più generale della 'Nazione'.

La ricognizione sul campo che precede i disegni viene illustrata nei capitoli preliminari ai progetti: la natura, i caratteri geofisici della regione, l'analisi della popolazione e lo spopolamento montano, le industrie, Roma nella Valle d'Aosta, premessa sociale, il problema stradale, l'analisi del turismo.

Il piano per Aosta vuole dare risposta ai molteplici problemi del centro della regione: l'abitazione, il lavoro, lo svago, l'educazione e la vita collettiva per la popolazione residente; le vie di transito, gli alberghi, le rimesse, il restauro dei monumenti e i musei per il turismo; la sistemazione degli enti amministrativi, sindacali, commerciali, per la vita della provincia e della regione. Il progetto riporta al loro primitivo valore il cardo e il decumano della città romana e da queste linee fa derivare la città nuova, laddove la pessima condizione delle abitazioni suggerisce la progressiva e sistematica sostituzione di quelle esistenti. A nord dell'Aosta romana si estendono i quartieri residenziali, la zona *intra muros* viene completamente rinnovata, la zona sud è assegnata agli edifici commerciali e per il resto demolita senza ulteriori costruzioni, l'industria siderurgica è confermata in prossimità della stazione e in fregio alla piazza principale vengono disposti gli edifici per la vita collettiva e lo svago. Oltre ai monumenti già in gran parte restaurati, si consiglia l'isolamento dell'anfiteatro romano, delle mura e delle porte, così da

realizzare una passeggiata lungo le mura. Due arterie distribuiscono il traffico longitudinale, una a vocazione turistica che attraversa la città romana, l'altra per il transito veloce che corre più a nord, mentre lungo l'antico decumano è convogliato il traffico trasversale.

L'Alpe di Pila è l'occasione per cimentarsi con lo sviluppo sistematico dell'urbanistica in una località quasi vergine, inabitata d'inverno e centro di alpeggio d'estate, senza vie di comunicazione agevoli. Il progetto si propone di realizzare un centro turistico invernale ed estivo per il tempo libero di massa, con un assorbimento giornaliero di circa 2000 persone, con l'appoggio delle organizzazioni competenti quali l'Istituto Case Popolari, l'O.N.D., ecc. La possibilità di raggiungere rapidamente Aosta tramite ferrovia, mette la zona al servizio dei centri industriali dell'Alta Italia: Ivrea, Torino, Milano, ecc. Oltre allo sviluppo dei trasporti, il progetto distingue nei nuclei architettonici le funzioni: alloggi, servizi, diporti. Un portico e un ponte collegano gli edifici con una passeggiata affacciata su Aosta e sulle vette a nord della città. A partire da una piazza centrale posta alla quota più bassa, una sorta di nucleo di 'fondazione' a impianto quadrato il percorso prosegue verso l'albergo turistico e le case a villa alla quota più alta.

Il progetto per Pila, il più sviluppato dal punto di vista architettonico e aderente al linguaggio razionalista, è improntato sul dialogo costante con il paesaggio. La linea retta degli edifici spicca su quella ondulata del paesaggio e le masse architettoniche si contrappongono a quella della montagna circostante. Al momento della redazione del piano, la Conca del Breuil, con la costruzione della strada di accesso alla Valtournanche e della funivia per il Plan Maison, stava trasformandosi in una stazione turistica di alta montagna, con il conseguente aumento del valore dei terreni e un'insorgere di iniziative edilizie non coordinate che rischiavano di compromettere il paesaggio.

Gli architetti cercano di contrastare il fenomeno, consapevoli che il rapido sviluppo delle costruzioni stava superando le condizioni di applicabilità integrale del piano. Oltre alle ragioni meteorologiche e di insolazione, le costruzioni sono disposte in modo da evitare masse edilizie di fronte al Cervino. Nella conca sono previsti solo edifici bassi e campi sportivi, mentre gli altri edifici sono distribuiti a destra di chi guarda il Cervino: all'inizio della salita quelli per i turisti giornalieri, gli alberghi, ponendo più in alto quelli a maggiore carattere di residenzialità. Un nucleo 'urbano' accoglie, con i servizi generali e rappresentativi delle organizzazioni inerenti all'attività turistica e sportiva, gli alberghi, una zona a ville, un centro commerciale prossimo agli arrivi delle vie di comunicazione, una zona sportiva al centro della conca.

Per il Versante italiano del Monte Bianco due sono i problemi da affrontare, quello turistico e quello valligiano. Il progetto quindi si compone di un piano per il turismo della zona, di un piano per il nuovo centro turistico di Courmayeur e di un'ipotesi per la riorganizzazione del villaggio di alta montagna, in vista di risolvere i problemi sociali e igienici delle frazioni rurali.

L'afflusso turistico viene decentrato e diretto verso l'alto nei centri minori collegati a Courmayeur, nodo di smistamento del fondovalle. Il nuovo centro turistico di Courmayeur si sviluppa nella zona compresa tra il nucleo esistente e la frazione di Verrand, priva di costruzioni e collocata su un dolce pendio delimitato da boschi di pini. Gli edifici, diradati



nel verde, sono disposti ad anfiteatro sul declivio per non precludere a nessuno la vista verso la catena del Monte Bianco o la vallata. Le nuove costruzioni sono collocate a est del vecchio nucleo in modo da permettere la realizzazione quasi integrale del piano senza intervenire sull'esistente, che si intende demolire (a parte alcuni edifici di pregio) nell'ultima fase di attuazione. Il raggruppamento degli elementi, fino ad allora frazionati in piccole unità, determina un nuovo modulo dimensionale per gli edifici e un nuovo ordine spaziale.

Il piano per la Valle d'Aosta verrà esposto nel 1937 a Roma alla Galleria della Confederazione fascista artisti e professionisti: cinque plastici e 450 tavole, con fotografie aeree, rappresentazioni statistiche, rilievi fotografici. La mostra è l'occasione per un nuovo scontro fra innovatori e reazionari all'interno del regime fascista, testimoniato da recensioni entusiastiche e attacchi espliciti sui giornali. Nonostante nel piano siano stati previsti i tempi di attuazione, nessuno riuscirà a passare dalla carta alla realizzazione. I ministeri sollecitati parlano di 'limitatissime assegnazioni', 'modestissime disponibilità', mentre le costruzioni pubbliche, dai quartieri popolari alle case del fascio, continuano a venire costruite. Ciò è una tipica testimonianza della scissione fra capacità intellettuale e progettuale e volontà politica di attuare. Una piccola parte verrà realizzata a Ivrea grazie alla disponibilità economica di Adriano Olivetti e a un contributo dell'istituto delle case popolari.

Anche se il piano regolatore della Valle d'Aosta come le opere di assistenza sociale alla Olivetti sono presentate sotto l'egida del corporativismo, Adriano e il padre Camillo usano il termine *welfare* ogni volta che parlano di queste iniziative. Mentre il corporativismo ubbidiva a un principio di centralizzazione per settori sociali, Adriano rivendica la centralità del piano regolatore territoriale in polemica con i grandi piani accentratori. Già allora egli guardava a Roosevelt e all'esperienza della Tennessee Valley Authority, ossia al disegno di una pianificazione regionale e pluralista.

### **3 NEL CONTESTO ALBANESE: TIRANA, DURAZZO, ELBASAN, PORTO EDDA**

Dopo una breve occupazione negli anni della prima guerra mondiale, gli interessi italiani in Albania si consolidano nel 1925 con l'istituzione della Società per lo Sviluppo Economico dell'Albania, che finanzia la messa in valore delle principali risorse del paese. Al progressivo consolidamento del regime fascista corrisponde una crescente penetrazione economica dell'Italia in Albania, sulla quale si moltiplicano studi e ricerche. Le scoperte della missione archeologica italiana diretta da Luigi Maria Ugolini assumono particolare rilevanza: dopo Fenice, gli scavi si spostano a Butrinto dove, secondo Virgilio, Enea avrebbe incontrato Eleno, figlio del re Priamo. I ritrovamenti sono l'occasione per affermare la lunga tradizione di scambi tra Italia e Albania, nonché la missione civilizzatrice di Roma, avanzando l'ipotesi di una comune discendenza della popolazione albanese. In occasione delle Celebrazioni virgiliane del 1930 due crociere ripercorrono la rotta di Enea passando per Butrinto.

Mentre l'Italia si propone come dispensatrice di cultura, nei libri di scuola italiani degli anni Trenta l'Albania viene presentata come un esotico e appetibile 'oriente sotto casa',

affascinante come un bazar e ricco di risorse. Tra gli studi di quegli anni si distingue quello del geografo Antonio Baldacci, che descrive in poche battute tutte le città albanesi: soltanto Scutari, Durazzo, Tirana e Còriza hanno un carattere urbano, le altre sono villaggi a carattere sparso, con pochi alberghi all'europea. Per ognuna Baldacci riporta gli antichi toponimi e la moderna composizione etnica, sottolineando l'importanza vitale dei bazar. I porti albanesi sono ancoraggi la cui unica difesa è la forma naturale della costa, tuttavia sono serviti dalla navigazione di cabotaggio e da collegamenti regolari con Trieste, Venezia, Bari, Oboti, Corfù, Salonicco e Istanbul. La rete stradale è basata sulla strada litoranea che scende dalla Dalmazia e sulle vie trasversali che seguono i fiumi e le valli, di cui la principale è la via Egnazia, *via nostra militaris* della Roma imperiale.

Nel 1939 l'Italia occupa l'Albania e nasce l'Ente Turistico Albania. In linea con la politica avviata negli anni Venti, l'ETA provvede all'edificazione e alla gestione degli alberghi pubblicizzati dal regime ma anche all'organizzazione dei trasporti marittimi e aerei. Intanto il neo istituito Ufficio Centrale per l'Edilizia e l'Urbanistica mette mano ai piani regionali e ai piani urbanistici delle principali città, prevedendo il potenziamento del turismo balneare in tutti gli insediamenti costieri. Considerati nel loro complesso, questi piani hanno il carattere di una vera e propria riorganizzazione del paese che sembra mettere in pratica i principi dell'urbanistica corporativa: ogni singola città avrebbe assunto il proprio ruolo nella prospettiva di sviluppo nazionale.

Tirana viene completamente trasformata per assumere il volto di una città capitale. Il viale dell'Impero previsto nel piano di Gherardo Bosio attua uno sdoppiamento del centro tra la Piazza dei Ministeri e la nuova piazza-teatro ai piedi della collina, il cui basamento a gradoni unifica gli accessi alla Casa del Fascio, alla Casa della Gioventù Littoria Albanese con il grande stadio e all'Opera Dopolavoro Albanese. Un albergo di lusso gestito dall'ETA, menzionato nella guida dell'Albania del 1940, avrebbe integrato la teoria degli edifici rappresentativi.

Durazzo, teatro di bonifiche e imponenti opere portuali già negli anni Venti, viene confermata quale moderna città-porto con attrezzature commerciali, industriali e terziarie, le cui uniche preesistenze sono concentrate nel vecchio nucleo. Lungo la fascia litoranea sud orientale il piano di Leone Carmignani prevede una zona di espansione turistica, assecondando le trasformazioni in atto. La guida del 1940, infatti, descrive la sequenza di paesaggi in uscita da Durazzo lungo l'arco della baia: la laguna, Capo Laghi, le saline, la vista retrospettiva della città, ma anche le spiagge con le nuove villette. Durazzo Bagni, già spiaggia di moda, sarebbe diventata Lido di Durazzo, una città balneare lunga 5 km, collegata a Durazzo da mezzi di trasporto celeri, scandita dalle attrezzature turistiche e da alti edifici in linea affacciati sul mare. Poiché "la magnifica spiaggia a forma di mezzaluna molto allungata può stare alla pari con le più variate dell'Adriatico" (Giusti 2006) il Lido di Durazzo avrebbe attratto anche gli abitanti di Tirana e degli altri centri dell'interno.

Elbasan, da sempre considerata 'ombelico dell'Albania', è un crocevia lungo la via Egnazia nella conca alluvionale del fiume Shkumbi, un territorio fertile con orti e giardini, vigneti, ulivi, agrumi e tabacco. Il piano di Ivo Lambertini e Ferdinando Poggi prevede di

valorizzare il carattere pittoresco e orientaleggiante della città, isolando i numerosi monumenti ottomani con vasti interventi di sventramento e liberando dalle superfetazioni il quadrilatero della fortezza: una fascia di verde pubblico intorno al centro storico avrebbe permesso di dare ulteriore risalto alle mura, mentre la densità del costruito si sarebbe diradata in relazione alla distanza dal centro. Le prospettive di sviluppo turistiche richiedono altresì una tutela dell'artigianato locale e delle risorse del territorio. A sud di Elbasan si valica il fiume Shkumbi e si raggiungono i Bagni di Lixha sul fondo di un anfiteatro montano. I Bagni sono alimentati da sorgenti di acque solforose, adatte alla cura dei reumatismi e delle malattie della pelle; il termalismo sarà integrato dall'amenità del paesaggio circostante, piacevole luogo di villeggiatura che offre la possibilità di facili escursioni.

Le descrizioni dei viaggiatori dell'Ottocento concordano nel descrivere Santi Quaranta come un piccolo borgo con un porto di cabotaggio davanti a Corfù, il cui nome deriva dall'omonimo monastero, meta di pellegrinaggio. Vi si possono trovare alberghi e caffè forniti di giornali europei, poiché nel porto, l'unico a sud di Valona, fa scalo la linea celere del Lloyd Triestino e si attesta un itinerario carovaniero proveniente da Giannina, Coriza, Florina e Salonico.

Nel 1940 Santi Quaranta viene ribattezzata Porto Edda in onore della figlia di Mussolini e pianificata per diventare una stazione balneare, ideale per visitare i siti archeologici di Fenice e Butrinto. Il piano di Porto Edda è documentato da uno studio di massima, esaminato e approvato dalla Commissione per l'Urbanistica nel maggio 1942. Una veduta prospettica mostra lo sviluppo della città lungo la linea di costa, con strade panoramiche che assecondano l'andamento sinuoso. Una strada rettilinea collega la vecchia città alle nuove zone di espansione attraversando una vasta zona verde, lungo la quale si trovano le aree archeologiche e gli impianti sportivi. I nuovi quartieri, caratterizzati da villette isolate, sono attrezzati con un porticciolo turistico e una serie di terrazze disposte ad anfiteatro lungo la spiaggia.

#### **4 CONCLUSIONI**

Mentre i piani per le città italiane riguardano contesti con un forte carattere storico, quelli per le città albanesi sono stati concepiti pochi anni dopo l'attuazione di un vasto programma di infrastrutturazione e di bonifica in tutto il paese che, in un certo senso, ha facilitato la definizione di una strategia di sviluppo nazionale.

L'interesse e l'attualità di queste esperienze deriva senz'altro dalla capacità di gestire i piani dalla scala territoriale a quella architettonica, ma innanzitutto dal riconoscimento - proprio da parte dei sostenitori della pianificazione corporativa e dell'urbanistica funzionalista - dell'identità formale di ogni singola città espressa dal suo disegno e dalla sua architettura. Per questa via, mettere in discussione in futuro l'assetto complessivo della città, significa anche riconoscerne e reinterpretarne la struttura di lungo periodo, al di là della retorica di regime sulla rievocazione della fondazione romana. La 'città nuova' si innesta su quella esistente attraverso una gerarchia di tracciati; plasmata armoniosamente e funzionalmente dall'opera dell'urbanista, essa si pone in dialettica

con la 'vecchia città', l'una e l'altra destinate ad accogliere attività nevralgiche. Il modo in cui viene affrontato il tema del turismo sembra confermare questa dialettica: il percorso dell'immaginario visitatore ricomponne in sequenza le nuove dotazioni e i monumenti preesistenti ai quali è assegnato un ruolo nella costruzione della città futura. Il confronto tra questi casi studio ci sollecita a riflettere sull'evidenza documentale dei paesaggi urbani e la necessità che il progetto contemporaneo si misuri con l'investimento fatto sulla città dalle generazioni che si sono succedute.

Nota: F. Bonfante è autrice dei paragrafi 1 e 2.2; C. Pallini è autrice dei paragrafi 2.1 e 3; le conclusioni sono state stese a quattro mani.

## **Bibliografia**

*Albania* (1940). Milano: Sottosegretariato di Stato per gli Affari Albanesi, Ufficio Assistenza Truppe Albania, Consociazione Turistica Italiana.

Baldacci, A. (1929). *L'Albania*. Roma: Pubblicazioni dell'Istituto per l'Europa Orientale.

Banfi, G.L. & Belgioioso, L.B. (1934). Urbanistica anno XII. La città corporativa, *Quadrante*, 13, 1-2.

Banfi, G.L. & Belgioioso, L.B. (1934). Urbanistica corporativa. *Quadrante*, 16-17, 40.

Bardi, P.M. (1931). *Rapporto sull'architettura (per Mussolini)*. Roma: Edizioni di Critica Fascista.

BBPR & Ciocca, G. (1934). *Concorso per il Piano Regolatore di Pavia. Motto: In unum omnes*, relazione.

BBPR, (1935). Urbanistica corporativa. *Quadrante*, 29, 20-23.

Bottai, G. (1933). *L'economia programmatica*. Firenze: Sansoni.

Ciocca, G. & Rogers, E. (1934). La città corporativa. *Quadrante*, 10, 25.

Ciocca, G. (1934). Per la città corporativa. *Quadrante*, 11, 10-13.

Giusti, M.A. (2006). *Albania architettura e città, 1925-43*. Firenze: Maschietto.

Godoli, E & Tramonti, E. (Eds.). (2012). *Architetti e Ingegneri italiani in Albania*. Firenze: Edifir.

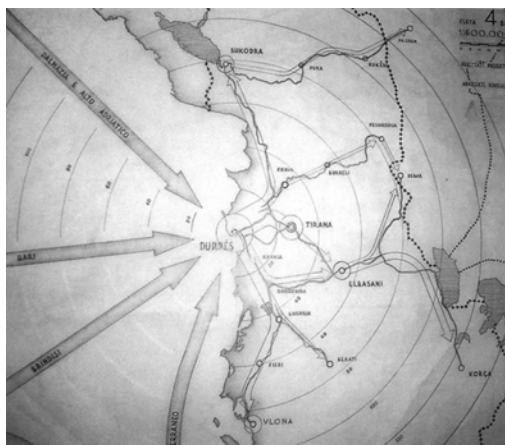
- Magnani, S. (2007). Albania sulle orme di Roma. L'archeologia politica di Luigi Maria Ugolini. *Portolano Adriatico*, 3, 31-45.
- Morozzo della Rocca, R. (2001). Roma e Tirana, le 'convergenze parallele'. *Limes*, 2, 213-226.
- Olivetti, A. (1936). Architettura al servizio sociale. *Casabella*, 101, 4-11.
- Pagano, G. (1931). Del "Monumentale" nell'architettura moderna. *La Casa Bella*, 40, 9-14.
- Peressutti, E. (1934). Urbanistica corporativa. Piani regolatori. *Quadrante*, 20, 1-2.
- Peressutti, E. (1935). Corsivo n. 169. *Quadrante*, 23, 44.
- Vicini, D. (1988). *Pavia, Materiali di storia urbana. Il progetto edilizio 1840-1940*, Pavia: Edizioni Mediche Italiane.
- Zveteremich, R. (1943). Prefazione. In AA.VV., *Studi e proposte preliminari per il Piano Regolatore della Valle d'Aosta*. Milano: Nuove Edizioni Ivrea.



BBPR, G. Ciocca, E. Aleati, M. Mazzocchi, Piano regolatore di Pavia, 1933



P. Bottoni, G.L. Banfi, L.B. di Belgiojoso, L. Figini, I. Lauro, A. Olivetti, E. Peressutti, G. Pollini, E.N. Rogers, R. Zveteremich, Piano regolatore della Valle d'Aosta, 1936; G. L. Banfi, E. Peressutti, E. N. Rogers, Piano della stazione di Pila



Ufficio Centrale per l'Edilizia e l'Urbanistica dell'Albania, I principali collegamenti nazionali e internazionali con il porto di Durazzo



Veduta dell'Albergo Dajti, Tirana, 1940





# Palm Springs, un oasis de hedonismo moderno

Daniel Díez Martínez, Universidad Politécnica de Madrid

## Abstract

Palm Springs was founded around a grove of palm trees in the Coachella Valley desert, about 110 miles east of Los Angeles. The relative isolation and the benefits of the warm and dry climate of the desert attracted Hollywood actors, artists, politicians and other upper class celebrities who were looking for a second home to spend the winter months. After World War II, Palm Springs reaffirmed as one of the most important resorts in the United States, while it became a center of internationally renowned architectural experimentation. Architects and urban planners adopted a low-density pattern whose development was conditioned by a strictly modernist architectural language, which extended beyond single-family houses to civic scale, including hotels, gas stations, shopping centers, banks and municipal buildings. For a few decades, creativity, economic prosperity and leisure seemed to move forward in parallel, leaving as a legacy a resort town whose high concentration of good modernist architecture is today, paradoxically, a major tourist attraction in itself.

Keywords: *golf, leisure, Hollywood, desert, modernism*

## Resumen

Palm Springs fue fundada alrededor de un bosquecillo de palmeras en el desierto del valle de Coachella, aproximadamente a 110 millas al este de Los Ángeles. El relativo aislamiento y las bondades del clima cálido y seco del desierto atrajeron antes y especialmente después de la Segunda Guerra Mundial a actores de Hollywood, artistas, políticos y demás personajes de alta alcurnia, que buscaban una segunda residencia para pasar los fríos meses de invierno. Palm Springs se reafirmaba como uno de los complejos turísticos más importantes de Estados Unidos, a la vez que se convertía en un centro de experimentación arquitectónica de prestigio internacional. Arquitectos y urbanistas adoptaron un modelo de ciudad de baja densidad cuyo desarrollo urbano estuvo condicionado por un lenguaje arquitectónico estrictamente moderno, que se extendía más allá de la vivienda unifamiliar para adaptarse con idéntico y desenfadado desparpajo en hoteles, gasolineras, centros comerciales, sedes de bancos o edificios municipales. Durante unas décadas, la creatividad, la prosperidad económica y el placer de disfrutar de la vida avanzaron en paralelo, dejando como legado una ciudad de vacaciones cuya alta concentración de arquitectura moderna de calidad es a día de hoy, paradójicamente, un importante reclamo turístico en sí mismo.

Palabras clave: *golf, ocio, Hollywood, desierto, Movimiento Moderno*

## **1 CRITICOS Y TUBERCULOSOS EN EL DESIERTO DE COACHELLA: LOS ORIGENES DEL TURISMO**

Palm Springs fue fundada alrededor de un bosquecillo de palmeras y un pequeño lago en el desierto del valle de Coachella, aproximadamente a 110 millas al este de Los Ángeles. Los misioneros españoles que llegaron a aquellas tierras en el siglo XVIII quedaron fascinados por la alta concentración de manantiales de aguas termales que encontraron, por lo que denominaron a sus pobladores indios Aguas Calientes, un clan perteneciente a la tribu Cahuilla.

Esta abundancia de agua, en combinación con el clima cálido y seco del desierto, que ofrece 354 días de sol y unos 150 milímetros de precipitación al año, atrajo a finales del siglo XIX a un nutrido grupo de agricultores, que pensaron que el desierto haría que los cítricos maduraran allí entre uno y dos meses antes que en cualquier otro punto de California. El desierto también sedujo a médicos y naturistas en una época en la que se creía que el aire puro y seco y los baños de sol eran el mejor antídoto contra la tuberculosis, la artritis y casi cualquier enfermedad relacionada con el aparato respiratorio o la piel. Los nuevos colonos compraron terrenos donde plantar sus cosechas y construir modestos sanatorios para tuberculosos y promovieron la ejecución de sistemas de irrigación para llevar agua a todo el valle.

El tiempo demostró que aquellos agricultores codiciosos y charlatanes autoproclamados gurús de la salud estaban equivocados. El excesivo calor del desierto y la naturaleza salada del suelo eran malos aliados para los árboles frutales. Además, pronto se descubriría que la tuberculosis era una enfermedad microbiana y altamente contagiosa, que nada tenía que ver con la pureza del aire.

Sin embargo, aquellas experiencias sentaron las bases para la aparición de las primeras manifestaciones de turismo en la zona. A pesar del fracaso de los cítricos, otros agricultores optaron por la plantación de dátiles, para lo cual exportaron especies autóctonas de Oriente Medio. Si bien la industria no llegó a desembocar en un verdadero éxito comercial, las palmeras favorecieron la aparición de una línea temática de promoción del turismo en el valle de Coachella basada en una exótica reinterpretación del desierto americano en forma de alusiones a un mundo tropical y fantasías arabescas. Los nativos Aguas Calientes eran disfrazados como beduinos y se acercaban a la cercana estación de tren de Garnet, donde recogían a turistas y les conducían en camellos en una travesía de cinco kilómetros por el desierto para enseñarles su asentamiento agrario de Palm Valley (Culver 2010: 148). El nombre de Palm Springs no sería oficial hasta 1938, cuando la ciudad se incorporó al condado de Riverside.

Por su parte, los dueños de los sanatorios para tuberculosos reconvirtieron sus instalaciones y cambiaron su orientación de enfermos a turistas interesados en el placer

de observar los cielos estrellados y las formas puras del desierto, una tendencia en alza entre artistas e intelectuales norteamericanos de principios del siglo XX. Uno de estos centros pioneros fue The Desert Inn. Fundado en 1909 como un centro de salud que contaba con tres habitaciones en el edificio principal, cuatro más distribuidas en un viejo establo y un total de diez cabañas de estructura ligera y material textil, en 1915 la dueña del complejo dio un giro a su política de acceso y los tuberculosos dejaron de ser admitidos en sus instalaciones.

El estallido de la Primera Guerra Mundial y el éxito de la campaña propagandística del “See America First!”, dedicada a aquellos miles de turistas estadounidenses que se calculaba gastaban unos quinientos millones de dólares al año en sus visitas a Europa, tuvieron notables consecuencias para muchos pequeños pueblos y destinos turísticos de Estados Unidos. En el caso concreto del valle de Coachella, también fue clave el desarrollo de las infraestructuras de transporte en la zona, así como la paulatina incorporación del automóvil en la vida de las clases más altas, lo que dio lugar a un progresivo acercamiento del hasta entonces lejano desierto a la ‘civilización’, con especial atención a la creciente ciudad de Los Ángeles. En 1920, The Desert Inn había multiplicado su tamaño y podía acoger a cien huéspedes repartidos en un total de treinta y cinco *bungalows* de estilo revival colonial español.

Otros promotores siguieron la estela de éxito marcada por The Desert Inn y construyeron nuevos hoteles. El Oasis Hotel, construido en 1925, planteaba una alternativa a las formas tradicionales en favor de una arquitectura más moderna y contemporánea. Obra de Lloyd Wright, hijo del legendario maestro americano, el arquitecto optó por un lenguaje Art Déco de ‘bloques textiles’ indudablemente influenciado por las recientemente finalizadas casas que su padre había construido en la vecina Los Ángeles, proyectos en los que el joven Wright había participado activamente. Wright plantó abundante vegetación alrededor de los edificios, palmeras en su mayoría, que en contraste con el desierto reproducía la esencia del oasis sobre el que la ciudad había sido fundada y que daba nombre al hotel.

No obstante, lo verdaderamente innovador del Oasis Hotel no fue tanto su apuesta estética como la ordenación del conjunto. El complejo se estructuraba en patios para maximizar el aprovechamiento de terrazas para tomar el sol. Las habitaciones se organizaban alrededor de la piscina, en el centro del complejo, que además contaba con una cancha de tenis y un enorme aparcamiento que anticipaba la llegada de los visitantes en coche.

Por su parte, El Mirador Hotel, fundado en 1928, siguió el modelo de organización del Oasis Hotel, aunque engalanado con un cóctel a medio camino entre el revival colonial español y la fantasía morisca. Sin embargo, su gran apuesta fue la de ser el primer hotel de Palm Springs en permitir el acceso a judíos, algo que en el resto de hoteles, exclusivamente orientados para blancos protestantes, era absolutamente impensable.

Esta política de acceso abrió las puertas a una nueva clientela perteneciente a la industria del cine de Hollywood, donde la comunidad judía gozaba de gran presencia.

## **2 EL PATIO DE LAS ESTRELLAS DE HOLLYWOOD**

La voz se corrió como la pólvora en el mundo del cine. Walt Disney, Shirley Temple y Cary Grant fueron pioneros en el 'éxodo' a Palm Springs, un refugio en el desierto a menos de doscientos kilómetros de Hollywood que, sin embargo, estaba lo suficientemente aislado como para escapar del acoso constante de la prensa rosa. Les seguirían un largo elenco de celebridades, como Frank Sinatra, Bob Hope, Bing Crosby, Clark Gable, Frank Capra, Liberace o Kirk Douglas, así como destacados políticos, diseñadores, artistas, intelectuales y magnates de los negocios. Estrellas de cine y gente a la que le gustaba y podía permitirse vivir como tales compraban terrenos para construirse una segunda residencia en la que pasar los meses de invierno.

La gran aportación de los nuevos habitantes de Palm Springs fue la de poner de moda un tipo de ocio basado en la combinación de actividades físicas de recreo al aire libre con una apuesta clara por la vida social. Montar a caballo o jugar al tenis no eran tanto un hábito saludable como una necesaria oportunidad para relacionarse con el resto de afortunados y atractivos triunfadores que disfrutaban de su tiempo libre en Palm Springs. El ejercicio físico moldeaba los cuerpos de jóvenes actores y actrices, que tomaban el sol en bañador durante horas alrededor de las piscinas, en un compulsivo ritual de celebración de la tanorexia que nada tenía que ver con la lucha contra la tuberculosis. El excelente clima y el modo de vida relajado inducían a vestimentas elegantes, aunque cómodas y definitivamente, cada vez más escasas, lo que también favoreció la aparición de un ambiente general de tolerancia y apertura sexual como no existía en Los Ángeles. Si bien se mantenía algo del discurso naturista y saludable original, la gran apuesta de Palm Springs se basó en el ocio y el placer para las élites. En 1930, un viajero aseguraba con cierta ironía que "jamás he visto a tanta gente tomándose sus placeres tan en serio como en este lugar. Con semejante vigor, creo que aquí pueden curarse de cualquier enfermedad" (Burke 1976: 33).

La fórmula era un éxito y Palm Springs se reafirmaba como uno de los complejos turísticos más importantes de Estados Unidos. La ausencia de accidentes geográficos del desierto permitía a la ciudad crecer de acuerdo a una organización sencilla y eficaz del viario, que seguía un trazado hipodámico capaz de extenderse hasta el infinito. Como si se tratara de un ensayo a menor escala de su vecina Los Ángeles, Palm Springs adoptó un modelo urbano de muy baja densidad basado en el uso del automóvil. En 1920, la población estacional (en los meses de noviembre a abril) de la ciudad no llegaba a trescientas personas. En 1940, el censo arrojaba un total de 3.434 (Culver 2010: 178).

## **3 LOS PRIMEROS MODERNOS DEL DESIERTO**

En las décadas de 1920 y 1930, el historicismo colonial español y la rusticidad del *ranch-style* más tradicional dominaban la construcción de viviendas particulares y centros de ocio de todo el valle de Coachella. En estos años anteriores a la Segunda Guerra Mundial, fueron muy pocos los que se atrevieron a desafiar lo establecido y apostar por un lenguaje más atrevido y contemporáneo.

El austriaco Rudolph Schindler fue el primero en diseñar un edificio moderno en el valle, incluso antes que el anteriormente mencionado Oasis Hotel de Lloyd Wright. Se trata de la Popenoe Cabin, de 1922, una modesta residencia familiar cuya geometría y paleta de materiales (fundamentalmente hormigón, madera y lona) eran idénticas a las de la vivienda del arquitecto en Los Ángeles, finalizada aquel mismo año.

A Schindler le siguieron otros, como su compañero y compatriota Richard Neutra, cuya primera obra en el desierto fue la Miller House, de 1937, en la que el austriaco exhibía con elegancia todos los rasgos inherentes a su característica arquitectura residencial, prestando una atención especial a los recursos de transparencias y a las transiciones espaciales del interior al exterior. Considerada por muchos como una de las mejores casas de Neutra de la década de 1930, esta fue incluida en la exposición itinerante de 1938 del MoMA sobre arquitectura doméstica (Hines 1982: 120). Por su parte, Eric Webster y Adrian Wilson jugaron con la gramática Art Déco en la Davidson House, finalizada en 1936 (fig. 1), mientras que William Gray Purcell, discípulo de Louis Sullivan, se diseñó una casita de retiro de fin de semana en Palm Springs en 1933 cuya organización centrífuga y descomposición volumétrica recordaba a las casas de la pradera de Wright, si bien las cubiertas planas le conferían una geometría más ajustada al paisaje del desierto (Cygelman 1999: 12).

El suizo Albert Frey viajó en coche desde Nueva York para visitar Palm Springs por primera vez en 1934, junto con su socio A. Lawrence Kocher, arquitecto y editor de *Architectural Record*. Fueron a supervisar las obras de la Kocher-Samson Building, una vivienda para el hermano de Kocher, el primer médico en vivir y trabajar en el desierto. El edificio estaba integrado por una serie de formas cúbicas escalonadas moduladas a partir de estructuras prefabricadas de acero ligero prensado, montadas y soldadas in situ. Su concepción rupturista y radicalidad formal sirvieron al afamado crítico David Gebhard para calificarlo años más tarde como “el ejemplo de arquitectura del Estilo Internacional más puro de todo California” (Gebhard & Winter 1965: 140).

Aquel viaje cambió la vida de Frey. En una carta de 1935 dirigida a Le Corbusier, su mentor en Suiza, Frey narraba: “tengo la suerte de trabajar en la exclusiva ciudad de Palm Springs, que se extiende por el desierto al pie de una cadena montañosa cercana a Los Ángeles. Es un complejo turístico de invierno de la élite empresarial, industrial e intelectual que procura el placer poco común de combinar un espléndido entorno natural con variadas e interesantes actividades. Además, el sol, el aire puro y las formas sencillas del desierto crean unas condiciones perfectas para la arquitectura” (Rosa 1990:

78). Completamente enamorado del desierto californiano, en 1937 Frey disolvió su sociedad con Kocher y se trasladó definitivamente a Palm Springs. Se asoció con John Porter Clark, convirtiéndose de esta manera en los dos primeros arquitectos en asentarse a vivir y trabajar en el valle de Coachella de forma permanente. De los tableros de su estudio salieron los diseños para sus propias viviendas, la Porter Clark House en 1939, y la Frey House I en 1940. El lenguaje estrictamente moderno y el atrevido acabado de chapa metálica de ambas casas tuvieron cierto impacto que atrajo la atención de revistas como *Architectural Forum*, *Architectural Record* o *House and Garden* en Estados Unidos, y de *Domus y Werk* en Europa.

El hecho de que un pueblo turístico tan pequeño contara con cerca de una docena de edificios modernos le confirió a Palm Springs cierto prestigio internacional como centro de experimentación arquitectónica. Sin embargo, aquel proceso de modernización del turismo no había hecho más que empezar.

#### **4 EL BOOM DE LA POSGUERRA**

A ese primer colectivo de arquitectos se incorporó, una vez acabada la guerra, una nueva generación de jóvenes que llegaban de diferentes lugares de Estados Unidos para asentarse en Palm Springs, ansiosos por explorar los límites de una arquitectura moderna y radical. Figuras como William F. Cody, E. Stewart Williams o el tándem integrado por William Krisel y Dan Palmer ayudaron a consolidar un lenguaje moderno propio de Palm Springs (*'Desert Modernism'*, lo llamarían algunos), condenando a un olvido momentáneo los historicismos imperantes antes de la guerra.

Se trataba de una arquitectura sofisticada, con un marcado carácter experimental, fundamentada en dar respuestas de puro sentido común a la problemática de vivir en el desierto. Edificios ligeros, de geometría sencilla y rotunda que se ajusta a las formas sencillas del desierto, cuyo catálogo de materiales estaba restringido por su respuesta a un clima extremo: básicamente acero, piedra, vidrio y aluminio. También utilizaban el agua, tanto para interiores como para exteriores, un refrigerante natural presente en piscinas, fuentes y estanques. Para ayudar a facilitar la circulación, se introdujeron grandes muros de vidrio deslizantes que diluían completamente los límites de la arquitectura en un viaje de ida y vuelta entre el interior y el exterior.

El impacto de las novedades técnicas desarrolladas durante la Segunda Guerra Mundial fue excepcional. La estructura de acero, los materiales prefabricados, los grandes paños de vidrio y las carpinterías cada vez más delgadas fueron las grandes innovaciones técnicas que estos arquitectos supieron introducir con valentía en sus edificios. Sin olvidarnos del aire acondicionado, cuyo abaratamiento y reducción de tamaño tras la guerra permitieron su uso doméstico, aumentando el tiempo de estancia en Palm Springs del riguroso invierno a otros meses de primavera y otoño, e incluso a todo el año.

No obstante, el golf transformó el paisaje del desierto a una escala aún mayor que el aire acondicionado. El Thunderbird Ranch, inaugurado en 1946 por un grupo inversor integrado por agentes inmobiliarios, publicistas, antiguos golfistas y estrellas como Bing Crosby y Bob Hope, fue el primer club de golf del valle de Coachella y el primero del mundo en sobrepasar los límites estrictamente deportivos para plantearlo como un selecto y exclusivo club de campo en el que sus miembros, además de jugar al golf, tenían su propia residencia. Las parcelas se vendían organizadas alrededor del campo y se imponía a los compradores ciertas reglas para su construcción en ella, con el fin de mantener una armonía estética en todo el club. La viabilidad económica del complejo venía determinada por que los ingresos procedentes de la venta de las parcelas se utilizaban para costear la construcción del propio campo de golf, así como el Thunderbird Clubhouse, lugar de reunión del club, una pieza moderna diseñada por William F. Cody que ocupaba un lugar central dentro del conjunto.

Aquella aleación de vida familiar y ocio triunfó. Los treinta y dos pozos de agua subterránea de la zona que habían servido antaño para regar las cosechas de dátiles permitieron transformar las dunas de arena en verdes campos de golf en un tiempo récord. Siguiendo el camino del Thunderbird aparecieron el Tamarisk Country Club, el Bermuda Dunes, el Indian Wells o Eldorado Club, con el expresidente Dwight D. Eisenhower como miembro y cofundador de honor. Todos ellos mantenían los restrictivos preceptos de afiliación a un club altamente exclusivo, así como el modelo de intervención paisajística y desarrollo residencial que proponía. Jugar al golf en aquellos sitios paradisíacos se convirtió en el deporte por excelencia de Palm Springs, muy por encima del tenis, los torneos de equitación o los paseos por la sierra. Además de divertido, era un símbolo inequívoco de estatus.

Eran los años dorados de Palm Springs. Tras la guerra, la ciudad protagonizó un movimiento de apertura mediante el cual dejó de ser un pequeño y exclusivo centro turístico para la élite social y amplió el círculo de visitantes a la emergente clase media norteamericana de posguerra, a la que se le ofrecía la posibilidad de vivir y disfrutar del tiempo libre igual que lo hacían las grandes estrellas de Hollywood. Por su parte, el desarrollo urbano estuvo condicionado por un lenguaje arquitectónico estrictamente moderno, que se extendía más allá de la vivienda unifamiliar para adaptarse con idéntico y desenfadado desparpajo a escala cívica en hoteles, gasolineras, centros comerciales, sedes de bancos o edificios municipales (fig. 2). La adopción incuestionable de la arquitectura moderna jugaba un papel importante en la creación de un discurso de promoción basado en transmitir a los turistas la sensación de que se encontraban en un destino igualmente moderno en el que podían tomar el sol, jugar al golf, ir con poca ropa y disponían de infinitas opciones para comer, socializar e ir de compras.

La maniobra tuvo un éxito arrasador. En 1950, la población en Palm Springs era de 7.660 personas, más del doble que en 1940. En 1953 se superaron los 10.000, siendo los habitantes estacionales 35.000 (Culver 2010: 178).

## 5 LA CAÍDA DEL IMPERIO MODERNO

Sin embargo, todo aquello parecía insuficiente para los grandes especuladores de Palm Springs, que eran conscientes de que no todo el mundo podía permitirse comprar un terreno y encargarle una obra maestra a Richard Neutra o a Albert Frey. Con el fin de llegar a un espectro más amplio de la población, los promotores inmobiliarios construyeron condominios (bloques para diversos propietarios), cuya adquisición era más barata que el hasta entonces tradicional modelo unifamiliar. Lo mismo ocurría con los nuevos clubes de golf, como el Mission Hills Golf and Country Club o el Marrakesh Country Club, que ofrecían campos y enclaves igual de espectaculares que los anteriores, pero optaban por un modelo más denso a base de bloques de apartamentos y, por lo tanto, menos exclusivo. Esta democratización a la baja llevó a un puñado de artistas, entre los que se encontraba el omnipresente Bing Crosby, a inaugurar a mediados de los años cincuenta el Blue Skies Trailer Village, el primer parque de caravanas de Palm Springs, cuya inherente falta de encanto fue torpemente disfrazada con una maniobra tan ruin como ponerle a las calles nombres de actores de Hollywood.

Palm Springs moría de su propio éxito. La ciudad dejaba de ser un bello oasis de relax en medio del desierto para convertirse en un destino turístico vulgar e superpoblado, en otro satélite más de la gran Los Ángeles. El progresivo incremento de su densidad no fue coordinado con un crecimiento urbano planificado a gran escala, por lo que el abastecimiento de agua comenzó a ser un problema, como también lo era el tráfico, cada vez más pesado e incómodo. La vista desde el Monte de San Jacinto, a 3.302 metros de altitud y calificada a finales del siglo XIX por el prominente naturalista y explorador John Muir como “el espectáculo más sublime del planeta” (Culver 2010: 140), se perdía en una alfombra de urbanizaciones y campos de golf coronada por una densa boina de contaminación producida por el humo de los coches. Poco quedaba de aquel aire puro promocionado años atrás.

Por otro lado, los ingresos fijos de las pensiones de los jubilados representaban un negocio muy goloso para los insaciables promotores inmobiliarios del desierto, lo cual se tradujo en la construcción en 1965 del Palm Springs Panorama, la primera urbanización exclusivamente orientada a jubilados. La llegada en masa de la tercera edad transformó completamente el ambiente dinámico y glamuroso del que la ciudad había presumido hasta entonces, a la vez que la plantilla de famosos también envejecía. Las estrellas dejaban de brillar, y los jóvenes artistas optaban por nuevos destinos, como Aspen, en Colorado. Incluso se extendió la broma de que la temperatura media local, como la edad, era “estable en torno a los 88” (Culver 2010: 195). 88 grados Fahrenheit equivalen a 31 grados Celsius.

Al igual que sus habitantes, la arquitectura moderna de los cuarenta y cincuenta también parecía vieja y cansada. En la segunda mitad de los años sesenta, el Movimiento Moderno se sumía en una profunda crisis a nivel mundial, ideológicamente espoleada por



el relevo generacional posmoderno liderado por Robert Venturi en Estados Unidos y Aldo Rossi en Europa con la publicación de sus grandes manifiestos de reacción contra la Modernidad, *Complejidad y contradicción en la arquitectura* y *La arquitectura de la ciudad*. De golpe, Palm Springs abandonó la sobriedad y elegancia modernas y abrió sus brazos a los colores pastel, las formas brillantes y, una vez más, el estilo neocolonial español, que de la mano del posmodernismo, volvía renovado y más fuerte que nunca.

## **6 DOMESTICAR EL DESIERTO: UNA MIRADA AL PASADO**

Desde el principio, en el valle de Coachella supieron que no podían competir con las espectaculares formaciones geológicas de Monument Valley, con la exuberancia de los vecinos parques de Yosemite y Yellowstone o con la flora y fauna de la isla de Santa Catalina. Aquellos destinos planteaban su visita como un ejercicio de retiro espiritual que trataba de reproducir la experiencia romántica tradicional de exploración del paisaje genuinamente americano.

Frente a ese contacto directo con una naturaleza salvaje relativamente poco alterada, Palm Springs domesticó el desierto. Mientras que en otras partes de Estados Unidos se utilizó a los indios como atracción turística y se fomentaron las reservas, en Palm Springs expropiaron sus terrenos y quemaron sus casas de adobe, para posteriormente 'educarlos' como ciudadanos americanos y reconvertirlos en jardineros y limpiadoras al servicio de los turistas. Las piscinas y los campos de golf exprimían los acuíferos subterráneos del valle, el calor del desierto se combatía con aparatos de aire acondicionado funcionando veinticuatro horas al día y el disfrute del paisaje consistía en poseer un pedazo del mismo perfectamente enmarcado por las líneas puras de la arquitectura moderna. El escritor y ecologista Wallace Stegner dijo con desprecio que aquellos arquitectos eran capaces de "construir una casa cómoda en el mismísimo infierno" (Culver 2010: 186).

No obstante, si miramos más allá de esa neblina de insostenibilidad y hedonismo egoísta, encontraremos una ciudad con unas raíces arquitectónicas muy sofisticadas. El renovado interés por la arquitectura moderna que se experimentó durante la década de los noventa sirvió para que una nueva generación de la industria del cine, el diseño y la moda volvieran sus ojos hacia Palm Springs, salvando de caer en el olvido obras de arquitectura que hoy consideramos de incuestionable interés. La aerodinámica cubierta en forma de parábola hiperbólica de la estación de servicio de teleférico de Palm Springs, diseñada por Albert Frey y Robson C. Chambers en 1965 (fig. 3) y abandonada desde principios de los noventa, se salvó del bulldozer gracias a dos empresarios de San Francisco, que la adquirieron en 1998 cuando un promotor privado quería demolerla y subdividir el terreno para urbanizarlo (Koenig 2008: 91).

En 2003, la icónica estación de Frey volvió a abrir sus puertas como oficina de turismo. En su interior, ofrecen libros, mapas, postales, miniaturas, camisetas y todo tipo de

souvenirs que recuerdan al visitante que, durante unas décadas, la creatividad, la prosperidad económica y el placer de disfrutar de la vida avanzaron en paralelo, dejando como legado una ciudad de vacaciones cuya alta concentración de arquitectura moderna de calidad es a día de hoy, paradójicamente, un importante reclamo turístico en sí mismo.

## **Bibliografía**

Ainsworth, K. (1996). *The McCallum saga: The story of the founding of Palm Springs*. Palm Springs: Palm Springs Public Library.

Burke, T. (1976). *Palm Springs: Why I love you*. Palm Desert: Palmesa Inc.

Culver, L. (2010). *The frontier of leisure. Southern California and the shaping of modern America*. Nueva York: Oxford University Press.

Cygelman, A. (1999). *Palm Spings Modern*. Nueva York: Rizzoli.

Gebhard, D. & Winter, R. (1965). *A guide to architecture in Southern California*. Los Angeles: Los Angeles County Museum of Art.

Hess, A. & Danish, A. (2001). *Palm Springs Weekend*. San Francisco: Chronicle Books.

Hines, T. S. (1982). *Richard Neutra and the search for modern architecture*. Nueva York: Oxford University Press.

Koenig, G. (2008). *Albert Frey. Arquitectura viva del desierto*. Colonia: Taschen.

Rosa, J. (1990). *Albert Frey, architect*. Nueva York: Rizzoli.



Fig. 1: Davidson House, Eric Webster y Adrian Wilson, 1936. Fotografía: Daniel Díez, agosto de 2013.



Fig. 2: Acceso principal del ayuntamiento de Palm Springs, Albert Frey, 1952-1957. Fotografía: Daniel Díez, agosto de 2013.



Fig. 3: Antigua estación de servicio del teleférico y actual oficina de turismo de Palm Springs, Albert Frey y Robson C. Chambers, 1963-1965. Fotografía: Daniel Díez, agosto de 2013.



# Ocupación, explotación y dilución de los territorios vivenciales Entornos urbanos tradicionales X “disneylandización” del mundo

Milton Esteves Junior, Universidade Federal do Espírito Santo  
Orlando Vinicius Rangel Nunes, Universidade Federal do Espírito Santo  
Rafael de Melo Passos, Universidade Federal do Espírito Santo

## Abstract

This paper aims to make a critical review about cultural and territorial development models based on (and encouraged by) the predatory tourism and its activities which trivialize experiential territories. We argued against the processes that change territories into sceneries, spectacles, and museums, which usually removes heritage from the public life circuit and, at the same time, values the heritage goods / identities only by the economic bias. Additionally, the ‘city marketing’ elects, isolates and crystallizes territorial icons, trivializing them by their insertion in mass advertisements. This sum of factors unfolds through various consequences such as dismissal of the genius loci by pasteurization of touristic environments; reduction of emotional relationships between people and their environments; environmental degradation and depletion of symbolic and emotional values of the places; among others. As opposed to simply fight against tourism, which obviously can play a key role in human and social development, we prefer to defend the adoption of tourism potential as a way to integrate the effective social participation in the production, maintenance and enjoying of heritage benefits, of the territory and its territoriality.

*Keywords: heritage and landscape, territorial icons, city marketing, urban planning, disneyfication, urbanalization, topophilia, genius loci*

## Resumen

Este trabajo critica los modelos de planeamiento urbano y ocupación del territorio fundados en el incentivo al turismo predatorio y la apropiación de esta actividad como vector para la banalización de las territorialidades vivenciales. Combatimos los procesos de escenarización, espetacularización y museificación del territorio que suelen retirar los Valores del patrimonio del circuito de la vida pública, mientras valoran los bienes patrimoniales y las actividades culturales por matices y objetivos exclusivamente económicos. Además de eso, al city marketing le cabe elegir, aislar y cristalizar los íconos territoriales, banalizándolos por medio de propagandas masivas. Esos factores se verifican a través de diversas consecuencias como: destitución del genius loci resultante de la pasteurización de los ambientes turísticos; reducción de las relaciones afectivas entre habitantes y sus entornos; degradación ambiental y vaciamiento de los valores simbólicos y afectivos de los lugares, etcétera. Se trata de atacar al turismo predatorio, aferrado a la homogeneización del paisaje y la hegemonía del capital económico, y defender el potencial del turismo cualificado que puede desempeñar papeles fundamentales para el desarrollo humano y social y contribuir para la participación social efectiva en la producción, el mantenimiento y el goce de los beneficios del patrimonio, del territorio y sus territorialidades.

*Palabras clave: genius loci, urbanalización, disneyficación, planeamiento urbano, patrimonio y paisaje, íconos territoriales, city marketing, topofilia*

---

International Seminar Touristic Territories:

Touristic Imagery and the construction of contemporary landscape

Milton Esteves Junior, Orlando Vinicius Rangel Nunes, Rafael de Melo Passos: Ocupación, explotación y dilución de los territorios vivenciales

ISBN: 978-84-92931-37-8

## 1 INTRODUCCIÓN

Hace mucho que discutimos los rumbos y efectos del urbanismo (entendido como ciencia y, a la vez, como producto derivado de distintos procesos de asentamientos humanos consagrados en un territorio), de la planificación urbana (entendida como estrategia que precede o sucede a las acciones de estos procesos) y, también, del turismo (como una táctica que se efectiva y territorializa debido a los productos, procesos y estrategias anteriormente mencionados). Estos tres objetos temáticos (urbanismo, planificación urbana y turismo) en general están asociados con la planificación del territorio y el modelo económico de la producción flexible, asociación que aquí será abordada de modo teórico/analítico.

Sin menospreciar la importancia de las experiencias y tácticas fenoménicas, que ilustran y demuestran la forma en que dichos objetos temáticos se encarnan y expresan en el propio terreno, preferimos enfatizar los conceptos que ensalzan las innegables colaboraciones de los ensayos empíricos.[1] De esta manera, pretendemos priorizar las articulaciones teóricas enfocadas en los temas inherentes al título de este encuentro: 'Territorios del Turismo: el imaginario turístico y la construcción del paisaje contemporáneo'.

Varios enfoques podrían resultar de este conjunto de conceptos por su relevancia y complejidad, y no podemos renunciar a las necesarias derivaciones epistemológicas y fenomenológicas posibles para analizar dicho conjunto en sus relaciones con los contextos humanos/urbanos. Especialmente cuando se trata de entender de qué modo se procesa la vigente apropiación del turismo de masas en sus diversas corrientes. Cada día, la mayoría de los vehículos para la difusión de informaciones (científicas o periodísticas) y comunicaciones (políticas o propagandísticas) nos presentan nuevos estímulos para la exploración de destinos y lugares convertidos en iconos turísticos. Cada día, estos mismos vehículos inventan nuevos significados para el concepto turismo por medio de una infinidad de definiciones, categorías y jerarquías, desde los más tradicionales como el turismo cultural, turismo de negocios y eventos, ecoturismo, turismo de aventura, turismo rural y turismo deportivo, hasta las nuevas categorías como el turismo de vivienda y el turismo virtual, que se ponen cada vez más de moda.

Detrás de las diferencias y especificidades que se ocultan en cada una de estas categorías, se encuentran algunos denominadores comunes. En un primer grupo de estos denominadores comunes podemos destacar las grandes inversiones financieras necesarias para la actualización de los dispositivos y la proliferación de ofertas para la

---

International Seminar Touristic Territories:

Touristic Imagery and the construction of contemporary landscape

Milton Esteves Junior, Orlando Vinicius Rangel Nunes, Rafael de Melo Passos: Ocupación, explotación y dilución de los territorios vivenciales

ISBN: 978-84-92931-37-8

movilización de las hordas de turistas que se desplazan y se alojan a escala planetaria. En un segundo grupo, actúan los agentes de la homogeneización/pasteurización de los íconos sagrados apropiados por el turismo de masas que, debido a la globalización de la cultura, cada vez más destituyen las singularidades inherentes al concepto de 'lugar' y reducen al mínimo las relaciones de identificación y pertenencia entre habitantes y el hábitat. Un tercer rasgo común se halla en la apropiación de los bienes patrimoniales tangibles/intangibles por los gestores económicos, normalmente afectados por el complejo de Midas que, sin capacidad para repetir los poderes de aquel personaje mitológico que convertía todo lo que tocaba en oro, decidieron imitarlo transformando todo lo que está a su alcance en mercancía y en productos para el consumo, en favor del desarrollo económico basado en el entretenimiento.

El primer grupo de estas características comunes (de las inversiones de recursos para transportar y hospedar a multitudes de turistas) presupone que se tenga en cuenta factores financieros, técnicos, científicos, políticos, comerciales y logísticos que, aunque muy importantes por ellos mismos y por sus relaciones con los otros factores comunes, conducirían nuestras discusiones a caminos que no serán enfocados acá. El segundo grupo (de la globalización de la cultura), no menos importante e intencionalmente colocado entre los otros dos, podría conducir nuestro debate a la disolución de las fronteras (físicas, espaciales, geopolíticas, etc.) producidas por la 'aldea global' y, de ese modo, a temas relacionados a la topofilia, la etnología y la identidad de los lugares. Por estas razones, concentraremos la atención en el tercer grupo (de la transformación del territorio en mercancía) que, sin dudas, incluye y aclara los otros dos y se conecta directamente con las relaciones entre el imaginario turístico y la construcción del paisaje contemporáneo.

## **2 LA CULTURA DEL ENTRETENIMIENTO Y LA CONVERSIÓN DEL PATRIMONIO Y DEL TERRITORIO EN MERCANCÍA**

La discusión sobre la apropiación de la producción cultural y del patrimonio (material e inmaterial) por los modelos de producción flexible y sus relaciones con el territorio y el urbanismo nos remite a los paradigmas de la sociedad del espectáculo (Debord, 1997), con efectos más y más sofisticados y fomentados por las políticas neoliberales y el desarrollo estratégico. Cuando se los asocia a la banalización, frecuentemente practicada por el turismo de masas, dichos efectos suelen manifestarse: en la sustitución de la realidad por simulacros; en la conversión de los valores humanos y territoriales en mercancía; en la planificación urbana utilizada como cosmetología para enmascaramiento de los problemas cotidianos; en la conversión de bienes culturales en bienes de consumo; en la implantación indiscriminada de instrumentos urbanos para el ocio y los eventos culturales.

Montaner y Muxí (2011) nos afirman que 'el turismo es la primera industria mundial', enmarcada en (y que a la vez enmarca) un modelo de desarrollo económico basado en

un grave antagonismo entre globalización y sostenibilidad. De modo metafórico, esta afirmación corresponde al error fundamental del propietario de la 'gallina de los huevos de oro' que se jactaba por sus ganancias a cuentagotas, pero luego la codicia lo llevó a eliminar la fuente de la riqueza (cf. fábula asignada a Esopo). Podemos aplicar directamente este cuento *naïf* a las relaciones entre patrimonio territorial y turismo, sobre todo cuando este último se apropia de los valores materiales e inmateriales y, por codicia, los deteriora y los destruye. El afán de consumo fundamenta una ideología basada en paisajes idílicos para, posteriormente, devastarlos por el turismo de masas y el *boom* inmobiliario, para apropiarse de los medios naturales elegidos como paradisíacos y destinarlos a la *antropización*, la *museificación* y la *tematización*.

El turismo intensivo implica en la construcción de una grande parafernalia destinada al ocio, que puede ratificar los valores patrimoniales, facilitar el acceso y el disfrute cualificado y adecuado a sitios naturales, fomentar actividades productivas importantes para el desarrollo económico, social y cultural; pero, por otro lado, puede atizar la construcción de paisajes artificiales que transforman los lugares que les precedían en polos de irradiación de la descomposición socio ambiental. Dicha parafernalia provoca sucesivas dinámicas de desarrollo económico donde incide el mercado inmobiliario para replicar subsecuentes asentamientos parasitarios. Muchas veces destinados exclusivamente a las alternancias entre la máxima ocupación (durante vacaciones y festividades) y los desiertos edificadas a la espera de nuevos flujos de usura (en los pocos meses de vacaciones), descomunales barriadas y *resorts* atraen bandadas que disputan, codo a codo, cada metro cuadrado de playas, restaurantes, parques, *shopping centers* y otras instalaciones que permanecen vacantes la mayoría de los meses restantes del año.

Entre esas y otras consecuencias de los paradigmas atribuidos a la reproducción del capital por medio de la explotación de los bienes territoriales y culturales, aceptados y practicados como condición para el desarrollo, destacaremos dos que nos parecen más perversos y pertinentes a esta temática.

## **2.1 Explotación y mercantilización del patrimonio y de la vida cotidiana**

Según la definición de la *Convención sobre la protección del patrimonio mundial, cultural y natural* de la Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura - UNESCO, se entiende por patrimonio: obras arquitectónicas, esculturas, pinturas, así como sitios, objetos o estructuras arqueológicas, inscripciones, grutas, conjuntos, grupos de construcciones aisladas o reunidas, obras del hombre u obras conjugadas del hombre y la naturaleza, de Valor universal excepcional del punto de vista histórico, artístico, estético, etnológico, antropológico o científico.

Por patrimonio de Valor universal se entiende la culminación de una dialéctica entre la historia y la historicidad, que se desarrolla por medio de tres figuras: 1- la figura memorial, basada en las ideas de Ruskin, procedentes de la acumulación de símbolos



domésticos contruidos sin pretensiones o inconscientemente, que desempeñan el papel memorial del monumento capaz de 'enraizar sus habitantes en el espacio y el tiempo' (Choay, 2008: 195); 2- la figura histórica y su papel propedéutico, basado en Camillo Sitte y Viollet-le-Duc, que invita a dos reflexiones sobre la ciudad contemporánea (reconocida y constituida en una figura histórica original), de un lado o patrimonio asumido por sus características pedagógicas y motivadoras, y de otro el cuidado con la conservación de los legados del pasado con criterios museológicos; 3- la figura historial, inserida en el período técnico-científico-informacional (Santos, 1985), que tiende a superar las figuras anteriores por proporcionar valor de uso y museológico, permitiendo su integración en una organización territorial adecuada a asentamientos de millones de habitantes. Vale destacar que la 'palabra-clave' Valor es aquí utilizada para reconocer el patrimonio como algo cualificado y relacionado a la producción de subjetividad para los habitantes locales, pero jamás como es utilizado por el turismo predatorio, que aquí criticamos, en sus significaciones económicas.

Hoy día, cada vez más el patrimonio deja de enraizar los habitantes porque ha sido convertido en producto a ser consumido en escala mundial, a ser especulado por una amplia gama de agentes que definen eficientes estrategias que, por medio de la imagen urbana y el turismo cultural, enaltecen valores simbólicos para incrementar la acumulación de capital. Dichos agentes económicos se apropian de los símbolos e íconos de las artes, las estructuras públicas localizadas en lugares de grandes flujos colectivos, las arquitecturas monumentales y los eventos socioculturales para fomentar el turismo de masas y, de este modo, las ganancias económicas; crean grandes parafernalias publicitarias de alto impacto a modo de *city marketing*, a punto de que muchas ciudades pasan a ser reconocidas apenas por el imaginario colectivo que son resultado de esas estrategias de autopromoción. Las políticas públicas suelen asumir el papel de dicho agente económico para estimular los atractivos turísticos y acentuar la mercantilización de la vida urbana, sin necesariamente ennoblecer la calidad de vida de sus habitantes; suelen priorizar la acumulación de riquezas solamente para los empresarios y profesionales especializados; suelen estar cargadas de apelaciones nacionalistas e ideológicas para explotación del turismo sin incrementar la identificación entre las poblaciones y el patrimonio histórico y cultural. De ese modo, la significancia, la identidad y la propia materialidad del territorio y de las ciudades se trasfiguran en mercados permanentes de productos y eventos, en no-lugares, en ornamentos del desarrollo cultural (Jeudy, 2005).

La *escenarización/patrimonialización* (Jeudy & Jacques, 2006) del territorio/paisaje sigue el mismo nexo mercadológico, y se lleva a cabo a través de varias estrategias, como la nostálgica restauración de edificios, de obras de arte y de instalaciones públicas para personificación de personajes ilustres. La *escenarización* y exploración *espectacularizada* y *patrimonializada* del Valor simbólico fustiga la creación de escenarios montados en una 'realidad' estereotipada (y muchas veces virtual) por medio de la fijación de elementos extraídos de determinados contextos espaciales y temporales para que sean

simplemente transferidos a otros; por otro lado, reafirma la eliminación de los conflictos naturalmente presentes en las manifestaciones sociales y patrimoniales, condenándolas a formas inmutables y puristas para facilitar su comprensión y consumo por el fenómeno llamado ‘turismo predatorio’.

Este fenómeno se explicita en el territorio en cuatro principales frentes. Una de ellas exalta la fijación de las manifestaciones acumuladas en las propias localidades, manteniéndolas en sus lugares de origen para la explotación turística convenientemente *escenarizada* - denominamos este proceso de ‘contaminación por el paradigma Angkor Wat’, sitio arqueológico localizado en Camboya que se ha convertido en destino tópico para millones de turistas. Otra frente se expresa en la transposición de íconos y elementos paisajísticos a diversos sitios, eliminándose significados históricos esenciales del territorio y la cultura que les originó - a ese proceso llamamos de ‘contaminación por el paradigma Las Vegas’, en el cual impera el pastiche y la simple reproducción de símbolos culturales o comerciales emigrados y transferidos en escala global. Una tercera frente está basada en la instalación de grandes y dispendiosas estructuras arquitectónicas, urbanas y paisajísticas, en amplios museos, centros culturales y plazas para exhibiciones que se convierten en polos turísticos determinantes para el desarrollo urbano y regional - denominamos ese proceso de ‘contaminación por el paradigma museológico/cultural’, sintetizado en diversos sitios/artilugios como Paris/Louvre, Paris/Beaubourg, Bilbao/Guggenheim, Porto/Casa da Música, Valencia/Ciudad de las Artes y las Ciencias... La cuarta frente será analizada en el ítem 2.2, y se refiere a los impactos del turismo predatorio en el medio ambiente y el paisaje.

Salvadas las diferencias entre esas tres primeras frentes, hay un rasgo común entre ellas: la actuación de agentes que, sin ninguna ingenuidad, utilizan la *museificación* y *escenarización* casi siempre como modo de *gentrificación*, para expulsar, o bien ocultar, zonas urbanas donde impera la desgracia y la pobreza (cf. Lima, 2004) - denominamos ese fenómeno de ‘contaminación por el paradigma Barcelona/MACBA’. Cabe destacar que el concepto de museo precisa ser entendido de modo ampliado, más allá del espacio arquitectónico con funciones tradicionales y encerradas en la organización de colección de cosas variadas. Esta connotación utiliza los museos más como estrategia económica y menos por sus funciones educativas y sociales; según Agamben (2007: 65), de esa forma, los museos se limitan a una “dimensión separada para la que se transfiere lo que hace tiempo era percibido como verdadero y decisivo, y ahora ya no lo es”. En una concepción ampliada, los museos dejan de sintetizar territorios restringidos para la conservación estilística, técnica y simbólica del patrimonio como riquezas y pasan a englobar desde el ámbito de grupos humanos hasta grandes regiones y ciudades enteras.

Lo que más preocupa es la predominancia de la retórica centrada en la transformación del territorio en colección de símbolos, convirtiéndolo todo en cultura (Debord, 1997), en patrimonio a ser preservado. De este modo, conforme afirma Arantes (2001), la cultura y

sus símbolos se descomponen en ingredientes indispensables al mercado turístico, en una especie de circo sin alma y en un gran fetiche para la exaltación del consumo travestido y legitimado en la forma de cultura.

## **2.2 Explotación y mercantilización del paisaje y el ambiente**

“Como si desfigurar las ciudades no fuera suficiente, un diminuto campo escapó a la acción vandálica del hombre” (Yázigi, 1999: 135). A partir de esa afirmación, denotamos la cuarta frente de efectos del turismo predatorio sobre el territorio, relacionada al medio ambiente y al paisaje. Esta frente se manifiesta en los problemas y conflictos entre habitantes y visitantes, entre residentes y turistas, y entre la preservación ambiental y los procesos de transformación del paisaje; se manifiesta cuando dichos problemas y conflictos se vuelven en la propia materialidad del terreno con que los residentes establecen relaciones afectivas y simbólicas, actuando directamente en la producción de subjetividad y la construcción del imaginario de estos mismos residentes.

Sabemos que entre las atribuciones características del paisaje se destacan las constantes transformaciones y, cuando estas se procesan sin grandes o abruptas rupturas en el espíritu del lugar, suelen resultar de interacciones armoniosas. Esta actitud armoniosa, que Yázigi (1999: 134) conceptúa como “producto de una postura más madura del grupo en relación a su medio”, deriva del contacto y convivencia cotidianos entre habitante y paisaje, determinantes de sentimientos como pertenencia y familiaridad, apoyados en la noción de comunidad que, a su vez, refuerza las relaciones sociales de solidaridad. Por lo tanto, la relevancia del paisaje extrapola la esfera de la mera visibilidad para constituirse en el espacio que abraza la vida de los residentes, en el campo donde estos producen referencias y símbolos, en el fuente de contemplación e inspiración que alimenta a la memoria social (Yazigi, 1999).

Los atractivos que determinados paisajes ejercen sobre la gente, y en este caso sobre grupos de turistas, pasa por la comprensión de la forma en que estos paisajes se configuran como alternativas o bien espacios de fuga para ellos. Cuanto más los paisajes ostenten diferenciales, más despertarán intereses en los individuos. He aquí un factor positivo, pero que puede volverse en un problema cuando el paisaje es transformado mediante la construcción de territorialidades específicamente concebidas para el turista y ejecutada a partir de intereses exclusivamente económicos; sobre todo cuando entablan profundas alteraciones en el medio físico de ciudades y en los ambientes naturales, y aún más cuando se procesan contrariamente a los deseos y provechos de sus moradores. Incontables instalaciones y aparatos destinados exclusivamente a los visitantes suelen provocar la pérdida de los tejidos sensibles de afinidades y afectos construidos entre residente y su ambiente a lo largo del tiempo.

Una de las consecuencias más perversas de estos procesos hasta aquí resumidos ocurre cuando la industria del turismo deteriora los paisajes naturales y bucólicos, frutos de relaciones de interdependencia entre comunidades, asentamientos humanos

tradicionales y sus respectivos ambientes. Hoy día, tanto en zonas metropolitanas (con paisajes antropizadas) como en reductos naturales y en las pequeñas villas, los medios para planificación y construcción del territorio cada vez más se voltean a las actividades turísticas, a la fragmentación del paisaje y, con eso, a la pérdida de los valores característicos de los lugares y sus territorialidades.

La asociación entre esa fragmentación con la homogeneización del paisaje urbano y la reducción de los atractivos específicos de los conjuntos paisajísticos naturales, conllevan a lo que Muñoz nombra de *urbanalización* y de *banalscapes*. Los atractivos paisajísticos que poseen grande fuerza seductora pueden, a partir de dicha reducción, convertirse en mosaicos de simulacros, lo que lleva a la desfiguración del ambiente por la pérdida de sus especificidades en favor de propiedades privadas en las que los valores identitarios de la comunidad local no logran adherir.

### 3 CONCLUSIÓN

Hasta aquí hemos pregonado y criticado un panorama protagonizado por los actuales modelos de planificación urbana y ambiental asociados al turismo predatorio, que provocan nítidas secuelas entre las formas de utilización, apropiación y vivificación del territorio. Sobre todo cuando promueven un desequilibrio entre las aspiraciones de los habitantes y las particularidades locales a favor de los intereses del

“Capitalismo Mundial Integrado (CMI), [que] tiende cada vez más a descentrar sus núcleos de poder de las estructuras de producción de bienes y de servicios hacia las estructuras productoras de signos, de sintaxis y de subjetividad, especialmente a través del control que ejerce sobre los medios de comunicación, la publicidad, los sondeos, etcétera” (Guattari, 1996: 41-42).

Entre los fenómenos expresos por estos desequilibrios se destacan: la producción de riquezas concentradas en los polos de interés, aumentando las fisuras entre situaciones sociales y urbanas estigmatizadas por oposición (turistas adinerados X trabajadores subyugados sin acceso a las oportunidades de la economía formal, ciudad real X ciudad escenográfica, centro X periferia, ciudad formal X ciudad subnormal ...); y la intensificación de los destinos turísticos que explotan banalidades exóticas, transformando la vida cotidiana de lugares tradicionales en arquetipos de la cultura de masas, que autores como Brunel (2006) y Burgel (1993) nombran de “disneylandización” de la cultura a la escala global.

Los tiempos actuales se declaran más propicios a convertir la estética en un nuevo y valorizado mito (Almeida, 2006), y por eso mismo incuestionable. Un mito capturado por las ganancias del capital hegemónico, obediente a los intereses globales e indiferente a los lugares y sus contextos (Santos, 2004). Las intervenciones orientadas simplemente por la estética suelen instalarse indistintamente en contextos como puertos,

ferrocarriles, ríos, centros históricos y zonas industriales, muchas veces justificados por la atracción que pueden provocar entre grupos de inversionistas y de visitantes ansiosos por actividades de ocio, de servicios y de cultura (Costa, 2005). Eso explica la utilización de números financieros substanciales orientados para los turistas y los propietarios de residencias de vacaciones, en detrimento de inversiones necesarias para la solución de problemas urgentes y cotidianos enfrentados por los habitantes locales. Aunque dichas inversiones puedan auxiliar en las dinámicas de recualificación del ambiente a través de la repartición de actividades y servicios comunes, muchas veces se destinan a públicos ‘más nobles’, como suelen ser considerados los turistas. Esas operaciones urbanas y políticas públicas practicadas por los mecanismos neoliberales de gestión del territorio reafirman la gentrificación y la exclusión de las poblaciones con menor (o ningún) poder de consumo.

En los espacios controlados para el turismo, donde predominan las relaciones sociales vigiladas, las manifestaciones locales son limitadas porque son consideradas ‘diferentes’. Los territorios típicos de la hibridación y las novedades turísticas se convierten en lo que Santos (1985) nombró de ‘espacios luminosos’, caracterizados como puntos concentrados de curiosidades momentáneas que, por contraposición, se diferencian de los ‘espacios opacos’, caracterizados por la carencia de calificativos urbanos y la predominancia del aburrimiento cotidiano. Los resultados de las operaciones espaciales selectivas y patrimonialistas, que sobrellevan la destrucción y desfiguración íntimamente encadenadas a las dinámicas del capital, pavimentan un imaginario colectivo en el que conceptos como cultura y patrimonio pierden importancia y pasan a representar una especie de estagnación del progreso.

Inversamente a ese horizonte perverso, defendemos la *resignificación* de todos estos conceptos hacia su entendimiento y aceptación dentro de las propias estructuras sociales y ambientales, para que sean reconocibles y manejables por una sociedad que pueda “aprehenderse en su propio espejo, de modo a tomar sus lugares, sus objetos y sus monumentos como reflejos inteligibles de su historia” (Jeudy, 2003: 28). En sustitución al turismo predatorio y la construcción del paisaje protagonizados por la hegemonía del capital económico, defendemos que el turismo desempeñe su papel fundamental para el desarrollo humano y social, que contribuya para la participación social efectiva en la producción, el mantenimiento y el goce de los beneficios del patrimonio, del territorio y sus territorialidades.

[1] Adoptamos ese procedimiento en el *Conexão Vix*, grupo de investigación de la *Universidade Federal do Espírito Santo - Brasil*, para el desarrollo de un *corpus* teórico que fundamenta las prácticas experimentadas en diferentes situaciones, distintas circunstancias y lugares específicos. Agradecemos a la *Fundação de Amparo à Pesquisa do Espírito Santo - FAPES*.

## Bibliografía

---

International Seminar Touristic Territories:

Touristic Imagery and the construction of contemporary landscape

Milton Esteves Junior, Orlando Vinicius Rangel Nunes, Rafael de Melo Passos: Ocupación, explotación y dilución de los territorios vivenciales

ISBN: 978-84-92931-37-8

- Agamben, G. (2007). *Profanações*. São Paulo: Boitempo.
- Almeida, J. G. (2006). *A (in) sustentabilidade do turismo no entorno de Campos do Jordão, SP*. Tese de Doutorado, Escola de Comunicação e Artes, Universidade de São Paulo, São Paulo, SP, Brasil.
- Arantes, O. (2001). *Urbanismo em fim de linha e outros estudos sobre o colapso da modernização arquitetônica* (2a ed.). São Paulo: Edusp.
- Brunel, S. (2006). La planète disneylandisée. Chroniques d'un tour du monde. *Revue Sciences Humaines*, 174.
- Burgel, G. (1993). *La ville aujourd'hui*. Paris: Hachette.
- Choay, F. (2008). *A alegoria do património*. Lisboa: Edições 70.
- Costa, S. S. F. (2005, Maio) Requalificação nos centros históricos brasileiros: discutindo o processo de gentrification em áreas centrais. *Proceedings of the Encontro Nacional da Associação Nacional de Pós-graduação e Pesquisa em Planejamento Urbano e Regional*, Salvador, BA, Brasil, 11. Acesado em Agosto 08, 2013, disponível em <http://www.anpur.org.br/revista/rbeur/index.php/anais/article/download/3490/3419>
- Debord, G. (1997). *A sociedade do espetáculo. Comentários sobre a sociedade do espetáculo*. Rio de Janeiro: Contraponto.
- Guattari, F. (1996). *Las Tres Ecologías*. Valencia: Pre-Textos.
- Jeudy, H. P. (2003) O Processo de reflexividade. *Revista Rua*, 6(1), 28-31.
- \_\_\_\_\_. (2005). *Espelho das Cidades*. Rio de Janeiro: Casa da Palavra.
- Jeudy, H. P., & Jacques, P. B. (Orgs.). (2006). *Corpos e cenários urbanos: territórios urbanos e políticas culturais*. Salvador: EDUFBA & PPG-AU/FAUFBA.
- Knafou, R. (1999). Turismo e território: para um enfoque científico do turismo. In Rodrigues, A. B. (Org.). *Turismo e geografia: reflexões teóricas e enfoques regionais* (2a. ed., pp. 62-74). São Paulo: Hucitec.
- Lima, E. F. W. (2004). *Configurações urbanas cenográficas e o fenômeno da "gentrificação"*. Acesado em Agosto 08, 2013, disponível em <http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/04.046/601>
- Montaner, J., & Muxi, Z. (2011). *Arquitectura y política: ensayos para mundos*

*alternativos*. Barcelona: Gustavo Gili.

Muñoz, F. M. (2010). Urbanisation: Common Landscapes, Global Places. *The Open Urban Studies Journal*, 3, 78-88.

Santos, M. (2004). *Por uma outra globalização: do pensamento único à consciência universal* (11a ed.). Rio de Janeiro: Record.

\_\_\_\_\_. (1985). *Técnica, espaço, tempo: globalização e meio técnico-científico informacional*. São Paulo: Hucitec.

Yázigi, E. (1999). Vandalismo, paisagem e turismo no Brasil. In Yázigi, E., Carlos, A. F. A., & Cruz, R. de C. A. (Orgs.). *Turismo: espaço, paisagem e cultura*. (2a. ed., pp. 133-155). São Paulo: Hucitec.





# Cadaqués, isla del Mediterráneo

Julio Garnica, ETSAB. Universidad Politécnica de Cataluña

## Abstract

For centuries the coastal town of Cadaqués remains completely isolated from the rest of Catalonia. Located on a peninsula to the north of the Costa Brava, between lead gray slate Pyrenees and the picturesque white of a Mediterranean village, the small population, consisting of a handful of hardworking fishermen and farmers, had lived until the early twentieth century as on an island due to the difficulties of access road. From the thirties, the presence of artists like S.Dalí or characters such as Max Ernst, Marcel Duchamp, Max Bill or Richard Hamilton, who also installed intermittently, transforms the village into an international colony of artists and intellectuals. The first foreign and domestic tourists attracted by the cosmopolitan atmosphere, they are also seduced by an elegant and authentic landscape, magic and immemorial, and many will choose as a residence a few old fishermen's houses located in the harbor or beach. In a few years Cadaqués become a trendy beach and a favorite of the "gauche divine", an heterogenous group of Catalans architects, photographers, writers, singers and artists that, behind the apparently unaltered scale of the ancient town, develops a sophisticated protest in Spain in the sixties.

Keywords: *Josep Pla, Salvador Dalí, island, tourism, Cadaqués*

## Resumen

Durante siglos la localidad costera de Cadaqués permanece completamente aislada del resto del territorio catalán. Situada en una península al norte de la Costa Brava, entre el gris plomo de la pizarra pirenaica y el blanco pintoresco de un pueblo mediterráneo, la escasa población, compuesta por un puñado de esforzados pescadores y agricultores, había vivido hasta principios del siglo XX como en una isla debido a las dificultades del acceso rodado. A partir de los años treinta, la presencia en Cadaqués de artistas como S.Dalí o personajes como Max Ernst, Marcel Duchamp, Max Bill o Richard Hamilton, que también se instalan de manera intermitente, convierten a la localidad en una colonia internacional de artistas e intelectuales. Los primeros veraneantes extranjeros y nacionales escogen como residencia algunas de las antiguas casas de pescadores situadas en la orilla misma del puerto o de la playa. En pocos años Cadaqués se convierte en una playa de moda y en uno de los escenarios preferidos de la gauche divine, un heterogéneo grupo catalán de arquitectos, fotógrafos, escritores, cantantes y artistas, que tras la escala aparentemente inalterada de la antigua población desarrolla una sofisticada protesta en la España de los años sesenta.

Palabras clave: *Josep Pla, Salvador Dalí, isla, turismo, Cadaqués*

## 1 CADAQUÉS, "ISLA" DEL MEDITERRÁNEO

Mito, concepto o marca, el nombre de "Cadaqués" no designa solamente una localidad o delimita un término municipal. Desde hace mucho tiempo significa algo más, parecido a eso que hoy llamamos palabra clave. Aunque durante siglos fue en realidad mucho menos, como el resto de la costa catalana, española y mediterránea. De hecho, si se exceptúan los asentamientos y capitales ligadas al comercio, a lo largo de la historia la mayor parte del litoral permanece desierto, ante el temor a todo tipo de catástrofes provocadas por el mar, tanto las reales (tempestades, naufragios o invasiones) como las imaginadas (maldiciones, monstruos o epidemias). Aunque hoy parezca mentira, la orilla de Cadaqués, como muchas, muchísimas otras orillas, no era un destino sino más bien un castigo, que sólo resistían, y por necesidad, un puñado de esforzados pescadores.

Pero como es bien sabido, a partir del siglo XVIII el litoral occidental (Corbin 1993)[1] empieza a transformarse. De la mano de los románticos se convierte en un mirador privilegiado sobre la inmensidad del mar sublime. A continuación, durante el siglo XIX, se instalan a lo largo de la costa europea una serie de establecimientos de curación y reposo donde se aplican las nuevas terapias acuáticas, lejos de la contaminación de las ciudades, cada vez más industrializadas. Finalmente a principios del siglo XX la playa se convierte en el escenario idóneo para el ocio, el deporte y el desarrollo de una intensa vida social, protagonizada en un primer momento por la nobleza y la alta burguesía pero extendida muy pronto al resto de la población, gracias a las conquistas sucesivas del fin de semana, las vacaciones pagadas y el transporte individual. En Cataluña la Costa Brava constituye, seguramente, uno de los primeros núcleos del fenómeno turístico. ¡La Costa Brava! Ese otro concepto que parece antiquísimo pero corresponde a un término periodístico acuñado en 1908 (Agulló 1908).

## 2 UN CAP DE QUIERS

Si se empieza por el principio sobre la etimología de Cadaqués existen diversas hipótesis. La más popular sostiene que el nombre deriva de "cadaquer", un término relacionado con "càdec", que en catalán designa un arbusto de la especie del enebro. Sin embargo, en la Marca Hispanica se cita un documento del año 1030 donde el nombre de la población aparece como "Kadachers" (Pla 1985: 102). Una denominación que quizás podría corresponder también a las palabras de origen griego "kata-kairus", en referencia al puerto donde los navegantes griegos se refugiarían, cuando el mal tiempo impedía la navegación (Carreras 2004: 63-83). La morfología de la bahía de Cadaqués - amplia[2], muy profunda[3], y resguardada de casi todos los vientos[4]-corresponde en efecto a una suerte de puerto natural. El término, sin embargo también podría derivar de San Pedro in Carceris, un priorato de Amer situado junto al mar (Pella i Forgas 1883), aunque lo más razonable parece suponer, en realidad, que provenga de "Cap de Quiers", la expresión con que se identifica la localidad en los mapas franceses del siglo XVII[5]

(Vivanco 1989), cuyo significado equivale a “cabo de rocas”, como efectivamente corresponde al escarpado litoral en el que se asienta Cadaqués.

Pero si empezamos aún más por el principio, antes de que este territorio tuviera nombre, desde lo alto del Monte Pení, una cima de 600 metros de altura a escasos kilómetros de la localidad, el paisaje de la península del Cap de Creus que aparece ante nuestros ojos es más propio de una isla que de la tierra firme. Como indicaba a mediados del siglo XX el escritor y periodista Josep Pla, “Cadaqués es una isla”, cuya “historia y manera de ser solo se puede comprender considerando este país como una isla”(1985: 8). Un país o una isla, detalla Pla, que constituye además “un banco de pizarra inmenso” (1985: 10) que aflora en los muros de las viviendas, y que compone la pavimentación del casco antiguo del pueblo o conforma también los muros de piedra seca que se extienden por las laderas situadas alrededor de la población.

Sobre los orígenes de Cadaqués quizás no conviene extenderse demasiado; al fin y al cabo no estamos hablando de Ampurias. Parece que ni fenicios, ni griegos ni romanos, tampoco visigodos, pasaron por Cadaqués. Tras el relámpago musulmán los francos establecen el condado de Ampurias, y entonces sí, se levanta un castillo defensivo en la orilla de la bahía de Cadaqués, en la zona que hoy se conoce como la punta de Es Baluard, para prevenir los constantes ataques musulmanes. Alrededor del castillo se establece la primera población, que permanece amurallada. En una donación del año 974 de los terrenos del Cap de Creus, de los condes de Ampurias a los monjes benedictinos del monasterio de Sant Pere de Rodes, se mencionan establecimientos de pescadores, pescaderías y puertos, muy probablemente permanentes (Pla 1985: 31)[6]. Gracias a esta doble soberanía, feudal y monástica, y a su complicado acceso por tierra, la población goza de una serie de privilegios que la mantienen relativamente al margen de cuestiones administrativas y políticas. Aún a principios del s.XV “todavía los de Cadaqués se juntaban (pequeña república a la que su situación daba libertad) todos en la plaza pública, todos para tratar del gobierno municipal” (Pella i Forgas 1883: 549), una asamblea de deliberación espontánea conocida como “Universitat de la Vila de Cadaqués”,

Una población resignada durante siglos a los constantes ataques por mar: no sólo “en el año 1444 vinieron 22 galeras de moros e incendiaron Cadaqués”(Pla 1987: 47); sino que los ataques se repiten a lo largo del siglo XVI (1527, 1543, 1555, 1582, 1584, 1587...), a manos de piratas turcos o corsarios genoveses. Durante el siglo XVII y XVIII todo la zona del Empordà, que en virtud del Tratado de los Pirineos queda convertida en un territorio fronterizo, resulta arrasada por toda clase de conflictos, guerras y desgracias, a las que Cadaqués, a pesar de su insularidad, no puede escapar.

Sin embargo, desde finales del siglo XVIII, la viña cultivada en los alrededores del pueblo permite aumentar la producción de vino, y una incipiente burguesía empieza a estimular su comercio, junto al de la pesca y el coral, con la apertura de nuevas rutas marítimas a

Barcelona y América. Cadaqués prospera y en pocos años dobla su población[7]. Se produce una primera expansión urbana: hacia 1850 las viviendas rebasan la antigua muralla, y las casas se extienden por los dos brazos de la bahía. Hasta que la llegada de la filoxera en 1878 arruina el cultivo de las viñas, causando también la ruina de buena parte de la población. Ante la nueva situación de pobreza y la escasez de productos se produce la emigración a América, especialmente a Cuba, y también la aparición del contrabando, especialmente de tabaco. En los bancales se arrancan las vides y se plantan olivos, y aunque sea por necesidad, la desgracia de la vid contribuye al encanto definitivo del paisaje: las hojas verdes y perennes de los olivos se añaden a ese paraje grave y pensativo, de prodigiosa y secreta elegancia, con una “luz dorada, inmóvil, de retablo”, de color “verde Velázquez” (Pla 1985: 118).

Coincidiendo con el enriquecimiento y el regreso de algunos emigrantes, conocidos como “americanos” o “indianos”, hacia finales de siglo XIX el abogado y político cadaquésense Frederic Rahola (1858-1919), promueve la construcción de la carretera entre Roses y Cadaqués, poniendo fin al aislamiento crónico de esta península, que hasta entonces había vivido efectivamente como una isla, más accesible por mar que por tierra. En pocos años se instala la luz eléctrica y la localidad queda comunicada por teléfono y telégrafo. Con un retraso de siglos, el viejo pueblo de pescadores, contrabandistas y brujas, entra en la edad moderna.

### **3 LA INVENCIÓN DE CADAQUÉS**

¿Cuándo se inicia la metamorfosis de la mirada que convertirá un enclave aislado durante siglos –como tantos otros– en mito del turismo internacional? En la guía del Centre Excursionista de Catalunya de 1897, por ejemplo, se detalla que la situación de Cadaqués “en un lloch escabrós dóna a la població un aspecte original pera ser població costanera; puix, lluny de ser sos carrers plans, s’enfilen per la montanya y ofereixen punts de vista interessants a l’artista que fugi de la monotonía de les construccions del dia” (Marià 1898).

A finales del s.XIX, además de los excursionistas, también llegan a Cadaques los primeros turistas: Ramon Pichot y Antònia Gironés construyen una casa en el promontorio de El Sortell, al sur de la localidad, que pronto se convierte en el punto de encuentro de su numerosa familia, cuya presencia extravagante revoluciona el pueblo, con sus largas melenas y sus trajes y vestidos blancos. Ramon Pichot (1871-1925), pintor cercano al modernismo, convoca a Ramon Casas –que visita la localidad en 1904 (al parecer a bordo de uno de los primeros vehículos motorizados que llegaron al pueblo)–, Santiago Rusiñol, Ignacio Zuloaga, Miquel Utrillo o Joaquim Mir... Todos ellos, como Eliseu Meifrén, Nicolás Raurich o F.Durancamps, entre otros, empiezan a frecuentar Cadaqués, atraídos por la belleza poco convencional de un apacible pueblo blanco mediterráneo situado sin embargo en un paisaje de aspecto casi pirenaico, cuya luz oscila entre el azul intenso del mar, el gris plomo de la pizarra y el verde del olivo, como todos ellos

reflejarán en sus obras y producción artística (Tharrats 1981: 35-46).

Y no sólo pintores: en 1904 un jovencísimo Eugenio d'Ors (1881-1954), con la intención de recuperarse de una anemia, se hospeda, junto a su amigo el dramaturgo Jacinto Grau, en una casa regentada por Lidia Noguera, una pescadera de la localidad considerada por sus vecinos la hija de una de las últimas brujas de Cadaqués. Atendidos espléndidamente, en pocas semanas recuperan la salud. Como se ha contado en muchas ocasiones (D'Ors 1954), Lída queda deslumbrada por el joven D'Ors, y tras enviudar llegará a creerse ella misma Teresa, la protagonista de "La ben plantada". En cualquier caso, la fonda de "Lída de Cadaqués" se convierte en uno de los primeros establecimientos turísticos -vamos a llamarlos así- de la localidad.

Por Cadaqués desfilan también artistas como P.R.Picasso que, en verano de 1910, abandona por unos meses París (gracias precisamente a Ramon Pichot y su hermana María, una reconocida cantante de ópera que ese año actuaba en Francia) y tras un largo viaje en tren hasta Figueras y el consabido trayecto en tartana -de aproximadamente... ¡6 horas!- llega a Cadaqués acompañado de Fernande Olivier. Pronto se les unen Andre Derain y su mujer. Picasso permanece durante dos meses, durante los cuales pinta una docena de obras (Tharrats 1981: 59-70).

Aunque como es de sobras conocido el nombre que aparece vinculado siempre a Cadaqués es el del pintor Salvador Dalí (1904-1989), cuyos largos veraneos de infancia y juventud transcurren en lo que él mismo llamará un "enjalbegado pueblo de la costa mediterránea" (Dalí 2003: 449), del que provienen al menos tres generaciones de su familia y donde su padre, notario de Figueras, alquila hacia 1906 una casa en la zona de la playa de El Llaner (Gibson 1995). Desde entonces, Cadaqués y sus alrededores se convierten en una de las referencias más estables, tanto de su producción artística como de su propia biografía; un paisaje con una "estructura" en que "cada colina, cada perfil rocoso podían haber sido dibujados por el mismo Leonardo" (2003: 453), una expresión que ha sido repetida cientos de veces, hasta el punto que su propia pintura se ha interpretado con la limpieza, nitidez y precisión de la península del Cap de Creus (Tharrats 1981: 84), "el épico lugar donde los montes Pirineos llegan al mar en un grandioso delirio geológico" (Dalí 2003: 756), otra expresión reproducida hoy incluso en los folletos turísticos.

Durante los años veinte Dalí invita a Cadaqués a un gran número de amigos y artistas: en 1925 y 1927 visita la localidad el poeta Federico García Lorca, que queda impactado por el paisaje ("este mar es mi mar" (Tharrats 1980: 90-91); en el verano de 1929, coincidiendo con la Exposición Universal de Barcelona, Dalí recibe la visita del marchante Camille Goemans y su esposa, que llegan junto al pintor Rene Magritte y su mujer, y el poeta surrealista Paul Eluard, con su mujer Gala, así como Luis Buñuel. Como es mundialmente conocido, en ese momento surge el idilio apasionado entre Dalí y Gala, que contra todas las convenciones deciden a partir de ese momento vivir juntos.

Como consecuencia de esta relación, inaceptable a los ojos de su padre, Dalí es desheredado, expulsado de la familia y también, por lo tanto, de la casa de El Llaner. Cuando en 1930 Dalí y Gala deciden regresar por su cuenta a Cadaqués, ante las dificultades atribuidas a la poderosa influencia de su padre, deciden refugiarse en el paraje cercano de Port Lligat, una cala muy próxima al pueblo, resguardada y protegida por unos islotes, de aguas muy tranquilas, ocupada solamente por un pequeño grupo de pescadores, que con el tiempo habían levantado una quincena de barracas para guardar los útiles de pesca. Dalí compra una de estas barracas, en estado casi ruinoso, propiedad de los hijos pescadores de Lidia Noguer (Masanés 2004), y junto con Gala, durante el invierno de 1930 se instalan en “uno de los sitios más áridos, minerales y planetarios de la tierra” (Dalí 2003: 695).

Con la ayuda de un carpintero local reforman la pequeña barraca, una construcción sencilla de una sola planta construida contra la roca, con muros de piedra seca y cubierta con teja cerámica. Una pequeña vivienda “cuanto más pequeña, más intrauterina” (Dalí 2003: 697) - sin agua corriente, luz eléctrica ni ninguna clase de comodidades. Tan atemporal como, sin embargo, paradójicamente moderna: con los accesorios de vidrio y níquel del apartamento de Dalí y Gala en París; con una gran alargada ventana horizontal y un pavimento compuesto en forma de damero abstracto (Aguer, Lahuerta 1996).

La casa de Portlligat se convierte en una isla dentro de la isla; apenas a quince minutos a pie (o en asno) de Cadaqués, pero sin acceso rodado; un paisaje virgen y solitario, que al caer la noche queda completamente desierto, habitado solamente por Dalí y Gala. Entre 1930 y 1932 el pintor adquiere algunas barracas vecinas y construye pequeños anexos, y en 1935 añade sobre las construcciones originales una nueva planta (Clos 1996). Tras el largo paréntesis provocado por la Guerra Civil Española y el desarrollo de su carrera internacional, en 1948 Dalí regresa a Port Lligat, donde desde entonces se establece con Gala (durante la primavera, verano y otoño) y continúa la transformación, cada vez más delirante, de la vivienda original, un escenario surrealista convertido hoy en Casa-Museo Dalí (Granell 1996). Un producto más del intenso mercado turístico de Cadaqués; un concepto -el de mercado- hacia el que Dalí, como es sabido, no sentía ningún tipo de aversión.

### **3.1 Tiene 1.045 habitantes en 644 casas de mampostería y ladrillo, con cubiertas de tejas[8]**

Tras la Guerra Civil Cadaqués es seguramente tan pobre como el resto de la costa catalana, tiene la mitad de habitantes y actividad que un siglo atrás pero, como hemos visto, despierta el interés de J.Pla que, fruto de una estancia en la localidad a mediados de los años cuarenta, escribe un retrato tan apasionado como riguroso, seguramente sin los excesos de Dalí pero a continuación suya[9]. Al contemplar la silueta del pueblo no duda en compararlo con una estampa napolitana, reconociendo “el aire de Italia que se respira en Cadaqués” (1985: 104). En efecto, el núcleo original, organizado en torno a la

Punta de Es Baluard y presidido por la presencia imponente de la iglesia de Santa Maria, recuerda -todavía hoy- a cualquier postal de la costa italiana. La propia iglesia, entre castillo, torre y muralla, levantada en el punto más alto del casco antiguo, podría resumir la historia de la localidad. Su construcción, de estilo gótico tardío, en su mayor parte de una sola nave, con capillas laterales entre contrafuertes y cabecera poligonal, arranca en el siglo XVI sobre las huellas de la iglesia original, incendiada en 1543 durante un ataque del famoso Barbarroja. Las obras, sufragadas a través de un impuesto especial sobre la pesca obtenida los días festivos, se alargan durante el siglo siguiente, hasta que en 1681 se concluye la torre del campanario, “para servir de guía a los navegantes”, completándose, entre 1723 y 1729, el famoso altar barroco (Guitert 1954). Desde la iglesia y el centro, la población se extiende hacia el Port d’Alguer (suroeste) y Es Portitxol, Es Poal y Es Pianc (este y sur), con las viviendas ascendiendo desde la orilla del puerto -y sus correspondientes “ribas”- hacia el terreno en pendiente.

Durante la década de los cuarenta la Dirección General de Arquitectura promueve un Plan de Mejoramiento de Poblados de Pescadores, que arranca con un inventario -literal- de todo el litoral español, un trabajo de campo recogido en una voluminosa publicación donde se incluyen los datos generales de la población de Cadaqués y las características relativas a la pesca: tanto el censo de patronos (5) y pescadores (200), como dos ejemplos de viviendas de pescadores. Sencillas, modestas, populares, pero llenas de magia, especialmente en los días que el viento “infla las cortinas de tela, repica las persianas, mueve la luz del mar y la refleja, parpadeante, en el techo de las habitaciones” (Pla 1985: 139), o en las noches de luna cuando el pueblo y sus casas “parecen flotar en una atmósfera de plata” (Pla 1985: 141).

Quién sabe si atraídos o no por estas descripciones de J.Pla, durante los años cincuenta algunos veraneantes deciden encargar la reforma de las viejas casas del pueblo y transformarlas en residencia de vacaciones, conscientes de las posibilidades de su privilegiada posición, pese al estado degradado, cuando no ruinoso, en el que se encuentran; una condición que por otra parte les permite adquirirlas a un precio muy ventajoso. En la mayoría de estas reformas se conserva la tipología original, la estructura existente de gruesos muros de piedra y los materiales trabajados tradicionalmente por los artesanos e industriales de Cadaqués y sus alrededores como la propia piedra de pizarra (con su textura original y aspecto rústico) el revoco de la fachada (intensificando el uso del color blanco; encalando incluso las piedras que afloran en el arranque de las fachadas o en el interior de las viviendas), las vigas de madera (a veces troncos apenas desbastados), o los pavimentos toscos de cerámica (provenientes de la localidad empordanesa de La Bisbal).

El programa funcional, sin embargo, se invierte, y el salón o estar se sitúa habitualmente en la última planta, con aberturas de suelo a techo, coincidiendo con las mejores vistas sobre la bahía y el paisaje. La fachada original, excepto en la última planta, sufre pocas modificaciones, manteniendo las dimensiones pequeñas y medianas de las ventanas a la

calle.

Viviendas sin más pretensión que pasar inadvertidas, con la austeridad y la abstracción propias de la arquitectura moderna y del frágil ecuador existencialista del siglo XX, pero también sofisticadas y confortables... Artificialmente populares por tanto, estas reformas despiertan el interés de otros veraneantes, y especialmente de otros arquitectos, gracias a su difusión en la prensa especializada, tanto nacional como internacional, de manera que adquieren un carácter ejemplar: basta pensar en el número 384 de la revista *Domus*, publicado en noviembre de 1961, donde aparecen agrupados proyectos de los arquitectos Harnden y Bombelli[10], F.Correa y A.Milà [11]y J.A.Coderch[12].

### 3.2 ROBISONIA

Frecuentado por artistas como Modest Cuixart, Joan Ponç o Antoni Tàpies, para entonces Cadaqués ya es uno de los pueblos del mundo donde se instalan "más pintores por metro cuadrado" (Tharrats 1981: 14), tanto del panorama local - A.Ràfols Casamada, J.Roca Sastre, J.J.Tharrats, F.Todó, entre otros- como especialmente de la escena internacional, entre los que destaca la presencia carismática de Marcel Duchamp (1887-1968). El antiguo líder dadaísta, que había conocido la localidad a través de Dalí durante los años treinta, regresa a finales de los años cincuenta para dedicarse a la inactividad artística: jugar al ajedrez en el Bar Melitón, tanto con pescadores locales como con visitantes extranjeros, sumergirse en las costumbres locales o realizar apenas algunas obras. A su alrededor se congregan otras artistas como Man Ray, el músico John Cage, el bailarín y coreógrafo Merce Cunningham, la escultora Mary Callery o el marchante George Staempfli. También Richard Hamilton, Dieter Roth o Ivan Chermayeff, entre otros integrantes de una Internacional Artística con miembros de casi todas las nacionalidades.

Entrados ya en los felices años sesenta Cadaqués se convierte, además, en una playa de moda, y en uno de los escenarios preferidos de la *gauche divine*, un heterogéneo grupo catalán de arquitectos, fotógrafos, escritores, cantantes y artistas. La "izquierda conservadora"[13] de El Llaner, tras la escala aparentemente inalterada de la antigua población, desarrolla una sofisticada protesta en la España de los años sesenta, al adoptar una serie de libertades personales hasta entonces impensables en las costumbres, los usos, la moda, los horarios o la forma de relacionarse. La lista de los protagonistas es interminable, tanto como sus aventuras y anécdotas, seguramente entre la realidad, el recuerdo y la imaginación. Aún a riesgo de caer en el chisme: desde el primer veraneo de Oriol Bohigas "con un meyba muy fragaenpalomares, y seriamente preocupado por no perderse la misa del domingo", a los baños de sol completamente desnuda de Rosa Regàs, espiada -parece ser- por M.Duchamp... pasando, como no, por las fiestas interminables y multitudinarias en casa del arquitecto Federico Correa cada 18 de julio (San Federico pero también "día del glorioso Alzamiento Nacional"), quien culmina agasajando a sus invitados con un delirante streap-tease (Tusquets 2003: 37-58). Una isla llena de robinsones, decididos a nadar ¿sin guardar la ropa? entre las olas



de un mar que señala todos los rumbos posibles en su superficie.

En esta isla cada vez más abarrotada merece un lugar destacado la figura del arquitecto italiano Lanfranco Bombelli (1921-2008). Tras su llegada a la localidad en 1959 proyecta junto a su socio Peter Harnden un buen número de viviendas en la localidad, entre la arquitectura moderna, el regionalismo y el sentido de “confort” (AAVV 2003; Garnica 2006). Tras la muerte de Harnden en 1971, Bombelli edita *Cadaqués Portfolio*, una carpeta de serigrafías de diferentes artistas (M.Callery, I.Chermayeff, X.Corberó, A.Estrada, M.Huber, B.Munari, entre otros) con el objetivo de recaudar fondos para adecuar el exterior del cementerio de Portlligat, donde había sido enterrado Harnden, debido a su condición de no bautizado. Con el objetivo de exponer los grabados y poner a la venta la carpeta Bombelli utiliza el almacén de una antigua fábrica de salazón, que acondiciona en julio de 1973 como ocasional sala de exposiciones. La iniciativa resulta tan bien acogida que Bombelli decide mantener abierta la sala: nace, de una manera tan fortuita como espontánea, la Galería Cadaqués. Entre 1973 y 1997 Bombelli organiza más de doscientas exposiciones, dedicadas a un centenar de artistas, tanto nacionales como internacionales, a menudo inéditos en la España de los setenta y los ochenta. Max Bill, Joseph Beuys, John Cage, Marcel Duchamp, Richard Hamilton, David Hockney, Jasper Johns, Man Ray, Dieter Roth, Frank Stella, entre otros, en el panorama internacional. Y en el panorama local: E. Arranz Bravo, R. Bartolozzi, A. Borrell, J.Brossa, X.Corberó, J.Hernández Pijuán, R. Llimós, A.Muntadas, A.Pitxot, J.Ponç, A.Ràfols Casamada, A.Tàpies, J.J.Tharrats, F.Todó... (AAVV 2004; AAVV 2006). A lo largo de los años siguientes la galería se amplía hasta en dos ocasiones, con el objetivo, de exponer más obras y más artistas, siempre de manera independiente, al margen de los circuitos oficiales, convirtiéndose en un eslabón más de aquella cadena artística iniciada un siglo atrás con la llegada a Cadaqués de los primeros turistas/artistas.

Hoy, en 2013, en la isla ya casi no quedan barcas de pesca –aunque siga existiendo cofradía de pescadores–, pero en cambio cada vez hay más robinsones: más de la mitad de las viviendas son de vacaciones y un tercio de la población es extranjera[14]. Una situación a las que ya estamos acostumbrados, qué le vamos a hacer, los cantores y embusteros que escribimos desde Girona, Barcelona o Valencia, habitantes de un territorio irremediamente turístico a orillas del Mediterráneo.

Notas:

[1]No se me ocurre mejor lugar para recordar que gracias a la arquitecta e historiadora Marisa García-Vergara me inicié en textos y autores como éste citado.

[2]Dimensiones aproximadas: 1,6 km. de longitud x 1 km. de anchura.

[3]40 metros en la entrada a la bahía y 20 metros a medio puerto.

[4]Excepto del sudeste o *Garbí*.

[5]Plano de S.P.Boileau, 1655.

[6] J. Pla cita la Marca Hispánica donde se mencionan “cum pasquis et piscatoriis, simul cum ipso mare, cum suos portos et suas piscatorias”.

[7]El censo es muy indicativo al respecto: año 1718 (708 habitantes), 1787 (1.598 habitantes), 1860 (2.418 habitantes). *Gran Enciclopedia Catalana* (2013).

[8]AAVV (1942-46: p.203).

[9] Dalí redacta *Vida secreta* entre 1940 y 41, en francés, se publica a finales de 1942 como "The secret life of Salvador Dalí", en Dial Press. La versión en castellano, traducida del catalán por C.A.Jordana, se publica en 1944 por la editorial argentina Poseidón (Fanés 2003: 38-39).

[10] Se trata de la Casa Staempfli (RED. "A Cadaqués, sul porto". En: *Domus*, núm. 384, nov, 1961, pp.27-34 y de Villa Gloria (RED. "A Cadaqués, dall'altro lato del porto". En: *Domus*, núm. 384, pp. 35-42)

[11]RED. "A Cadaqués, nel centro del paese". En: *Domus*, núm. 384, pp.43-46.

[12] Se trata de la casa Coderch-Milà, que compartirán la familia de J.A.Coderch y A.Milà. (RED. "A Cadaqués, in una strada interna". En: *Domus*, núm. 384, pp.47-50).

[13]Según E.Omedes (Miserachs 1998: 133).

[14]1.131 viviendas principales, 2.131 secundarias; población española (1.953), población extranjera (982). Padrón municipal de habitantes, Idescat 2013.

## Bibliografía

AAVV (1942-46). *Plan de Mejoramiento de la Dirección General de Arquitectura*. Madrid, Dirección.

AAVV (2003). *El Cadaqués de Peter Harnden y Lanfranco Bombelli*. Girona, Col·legi d'Arquitectes de Catalunya.

AAVV (2004). *Galería Cadaqués (1973-1997)*. Madrid, MNCARS.

AAVV (2006). *galeria cadaques. obres de la col·lecció bombelli*. Barcelona, MACBA.

Aguer, Montse; Lahuerta, Juan José (1996). "Dalí y la arquitectura. Cronología". En: AAVV. *Dalí: Arquitectura*. Barcelona, Fundació Gala-Salvador Dalí, Departament de Cultura, Generalitat de Catalunya, pp. 194-209.

Agulló, Ferran (1908). "Per la Costa Brava". En: *La Veu de Catalunya*, 12 de septiembre de 1908.

Carreras, Enric (2004). "Les referències de Cadaqués i del cap de Creus segons la Marca Hispànica". En: *AIEE*, núm.37, pp. 63-83.

Clos, Oriol (1996). "Las casas de Salvador Dalí". En: AAVV. *Dalí: Arquitectura*, pp. 168-171.

Corbin, Alain (1988, 1993). *El territorio del vacío. Occidente y la invención de la playa (1750-1840)*. Barcelona, Mondadori.

Dalí, Salvador (1942, 2003). *La vida secreta de Salvador Dalí*. Barcelona, Ediciones Destino.

D'Ors, Eugenio (1954). *La verdadera historia de Lúdia de Cadaqués*. Madrid, José Janés.

Fanés, Félix (2003), "Prólogo". En: *Salvador Dalí Obra Completa (Volumen I)*. Barcelona, Ed. Destino.

Garnica, Julio (2006). "Harnden y Bombelli en España". En: *La arquitectura norteamericana, motor y espejo de la arquitectura española en el arranque de la modernidad. V Congreso Historia Arquitectura*. Pamplona, T6 Ediciones, pp. 133-142.

Gibson, Ian (1995). "Salvador Dalí: el rerefons català". En: AAVV. *Dalí, els anys joves (1918-1930)*. Barcelona, Fundació Gala-Salvador Dalí; Direcció General del Patrimoni Cultural, Departament de Cultura, Generalitat de Catalunya, pp. 47-64.

Granell, Enric (1996). "En el ombligo de un mundo". En: AAVV. *Dalí: Arquitectura*, pp. 164-167.

Guitert, Joaquin (1954). *Cadaqués. Su Iglesia y su altar mayor*. La Selva del Campo, Mas Catalonia.

Pla, Josep (1947, 1985). *Cadaqués*. Barcelona, Ediciones Destino.

Pella i Forgas, José (1883). *Historia del Ampurdán*. Barcelona, Luis Tasso i Serra.

Marià Vidal, Lluís (1898). *Excursió a Cadaqués y Sant Pere de Roda*. Barcelona, L'avenc.

Masanés, Cristina (2004). "La semántica d'un paisatge. Annex Documental". En: AAVV. *Dalí, afinitats electives*. Barcelona, Fundació Gala-Salvador Dalí; Departament de Cultura, Generalitat de Catalunya, pp. 190-259.

Miserachs, Xavier (1998). *Fulls de contactes*. Barcelona, Edicions 62.

Tharrats, Joan Josep (1981). *Cent Anys de pintura a Cadaqués*. Barcelona: Ediciones del Cotal.

Tusquets, Óscar (2003). *Dalí y otros amigos*. Madrid, RqueR.

Vivanco, Enrique (1989). *Texto y contexto en Cadaqués: historia, teoría y práctica de la*

*arquitectura de un pueblo singular* (Tesis doctoral). Barcelona, ETSAB-UPC.

## CADAQUES

Del partido judicial de Figueras, a 33 kilómetros de dicha población y 74 de Gerona. Carreteras a Figueras, Port de la Selva, Llansà y Vilajuïga; la estación de ferrocarril más próxima es la de Llansà; hay servicio de autobuses.

Tiene 1.045 habitantes en 644 casas de fábrica de mampostería y ladrillo, con cubierta de tejas.

Habitano los pescadores al E. de la población en el "Port Lligat" y al SE. "Cornella". Son 5 patronos pesqueros y 200 marinos.

Pescan al bonito, atún, trucha, con sansas, fiascs, palangre, cardinales, tramallo y el ar, unos 50.000 kilogramos anuales por un valor de 200.000 pesetas. Son consumidores Rosas y la localidad.

Hay una Estación de salvamento con una lanzola de 75 toneladas provista de lanzacohetes. Iglesia, escuelas y un manero de ribera.

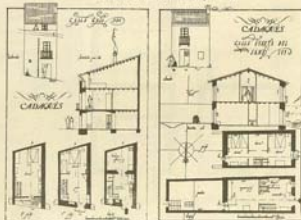
El atunado comprende almeja y marisco, siendo considerable la producción de aceite.

El tipo del alquiler de las viviendas es de 9 pesetas mensuales.

Señales marítimas. Faro Calamansi las Monas, grupo de 4 señalaciones cada 25 segundos visible a 19 millas.



Interior de una vivienda de pescadores



308

1.Cadaqués en el Plan de mejoramiento de la Dirección General de Arquitectura. Madrid, 1942-46, Vol III, p.203



2.Cadaqués ca. 1949. Fotografía de Justino Serrailta, colaborador de Le Corbusier entre 1948 y 1950 (Cortesía de Jorge Nudelman)



3. Peter Harnden y Lanfranco Bombelli, Villa Gloria, 1959 (Cadaqués). Vista terraza. Fotografía: Casali. Arxiu Històric COAC



4. Peter Harnden y Lanfranco Bombelli, Casa Bourdeaux-Groult, 1961 (Cadaqués). Vista exterior. Fotografía: Casali. Arxiu Històric COAC

# Ciudad de Vacaciones 1933

## El concurso internacional para Playa de San Juan (Alicante)

Andrés Martínez-Medina, EPS, Universidad de Alicante

José Luis Oliver Ramírez, EPS Universidad de Alicante

### Abstract

In 1933, by municipal initiative and with the support of the Government, a contest is proposed with the intention of capturing a foreign and national elite tourism generating a new 'industry': it was a competition of avantprojectys for the construction of a satellite city (Garden City tipe) for city holidays on the San Juan Beach's (cvPSJ), Alicante, in which three proposals were presented. Here we'll study the winning project (by P. Muguruza), pioneer because of the urban planning techniques (information and zoning), for the use of photography in order to include architectures and equipments, and for the sensitivity which is shown in the protection of the cultural heritage (both environmental and historical). The references for this big complex (of almost 10 km<sup>2</sup>), contemporary to the Ciutat de Repos i Vacances (CRV) of Castelldefels, don't come from Europe but from USA. We'll proceed here to a detailed analysis of the urban planning, studying how the existing territory conditions it, and how is combined with strategies for tourism promotion combining three main elements: hotel, sport and nature (accommodation, leisure and health). But everything is focused on a high-class tourism, and the proposal based on commercial architecture soon would became old in his own repertoire. Twenty-five years later, in 1958, when economic and social conditions were favorable for the development of the area, the world would already be a different one, and the project would become obsolete.

Keywords: *touristic urbanism, city holidays, garden city, satellite town, San Juan Beach*

### Resumen

En 1933, por iniciativa municipal y con el apoyo del Gobierno, con la intención de captar un turismo extranjero y nacional de élite generando una nueva 'industria', se convoca el concurso de anteproyectos para la construcción de una ciudad satélite (a modo de ciudad jardín) para destinarla a ciudad de vacaciones en la Playa de San Juan (cvPSJ), Alicante, al que se presentan tres propuestas. Aquí se estudia el anteproyecto ganador (de P. Muguruza), que resulta pionero por las técnicas urbanísticas empleadas (información y zonificación), por la aplicación de la fotografía para la inserción de arquitecturas y equipamientos y por la sensibilidad desplegada en la protección del patrimonio cultural (medioambiental e histórico). Los referentes para este macro complejo turístico (de casi 10 km<sup>2</sup>), coetáneo a la Ciutat del Repós i Vacances (CRV) de Castelldefels, no proceden tanto de Europa como de EUA. Se realiza un análisis pormenorizado de la ordenación urbanística en atención a cómo el territorio existente la condiciona y se entrelaza con estrategias de promoción turística, donde se combinan la tríada: hotel, deporte y naturaleza (alojamiento, ocio y salud). Pero toda la ciudad está enfocada a un turismo burgués, para el que se prevé una arquitectura comercial que pronto envejecería en su repertorio. Veinticinco años después, en 1958, cuando las condiciones económicas y sociales fueron favorables al desarrollo de la zona, el mundo sería ya otro y el proyecto quedó obsoleto.

Palabras clave: *urbanismo turístico, ciudad de vacaciones, ciudad jardín, ciudad satélite, playa de San Juan*

# 1 BASES DEL CONCURSO PARA LA CIUDAD SATELITE, PARTICIPANTES Y PROPUESTAS

## 1.1 Política, velocidad y comunicaciones

Desde que en verano de 1932, el alcalde de Alicante, Lorenzo Carbonell, rinde cuenta de las gestiones realizadas en Madrid para proponer que la playa de San Juan se urbanice con una ciudad turística “para invierno y verano” (Ramos 1986: 154), los acontecimientos se precipitan. En enero de 1933 visita la ciudad el presidente de la II República y, una semana después, lo hace el ministro de Obras Públicas, Indalecio Prieto, quien pronuncia un discurso en el que expone las razones por las que considera que el Estado debe intervenir en este asunto, ya que puede generarse una corriente turística procedente de Europa (Prieto 1933). En febrero las Cortes Generales aprueban la ley para la construcción del vial de Alicante a playa de San Juan. Esta carretera -del *Mal Pas*-, que uniría ciudad y playa, era necesaria porque la futura urbanización distaba 4km de Alicante y 7km de la playa. En julio la corporación aprueba las bases del concurso para el anteproyecto para la construcción de la ciudad-satélite en la zona comprendida entre la sierra de San Julián, el cabo de la Huerta -de la Condomina-, la playa de San Juan y la carretera de Valencia. En agosto, las Cortes sancionan la ley especial para llevar a cabo este proyecto. El concurso se falla y el proyecto es finalmente aprobado por el ministerio de Obras Públicas en 1934. El hito que supone este plan ya ha sido puesto de relieve (Terán 1978, Vera 1987) aunque los hechos que se sucedieron impidiesen su desarrollo.

Todo sucede demasiado rápido: dos años para iniciar el expediente, legislar, convocar, resolver, elaborar el proyecto y aprobar ministerialmente. Es la época en que el automóvil y el teléfono sustituyen al tren y al telégrafo. El movimiento de personas e informaciones transcurre de modo más veloz y en menos tiempo. Es el sino de los tiempos: avanzar más deprisa para intentar ganarle la mano al futuro. A veces, solo es un salto hacia adelante: una promesa política que suaviza la pesadilla de la realidad. Discursos políticos y bases del concurso van a la par y se hacen eco de dos realidades: que ya se estaban redactando planeamientos turísticos y que el turismo podía ser una importante fuente productiva. La convocatoria que regula los anteproyectos estipula que se trata de “la construcción de una Ciudad-Satélite” cuya urbanización “ha de ser de tipo Ciudad-Jardín moderna, apropiada a su emplazamiento mediterráneo”, pues se trata de “una ciudad destinada al turismo” (Alcaldía 1933). Tres conceptos distintos y distantes se reúnen en este proyecto para ‘la otra ciudad’: satélite (alejada, pero dependiente de la ciudad matriz), jardín (de baja densidad con viviendas unifamiliares) y turística (visitantes extranjeros, nacionales y locales). Su principal objetivo es “atraer el turismo, no ya el pasajero, sino el llamado de residencia” (Alcaldía 1933).

## 1.2 Bases, participantes y anteproyectos

Las directrices son bastante precisas al señalar se reserve mucha superficie para



espacios libres, bosques y jardines, y se incluya un campo de golf; también se pide un aeropuerto, una base para hidroaviones y que se definan los chalets tipo. Sin embargo, no se citan ni hoteles, ni balnearios, aunque sí el estadio. La documentación que se solicita es muy completa (memoria, planos y presupuestos) con 3 planos urbanísticos, 3 tipos de viviendas, 4 equipamientos y secciones viarias. Al concurso se presentan tres anteproyectos: uno desde Barcelona, otro desde Madrid y un tercero desde Alicante; el Gatcpac se cartea con el arquitecto municipal aunque desiste por la premura de los plazos (Martínez 1998: 193). Las tres propuestas prevén tres ciudades jardines distintas para la ciudad de vacaciones de Playa de San Juan (cvPSJ) que el Ayuntamiento decide se llame 'Ciudad Prieto' en reconocimiento al ministro impulsor. Antes de adentrarnos en la ordenación premiada, procede un sintético recorrido por las otras dos propuestas.

El anteproyecto de Gabriel Penalva (fig 1.a), arquitecto alicantino titulado 1933, plantea una ciudad que extiende su trama urbana solo en la mitad de los terrenos elegidos, en una franja paralela al mar sobre la playa, acotándola, al norte, por un parque y la nueva vía del tren y, al sur, por un gran jardín y el promontorio del cabo (Giner 1985a). Esta se dibuja con dos grandes cuadrados dispuestos simétricamente a ambos lados de un bulevar ortogonal al mar donde se sitúan algunas de las dotaciones (entre ellas, el único hotel y un casino frente al Mediterráneo). Los dos grandes cuadrados se subdividen en manzanas también cuadradas (para los chalés), cuyas cuadrículas viarias son atravesadas por dos diagonales a 45º que recuerdan, vagamente, el plan para una *Ville Contemporaine* de Le Corbusier en 1922. Sin embargo, estas parecen inspirarse más directamente en el plano de 1882 para La Plata (Argentina) de Pedro Benoit, plan urbanístico que fue difundido en medios profesionales europeos tras ganar la medalla de la 'ciudad del futuro' en París en 1889; quizás Le Corbusier también conocía esta propuesta de ciudad-jardín anterior a los diagramas de la *Garden City* de E. Howard de 1898 y 1902. Sorprende la vista aérea, ya que está realizada a bordo de un avión, de modo similar al que J.P. Oud representa el barrio Blijdorp de Rotterdam de 1931. Desde el punto de vista turístico destaca tanto el que solo se proyecte un hotel (por lo que el turismo se confía más a los residentes de las viviendas) como la inclusión de dos equipos deportivos de élite (golf y pichón). El modelo de ciudad turística queda destinado a clases acomodadas –de procedencia lejana o cercana– que adquieren en propiedad su segunda casa y cuyo entorno urbano cuenta con buenas instalaciones deportivas difíciles de encontrar en la ciudad de origen. Parece no tengan cabida muchos turistas de estancias cortas.

Los documentos del anteproyecto de los catalanes Gabriel Amat, Joaquín M<sup>a</sup> Iglesias y Víctor Fco. Ortembach fueron retirados (Giner 1985b), pero ha aparecido una fotografía de la perspectiva (fig 1.b). Se trata de la vista aérea tomada desde el suroeste que es la orientación que adopta la trama urbana al situarse del lado más cercano a Alicante. La ciudad jardín bascula sobre un nuevo puerto para hidroaviones –situado delante del yacimiento del *Tossal de Manisses*– y su trazado viario es orgánico –acoplándose a las curvas de nivel– combiado con algunas diagonales. El paraje del cabo se conserva como

también la playa se preserva en su entorno natural que se equipa con instalaciones deportivas, del mismo modo que proponía el Gatcpac para Castelldefels (A.C. 2005). El aeropuerto se sitúa al norte, en terrenos despejados, vinculándose con el tren ya que la vía férrea existente no modifica su trazado. Uno de los mayores aciertos está en la conservación tanto de los parajes naturales (cabo, playa y vegetación) como del yacimiento arqueológico. Poco puede decirse respecto de los complejos hoteleros porque la perspectiva no ofrece suficiente información. En cualquier caso conviene apuntar que, si bien las tres propuestas protegen los elementos culturales preexistentes (cabo, vegetación, yacimiento), es la del equipo catalán la que mejor plantea el uso y disfrute de la playa potenciándola en su estado más silvestre, no previendo edificación residencial alguna sobre la misma y solo dotándola de equipamientos para todos los públicos.

## **2 LA PROPUESTA GANADORA: RESIDENCIA Y OCIO, NATURALEZA Y PATRIMONIO**

### **2.1 Del estudio del territorio a la estructura urbana de la ciudad**

Una reciente medición del perímetro de la cvPSJ arroja la cantidad de casi 9,5km<sup>2</sup>, cifra que sugiere la inviabilidad económica. Este dato se aproxima a los 11km<sup>2</sup> de la Ciutat de Repòs i Vacances (CRV) para Barcelona. Es relevante la coincidencia en la enormidad de sus cifras, aunque esta cercanía no vaya mucho más allá porque sus respectivas premisas de partida son muy distintas y sus resultados también. En Alicante se piensa en una sociedad de libre mercado (capitalista) y en un turismo exterior a la ciudad, mientras que en Barcelona se piensa en una sociedad sin mercados (socialista) y en un turismo interior a la ciudad. Ambas recurren a las modernas técnicas del urbanismo funcionalista: el estudio del territorio y la zonificación como herramientas de ordenación de la ciudad. Veámoslo.

Los planos urbanísticos con los que se define la cvPSJ ganadora de Pedro Muguruza podrían nombrarse como: 1) Vientos Dominantes, 2) Esquema de Estrategias, 3) Zonificación, 4) Ordenación Urbana y 5) Plan de Etapas; serie que se completa con planos de parcelación y desmontes. El plano nº 1, de Vientos Dominantes, constituye la información sobre la geografía del territorio (fig 2.1). En él se señala el viento de Levante y su velocidad punta y media y la mejor disposición de las vías principales para evitar sus efectos molestos. Se apunta, por bandas paralelas, la mejor orientación de las edificaciones en atención a la nivelación y orografía existentes; se completa con los puntos de las mejores vistas panorámicas sobre la colina del cabo. El plano nº 2, de Esquema de Estrategias (fig 2.2), parte de la información anterior para señalar la vía del tren y su nuevo trazado, las carreteras existentes (o en ejecución y mejora) y las posibles vías de penetración rápida a la ciudad turística, así como las futuras avenidas y paseos: estos se articulan perpendicularmente a las anteriores. También se señalan los lugares que se consideran más estratégicos turísticamente: posición de los grandes hoteles (de invierno, turismo y de playa), de los equipamientos deportivos y ocio (club de golf y tenis, balneario-casino y estadio), las estaciones de tren y el aeropuerto, así como

otras dotaciones menores.

El plano nº 3, de Zonificación (fig 2.3), delimita las distintas zonas en atención a sus usos residenciales. La ciudad queda dividida en dos partes diferenciadas: la zona sur que bordea el relieve del cabo se califica de Gran Turismo (para residentes eventuales con solvencia) y la zona norte que se extiende hacia los límites exteriores que se califican como Local (destinado a un turismo residente más cercano y de menor economía). En esta zona se distinguen dos subzonas: la Local de Playa (terrenos en contacto con el mar) y la Local Urbana (terrenos más próximos a Alicante); ambas subzonas quedan separadas por una franja que se califica de Ampliación. En medio de las dos grandes zonas -entre la de Gran Turismo y la Local- se extiende una banda que se califica de Enlace (variable en función de la demanda real, destinada a ambos tipos de turistas o veraneantes). Además, se delimitan las zonas Verdes, las zonas Abiertas y las construcciones a respetar. Queda de este modo configurada una ciudad turística que, a igual que su coetánea de la CRV (Pizza 2006), desarrolla tres de las cuatro funciones que enumeraría la Carta de Atenas (1934-42): circulación, residencia y esparcimiento, puesto que la función trabajo (industria) carecía de sentido. La ciudad se zonifica mediante un conjunto de bandas paralelas de sur a norte que comienza en el núcleo del cabo, le sigue la zona de Gran Turismo, le sucede la zona de Enlace y se cierra con las subzonas Local de Playa, Local Urbana y de Ampliación. Dada la singular geografía (que asemeja un triángulo apoyado sobre su vértice), estas bandas van creciendo en superficie a medida que se alejan del cabo, de manera que es menor la superficie destinada a un turismo extranjero y nacional (Gran Turismo: hoteles con mejores vistas) que la destinada a un turismo y veraneo local (Local Playa y Urbana: parcelas menores en terrenos más llanos).

El plano nº 4, de Ordenación Urbana (fig 3.3), refunde todos los anteriores. La lectura del territorio interpretada en clave de respeto (a la orografía y a las preexistencias, de orientación de edificaciones y vistas panorámicas), pensando en crear focos de atracción para un turismo internacional (hotel, deporte, naturaleza) y un desarrollo residencial derivado en el tiempo -más lento y más retirado del cabo- para un turismo más local y de diario (chalés, paseos y playa). Ello conduce a la aparición de una ciudad jardín cuyo trazado viario sigue las curvas de nivel que se estructura con grandes avenidas jalonadas de hitos en sus principios y finales (sin ser focos de perspectiva) y todo ello salvaguardando ciertos parajes. La ordenación urbana se articula con dos grandes ejes en T (N/S, E/O) de entre 40 y 60m de ancho. El eje oeste-este, la Gran Vía Diagonal, se inicia en la colina del yacimiento arqueológico, pasa tangente al estadio hasta alcanzar la rotonda de cruce con el eje N/S, roza la rosaleta que antecede al palmeral existente y finaliza en la playa en el balneario-casino. El eje norte-sur, el Gran Paseo del Arenal, arranca en la rotonda de cruce con el anterior, pasa por el edificio municipal y finaliza en la playa, cerca del gran hotel de turismo. La trama urbana se dispone sobre los cuadrantes de esta T organizando las manzanas en retícula cuando los terrenos son llanos (sectores SE y N) y con calles sinuosas cuando la orografía es accidentada (sectores SO y NE).

Surge una ciudad jardín más que dispersa ya que no alcanza las 4viv/ha que se zonifica en atención a un gradiente de elementos de atracción de interés turístico. Primero, sobre el vértice del cabo se protege el relieve de la naturaleza. Segundo, se crea una tríada de pares hotel-deporte que constituye la atracción para el turismo exterior. Tercero: aparece un conjunto de manzanas, en pendiente y con vistas, para un turismo solvente. Y cuarto: se completa con una trama de viviendas unifamiliares para un turismo más local. Seguramente la clave de esta ciudad turística se encuentre en el segundo punto enumerado: la generación de un triángulo en cuyos vértices aparecen los focos alojamiento-ocio en contacto con elementos de la naturaleza, con todos los hoteles orientados hacia el mar. La figura que sintetiza esta estrategia urbanística, geográfica, social y económica presenta los siguientes vértices:

1º) Hotel de invierno (120hb) junto al tiro de pichón y los acantilados (con piscinas),

2º) Hotel gran turismo (200hb) junto al club social del tenis y el golf, el cabo y el inicio de la playa y

3º) Hotel de playa (300/500hb) junto al casino-balneario (con piscinas) y el final de la playa con el cercano palmeral. Estos tres vértices están configurados por tríos de elementos que ejercen de atractores: hotel-deporte-naturaleza. El turismo burgués se entiende como alojamiento (hoteles) donde disfrutar del ocio (deportes, golf y casino) en un entorno de salud (naturaleza y baños de mar) frente a un horizonte azul.

El plano nº 5, Plan de Etapas (fig 2.5) es una consecuencia directa de los anteriores. Se acopla a una lógica mercantil: primero los elementos señera (hoteles y deportes) y después, poco a poco, sigue la urbanización residencial que va desparramándose ladera abajo desde el cabo hasta ir ocupando la extensión de la antigua huerta de la Condomina. Existe un gradiente social: ciudadanos acomodados junto a los hitos del paisaje (cabo, acantilados y playas) y los demás situándose territorio adentro, alejándose de la costa. Gradiente de distribución socioeconómica (de más a menos) y gradiente de aumento de densidad (de menos a más) van en relación inversa. Estructura urbana y estructura social encuentran una cierta correspondencia.

## **2.2 Preexistencias naturales y culturales como condicionantes: el fotomontaje como herramienta**

Una de las cuestiones más interesantes de este plan radica en el valor dado a ciertas preexistencias. De este modo, el levantamiento del estado actual, que parte del plano topográfico municipal, en manos del equipo de Muguza se convierte en un soporte que hay que comprobar *in situ*: la futura urbanización no comienza haciendo tabla rasa. Los distintos documentos de información y ordenación que se elaboran recogen e inventarian el patrimonio natural y construido que se localiza en diferentes puntos del territorio y pasa a ser evaluado si procede su conservación o incorporación al nuevo planeamiento para, entre otros, una lectura estratificada de la historia de la ciudad y la

sociedad.

Por lo que respecta a los hitos relacionados con la topografía que se consideran e integran a la ciudad de las vacaciones, estarían el relieve accidentado del cabo y el huerto de palmeras existente; ambos pasan a formar parte de las zonas verdes de la futura ciudad (fig 2.3). Por lo que respecta a los elementos patrimoniales de la memoria estarían la protección del yacimiento de *Lucentum* y del conjunto diseminado de casas y sus torres; todas se mantienen formando parte de amplios parques, mientras que la colina arqueológica se potencia con un museo. Es evidente que, para Muguruza, el paraje elegido no es genérico sino singular y, por ello, decide incorporar todas aquellas preexistencias que juegan a favor de su plan turístico: parajes y construcciones que añaden un plus de *pedigree* a la futura cvPSJ. Naturaleza (orografía y palmeral) y arquitectura (ruinas e histórica) son elementos que complementan la oferta turística de hoteles (alojamiento) y deportes (ocio), además de aportar identidad.

No obstante, lo que más sorprende de esta propuesta es el uso del fotomontaje como herramienta para modelar parte del territorio e insertar las arquitecturas. La orografía y el patrimonio condicionan el diseño de la urbanización y se integran en la misma. Coche y cámara en mano, el equipo recorre el territorio, lo explora y levanta acta mediante una serie de fotografías que sirve de base para la inserción de los futuros complejos o se utilizan para mostrar la transformación que sufrirán los terrenos al pasar a ser ciudad. Se comprueba cómo algunas casas tradicionales permanecen en su emplazamiento (fig 4.c) o cómo de ciertos accidentes del relieve pueden sugerir arquitecturas a partir de sus formas naturales (fig 4.a/b). Este es el caso del enclave escogido para instalar el hotel de invierno, donde se proyectan unas piscinas cuyo perímetro rectangular bordea las rocas. Cerca se sitúa el puerto con la base para hidroaviones aprovechando la presencia de un espigón paralelo a la costa que sirve de apoyo para el muelle exterior de la dársena (fig 4.b).

El ejemplo más paradigmático es el destino de la colina del cabo para campo de golf. Probablemente este sea el primer proyecto de campo de golf en España, campo que se exigía en las bases del concurso y que denota el público que se desea captar. Toda una carpeta (del anteproyecto) se dedica a ilustrar el proceso con fotografías que contraponen el estado primigenio con el estado resultante con los 18 hoyos (fig 4.b). El autor encuentra las referencias de este nuevo deporte en los complejos turísticos californianos de *Palm Beach* y *Long Beach* en Los Ángeles. Sociedad, la estadounidense, adelantada en el negocio del ocio de masas y que en tantos temas informaría a los profesionales españoles.

El resultado sería una ciudad jardín de muy baja densidad, respetuosa con las preexistencias, que se propone captar una clientela de lujo que dé soporte a una macro urbanización residencial que aspira a convertirse en la otra ciudad: la ciudad de verano. Porque las bases para esta ciudad satélite plantean unos objetivos claros: convertir este

asentamiento de nueva planta en un centro turístico nacional e internacional, emulando algunas experiencias más americanas que europeas, de aquí que los polos de atracción planteados estén basados en parajes naturales, deportes elitistas y grandes complejos hoteleros. No es una ciudad colonia para obreros, sino una ciudad de vacaciones insertada en los circuitos del mercado, con sus alicientes turísticos y con visos de ejecución sin necesidad de cambiar el modelo social en el que se sustenta. Frente a la propuesta de ordenación para la CRV, donde el Gaceta estudia el territorio, pero impone sobre el mismo una trama reticular, racional y funcional, donde el hombre controla con la geometría el medio geográfico, en la cvPSJ el arquitecto ajusta la trama urbana a las especificidades del medio físico, adapta su geometría a la orografía y potencia los enclaves de modo singular.

### **3 DEL PAISAJE RURALIZADO AL TURÍSTICO: EL FIN COMO NUEVO PRINCIPIO**

En 1934 el cambio del Gobierno, por las elecciones, paraliza el proyecto encaminado a la urbanización de la cvPSJ. Luego viene la guerra civil de 1936-39 que se prolonga con la II guerra mundial de 1939-45. La recién instaurada dictadura del general Franco queda aislada por su alineación del lado de las potencias del Eje. En 1951 se crea la Subsecretaría de Turismo. En 1952 fallece Pedro Muguruza. En 1953 se firma el concordato con la Santa Sede y el tratado con los EUA. En 1956 se aprueba la ley del Suelo y comienzan a erigirse los primeros rascacielos en la ciudad. En 1957 se acuña la serie de monedas donde puede leerse “Francisco Franco caudillo de España por la gracia de Dios” y se crea el ministerio de Información y Turismo. En 1958 la provincia era, con 350 salas, la segunda en número de cines. En 1959 Hemingway asistía a los toros. Los tiempos habían cambiado: Alicante era otro, España era otra, el mundo era otro.

En 1954 los arquitectos Miguel López y Manuel Muñoz realizan una modificación del plan de la cvPSJ que suprime el golf, genera centros cívicos y gira la trama urbana del lado de la playa para colocarla en paralelo a la misma (fig 3.a). En 1958 se aprueba el plan general de ordenación urbana de Alicante en el cual se incorpora el planeamiento de la ciudad de vacaciones: ambas ciudades -de invierno y de verano- tienen casi la misma extensión en superficie planeada. Ese mismo año se rectifica de nuevo el plan de urbanización de la cvPSJ donde aún se rastrean los hoteles, pero emergen tres zonas residenciales que basculan entre la ciudad jardín y los bloques en edificación abierta (Balsobre 2001) (fig 3.b). Los sucesivos cambios del planeamiento de Muguruza no parecen cubrir las expectativas ni de propietarios ni del momento que se vive. El plan ya debía ser otro: menos extenso y más denso, así pues, con otra arquitectura -movimiento moderno- que encajaba con un nuevo urbanismo -funcionalista-. Pero eso ya es otra historia.

Concluimos recordando algunos de los aciertos de la propuesta de Muguruza como fueron su enfoque simultáneo hacia el turismo exterior y el local, la ambición del programa, la atención a las preexistencias culturales y naturales y cómo el medio

geográfico mediatizó la ordenación urbana; cuestiones que descuidarían los planeamientos posteriores. Entre los desaciertos: confundir los conceptos de ciudad satélite, jardín y de vacaciones, y pensar que con viviendas unifamiliares se respetaba más el medio, se garantizaba la empresa del turismo y se atendía mejor a la sociedad. La urbanización de playa de San Juan seguiría otros caminos, pero los límites y parte del viario del anteproyecto (Condomina y M. Blasco) serían asumidos por los sucesivos planes. La ciudad para las vacaciones había comenzado a dejar su huella en el territorio con la traza de los primeros dibujos. Todo final, después de todo, supone un nuevo principio.

## **Bibliografía**

A.C. (2005, o. 1931-1937). *Documentos de Actividad Contemporánea*. Barcelona: Fundación Caja de Arquitectos.

Alcaldía de Alicante. (1933). *Concurso* (bases del concurso para ciudad-jardín en playa de San Juan). Alicante: Tip. El Luchador.

Balsalobre, J.M.; Varela, S. (2001). Catálogo Arquitectura. En Gázquez, D. *Arte Siglo XX en Alicante, 1918-60*. Alicante: IGA-CAM.

Giner, J. (1985a). El concurso para la ciudad prieto de alicante. En Giménez, E.; Giner, J.; Varela, B. *Sobre la ciudad dibujada de Alicante: del plano geométrico al plan general de 1970*. Alicante: Colegio Oficial de Arquitectos de Valencia, Deleg. Alicante.

Giner, J. (1985b). El Concurs per a la ciutat Prieto. *Canelobre*, 5, 121-128.

Martínez, A. (1998). *La arquitectura de la ciudad de Alicante, 1923-1943. La aventura de la modernidad*. Alicante: Inst<sup>o</sup> Gil-Albert.

Muguruza, P. (1933). *Proyecto: Construcción y Urb. de una ciudad satélite en la Playa de San Juan*. Alicante: Archivo Municipal.

Pizza, A.; Rovira, J.M. (2006). *G.A.T.E.P.A.C. (1928-1939). Una nueva Arquitectura para una nueva Ciudad*. Barcelona: COAC.

Prieto, I. (1933). *El porvenir de Alicante y su transformación*. Alicante: Modernas Gráficas Gutenberg.

Ramos, V. (1986). *Lorenzo Carbonell, Alcalde Popular de Alicante*. Alicante: Gráficas Díaz sl.

Vera, J.F. (1987). *Turismo y urbanización en el litoral alicantino*. Alicante: Inst<sup>º</sup> Estudios Juan Gil-Albert.

Terán, F. de. (1978). *Planeamiento urbano en la España contemporánea. Historia de un proceso imposible*. Barcelona: Gustavo Gili.





Fig. 1: Vistas aéreas propuestas del concurso (1933): Penalva (a); Amat, Iglesias y Ortembach (b)

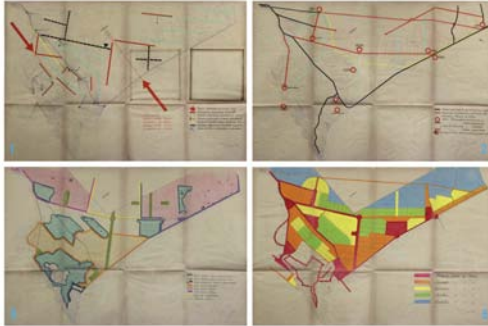


Fig. 2: Propuesta ganadora de P. Muguruza: plano nº 1 Información de Vientos (1), nº 2 Esquemas de Estrategias (2), plano nº 3 Zonificación (3), nº 5 Plan de Etapas (5)



Fig. 3: Propuesta ganadora: plano nº 4 Ordenación Urbana (4) y propuestas posteriores: 1954 (a) y 1958 (b)



Fig. 4: Paneles con fotografías sobre el territorio y su transformación tras la urbanización, condicionando instalaciones y arquitecturas: puerto y aeropuerto (a), piscinas y campo de golf (b), conservación casas (c), paseo del Arenal (d) (tratament)



# Sabaudia

## Le trasformazioni di un territorio

Dunia Mittner, Università di Padova, Italia, Dipartimento I.C.E.A.

### Abstract

The town of Sabaudia (Italy), built under Fascism as an agricultural centre in relation to the surrounding territory, become after the War and during the Sixties and Seventies particularly a famous resort town for the roman intellectuals (the writer Alberto Moravia and the movie maker Pier Paolo Pasolini). Sabaudia's fame was mostly related to two reasons: the successful master plan drawn by Luigi Piccinato, taking in great account the beauty of the land (the sandy coast, the lake of Paola and the Circeo promontory) and the establishing of the National Park of Circeo in 1934. Starting from the late Seventies thought and in the Eighties the land around Sabaudia becomes interested by intense phenomena of abusivism, making it necessary to redraw the national park's borders. The aim of the paper is not to study Sabaudia from a historical point of view, but the physical transformations occurred within the town itself and in the relating territory from the foundation time to today.

*Keywords: Agricultural settlement, resort town, abusivism, urban planning, models land transformations*

### Sinossi

Sabaudia, centro agricolo costruito in Italia durante il Fascismo a servizio del territorio circostante, diviene a partire dal dopoguerra e in particolare negli anni Sessanta e Settanta località balneare d'élite per intellettuali, scrittori e registi quali Alberto Moravia e Pier Paolo Pasolini. Il successo di Sabaudia è legato a due principali ordini di ragioni: il piano di fondazione disegnato da Luigi Piccinato, che fa del rapporto con il territorio circostante e gli elementi naturali il proprio elemento di forza (la costa dunosa, il lago di Paola e il promontorio del Circeo) e l'istituzione nel 1934 del Parco Nazionale del Circeo. A partire dagli anni Settanta e Ottanta tuttavia il territorio viene interessato da intensi fenomeni di abusivismo, che rendono necessaria la ridefinizione dei confini del parco. Il paper non intende studiare la vicenda della fondazione dal punto di vista storico (sulla quale esiste già una letteratura vastissima), quanto le trasformazioni intervenute nell'insediamento e nel territorio circostante dall'epoca della fondazione ad oggi.

*Parole chiave: insediamento agricolo, città balneare, abusivismo, modello urbano, trasformazioni del territorio*

## 1 LA VICENDA DELL'AGRO PONTINO

La vicenda riguarda la costruzione di quattro città nuove legate alla bonifica dell'Agro Pontino, in Italia: Littoria, Sabaudia, Aprilia e Pomezia, le quali si pongono come città al servizio dell'utilizzo agricolo delle nuove terre.

La costruzione dei quattro insediamenti avviene durante gli anni trenta, in particolare tra il 1932, data dell'inaugurazione della prima città pontina, Latina (ex Littoria) e il 1939, data dell'inaugurazione dell'ultima, Pomezia. Il secondo centro, Sabaudia, viene inaugurato nell'aprile del 1934 e il terzo, Aprilia nell'ottobre 1937.

Le città pontine sono tra loro dimensionalmente differenti, Littoria costituisce l'insediamento di dimensioni maggiori oltre ad essere capoluogo di provincia; i 20.000 abitanti previsti dal primo progetto diventano successivamente 40.000/50.000 al momento dell'inaugurazione.

A Sabaudia il bando di concorso prevede di insediare una popolazione di 20.000 abitanti, di cui 5.000 nel centro; mentre nei casi di Aprilia e Pomezia, estese su una superficie di 32 ettari, la popolazione prevista è di 12.000 abitanti in tutto il territorio comunale, di cui 3.000 nel capoluogo.

Accanto a questi sette centri, nello stesso periodo vengono fondati in Italia altri cinque insediamenti. Si tratta di una terza città in Sardegna, Carbonia, nella zona del Sulcis, fondata nel dicembre del 1938; di due città in Istria, Arsia fondata nel novembre 1937 e Pozzo Littorio fondata nel 1940; di una in Lazio, nei pressi di Roma, Guidonia fondata il 31 ottobre 1937 e di una in Friuli, Torviscosa costruita nel 1938. Anch'esse di dimensioni tra loro differenti, queste città differiscono tuttavia in primo luogo per le motivazioni della fondazione; si tratta di "città di categoria", dalla spiccata fisionomia produttiva: le città del carbone, la città dell'aria, la città della cellulosa." (Nuti, Martinelli 1981: 53)

Le città nuove dell'Agro Pontino vengono realizzate all'interno del programma di "bonifica integrale" previsto dal regime fascista e messo in opera a partire da una serie di successivi decreti legislativi.

Sono da considerarsi inoltre "città di bonifica", altri due centri fondati in Sardegna, Arborea (ex Mussolinia) nella zona di Terralba e Fertilia nell'area della Nurra. Si tratta, in entrambi i casi, di centri di piccole dimensioni, circa 2.000 abitanti, inaugurati nell'ottobre 1928 e nel marzo 1936.

Il programma della "bonifica integrale" nell'Agro Pontino viene messo in atto tramite alcuni provvedimenti, il primo dei quali viene varato nel 1924 (n° 753, Serpieri). Questa legge, perfezionata, diviene nel 1928, la "legge Mussolini per la bonifica integrale", che troverà formulazione definitiva nel 1933.

Due sono gli aspetti principali sui quali si sofferma la legge: l'estensione notevole delle aree di bonifica soggette ai benefici statali e l'utilizzazione agraria dei terreni bonificati attraverso la colonizzazione. I lavori di bonifica da realizzare vengono divisi in due categorie: le opere "che rivestivano interessi economici e igienici di portata nazionale" (Mariani 1976: 63), come rimboschimenti, aperture di canali navigabili, strade ed irrigazioni e le opere di interesse prevalentemente locale, alle quali di conseguenza viene attribuita una importanza minore. Alle due categorie corrispondono stanziamenti statali

di natura differente: finanziamenti di natura cospicua, fino al 75 %, vengono previsti per i lavori appartenenti alla prima categoria, finanziamenti minori, compresi tra il 25 e il 50 %, per i lavori appartenenti alla seconda.

La legge individua essenzialmente due diverse zone, all'interno della penisola, nelle quali intervenire tramite le opere di bonifica: la prima localizzata nel Nord-Est, intorno al delta del Po, e la seconda costituita dalla fascia lungo il Tirreno dalla Maremma toscana fino alle Paludi Pontine. Altre zone vengono individuate in Puglia, Sardegna e Sicilia, per un totale di circa 1800 interventi su una superficie complessiva di 6 milioni di ettari.

La bonifica dell'Agro Pontino costituisce la più completa tra le vicende di bonifica all'interno del Paese; l'area è costituita da una pianura umida di 80.000 ettari, delimitata dall'Agro romano verso settentrione, dal tratto di costa compresa tra il Monte Circeo e la zona di Terracina nella parte meridionale, dal mare Tirreno ad Ovest e dalla via Appia che congiunge Roma a Terracina nella parte orientale.

“Si trattava di una pianura semideserta, invasa dalle acque che dalle cime più alte dei monti Lepini, di natura calcarea, per via sotterranea scorrevano verso il mare. La costa dunosa, sollevata rispetto al resto della pianura, rinserrava queste acque che formavano una striscia lacustre (lago di Paola, di Fondi ecc.) ed impaludavano. La sua superficie era di 240 kmq.” (Nuti, Martinelli 1981: 27)

Lo strumento attraverso il quale lo Stato conduce la politica di colonizzazione e ruralizzazione e realizza la costruzione delle città nuove è l'Opera Nazionale Combattenti (ONC), istituita dal governo italiano nel dicembre del 1917 e rimodellata nel marzo del 1926 ad opera di Mussolini, che ne affida i poteri a un commissario nominato dal capo del Governo.

Il piano di bonifica delle paludi ad opera dell'ONC viene preparato sulla base di un precedente studio del 1918 redatto dal Genio Civile di Roma, e i primi lavori di bonifica iniziano verso la metà del 1931.

Tuttavia l'opera di bonifica costituisce un intervento unitario solo per quanto riguarda la pianificazione idraulica; né rispetto al disegno dei tracciati stradali (fatta eccezione per l'asse centrale), né rispetto alla progettazione dei singoli centri si può parlare di un progetto unitario a monte delle progressive realizzazioni.

Per quanto riguarda l'attribuzione degli incarichi di progettazione per le singole città nuove, si sono verificate due diverse modalità, l'incarico diretto ed il concorso. In due casi, Littoria e di Pontinia, la redazione del progetto avviene per incarico diretto, ad Oriolo Frezzotti nel primo caso, all'ufficio tecnico dell'ONC nel secondo. I piani delle altre città sono invece oggetto di concorso. Nel caso di Sabaudia il progetto vincitore risulta quello del gruppo Cancellotti, Montuori, Piccinato, Scalzelli; nei casi di Aprilia risulta vincitore il progetto Petrucci, Tufaroli, Paolini, Silenzi e nel caso di Pomezia il gruppo di Petrucci.

L'assenza di una visione strategica d'insieme e di coordinamento tra i diversi progetti risulta evidente dal confronto tra i due centri principali, Littoria e Sabaudia; la prima concepita secondo uno schema di tipo monocentrico che fa riferimento ad una forma chiusa e compatta, la seconda invece concepita come una città dalla forma aperta, in stretta relazione con il territorio circostante. “Il centro comunale di Sabaudia non è

pensabile all'infuori della organizzazione del suo territorio agricolo dal quale esso dipende. (...) Sabaudia va guardata complessivamente nel suo territorio, ossia come un insieme edilizio a forte decentramento che fa capo ad un grande quartiere centrale.” (Piccinato, in: F. Malusardi 1985: 357)

Tali differenze emergono in maniera evidente dal giudizio che Le Corbusier (Le Corbusier 1933: 329) esprime sulla vicenda della bonifica in generale, e delle due città:

*“Puisqu’on parle ici du village coopératif, d’un village des temps modernes, d’un regroupement des énergies dans le sein d’une communauté rurale, il est intéressant d’apprécier une expérience de haute valeur, faite non loin de Rome en ces dernières années, dans les Marais Pontins. On y a transformé des terres de mort où sévissait la malaria en terres d’une richesse magnifique et, à côté des travaux de drainage et des moyens de circulation qu’on a créés, et des fermes dont on a couvert le territoire, on a dressé, jusqu’ici, deux villages nouveaux. L’expérience montre que l’on veut faire quelque chose, mais qu’on n’y est pas arrivé encore.*

*Le premier village: Littoria, est le témoin le plus significatif de la confusion, du désordre, de l’incapacité des professionnels, devant des tâches profondes, et de la misère de l’architecture contemporaine. Littoria n’est qu’une pauvre petite ville en façon de cité-jardin de tous styles: dépotoir des écoles d’architecture.*

*Le second: Sabaudia. Ici on s’est occupé tout d’abord du choix du site; on a désigné un endroit qui méritait de recevoir un village: c’est-à-dire un endroit d’où le spectacle serait toujours un réconfort et une splendeur. C’est un grand point d’acquis. Puis, au lieu de laisser aller les choses dans l’anarchique précipitation ou dans la rivalité des coteries, on a chargé une équipe de jeunes architectes de construire le village tout entier. Ainsi s’est élevé un doux poème, quelque peu romantique, plein de goût, signe évident d’amour. Combien l’atmosphère est ici différente!*

*Pourtant, malgré tant de beaux efforts, on n’a pas créé le village des temps modernes: on a fait un rêve de bergerie comme Marie-Antoinette avait rêvé les bergeries du Petit Trianon.*

*Il reste à construire, dans les Marais Pontins, le troisième village, celui qui sera véritablement l’expression des temps modernes: Pontinia.”*

## **2 SABAUDIA**

Inizialmente concepita come centro agricolo a servizio del territorio circostante, a partire dal dopoguerra e in particolare dagli anni Cinquanta e Sessanta, Sabaudia diviene meta estiva preferita da intellettuali, cineasti, artisti, fino a divenire uno dei luoghi simbolo del turismo balneare dell’élite legato in particolare all’intelligenza romana. Celebri scrittori, tra i quali Alberto Moravia vi costruiscono la propria residenza estiva e vi si trasferiscono per periodi prolungati, vivendo la città anche attraverso la quotidianità. È Moravia stesso ad introdurre al centro pontino amici, tra i quali Pier Paolo Pasolini e successivamente Dacia Marini, Mario Schifano, Bernardo Bertolucci. È la coppia Moravia-Pasolini, che condivide anche la residenza (una delle costruzioni simbolo di quegli anni, un cubo bianco quella di Moravia, grigio quello di Pasolini), che caratterizzerà le vicende di quegli anni e che contribuirà alla costruzione del nuovo immaginario di Sabaudia.

La natura, l'architettura razionalista della città e la vicinanza a Roma ispirano negli anni numerose suggestioni cinematografiche, tra cui "Divorzio all'italiana" (Germi), "La voglia matta" (Salce), "Compagni di scuola" (Verdone) e nei tempi più di recente "Il Caimano" (Moretti) e "L'amico di famiglia" (Sorrentino).

Quai sono gli elementi all'origine del successo di Sabaudia in quegli anni, tali da trasformare un villaggio agricolo in una celebre stazione balneare d'élite? Lo racconta Pasolini all'interno di un famoso documentario della Rai (Brunato, 1977), descrivendo anche il rapporto degli intellettuali di quel periodo con la città:

"Quanto abbiamo riso, noi intellettuali, sull'architettura del Regime, sulle città come Sabaudia! Eppure, adesso, osservandola, proviamo una sensazione assolutamente inaspettata. La sua architettura non ha niente di irrealista, di ridicolo: il passare degli anni ha fatto sì che questa architettura di carattere littorio assuma un carattere tra metafisico e realistico. 1. Metafisico in un senso veramente europeo della parola, cioè ricorda - mettiamo - la pittura metafisica di De Chirico. 2. Realistico perché, anche viste da lontano, si sente che le città sono fatte - come si dice, un po' retoricamente - a misura d'uomo: si sente che all'interno ci sono delle famiglie costituite in maniera regolare, delle persone umane, degli esseri viventi completi, interi, pieni nella loro umiltà.

Come ci spieghiamo un fatto simile che ha del miracoloso? Una città ridicola, fascista, improvvisamente ci sembra così incantevole. Bisogna esaminare un po' la cosa, cioè: Sabaudia è stata creata dal Regime, non c'è dubbio, però non ha niente di fascista in realtà, se non alcuni caratteri esteriori. Allora io penso questo: che il fascismo, il regime fascista, non è stato altro - in conclusione - che un gruppo di criminali al potere e questo gruppo di criminali al potere non ha potuto in realtà fare niente, non è riuscito ad incidere, nemmeno a scalfire lontanamente la realtà dell'Italia. Sicché Sabaudia, benché ordinata dal Regime secondo certi criteri di carattere razionalistico, estetizzante, accademico, non trova le sue radici nel regime che l'ha ordinata ma trova le sue radici in quella realtà che il fascismo ha dominato tirannicamente, ma che non è riuscito a scalfire. Cioè: è la realtà dell'Italia provinciale, rustica, paleoindustriale che ha prodotto Sabaudia, non il fascismo."

La fortuna di Sabaudia può essere sintetizzata attraverso due principali ordini di ragioni. La prima è legata alla bellezza del sito e degli elementi naturali, la costa dunosa, il lago di Paola e la rete dei laghi costieri, il promontorio del Circeo. La salvaguardia e valorizzazione del promontorio e il taglio della foresta di Terracina, con la preoccupazione che esso porti alla scomparsa di una delle aree naturali più belle ed interessanti del Paese, sono all'origine nel 1934 dell'istituzione (attraverso la Legge 285/1934, autorizzata personalmente da Mussolini, insieme alla realizzazione di una nuova città) del Parco Nazionale del Circeo (il terzo in Italia, dopo il Parco del Gran Paradiso e quello d'Abruzzo), "allo scopo di conservare, tutelare e valorizzare il patrimonio naturalistico e per la promozione e lo sviluppo del turismo e delle attività compatibili".

La seconda ragione è insita nel progetto urbanistico ad opera di Piccinato e nelle architetture razionaliste realizzate.

La combinazione del piano, capace di stringere una relazione così forte tra progetto e

sito, disegno degli assi e sistema degli spazi aperti interni alla città ed elementi naturali esterni e delle architetture rende Sabaudia un luogo unico. Dal punto di vista urbanistico, il piano di Piccinato assurge a modello per la maggior parte degli insediamenti pontini (ad eccezione di Latina) e più in generale per quelli italiani, anche nelle colonie d'Oltremare (Libia, Etiopia, Eritrea). Tale modello può essere descritto come caratterizzato dalla associazione tra assialità primarie e spazi aperti centrali, dalla presenza cioè di uno o pochi assi che costituiscono gli elementi principali della città, intorno ai quali si dispongono il sistema degli spazi aperti, i luoghi centrali, ed i principali edifici a carattere pubblico e monumentale. Tracciati, spazio aperto e centralità sono infatti i tre elementi principali che connotano il progetto di Sabaudia. I tracciati, declinati prevalentemente secondo reticoli ortogonali all'interno dei quali vengono fatti emergere alcuni assi privilegiati della composizione urbana, diventano elementi di attraversamento e di collegamento col territorio circostante: una linea spezzata costituisce l'elemento primario dell'impianto urbano. Lo spazio aperto, declinato inseguendo il tradizionale significato della piazza, costituisce un sistema che concatena i principali spazi aperti urbani in una sequenza ravvicinata, coincidente anche con il sistema delle centralità ove si colloca la concentrazione degli spazi pubblici cui è affidata l'immagine della città. Le relazioni molto forti tra i tre elementi definiscono a Sabaudia una relazione strutturante, determinata da una parte dalla coincidenza tra centralità e spazi aperti, dall'altra dalle assialità come elementi "portanti", rese visivamente più interessanti dalla articolazione dell'asse principale in una linea spezzata, che pone in risalto le posizioni angolari degli edifici monumentali isolati.

### **3 LE TRASFORMAZIONI RECENTI**

Gli anni Ottanta costituiscono per Sabaudia una svolta, dal punto di vista del pubblico che la frequenta e dal punto di vista delle trasformazioni del territorio. Non più o non solo intellettuali e cineasti, quanto piuttosto politici e mondo dello spettacolo. A Moravia e Pasolini, si sostituiscono Bettino Craxi, Claudio Martelli, Valter Veltroni, Carla Fendi e Pino Daniele.

La fine degli anni Settanta segna anche l'inizio della decadenza del territorio di Sabaudia e della sua bellezza vincolata e protetta. Il perimetro originario del Parco Nazionale del Circeo subisce una modifica sostanziale a causa di pesantissimi interventi di edilizia abusiva, che compromettono a tal punto un tratto del Lido di Latina da giustificarne l'esclusione dall'area protetta. Per compensare quest'intervento vengono inclusi nel parco i laghi costieri di Fogliano, Monaci e Caprolace che sono, negli anni '80, acquisiti al demanio pubblico grazie ad un provvidenziale intervento dell'allora Ministero dell'Agricoltura, che impedisce così una speculazione che, in quei luoghi, avrebbe voluto condomini e villette a schiera. Nel 1979 entra a far parte del Parco Nazionale del Circeo anche l'isola di Zannone (arcipelago delle Isole Ponziane), posta in posizione frontale al promontorio del Circeo.

Oggi la città è completamente cambiata e il suo territorio appare come un centro commerciale dopo l'altro, un negozio che apre e uno che chiude, magazzini deserti, discariche a due passi dagli edifici del centro. Il degrado della città pontina è evidente,



così come quello del vicino Parco nazionale del Circeo.

Nel 2011, uno dei più noti quotidiani italiani (Bolzoni A., Ceccarelli F., 2011), dedica al caso Sabaudia un servizio che non lascia dubbi sull'infiltrazione della mafia ("quinta mafia", un impasto fra organizzazioni criminali del Sud e quelle locali, come la chiama Don Luigi Ciotti) nel territorio pontino. Sabaudia è diventata un incrocio di malaffare. Libera - associazione contro le mafie - lancia negli ultimi anni un'inchiesta sull'invasione del crimine nel Basso Lazio, che vede in Sabaudia l'epicentro.

"Sono i centri commerciali quelli che raccontano che cos'è oggi Sabaudia. Una strada diritta, a destra c'è la direzione del Parco del Circeo - uno dei cinque grandi parchi nazionali d'Italia - e a sinistra gli scavi per un blocco di cemento dove ci infileranno negozi e ancora negozi. A cento metri li hanno appena chiusi, a duecento metri è in rovina un ipermercato che di notte è diventato covo di tossici. La società del nuovo centro commerciale ha vinto tutti i ricorsi al Tar contro il consiglio del Parco, è una società portoghese con sede nella zona franca di Madeira. Fra seicento giorni luccicheranno nuove vetrine a Sabaudia. Ma fino a quando? Fino a quando qualcuno deciderà di aprire un altro centro commerciale ancora. E' il giro dell'oca nella Sabaudia dove di soldi ne arrivano sempre e sempre di più.

Il Parco del Circeo si estende per più di 8400 ettari. E per ogni ettaro ci sono almeno due abusi edilizi, 200mila metri cubi di cemento fuorilegge. Hanno provato a fare diventare un business per pochi anche il bellissimo lago. Per ora non ci sono riusciti. "Ma è probabile che ci riproveranno", avvisa Antonio Turri, il rappresentante di "Libera" nel Lazio e che qui - in provincia di Latina - per tanti anni ha fatto il poliziotto, "il Parco è sempre sotto assedio. Dovrebbe essere una zona super protetta e c'è chi vorrebbe costruire in ogni angolo, c'è una politica degli affari che sta devastando tutto".

Nel rapporto EcoMafie 2011 di Legambiente si riportano tutti i numeri delle scorribande del partito del mattone. Però non si abbatte mai niente. Di tanto in tanto arrivano gli ordini di demolizione ma le ruspe non si vedono mai. Come all'Eden Village sulla litoranea, bar, piscine, campi da tennis. Come per le villette degli anni Trenta buttate giù in via Zara e in via Genova e in via Garibaldi per tirare su palazzoni grigi. Come al villaggio in località Bianca Farnia, che era stato progettato come ricovero di anziani e poi si è trasformato in nulla. Le case sono ancora lì, sequestrate e apparentemente disabitate. Qualcuno ha messo anche i suoi cani da guardia. E' vietato entrare nella proprietà di qualche altro "signore" di Sabaudia che considera ancora suo quello che è stato sequestrato.

Nessuno dice niente. Nessuno fa niente. Chi ha voluto ridisegnare la Sabaudia progettata ottant'anni fa dagli architetti Cancellotti e Scalpelli, Montuori e Piccinato? Chi ha fatto brutta Sabaudia? "Siamo in una terra di mezzo, contaminata. Penso che ci sia un certo stile di palazzinari", risponde don Giuseppe Bigolaro, il parroco della chiesa della Santissima Annunziata che qualche mese fa ha accolto la carovana di "Libera" nel giorno in cui don Luigi Ciotti ha aperto un "presidio" anche in questa città. Un segno contro l'occupazione mafiosa di Sabaudia. L'hanno invasa i Casalesi. L'hanno invasa i calabresi della 'Ndrangheta. L'hanno invasa i siciliani che per primi - Frank Coppola, meglio conosciuto come Frank Tre Dita sbarcò nell'agro pontino all'inizio degli anni Settanta -

occuparono queste terre scegliendole come dimora per il loro soggiorno obbligato. Ma c'è qualcosa di più nuovo e di più minaccioso in questa Sabaudia travolta e stravolta. Don Ciotti parla di una "quinta mafia".

Negli anni Novanta alcune azioni vengono intraprese nel tentativo di porre rimedio a questa decadenza. Nel 1991 entra in vigore la legge quadro sulle Aree Protette (L. 394/1991), attraverso la quale il Parco Nazionale del Circeo, gestito da sempre dal Corpo Forestale dello Stato, avrebbe dovuto adeguare i propri criteri di gestione conformandoli alle nuove norme, cioè a strumenti di programmazione (Piano del Parco e Piano di Sviluppo Socio Economico) discussi e preventivamente confrontati e riscontrati con gli Enti locali territorialmente competenti. Perché ciò avvenga si dovrà tuttavia attendere il 2005.

Nel 1996 l'Associazione DO.CO.MO.MO Italia inserisce il suo complesso edilizio e urbanistico nell'elenco delle 18 opere italiane più significative del '900, da includere nel programma DO.CO.MO.MO International, per una selezione del patrimonio moderno internazionale.

## **Bibliografia**

Bolzoni A., Ceccarelli F. (2011). *Il sacco di Sabaudia*. La Repubblica. 07 luglio 2011

Brunato P. (1977). *Pasolini e la forma della città*. Io e... 07 Febbraio 1977

Ciucci G. (1989). *Gli architetti e il fascismo. Architettura e città 1922-1944*, Torino, Einaudi.

Danesi S., Patetta L. (1976). *Il razionalismo e l'architettura in Italia durante il fascismo*, Milano, Electa.

Ernesti G. (1988). *La costruzione dell'utopia. Architetti e urbanisti nell'Italia fascista*, Roma, Edizioni Lavoro.

De Seta C. (1972). *La cultura architettonica in Italia tra le due guerre*, Bari, Laterza.

Forster K., Ghirardo D. (1985). *I modelli delle città di fondazione in epoca fascista*, in: De Seta C. (ed. by), *Storia d'Italia, annali 8, Insediamenti e territorio*, Torino, Einaudi, pp. 635-674.

Le Cobusier (1933). *La ville Radieuse Éléments d'une doctrine d'urbanisme pour l'équipement de la civilisation machiniste*, Paris, Éditions Vincent, Fréal & Cle.

Mariani R. (1976), *Fascismo e città nuove*, Milano, Feltrinelli.

Martinelli R., Nuti L. (1981), *Le città di strapaese. Le città di "fondazione" nel ventennio*, Milano, F. Angeli.

Muntoni A. (ed. by) (1990). *Sabaudia, Atlante storico delle città italiane n°3*, Roma, Multigrafica Editrice.

Pennacchi A. (2008). *Fascio e martello. Viaggio per le città del duce*, Roma-Bari, Laterza.

Pennacchi A. (2010). *Canale Mussolini*, Milano, Mondadori.

Piccinato L. (1934). 1934. *Il significato urbanistico di Sabaudia*. In: *Urbanistica*, n° 1, pp. 10-24.

Piccinato L. (1977). 1971. *Relazione al Piano Regolatore di Sabaudia*. In: L. P., *Relazioni a Piani regolatori, 1926-1974, 1975-1977*, 2 voll., Roma.



Sabaudia, progetto originale



Sabaudia, immagine aerea



Sabaudia, il sistema delle centralità oggi



Sabaudia, la costa e le dune



## **El Plan Bonet, 1961-64.**

### **La condición del paisaje en la ordenación del desarrollo turístico de La Manga del Mar Menor**

José Parra Martínez, EPS, Universidad de Alicante

Juan Moreno Ortolano, EPS, Universidad de Alicante

Andrés Martínez-Medina, EPS, Universidad de Alicante

#### Abstract

In the rural context of Murcia, the acceptance of modernism was a late and incidental phenomenon. Around 1960, however, there was a short period full of expectations when some masters of Spanish architecture worked in the touristic development of its unspoiled coast. Among them, Antoni Bonet was assigned to start the planning of La Manga, a 24 km sand bar that lies between the Mediterranean Sea and the Mar Menor. In this Plan, Bonet reverted to the approach of Le Corbusier urbanmodels to elaborate his preliminary ideas: autonomy and hierarchy of the dwelling clusters, backbone road, civic center by the sea, treatment of the waterfront with artificial islands. In order to minimize the impact in the dune ecosystem a partially raised road was laid out. Also to free up land, the Plan concentrated the building in compact and closed units of dwellings, commercial spaces and facilities organized around 16-floor towers repeated every 2 km. Inspired in the same landscape interpretation in which is based Le Corbusier's Buenos Aires Plan (1929), Bonet underlined the height of the towers as landmarks that opposing the horizontality of the sea marked the presence of the clusters when seen from the opposite shore.

*Keywords: touristic urbanism, modernity, territory, scale, landscape*

#### Resumen

En el contexto rural de Murcia, la recepción de la modernidad fue un fenómeno episódico y tardío. Hacia 1960 se produjo, sin embargo, un breve e ilusionante período cuando algunos maestros de la arquitectura española llegaron para trabajar en el desarrollo turístico de un litoral virgen y lleno de oportunidades. Entre ellos, Antoni Bonet recibió el encargo de urbanizar La Manga, una estrecha franja de tierra de 24km que separa el Mediterráneo del Mar Menor. El Plan retomaba los planteamientos urbanos de Le Corbusier para reelaborar algunas ideas preparatorias: autonomía y jerarquía de los núcleos habitados, eje vertebrador, centro cívico al borde del mar, tratamiento del frente marítimo con islas artificiales. Minimizando su impacto en el ecosistema dunar con una carretera elevada puntualmente para favorecer el aporte de arena, el Plan concentraba la edificación alrededor de torres de 16 plantas, generando unidades compactas de viviendas y equipamientos repetidas cada 2km. Inspirándose en la lectura del territorio de Le Corbusier en Buenos Aires (1929), Bonet respondía a la horizontalidad del plano del mar por contraste topológico, subrayando la presencia vertical de las torres como hitos paisajísticos que, desde la orilla opuesta, marcaban la posición de cada núcleo.

*Palabras clave: urbanismo, modernidad, territorio, escala, paisaje*

## **Bonet frente al paisaje de La Manga**

Si el Plan de Estabilización de 1959 venía a certificar el final del periodo autárquico que siguió a la guerra civil, ese mismo año, la visita del Presidente Eisenhower a Madrid escenificaba políticamente la normalización de las relaciones internacionales de España. La recuperación económica del país y el restablecimiento de sus vínculos con el exterior propiciaron entonces la transformación de un incipiente turismo en una actividad urbanizadora sin precedentes.

La colonización del perímetro mediterráneo y la emergencia de nuevas tipologías asociadas al ocio abrieron también una nueva vía por la que la modernidad alcanzó finalmente territorios periféricos como el levante sur que, hasta ese momento, se habían mostrado refractarios a la introducción de nuevas ideas arquitectónicas. En la costa, los sesenta trajeron la promesa de un nuevo e ilusionante periodo inaugurado con el trabajo de algunos de los principales maestros de la arquitectura moderna española que llegaron a Murcia para participar en el desarrollo turístico de un litoral virgen y lleno de oportunidades. Entre ellos, Antoni Bonet, recibió en 1961 el encargo de urbanizar La Manga del Mar Menor, una franja arenosa de 22 km de longitud interpuesta entre una excepcional laguna de agua salada y el mar Mediterráneo.

El Plan para La Manga coincide con el regreso de Bonet tras su exilio en Argentina. Pensado para más de 60.000 personas, asumía los principios del urbanismo moderno aprendidos por Bonet durante sus colaboraciones con la vanguardia (Plan Maciá, Barcelona, Le Corbusier GATCPAC, 1932), nutriéndose igualmente de sus experiencias con la gran escala de la ciudad y del paisaje latinoamericanos (Punta Ballena, Uruguay 1945).

Hasta 1963 –mientras Bonet recuperaba su reconocimiento oficial como arquitecto– los primeros proyectos para La Manga fueron firmados en colaboración con Josep Puig Torné, una figura clave durante el proceso de retorno de Bonet a España. Ambos se habían asociado en 1959, abriendo un estudio en Barcelona tras recibir numerosos encargos en la costa catalana. Su primer éxito conjunto fue la Casa Rubio en Salou, una obra también de 1959 y que conectó a los arquitectos con los promotores de los planes para La Manga.

La división del territorio de La Manga en dos municipios, Cartagena al sur y San Javier al norte, supuso una dificultad añadida a la hora de abordar un plan de ordenación conceptualmente unitario pero que debía prever su desarrollo posterior en dos sectores administrativamente diferenciados. Otro condicionante fue la titularidad del suelo que, a finales de los años 50, estaba en manos de unas pocas familias emparentadas entre sí pero con intereses empresariales enfrentados. El primero de aquellos propietarios que vislumbró el potencial del lugar como un exclusivo destino turístico internacional fue el



abogado madrileño Tomás Maestre. Por medio de una compleja operación legal trató de adquirir el resto de las tierras que sus parientes poseían en el área norte, así como la finca sur y los derechos de pesca en el canal que dividía a esta última por la mitad. Cuando por fin, en 1961, consiguió comprar casi toda La Manga, Maestre había organizado junto a su primo José Luis Rubio un entramado de sociedades inmobiliarias y de servicios que reunía importantes socios inversores.

## La lectura del territorio

A principios del siglo xx, la ribera occidental del Mar Menor se mantenía prácticamente incomunicada y desabastecida. La bondad del clima y la naturaleza terapéutica de sus aguas estaban reservadas a unos pocos privilegiados que, durante el verano, podían alojarse en grandes residencias autosuficientes o bien en pequeños balnearios construidos en madera sobre la propia laguna. Por su parte, el límite oriental del Mar Menor, La Manga, se consideraba un lugar inhóspito por su sequedad y exposición a los vientos de levante.

Resultado de un proceso de sedimentación que selló un cordón de islotes litorales, la aparición de La Manga confinó un mar interior de 140 km<sup>2</sup>, caracterizado por su escasa profundidad y elevada tasa de salinidad, compensada naturalmente por tres canales de conexión con el Mediterráneo. Denominados *golas*, dichos canales son el *Marchamalo*, el de *El Estacio* y, en el extremo norte, un área de salinas y humedales de gran valor ecológico. Tres entornos donde todavía pervive un sistema tradicional de pesca, las *encañizadas*, cuya técnica se remonta a los árabes.

Las numerosas fotografías aéreas que forman parte de la documentación de trabajo recopilada por los arquitectos revelan un espectacular cordón de dunas emergiendo del plano del mar con una anchura variable entre los 100 y 900 metros y que, como todo el campo que rodea la laguna, genera un territorio de marcada componente horizontal.

Debido a la falta de referentes construidos, la geografía es la responsable última de la forma global de la propuesta urbana. Ésta se adapta a los rasgos físicos del medio, dotándolo de cualidades para ser habitado. La voluntad de preservar los valores naturales del paisaje, llevó a los arquitectos a plantear una ocupación discontinua del territorio, concentrando la edificación en clusters de viviendas y equipamientos organizados alrededor de torres de 21 plantas repetidos, aproximadamente, cada 1,2 km a lo largo de un eje vertebrador. Inspirándose en las primeras propuestas de Le Corbusier para los rascacielos de la *cit  d'affaires* de Buenos Aires (1929), y en su visión de la ciudad desde el mar, los arquitectos respondían a la horizontalidad por contraste topológico, subrayando la presencia vertical de las torres como hitos paisajisticos que, contemplados desde la distancia, marcaban la posición de los núcleos habitados. Una estrategia a la que también había recurrido otro maestro moderno, Adalberto Libera, en su proyecto de intervención en el litoral de Castelfusano (Roma) en fecha tan temprana

como 1933.

El análisis de La Manga como una configuración lineal que, puntualmente, amplía su dimensión transversal por medio de penínsulas rocosas, marcó otra pauta de intervención sobre la idea de dimensión, materializada, por ejemplo, en la secuencia de *islas* artificiales sobre la que, en la Memoria del Proyecto de mayo de 1962 se afirma: “*se puede considerar que el terreno actual sólo tiene una dimensión, el largo; con las torres sistemáticamente dispuestas y las islas artificiales le añadimos dos nuevas, alto y ancho*”.

Puig Torné visitó La Manga por primera vez en abril de 1961 y volcó sus impresiones<sup>4</sup> en dos croquis de partida corroborados por Bonet quien, por encontrarse en Buenos Aires, no pudo visitar el paraje hasta el verano<sup>5</sup>. Ambos dibujos condensan las principales ideas que caracterizarán el Plan hasta finales de 1963.

El primer croquis, apostillado “*Ideas básicas*”, está realizado sobre un plano que abarca todo el ámbito del Mar Menor a escala 1:50.000, aunque se circunscribe exclusivamente al área norte. Supone toda una declaración de intenciones, y avanza la estrategia de proyectar desde el paisaje, como revela la anotación de Puig Torné: “*grupo de torres que ligan el conjunto y le dan verticalidad al paisaje*”.

En el segundo croquis, dibujado sobre un plano a escala 1:10.000 del área norte, aparece esbozada la carretera, respecto a la que se sitúan los principales elementos del Plan. Se adelanta la idea de los poblados turísticos, de las islas artificiales e, incluso, la propuesta de una carretera elevada allí donde la estrechez del istmo permita una “*playa doble*”.

Aprovechando la estancia de Bonet en Barcelona, en septiembre de 1961, los arquitectos prepararon dos series de planos a lápiz de color. Cada una se compone de cinco planos de usos sobre levantamientos topográficos a escala 1:2.000. La primera, denominada *Plan Parcial “La Encañizada”*, constituye el más claro antecedente del Plan Norte. La segunda incorpora numerosas correcciones a mano alzada y difiere de la anterior en el tratamiento del espacio que queda entre núcleos de equipamientos. Éste se destina a grandes parcelas (de 3.000 a 10.000 m<sup>2</sup>), perpendiculares a la carretera y destinadas a viviendas unifamiliares que disfrutan de salida directa a uno u otro mar.

## **El Plan Norte, 1961**

Abarca unas 290 ha de superficie urbanizada y se extiende a lo largo de casi 16 km donde se repiten, con ligeras variaciones, 12 núcleos de equipamientos. Cada uno de estos clusters se ordena simétricamente, constando de: dos edificios hoteleros; dos bloques escalonados con terrazas ajardinadas; pequeñas agrupaciones de bungalows; y todo tipo de establecimientos comerciales y servicios como restaurantes, una gasolinera

y hasta una pequeña capilla. Formalmente, las piezas más pequeñas adoptan soluciones plásticas y resistentes singulares, como el paraboloide hiperbólico, una de las geometrías más apreciadas de la época. Las plantas bajas se dejan diáfanos, generando espacios de sombra que ayudan a delimitar un recinto frente al espacio isótropo de la duna. Cada clúster está presidido por tres torres de apartamentos muy próximas entre sí. Dos de ellas son cuadradas y flanquean una torre de planta rectangular cuyo eje, perpendicular al perfil natural de la costa, marca el centro de la ordenación.

Cuando la topografía lo permite, aparece una *isla* artificial alineada con el eje de la torre central. En estas *islas* confluyen tanto la referencia lecorbusierana, como la idea de las construcciones autóctonas que se introducen en la laguna buscando calado. Accesibles por un pantalán y acondicionadas con restaurantes, piscinas y talleres, las islas debían funcionar como muelles para embarcaciones de recreo, convirtiendo así todo el borde occidental de La Manga en un puerto natural a la escala del Mar Menor.

A los doce núcleos hay que sumar el gran puerto deportivo y el centro cívico de *El Estacio*, presidido por una torre de 25 alturas que pretende dialogar en la distancia con el faro del *Cabo de Palos*, situado en el extremo sur de La Manga. Junto a ella se proyecta un pequeño puerto de pescadores que concentra, literalmente sobre el agua, un poblado turístico para la población residente todo el año.

En otra de las penínsulas naturales, *El Pedrucho*, estaba previsto un segundo poblado que, como el anterior, reunía pequeños servicios de escala doméstica. En los años 60, estos “pueblecitos” fueron un recurso habitual de algunos asentamientos turísticos mediterráneos, como por ejemplo, el denominado *casbah* del Plan del Saler, proyectado por Cano Lasso en 1962 junto a la Albufera de Valencia.

El idealismo de estas primeras propuestas arquitectónicas es evidente, por ejemplo, en las insólitas proporciones de los bloques escalonados de doble orientación, cuyos croquis iniciales de 1961 insinuaban una posible prolongación indefinida. La tipología del bloque escalonado tiene en Bonet un claro referente paisajístico en el proyecto Durand de Le Corbusier (Argel, 1933), que ya había inspirado el edificio Terrace en Mar del Plata (1957). No obstante, la peculiaridad de la doble orientación surge, por primera vez en *La Manga*, como respuesta a la existencia de dos mares.

## **El Plan Sur, 1962**

En mayo de 1962 se finalizó la redacción del denominado *Plan de Marchamalo*. Éste adaptaba las ideas del Plan Norte a un ámbito mucho más reducido de sólo 6 km donde tenían cabida 4 clusters. El proyecto desarrollaba la conexión con el área norte a través de un club de golf y de equitación, previstos ya en el Plan Norte como una gran infraestructura verde que actuase de rótula entre los ámbitos de San Javier y Cartagena.

Entre sus novedades puede destacarse la atrofia de las islas artificiales, que abandonan su característica forma de martillo y se plantean más próximas a tierra; también, la aparición de la geometría hexagonal que, a partir de este momento, se convertirá en una de las preferidas por Bonet.

### **El tratamiento paisajístico de la carretera**

Hasta la reunión de los dos ámbitos de intervención en un solo plano de conjunto en 1965, los dibujos suelen interrumpir bruscamente la carretera en la línea que separa las áreas norte y sur, dejando abierta la doble posibilidad de acceso a la península de La Manga. En 1961, el acceso sur era el más conveniente desde el punto de vista geográfico, pero presentaba todavía el problema sin resolver de la propiedad del suelo. El acceso norte, enlazando con la carretera de Alicante, tenía un precedente en un proyecto irrealizado de la II República, pero requería atravesar las marismas mediante un sistema de puentes sobre el Mar Menor que, afortunadamente, se vio frustrado por el prohibitivo coste de la operación.

Paralela a la línea de costa y consecuencia de la morfología de La Manga, la carretera es el dispositivo fundamental del Plan. Es el eje del que cuelgan los diferentes elementos del proyecto, ordenando la propuesta en función del espacio que queda entre la carretera y la playa.

Aunque la linealidad del territorio exigiese una movilidad dependiente del automóvil, la baja densidad inicialmente prevista (120 personas/ha), la autonomía de los núcleos minimizando desplazamientos innecesarios, y el trazado de la carretera como un paseo que impidiese grandes velocidades, responden a la voluntad de los arquitectos de convertir esta arteria en un elemento paisajístico a pesar de su importancia como generador de orden. La carretera se plantea con un solo carril para cada sentido. Éstos se duplican sólo al atravesar los núcleos de equipamientos, evitando giros y cambios de sentido en el resto del recorrido. La calzada se proyecta a partir de un cuidadoso estudio de taludes y de disposición del arbolado que separe peatones de vehículos. Además, frente a una idea urbana de paseo marítimo paralelo a la línea de costa, los arquitectos impiden que el automóvil llegue hasta la playa. En lugar de eso, la altura de la calzada, ligeramente elevada, es suficiente para permitir visuales controladas sobre el mar.

Al igual que en Punta Ballena, en La Manga la idea de puente como elemento que salva el tráfico rodado es fundamental para integrar naturaleza y artificio. Son varios los núcleos donde la edificación salta de una playa a otra por encima de la carretera. Otras veces, es la propia carretera la que, puntualmente, se despega del suelo para minimizar su impacto en el ecosistema dunar. De este modo, Bonet plantea una solución que pretende recuperar "la rutina de la calle" que, según sus palabras, el urbanismo moderno había desterrado, esto es, pretende posibilitar un encuentro más cercano y sensible con el paisaje que materializaba los ideales teóricos y arquitectónicos expuestos

inicialmente en el *Manifiesto Austral* de 1935 y que, finalmente, señalaron una nueva lectura de la modernidad reconstructiva y crítica.

## **Implantación urbana**

Frente al error de muchos desarrollos turísticos costeros de los años 60 que, al abordar la colonización del territorio, emplearon instrumentos propios de la planificación de las periferias urbanas, mucho más densas, Bonet y Puig Torné, proponen un modelo de implantación específico para el lugar, basado en un sistema lineal de asentamientos independientes relacionados con su entorno próximo y comunicados entre sí físicamente por una vía de circulación. Se trata en realidad de una repetición de fragmentos de ciudad que, propiciando la comprensión del paisaje a través de un nuevo sistema de relaciones ópticas y topológicas, rechaza cualquier idea de continuo urbano.

Los arquitectos recurren a una repetición de unidades discretas cuyas características (superficie, número de habitantes, tipologías, etc.) son predeterminadas en función de parámetros absolutamente vinculantes como las necesidades de agua de la población o la viabilidad económica de la operación. El hecho de que cada unidad se conciba como un organismo autónomo y completo en sí mismo, posibilitaba un desarrollo diferido del Plan, construyendo por fases a medida que fuera posible.

Probablemente, la asociación con Puig Torné permitió a Bonet alcanzar un equilibrio entre la carga poética y experimental del Plan y los ineludibles condicionantes geográficos, biológicos, económicos y técnicos que revelan los pormenorizados análisis localizados en su archivo, entre ellos, problemas de abastecimiento y saneamiento, estudios pluviométricos y de soleamiento, de regímenes de vientos y de acción del mar sobre la línea de costa. Es llamativa la atención prestada a la producción pesquera, a la fauna marina y al impacto de su modificación en la economía local. Y son importantísimos los estudios de vegetación, para los que se decidió cultivar de forma experimental cuatro parcelas: *“en las dos primeras, los cultivos más adecuados para las zonas que contienen tierras vegetales, así como la acción de los vientos sobre las plantas. En las dos últimas se trata de determinar cultivos sobre arena pura y arena mejorada con intercalaciones de algas”*, como se afirmaba en la citada memoria de proyecto de 1962.

## **El planeamiento desde 1963**

En junio de 1962 se exhibió en San Javier una expresiva maqueta del Plan Norte. Tras su presentación pública y como resultado de una efectiva campaña publicitaria, los promotores consiguieron el apoyo de este Ayuntamiento y también del de Cartagena, que autorizó el abastecimiento de agua. No obstante, el espaldarazo definitivo llegó desde el Ministerio de Información y Turismo que, en 1963, incluyó La Manga en el ámbito de la *Ley de Centros de Interés Turístico*. Ese mismo verano, la maqueta fue

presentada en Madrid en la *Exposición Nacional de Recursos Turísticos*, con gran acogida por parte de diferentes medios impresos.

El desarrollo posterior del Plan tuvo que incorporar importantes consideraciones legales y económicas que afectaron a la forma original de la propuesta. Quizás, el cambio más representativo fue la eliminación de las islas artificiales ante las reiteradas objeciones de Costas. En los proyectos redactados en 1963 se modificó la configuración de los núcleos de equipamientos que, abandonaron la simetría para adoptar una forma similar a los bloques *à redent*. También cambió la volumetría de las tres torres, que se funden en una sola de planta cruciforme y, más tarde, en modelos de inspiración lecorbusierana de planta en Y.

A finales de 1963, la inversión privada atraída por la publicidad permitió iniciar las obras de urbanización del área sur y, con ellas, la posibilidad de parcelación y venta de solares para obtener mayores ingresos, iniciándose así un proceso especulativo sobradamente conocido. Desde 1965, los continuos cambios en el planeamiento se sucedieron de manera vertiginosa, vulnerándose sistemáticamente su espíritu hasta su total obsolescencia a principios de los 70.

No obstante, durante el lapso entre 1964 y 1969, cuando se levantan las primeras torres respetando aproximadamente la distancia prevista entre núcleos, las fotografías ponen de manifiesto la eficacia del planeamiento original como previsión de lo que La Manga debiera haber sido. Las imágenes tomadas en aquel instante captan el verdadero alcance de la propuesta de Bonet: reproducir el paisaje de una manera abstracta, ordenar el territorio por medio de hitos visuales con los que reconocer, por primera vez, el perfil de la costa desde cualquier punto de la laguna.

## **Bibliografía**

Abad Cayuela, I. & Moreno Ortolano, J. (2009). Imagen y apariencia en la arquitectura moderna. *Catálogos de Arquitectura*, 22, 30-33.

Álvarez Prozorovich, F. (1999). Antonio Bonet Castellana. Barcelona: UPC.

Cánovas, A. & Amman, A. (2002). Monólogos. En *La arquitectura del Sol/Sundland Architecture* (pp. 222-231). Barcelona: COAC, COACV, COAMU, etc.

Katzenstein, E. (1985). Antonio Bonet: arquitectura y urbanismo en el Río de la Plata y España. Buenos Aires: Espacio.

Landrove, S. (ed) (2004). *Arquitectura Moderna y Turismo: 1925-1965*. Actas IV Congreso DOCOMOMO Ibérico. Barcelona: Fundación DOCOMOMO.

Liernur, F. (1996). Antonio Bonet. Consideraciones sobre su obra en el Río de la Plata. (pp. 5-42). Buenos Aires: Cuadernos de Historia 7. Boletín del Instituto de Arte Americano e Investigaciones Estéticas "Mario J. Buschiazzo". FADU.

Martínez Medina, A & Oliva Meyer, J. (2012). The 'other' cities: urban planning and architecture for tourism. The case of Spanish Mediterranean (1945-1975). AA. VV. Universitat Politècnica de Catalunya, 621-630.

Memoria Técnica del Proyecto. Acta del Consejo de Administración de ManMenor S.A., 26 octubre 1962, s. p. Archivo Histórico COAC.

Palomares, M & Parra, J. (2012). Información y representación gráfica. La Manga del Mar Menor y el primer Plan Bonet (1961-63). Information and Graphical Display: La Manga del Mar Menor and the First Plan Bonet. EGA, Revista de Expresión Gráfica Arquitectónica, 19, 252-261.

Parra, J. (2010). En Landrove, S. (ed). Equipamientos I. Registro DOCOMOMO Ibérico (pp. 331-338). Barcelona: Fundación DOCOMOMO Ibérico, Fundación Caja de Arquitectos.

Parra, J. (2009). Murcia. En Centellas, M. & Alter. (eds). La vivienda moderna 1925-1965. Registro DOCOMOMO Ibérico (pp. 232-237). Barcelona: Fundación DOCOMOMO Ibérico, Fundación Caja de Arquitectos.

Puig Torné, J. (2009 y 2010). Entrevista con José Parra en Barcelona en septiembre de 2009 y marzo de 2010.

Revista Arquitectura (1969), 131, 2-18.

Terán, F. de. (1978). Planeamiento urbano en la España contemporánea. Historia de un proceso imposible. Barcelona: Gustavo Gili.

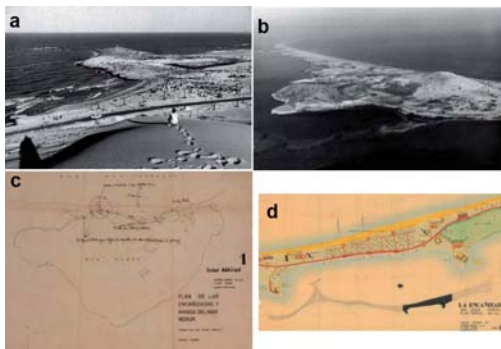


fig 1: La Manga, península de La Raja (actual emplazamiento del hotel Galúa) h. 1964 (a), Imagen aérea de La Manga h. 1964. Archivo Bonet. Archivo Histórico del COAC (b), Bonet y Puig Torné: primer croquis de ideas, 1961, escala 1:50.000. Archivo Bo

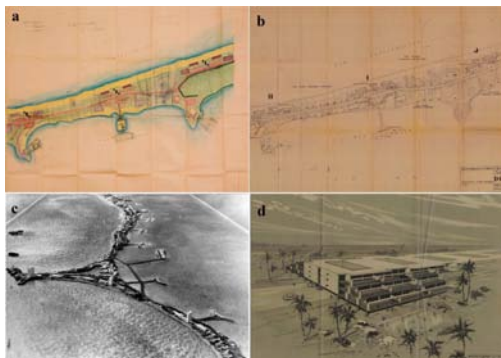


fig 2. Plan La Encañizada, segunda serie de planos de usos a lápiz de color, 1961, e. 1:2.000. Archivo Bonet, Archivo Histórico del COAC (a), Plan Norte, plano de la ordenación, sector El Pedrucho, 1961, e. 1:2.000. Archivo Histórico del COAC (b), B

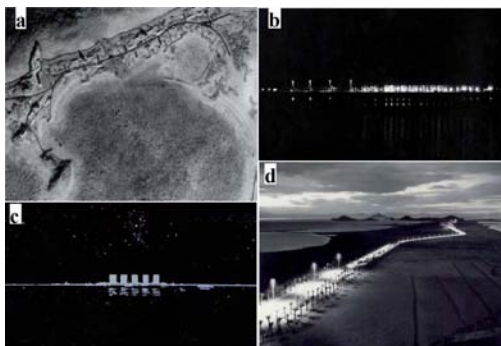


fig 3: Bonet: maqueta del Plan Sur, 1962 (a), Le Corbusier, Plan de Buenos Aires, dibujo de 1929 de los rascacielos de la cité d'affaires reflejados de noche en el mar (c), vista nocturna de La Manga h. 1964 con la carretera recién construida (b, d).



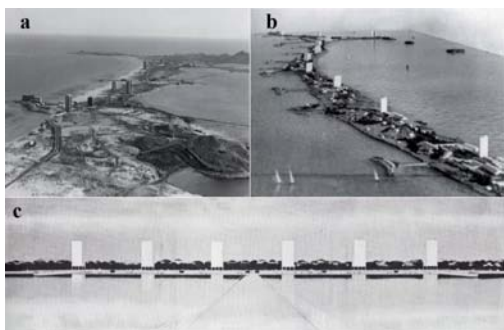


fig 4: Imagen de La Manga h. 1969 (a), Bonet: maqueta del Plan Norte (b), Adalberto Libera: intervención en el litoral de Castelfusano, Roma, 1933-34 (c).



## Tourism and sense of place

Leonarda Tripodi, Mediterranea University of Reggio Calabria

### Abstract

The paper starts with the assumption that tourism affects urban and territorial planning. With the objective to pursue economic development through the creation of imaginary spaces that can appeal people, tourist-based planning model have often entailed loss in sense of place, depletion of historic-cultural heritage and increase of consumerism. Main aim of this paper is to demonstrate that urban planning models that follow nature and tradition of places can give rise to a long-lasting supply. To better understand the positive interaction between tourism development and respect of sense of place, strategies adopted in Ballyhoura (IE) and in Lille (FR) were reported. Territorial assets can be converted to the actual touristic trends in order to make a balance between visitors' expectation and respect of genius loci.

*Keywords: tourism planning, sense of place, economic development, advanced cultural district, identity*

# 1 TOURISM AND TERRITORIAL PLANNING

## 1.1 Introduction

As Piero Innocenti (1990: 18) (fig.1) has shown proposing again Toschi's chart named *model of tourist circulation*, tourism is strictly related to the geographic space. This relation is even more meaningful if we consider the definition of tourism that the same Innocenti (1990: 12) reproduces from the geographer-economist Nice who, "as well as highlight that tourism appears as a phenomenon of circulation for recreational purposes of men and of incomes between different places and on more or less large distances, emphasizes its spatial character and in particular its ability to remain impressed in the geographic space". This implies that tourism planning affects urban and territorial planning with strategies aimed at safeguarding and rehabilitating natural environment and cities and, above all, at creating artificial places where users feel realized their own idea of place.

## 1.2 Favoring sense of place

The process of *adaptive reuse*, started in the late 1960s American cities, is a modern urban planning model openly tourist-based and applied in those that Peter Hall calls *Cities of enterprise* with specific spatial organization and architectural settings in order to attract people. Of course, developers that were behind city regeneration processes primarily wanted to obtain maximum returns on property value and their financial power affected both physical and social planning with some themes that occurred in every regeneration program up to the Nineties: construction of offices, shopping malls, hotels, apartments and consecutive gentrification. Hall (2002: 386) let us understand implications of private sector urban investments by mentioning Falk, who stated that

"the process of creating successful places is only incidentally about property development. It is much more like running a theatre, with continually changing attractions to draw people in and keep them entertained. It is no surprise that perhaps the most successful model of all, the 28,000 acre Walt Disney in Florida, is run by a company which has divisions concerned with Imagineering and Attractions".

Thus, if it is true that organization of territory caused by tourism has created economic development, it is also true that the creation of imaginary spaces, inside or outside the city, has often entailed loss in sense of place. So, what can be done to preserve identity in spite of tourism development?

### 1.2.1 The new challenge

We know that the main reason why policy makers and stakeholders are affected by tourist drivers in the decision-making process is the capacity of tourism for introducing in a community expenditures coming from the outside. However, from an economic point of view, it is necessary to consider also externalities of tourist-based urban programs and of programs of tourism development. With regards to the three principles of sustainable development (economics, environment and equity), it is not possible to ignore that the

concrete casting that invaded coasts is not very environmental friendly and the regeneration programs that gentrified inner cities are not the height of social equity. Thus, now we need to organize territories of tourism not only on the base of consumerism and profit maximization. Urban planning models that follow nature and tradition of places can give rise to a long-lasting supply. Territories of tourism have to respond to new trends and places have to be competitive and to diversify their supply. “Consumer patterns are changing, with tourist choices increasingly influenced by sustainability considerations, such as growing demand for locally produced food, products and services, which reduce transport distances and benefit local and regional economy. (...) The move toward more sustainable tourism has been shown in a number of destinations to enhance local development potential through mechanism including: *i*) its ability to harness biodiversity, landscape and cultural heritage in developing countries; *ii*) the relatively labour-intensive nature of the tourism sector, with activities particularly suited for women and disadvantaged groups; *iii*) enhanced spending by tourists can benefit a wide range of supporting sectors; *iv*) tourism improves the basic common infrastructure facilities required for development of other sectors and quality of life; and *v*) tourism employs more women and young people than most other sectors” (OECD, 2012: 20).

This paper is going to demonstrate the way in which sustainable tourism has the ability to leverage local development through environmental and cultural heritage expertise not only in developing countries, but also in regions that lack a stable economic system and in cities that present dismissed or vacancy areas.

### **1.2.2 The opportunity of environmental and cultural heritage**

The Paradores de Turismo in Spain are good examples of a national strategy for tourism development and territorial marketing where the net of accommodation facilities is coherent with the spirit of monuments on which they are created. Also the local initiative of scattered hotels or integrated multi-building accommodation, experimented in many Italian old town centres, has well shown how the spatial organization caused by tourism can settle down to existing environment. Starting with the assumption of Pier Luigi Sacco (2007: 36), full professor of Economic Policy at the Academic Institute of Architecture of Venice, an “advanced cultural district” is a district model where culture “helps society to orient toward new models of use of time and of resources”. Thus we can assert that policies aimed at using the architectural and natural heritage in an innovative and creative way have the capacity to increase tourist flows and to leverage the economic system of a district without disturb anthropic and natural environment. Furthermore, use creativity and innovation to reinvent economy with the contribution of tourism can increase attractiveness of places both in countryside and in cities. To better understand this phenomenon we can look at the strategies adopted in Ballyhoura (IE) and in Lille (FR). Here, respectively, agri-tourism availed of local facilities to leverage local economic development and specialized cultural operators raised the international profile and the image of the city.

## 2 STRATEGIES TO LOOK AT

Ballyhoura is a mid-west district of Ireland that underwent an economic slump at the end of Eighties. Need to diversify the weak rural economy was derived from the latter situation. The first initiative was about a strategy concerning rural tourism. A tourism-cooperative, Ballyhoura Failt Society (BFS), was founded in 1986 as the principal tool in order to accomplish local development. Even if it took advantage of farming population and of local organizations, BFS first attempt was unsuccessful because of the lack of additional expertise in tourism development and territorial management. Funds from a state agency enabled BFS to engage a full-time manager and so to pass initial obstacle. The second step of Ballyhoura strategy was to diversify the range of tourism activity they could offer: agricultural study tours, cycling tours, canoeing, hill walking, language training courses teaching English as a foreign language. Moreover, with the support of EU programs LEADER I and LEADER II, a non-profit organization, the Ballyhoura Development Ltd, was able to improve quality of life of residents by putting into effect a Business Plan whose pillars were, apart from the establishment of tourism activities, the development of small firms, craft enterprises, local services and agricultural products. One of the most interesting sides of the Ballyhoura practice is QUEST project, whose acronym is Quality, Uniqueness, Enhancement, Strategic planning and Training). This initiative encouraged complementary business planning in the most advanced tourism businesses by providing them technical assistance and training to improve management skills.

Even though this case study is not very recent, strategies adopted have succeeded in achieving good results as the increase of tourism income, a rise of private investments on tourism initiatives, a diversification of the range of tourism packages. These outcomes are the result of a policy that respected and nurtured existing local resources.

Create sense of place in a built context represents a way to make sustainable urban regeneration, in other words a way to revitalize the economic and physic systems of post-industrial cities. Remembering again the Pier Luigi Sacco's concept of "advanced cultural district", it is useful to examine the case of Lille, European Capital of Culture in 2004. Like Ballyhoura region, during the Eighties also Lille Metropole went through a phase of economic depression, but in this instance it concerned industrial sector. The Flemish city rose from crisis by promoting creativity and cultural experiences and, consequently, attracting visitors, hosted during the copious events. Even if urban environment was reinvented by the creativity initiatives of artists (in respect of the theme of metamorphoses the Lille Flanders train station was pink illuminated), of course streets did not lose their identity and people could surely feel the essence of that unique place, totally different from any other in the world. Cultural events organized in Lille attracted more visitors than public authorities were expected. Beside the innovative cultural revitalization, it can't be absolutely omitted that 70 million Euros were allocated by the European Regional Development Fund and the Interreg program. State and local authorities managed funds in order to execute programmes of urban planning, public

facilities and heritage restorations. At this point it is possible to prove again the strict relation between urban and tourism policies and their linkages with economic development. Indeed, European studies on economy of culture demonstrate its direct repercussions in terms of GDP growth and employment and its indirect returns on tourism sector through an increase of attractiveness and a consequent improvement of the image of regions involved in the projects. Thus, it is easy to understand how Lille has obtained a “crucial economic centrality” (Sacco, 2007: 36) in its euroregion.

### 3 CONCLUSION

Tourism is one of the best tools in order to make territories more competitive. As Ballyhoura and Lille strategies has demonstrated, competitiveness can be pursued without alter the environment through the construction of colossal tourist resorts. In many cases it is possible to activate economic development by looking at territorial assets and convert them to the actual trends, creating a balance between visitors' expectation and respect of *genius loci*. Before starting a new development project, each planner should look at the insights of villages, cities, neighborhoods and breathe their essential nature. When they are going to set a new order of things, planners and architects are in charge of the vision people figure in their mind. Frequently planning process can be shared with residents and in these cases the possibility that projects respect sense of place is certainly higher than in the case of a top-down process. At the same way in which inhabitants of a particular environment, both urban and rural, experience its daily authenticity, tourists are more enriched by living their destinations without any other filters than those which post-modern cities have already made. Albeit for a limited period of time, we can't forget that “the places where we spend our time affect the people we are and can become. (...) We can experience any place because we've all received, as part of the structure of our attention, a mechanism that drinks in whatever it can from our surroundings. This underlying awareness - I call it simultaneous perception - seems to operate continuously, at least during waking hours, even when our concentration seems altogether engrossed in something else entirely” (Hiss, 1991: xi, xii).

### References

- Hall, P. (2002). *Cities of Tomorrow. Third Edition*. Oxford, Blackwell Publishing.
- Hiss, T. (1991). *The experience of place. A new way of looking at and dealing with our radically changing cities and countryside*. New York, Vintage.
- Innocenti, P. (1990). *Gografia del turismo*. Roma, La Nuova Italia Scientifica.
- OECD LEED (1998). Best practices in local development. Retrieved August, 31, 2013,

from

[http://ec.europa.eu/regional\\_policy/archive/innovation/innovating/pacts/pdf/leed\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/regional_policy/archive/innovation/innovating/pacts/pdf/leed_en.pdf)

OECD Tourism Papers (2012). Green Innovation in Tourism Services. Retrieved November, 3, 2013, from

<http://www.oecd.org/greengrowth/greeninnovationtourism.htm>

Palmer/Rae Associates (2004). Report on European Cities and Capitals of Culture – Part II. Retrieved November, 2, 2013, from

[http://ec.europa.eu/culture/pdf/doc656\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/culture/pdf/doc656_en.pdf)

Sacco, P. (2007). Cultura e dinamiche di attrazione territoriale. In: *Urbanistica Informazioni*, 212. Retrieved September, 16, 2013, from

<http://www.urbanisticainformazioni.it/-212-.html>

Trillo, C. (2003). *Territori del turismo, tra utopia e atopia*. Firenze, Alinea Editrice.



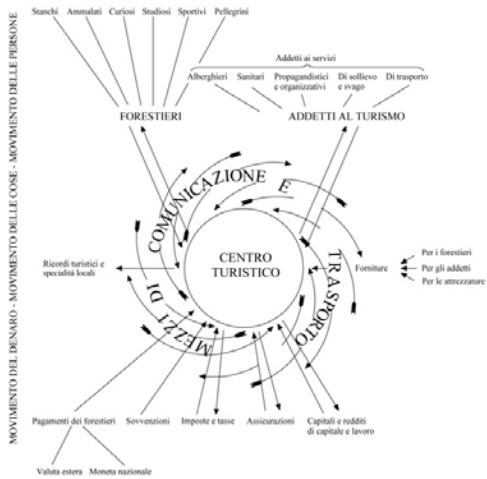


Fig. 1: Model of tourist circulation



*Los modelos del turismo como reflejo de un proyecto de ciudad*  
*Images and models of the tourism phenomenon as a reflection of a city project*

**The mutation of the Ofir's pinewood in seaside resort**  
**The residential model variation between 1940-2010**  
Bragança Borges, Tiago

**Turistas y veraneantes ante el paisaje: la conquista del hábitat residencial turístico**  
Carbonell Segarra, Mercedes; Oliva Meyer, Justo; Martínez-Medina, Andrés

**Il territorio del tempo libero tra controllo sociale, *welfare* e utopia**  
**Riflessioni sulla cultura del progetto italiana degli anni '50 e '60**  
Deambrosis, Federico; De Magistris, Alessandro

**L'Hotel Anabel com a símptoma (l'evolució del turisme a Lloret de Mar, 1905-1975)**  
Faura, Ramon

**Capri e il mito dell'architettura tra Ottocento e Novecento**  
Mangone, Fabio

**La fotografia turística, les guies i la publicitat, testimonis arquitectònics de la transformació del paisatge de la Costa Brava entre els anys 20 i 60**  
Musquera Felip, Silvia

**Barcelona: instrucciones de uso (1839-1912). El imaginario de la ciudad moderna en las guías turísticas**  
Rodríguez, Carmen

**A true Catalan Flamenco night! Turismo globale, crisi d'identità local e produzione di asset monumentali. Barcelona como caso-pilota del *branding* urbano**  
Scarnato, Alessandro



## **The mutation of the Ofir's pinewood in seaside resort The residential model variation between 1940-2010**

Tiago Bragança Borges, ISCTE-Instituto Universitário de Lisboa

### **Abstract**

The first urban plan created to transform Ofir's pinewood (a beach area above Oporto city) in a seaside resort occurred on the decade of 1940 when, by a private initiative, was asked to a young architect named Alfredo Ângelo de Magalhães (1919-1988) to design an urban plan and its equipment (such restaurant, hotel, swimming pool, etc) and some private dwelling houses. In the following decades, were built, on the lots of the primitive urbanized areas, some other dwelling houses, such one of the most important house of Portuguese twentieth century architecture - "Casa de Ofir" (1957) projected by the architect Fernando Távora (1923 - 2005). These dwelling houses try, almost of the cases, to insert themselves on the landscape, using it as an important agent that increases the project and the view systems. However, in the 1970's, for this territories where projected multifamily buildings - three 12 levels - with new kinds of typologies such one bedroom flats, starting the touristic massification in Ofir. On these new projects the landscape is no longer on contact with the house; it is a valued element to marketing. At the same time, some other hotels were developed for this territory, changing its skyline. With the real estate boom of the 1980's and 1990's, were built some other multifamily buildings with smaller dimensions, but with leisure equipment such swimming pools or tennis courts. These buildings were developed among the original urban plan's principal avenues, changing, significantly, the landscape because pine trees were felled. Since 2000's the paradigm of beach living has changed, and the touristic resorts follow the gated condominium, with a few dwelling houses, small groups of apartments and leisure equipment inside it. In this situation the impact on landscape is not so hard. However this kind of territorial intervention always changes the original flora, witch causes a long-term problem. The occurred changes on the civil construction in Portugal, with a smaller number of new buildings, is making that only the middle-high and high classes are able to build new dwelling houses, that are being implanted in the few primitive urbanized areas' non-built lots. The present essay wants to, in a first moment, study the residential typology's evolution between 1940 and 2010, associating it to the evolution occurred in tourism. In a second moment, more important, it wants to understand the impact of those typologies in this territory (on the urban design field) and in this landscape (on the identity image of this territory). To support this survey will be used some original photographs of Alfredo Ângelo de Magalhães's archive, and some actual images. This essays tries to be a lecture about the conception of the landscape and image of a living territory in a permanent mutation.

*Keywords: image , resort, urban plan, development, territory*

Ofir, a seaside pinewood located in Fão, a village 45km north from Oporto, has been discovered as a holiday place in the XIX century. Some rich families, almost from Oporto, but a few of them from Fão, spent here their summer's leisure times, normally in August and September, in local particular houses. The less fortunate usually spent this time, or less, in rent houses or rooms. Until the 1930's, this tourists didn't use the Ofir beach, but a beach located in Bonança, where is located the fishermen's protector church, with the same name.

In the 1940's, a group of informed citizens, led by the civil engineer Raul de Sousa Martins (1904-1973), intended to transform the pinewood into a first class summer destination. In 1943 this group send a letter to António Ferro (1895-1956), director of SNI - Secretariado Nacional de Informação (the dictatorship's organism that managed touristic and cultural issues), exposing their concern about the possibilities of transforming Ofir pinewood into a summer resort. The receptivity was good, and in the following year work began. To make the urban plan, as the restaurant, the hotel and some dwelling houses, they hired Alfredo Ângelo de Magalhães (1919-1988), a young architecture student from Oporto. This one was working at the Raul Sousa Martins' firm, Sociedade dos Engenheiros Reunidos. Between 1943 and 1947, this 24 years old architecture made the urban plan in order to urbanize almost half of this territory, an hotel (Hotel de Ofir), a restaurant (Ofir) and 16 dwelling houses. His concern about preserve nature elements of that place made that the plan has been designed organic, adapting to the natural morphology all the lots, the streets and pathways; to make sure that the privacy was really contemplated, each lots' area was 2000m<sup>2</sup> minimum, increasing the dwelling houses' owners privacy and relation with nature. Ofir's restaurant, located above of the dunes, worked, in 1945, as a development motor, attracting national tourists. In that decade, the Hotel Ofir's building, constructed in 1946/1947, with two long corps and a vertical volume, was the biggest construction in the pinewood, and it was the most important icon in the Ofir's resort development. With its construction tourism had augmented, and international tourists started to spend their holidays in Ofir. To complete this plan was commissioned to P. Mackenzie Ross (1890-1974) a plan to create an 18 holes golf course, which was never built. This golf course was supposed to implant behind the hotel, and counted with some dwelling houses (like the one that fig. 2 represents) to touristic rental. At the same time, were ordered to Alfredo Ângelo de Magalhães 14 projects for dwelling houses, distributed on the whole plan. As a conscious student of Escola de Belas Artes do Porto, where had contact with most of the more important Portuguese cultural figures of 20th century, such as Julio Pomar or Nadir Afonso, he projected buildings that were a manifesto of modern architecture. Some, like Casa Miguel Silva Pereira (1945) (fig.1), had all the silks of international modern current. Others were a reflection of popular architecture local expression (fig. 2).

Alfredo Ângelo de Magalhães developed those projects for dwelling houses taking in conscious the relation with the nature. Therefore he made houses only with one or two floors. In both cases, social areas had a strong relationship with the lot, some of them

with generous bay windows that opened to the garden. In every project social areas took the great part of the total area, existing living and dinner rooms that are considerable bigger than the private area. In most of the cases service areas had small areas. Kitchens had normally the basic equipment because most of the meals were taken in the few restaurants available in the village.

During the 1950's most other dwelling houses were built in the original plan's lots, like the well-known Casa de Ofir by Fernando Távora (1923-2005). However there was an increment in tourism with the open of the some touristic buildings like a pool (Parque do Rio, fig. 3) and two accommodation infrastructures (Estalagem de Ofir and Estalagem do Pinhal). This pool had been constructed in phases. First was made the pool itself, with its characteristic shape, then restaurant and bar and, in the 1960's, the rooms building.

In this decade was made a new urban plan, by Carlos Carvalho Dias, architect, in order to expand the touristic area. Contrarily to the oldest, this was orthogonal, with the main streets perpendicularly to the see (E-W). This was never started, and didn't influence any urban grown.

The biggest territory change began in the middle 1960's. The expressive tourism development occurred in this period, with a growing number of tourists coming to Portugal and some families which have reached financial prosperity and spent their holidays in seaside resorts, buying, sometimes, summer houses across the cost. In this decade was made, in Lisbon, the first congress about tourism, in 1964. There were discussed issues about tourism itself but also about tourism as territory developer. Almost of Portuguese costs have been improved in order to install, or enhance, collective tourism equipment such as hotels, motels or pools and, in these places, build dwelling houses or multifamily buildings dedicated to summer holidays. The paradigm of summer dwelling houses began to change in a drastic way. Small apartments with new typologies were build in strategic locations, in the beginning in front of the beaches. In this period Ofir increased its accommodation capacity building five new unities (Hotel do Pinhal, Hotel do Pinhal Bungalows, Hotel de Ofir (extension), Estalagem Parque do Rio and Estalagem de Ofir), and was made a plan for a 14 levels hotel, including tennis courts, pools, marina, which hasn't been constructed, projected by Alfredo Ângelo de Magalhães. This plan, projected in 1968, was an attempt to make direct concurrence to Troia resort plan which was starting to be developed.

In the late 1960's, the biggest territorial change occurred in Ofir was the construction of a huge quantity of flats, in three 12 levels towers located in the dunes, in the main entrance to the beach (fig. 4). With, originally, five flats in each floor, this project intended to offer 60 flats, 48 with one bedroom only, and 12 with three bedrooms. Because of their high, these three towers have transformed significantly the skyline of this local, and had implications on the winds. In this decade the number of dwelling houses has also increased, built in the original plan's lots, but now with new kind of architecture expression. Fernando Távora's house, built in 1957, became a model that influenced the image of many other projects for dwelling houses built in Ofir. In 1970's many other dwelling houses were built in the pinewood. However, some families bought old houses in the village that have transformed into holidays' houses. In some of these

cases, because of their areas, some owners bought the house next door and turn both into one. In this decade the everyday life at the village as significantly changed.

In following decades, 1980 and 1990, the tourism was marked by the new extension of the Hotel Ofir that took Estalagem Ofir to a part of the hotel building. Again the image of the beach's vicinity has changed. This enlargement brought a major capacity to welcome tourists, especially international ones. Hotel Ofir made a huge reform in all of the complex's buildings and gardens, in order to follow the preferences of a new kind of tourism, more exigent. The closure of Hotel and Bungalows do Pinhal, in 1993, after a part of the hotel's building being destroyed by a fire, reduced the capacity to lodge the growing number of tourists. However, this hotel in particular was very aged and outdated and never opened again. In the late 1990's the owner tried to demolish the building to create a new one, with a higher volumetric, that has been disapproved by the nature council. In those decades, especially in the 90's, the number of multifamily buildings has grown exponentially, and many of those were built in the axis that makes the connection from the beach to the village. Normally conceived in a closed logic, these kinds of ventures had the pretension to respond not only as holiday's flats but also as a permanent habitation. Therefore, projects had contemplated many typologies of flats and car spots. In the dunes zone, in this decade, started to appear some private allotments, with a few lots available, where a growing high-middle class have edified some dwelling houses, some of them with private pool.

By the year of 2000, the paradigm has changed, and the concept of the new ventures has returned to the original implantation in the pinewood. Some of the new buildings were located in a few condominiums that had occupied an expressive pinewood area. However, in opposition to the original concept, these habitation condos were enclosure and had many equipment inside, to exclusive use by the owners of the dwelling houses or flats. Plus the traditional leisure items such as pools or tennis courts, these condos counted with groceries, bar, restaurant or a few shops.

In the period between 2000 and 2010, when crises had slowed the real state market and therefore the residential buildings construction, the remaining hotels (Hotel Ofir and Estalagem Parque do Rio) had conservation works to face the new growing of tourism in Ofir. In Estalagem Parque do Rio were built new bungalows to rent and also to sell, starting a new concept of holiday's habitation, returning, in a particular way, to the minimal areas practiced in the original dwelling houses.

In the last 15 years were made significant interventions on the public spaces of the village and also on the beach area, which has contributed to unify this to different realities. The main entrance of the Ofir beach was totally changed, demolishing two administrative old buildings in order to create a square with coffee shops and restaurants. Also the beach administration uses this square, changing from a hidden and uncharacteristically entrance to the beach to a visible and ennobled one. These improvements were accompanied by the construction of a new car parking, in front of the three towers, which brought a big number of daily tourists. It also made that many flats located in these three towers were renewed, changing the owners of them. This kind of intervention is becoming a current practice in all of the Portuguese coast,



especially in places where buildings cannot be constructed in the first front of the sea.

The different residential models that constructs the Ofir's landscape has changed since the first examples of summer dwelling houses projected by Alfredo Ângelo de Magalhães, and other authors like Arménio Losa (1908-1988) or Alfredo Viana de Lima (1913-1991). These first examples were almost simple buildings and are included in the Portuguese architecture's debate of the 1940's and 1950's. This debate tried to find not only the correct areas for each type of housing uses, but specially tried to find the expression of a truth Portuguese architecture, using the local materials, technics and knowledge, in association with the modern movement that was being discussed all across the world. Some of Ofir summer dwelling houses are, still today, important case studies of 20th century architecture.

The first ones were built in 2000m<sup>2</sup> minimum lots, as said, and because of the disposition on the terrain, they were framed to the morphology of this virgin pinewood, taking part of the view systems and interconnecting the house with the nature. Almost of the implantations respect the pre-existing pines or substitutes them for new ones, originating a landscape renovation. However, in certain cases, the lots morphology has been changed, not only to have better views to the sea or the river, but also to be able to introduce garage and storage rooms. All of these lots were separated by small low walls, which everyone could pass through, generating a relationship between all the neighbours. There was a little number of buildings and everybody knew all the rest of the houses' owners.

Architecturally, in this period of discussion between the modern movement and the traditional and popular legacy and its influence in architecture, these dwelling houses expresses that issue quite clearly. There are some projects that express the modern movement's conventions, which are more assumed in the landscape (ex. Casa Miguel Silva Pereira, Alfredo Ângelo de Magalhães, 1945, fig. 1) and some other that were a reflexion about the heritage's importance and capacity to make the most informed architecture, expressing the modern concerns about easy life and the popular construction, which expresses the materials and technics of a region. There is another kind of architectures that combine some elements of these two currents. Although, especially since the 1970's and 1980's, with the economic growth of the middle class, some project were built that simply ignored the landscape and don't take any benefits of the relation with it. Also in these decades started to appear more often some private leisure equipment, especially pools and tennis courts. By the 1990's some original lots were parcelled out in order to have more profits. In those lots were built some dwelling houses with the same volumetric as the other located in the original lots, increasing the construction density and, as consequence, decreasing the vegetal elements that composed the landscape.

The first multifamily buildings were made during the second half of 1960's and the beginnings of 1970's. The first huge intervention, three 12 levels flats towers changed not only the skyline of this area but also the paradigm of tourism in Ofir. After their construction, many families were able to buy an own house in the seaside, and Ofir

beach started to become more known in the north of Portugal. These three towers, an initiative of SOFIR (a touristic society with private capital, connected to the construction of Hotel Ofir by an example), have 12 levels, with five flats each (with two typology: T1 and T3) as said. When the masses tourism was established in Ofir, in these apartments the relationship with nature changed completely. In that case, landscape turned to be only for contemplation and became to a marking element instead being a role model of spending holidays. The implantation of these buildings didn't contemplate any kind of collective leisure spaces, making the owners live in their own apartments. This first huge venture model was abandoned in Ofir because of its lack of human relationships. The other multifamily buildings started to occupy new urban areas, near the village. Many of them have common gardens and pools. These ones are generally projected with a few respect for the local architecture expression, making them uprooted from the local. As said, these kind of multifamily buildings have a unclosed implantation logic, having their pools located inside of them, in the courtyard. Very popular during the 1990's, are being uninhabited, especially because of their kind of construction which is very poor and also because of the bankrupt of many families of middle class. The fact of these buildings don't have any kind of local architectural characteristics brought to Ofir landscape an urban identity, with hybrid characteristics. Fortunately they were projected with no more than 4 floors, not repeating the great intervention in the landscape caused by the SOFIR towers.

The third model, the closed allotments and the condominiums, were also planed without sensible architecture logic, and they respond almost exclusively to the markets needs and tastes. These complexes are endowed with a sort of equipment having no needs with the rest of the territory, cutting off the connections with the community. In these cases almost of the endemic species disappeared and were substituted by tropical species like palm trees. Presently, and because of the crises, many of this dwelling houses and apartments are not being occupied, and frequently have never been sold. The maintenance of them is very expensive making the owners try to sell although the real state marked is getting worst.

The implication of these models is noted not only on the landscape but also in the concept of urban and public spaces. In the original plan, pathways separated many of the lots, which provides more routes and transforms the territory into a public place in the way that all the pinewood can be travelled. The implantation in an isolate lot is able to maintain some of the fundamental landscapes' characteristics whereas the multifamily buildings are not. This happens frequently in the condominiums and private allotments. The change of residential models, from the isolate dwelling house, implanted in lot with a considerable area, maintaining the morphology and endemic flora, to multifamily buildings and condominiums, generally implanted in all the lot's extension, have modified the landscape and the image of Ofir's pinewood. The concept of the last ventures constructed has a soft impact on the original characteristics of the landscape, at a first moment. However, as seen, their impact on the way of living of a community is not positive. Nowadays many of the original dwelling houses are being renewed. In certain cases the architectural language is not preserved, as it isn't the original flora,

changing, once again, the shape of the territory.

Since its creation, in the 1940's, Ofir has been a kind of laboratory of architecture. Not only about its expression but also concerning about the adaptation of architecture to a more informal use, summertime leisure times. As so, the landscape of this territory has accompanied the changes of the tourism issues, changing itself like an organism that exists and changes with human interventions. Across the 20th century Ofir's landscape has changed; many errors have been made against nature. However, in the past 20 years, an effort has been made to preserve nature, trying to conciliate it with architecture and human presence. The wane of construction in the same period, especially in the last 10 years made that the impact on landscape was smaller, being constructed only a few dwelling houses. With the actual economic moment all the interventions stopped and some buildings were left unfinished, with no perspectives of more sales in the next times. However, in the future, when the crises slows and economic grown appears, Ofir must be prepared to evaluate the impact of more construction on its territory, improving the legal instruments that already exists

## References

- [s.n.] – Apartamentos Gémeos – arquitecto Alfredo Ângelo de Magalhães, in *Arquitectura*. Lisboa: Ano XXII, 2ª série, nº 33-34 (Maio de 1950), p. 10-12
- [s.n.] – Campo de Golf – arquitecto Mackenzie Ross, in *Arquitectura*. Lisboa: Ano XXII, 2ª série, nº 33-34 (Maio de 1950), p. 13-14
- [s.n.] –Hotel de Ofir, in *Arquitectura*. Lisboa: Ano XXII, 2ª série, nº 33-34 (Maio de 1950), p. 20-26
- [s.n.] – Moradias no Pinhal de Ofir – arquitecto Alfredo Ângelo de Magalhães, in *Arquitectura*. Lisboa: Ano XXII, 2ª série, nº 33-34 (Maio de 1950), p. 15-19
- [s.n.] – Praia de Ofir, in *Arquitectura*. Lisboa: Ano XXII, 2ª série, nº 33-34 (Maio de 1950), p. 8-9
- [s.n.] - Os planos de urbanização da Praia de Fão transformam a lendária terra numa zona de turismo de surpreendente beleza, in *A Tarde*. Porto: 16.08.1945
- BORGES, Tiago Bragança – *Intervenções no património arquitectónico moderno: a preservação da imagem na obra de Alfredo Ângelo de Magalhães*. Lisboa: ISCTE-IUL, 2012.
- DOCOMOMO Ibérico – *Arquitectura Moderna e Turismo: 1925 – 1965*. Valência: Fundação DOCOMOMO Ibérico IV Congresso, 2003
- Direcção-Geral do Turismo; Câmara Municipal de Braga – Colóquio de Turismo e Termalismo do Norte, Documentos. Braga: Edição conjunta da Direcção-Geral do Turismo e Câmara Municipal de Braga, 1971
- LÔBO, Margarida Souza – *Planos de Urbanização. A Época de Duarte Pacheco*. Porto: FAUP, 1995 (1993)
- MARTINS, Luís Paula Saldanha – *Banhistas de mar no século XX – um olhar sobre uma*

época, in Revista da Faculdade de Letras-Geografia. I Série, Vol. 5. Porto: s.e., 1989, p.45-59

RAMOS, Rui Jorge Garcia – *A Casa. Arquitectura e projecto doméstico na primeira metade do século XX português*. Porto: FAUP, 2010

RIBEIRO, Orlando – Portugal, o Mediterrâneo e o Atlântico (7ª ed.) . Lisboa: Livraria Sá da Costa Editora, 1991 (1945)

PINA, Paulo – Portugal – *O Turismo no Século XX*. Lisboa: Editoria Lucidus, 1988

TOSTÕES, Ana – *Casas de Férias Modernas, Anos 50 e Estilo Contemporâneo Nacionalistas e Arquitectura Tradicional*, in Jornal dos Arquitectos. Lisboa: Ordem dos Arquitectos. N.º 196 As Praias de Portugal I (Mai.-Jun. de 2000), p. 45-52

TOSTÕES, Ana (coord.) – *Arquitectura moderna portuguesa. 1920-1970*. Lisboa: IPPAR, 2004

TOSTÕES, Ana – *Os Verdes Anos na Arquitectura Portuguesa dos Anos 50*, Porto: FAUP, 1997 (1994)

TRIGUEIROS, Luiz (ed.) – *Casa de férias em Ofir*. Lisboa: Editorial Blau, 1992



Fig. 1: A view of casa Miguel Silva Pereira, c. 1945/46, arch. Alfredo Ângelo de Magalhães



Fig. 2: Perspective of one of the dwelling houses projected by Alfredo Ângelo de Magalhães in 1945



Fig. 3: Perspective of Parque do Rio pool and restaurant building, c. 1960's, arch. Júlio de Oliveira



Fig. 4: SOFIR towers

# Turistas y veraneantes ante el paisaje

## La conquista del hábitat residencial turístico

Mercedes Carbonell Segarra, EPSA Universitat de Alicante  
Andrés Martínez-Medina, EPSA Universitat de Alicante  
Justo Oliva Meyer, EPSA Universitat de Alicante

### Abstract

The definition of 'tourism' as the colonization of a territory might be helpful in understanding the phenomenon of tourist habitat and the relations between tourists and holidaymakers and their new conquered territory. From this perspective, it is appropriate that a study is carried out into these changes of the landscape by the research of the most common residential typologies that emerged in the skyline, particularly in the second half of the twentieth century. Consequently, two models of tourist architecture will be analyzed: the blocks of flats, a direct reinterpretation of the modern movement (1945-1975), and the sets of terraced houses, mainly related to the drift of the postmodern condition (1975-2005). The proposal of this study is to illustrate both cases in the south coast of Valencia (from Alicante to Torreveija) based on the production of an architect who devoted time and effort to improve solutions and alternatives: this is Antonio Serrano Brú. In this study we'll find some clues that will make possible in the future a tourism able to reconcile the contemporary man's holiday preferences with the conservation of the essence of our natural and antropic habitat.

*Keywords: tourism, colonization, vacation, vacationer, tourist residential architecture*

### Resumen

Interpretar el concepto de 'turismo' como la colonización de un espacio nos ayuda a entender el fenómeno del hábitat turístico, así como la relación que guardan los turistas y veraneantes con el nuevo territorio conquistado. Desde esa óptica resulta oportuno estudiar estas transformaciones del paisaje a partir de las tipologías residenciales más habituales que las produjeron, especialmente en la segunda mitad del siglo XX. Para ello se analizarán dos modelos de arquitectura turística: los bloques aislados de apartamentos, vinculados directamente con la reinterpretación del movimiento moderno (1945-1975), y los conjuntos de viviendas unifamiliares adosadas, más relacionados con las derivas de la condición posmoderna (1975-2005). Y proponemos ilustrar ambos casos en la costa sur valenciana (desde Alicante hasta Torreveija) atendiendo a la producción de un arquitecto que dedicó tiempo y esfuerzos a mejorar soluciones y alternativas: se trata de Antonio Serrano Brú. En este estudio podremos encontrar algunas claves que nos permitan, en el futuro, un turismo que haga compatibles las preferencias vacacionales del hombre contemporáneo con la conservación de la esencia de nuestro hábitat natural y antropizado.

*Palabras clave: turismo, colonización, vacaciones, veraneante, arquitectura residencial turística*

## **1 TURISTAS Y VERANEANTES, VACACIONES Y TURISMO, PAISAJE Y HÁBITAT**

Durante la segunda mitad del siglo XX el fenómeno del turismo fue colonizando el territorio en un proceso imparable, completamente novedoso y a una velocidad vertiginosa. Los motivos fueron evidentes: se había generado un nuevo sector económico de servicios que se nutría de los excedentes industriales. La búsqueda de una forma de habitar diferente a la vivida hasta el momento empujaría al hombre occidental hacia el encuentro y la creación de lugares donde escapar del escenario cotidiano del día a día y fugarse de una realidad ordenada, encontrando así la libertad en un nuevo tiempo para el descanso. Las vacaciones son un concepto que cien años atrás era impensable, máxime si lo entendemos accesible a toda la sociedad. Vacaciones y Turismo no son lo mismo. Veraneante y turista tampoco.

Mathieu Kessler (2000) apunta que hay cinco estadios en la relación del hombre con el territorio antes de que este descubra sus paisajes. El primero es el conquistador, que hace de la nueva tierra 'su tierra'. El segundo es el aventurero que convierte el territorio en 'su país'. El tercero es el explorador que descubre una región desconocida, pasando sobre ella sin alterarla. El cuarto es el viajero, aquel que vive la experiencia de la travesía sin billete de vuelta y se apropia del paisaje que atraviesa. El quinto y último estadio lo ocupa el turista, que sigue un itinerario prefijado en el espacio y el tiempo y se identifica con cada lugar que visita. Pero, para la explicación del fenómeno del turismo en la España mediterránea, desde la relación del hombre con su entorno geográfico, en su explotación o disfrute, requerimos de un sexto hombre: el veraneante. Y este es el que, al llegar la época vacacional, realiza un viaje y cambia de residencia para poder disfrutar del destino que le espera, donde descansa, sin importarle la experiencia del viaje en sí mismo. En ese lugar establece su residencia temporal con el objetivo de recrear un estilo de vida diferente y ajeno al de su residencia habitual.

En esta segunda residencia, base del turismo tanto en España como en muchas más latitudes, coincidirían en el tiempo turistas y veraneantes, aunque primero estuvo el veraneante del entorno, al que luego se adheriría el turista. "Y el veraneante tiene un poco de conquistador y turista a la vez: aunque viaja, hace suya la tierra y transforma el paisaje" (Martínez y Oliva, 2012: 2). En esta transformación del lugar es donde el hombre, primero, debe crear un espacio antropomorfizado como única forma de habitarlo y hacerlo suyo y, después, construye la arquitectura que lo envuelve y protege, que es el reflejo de sus inquietudes y sus gustos. Como decía Heidegger: "Solo si somos capaces de habitar podemos construir" (2001, 1954: 127-142).

## **2 LA CONQUISTA DEL HÁBITAT: PLURIFAMILIARES VS UNIFAMILIARES**

Desde los primeros años del 'boom' turístico esta colonización se implantaría en el medio geográfico creando asentamientos turísticos de muchas formas entre dos extremos. De



un lado, desde la extensión de ciudades existentes, a partir de la transformación de sus terrenos aldeaños en lugares construidos para la segunda residencia, adaptando los tejidos de su trama a las nuevas exigencias del ocio turístico. Del otro, la invención de nuevas ciudades aisladas, autónomas y monofuncionales (uso residencial), cuyo enclave preferente para su asentamiento es el litoral marítimo. En ambos casos, la ciudad resultante (por ampliación o por nueva fundación) y su arquitectura intentan mantener un diálogo con la naturaleza del entorno con resultados dispares y desiguales.

La dificultad del arquitecto no es únicamente la de adaptar estas nuevas ciudades a los principios urbanísticos de los CIAM, sino la de hacerlas lo más habitables posible (casi tanto como la ciudad tradicional). En este panorama, resulta decisiva la interacción entre la arquitectura y el paisaje que la rodea, ya que es esta la que condiciona los nuevos modelos urbanos de una ciudad turística donde las funciones de descanso y de residencia se dan con mucha más intensidad que en la ciudad tradicional, se pierde la función del trabajo y se alcanza la paz y el sosiego combinados con un ocio festivo.

## **2.1 La reinención de la ciudad**

A finales de los años cincuenta y década de los sesenta, debido al desarrollo industrial y económico posterior a la etapa autárquica y a la reconstrucción europea, se producen fuertes migraciones internas del campo a las ciudades. Esto se tradujo en importantes expansiones urbanas hacia el territorio circundante. Simultáneamente, y como reacción de la población frente a la especulación del suelo en las ciudades (que se evidenciaba en unas elevadas densidades edificatorias en el interior de los cascos urbanos) y a la degradación urbanística sufrida en esta década desarrollista (que suponía una insuficiencia de equipamientos y zonas verdes en la propia ciudad), se produjeron movimientos de cambio de residencia, desplazándose muchos habitantes hacia las áreas circundantes como lugares para descansar, al menos en el fin de semana.

Estas migraciones exigieron la construcción de nuevas viviendas, la mayoría de segunda residencia, en las periferias de los núcleos urbanos, donde poder disfrutar del paisaje y de la tranquilidad ausentes en la ciudad. El proceso de nueva implantación, que afectó en gran parte a zonas rurales, fue posibilitado inicialmente por un elevado nivel de vida y de renta de una burguesía empresarial que, para estar a la moda, debía de poseer, además de la vivienda de primera residencia en la ciudad, una casa de campo donde pasar sus ratos de ocio y poder respirar aire puro.

### **2.1.1 Viviendas en núcleos suburbanos**

En el caso del municipio de Elche, coincidiendo con el auge del negocio del calzado, se llegaron a conceder unas 4.000 licencias para chalets de segunda residencia que ocuparían más de 1.000 ha entre la huerta y el campo de su término municipal (Cámara, 2001: 220). Estas viviendas unifamiliares se desarrollaron en urbanizaciones suburbanas proyectadas especialmente en los años setenta por todo el territorio, actualmente

convertidas en pedanías como Bonavista, Daimés, Balsares, etc., algunas de ellas de nueva creación y otras como ampliación de partidas rurales existentes. En la partida de Alzabares (al sureste de la ciudad) el arquitecto Antonio Serrano Brú construiría en 1978 una vivienda para el empresario y político Emilio Cano Cerdán (fig.1A). La vivienda, desarrollada casi en su totalidad en planta baja, se configura, al igual que la popular 'faeneta' (casa rural típica ilicitana), a partir de una estructura de tres crujías paralelas que se organizan desde la pieza central del gran vestíbulo de acceso. Un toque de modernidad se deja entrever en la sección del anteproyecto, al elevar la vivienda sobre el terreno, conectándose con el exterior, para dejar pasar a la naturaleza a través de ella. Pero la realidad construida le devolvió su carácter más rural, aunque mantendría determinados elementos como la cubierta inclinada continua que unifica los distintos volúmenes, acusando la influencia nórdica del 'plano oblicuo' tan importante en la arquitectura española de los años 50 y 60, así como en la obra de Antonio Serrano.

### **2.1.2 Viviendas en huertos de palmeras**

Con la crisis energética del año 1973 el 'boom' constructivo se vio frenado por la propia recesión económica y por los aires de cambio político que se respiraban en el país. El nuevo Plan General de Elche, aprobado en ese año (1973), incorporaba parte de las doctrinas del urbanismo estructuralista, limitando la edificabilidad en los suelos no urbanizables. Pero, aun así, no consiguió detener este proceso colonizador ya que, por un lado, al agricultor le era más rentable vender su parcela con fines inmobiliarios que cultivarla y, por otro, la redacción y aprobación de planes parciales por parte de la Administración (justo antes de ratificarse el Plan) aseguró determinados derechos para futuras actuaciones (Sevilla, 1985: 202). Todo ello dio lugar a la aparición en esta época de lujosas mansiones representativas del momento, algunas de ellas situadas en parajes de gran belleza y valor medioambiental como son los palmerales de Elche.

Dentro de estos modelos ilicitanos de casa en huerto de palmeras emerge, dentro del urbano Hort del Pessetero, una vivienda unifamiliar aislada en posición sorprendente y privilegiada (fig.1B). El propio arquitecto sería el promotor y propietario de esta villa. La construcción, influida por los formalismos en boga de la Tendenza italiana, se rodea de vegetación para mimetizarse con el paisaje y protegerse del sol. El proyecto, realizado en 1980, presenta cierta tradición clasicista en la distribución de porches porticados, especialmente en la fachada sur, que consiguen matizar la luz. El diseño de la vivienda parte de una pieza central de doble altura que, además de iluminar y dar acceso a las estancias de planta baja y piso, ejerce de límite entre las zonas públicas y privadas de la casa, acusando una monumentalidad excesiva para su hábitat.

## **2.2 La invención de la arquitectura turística**

La afluencia masiva de turistas a nuestras costas a partir de los años 50, producida especialmente por la apertura al exterior de la dictadura franquista, facilitó al Estado el darse a conocer por su clima, su riqueza cultural y su folklore popular (Martínez, 2004: 235). Estas nuevas urbanizaciones se basarían en reinterpretaciones de modelos

residenciales al uso, pero más simplificados y tendiendo a ser monofuncionales, con unos equipamientos mínimos, ya que el veraneante solo necesitaría de la playa (y poco más) para el disfrute completo de unas vacaciones estivales. Esta concepción inicial no dejaba de ser un tanto peyorativa pues parecía que, a diferencia del turista, el veraneante no estaba interesado en la cultura del lugar, solo en el disfrute del lugar en sí mismo. Pero este veraneante iría evolucionando y exigiendo unos espacios más diversificados donde se combinase el descanso y el ocio, el relax y la diversión.

### **2.2.1 Arquitectura horizontal: mutaciones de la ciudad-jardín**

Siguiendo el urbanismo funcionalista definido en los años 30 (y que inspiraría la ley del suelo de 1956), comenzarían a desarrollarse en los extrarradios de las ciudades nuevas barriadas con la idea inicial de solventar la falta de viviendas debida, en parte, a los precios abusivos de los centros urbanos. Se construirían viviendas económicas en un suelo mucho más barato. Estas nuevas ciudades, basadas en el modelo de ciudad-jardín, serían autónomas de la ciudad principal aunque con suficientes infraestructuras para estar bien comunicadas con el exterior. Aunque estos barrios poco tendrían que ver con la teórica ciudad de Howard, pues su crecimiento no había sido celular, sino que se habían desarrollado adaptándose a la topografía existente, a partir de una tipología residencial predominante: la vivienda unifamiliar (aislada, pareada o adosada). Tampoco poseían la fuerza productiva de la ciudad tradicional al carecer de una estructura industrial y de los niveles de servicio que proporcionan los equipamientos y dotaciones urbanas. En realidad, muchos de estos nuevos asentamientos, siguiendo más la idea de 'garden-suburb' que de 'garden-city' (Gravagnuolo, 1998: 117), se convertirían, con el paso del tiempo, en barrios exclusivos para gente adinerada que buscaba una segunda residencia para descansar lejos del trasiego de la gran ciudad.

Un caso claro de ello lo tenemos en Elche donde se creó su primera ciudad-jardín en 1932, al este de la ciudad. La depresión económica del país y la posterior guerra civil suspenderían el desarrollo de este nuevo barrio, llamado Hogar-Jardín. Sería a finales de los 60 cuando se retomaría su construcción con viviendas muy diferentes entre sí, que darían a la urbanización una imagen de distinción por sus jardines privados y los lenguajes eclecticismos de su arquitectura. Antonio Serrano construiría varias viviendas unifamiliares en esta barriada-jardín, entre las que destaca la vivienda proyectada para su hermana Pilar Serrano en 1993 (fig.2A). Esta obra, formalmente racionalista, presenta una volumetría cúbica con dos alturas y una simetría en dirección E/O en su fachada principal. Se proyecta en planta baja una pieza central de accesos que contiene una doble altura en la zona de la entrada a la vivienda, iluminada cenitalmente. Esta planta constituye la zona de día de la vivienda, la cual se abre al exterior con un gran porche. La zona de noche se sitúa en la planta piso, donde los dormitorios que dan al oeste presentan unas amplias terrazas, cubiertas con un tejado que apoya sobre clásicas columnas. En este proyecto se aprecia cómo la arquitectura para la segunda residencia debía adaptarse a los nuevos gustos de los promotores y propietarios que preferían una arquitectura más tradicional y menos internacional.

Otro ejemplo lo encontramos en el municipio de Torre vieja, ciudad paradigma en nuestras costas de la implantación de tramas de viviendas unifamiliares aisladas, pareadas o adosadas que han dado lugar a paisajes extensos y dispersos, caracterizados por la ocupación máxima del suelo. De entre todas, esta ciudad alberga gran cantidad de urbanizaciones residenciales para extranjeros, a modo de pequeñas constelaciones encerradas en sí mismas, sin ningún tipo de interrelación. Antonio Serrano proyectaría una de ellas a finales de siglo (1999): la urbanización Los Altos, al suroeste de la ciudad (fig.2B). El módulo básico residencial está formado por agrupaciones de 4 viviendas que se desarrollan alrededor del eje central de un patio, al modo del sistema de planta cruzada que presentaban las viviendas obreras de Mulhouse del siglo XIX (Blat, 2000: 44). Con una o dos alturas, estas viviendas se van escalonando según las necesidades de la topografía, proporcionando una imagen mediterránea a la urbanización, en la que se recurre a los colores blanco y azul como referencias formales a la arquitectura popular.

### **2.2.2 Arquitectura vertical: libertad compositiva**

La colonización del territorio nacional para atender al turismo de masas se produjo, por excelencia, a lo largo de nuestras costas, ocupando una franja de terreno de anchura variable y de gran riqueza paisajística. En estas superficies urbanizadas se implantarían numerosos bloques de apartamentos, algunos con forma de torres de gran altura, con la idea básica de disminuir la ocupación de suelo y destinar el resto para espacios libres, sin perder edificabilidad -y por ende rentabilidad-. Los bloques se elevarían sobre pilotes dejando libre la planta baja para generar nuevas circulaciones interiores y disfrutar del relax y las relaciones vecinales, contemplando el mar como horizonte. Estos desarrollos turísticos de las décadas de los 60 y 70, al carecer de modelos tipológicos de referencia, se basarían inicialmente en formas simples y estandarizadas ('international style'), que irían adaptándose a los códigos de la nueva ciudad (sol, playa, mar) mediante arquitecturas más organicistas y neopopulistas (Gausa, 1996: 294).

Se rompió así con la estricta racionalidad en altura mediante el desfase de las plantas a través de nuevas tendencias inspiradas en los modelos metabolistas japoneses de los años sesenta. Un ejemplo que ilustra este caso se descubre en Los Arenales del Sol, donde Antonio Serrano construiría la urbanización Las Palmeras (1973) (AA.VV., 2002: 168). Situada en una parcela de superficie rectangular y paralela a la costa, quedará conformada por cuatro bloques lineales de ladrillo caravista implantados en el terreno a 45º respecto a la línea del mar (fig.3A). Los inmuebles presentan unas terrazas corridas en sus fachadas longitudinales que, a modo de galerías, recorren todo el edificio favoreciendo las relaciones humanas y el disfrute del paisaje circundante. La planta de cada uno de ellos se desarrollaría desde una óptica funcionalista, a partir de una simple retícula, con la crujía como elemento que ejercería de 'modulor' en la generación de los diferentes tipos de vivienda. Esta retícula se elevaría desde el suelo sobre un pórtico diáfano hasta alcanzar 9 plantas que se irían aterrazando por la fachada oeste, produciendo un efecto de estratos geológicos superpuestos, con ciertas semejanzas a urbanizaciones como La Grande Motte de J. Balladur (Languedoc, 1964) o la Ciudad

Blanca de Sáenz de Oiza (Mallorca, 1967). Antonio Serrano siguió indagando en las diferentes posibilidades geométricas, esta vez para un conjunto de tres bloques en primera línea del ensanche histórico de Gran Playa de Santa Pola (Residencial Euomar, 1975). Estos edificios contarían con unas amplias terrazas que reforzarían la horizontalidad a partir de los cantos vistos de sus forjados de hormigón armado. El dinamismo se consigue gracias a la fragmentación de la planta en tres piezas, una por vivienda, que irían modificando sus volúmenes exteriores en cada planta (fig.3B).

Este tipo de arquitectura, formalmente más orgánica, basada en estructuras flexibles y extensibles, que ponían en tela de juicio las leyes de la lógica funcionalista, serían del interés de Antonio Serrano Brú en esta década de los años 70, en la que seguirá experimentando con el juego y combinación dinámica de los volúmenes y la repercusión que estos espacios generados producían sobre los diferentes estratos urbanos. Y para ello proyectaría en Santa Pola (1977) un bloque en forma de L en el que, al igual que en el proyecto anterior, las viviendas van desplazándose unas sobre otras buscando conseguir un mayor protagonismo desde el exterior (fig.4A), para lo cual las ocho viviendas por planta son distintas entre sí. Aunque las variaciones de la planta no afectan demasiado a los alzados que mantienen una imagen de continua horizontalidad. El único elemento que tienen en común las viviendas es la dirección de su estructura, perpendicular al mar, y un sistema de circulación por corredores o galerías posteriores (una en cada lado del bloque), herencia del movimiento moderno. Las viviendas presentan soluciones de distribución con superficies mínimas (en algunas se unifica la cocina con el salón-comedor), emulando en cierta medida los estudios del 'existenzminimum' de los años 20-30 de la vivienda social en Alemania. Aunque la pieza de la terraza cobra un especial protagonismo, con dimensiones considerables, pues gran parte de la vida de la familia transcurre en este espacio exterior donde el veraneante 'conquista' las vistas y, un poco, el nuevo territorio.

En contraposición a este proyecto de desarrollo más horizontal, Antonio Serrano construyó, dos años después, una torre de diez plantas en primera línea de la Gran Playa de Santa Pola (fig.4B). Implantada al sur de la parcela, muy cerca del mar, repitió la estructura de configuración vista en proyectos anteriores: una galería de accesos con el núcleo de comunicaciones en la parte posterior, una zona intermedia de viviendas (en este caso dos por planta), y un tercer elemento formado por las grandes terrazas de la fachada meridional. Esta organización queda reflejada tímidamente en el volumen exterior, perdiendo parte del dinamismo que veíamos en anteriores proyectos. Las fachadas laterales guardan una uniforme distribución en sus huecos, con algunos elementos de influencia náutica. Y como pieza de remate de la torre, unos antepechos inclinados en cubierta que fueron proyectados con la idea de dirigir su pendiente hacia el mar.

### 3 PANORAMA DEL TURISMO A TRAVÉS DE UNA TRAYECTORIA PROFESIONAL

A partir del análisis de una serie de ejemplos de la arquitectura de Antonio Serrano Brú, dentro de la provincia de Alicante, se ponen de manifiesto diferentes paisajes urbanos en el ámbito turístico que se desarrollan en el territorio: desde el paisaje preferentemente funcionalista de bloques en altura, introducido por la ley del Suelo de 1956 hasta el paisaje de viviendas unifamiliares, desarrollado desde planes estructuralistas que se redactan a partir de la nueva ley del Suelo de 1975. Ambos tipos de paisajes urbanos (de segunda residencia) presentan cronológicamente sus características propias y sus diferencias frente a la ciudad tradicional (de primera residencia).

1. En el caso concreto de Elche (ciudad industrial zapatera), la segunda residencia nace entre los años 50 y 60, a partir de la casa típica del campo ilicitano (la 'faeneta'). Este es un inicio generalizable a muchas ciudades (con o sin costa próxima), ya que los diferentes estratos sociales, a medida que adquieren solvencia económica, destinan parte de los excedentes económicos invirtiendo en su tiempo libre (comenzando por el fin de semana) volviendo a la casa de sus ancestros o comprando una casa de campo. Este aspecto pone en evidencia, además, la pérdida de rentabilidad de la propia tierra para uso agrícola en la medida que las parcelas del campo se comienzan a destinar para segunda residencia y explica el inicio de la dispersión urbana en áreas metropolitanas cuando estas casas de segunda residencia, medio siglo después, se destinan a residencia permanente.

2. En el período moderno o del 'boom' turístico (1959-79) hay una cierta predilección por la edificación en altura de viviendas y apartamentos turísticos de inspiración en el movimiento moderno (Oliva, 1997: 24-43), dando lugar a esos paisajes urbanos de más intensidad de edificación, un tanto 'verticales', donde las casas de la 'hipotética ciudad-jardín' se han sustituido por bloques de viviendas que cuentan con ciertos espacios privados de equipamientos como piscinas, zonas de deporte, jardines y aparcamientos, aunque no demasiados porque la playa está cerca y es accesible (sin calles colapsadas) y porque no son viviendas de primera residencia. La ciudad resultante suele estar fragmentada por islas de urbanizaciones que se distancian de los núcleos tradicionales, reclamando su vocación satélite e independiente.

3. En el periodo posmoderno (1979-09) las gentes se decantan en mayor medida hacia las viviendas unifamiliares, quizás como expresión de libertad individual y progreso social y económico, dando lugar a una ciudad más extensa y dispersa, que aglutina y reúne los fragmentos de la ciudad anterior en una especie de ciudad-territorio. Esta vivienda turística (sea aislada, pareada o adosada), que ya existía en los años 60 y 70, a partir de los 80 adquiere un protagonismo singular pues, mientras antes convivía en una comunidad donde el espacio libre era público (jardines, piscina, juegos, etc.), ahora reclama su autonomía acotando con precisión su propiedad privada: una casa sobre una parcela de terreno con un jardín propio donde cabe el coche de cada uno. Es decir: terreno, casa y coche son un trío que define a estas nuevas urbanizaciones que proliferan por todo el territorio entre Elche y la costa (especialmente en Santa Pola, Guardamar y Torrevieja).

Medio siglo después de haber aparecido el fenómeno del turismo de masas el problema se ha complejizado: el turismo ha hecho crecer las ciudades, las ha intensificado y extendido, las ha dispersado, las ha vuelto híbridas. Los habitantes no son fijos ni estables: son nómadas dentro del propio territorio, a los que se suman los turistas extranjeros y nacionales por tiempo limitado, más los pensionistas que eligen este territorio por sus especiales condiciones geográficas y climáticas

para pasar gran parte de su tercera edad. En definitiva, el turismo ha contribuido a conformar la propia metrópolis contemporánea (Gausa, 1996: 294).

## **Bibliografía**

Blat, J. (2000). *Vivienda obrera y crecimiento urbano*. Valencia: COPUT.

Cámara, P. (2001). *Hábitat en el Baix Vinalopó*. Elche: P. Cámara Arquitectos, S.L.

Gausa, M. (1996). L'espai turístic: Paisatge al límit. En X. Costa, S. Landrove (dir.), *Arquitectura del Movimiento Moderno. Registro DoCoMoMo Ibérico, 1925-1965*, 292-299. Barcelona: Fundació Mies van der Rohe.

Gravagnuolo, B. (1998). *Historia del urbanismo en Europa 1750-1960*. Madrid: AKAL.

Heidegger, M. (2001, 1954). Construir, habitar, pensar. En E. Barjau(trad.), *Conferencias y Artículos*, 127-142. Barcelona: Ediciones del Serbal.

Kessler, M. (2000, 1999). *El paisaje y su sombra*. (Trad. F. González). Barcelona: Idea Books.

AA.VV. (2002). *Arquitectura del Sol\_Sunland Architecture*. Barcelona: COATA et al.

Martínez, A. (2004). Paisaje, ciudad y arquitectura turísticos del Mediterráneo, 1923-1973. En AA.VV., *Arquitectura Moderna y Turismo: 1925-1965*, 231-241. Barcelona: Fundación DoCoMoMo Ibérico.

Martínez, A. & Oliva, J. (2012). The 'other' cities: urban planning and architecture for tourism: the case of the Spanish Mediterranean (1945-1975). En: *6th Conference of the International Forum on Urbanism (IFoU): TOURBANISM, Barcelona 25-27 gener*, 1-12. Barcelona: IFoU.

Oliva, J. (1997). Turismo y arquitectura: la modernidad como respuesta, *VÍA-ARQUITECTURA 1*, 24-43.

Sevilla, M. (1985). *Crecimiento y Urbanización. Elche 1960-1980*. Elche: Universidad de Alicante.

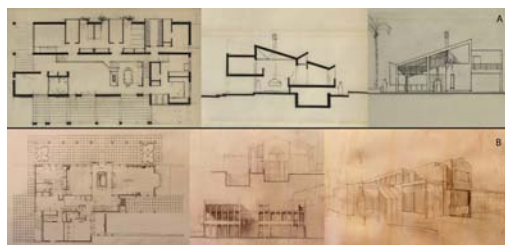


Fig. 1: A: Vivienda en Partida Alzabaras Alto, Elche (1978). B: Vivienda en C/ Porta Morera 26, Elche (1980). Archivo personal de Antonio Serrano Brú (APASB).

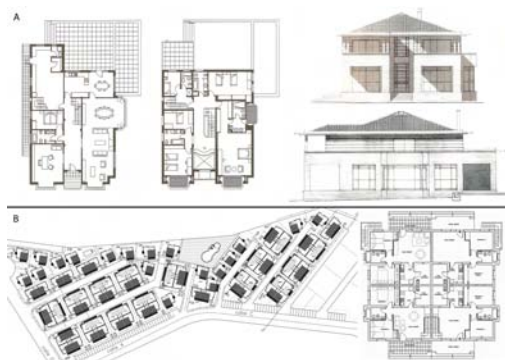


Fig. 2: A: Vivienda en Hogar-Jardín, Elche (1993). Cámara, 2001: 218. B: Urbanización Los Altos, Torreveja (1999). APASB.

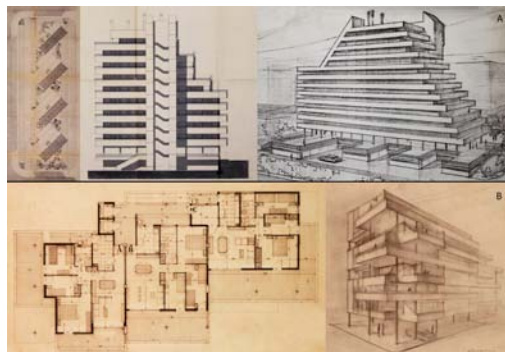


Fig. 3: A: Urbanización Las Palmeras, Arenales del Sol (1973). B: Residencial Euomar, Santa Pola (1975). APASB.



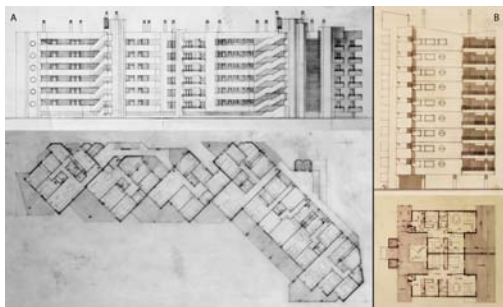


Fig. 4: A: Edificio Puerto Limón, Santa Pola (1977).  
 B: Edificio en Gran Playa, Santa Pola (1979).  
 APASB.



# **Il territorio del tempo libero tra controllo sociale, welfare e utopia. Riflessioni sulla cultura del progetto italiana degli anni '50 e '60.**

Federico Deambrosis, Politecnico di Milano  
Alessandro De Magistris, Politecnico di Milano

## **Abstract**

In the second half of the 20th Century, the relationship between mass tourism, land transformations and design culture can be easily and largely observed. However, paraphrasing Gregotti (1966), "The Territory of Leisure" could be intended not just as the land consumed by tourism, thematic parks and mega-events, but mainly as the increasing space devoted to 'diversion' in contemporary society. Up to the fifties, the so-called 'fourth function' sporadically emerges in the 20th Century history of architecture. Since then, the U.S. social paradigm and the new dimensions of social control (including collectivist countries) are flanked by several local variations. The most interesting dialectic is probably the one between a vision of leisure as an instrument for social management and balance and its conception as a base for the transformation of society in a non-utilitarian perspective. A wide literature and new territories "for another life" are produced and imagined by the latter. The paper briefly reflects on Italian design culture during the fifties and the sixties. Observing projects and works at different scales (including infrastructures), journals and exhibitions, it shows how leisure represents a constant and increasingly substantial theme.

*Keywords: leisure, economic boom, cold War, infrastructures, Domus, Casabella, situationism*

## **Sinossi**

La relazione tra turismo di massa, trasformazioni territoriali e cultura progettuale nella seconda metà del XX secolo è evidente e diffusamente osservabile. Ma, parafrasando Gregotti (1966), "Il territorio del tempo libero" può essere inteso non soltanto come il suolo consumato da turismo, parchi tematici e megaeventi, ma anche e soprattutto come lo spazio crescente occupato dallo "svago" nella società contemporanea. La cosiddetta "quarta funzione" affiora sporadicamente nella narrazione della storia dell'architettura del Novecento fino agli anni cinquanta, quando al paradigma sociale statunitense e alle nuove dimensioni del controllo sociale (anche nei paesi del socialismo reale) si affiancano varie declinazioni locali. La dialettica più interessante s'instaura forse tra un tempo libero inteso come strumento di gestione ed equilibrio sociale e una concezione dello stesso come base di una trasformazione della società in chiave non utilitaristica che produce una vasta letteratura e immagina territori nuovi "per un'altra vita". L'intervento riflette sinteticamente sugli sviluppi della cultura progettuale italiana durante gli anni cinquanta e sessanta per soffermarsi brevemente su progetti e realizzazioni a scale differenti (compresa l'infrastrutturazione territoriale), riviste ed esposizioni e mostrare come il tema del tempo libero costituisca una costante di cui è facile avvertire la crescente centralità.

*Parole chiave: tempo libero, boom economico, guerra fredda, infrastrutturazione, Domus, Casabella, situazionismo*

Il territorio del tempo libero è una possibile definizione di un fenomeno che trascende la consuetudine dei soggiorni di villeggiatura e che permea la cultura de progetto dei paesi industrializzati, non solo occidentali (Koenker 2013), tra anni cinquanta e anni settanta. Tale territorio non comprende soltanto i litorali o le località del turismo montano, bensì un nuovo uso sociale del tempo e dello spazio sempre più pervasivo che, nel periodo in esame, acquista crescente importanza definendo i tratti essenziali dei modelli dello sviluppo postbellico (tanto nelle economie di mercato che nei paesi collettivistici) e della loro proiezione sulle culture del progetto.

Tale approccio mette in discussione un atteggiamento consolidato, soprattutto nelle narrazione storiografica degli sviluppi architettonici, che tende a leggere le esperienze del ventesimo secolo da una prospettiva in continuità con le fenomenologie del loisir ottocentesco. Al centro dell'attenzione sono i luoghi della villeggiatura, per lo più delle classi privilegiate, intesi come recinti definiti di cui osservare gli spazi e gli usi, singoli e collettivi. Ma, nel dopoguerra sulla base delle esperienze degli anni venti e trenta (Richez Strauss 1996), la situazione cambia radicalmente e con essa i territori progettuali del tempo libero. E' un punto fondamentale nelle agende governative, spesso complementare ai programmi di edilizia residenziale pubblica e finalizzato a "mitigare gli antagonismi sociali" (Gosseye, Heynen 2012: 8). Il territorio del tempo libero è anche quello della città oltre il lavoro, i progetti per nuovi spazi di aggregazione e svago da un lato, l'elaborazione di organizzazioni sociali alternative e sempre più emancipate dall'urgenza produttiva dall'altro.

Durante gli anni cinquanta e sessanta, il tempo libero si profila sempre più come merce e come tempo per il consumo (Corbin 1996: 5). Le ferie pagate e la contrazione degli orari di lavoro nelle fabbriche costituiscono un formidabile trampolino per l'ascesa dei professionisti dell'intrattenimento le cui imprese, spesso organizzate industrialmente, possono essere lette come manifestazioni della "irresistibile" e crescente egemonia statunitense sull'Europa occidentale (De Grazia 2006). Lo sviluppo produttivo e del welfare nei paesi capitalistici incorpora progressivamente ampi settori sociali. D'altra parte, la prospettiva dell'innovazione del ciclo produttivo e la progressiva riduzione della necessità dell'apporto umano diretto sono lo spunto per una serie di riflessioni e visioni sociali, anche in una prospettiva cibernetica (Rumpfhuber 2012). Per quanto possano riconoscersi alcune importanti puntualizzazioni teoriche già negli anni trenta (Huizinga 1938), questa ultima accezione del tempo libero ha un fondamentale momento di elaborazione nell'attività di alcune formazioni postsurrealiste dei primi anni cinquanta che verso la fine del decennio confluiscono nell'Internazionale Situazionista. Una elaborazione anche spaziale che probabilmente produce, con la New Babylon di Constant, il "territorio del tempo libero" più celebre tra i molti disegnati durante gli anni sessanta.

Il caso italiano, al centro della presente riflessione, fornisce una prospettiva straordinaria. Il potenziale storico e paesaggistico, la collocazione e la condizione geopolitica, a ridosso della cortina di ferro e in presenza del maggiore partito comunista dell'Europa occidentale, ma anche la rapida crescita che, soprattutto nelle regioni settentrionali, fa

registrare l'economia ne fanno un caso studio emblematico anche per le implicazioni sulla cultura del progetto. Nell'arco di un quindicennio, la ricchezza del dibattito teorico, riverberato in particolare nelle principali pubblicazioni specialistiche, e la consistenza delle esperienze progettuali e culturali permettono di visualizzare, con chiarezza le trasformazioni qualitative, l'estensione quantitativa e l'arricchimento tipologico della dimensione progettuale del tempo libero. La chiave del tempo libero, dalla metà degli anni sessanta, permette di cogliere i segnali di una crisi imminente che investirà non soltanto la cultura del progetto, ma una intera idea di modernità.

### **Domus: tempo libero, élites e sintesi delle arti**

Non a caso quando, nel 1948, Gio Ponti assume nuovamente la direzione di Domus, il tempo libero appare sin dal primo numero uno degli interessi fondamentali della redazione. Sono le opere alpine di Carlo Mollino connesse con l'attività sciistica a inaugurare il nuovo corso. Le fotografie e i disegni della Casa del Sole a Cervinia (Ao), del centro sportivo "Quota 2006" e della stazione della slittovia al Lago Nero (To) sono accompagnate da affermazioni perentorie che, in continuità con l'esperienza di Stile, confermano come Ponti intenda la rivista anche come strumento educativo indirizzato a un pubblico più ampio di quello direttamente coinvolto nella cultura del progetto: "Tutta la gioventù sciatrice deve vedere il proprio costume i propri gusti e le proprie necessità composte in questa architettura" (red. 1948: 16). Lo stile non è più però solo, o prevalentemente, quello domestico, quello del buon padrone (e della buona padrona) di casa, ma si estende alla sfera sociale fino a suggerire un possibile stile di vita: chi meglio del poliedrico Mollino, nell'Italia del 1948, poteva essere indicato come cultore di una certa idea di otium? chi meglio di lui avrebbe potuto rappresentare quella totalità che sembra fine costante della ricerca pontiana? I luoghi del tempo libero ritratti sulle pagine di Domus, in primo luogo gli interni delle grandi navi, ma anche i cinema, i locali notturni, gli alberghi, sono spazi dove architetti e artisti lavorano a stretto contatto, dove la struttura si fonde con l'allestimento. Si tratta di una narrazione che è possibile seguire numero per numero quasi senza soluzioni di continuità e che include anche opere di architetti meno noti. E' il caso di Remo Zavanella, autore dell'allestimento dell'albergo Mediterraneo a Sanremo (Im) con opere di Aligi Sassu, Lucio Fontana e Adriano Spilinerbo (red. 1950), ma non è che un esempio scelto a caso da un elenco che, per lunghezza, potrebbe da solo trascendere i limiti di questo scritto e nel quale sono frequenti i riferimenti a ville, villini e condomini, prevalentemente siti in prossimità del litorale ligure e toscano, che iniziano a punteggiare un territorio della villeggiatura ancora appannaggio quasi esclusivo delle élites. Il caso di Carlo Alberto Bordogna, esempio di un professionismo pragmatico ma colto, interprete di un ceto medio emergente, esemplifica l'importanza del tema anche dal punto di vista della sperimentazione e dell'innovazione linguistica (Bordogna Neirotti 2001).

Dalla rassegna di Domus, comprendente molti esempi stranieri tra cui le ville costruite sulla costa catalana dall'amico Coderch (Ponti 1949; red. 1953), non manca l'opera dello stesso Ponti. La presentazione della piscina dell'Hotel Royal a Sanremo, prima opera del direttore pubblicata dalla rivista, è l'occasione per una riflessione sui sistemi di valori che

devono indirizzare il progetto nella quale il concetto di funzionalità sfuma in quello di attrattività: “non una nuova piscina sulla Riviera, ma una nuova attrazione fra le piscine della Riviera; questa la funzionalità, ed il vero e serio problema” (Ponti 1948: 10).

Nel giro di pochi anni, agli albori del ‘boom’, la rivista già intercetta i segni di un cambiamento epocale. Nel 1953 pubblica infatti uno scritto di Ettore Sottsass jr. intitolato “Alberghi e tende” che osserva la Costa Azzurra. Prendendo le mosse da Tenera è la notte di Fitzgerald, scritto nel 1923, ovvero negli “anni che cominciava la voga dei bagni d’estate” (Sottsass 1953: 34), Sottsass descrive il variare di una pratica prima aristocratica, poi alto borghese e infine di massa e con esso le diverse tipologie che si avvicendano sul litorale: il Grand Hôtel, il villino, la roulotte e la tenda. Ma, soprattutto, coglie lo scarto tra una idea di villeggiatura come pratica stanziale e un nuovo fenomeno fondamentalmente dinamico, nel quale il movimento e il viaggio prevalgono sul soggiorno: “tutti vengono per muoversi, e tutti vengono per vedersi e per incontrarsi, per vedere se stessi e gli altri e il mondo che si muove” (ibid: 36). Proprio la costruzione del movimento sarà il terreno d’elezione e di incontro tra progetto e tempo libero che mobiliterà con risultati straordinari architetti e ingegneri.

### **Da La Topolino amaranto alla deriva di massa**

“All’Italia spetta il merito di aver realizzato la prima autostrada nel mondo: risale al marzo 1922 una iniziativa, portante anche la firma di Luigi Vittorio Bertarelli, dalla quale derivò, pochi mesi dopo, la «Società Anonime Autostrade», costituitasi per la costruzione e la gestione dell’autostrada dei laghi il cui primo tronco, Milano - Varese, venne aperto al traffico nel 1924” (Le autostrade in Italia e all’estero 1963: 203).

Si apre con orgoglio malcelato, ma almeno in parte giustificato dalle circostanze, la sezione dedicata alle autostrade italiane contenuta in una pubblicazione del Touring del 1963. Il libretto precede infatti di qualche mese l’inaugurazione dell’Autostrada del Sole, la grande opera che, dopo gli interventi frammentari degli anni venti e trenta e alcuni cantieri postbellici di rilievo locale, come i 44 km del tratto Genova - Savona, realizzati non senza difficoltà e ritardi dall’A.N.A.S. (Azienda Nazionale Autonoma delle Strade), dota finalmente il paese di una infrastruttura viaria di modernissima concezione (Durbiano, Robiglio 2003: 33-42). La posa della prima pietra avviene alla periferia di Milano nel maggio del 1956. Ma, come è stato rilevato (De Pieri, Scrivano 2005: 55), si tratta di un atto quasi esclusivamente simbolico, non a caso celebrato a poca distanza dagli uffici dell’Eni di San Donato, volume emergente del quartiere noto come Metanopoli, allora in fase di ultimazione. L’Eni infatti, insieme a Fiat, Pirelli e Italcementi, elementi di spicco del sistema industriale italiano e tutti interessati, per ragioni distinte ma tra loro congruenti, al potenziamento viario, promuove nel 1954 la costituzione della società di ingegneria Sisi (Sviluppo Iniziative Stradali Italiane Spa) con il fine di studiare uno schema per una arteria Milano - Napoli passante per Bologna, Firenze e Roma. Ma è soprattutto la legge 463 del 21 maggio 1955 a dare impulso all’operazione. La legge istituisce un piano nazionale per la costruzione di strade e autostrade fissando per il decennio successivo una spesa statale di 10 milioni annui per anno. Si prevede che lo stato copra il 40% dei costi, concedendo ai privati che si accolleranno la percentuale

restante il diritto di riscossione del pedaggio per trenta anni (Le autostrade ...: 205). La legge Zaccagnini, 729 del 24 luglio 1961, decreta poi uno stanziamento statale di 1270 miliardi per la costruzione in sei anni del tratto Salerno - Reggio Calabria, previsto esente da pedaggio.

Tali provvedimenti legislativi accompagnano la diffusione dei mezzi di trasporto privato che passano da meno di 300 mila a più di un milione tra il 1946 e il 1964. La seconda guerra mondiale ha un ruolo fondamentale per l'avvio della motorizzazione di massa: le ferrovie sono duramente colpite e i danni e le distruzioni, patiti anche dal sistema stradale, sono difficilmente aggirabili. Così percorrere in treno la tratta Milano - Roma nel 1945 richiede 33 ore contro le 6 del 1938 (Menduni 1999: 20) e nel 1949 per la prima volta il volume del traffico su gomma supera quello su rotaia (Bonino, Moraglio 2006: 26). L'industria automobilistica asseconda e incentiva il fenomeno proponendo modelli accessibili e pensati per una grande diffusione. Nel panorama italiano come vera e propria icona del 'boom', e con qualche anno di scarto anche in quello spagnolo, spicca il caso della Fiat Seicento, lanciata sul mercato nel 1954 al prezzo 'contenuto' di 590 mila lire, equivalente a venti mensilità di un operaio.

Il cantiere dell'Autostrada del Sole, appaltato, per la natura dell'industria delle costruzioni in Italia, a molteplici imprese, è una delle pagine più importanti dell'ingegneria italiana nel dopoguerra: ogni ponte, ogni viadotto è l'occasione per sperimentazioni strutturali e costruttive (Barazzetta 2012, De Miranda 2013, Iori, Poretti 2013). Negli stessi anni, si apre anche esso nel 1956, è in corso anche un altro cantiere: quello della Torino - Savona. Di portata più ridotta, l'operazione è però significativa perché negli studi preliminari dell'ingegner Jelmoni, in seguito progettista dell'Autostrada del Sole (Jelmoni 1960), la sostenibilità economica dell'opera è legata alla sua capacità di attrarre i grandi flussi turistici europei verso la riviera ed è in questo senso legata alla realizzazione del tunnel del Gran San Bernardo (tra la Valle d'Aosta e la Svizzera), il cui cantiere si inaugura nel 1958 (Bonino, Moraglio 2006: 27).

Contemporaneamente un altro tema, quello delle aree di sosta, si impone all'attenzione di progettisti e imprenditori. In Italia il fenomeno in parte precede la grande infrastrutturazione e può essere fatto risalire all'intuizione di Mario Pavesi, industriale del settore dolciario, che nel 1947 apre una piccola rivendita in prossimità della barriera di Novara della autostrada Torino-Milano. Nel 1952 la struttura, pur conservando gli spazi destinati alla vendita, è ingrandita e trasformata in bar - ristorante e assume una denominazione, Autogrill, che tradisce la matrice americana del modello.

Negli anni successivi Pavesi commissiona lo studio e il progetto di diversi punti di ristoro all'architetto Angelo Bianchetti che realizza nel 1958 le stazioni di Lainate (Mi) e Giovi (Mi-Ge) per poi essere mandato negli Stati Uniti a osservare direttamente i modelli. Tornato in Italia, realizza l'Autogrill di Fiorenzuola d'Adda, ispirato probabilmente al ristorante Oasis della catena Fred Harvey di Chicago (Menduni 1999: 82). Si tratta con ogni probabilità della prima stazione di servizio realizzata in Europa con una struttura a ponte, tipologia che permette di servire entrambe le carreggiate riducendo le dimensioni complessive e il numero di addetti. Ma, soprattutto, che trasforma uno spazio a servizio dell'infrastruttura in un belvedere che la spettacolarizza, in una delle attrattive del

viaggio, come testimoniano le cartoline che, similmente a quelle dedicate ai rifugi alpini, ritraggono la struttura e sono pensate per certificare una sosta che spesso rappresenta non “soltanto un intervallo, ma la vera meta del viaggio” (ibid.: 84). Se, come suggerito da Paolo Conte in una celeberrima canzone della metà degli anni settanta, nell’immediato dopoguerra motorizzazione e tempo libero potevano incontrarsi nell’esperienza elitaria della velocità o dell’osservazione del “cielo azzurro” dalla capotte aperta di una Topolino amaranto, venti anni dopo la rete autostradale punteggiata di stazioni di servizio, Autogrill, Mottagrill, Ristoragip e Autobar potrebbe essere letta come la memoria psicogeografica di una deriva di massa, ma, piuttosto che della nuova Babilonia per una umanità nomade, si tratta del dispositivo che nomadizza, per un tempo breve ed effimero, una popolazione di nuovi consumatori che alimenta il ‘miracolo economico’.

### **Playtime**

La dimensione ‘epocale’ del fenomeno è sottolineata, nel passaggio tra anni cinquanta e sessanta, da due mega eventi quali le olimpiadi romane del 1960 e le celebrazioni del centenario dell’unità nazionale, celebrate a Torino l’anno successivo, che confermano la relazione tra gli sviluppi dell’ingegneria strutturale e la nuova dimensione del tempo libero e fanno registrare un grande successo mediatico e di pubblico (Pace, Chiorino, Rosso 2005). Da allora il fenomeno inizia a essere percepito come elemento fondamentale della nuova società italiana e, più generalmente, europea. Una osservazione anche affrettata alla narrativa potrebbe coglierne facilmente i riflessi nella speculazione edilizia di Italo Calvino (1963) o nello straordinario racconto *La autopista del sur* di Julio Cortázar (1966). Nella produzione cinematografica il fenomeno non è meno presente: si pensi, ad esempio, a *Il sorpasso* di Dino Risi (1962) o al *Il pollo ruspante*, l’episodio diretto da Ugo Gregoretti nella pellicola in quattro atti *Ro.Go.Pa.G* (1963), in parte girato all’interno di un Autogrill. Non deve dunque stupire che una delle osservazioni più interessanti e acute di quegli anni sui rapporti tra tempo libero, società e progetto sia stata prodotta almeno in parte da una prospettiva disciplinarmente obliqua: la collaborazione tra Umberto Eco e Vittorio Gregotti nell’ordinamento e nell’allestimento della “Sezione introduttiva a carattere internazionale” della XIII Triennale di Milano, dedicata proprio al tempo libero (Eco, Gregotti 1964: 14-15).

Il tema, stabilito all’inizio del 1963 (Vittoria 1964: s/p), andava in controtendenza con la tradizione delle edizioni precedenti, proponendo, piuttosto che la consueta panoramica degli orizzonti futuri della produzione artistica, architettonica e di disegno industriale, un tema pensato per interrogare il presente. Tale nuova prospettiva è evidente anche negli allestimenti che abbandonano la chiarezza didascalica per creare ambienti carichi di allusioni e metafore che suscitano un vivace dibattito sulle principali riviste dell’epoca (Zanella 2012). La sezione introduttiva è forse quella dove lo scarto può avvertirsi con maggiore evidenza. Eco e Gregotti progettano una serie di ambienti dove il visitatore è coinvolto in esperienze contraddittorie finalizzate a smascherare gli stereotipi e le mistificazioni stratificatisi sul concetto di tempo libero:

“Queste sale hanno dunque, nei confronti del visitatore, la funzione di porgli alcuni dubbi



radicali intorno ai propri rapporti di indipendenza nei confronti del tempo libero stesso: più che spiegarli che cosa sia il tempo libero gli chiariscono cosa «non sia» (Eco, Gregotti 1964: 14).

La successione degli ambienti induce nel visitatore una serie di aspettative che poi vengono immediatamente frustrate. E' il caso della sequenza "terminal dell'esaltazione" (l'allusione aeroportuale probabilmente non è casuale) - "camera di decompressione", nella quale è possibile inserire in cinque apparecchi elettronici una serie di definizioni per ottenere l'indicazione di quale sia il condotto da percorrere nell'ambiente successivo: "il rapporto tra i dati introdotti e l'indicazione ottenuta è naturalmente falso, così come falso è il credere, nelle nostre condizioni, di aver fatto una libera scelta intorno all'uso del tempo libero" (ibid.).

I condotti, percorsi tematici a sezione quadrata, trasformano lo scalone d'onore del palazzo di Muzio in "qualcosa - secondo la definizione dei curatori - che sta fra la stazione della metropolitana e i condotti tecnici di una futura metropoli". Studi e disegni, ancora più che le fotografie, restituiscono uno spazio labirintico, talvolta amplificato visivamente da sistemi di specchi disposti in modo da generare riflessioni multiple, che sembra inserirsi coerentemente in quello che Reyner Banham ha definito "l'anno delle megastrutture" (1976).

La sezione introduttiva si conclude con un lungo caleidoscopio vetrato alle cui estremità sono proiettati sul pavimento due cortometraggi di Tinto Brass rispettivamente dedicati al tempo libero e al tempo lavorativo. Si tratta di assemblaggi di repertori la cui tecnica di montaggio "permette da un lato di rendere ritmicamente coincidenti i due temi, dall'altro di condurre simultaneamente più episodi nello stesso film, dando luogo a una complessa serie di passaggi e incroci fra i diversi momenti della rappresentazione" (Eco, Gregotti 1964: 15). Gli specchi del caleidoscopio riflettono la sequenza accelerata delle immagini e con essa l'immagine dei visitatori presenti che in tal modo possono vedersi immersi in un tempo libero coincidente con il tempo lavorativo. Una immagine che sembra voler rappresentare una delle didascalie contenute nei biglietti emessi dagli apparecchi elettronici della "camera di decompressione":

"Uno dei pericoli della civiltà industriale è che il tempo libero sia organizzato dagli stessi centri di potere che controllano il tempo del lavoro. In questo caso il tempo libero è consumato secondo lo stesso ritmo del tempo lavorativo. Divertirsi significa integrarsi" (ibid.).

Una affermazione "che rappresenta la tesi centrale di tutta questa sezione" e dove è difficile non avvertire l'eco delle analisi sociali dell'Internazionale Situazionista.

Molti commentatori, in particolare quelli che contribuiscono al numero dedicato alla mostra da Casabella, apprezzano il rinnovato "rapporto integrativo tra le varie espressioni artistiche" (Tentori 1964: 48), pur esprimendo alcune perplessità sull'estetica pop che informa l'allestimento di molti ambienti (Dorfles 1964: 2). Ma, soprattutto, lamentano che la manifestazione si sia fermata al livello della critica, senza proporre modelli positivi (Rogers 1964; Dorfles 1964). Ma l'orizzonte operativo e propositivo probabilmente è estraneo alla concezione di una mostra intesa, come si è detto, come esperienza disvelatrice - verrebbe da usare il termine 'desengaño', già impiegato da

Manfredo Tafuri a proposito di Aldo Rossi e *L'architettura della città* (1986: 167-168). Tale concezione dell'esperienza come strumento di conoscenza e consapevolezza presenta, forse, punti in comune con alcuni progetti elaborati in quegli stessi anni e strettamente connessi al tema del tempo libero e all'utopia della 'fine del lavoro' attraverso l'automazione. Nella finalità pedagogica della sezione introduttiva è facile riconoscere elementi di analogia, ad esempio, con la concezione di Joan Littlewood, Cedric Price e Gordon Pask del Fun Palace come spazio flessibile e modificabile, come laboratorio dell'autodeterminazione attraverso l'esperienza ludica (Rumpfhuber 2012: 127-129). Tale funzione non è però, almeno in parte, affidata alla libera interazione tra individuo e ambiente e tra individuo e individuo, coerentemente con la grande fiducia nella cibernetica che caratterizza quel progetto. A Milano è piuttosto l'allestimento il mezzo che pone in relazione l'intellettuale e la massa dei visitatori, la componente bottom-up è del tutto assente. Ma l'esperienza della XIII Triennale, episodio pressoché isolato nella traiettoria di molti suoi protagonisti, è anche e forse soprattutto interessante perché in pieno 'boom economico' indica le contraddizioni che, nel giro di pochi anni, porteranno a una crisi sistemica. Per ironia della sorte, sarà l'edizione successiva della manifestazione, la celebre "Triennale occupata" curata da Giancarlo De Carlo e dedicata al tema del "grande numero" (Guenzi 1967, 1968 e 1969; red. 1969; Nicolini 2011), a palesare, nel 1968, una condizione critica che, l'anno precedente, trova una straordinaria narrazione nella pellicola *Playtime* diretta da Jacques Tati.

## **Bibliografia**

*Le autostrade in Italia e all'estero* (1963). Milano: Touring Club Italiano.

Banham R. (1976). *Megastructures: Urban Futures of the Recent Past*. London: Thames and Hudson.

Brarazzetta G. (2012). L'ingegneria italiana tra gli anni Cinquanta e gli anni Ottanta. In Ferlenga A. Biraghi M & Albrecht B. (a cura di), *L'architettura del mondo. Infrastrutture, mobilità, nuovi paesaggi*. Bologna: Compositori (pp. 96-111).

Bianchetti A. (1960). *Le oasi dell'autostrada*. *Quattroruote*, 1, 90-97.

Bonino M., Moraglio M. (2006) a cura di. *Inventare gli spostamenti: storia e immagini dell'autostrada* Torino-Savona. Torino: Allemandi.

Bordogna Neirotti C. (2001) a cura di. *Bordogna 65 anni di architettura*. Torino: Allemandi.

Corbin A. (1996) a cura di. *L'invenzione del tempo libero 1850-1960*. Roma - Bari: Laterza.

De Grazia V. (2006). *L'impero irresistibile: la società dei consumi americana alla conquista del mondo*. Torino: Einaudi.

De Miranda F. (2013). *Strutture in acciaio in Italia da '50 al '70: competizione, innovazione e grandi sfide*. In *Territorio*, 67, 70-75.

De Pieri F., Scrivano P. (2005). "La sosta consigliata". *Autogrill, mobilità, consumi nell'Italia del dopoguerra*. *Parametro*, 256, 54-59.

Dorfles G. (1964). La XIII Triennale. *Casabella*, 290, 2-17.

Durbiano G., Robiglio M. (2003). *Paesaggio e architettura nell'Italia contemporanea*. Roma: Donzelli.

Eco U., Gregotti V. (1964). Sezione introduttiva a carattere internazionale. In *Tredicesima Triennale di Milano*, 12 giugno - 27 settembre 1964: tempo libero/loisirs/leisure. Milano: Crespi, 14-15.

Gosseye J., Heynen H. (2012) eds. *Architecture for Leisure in Postwar Europe, 1945-1989*, proceedings. Leuven: Katholieke Universiteit.

Guenzi C. (1967). Il grande numero. *Casabella* 320, 58-63.

Guenzi C. (1968). La Triennale occupata. *Casabella* 325, 82-85.

Guenzi C. (1969). La triennale del re. *Casabella* 333, 34-40.

Gregotti V. (1966). *Il territorio dell'architettura*. Milano: Feltrinelli.

Huizinga J. (1938). *Homo Ludens: Proeve Ener Bepaling Van Het Spelement Der Cultuur*. Groningen: Wolters-Noordhoff.

Iori T., Poretti S. (2013). Ascesa e declino della scuola italiana di ingegneria. In Desideri P., De Magistris A., Olmo C., Pogacnik M. & Sorace S. (a cura di), *La concezione strutturale. Ingegneria e architettura in Italia durante gli anni cinquanta e sessanta*. Torino: Allemandi (pp. 181-194).

Jelmoni F. A. (1960). Come ho progettato l'Autostrada del Sole. Asfalti, bitumi, catrami, XXIX, 399-409.

Koenker D. (2013). *Club Red: Vacation, Travel and the Soviet Dream*. Ithaca (NY): Cornell University Press.

Lemoine B. (1991). I ponti autogrill. *Rassegna*, 48, 47.

Monica L. (1997). *L'architettura degli Autogrill. In L'Italia dei pavesini. Cinquant'anni di pubblicità e comunicazione Pavese*. Parma: Archivio storico Barilla.

Menduni E. (1999). *L'Autostrada del Sole*. Bologna: Il Mulino.

Nicolin P. (2011). *Castelli di carte. La XIV Triennale di Milano, 1968*. Macerata: Quodlibet.

Pace S., Chiorino C., Rosso M. (2005). *Italia 61. Identità e miti nelle celebrazioni per il centenario dell'Unità d'Italia*. Torino: Allemandi.

Ponti G. (1948). *Che cosa può significare la parola "funzionale": discorso su una piscina*. *Domus*, 229, 10-13.

Ponti G. (1949). Due ville a Sitges. *Domus*, 240, 2-6.

Redazionale (1948). Tre architetture in montagna: costruzioni e progetti dell'architetto Carlo Mollino. *Domus*, 226, 1948, 9-21.

Redazionale (1950). Plastica o mobili? Sale di un albergo a Sanremo. *Domus*, 248-249, 64-67.

Redazionale (1953). Casa sulla costa spagnola. *Domus*, 289, 1-5.

Redazionale (1969). Dibattito sulla Triennale. Interventi di Carlos Ramous, Giancarlo De Carlo, Marco Albini - Jacopo Gardella - Italo Lupi - Gianfranco Facchetti - Umberto Orsoni - Giovanni Pareschi - Pino Pensotti - Roberto Ubaldi, Mario Melino, Archizoom, Franco Berlanda, Piero De Amicis, Attilio Rossi, Agnoldomenico Pica, Renzo Piano, Enzo Mari, Joe Colombo, Ugo La Pietra, Marco Dezzi Bardeschi, Pietro Porcinai, Carlo Perogalli, Mario Radice, Norman Pfeiffer, George Nelson, Peter Smithson, Bo Wingren, H. O. Gummenus, Karel Hetles e Franz J. Haslinger. *Casabella* 333, 41-51.

Richez J.-C., Strauss L. (1996). *Un tempo nuovo per gli operai: le ferie pagate (1930-1960)*. In Corbin 1996 (pp. 401-442).

Rogers E. (1964). La Triennale uscita dal coma. *Casabella*, 290, 1.

Rumpfhuber A. (2012). Leisure as the Extended Field of Labour. A Paradigmatic Example of an Architecture of Immaterial Labour. Fun Palace (1962-1966). In Gosseye, Heynen 2012 (pp. 126-135).

Sottsass E. jr. (1953). Alberghi e tende. *Domus*, 287, 34-36.

Tentori F. (1964). Unità delle arti. *Casabella*, 290, 48-50.

Tafuri M. (1986). *Storia dell'architettura italiana. 1944-1985*. Torino: Einaudi.

Vittoria E. (1964). *Un tema del nostro tempo. L'esperienza di lavoro di una giunta. In Giunta esecutiva della Triennale di Milano (a cura di), Tempo libero tempo di vita: note, studi, disegni sulla preparazione della 13 Triennale*. Milano: Triennale/Giordano.

Zanella F. (2012). Il "complesso di Louise": la mostra Tempo libero (13. Triennale, Milano 1964), dentro e fuori dal Palazzo. In *Ricerche di S/Confine*, 1, 67-92.



Carlo Alberto Bordogna, Palazzo Marsiglia, Sanremo (Im), 1954-1957. Pianta del settimo piano: disegno acquerellato. Archivio Bordogna, Torino.



Ettore Sottsass jr. (1953). Alberghi e tende. Domus, 287, p. 36.



ma di avere che la sera gradiamo tendere. La cosa è piena di tendole. Frena di macchine e di tende, gente e di banche e di volti e tutti di movimento e tutto si muove e tutto è scoperto e libero.

Da tempo che Filippazzi e Zaida stanno affittando la Cala, sempre più gente si viene. Finita, grande casa per vacanze, e tutti vengono per vedere se sono e gli altri e il mondo che si muove, perché la terra è di tutti e tutti sono sulla terra e questo, anche se non pare, è molto più specifico e molto meno libero dalla faccia e dalla vita dei grandi alberghi di un tempo.

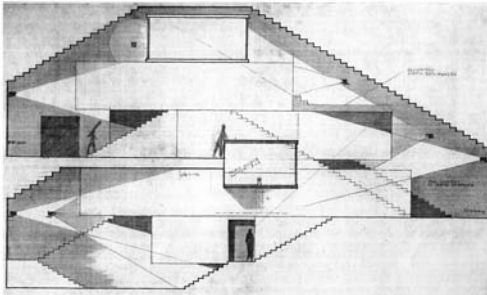
Le gente si mette sempre di tenda e venti qualunque, si tende e si toglie dritto e un movimento, si tende sulle pinde e sull'aria sotto gli alberi, sempre per la strada, si lava nei fiumi gli sci con gli altri e guardano e non si guardano, si salgono e non si salgono e tutto questo vuol dire oggi, così sociale che tutti possono fare i loro comodi senza limitarsi e scivoli come se tutti i gesti e tutti i movimenti fossero scivoli, inimitabili e inimitabili come le tende bianche e grigie e verdi che riempiono la Cala.

L'idea di questa dinamica senza interno. L'idea di questa scintille luce e libera, è una delle più valide scoperte della società contemporanea. E' anche questa volta, quest'idea si riflette meravigliosamente nell'architettura e l'architettura la diventa sempre meglio riflettere. Finito se muove dalla notte e nella tenda che popola la Cala. Ancora durante l'estate, che sono il simbolo di una vita della società moderna: il mito di un ritrovato e nuovo contatto. Poi la natura, come nell'antico come rimando a trovarsi di forza e di costumi, ma almeno soprattutto come segno di attività e di comodità, come segno democratico di un'umanità che vuole ritrovare in base più larghe e sicure.

E' questo allargarsi della tenda che implica movimento, una dinamica spirituale e fisica. L'architettura deve essere il segno e l'incanto, la gente approssimamente ha indicato la strada: una strada fatta di cose leggere e vive, fatta di strutture delicate e nuove, di materie dolci e accoglienti come il legno, la stoffa. Particolarmente nella e la ceramica, e fatta di luci morbide e scure come sotto la volta dei lombi: fatta soprattutto per uomini che vogliono incontrare altri uomini e altre terre e che desiderano più avere che lasciare scivola ai posteri.



Publicità Autogrill Pavese, anni sessanta. Da: Durbiano G., Robiglio M. (2003). *Paesaggio e architettura nell'Italia contemporanea*. Roma: Donzelli.



Vittorio Gregotti, Peppo Brivio, Ludovico Meneghetti, Giotto Stoppino, progetto di allestimento dello scalone d'onore del Palazzo della Triennale con i "condotti tematici", 1964. Da: *Giunta esecutiva della Triennale di Milano* (a cura di), *Tempo libero*

---

International Seminar Touristic Territories:

Touristic Imagery and the construction of contemporary landscape

Federico Deambrosis, Alessandro De Magistris: Il territorio del tempo libero tra controllo sociale, welfare e utopia. Riflessioni sulla cultura del progetto italiana degli anni '50 e '60.

ISBN: 978-84-92931-37-8





# **L'Hotel Anabel com a símptoma (l'evolució del turisme a Lloret de Mar, 1905-1976)**

Ramon Faura Coll, ETSAR Universitat Rovira i Virgili

## **Abstract**

The construction of the Anabel Hotel happened precisely when the touristic phenomenon shifted towards a model based on very large crowds. The Anabel Hotel is one of the few, perhaps the only one in Lloret de Mar, which displays the hotel's program not only in architectural terms, but also in urban terms. The building, maybe with an expeditious pragmatism without any kind of theoretical thought, includes one street in the middle of the site which structures the building, and hosts various uses that are not new in Lloret (bowling, shops, restaurants, pubs). However, at least in Lloret de Mar in 1971, was not usual to combine these different uses in a unique proposal. When the Anabel Hotel was built the urban planning was the one of 1955. Approved in 1957, in 1971 this plan had been already modified a few times. These revisions and changes reveal the administration's perplexity in front of a new phenomenon, the tourism, which constantly poses new problems. The lecture unfolds the sense of the building in his context, when Lloret de Mar turned into one of the villages more transformed by the tourism and links the description of the project with the urban evolution of the town

*Keywords: hotel, urban transformation, mass tourism, low-cost, bridge-building, hibridation, Costa Brava, Lloret de Mar*

## **Resumen**

La construcció de l'hotel Anabel es produeix just en el moment en què el fenomen turístic comença a viure's com a desbordament. És un dels pocs intents per encarar el programa de l'hotel, no només des de l'arquitectura, sinó des de l'urbanisme. Probablement des de cert pragmatisme expeditiu, al marge de tota especulació teòrica, l'edifici integra un carrer des del qual s'estructura i planteja també una multiplicitat d'usos. Els diferents usos que conformen el programa no són nous; sí ho és, al menys a Lloret de Mar la voluntat de combinar-los tots en una mateixa estructura urbana. El pla d'ordenació urbana vigent és el que es redacta l'any 1955 i s'aprova el 1957. Un pla que, tanmateix, ha passat per diferents revisions des de la seva aprovació. Revisions que testimonien la perplexitat de l'administració local davant d'un fenomen, el turisme, que de forma molt ràpida planteja nous reptes. El text trunca d'encaixar aquest nou edifici en el ràpid procés que converteix Lloret de Mar en una de les viles de la costa més transformada pel turisme; en l'incòmode espai entre el genèric i el concret; entre la descripció d'un projecte concret i l'evolució urbana.

*Palabras clave: Lloret de Mar, híbrid, transformació urbana, turisme de masses, low-cost, edifici-pont*

## 1 L'HOTEL ANABEL I LA TRANSFORMACIÓ DEL TURISME

Visat el març de 1970, l'hotel Anabel comença a construir-se just en el moment en què el fenomen turístic és a punt de canviar de signe. A mitjans dels anys setanta, Lloret de Mar passarà definitivament del model familiar a l'anomenat "turisme de masses".

La vocació urbana de l'edifici (FIG 1), més enllà de la consciència dels seus promotors, permet entreveure una organització més integradora pel que fa al programa hoteler. Activitats paral·leles com les sales de festes o els centres comercials, programes existents que fins ara havien proliferat de forma espontània entorn dels hotels, queden ara integrats dins del projecte. Constitueixen, en part, el seu principal atractiu. D'altra banda, aquesta dimensió urbana de l'edifici es fa present en la relació que estableix amb l'entorn. El solar es divideix en dues parts i cedeix una franja de terreny a la vila. L'hotel és també un edifici-pont que deixa passar per sota seu, pel centre de l'antiga finca, un carrer.

Així, l'any 1970, des d'un determinisme més expeditiu que experimental, des d'una pràctica més encarada al negoci que a la teoria, un dels molts nous hotels que es construeixen a Lloret de Mar s'organitza a partir de dues estratègies més pròpies del sector teòric-experimental: la hibridació de funcions i el desplegament de la cota zero.

El pla d'ordenació urbana vigent quant es redacta el projecte de l'hotel Anabel és de 1955 (s'aprova l'any 1957). Es tracta d'un pla que l'any 1970 ha passat per diferents revisions i tota mena de modificacions, però que en cap cas ha estat substituït per un nou pla. Les revisions constants, parcials, testimonien la perplexitat de l'administració local davant d'un fenomen, el turisme, que de forma molt ràpida plantejarà nous reptes i fomentarà vells abusos.

Quan es tramita el permís d'obres de l'hotel Anabel el turisme no és, ni molt menys, un fenomen nou a Lloret. Dèiem que tot just hi comença a prendre forma el turisme de masses que al llarg dels noranta esdevindrà conflictiu. Sí existeix però, una tradició turística que arrenca abans de la guerra i que a mitjans dels vuitanta les cròniques locals encara valoren positivament i sense cap mena de precaució (Domènech i Moner, 1982).

## 2 ABANS DEL TURISME

A moltes cartografies del segle XVII Lloret no apareix. Un espai no anomenat s'interposa entre Blanes i Tossa (FIG 2). La vila de Lloret és aleshores una agrupació de cases al voltant de l'església de Sant Romà. Les condicions de vida freguen la misèria. La fortuna dels lloretencs es capgira quan Carles III permet el lliure comerç de Catalunya amb els territoris d'ultramar. Al llarg de la segona meitat del XVIII, la vila esdevé pròspera. Als recursos "tradicionals", pesca i conreu, s'hi afegeix ara el comerç amb les amèriques. A

la platja s'instal·len les drassanes, que l'any 1860 hauran construït més de cent velers (PGOU, 1955-57; 15). Però és sobretot amb les fortunes dels *indianos* que tornen a casa, que la fesomia de la vila comença a canviar de signe. A més de les cases dels nous potentats, es construeix el nou ajuntament, el nou hospital i es restaura l'església parroquial (FIG 3).

La decadència del comerç marítim, al llarg de la segona meitat del XIX, farà que sigui la indústria del suro, aleshores pròspera, qui es converteixi en la principal activitat de la vila. Una indústria que prové de França i que a través de la serra de l'Albera, les Gavarres i l'Ardenya, s'estén per Catalunya. L'explotació de l'alzina surera a Lloret però, no arriba als nivells d'altres centres com Palafrugell o Sant Feliu de Guíxols (Draper Costa, Jordi; 2006). L'any 1889 els germans Pujol obren la primera fàbrica de taps de suro a Lloret. Algunes factories s'instal·len al carrer Sant Pere (Daban i Massana, 1996). A principis del segle XX el negoci comença a minvar; quan arriba la primera guerra mundial es pot donar per extingit. És just aleshores, potser una mica abans, que és té notícia per primer cop d'una incipient activitat turística.

### 3 EL TURISME COM A OBJECTIU

Segons el Pla general d'ordenació Urbana de 1955, don Emilio Torres, el primer estiu de Lloret, arriba el 1908 (PGOU, 1955-57). El principal atractiu es troba fora de la vila. Entre 1900 i 1905, és l'hotel-fonda a la cala de Santa Cristina qui atrau els visitants (Fàbregas i Barri; 1970; 36). Malgrat algunes excepcions com la "segona" estrena de La Marina (1885) o la publicació de *Marines i boscatges* de Joaquim Ruyra (1903), Lloret no és ni molt menys una destinació massa publicitada. Res d'estrany d'altra banda, la platja com a espai de lleure és un fenomen relativament nou. Els primers banys desvinculats de tota pràctica terapèutica daten del darrer terç del XIX. Pràcticament tots situats a Barcelona: els banys orientals (1872); La Florida (1884); Sant Sebastià (1893). És també aleshores que es funden els primers clubs esportius, sempre a Barcelona: el Real Club Marítim (1882) i el Club Nàutic (1883). D'altra banda, els primers destins "de platja" fora de Barcelona neixen marcats per la tradició termal (és el cas de Caldes d'Estrac) o vinculats al model vuitcentista de l'hotel-balneari (el balneari Lloberas d'Arenys de Mar).

Durant el govern de Montero Ríos el turisme es converteix en una "realitat" que cal fomentar (Pellejero Martínez; 2002). L'any 1905 es crea una *Comisión Nacional* destinada a promocionar les excursions locals i l'atracció d'estrangers; s'organitzen congressos sobre turisme (entre 1908 i 1911: Saragossa, Sant Sebastian, Toulouse i Lisboa); i també es redacta una normativa (*Real Orden de 17 de marzo de 1909*) que reguli el funcionament de l'hostaleria espanyola, fins aleshores en mans de cada municipi. És en aquest context que a Barcelona apareixen entitats com la Sociedad de Atracción de Forasteros (1908), la primera a organitzar excursions dominicals a Lloret de Mar. El mateix any, Ferran Agulló s'inventa l'apel·latiu "Costa Brava". Lloret no és ni molt menys

una de les viles més visitades. Municipis més grans i més rics i, sobretot, propers a Girona, en el cas de Sant Feliu, o de Figueres, en el cas de Roses, atrauen més visitants. La Costa Brava en general, Lloret de Mar en particular, continua sent un lloc eminentment rural i de difícil accés.

És en aquesta primera fase emergent, turisme familiar en el cas de Lloret, que es comencen a produir, puntualment, les primeres transformacions urbanes. Transformacions que no seran visibles ni efectives fins la dècada dels vint. El 1919, el Marquès de Roviralta comença la urbanització de Santa Clotilde. El 1920 s'inaugura el primer hotel, el Costa Brava (fins aleshores només hi havia tres fondes); i el mateix any es munten els banys d'en Serafí, para-sols rectangulars de fusta i canyes, que no només modifiquen l'aspecte de la platja, sinó que són la prova evident d'una nova manera d'usar la platja fonamentada en l'oci i el lleure. Als anys vint ja es pot parlar d'una colònia estable d'estiuejants. De classe social acomodada, molts d'ells són lloretencs d'origen que tornen al poble durant els mesos d'estiu.

És també durant la dècada dels vint que apareixen els primers intents de fomentar el negoci hotelier a Lloret. El 1925 Joan Armengol ha iniciat la seva urbanització de xalets als afores; i el mateix any ha aparegut el Sindicat del Turisme; entitat fundada per Just Marlès i Villarrodonà (capità de la Marina Mercant), amb el concurs de noms com Narcís Fors (serà alcalde de Lloret) i Melcior Palacín (propietari dels futurs hotels Rosamar i la Palma). Es desenvolupen activitats de promoció turística com la publicació des de 1933 del quinzinari *Aires Lloretencs*, que actua com a propagadora de les virtuts de la vila i també com a agència de viatges.

A principis dels trenta Lloret ja compta amb 209 famílies d'estiuejants. Comença a rebre les visites esporàdiques dels primers estrangers. Uns segons banys es construeixen l'any 1931 sota la insistència d'alguns estiuejants, els Banys Ventura, situats al davant del carrer Sant Baldiri. Un fet aparentment anecdòtic ens permet adonar-nos del creixent atractiu turístic de la vila: l'any 1933 el fabricant de galetes Narcís Playa comença a construir el castell de la Caleta, encara avui, per bé o per mal, una de les icones més conegudes de Lloret. L'hostilitat en nom del bon gust d'alguns prohoms locals i sobretot l'inici de la guerra civil faran que la construcció resti inacabada. Precisament la guerra, també la misèria dels anys de postguerra, suposaran un primer recés en la creixent activitat turística.

#### **4 EL TURISME COM A REALITAT: EL PLA DE 1957**

És precisament a finals dels cinquanta, quan sembla obrir-se un nou cicle econòmic de bonança, que entre en vigor el nou pla d'ordenació urbana, en procés de redacció des de 1955 i aprovat l'any 1957. Es tracta d'un document especialment interessant per comprendre la situació de la vila just abans del bum dels seixanta. També per una extensa introducció on, a més de les condicions climàtiques, geològiques i

hidrològiques, s'explica acuradament la història de Lloret des de la prehistòria. Sorprenentment, el text es mostra prudent pel que fa a les seves previsions sobre el turisme: *Ahora bien, ha surgido en Lloret una industria de gran importancia, la hotelera, quizá sea un poco prematuro el poder cifrar la importancia que ha de alcanzar en el porvenir, pero es un hecho cierto que cada día va en aumento el afán de construir hoteles y casas residenciales; en la actualidad se registran 600 habitaciones destinadas a hospedaje repartidas en 21 hoteles, uno de ellos con 165 habitaciones, lo que hace deducir que la hotelería es aun una empresa familiar, no obstante para la próxima temporada ya se están construyendo o habilitando edificios en número de 18 que arrojan un total de 254 habitaciones más.*

Així, l'any 1955, en una sola temporada, l'oferta hotelera és apunt d'incrementar-se més d'un 42% (de 600 habitacions a 854). Cal afegir els 200 habitatges de lloguer, i els més de 300 habitatges de propietat. A la fi dels anys cinquanta, la colònia d'estiuejants, el ja esmentat turisme familiar amb segona residència a Lloret, encara és la base de l'economia turística. Aproximadament 3.000 persones a les quals s'afegeixen les 1.600 persones allotjades en hotels.

Les xifres sobre el transport incloses en el pla encara són més útils per comprendre un tret demogràfic que amb el pas dels anys no només esdevindrà crònic, sinó que anirà en augment: la diferència d'habitants entre estiu i hivern, i la conseqüent proliferació d'edificis, primer, i de barris, després, buits la meitat de l'any. Segons les xifres de 1955, el nombre de viatgers a l'òmnibus els caps de setmana de juliol a setembre és de 700 persones per dia; la resta de mesos, de 75. Segons aquestes dades, la població flotant turística multiplica gairebé per deu el nombre de lloretencs (9,3 vegades).

Els accessos a Lloret continuen sent complicats (FIG 2) si ho comparem amb localitat veïnes com Blanes, que disposa d'una estació de tren. La carretera Nacional II que ve de Barcelona per la costa, es desvia molt abans d'arribar a Lloret, a Santa Susanna, per anar cap a Girona. Per comprendre l'augment de l'activitat turística és necessari referir-nos al context històric.

Després dels durs anys de la postguerra, l'anticomunisme de Franco converteix a Espanya en un lloc atractiu per uns Estats Units en plena guerra freda. Es signen tot un seguit d'acords bilaterals, un d'ells el *Convenio hispano-norteamericano* o *Pacto de Madrid* (setembre de 1953) que garanteixen l'ús de sòl per a bases militars dels Estats Units a canvi d'ajuda econòmica i recolzament internacional. La principal conseqüència és el perllongament anacrònic d'un règim dictatorial en el context d'una Europa renovada; la segona és el fi de l'aïllament espanyol en el context internacional. Dos anys després, el 14 de desembre de 1955, Espanya ingressa a la ONU. Lluny queda aquell 1946 en què els aliats, amb Estats Units al capdavant, es plantejaren la possibilitat d'enderrocar el règim. És a partir d'aquesta represa de les relacions internacionals que es comença a produir durant el segon lustre dels cinquanta una recuperació econòmica

que esclatarà amb força durant els anys seixanta. Cal tenir en compte també que, més enllà de la conjuntura local, és tota Europa qui després de la postguerra inicia una recuperació econòmica que donarà pas a la societat de consum dels seixanta. En aquest context, allò que una Espanya fins aleshores exclosa pot oferir al mercat internacional és, sobretot, platja i sol. És des d'aquí que s'entén que el turista estranger, fonamentalment europeu, es converteixi en el principal objectiu.

En el cas de Lloret però, la colònia d'estiuejants encara continuarà sent la principal font d'ingressos durant uns anys. L'any 1953 un dels estiuejants, Roque Romero, ha fundat un club de base-ball, els Pops de Lloret; i l'any 1955 es funda el Club Nàutic (també per estiuejants). Aquest mateix any, el BOE del 19 de febrer declara Lloret vila d'interès turístic. Comencen a aparèixer activitats relacionades amb l'oci nocturn: a l'hotel Rosamar, al Rancho Chico, a l'Ham; a Las Cuevas " (un antic refugi de guerra reciclat). L'administració municipal intensifica les accions destinades a captar turisme estranger. El 1959 es constitueix una Junta Local d'informació, Turisme i Educació Popular, encapçalada per l'alcalde, Narcís Fors. S'organitzen tota mena d'esdeveniments per promocionar la vila, es contracten espais publicitaris a l'exterior.

És des d'aquest context que sorprèn la "prudència" del Pla d'ordenació urbana de 1957. Tot i que la recuperació econòmica i la recerca d'un turisme internacional són fets innegables, ningú és plenament conscient de la magnitud de l'imminent canvi. El gran nombre de revisions i modificacions a les que serà sotmès el pla de 1957 al llarg dels seixanta i principis dels setanta ens permet fer-nos una idea de la ràpida transformació del sector turístic i la creixent explotació del patrimoni públic com a principal actiu (la platja, les cales, els boscos, l'espai urbà). Així, ja l'any 1.959 comencen a redactar-se modificacions (aprovades l'any 1966) destinades a convertir la zona de ciutat jardí extensiva en zona urbana intensiva (Expedient 106.484.1); i també, entre d'altres coses, a modificar el sector, fins aleshores pràcticament verge, de la platja de fanals (FIG.4). Entre 1963 i 1965 es redacta un nou plec de modificacions del pla de 1957; una nova revisió l'any 1966; i encara una altra l'any 1967. De fet, les modificacions són contínues i no es fàcil orientar-se. L'any 1973, l'hotel Anabel ja construït, s'inicia un estudi de la nova realitat urbana de Lloret de Mar, per reemplaçar definitivament el pla de 1957.

L'activitat privada s'avançarà a la gestió pública del sòl urbanitzable en mans d'una administració sempre per darrere dels esdeveniments. És això, i també la connivència entre l'administració franquista i l'especulació immobiliària, el que millor explica la ràpida degradació del litoral català que tant afecta al patrimoni paisatgístic (edificacions a primera línia de mar, desforestació d'espais naturals, destrucció de l'estructura hidrològica del territori, etc.) com al patrimoni arquitectònic (cases d'*indiano*, arqueologia industrial, etc.).

## **5 DESPRES DE L'HOTEL ANABEL: ELS CANVIS DE MITJANS DELS SETANTA**

Dèiem que l'any en què s'inicia la construcció de l'hotel Anabel, el fenomen turístic de Lloret és a punt d'una nova transformació. Allò que la transformació té d'específic en el cas de Lloret és el breu lapse de temps en què les transformacions es succeeixen. A diferència d'altres localitats amb una tradició turística més assentada (Sitges, Sant Feliu de Guíxols), el vertigen dels canvis farà que el pas del turisme d'estiuejants al turisme de masses sigui en realitat un salt directe al turisme de baix cost. Com a Platja d'Aro o Salou, l'oci nocturn esdevindrà el centre fagocitador de l'oferta turística. Un model no reemplaçarà completament a l'altre. Al menys no ho farà fins a mitjans dels noranta, i mai completament; però els trets ambientals de gran part de la vila quedaran marcats per un ús intensiu de l'espai públic monopolitzat per l'oferta nocturna i la gran afluència de gent (estació d'autobusos, cobriment de la Riera, rètols lluminosos, discoteques, màquines recreatives, massificació de l'espai públic, barris fantasma durant la temporada baixa, etc.)

La crisi del petroli de 1973 suposarà un alentiment de l'activitat turística. Si la "democratització" del cotxe, havia col·locat a Lloret de Mar en cert peu d'igualtat respecte aquells municipis amb estació de tren, connectats a la Nacional II o a prop d'alguna ciutat important, les conseqüències de la crisi del petroli impulsaran un nou tipus de turisme en grup més econòmic, que viatja en autocar. Lloret serà un dels principals "beneficiats" del nou model.

Dels 39 hotels de l'any 1956 s'ha passat als 203 establiments de l'any 1975. Cal afegir-hi els 421 bars i restaurants, les 53 discoteques i les 21 agències de viatges (Daban i Massana, web de l'ajuntament). En una enquesta local duta a terme l'any 1976 (*Estudio de las características más importantes que definen al turista de Lloret de Mar - Verano 1976*) ja queda palès quin és el nou tipus de turista. Els solters (43,3%) gairebé superen els casats (47,4%). També és significatiu que el segment d'edat més important sigui el comprès entre els 18 i 24 anys (33%). L'estudi apunta "*la necesidad de prestar atención a este turismo de diversión en lo referente a las instalaciones y ambiente general de la localidad y sus establecimientos*"

A més de la crisi del petroli hi ha altres aspectes també de caire estructural que expliquen l'èxit del nou model fonamentat en l'oci nocturn. Destaca l'aparició de la píndola anticonceptiva. El descens de la natalitat a Europa no només implica major temps de lleure per a les dones, sinó també, i sobretot, més control sobre el propi cos. De fet és a finals dels seixanta que apareixen els primers viatges organitzats només per a dones, totalment consolidats a mitjans dels setanta (Gordon; 2002; 148). El cinema, amb pel·lícules com *The Night of the Iguana* (John Huston, 1964) ens proveeix d'incomptables referències al nou fenomen.

Ara sí, sembla que Lloret de Mar es troba a punt de donar un salt quantitatiu respecte la resta de destinacions turístiques de la costa catalana. Caldria preguntar-se sobre les causes específiques que converteixen Lloret en una de les poblacions més explotades.

La rapidesa dels canvis, dèiem, és una explicació que inevitablement ens porta a preguntar-nos per les accions concretes que es duen a terme en el pla urbanístic. Enumerar-les totes suposaria estendre'ns massa. Si val la pena destacar però, la gran quantitat de sòl no urbanitzat del que encara disposa la vila quan el salt quantitatiu comença a prendre forma al voltant del setanta. Especialment allà on a partir dels vuitanta es concentrarà gran part de l'oferta nocturna: els marges de la Riera (actual Avinguda Just Marlès), canalitzada als anys seixanta i coberta a partir de 1989 (Vellvehí i Pararols, 2010). També caldria considerar les comunicacions: la construcció de l'aeroport de Girona l'any 1965 (al principi amb un tràfec modest) i, sobretot, la construcció de l'autopista (actual AP-7). Des de Barcelona, el primer tram fins Granollers s'inaugura l'any 1969; però és sobretot la connexió amb França allò que permetrà omplir les places hoteleres de la vila amb els turistes que en autocar arriben de tot Europa.

## **6 AVANÇAR-SE ALS CANVIS: DISPOSICIÓ DEL PROGRAMA A L'HOTEL ANABEL**

El 7 de juny de 1969, Joan Gallart Sais presenta en nom d'Anita Torres Curcoll, la seva esposa, un *Plan de Ordenación de Manzana* per a la finca anomenada Sènia d'en Torres. La idea és fer-hi un hotel. Set dies després el BOE ja recull l'aprovació del pla d'ordenació per part de l'ajuntament de Lloret (Boletín Oficial de la la Provincia. - Gerona. Número 78; Martes, 1 de julio de 1963. Pàgina 1.123). El 2 de març de 1970 un *projecte d'hotel a Lloret de Mar* es presenta a l'ajuntament per obtenir el permís d'obres. El projecte el signa l'arquitecte Leopoldo Rodés Parés. Es preveu que les obres durin onze mesos. El mateix copropietari del solar actuarà com a contractista.

Si bé el programa base és l'allotjament d'hostes, l'hotel acull altres funcions. Segons la memòria del projecte es precisa un hotel de segona categoria amb una capacitat per a 420 persones amb altres serveis com una cafeteria-restaurant, una bugaderia, una guarderia, dormitoris per al servei, etc. També una piscina d'ús exclusiu per als clients de l'hotel, i una reserva d'espais per a locals comercials, boleres i una cafeteria d'ús públic. El projecte també inclou un aparcament i una sala de festes. Una part de la finca que no s'ocupa, (Carrer de l'Oliva, nord-oest) acabarà sent ocupada poc després per un bloc d'habitatges totalment independent de l'hotel.

La memòria del projecte parla de preveure un accés per autobusos a prop de l'entrada principal de l'hotel i una altra per al personal de l'hotel amb una zona de càrrega i descàrrega. En relació a les ordenances i al pla d'ordenació vigent es posa de relleu la creació d'un carrer de sis metres d'amplada pel centre del solar. És el carrer per sobre del qual l'hotel actuarà com a pont.

La memòria també especifica el tipus d'hostes que es pensa acollir. Es tracta d'un hotel de temporada, obert des de maig fins a octubre. Els usuaris seran majoritàriament turistes europeus que s'hi estaran entre dues i quatre setmanes; arribaran en autocars provinents directament del seu país d'origen o dels aeroports més propers; seran acollits



per mitjà d'agència en règim de pensió completa o mitja pensió.

Els dos blocs que allotgen les habitacions formen una T no simètrica. El bloc que acompanya el carrer interior és més alt (8 plantes) que el que fa de pont (4 plantes). Es tracta de no fer ombra a la piscina. Hi ha moltes peces destinades a activitats subsidiàries. Destaquen els allotjament dels guies turístics (o animadors) en el bloc pont de quatre plantes: són el senyal evident de la nova manera de viatjar. La plataforma pont, parcialment suspesa, enjardinada, amb la piscina, també ens parla de certa voluntat autònoma del programa. Potser explicable per la distància que hi ha fins la platja.

Finalment, la solució de deixar passar el carrer, sembla més un recurs per organitzar el programa que no pas un servei a la vila. Si pel costat sud, "cap al poble", el carrer que talla la finca en dos arriba fins la Riera (carrer Narcís Fors), la prolongació pel costat oposat no arriba massa lluny. Mor pocs metres després al carrer Felip i Gibert. De fet, l'accés a l'hotel, pel límit perimetral que dóna a nord-oest, es produeix al marge d'aquest carrer central que és, sobretot, una via de servei: accés a l'aparcament i a les zones del servei, per un costat, i per l'altra, accés a la Sala de Festes, que enginyosament s'organitza en l'espai residual que deixa el vas de piscina i els vestidors que serveixen a la terrassa suspesa. És evident que la sala de festes, les boleres i els restaurants dels locals que donen al carrer del Carme, ens remetent a un model turístic on la platja i el mar ja no són el principal atractiu.

Els diversos programes que componen l'hotel Anabel no són nous. Molt a prop hi trobem combinacions similars: l'Hostal de la Glòria (1962-1969-1971-1995) o l'hotel Mireia (1958-1959-1962). Les respectives col·locacions de piscines i jardins suspesos, les fractures volumètriques, també suposen una dislocació respecte la forma convencional d'encaixar els usos. Tanmateix, una dada important: a diferència de l'hotel Anabel es tracta d'edificis fets a trossos. Formes parcialment improvisades al llarg dels anys a mida que la demanda augmenta. A diferència d'ells, l'hotel Anabel suposa una inversió important: és la oferta qui genera la demanda, i ho fa des de l'arquitectura.

## **Bibliografia**

Ajuntament de Lloret de Mar. *PLA GENERAL D'ORDENACIÓ URBANA* (Lloret de Mar) 1955-1960 / S.T 106.501.7

Ajuntament de Lloret de Mar. *Expedient d'aprovació del PLA GENERAL D'ORDENACIÓ URBANA de Lloret de Mar*. 1959-1966 / S.T 106.484.1

Ajuntament de Lloret de Mar. *Memòria justificativa de la revisió del Pla General d'Ordenació urbana*. Lloret de Mar, 1961-1966 / S.T 106.480.1

Ajuntament de Lloret de Mar. *PLA GENERAL D'ORDENACIÓ URBANA (revisió, Lloret de Mar)* 1961-1966 / S.T 106.480.2

Ajuntament de Lloret de Mar. *PLA GENERAL D'ORDENACIÓ URBANA (estudi de modificacions, Lloret de Mar)* 1963 / S.T 111.84.4

Ajuntament de Lloret de Mar. *PLA GENERAL D'ORDENACIÓ URBANA (revisió, Lloret de Mar)* 1963-65 / S.T 106.501.5

Ajuntament de Lloret de Mar. *PGOU, Plànols de cessions Urbanització La Tortuga.* 1966-1979/ S.T 106.495.1

Ajuntament de Lloret de Mar. *PGOU Revisió "Pla General d'Ordenació Urbana de Lloret de Mar..."* 1966-1974 / S.T. 30.62.343

Ajuntament de Lloret de Mar. *Projecte de modificació de les normes urbanístiques que integren el Pla General d'ordenació urbana de Lloret de Mar..."* 1972 / S.T. 106.501.4

Ajuntament de Lloret de Mar. *Expedient de modificació normes urbanístiques "Pla General Ordenació Urbana" de Lloret de Mar.* 1972-1973 / S.T. 30.55.295.

Domènech i Moner, Joan (1982). *Cinquant anys d'esforç turístic a Lloret de Mar.* Ed. Servei municipal de publicacions

Daban i Massana, Joaquim (1996). *Col·lecció imatges i records, Lloret de Mar.* Ed.Viena; Barcelona

Draquer Costa, Jordi (2006). *La Selva, Lloret de Mar; recull gràfic 1885-1965.* Editorial Efadós. SL. El Papiol

Fàbregas i Barri, Esteve (1970). *Vint anys de turisme a la Costa Brava.* Ed. Selecta. Barcelona

Gordon, Bertram M. (2002). "El turismo de masas: un conceptp problemático en la historia del siglo XX". *Revista Historia contemporánea.* EHU, 2012. Disponible en: <http://www.ehu.es/ojs/index.php/HC/article/view/5928>

LEY DEL SUELO DE 1956. Disponible en:

<http://www.slideshare.net/josecuesta/ley-del-suelo-de-12-de-mayo-de-1956>

Pellejero Martínez, Carmelo (2002). "La política turística en la España del siglo XX: una visión general". *Historia contemporánea*, n.25 "Turismo y nueva sociedad".

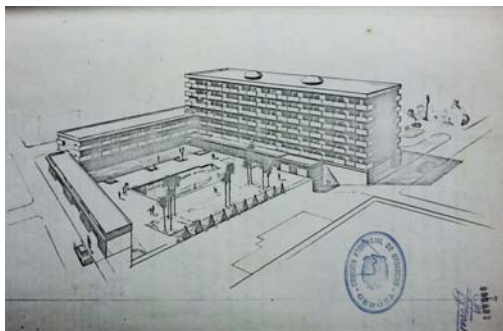
Risques, Manel (dir). (2006), *Història de la Catalunya contemporània*. Ed. Mina. Barcelona

Tatjer, Mercè (2012). *Els banys de mar a Catalunya*. Albertí, editor SL. Barcelona

Vallejo Pousada, Rafael (2002). "Economía e historia del turismo español del siglo XX". *Historia contemporànea* nº25 "Turismo y nueva sociedad".

Vellvehí i Pararols, Marta (2010). *Repercussió de la remodelació de la riera " Av. Just Marlès" en les diferents fases de projecte i afectació urbanística en l'entorn de Lloret de Mar*. PFC dirigit per Sara M Laborda Cotarelo. Arquitectura tècnica, UPC. Disponible en: [<http://upcommons.upc.edu/pfc/bitstream/2099.1/10687/1/Cobriment%20de%20la%20Riera.pdf>]

VVAA. (1976). *Estudio de las características más importantes que definen al turista de Lloret de Mar - Verano 1976* (enquesta encarregada per l'ajuntament de Lloret l'any 1976).



Vista de l'Anabel, expedient de 1969



Mapes 1660 / 1944

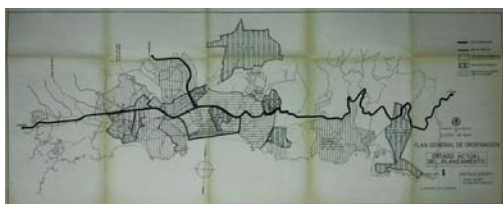


FIG 3: PLANO Nº1 ESTADO ACTUAL DE PLANEAMIENTO (PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN, 1965)

# Capri e il mito dell'architettura tra Ottocento e Novecento

Fabio Mangone, Università di Napoli Federico II - Dipartimento di Architettura

## Abstract

During the 19th and 20th centuries Capri becomes an unquestionable myth for national and international tourism and this makes the island a favorite experimental field for architecture; this phenomenon occurs also thanks to the specific interest of many European architects, such as Schinkel and Hoffmann, and avant-garde movements - first of all the Futurism. In the try to find the right form to express the spirit of the island, many "seasons" and different theories come in succession: at first we find orientalist houses, in order to increase the exotic character; then classical villas, in connection with the unavoidable presence of archaeological ruins; and then even eclectic hotels in the line of French taste, just to satisfy the needs of cosmopolitan customers; even vernacular style buildings, which correspond to one of the most interesting and famous expression of the rural architecture; and finally rationalist and futurist houses, in order to underline the fascist modernization of the island. On the base of a wide archive documentation, the paper shows a general view of this problematic, starting from the less known cases up to the most famous ones, such as Villa Malaparte, which have been rarely considered in the historical context of the various island architecture.

*Keywords: Capri, architecture, XIXth century, XXth century, eclecticism, futurism, neo-classic, mediterranean style*

## Sinossi

Tra Ottocento e Novecento, l'affermazione di Capri come mito assoluto del turismo nazionale e internazionale rende l'isola un campo di sperimentazione architettonica privilegiato, anche grazie al particolare interesse nutrito per essa da architetti europei del calibro di Schinkel e Hoffmann, da movimenti artistici e d'avanguardia, primo fra tutti il futurismo. Varie stagioni e varie ipotesi si succedono, nel tentativo di trovare una linea espressiva adeguata a interpretare l'isola: dapprima residenze orientaliste, per accrescerne il valore di luogo esotico, poi ville classiche in omaggio all'imprescindibile presenza dell'archeologia, alberghi in linee eclettismi francesizzanti, in omaggio ad un pubblico cosmopolita, costruzioni vernacolari, per privilegiare una delle linee più interessanti e note dell'architettura "spontanea", case razionaliste e futuriste, per sottolineare la modernizzazione fascista dell'isola. Sulla base di un'ampia documentazione archivistica, il contributo fornisce un panorama complessivo, a partire da casi meno noti per finire a esempi notissimi, come villa Malaparte, quasi mai letti nel complessivo sviluppo dell'architettura isolana.

*Parole chiave: Capri, architettura, paesaggio, ottocento, novecento, eclettismo, futurismo, neoclassico, stile mediterraneo*

## CAPRI E IL MITO DELL'ARCHITETTURA TRA OTTOCENTO E NOVECENTO

A fine Settecento, Capri non ha conquistato ancora quel ruolo da protagonista che l'incanto sublime della sua conformazione naturale e il carattere pittoresco della sua edilizia le confermeranno per l'intero Ottocento. Ma nell'ultimo decennio, alcuni stranieri – soprattutto tedeschi – cominciano a mostrare una certa curiosità per i tratti peculiari della sua archeologia, del suo paesaggio, ivi comprese quelle casette bianche che ne punteggiano il territorio. Nel 1794 nell'ambito di un tour italiano sbarca a Capri, incuriosito probabilmente dai recenti resoconti sulle antichità isolane, Friedrich Weinbrenner (1766-1826) futuro protagonista della Karlsruhe neoclassica: non è solo ammirato davanti alla villa di Tiberio, ritenuta "indimenticabile", ma anche per gli esempi di edilizia spontanea: "Quando raggiungemmo Anacapri, dopo oltre un'ora, il sole era ancora alto e decidemmo di passeggiare per questo luogo (...) per osservare da vicino certe romantiche casette rurali che si vedevano da lì. Durante il tragitto osservammo una bassa casetta rurale che come sempre aveva una pergola e si trovava nei pressi della strada immersa in un giardino; queste case si susseguivano l'un l'altra in questa parte dell'isola, tenuta come un giardino e abitata da molte persone" (Weinbrenner 1828).

L'esperienza di Weinbrenner costituisce l'imprescindibile prologo dell'arrivo sull'isola di Karl Friedrich Schinkel (1781-1841), dominatore assoluto dell'architettura berlinese e più in generale tedesca del primo Ottocento. La sua escursione sull'isola dura solo tre giorni, ma risulta talmente cogente che inaugura una nuova stagione. Di fatto, l'interesse dell'architetto-pittore per le caratteristiche costruzioni vernacolari risulta già maturo e profondo: per un verso egli cerca di interpretarle nel più generale contesto geo-culturale cui appartengono, e per l'altro ne indaga analiticamente gli elementi formali, funzionali, spaziali e costruttivi. Sbarcando in un luogo ancora non incluso negli itinerari dei touristes, ha l'impressione di giungere in una sorta di oasi antropologica. Con un entusiasmo che ricorda la prospettiva da cui Winckelmann guardava alla Grecia, l'architetto prussiano fa scaturire da un contesto paesistico eccezionale, da una civiltà antica e incontaminata, da una società "senza cavalieri né soldati", quelle "case contadine lindissime e graziose", le "casette di bella forma e purezza, le più deliziose che io abbia mai visto in un contesto rurale" (Koch, Rave, Börsch-Supan 1996). Come in altre annotazioni grafiche dedicata da Schinkel alle coste della Campania, le tradizionali costruzioni rurali risultano una componente fondamentale dell'armonia paesistica. Ma il suo non è solo un interesse da pittore, bensì una prospettiva analitica da architetto-costruttore, come testimoniano vari documenti, tra cui in particolare il progetto editoriale di una sorta di trattato con un capitolo specifico dedicato alla casa rurale di Capri nonché il notissimo disegno a inchiostro con inquadratura incentrata sulla piccola aggregazione di ambienti agricoli. Dal suo punto di vista, la tradizionale casa caprese non rappresenta soltanto una forma geometrica elementare quanto invece un insieme di spazi, funzioni, tecniche: nel diffuso e tipico sistema delle volte estradossate legge un inscindibile connubio costruttivo di natura e storia, tra gli ottimi leganti reperibili nella regione e il metodo approssimativo di gettare le volte, tra la presenza di materiale vulcanico e la tecnica del battuto di lapillo che descrive minuziosamente. Ma della casa

rurale caprese, dell'aggregazione elementare di ambienti attorno ad alcuni significativi vuoti, sembra cogliere appieno il senso spaziale di alcuni elementi, quali la corte aperta, il pergolato, la loggia, la scala esterna. Gli appunti non verranno sviluppati per il disinteresse l'editore Ungers, ma questi spunti e queste riflessioni resteranno viva materia nei progetti di Schinkel.

Dopo che nel decennio napoleonico l'isola è stata teatro delle contese fra francesi e inglesi, con la fase della restaurazione allorchè riprende con maggiore intensità il tour italiano degli architetti, e a maggior ragione dopo la "scoperta" della grotta azzurra nel 1826, Capri comincia pian piano a diventare un tappa non obbligatoria ma abbastanza tipica, non soltanto per i turisti generici ma anche per artisti e architetti. Schinkel vi torna nel 1826, e visita la villa di Tiberio e prende nota degli eccezionali panorami. Nel 1826 vi sbarca il Grand Prix Henri Labrousse (1801-75) che pure disegna le case tradizionali, colpito soprattutto delle qualità estetiche dei pittoreschi e luminosi volumi radunati in pittoresche agglomerazioni. Nel maggio del 1830 è registrata la presenza di Leo von Klenze (1784-1864) che pure studia case tipiche e ambiente urbano, prendendo incisivi appunti che costituiranno la base per dipinti più impegnativi, compiutamente realizzati dopo il ritorno in Germania. Intanto le tipiche case vernacolari caprane, che a Capri sembrano avere maggiore evidenza ma che si trovano in varie località della costa, nei Campi Flegrei e nei paesi vesuviani, sollecitano l'interesse di altri eminenti architetti che vistano i dintorni di Napoli, come mostrano alcuni disegni come la veduta del golfo (1836) del francese Eugène-Emmanuel Viollet-le-Duc (1814-79) o lo schizzo realtivo a una casa a Bacoli colta dal danese Johan Daniel Heroldt (1818-1892). Le presenze si intensificano dopo l'Unità di Italia, e comprendono ancora tedeschi e francesi, ma anche scandinavi e austriaci, anche di una certa importanza. Il tema dell'architettura caprese, la sua possibilità di porsi come modello incontaminato di schiettezza in termini estetici e funzionali, posto da Schinkel a inizio dell'Ottocento, tornerà di attualità alla fine del secolo proprio grazie ai due più importanti allievi di Otto Wagner, Joseph Maria Olbrich (1867-1908) e Josef Hoffmann (1870-1956), i futuri protagonisti della Secessione. In una cartolina spedita nel 1894 da Capri all'amico Hoffmann, Olbrich magnificava il paesaggio e a proposito delle essenziali costruzioni vernacolari concludeva: "è bene gettare uno sguardo a quell'epoca in cui l'uomo chiedeva all'arte delle costruzioni solo la protezione dagli elementi naturali. Qui si trovano le prime tracce della spensierata architettura orientale" (Fanelli, Godoli 1981). Dopo aver vinto il prestigioso *Romreise stipendium* nel 1895, memore del suggerimento del collega, Hoffmann approda a Capri nel 1896, e con grande entusiasmo - vivido ancora negli anni della maturità - scopre l'architettura caprese, studiandola con un certo grado di approfondimento. Mentre a suo tempo il desiderio di Schinkel di rendere partecipe un pubblico più ampio mettendo a stampa le sue riflessioni sulla casa caprese era rimasto frustrato, Hoffmann invece ha modo di presentare sulla diffusissima rivista "Der Arkitekt" un articolo denso e conciso sull'argomento, illustrato dai suoi schizzi di viaggio. Sottolineando che "l'idea architettonica animata da una vaga intenzione pittorica (...) si intona serenamente con il paesaggio infuocato" (Hoffmann 1897), l'architetto pur senza negare il valore estetico e pittoresco di quelle forme "mediterranee" mostra una curiosità per certi versi analoga a

quella di Schinkel, sia per quanto considera “una tecnica costruttiva ancora pura e spontanea”, sia per lo straordinario equilibrio tra spazi – aperti o chiusi – e funzioni. L’invito lanciato dalle pagine di “Der Arckitekt” a guardare a sud e al mediterraneo soprattutto per ricercare forme edilizie veramente popolari, non pretenziose e prive di orpelli decorativi, non resterà privo di seguito: né a Vienna, e vengono subito in mente le ricerche di Adolf Loos, né altrove in Europa, ma in molti casi la sua maturazione risulterà piuttosto ritardata.

Non sempre però la lezione di economia espressiva della architettura tradizionale verrà intesa da chi la ha a più a portata di mano: nell’ambito della concreta attività edilizia sull’isola, e soprattutto in quella legata al suo sviluppo turistico e in relazione ad un pubblico internazionale, le strade con cui si cercherà di interpretare l’unicità del contesto caprese sono differenti. Almeno in una prima fase – tra secondo Ottocento e primissimo Novecento – esse non condurranno sempre al survival delle forme e delle tecniche spontanee, tanto apprezzate dai tecnici stranieri, quanto invece a plurimi modelli revivalistici ed eclettici con cui si tenterà di interpretare l’isola, il suo paesaggio, la sua storia. Mano a mano che si afferma il mito di Capri, sempre più frequentemente scelta come luogo di residenza o come stazione climatica da un ampio numero di ricchi eccentrici o di personaggi di cultura (soprattutto pittori e scultori) si manifesta una domanda di adeguate dimore, non di rado improntate a quelle prestese di “stile” tipiche della cultura eclettica ma sconosciute alla tradizionale edilizia locale. L’adozione di uno “stile” codificato è molto spesso limitata alla sola veste decorativa, lasciando che nella struttura sopravvivano elementi appartenenti alla tradizione, di carattere spaziale (il pergolato, il portico) o strutturale (le varie tipologie di volta). Tuttavia, nella scelta di un richiamo stilistico, ancorché non coerentemente sviluppato in tutto l’organismo edilizio, si cerca di creare un rapporto con l’isola, con il suo immaginario in termini storici e paesistici. Raramente troviamo veri e propri tecnici, architetti e ingegneri, a progettare le ville della nuova comunità dei residenti o villeggianti stranieri: molto più spesso invece un capomastro isolano – frequentemente Luigi Desiderio (1869-1956) il più abile e noto – coadiuvato magari da un artista generico, spesso un pittore. Esponente di spicco della colonia di pittori stabilitasi a Capri, l’americano Charles Coleman (1840-1928) inaugura una nuova stagione dell’architettura caprese, fatta di esotismi e di dimore intese come “ritratti” del committente. Nella pittura si è affermata l’immagine di una Capri brulla nella vegetazione ma inondata di luce, dotata di una certa allure esotica, intesa come lembo di Oriente, e segnata da un carattere ben diverso rispetto ad altre località costiere della Campania: d’altra parte l’eccezionalità delle frequentazioni di intellettuali ed eccentrici stranieri la rendono quasi una sorta di *exclave*: Tutto ciò sembra rendere pertinenti scelte figurative che anche in termini architettonici qualificano come una sorta di “altrove” rispetto alla stessa Napoli. A partire da una costruzione preesistente, acquisita nel 1870, il pittore Coleman - facendosi esso stesso architetto - realizza una casa dallo stile indefinitamente orientale, che risponde al significativo nome di Villa l’Oleandro, ove finestre vagamente moresche, maioliche arabeggianti, e coronature con merlature a zig zag si assumono di interpretare lo specifico tema. Di lì a poco, intorno al 1880, il pittore francese Henry Daras (1850-1928) costruisce per sé all’inizio di via Tragara Villa



Discopoli, che con più acribia – come si conviene a un allievo dell'École des Beaux Arts – richiama moschee musulmane e propone citazioni meno indistinte: la torre a mo' di minareto, i trafori a stucco, il motivo degli archi intrecciati, i motivi neoislamici delle mattonelle in maiolica variamente profuse su fregi e cornici. Una simile intonazione connotava un tempo anche la Villa Il Fortino a Marina Grande che un altro pittore simbolista francese Guillaume Dubufe (1853-1909) realizza per sé. Ancora sulla stessa linea, e questa volta nei primissimi anni del nuovo secolo, ancora una dimora vagamente orientalista, Villa Quattro Venti, costruita per sé da un amico collega e compatriota di Coleman, Elihu Vedder, non per caso un artista che aveva acquisito notorietà con le illustrazioni della versione inglese del *Roba'iyat* di Omar Khayyam: La mole di Villa Quattroventi intende evocare i rihat musulmani, mentre più fiabesco è indistinto e l'oriente evocato negli accurati dettagli, tra cui il soffitto ligneo della torre. Più in generale, va detto che pittori della comunità internazionale con le loro fiabesche dimore influenzano, ora nell'intonazione generale ora in qualche curioso dettaglio, anche le ville di quegli eccentrici stranieri che artisti non sono, come dimostrano i casi di Villa Torricella o di Villa Capricorno nella sua originaria configurazione, o ancora villa La Ginestra.

All'immaginario della Capri lembo d'Oriente, si sovrapponeva e poi mano a mano si sostituiva l'immaginario della Capri classica, l'isola da cui Tiberio comandava l'impero romano. Gli architetti europei d'altra parte si erano da tempo appassionati alla questione delle vestigia classiche di Capri e avevano tentato di ricostruire idealmente le sontuose dimore imperiali, come mostrano tra l'altro gli studi del tedesco Karl Weichardt (1846-1906), edito anche a stampa in più lingue a fine Ottocento, o quelli del francese Maurice Boutterin (1882-1970) Gran Prix de Rome a Capri negli anni immediatamente precedenti la Grande Guerra. D'altronde già nel 1879 l'artista e rivoluzionario tedesco Gustav Adolf Köttgen, aveva scelto un'intonazione decorativa raffinemente classica nel costruire sulla via Camerelle, così segnata dalle rovine romane, la propria casa, non per caso battezzata villa Pompeiana, e segnata da un interessante graffito sche spicca sul rosso vesuviano delle pareti.

In una temperie eclettica, non sembra peraltro scorgersi contraddizione tra il filone orientalista e quello classico, che convivono ora come simbiosi ora come accozzaglia. Basti pensare a come dopo qualche lustro, Coleman inserisca nella sua villa esotica una corte pompeiana con impluvium – dotato di colonne dorico-capresi – che gli servirà anche da sfondo per i suoi quadri di intonazione classica: con l'occasione Villa L'Oleandro viene ribattezzata Narcissus. Anche villa Capricorno assume nei primi anni del Novecento un'impronta classica e le decorazioni con maioliche arabeggianti degli esterni lasciano il posto a lesene doriche e frontoni, mentre Villa Torricella, segnata dalla sua curiosa cupola a bulbo, acquisisce un tempietto peripetro corinzio modellato sul tempio di Vesta a Roma. Certo è che nel primo Novecento, la linea distintiva delle ville-ateliers agisce più nel segno del classico che in quello dell'Oriente, come dimostrano tra le altre la villa Certosella in via Tragara ristrutturata nel 1909 dal pittore polacco Jan Styka (1858-1925), che bisogna ricordare come illustratore di *Quo Vadis?*, o più tardi nella stessa strada la Villa Quattrocolonne del pittore marchigiano Goffredo Sinibaldi Paolucci (1866-1938). Ma

la dimora classica più famosa di questa fase è senza dubbio la Gloriette (poi villa Lysis) la residenza che nel 1905 l'eccentrico nobile franco-scandinavo costruisce per sé, emulando nella scelta del sito la più nota Villa Iovis di Tiberio, con progetto elaborato dallo scenografo Edoard Chimot (1880-1959).

In linea di massima, dagli anni venti in poi muta considerevolmente il clima culturale, e Capri si trova in maniera differente al centro del dibattito architettonico. Sono molteplici i fattori che agiscono: innanzitutto, una certa reazione isolana alla precedente stagione in nome della riscoperta dei caratteri tipici del paesaggio, del valore della cultura edilizia autoctona, che trova una certa sponda nell'attenzione nella cultura architettonica nazionale per l'architettura spontanea e rurale, in generale, e caprese in specie; la graduale affermazione di un'immagine di italianità dell'isola, fortemente sostenuta dalle politiche fasciste, che agisce tanto sul pubblico quanto sull'intonazione delle architetture; un maggiore sviluppo dell'edilizia per la villeggiatura, sostenuta in questa fase dall'impegno di architetti professionisti, non di rado anche di un certo livello. La densa stagione, in cui le remote tradizioni costruttive isolate ammirate da Schinkel e da Hoffmann si pongono al centro di un fervido dibattito, ha un suo preciso e imprescindibile punto di inizio: il Convegno sul Paesaggio del 1922 concepito e organizzato da Edwin Cerio (1875-1960). Esponente di un'eminente e abiente famiglia isolana, ingegnere dai poliedrici interessi, studioso e letterato, Cerio dopo plurime esperienze all'estero, dal 1920 è stabilmente sull'isola, della quale è sindaco dal 1920 al 1923. A Capri tra anni dieci e primissimi anni venti ha già costruito alcune emblematiche dimore: villa Romita e Casa Solitaria al Pizzolungo, entrambe intorno al 1914; casa Wenner a Occhio Marino (1919); Casa del solitario a Marina Piccola (1920); il Rosaio a Caprile (1921). Anche attraverso queste esperienze compositive, in cui reinterpreta alla luce delle funzioni moderne alcuni valori delle costruzioni spontanee, Cerio ha maturato profonde considerazioni sull'edilizia tradizionale come imprescindibile fattore costitutivo del paesaggio caprese. Tra il 1921 e il 1922, anche come amministratore, mette a punto e approva un dettagliato e innovativo regolamento edilizio, pubblica alcuni importanti scritti di carattere critico e propositivo su questioni di tutela, organizza il primo Convegno italiano sul paesaggio, tenuto sull'isola dal 9 all'11 luglio 1922. Nell'intento di illustrare la recente legge di tutela del paesaggio, il convegno prende particolarmente in esame la situazione specifica di Capri, e la necessità che gli intereventi contemporanei scaturiscano dalla consapevolezza dell'unicità dei valori paesistici. Tra gli interventi al convegno quello dell'ideologo del futurismo, Filippo Marinetti che con fare più propositivo che provocatorio propone di difendere l'isola dal falso antico e dal commercialismo artistico, e quello dell'architetto futurista Virgilio Marchi che sottolinea la possibilità di un'espressione radicalmente moderna ma sensibile ai contesti.

Il convegno ha una vasta eco sulla più diffusa rivista nazionale del settore, "Architettura e arti decorative": in realtà per tutti gli anni Venti il mito di Capri resta centrale nell'ambito della cultura architettonica nazionale. Per un verso, lo studio della sua edilizia tradizionale spontanea, a cui ben si saldano gli attributi di sincera, razionale, essenziale, emblema di quella vagheggiata "mediterraneità", appassiona molti giovani architetti, convinti di poter trovare sul suolo nazionale le più autentiche radici della

modernità: valgono ad esempio i casi di giovani architetti quali il romano Plinio Marconi (1893-1974), e il napoletano Roberto Pane (1897-1987). Scrivendo per il pubblico francese, nel 1927, Eugenio Faludi mette in relazione molti episodi cospicui della più recente architettura europea soprattutto nella linea di una speciale plasticità (dalla Torre Einstein di Ercih Mendelsohn alla villa al Lido di Venezia di Adolf Loos, alle recenti architetture residenziali olandesi realizzate da Wilhelm Dudok e da Michel De Klerk) con l'edilizia tradizionale caprese, concludendo che "la linea dell'architettura moderna esiste a Capri sotto una forma primitiva" (Faludi 1927). Più avanti, non sarà infrequente per la critica italiana, necessariamente ispirata a ipotesi neazionaliste, individuare nell'architettura caprese - divulgata già a suo tempo da Hoffmann - una delle più importanti origini del razionalismo europeo, fonte d'ispirazione per la lineare architettura dagli intonaci bianchi.

Per altro verso, e proprio anche in virtù di questo dibattito Capri sembra diventare un luogo incantato ideale per sperimentare progetti ispirati a linguaggi moderni e antichi a un tempo. Il primo a comprendere questa straordinaria potenzialità è il futurista toscano Virgilio Marchi (1895-1960): non solo progetta nel fatidico 1922 una casa per Marinetti a Marina Piccola (per la verità non tanto d'avanguardia come lo spirito futurista richiederebbe), ma nello stesso anno in un articolo pubblicato in una rivista nazionale elegge Capri a suolo ideale dove le linee della modernità con il loro anelito all'essenzialità e al primitivismo possono incontrarsi con un paesaggio eccezionale. Dagli anni venti in poi, e con picchi particolarmente significativi nella seconda metà degli anni Trenta Capri assume il ruolo di gloria del turismo nazionale e si trasforma in luogo di villeggiatura per le *elites* italiane - politici, gerarchi, industriali, intellettuali. Alla presenza di una nuova esigente committenza e all'affermarsi dei suoi miti architettonici e paesistici fa riscontro una nuova richiesta di residenze moderne ma coerenti con l'impronta isolana. Solo in piccola parte questa domanda sarà esaudita da una classe professionale media locale e di nuova formazione. In larga parte le esigenze di nuove residenze di villeggiatura saranno risolte con l'impegno di professionisti di un certo rango e di una certa levatura, tanto che Capri diventa un'ideale palestra per architetti di una certa levatura per sperimentare i dettami del moderno: la composizione di luminosi volumi elementari, rigorosamente bianchi, l'organizzazione funzionale nell'aggregazione di spazi necessariamente contenuti. Due importanti figure di tecnici-intellettuali, attivi sia nell'ambito degli studi teorici che in quello della pratica costruttiva hanno studio sull'isola: innanzitutto il già citato Edwin Cerio, che smessi i panni del sindaco diviene uno dei professionisti più attivi e più felici; poi Giovan Battista Ceas (1895-1975), architetto di origine romana e di formazione complessa, che sposta il livello di interesse dalle singole case agli agglomerati urbani. Poi si registra la presenza di importanti architetti prevalentemente attivi altrove ma che non disdegnano di lasciare un proprio segno sull'isola: tra questi vanno ricordati quanto meno i napoletani Marcello Canino (1895-1970) e Carlo Cocchia (1903-93), i romani Giuseppe Capponi (1893-1936), l'emiliano Adalberto Libera (1903-1963), il milanese Gio Ponti (1891-1979), il fiorentino Raffaello Fagnoni (1901-66).

Dall'unica suggestiva matrice della mediterraneità caprese, ciascuno trarrà proprie

impressioni e proprie interpretazioni: Cerio resterà più aderente agli elementi più tipici dell'architettura isolana, ma ne darà un'interpretazione lirica nella aggregazione di volumi elementari e di piccoli spazi chiusi e aperti; Ceas piuttosto che la purezza dello stile, amerà riprecorrerne le contaminazioni, gli accostamenti tra elementi dotti e vernacolari, tra superfici bianche intonacate e pietra; Canino nel suo personissimo modo svilupperà il tema della derivazione dalla classicità romana di questa edilizia, spontanea ma anche condizionata dalla sopravvivenza della memoria della monumentale architettura tiberiana, come mostrano certi elementi quali colonne e colonnate, articolate volte e sostruzioni; Adalberto Libera in uno straordinario connubio con un committente d'eccezione, quale è Curzio Malaparte, rovescia i termini compositivi usuali, prendendo spunto anche dall'architettura eoliana. Cerio con il Rosaio, Ceas con i suoi studi e più tardi con il suo villaggetto familiare, Ponti con il suo straordinario e precoce progetto di albergo a bungalow non si accontentano della scala meramente architettonica ma cercano di fare della lezione mediterranea un sistema microubanistico, privo di quelle rigidità dell'urbanistica funzionalista.

## **Bibliografia**

Cantone, G., Prozzillo, I. (1994). *Case di Capri. Ville, palazzi, grandi dimore*. Napoli: Electa-Napoli-

Cerio, E. (1922a). Architettura minima nella contrada delle sirene. *Architettura*, 4, pp. 156-176.

Cerio, E. (1922b). *Il paesaggio di Capri e la sua tutela legislativa*. Napoli: Casella.

Cerio, E. (1922c). *La casa di Capri e il regolamento edilizio*. Capri-Napoli: Pierro.

Cerio, E. (1922d). *La casa nel paesaggio di Capri*. Roma-Milano: Alfieri & Lacroix.

Cerio, E. (1927). *Aria di Capri*. Napoli: Casella.

Cortese P., Sacco I. (1991). *Giuseppe Capponi (1893-1936)*. Roma: Gangemi.

De Rosa (1992). Una villa ottocentesca di imitazione neo-ottomana a Capri. In A. Cilardo (ed.), *Presenza araba e islamica in Campania* (pp. 251-260). Napoli: Arte Tipografica.

Koch, G. F., Rave, P. O., Börsch-Supan H., Riemann G. (2006). *Karl Friedrich Schinkel: Die Reisen nach Italien 1803-1805 und 1824*. Berlin: Deutscher Kunstverlag.

Faludi, E. (1927). L'architecture nouvelle et l'art de Capri et de la côte du Golf de Naples. *Les Hirondelles: art, costumes, paysage*, giugno, 135-138.

Fanelli, G., Godoli, E. (1981). *La Vienna di Hoffmann architetto della qualità architetto della qualità*. Roma-Bari: Laterza.

Ferrari, M. (2008). *Adalberto Libera Casa Malaparte a Capri 1938-42*. Bari: Ilios.

Gambardella C. (1993), *Case sul Golfo. Abitare lungo la costa napoletana 1930-1945*. Napoli: Electa-Napoli.

Giacomelli, M. (1996). Virgilio Marchi, Edwin Cerio e l'architettura Caprese. *Nuova città*, serie VI, n. 10-11, gennaio-agosto, pp. 82-93.

Godoli, E., Giacomelli M. (2002). Les futuristes et l'architecture capriote. In C. Popescu, I. Teodorescu (Ed.), *Genius Loci National et Régional en Architecture ; entre Histoire et Pratique / National and Regional in Architecture ; between History and Practice* (pp. 202-207). București: Simetria Publishing House.

Hoffmann, J. (1897). Architektonische von der Insel Capri. *Der Architekt*, III, p. 13.

Mangone, F. (2002). *Viaggi a sud. Gli architetti nordici e l'Italia*. Napoli: Electa-Napoli.

Mangone, F. (2003). Il mito dell'architettura caprese da Schinkel al razionalismo. In E. Fidone (Ed.), *From the Italian Vernacular Villa to Schinkel to the Modern House* (pp. 131-143). Cannitello (Reggio Calabria): Biblioteca del Cenide.

Mangone, F. (2004). *Capri e gli architetti*. Napoli: Massa.

Mangone, F. (2005). Progetti per Capri, tra Roma e Pompei. In S. Stenti (Ed.), *Marcello Canino 1895/1970* (pp. 101-106). Napoli: Clean.

Mangone, F. (2007). Giovan Battista Ceas: elementi per un profilo. *Conoscere Capri. Studi e materiali per la storia di Capri*, 7, pp. 121-131.

Marconi, P. (1927). L'architettura rustica nell'isola di Capri. *Le Madie*, pp. 21-27.

Marchi, V. (1922). Primitivismi capresi. *Cronache d'attualità*, VI, 6-10, pp. 49-51.

Nastri, A. (2008). *Edwin Cerio e la casa caprese*. Napoli: Clean.

Pane, R. (1954). *Capri*. Venezia: Neri Pozza.

Papini, R. (1928). *Cronache romane. Architetture di Capri*. *Emporium*, 404, agosto, pp. 117-125.

- Peschken, W. (1979). *Karl Friedrich Schinkel. Das Architektonische Lehrbuch*. Berlin: Deutscher Kunstverlag.
- Pettena, G. (1999). *Casa Malaparte a Capri*. Firenze: Le lettere.
- Pontillo, E. (2010). *Capri: storia, case e personaggi attraverso la vita e l'opera di Carlo Talamona*. Napoli: Grimaldi & C.
- Riemann, G. (Ed.). (1994). *Karl Friedrich Schinkel. Reisen nach Italien. Tagebücher-Brief-Zeichnungen-Aquarelle, I.*, Berlin: Deutscher Kunstverlag.
- Talamona, M. (1990). *Casa Malaparte*. Milano: Clup.
- Verde, P.C. (1999). Architettura a Capri dall'Oriente al mediterraneo. In M. A. Giusti, E. Godoli, *L'orientalismo nell'architettura italiana tra Ottocento e Novecento*. Siena: Maschietto e Musolino.
- Vergine, L. (ed.). (1983). *Capri 1905-1940. Frammenti postumi*. Milano: Feltrinelli
- Weichardt, C. F. W.. (1900). *Das Schloss des Tiberius und andere Romerbauten auf Capri*. Leipzig: K. F. Koheler.
- Weinbrenner F. (1828). *Denkwürdigkeiten* aus seinem Leben, von ihm selbst geschrieben, Druck und Verlag von Georg Reichard. Heidelberg.

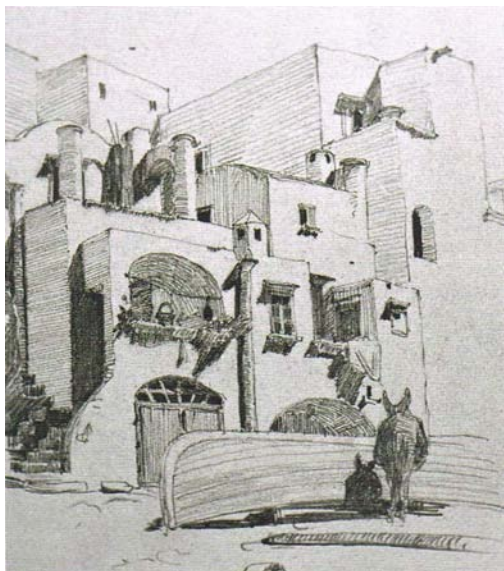


Fig. 1: J. Hoffmann. La marina grande, 1897



Fig. 2: K. F. Weichardt. Ricostruzione ideale del palazzo di Tiberio, 1899



Fig. 3: G. B. Ceas: Progetto di villa Le Rocce al Castiglione, bozzetto, 1926



Fig. 4: G. Capponi. Progetto di Casa Nervi, prospettiva, 1928



# La fotografia turística, les guies i la publicitat, testimonis arquitectònics de la transformació del paisatge de la Costa Brava entre els anys 20 i 60

Sílvia Musquera Felip, ETSAV- UPC, EPS-UdG

## Abstract

The Girona's coast, became a landscape when Ferran Agulló give it a name : Costa Brava, that painters and photographers taught to look. A landscape made of many landscapes that Josep Pla in his Guide General and True, drew with words. Advertising in Costa Brava, consisted of photographs and guidebooks, witnesses to the transformation of the landscape with the arrive of tourism that suffered this coast, between 20' and 60'. The urgent need for accommodation led the construction of a new hotel's architecture, from the 50', according to urban regulations, establishing a relationship of dialogue with its environment, creating a new landscape. With the addition of these written witnesses, images and publications, we can specify the rate of growth and transformation of natural landscapes, architectural and human, with the tourism that define and redefine a part of the Catalan territory. A territory until middle of the sixties was in balance between architecture and landscape, without imposing one over the other.

*Keywords: Costa Brava, photography, landscape, touristic architecture, advertising*

## Resum

"El paisaje no existe, tenemos que inventarlo" (Cuco, 1982). La Costa Gironina, va esdevenir paisatge des del moment que Ferran Agulló li va donar un nom: la Costa Brava, que pintors i fotògrafs, van ensenyar a mirar. Un paisatge fet de la suma de molts paisatges que Josep Pla en la Guía General y Verídica va dibuixar amb paraules. La publicitat de la Costa Brava, formada per les fotografies i les guies turístiques, van ser els testimonis de la transformació del paisatge que amb la irrupció del turisme va patir aquesta costa, entre els anys 20 i 60. La necessitat urgent d'allotjament va propiciar la construcció d'una nova arquitectura hotelera, a partir dels anys 50, que d'acord amb la Normativa Urbanística de l'època, va establir una relació de diàleg amb el seu entorn, creant un nou paisatge. Amb la suma d'aquests testimonis escrits, imatges i publicacions, podem precisar el ritme de creixement i la transformació d'un paisatge natural, arquitectònic i humà, que de la mà del turisme va definir i redefinir una part del territori català. Un territori que fins a la meitat dels anys seixanta va mantenir l'equilibri entre l'arquitectura i el paisatge, sense imposar-se un sobre l'altre.

*Paraules clau: Costa Brava, fotografia, paisatge, arquitectura turística, publicitat*

*"Siempre he afirmado que los lugares son más fuertes que las personas, el escenario más que el acontecimiento. Esa posibilidad de permanencia es lo único que hace al paisaje o a las cosas construídas superiores a las personas"* (Rossi, 1992)

El paisatge, només és pot definir, segons Henry Cueco, com quelcom que es crea des del coneixement, la cultura, l'experiència que a través de la observació intencionada i personal ensenya a mirar un lloc. *"El paisaje no existe, tenemos que inventarlo"* (1982). De la mateixa manera, la *Costa Brava*, va esdevenir paisatge quan Ferran Agulló va publicar l'article *Per la Costa Brava* (1902), donant un nom a un territori fet de molts paisatges.

La Costa Brava es va associar a una sèrie d'imatges, retalls d'una realitat que van mostrar pintors i fotògrafs donant un nou valor al que pels habitants dels pobles costaners havia sigut només una font de vida, el mar i les platges associades a les activitats de pesca i agricultura.

Els pintors, van ser els primers que van inventar els paisatges de la Costa Brava, compostats d'elements com el mar, el cel, els pins i l'arquitectura de les roques, que des de diferents punts de vista, van ensenyar a mirar als fotògrafs. *"Un paisaje, una escena poética, es una situación elegida o creada por el gusto y el sentimiento"* (Girardin, 1992:55). Lucien Roisin durant els anys trenta va fotografiar tots els racons de la Costa Brava, realitzant una enciclopèdia de paisatges, que va distribuir a través de la *Casa de la Postal*. Les imatges eren el resultat d'una mirada personal, i alhora condicionada pel que havia après de pintors com Urgell o Pichot i fotògrafs com Jordi Vidal o Josep Maria Cañellas que havien descobert la costa gironina amb anterioritat.

El primer cartell publicitari de la Costa Brava, realitzat per Eduard Jener el 1935 recrea, a través d'un dibuix en color, el paisatge verge d'una cala envoltada de penyasegats i vegetació, sense cap construcció, incorporant elements que indiquen que es pot habitar: l'ombra d'un parasol i unes simples tovalloles, convertint un lloc en un paisatge, que es grava en la memòria del visitant.

*"El cartel busca la plasticidad y el impacto, con el equilibrio del color, la alegoría y la espectacularidad de la figura central del tema. Se acompaña con leyendas escritas, objetivas y breves, que pretenden mantenerse en la memoria del observador"* (Molina, año V, n.9).

La suma de les imatges i la narrativa literària juntament amb la necessitat de catalogació arquitectònica dels espais turístics va portar a la creació de guies turístiques. La finalitat de totes elles era facilitar una informació objectiva i detallada que havia d'acompanyar al recentment arribat turista en el seu descobriment de la Costa Brava.

La temàtica de les il·lustracions publicitàries a partir dels anys 30, incloïa entre les imatges d'espais verges, elements arquitectònics des d'on gaudir del paisatge, contemplant-lo des de l'aixopluc que oferia l'arquitectura, emmarcant-lo des d'una terrassa, sota un porxo, o fins hi tot ocupant-lo amb les casetes de bany que colonitzaven totes les platges. Imatges que van il·lustrar les primeres guies com l'editada pel Club Muntanyenc Barcelonès l'any 1934. *"La publicidad turística anterior a la guerra civil contaba con una información con un nivel de fiabilidad elevado y real, sin recurrir a la manipulación mercantilista para vender un determinado producto"* (Pujol, 1934).

L'*Àlbum-Guia* de P. Pujol, amb 5 itineraris ordenats de nord a sud, s'il·lustrava amb fotografies i texts de paisatges per descobrir.

"La nostra Costa Brava, avui ben poc coneguda per propis i estranys, és un enfilall de penyals aridits, de platges arboroses, de puntes i badies, coves foradades, cales recollides, ..." (VV.AA, 1934: 4). Un dels texts són la transcripció de les notes d'una excursió realitzada per l'eminent geòleg Luís M. Vidal, que defineixen el paisatge dels pobles de la Costa Brava nord l'any 1934. "CAP DE CREUS: Per fruir de la seva bellesa, feréstega i impressionant, cal fer-ne el recorregut per mar. Per terra, la costa erma,... us apareix més aviat desolada...CADAQUÉS: els seus fills han estat més en contacte amb el mar que amb la terra; així han pogut servir un caràcter propi" (VV.AA, 1934: 4).

L'any 1941 Josep Pla va publicar la primera edició de la *Guia General y Verídica*, on descrivia d'una manera molt precisa el paisatge de la Costa Brava, poble a poble, cala a cala, enumerant els hotels, restaurants, platges, racons i descrivint els pobles, la seva arquitectura però també el caràcter propi que els feia únics proposant una manera de descobrir-los. Els 9 itineraris ordenats de sud a nord, condensaran els 9 paisatges de la Costa Brava.

*"Esta guía es modestísima. Está destinada a facilitar el conocimiento de una de las comarcas más bellas de Cataluña: La Costa Brava y está escrita desde la experiencia personal del autor: la sensibilidad"* (Pla, 1948: pròleg)".

Pla, mitjançant les diverses edicions de la *Guia Costa Brava*, va esdevenir un dels testimonis més importants que va descriure la transformació del paisatge des dels anys 40 fins als anys 70. El paper de Pla va ser determinant. La seva mirada personal va dibuixar amb paraules el paisatge i l'arquitectura d'aquesta zona, amb una opinió, sovint crítica, sobre l'arquitectura i l'urbanisme.

*"... Ha sido posible, en el curso de sucesivas ediciones, poner al día su texto y su ilustración, ante los ineluctables cambios. Si se comparan las primeras ediciones con la guía actual, el lector podrá darse cuenta de las enormes mudanzas ocurridas, en un espacio de tiempo cortísimo en este litoral. Cuando fue concebida, este país era un paraíso geográfico que conocían, aparte de los nativos, muy pocos iniciados. En los*

*últimos años, lo que se conoce hoy univresalmente como Costa Brava ha entrado en la corriente turística general y a a partir de 1958, se ha proyectado sobre ella una avalancha humana de unas proporciones desorbitadas... Ante esta fantástica trasmutación, me permitiré solamente decir una cosa. En la Costa Brava se han llevado a cabo algunas cosas de gran categoría que hacen un auténtico honor a su paisaje. Otras, no han sido tan afortunadas. Sin embargo, a pesar de todos los esfuerzos realizados para desvirtuarla, la Costa Brava, si se sabe mirar con ojos de autenticidad, conserva toda su gran belleza, todo su incentivo de fascinación intacto.” (Pla, 1964: 6).*

La fotografia a les publicacions de Pla va tenir un paper essencial, el text reescrit per l'autor, en les diverses edicions, va canviar mínimament però va prendre vigència a través de la introducció de les fotografies de Ramón Dimas i Català Roca que a partir dels anys 60 van actualitzar el text pràcticament a través de les imatges.

Altres publicacions van ser realitzades per la mateixa administració com la *Dirección General de Turismo* que entre els anys 1940 i 1970. Una sèrie de catàlegs de format 23x20 cm descriuen les províncies espanyoles, un dels primers monogràfics es va dedicar a la Costa Brava. El text, acompanyat per les fotografies de Conitz, Jordi Vidal, Más, Martí, Steinhof i Zerkowitz, descriu breument la costa.

*“Forma este litoral un largo zig-zag maravilloso, una línea quebrada, en la que se funden bellísimamente campo y piedra, playa y monte, acantilado y remanso. Una de las mejores y más “turísticas” bellezas españolas es nuestra Costa Brava, conjunción de viento, luz y mar, trozo de naturaleza en la que pueden lograrse las sensaciones humanas de máxima serenidad” (VV.AA, 1940 p.3).*

Citant Pla i la seva guia, el text no només descriu el paisatge sinó que el mostrarà com un lloc de repós, de calma *“la Costa Brava sabe unir a esta bravura de su nombre , una sensación de inefable, de infinita serenidad para el espíritu” (VV.AA, 1940:3)*, que les imatges seleccionades reforcen. Es mostra la costa com un espai amagat, sense aglomeracions on es pot gaudir d'un entorn d'arquitectura de casetes blanques, destacant la urbanització de S'Agaró com una ciutat ideal.

L'any 1951, l'editorial *Pyrene* va editar una guia que proposava 13 rutes, amb la intenció de definir la Costa Brava com la suma de diferents paisatges.

*“Paisajes: el factor igual no existe a lo largo de su accidentado litoral. Cada rincón, cada panorama, cada núcleo se disocia en absoluto de entre si, creando una disparidad de matices que le dan un carácter distinto pero homogéneo. De ahí viene la inmensa calidad emocional que el viajero detecta cuando en peregrinaje de un lugar a otro presencia el milagro verdaderament simfónico que en el iris de la tierra y el mar realizan sus colores naturales” (VV.AA.1951:4).*

Amb una informació molt precisa referent als hotels els ordena en tres categories: luxe, classe 1aA, 1aB, 2a classe, 3a classe, pensions i fondes: Pensió de luxe, 1a classe, 2a classe, 3a classe, Cases d'Hostes o posades. Aquesta descripció ens parla de com es vivia i de quin era l'estàndard de comoditat a principis dels anys cinquanta: el tipus de servei, i la incorporació de les instal·lacions com els banys a les habitacions ...

La majoria dels hotels de la Costa Brava eren de la categoria 1a i 2a classe.

“Inclusos en aquesta categoria els Hotels de comoditat mitjana, moderns o modernitzats, nets, saló social, calefacció, banys en 1/4 part de les habitacions, o dos per pis, instal·lació de lavabos d'aigua corrent calenta i freda i telèfon a totes les habitacions, serveis sanitaris bons i bona cuina. Recepció i consergeria” (VV.AA. 1951:156).

També hi havia moltes fondes i pensions.

“De manera general, són inclusos en aquesta categoria els establiments on la seva organització té un caràcter més familiar que el dels hotels. Poden no tenir menjador per el públic no allotjat a l'establiment; els seus menjars tendeixen al tipus casolà i el servei és més reduït.” (VV.AA. 1951:156).

En canvi d'hotels de luxe només n'hi havia un, La Gavina de s'Agaró.

“Són inclusos en aquesta categoria els establiments de gran luxe, exquisida neteja, varis salons socials, gran menjador, calefacció central, banys complert i telèfons en totes les habitacions, instal·lació de lavabos d'aigua corrent calenta i freda a totes les habitacions; serveis sanitaris perfectes, habitacions de gran comoditat, roba de fil, departaments de luxe, excel·lent cuina, servei esmeradíssim, instal·lació general provista dels més moderns adelantos; personal especialitzat i competent del més alt grau” (VV.AA. 1951:156).

Altres guies com la *Guia de hoteles, España 1961, Cataluña* (VV.AA. 1961), a diferència de les anteriors, no tenia cap il·lustració ni fotografia, tret del dibuix de portada de J. Navarro, amb façanes de tot tipus d'hostals i hotels que es podien trobar a Espanya. Va catalogar tots els hotels, en aquest cas els de les quatre províncies catalanes, resultant una eina que unificava les diferents categories hoteleres a tot l'Estat, creant un instrument regulador, que incloua els costums marcats per uns horaris: de 8 a 11: esmorzar, de 13:-15:30 dinar i de 20 a 23 sopar. Les instal·lacions dels hotels s'explicaven visualment amb uns símbols fent-se entenedora per al màxim nombre de turistes, es va escriure en set idiomes. Incorporava la publicitat dels establiments hotelers gestionats per la *Dirección General de Turismo* com els paradors nacionals, albergs de carretera, refugis, hosteries i hotels.

Hem de tenir en compte que les guies escrites després de la de Josep Pla de la Costa

Brava, havien de donar una informació diferent, donada l'exhaustivitat de la *Guía General y Verídica*. Arturo Llopis, amb *Costa Brava, Guide Touristique* (Barcelona, 1961) conté novetats: el text en quatre idiomes (castellà, francès, anglès i alemany) i una nova estructura de la publicació. Només vuit fotografies de Català Roca, Brangulí i R. García il·lustren els textos i dues d'elles, són de dos personatges: La Chunga, una ballarina gitana i Salvador Dalí, mentre que la resta es reservava a la platja de Lloret, una cala de Tossa de Mar, la vila Vella de Tossa, el monestir de Sant Pere de Roda, Cadaqués i S'Agaró, paisatges escollits fent de fons a la vida dels turistes que hi éren presents en 5 itineraris proposats, com a l'*Àlbum-Guia* de P. Pujol de 1934.

Un any més tard s'edita la *Guia Turística de la Provincia Gerona* 1962 que la divideix en quatre zones : Muntanya, Alta Muntanya, Central i Costa Brava, essent aquesta darrera el seu eix central.

*"Comprende únicamente los municipios que lindan con el mar, " i definint-la com: "de fama mundial goza nuestra incomparable COSTA BRAVA por sus escarpados peñascos y la belleza de sus múltiples calas y playas llenas de intensa luz y colorido" (VV.AA.1962:3).*

Una publicació destinada a donar tota la informació necessària als turistes que arriben des de la frontera francesa majoritàriament a la província de Girona.

*"Una serie de realizaciones, cada año en aumento, dan a la Provincia, en cuanto al factor turístico se refiere, el rango de primera categoría, ya que sus cuidados establecimientos hoteleros y modernas instalaciones para acampada, supera ya todos los conocidos en España y posiblemente en el extranjero" (VV.AA.1962:3).*

En relació a les guies anteriors, que donen molta informació sobre els establiments hotelers, aquesta, ens mostra el creixement de l'activitat turística que es tradueix també en la transformació del paisatge dels pobles, cales i platges de la Costa durant aquesta dècada. Escrita en castellà i francès, conté les característiques històriques i paisatgístiques més rellevants de cada municipi, mentre s'il·lustra amb fotografies i anuncis bàsicament d'hotels, restaurants i contractistes d'obres, que ofereixen una visió del què el turista pot trobar a cadascuna de les poblacions de la Costa Brava.

Les fotografies dels hotels de la guia, ens mostren uns edificis moderns, com l'Hostal de la Playa a Sant Antoni de Calonge, l'Hotel Alga a Calella de Palfrugell o l'Hotel Port-Salvi de Sant Feliu de Guíxols, que conviuen perfectament amb el paisatge dels pobles de pescadors.

"De 1950 a 1960, el gruix de l'esforç per a la creació d'instal·lacions turístiques a la Costa Brava fou a càrrec de l'hostaleria. Els edificis que vèiem literalment créixer del no-res d'una any a l'altre, com una mena de generació espontània, eren quasi tots hotels. Al

cap de tres o quatre anys, si bé els hotels continuàven sorgint pertot arreu, creixien i progressaven ràpidament altres menes de construccions,... torres, bungalows, blocs d'apartaments, poblets de vacances, urbanitzacions turístiques..." (Barbaza, 1988:324).

L'arquitectura i el paisatge van estar en equilibri, gràcies a la *Normativa Urbanística de Protecció del Paisatge de la Costa Brava* (VV.AA., 1954). Unes normes que van sorgir de l'estudi previ i acurat del territori on l'acord de les edificacions amb el medi humà i el paisatge van ser les bases per a la seva redacció. Des de la observació i anàlisi del paisatge tant natural com arquitectònic dels pobles i el seu caràcter mariner van regular des de la zona sud de la Costa Brava, més urbana i encarada a l'afluència estiuenca fins a la zona nord on es concentraven la majoria d'accidents geogràfics. Però també la sensibilitat dels arquitectes gironins com Lluís Sibils, J.M. Ribot i de Balle, Esteve Corredor o Pelai Martínez, va fer possible construir una arquitectura en diàleg amb el seu entorn.

La lectura cronològica de diferents guies editades entre els anys 30 i els any 60, amb les taules que ordenen els hotels, ens mostren com l'arquitectura turística, va augmentar de forma exponencial a partir dels anys seixanta, millorant de categoria en la majoria dels establiments. Els allotjaments que es van fer ràpidament necessaris, van quedar petits, i en poc temps els hostals, les cases particulars i els hotels van iniciar obres d'ampliació i remunes.

La guia de J. Puig-Ferran i Campañá , completa la informació que ens ofereix l'edició de 1962, parlant d'una manera oberta de la situació de canvi que va suposar la transformació del paisatge de la Costa Brava. Pel seu caràcter, documental, vol mostrar imatges d'una mateixa localitat amb diversos anys de diferència, veiem un Lloret d'edificacions baixes, al costat del mateix Lloret amb les primeres edificacions de 7 plantes a primera línia de mar, fent patents els canvis. Coincidint amb una modificació de la normativa vigent fins llavors, van augmentar les alçades dels edificis permeses fins al moment sense excepció pels hotels de la Costa.

El text introductor signat per Sempronio ens parla dels fotògrafs com autors de la guia-llibre, que fan una aportació personal i de caràcter documental sobre la Costa Brava.

*"La fotografía documental, al servicio de la información, es por excelencia el arte popular de nuestros días. Las revista ilustradas forman el gusto del hombre actual. la fotografía, que en su origen era tenida por indiferente sistema de reproducción, es hoy un arma temible. La voluminosa caja de los fotógrafos de principios de siglo, los del trípode y paño negro, se ha convertido en una especie de caja de Pandora que puede encubrir toda suerte de males..."* (Puig Ferràn-Campañá, Barcelona,1963).

L'arquitectura esdevé la protagonista de la transformació del paisatge. Els fotògrafs com A. Zerkowich, ho detecten, i comencen a incorporar a les seves fotografies, un paisatge

natural emmarcat per l'arquitectura, com en el cas de l'hotel Rocamar de Cadaqués, d'una manera similar a com havien fotografiat S'Agaró.

Tot i semblar paradoxal, una suma de factors com la predisposició de constructors, arquitectes i administració, tot i la falta de recursos i escassetat de materials, es van aliar per tal de crear una arquitectura turística de qualitat. El fotògraf Tomàs Mallol, va dedicar part de la seva vida professional a fotografiar els hotels de la costa gironina, recentment inaugurats oferint els seus serveis per a realitzar reportatges complets i el fulletons propagandístics. Una arquitectura de veritat, durable i entenedora, arrelada i pròpia d'un lloc., amb un espectador molt concret els nous turistes.

Les fotografies de Mallol, ens mostren com des de les habitacions dels hotels s'emmarca el paisatge, els interiors de les zones comunes, la recepció o fins hi tot el jardí ofereixen uns espais privilegiats, tot i la senzillesa en l'ús dels materials i el mobiliari, que serà similar en tots els hotels, amb façanes i interiors de color blanc que traspuaven lluminositat, netedat i modernitat, que no es va limitar, a fotografiar de forma convencional.

Introduint un nou punt de vista des d'una avioneta, captava els hotels en relació el paisatge que els envoltava, alhora que els fotografiava des del mar, amb la làmina d'aigua a primer terme, com en el cas de l'hotel Berna de Llançà, on el valor de l'hotel precisament era la proximitat amb la platja. Una manera d'explicar l'arquitectura similar a la que proposava Josep Pla per parlar del paisatge, observant-lo des del mar.

*"Aquí subyace la cuestión central de la arquitectura turística: cómo contribuir a la contemplación ociosa del paisaje, cómo responder a una demanda social que reclama un punto de vista que permita interpretar el paisaje y cómo pasar de ser observador a formar parte de él. La arquitectura turística del sol, la que por definición se ofrece desde el paisaje, tiene una condición lúdica, contemplativa, que la diferencia de la máquina de vivir."* (Pié, 2002:29).

En aquest context es va construir l'any 1961, el Club Mediterranée del Cap de Creus, les fotografies de Joan Vehí, també ens mostren una arquitectura despullada, blanca de volums trencats, que vol fondre's amb el seu entorn, els bungalows blancs es van escampar damunt les roques, en una situació geogràfica i climatològica complexa de la cara nord del Cap de Creus, un paratge privilegiat i alhora esquerp, on la nova arquitectura de Pelai Martínez i Jean Weyler, va sortejar les dificultats de l'emplaçament per aconseguir dialogar amb el paisatge, mentre l'emmarcava des de les petites finestres quadrades que permetien fer habitable uns refugis inspirats en les cases de pescadors.

Amb la suma d'aquests testimonis escrits, imatges i publicacions, podem precisar el ritme de creixement i la transformació d'un paisatge natural, arquitectònic i humà, que



de la mà del turisme va definir i redefinir una part del territori català anomenat Costa Brava. Un territori que fins a la meitat dels anys seixanta va mantenir l'equilibri entre l'arquitectura i el paisatge, sense imposar-se un sobre l'altre.

"... hi ha alguna cosa diferent en aquesta costa, alguna cosa que té a veure amb la llum, amb l'exitació que produeix la bellesa, amb el salitre del mar o amb els vents que trastornen els pensaments, i la ment fins a fer-los arribar a extrems d'inspiració, que va atraure escriptors, pintors, arquitectes, cineastes i sobretot fotògrafs per descobrir, emmarcant amb l'objectiu els paisatges i la gent, aquest món que començava a bullir. (Regàs, 2005:79).

## **Bibliografia**

Rossi, Aldo. (1992), *Autobiografía científica*, Barcelona: Gustavo Gili

Cueco, Henri. (1982), *Aproches du concept de paysage*, Milieux: 7/8

Agulló, Ferràn. (12 -09-1908), "Per la Costa Brava". *La Veu de Catalunya*

de Girardin, René-Louis. (1992), *De la composition des paysages*. Champ Vallon: Seyssel 1992, (pp.55)

Molina Villar, Joan Josep. "La memoria del tiempo. Los orígenes de la publicidad turística en Cataluña". *Estudios de Turismo de Cataluña*. V, 9

Pujol, P. (1934). *La Costa Brava, Guia-Album amb itinerari descriptiu*. Barcelona: Club Muntanyenc Barcelonès

VV.AA. (1934). *La Costa Brava, Guia-Album*. Barcelona: Oficina de Turisme de Catalunya (pp.3-4)

Pla, Josep. (1948) *Guia de la Costa Brava*. 3a edició. Barcelona: Destino S.L.

VV.AA. (1940). *Costa Brava*. Madrid: Publicaciones de la dirección General de Turismo (pp.3)

VV.AA. (1951). *Guía Turística de la Costa Brava*. Gerona: Pyrene (pp.4, 156)

VV.AA. (1961). *Guia de hoteles, España 1961, Cataluña*. Madrid: Publicaciones de la Dirección General de Turismo, imprenta Nacional del Boletín del Estado

Llopis, Arturo. (1961). *Costa Brava, Guide Touristique, Tourist Guide, Reiseführer*.

Colección Guías del Sol. Barcelona: Sagitario

VV.AA.(1962). *Guía Turística de la provincia. Gerona. 1962*. Girona: Cicerone ( pp.3, 220, 255, 278-279)

VV.AA. (1954). *Normas Generales Urbanísticas y de Protección del Paisaje de la Zona de la Provincia de Gerona denominada "Costa Brava", 1954*. Girona: Comisión Superior de Ordenación Urbana de la provincia de Gerona.

VV.AA. (aprox. 1940). *Costa Brava*. Madrid: Publicaciones de la dirección General de Turismo

Barvaza, Yvette. (1988). *El Paisatge Humà de la Costa Brava*. Volum II. Barcelona, edicions.62. (pp.324)

Pié, Ricard. (2002). "La arquitectura Vergonzante". *La arquitectura del sol\_Sunland architecture*, (pp.29): COA Catalunya, COA Comunitat Valenciana, COA Illes Balears, COA Múrcia, COA Almería, COA Granada, COA Málaga, COA Canarias.

Regás, Rosa. (2005). *Memòries de la Costa Brava*, Barcelona: Lupita Books (pp.79)





# HOTEL ALGA

1.ª Categoría A

COCINA SELECTA



TERRAZAS - PISCINA AGUA DEL MAR - PARQUE

TENIS - AIRE ACONDICIONADO - ASCENSOR

Teléfono 448 CALELLA DE PALAFRUGELL (Costa Brava)

Anunci de l'hotel Alga de Calella de Palafrugell, publicat a la guia de turisme de la província de Girona, 1962

International Seminar Touristic Territories:

Touristic Imagery and the construction of contemporary landscape

Sílvia Musquera Felip: La fotografia turística, les guies i la publicitat, testimonis arquitectònics de la transformació del paisatge de la Costa Brava entre els anys 20 i 60

ISBN: 978-84-92931-37-8

# **Barcelona. Instrucciones de uso (1839-1912)**

## **El imaginario de la ciudad moderna en las guías turísticas**

Carmen Rodríguez Pedret, Universitat Politècnica de Catalunya. Departament de Composició Arquitectònica. Escola Tècnica Superior d'Arquitectura de Barcelona

### **Abstract**

Understanding the urban development of the industrial city means to have in mind a specific narrative that evokes and captures the multifaceted metropolitan scenario. The depiction of the city in the guidebooks is the finest encounter between words and spaces; it's an essential witness for the analysis of the different social, economic and cultural factors that give meaning and relevance to urban shape -especially for understanding the relationship between these processes and the transformations of the territory over time. The spread of guidebooks in the mid-nineteenth century is a symptom of visual and narrative excitement focused in the metropolis as an object of large-scale exhibition. Specifically in Barcelona, the commercial possibilities of this narrative increased since the second half of the century and developed itself at the same time as the definition of a specific imaginary for the modern city was taking shape. This background determines the boundaries of this study (1839-1912), which follows the path of a series of city guides and its fitting in the essential period of modernization of Barcelona. The way these works are closely related to the emergence of the new metropolitan scenery raises them to the grade of city's founding narrative.

*Keywords: tourist guides, Barcelona, urban imagery, Modern city, panoramic literature, guidebooks*

### **Resumen**

No puede entenderse la formación de la ciudad industrial sin la presencia de una narrativa específica, encargada de invocar y registrar el poliédrico escenario metropolitano. Como lugar por excelencia del encuentro entre las palabras y los espacios, el relato que describe la ciudad es un testimonio imprescindible para el análisis de los diferentes procesos sociales, económicos y culturales que dan sentido y significación a la configuración del marco urbano y, especialmente, para conocer las relaciones de estos procesos con las transformaciones del territorio a lo largo del tiempo. La proliferación de guías y manuales a mediados del siglo XIX es un síntoma de la efervescencia visual y narrativa centrada en la metrópoli como objeto de exposición a gran escala. En el caso de Barcelona, la proyección comercial de esta narrativa aumentó a partir de la segunda mitad de siglo y se desarrolló en paralelo a la definición y concreción de un imaginario específico de la ciudad moderna. Este entorno argumental condiciona la delimitación de este estudio (1839-1912), que sigue la trayectoria de una serie de guías urbanas y su encaje en el período clave de la modernización de Barcelona. La estrecha vinculación de estas obras con la emergencia de la nueva escenografía metropolitana, les otorga categoría de relatos fundacionales de la ciudad.

*Palabras clave: Barcelona, imaginario urbano, ciudad, industrialización, narrativa panorámica, guías urbanas*

Al abordar el estudio de este particular género urbano que es la guía, una de las principales cuestiones a considerar es su condición híbrida, derivada de un emplazamiento ambiguo, en los límites de la crónica histórica, del anuario estadístico, del directorio, del *cicerone*, de la literatura de viajes, del cuadro de costumbres y de la narrativa romántica de ficción. Su carácter heterogéneo proviene de la adaptación de otros géneros narrativos y es lo que decide las condiciones sobre las que se funda su discurso y su autonomía disciplinar. La historia del proceso de consolidación de la narrativa urbana instrumental es también la de su depuración y desintoxicación, en el seno de una contaminación argumental que, por otra parte, le otorga singularidad.

Las condiciones de la proyección pública de la guía deben considerarse a partir de su carácter de encrucijada de diferentes tradiciones culturales y metodológicas y de su capacidad para incorporar toda una constelación de datos que abarcan, desde aspectos demográficos, estadísticos, comerciales, históricos, artísticos, sociológicos, administrativos, políticos y económicos, hasta su imbricación con otros conocimientos teóricos, informaciones y orientaciones prácticas para el uso del espacio público, o las apreciaciones subjetivas de los autores. En su dimensión de documento de historia urbana, la guía puede ser leída como una crónica de la dominación del espacio y de las distancias geográficas, como un retrato político y social o como uno de los lugares donde la ciudad adopta su forma narrada; condensa, en definitiva, las diferentes temporalidades del entorno urbano y es un recurso mnemotécnico ideal para invocar "la historia y la sociedad, las tierras y la gente" (Schlögel 2007: 261-262).

La guía urbana surge con la intención de ser el instrumento "indispensable" para la correcta inteligibilidad de la metrópolis, pero además es un insistente manifiesto de neutralidad ideológica, un discurso de verdad "incuestionable" y un fiel testimonio al proyecto de transformación de la ciudad industrial. Como conjunto de prescripciones y reglas para el correcto uso del espacio, es un texto programado con precisión para asumir los paradigmas de un escenario político modélico y ordenado, del que expresa la solidez de sus estructuras sociales mientras elude cualquier sospecha de conflictividad. El presente trabajo reivindica esta narrativa de la persuasión a partir de su capacidad para explicar "otra" historia de la cultura urbana moderna, hecha de activa filtración ideológica, de enseñanza y convencimiento, pero también de intensa tutela hacia el público consumidor. A pesar de todo ello, creemos que la guía ocupa aún un lugar ambiguo en el orden de la jerarquía historiográfica.

La extensión de las guías en la Europa del siglo XIX participaba de la popularización del enciclopedismo y de la emergencia de los medios de difusión masiva: se trataba de transmitir al público el progreso de los conocimientos de la humanidad, satisfaciendo las exigencias de instrucción y distracción. Las guías compartían la obsesión de aquel tiempo por condensar el espacio y el tiempo en un objeto limitado; como en los museos y las grandes exposiciones, el reto era la exhibición extrema de la cultura material, de

los principales episodios históricos, de los avances tecnológicos y de una ciudad que se convertía en espectáculo. Las estrategias de comunicación se dirigían a la constitución de la mirada social, condicionada por la manía de acumular datos e imágenes, por la vocación de catalogar y coleccionar, de inventariar el mundo y presentarlo como objeto de exposición. En el paisaje cultural de esta sobredosis narrativa que exigía hacerse visible hasta el agotamiento, la representación panorámica era el signo de la habilidad de los autores para invocar y registrar todas las dimensiones del imaginario de la ciudad. Su exhaustividad permitía trasladar al público el retrato más fidedigno posible de la realidad urbana y expresar la idea del territorio como un palimpsesto dispuesto permanentemente a nuevas inscripciones.

### **La memoria de la ciudad: un artificio historiográfico**

La obra Pi i Arimon, *Barcelona antigua y moderna* (1854), reúne las condiciones de la narrativa panorámica mientras anuncia la proyección de la guía moderna. Considerada un producto erudito en forma de guía enciclopédica (Grau 2003: 152), su sedimento temático está amparado por la compilación de hechos históricos y su combinación con la descripción del territorio, el anuario estadístico, el retrato social y la información útil sobre la ciudad: “Esta historia y descripción de Barcelona comprende todos los puntos de vista bajo los cuales puede examinarse una ciudad tan esclarecida e importante: monumentos, edificios notables, clima, religión, ciencias, literatura, artes, academias, industria, comercio, marina, beneficencia, sociedades filantrópicas, antigüedades, gobierno, legislación, sucesos memorables, hombres ilustres, etc...” (Pi i Arimon 1854: 8). El texto refleja el esfuerzo de la historiografía decimonónica por trascender los límites académicos y llegar a un público más amplio que el especializado. La estrategia discursiva se basaba en la contaminación argumental que alimentaba los géneros en múltiples direcciones: desde la crónica histórica hasta las indicaciones prácticas o el rescate de fuentes y recursos expresivos del romanticismo literario. El resultado era una especie de artificio historiográfico, caracterizado por el aumento del efectismo narrativo, por la conjugación de valores confrontados culturalmente -como la atracción por el romanticismo y el impulso del pensamiento positivista- y por la progresiva reducción de la metodología científica, favoreciendo una noción del pasado como representación del *Zeitgeist* o estado emocional del pueblo. Los autores de estas descripciones oscilaban entre el seguimiento reverencial a las voces autorizadas y el reclamo de autonomía disciplinar; entre la continuidad con la tradición y el rechazo de los modelos científicos; entre la fascinación por imaginarios pasados y la voluntad de transmitir el retrato más objetivo de la ciudad real.

### **La expansión del directorio comercial**

Durante los años cuarenta, aparecieron los directorios comerciales e industriales que, a diferencia de las publicaciones en las que la compilación de hechos pasados era prioritaria, ofrecían un registro sistemático de la totalidad de estructuras urbanas (fig. 1).

La guía-directorio es fruto de un tiempo en el que las relaciones se hicieron inabarcables y se creó la necesidad de encontrar formas de transcribir y reproducir de manera ordenada la nueva complejidad; es el testimonio de los esfuerzos de síntesis de una sociedad que intentaba organizar los conocimientos de la manera más racional posible y de una concepción utilitaria del espacio en la que el territorio deviene soporte del orden social, económico y político, y de sus sistemas de control. Estas publicaciones expresan, de la manera más transparente, las claves de la modernización del género; su razón de ser era el intercambio de los sistemas productivos y la expresión de la utilidad para satisfacer las necesidades de cualquier usuario obligado a adentrarse en el desconcertante escenario de la ciudad industrial: “Una *Guía de forasteros* es, para el que desconoce un país, lo que una brújula para el marino; sin aquella en cualquier ciudad que sea, es imposible formarse una idea cabal y exacta de ella, y es peor aún para el que va á proveerse de manufacturas, que como ignora lo que contiene el país, vuelve descontento de él, despreciando sus producciones” (Saurí-Matas 1842).

Los directorios asimilaron la racionalización del espacio y el tiempo y la creciente demanda de recursos expresivos de mayor efectividad visual; así, los itinerarios se estructuraban según la duración de la estancia en la ciudad, se adoptaron formas más sintéticas de representación y se mejoró la calidad gráfica de las ediciones. Sin embargo, la neutralidad del lenguaje instrumental comportaba una pérdida de la capacidad crítica del discurso: la nueva guía no supuso únicamente una transformación en la manera de percibir y representar la ciudad sino que, especialmente, dirigía una mirada más estereotipada, uniforme y superficial, sobre su objeto; y, en esta narrativa de la máxima eficacia, la historia ocuparía un espacio definitivamente marginal, más cercano a la miscelánea y al *fait divers*. Los autores tomaban partido al hacerse evidente el problema de la identidad del género. Si las guías no podían ser compilaciones históricas ni expresar excesivas pretensiones literarias, ¿hasta qué punto debían prescindir de las fuentes eruditas que las alimentaban? ¿Qué era, finalmente, una guía? ¿A quién se dirigía? En su obra dedicada a la exposición de 1888, Juan Valero de Tornos instalaba la esencia del género a una distancia insalvable de los modelos históricos y literarios: “Una guía (...) no debe de ser un libro profundo. Sin entrar dentro de la banalidad de un Cicerone de oficio, y sin ninguna herejía histórica, la guía debe dar explicaciones aclaradoras sobre las mismas materias, buscando sobre todo interesar al viajero mediante todo aquello que denominamos la parte histórica anecdótica más que por las revisiones académicas que, a menudo, resultan enojosas para la persona que desea conocer un hotel en el que poder parar, o un monumento para visitar” (Valero 1888: 73) (fig. 2).

Al creciente pragmatismo se unieron otros factores decisivos para la modernización del género, como el desarrollo de los medios de transporte o la extensión del turismo entre la burguesía. Antes de la llegada de visitantes foráneos, las guías aludían a un interlocutor más genérico e impreciso, no estrictamente dedicado al ocio ni al intercambio comercial. Pero la nueva figura del turista moderno -como creación



coetánea a la definición de los instrumentos que requería para sus desplazamientos-seguía la dinámica del consumo y la aceleración de los cambios en el paisaje metropolitano, lo cual condicionaba además la caducidad de cada guía. Si en 1887, la atención se centraba en el flamante edificio de la Universidad o en los nuevos Mercados de San Antonio o de la Concepción, a principios de siglo los protagonistas iban a ser los hoteles, estaciones, medios de transporte, fábricas, bancos y grandes almacenes, como “El Siglo”, una “visita obligada para todo viajero y turista que vaya a Barcelona” (Folch i Torres 1911: 41).

## **Una narrativa de persuasión**

Es evidente la responsabilidad de la guía en la transformación de la percepción del espacio urbano en el tiempo: se trata de un prisma privilegiado para captar la transición entre la imagen pintoresca y sentimental de la ciudad y el nuevo escenario racional y utilitario donde se desarrollará la modernidad. En sus páginas anida la obsesión por ofrecer un retrato fijo y estable del territorio que se desborda y pierde sus límites conocidos. Así, en cada guía revive la pretensión de reproducir la ciudad bajo control aunque, de manera paradójica, cuando esto sucedía el entorno urbano vivía su momento de mayor imprecisión.

En el siglo XVIII, los relatos de viajeros y la repercusión del Grand Tour habían descubierto a escala pública el potencial icónico del paisaje urbano. Con la expansión de las comunicaciones y los desplazamientos de las clases acomodadas, el protagonismo de las ciudades creció en la misma proporción que lo hicieron la reproducción, la comercialización y la circulación masiva de sus imágenes.

París es el indiscutible referente de la explotación comercial de las representaciones urbanas a gran escala; las abundantes guías y descripciones dedicadas a esta ciudad la exhiben desde todas las perspectivas posibles, especialmente desde emplazamientos elevados -como atalayas, torres y colinas-, entregada a un espectador siempre fascinado con la contemplación panorámica o “a vista de pájaro” del gran espectáculo metropolitano.

En el caso de Barcelona esta retórica fue asimilada muy pronto en el seno de unas publicaciones que aficionaban al público al consumo de imágenes de la ciudad. Pero, más allá de establecer jerarquías urbanas o de deleitar al visitante con la perspectiva más seductora de la ciudad, el goce de la contemplación sólo se consumaba con la satisfacción de otros conocimientos, como la topografía del lugar, su historia y su carácter, o los cambios que experimentaba el territorio. Como escenario fundacional del espectáculo de masas, el panorama era una representación artificial de la realidad que exigía la absoluta complicidad del espectador (Rodríguez 2009: 183-203). En su interior, el individuo tenía la sensación de que se encontraba en el centro del mundo y que, en cierta medida, toda la realidad visible había sido organizada a su alrededor. También con la guía en la mano, el lector era un personaje privilegiado frente al que desfilaba la mejor selección de todo aquello que podía encontrar en la ciudad; a cambio, se le exigía plena

confianza para dejarse llevar.

Las guías, como elemento fundamental de la ceremonia iniciática del contacto entre el individuo y la ciudad, definían la percepción de un “viajero-lector-espectador” que estaba obligado a descifrar las claves del nuevo escenario metropolitano. Su habilidad expositiva se refrendaba presentando a la mirada una intensa taxonomía del espacio visible; cada guía decidía aquello que podía interesar o ser de mayor utilidad; finalmente, el destinatario, despojado de cualquier responsabilidad, tendría la sensación de llevar el mundo en el bolsillo. No hay neutralidad posible en unas obras implicadas directamente en los sistemas de control y tutela cívica de la sociedad moderna; de este modo, incidían en la formación del criterio del ciudadano, en el diseño de su experiencia urbana y en la definición de las pautas de su comportamiento social. A pesar de presentar la calle como el lugar donde el saber era más accesible y democrático y de revalorizar la experiencia directa del individuo en el espacio, la intención estaba lejos de favorecer el conocimiento autónomo del territorio. La relación entre el viajero y el marco urbano sólo sería posible con la mediación del itinerario previsto de antemano que, además de ser una de las principales estrategias para invocar la presencia del lugar, era uno de los signos de la racionalización del espacio y del tiempo y del control de los movimientos y desplazamientos del ciudadano. Éste era proyectado hacia el dédalo de calles siempre bajo la imperceptible tutela del objeto que llevaba en las manos; en compañía de una guía, no sería nunca un *flâneur*, pues no se contemplaba ni la improvisación, ni la desorientación, ni el libre descubrimiento de la ciudad.

La *Guía-Cicerone* de Antoni de Bofarull (1847) es un ejemplo de esta forma de tutela sobre el lector-viajero. Entre la crónica histórica y el itinerario dirigido, entre una percepción sentimental del espacio y su expresión más racional, la obra plantea una estrategia de conocimiento de la ciudad que relaciona los diferentes episodios pretéritos con sus correspondientes emplazamientos.

En esta cartografía de la memoria urbana, el autor ha previsto cualquier detalle, como la situación exacta que el viajero debe ocupar según el lugar que se disponga a visitar, los recorridos más útiles o los momentos del día y puntos de vista más adecuados para la contemplación de un emplazamiento determinado: “Rambla. (El viajero se colocará delante del Liceo, junto á la gran farola, de cara a la montaña)” (Bofarull 1855: 21) (fig. 3). El planteamiento es ajeno a la improvisación; la acción se desarrolla como una particular representación teatralizada de la historia urbana, dentro de la cual el autor es el director de escena que domina al extremo la actitud, la percepción, los sentimientos y el comportamiento del actor principal. Para facilitar al visitante el correcto desarrollo de su experiencia, más importante que controlar sus desplazamientos es la influencia que Bofarull ejerce sobre su estado anímico y, por ello, le estimula el placer, el rechazo o la indiferencia frente a unos lugares que, previamente, ya se ha encargado de alabar o devaluar.

## De la ciudad expectante a la ciudad emergente

Las guías urbanas participan de la definición de la ciudad antigua como entidad histórica a la vez que crean el escenario de las expectativas de la modernidad. En el contexto de una "alianza profunda entre el arcaísmo ostensible de la construcción identitaria y la más innegable modernidad económica y tecnológica" (Thiesse 1999), la ambigüedad ideológica señala el destino de unas publicaciones repletas de elementos anacrónicos y, a la vez, forzadas a captar la esencia de un mundo que cambiaba radicalmente. Y en esta dualidad argumental, la ciudad antigua es un objeto de historia autónomo, el artefacto que hace visible las huellas del tiempo y los acontecimientos. Las páginas de las guías delatan la dificultad de conciliar la ciudad del pasado con el empuje de la realidad inmediata y con la exigencia de proyectar la imagen de una sociedad ligada al desarrollo industrial y económico. Arrastrados por el impulso de la metrópolis hacia el progreso, los manuales se habrían de conformar con describir el escenario de una ciudad en permanente expectativa.

Es sabido que en la Barcelona de mediados del XIX las expectativas se concentraban en la desaparición de las murallas y, en este sentido, las guías jugaron un papel decisivo al reclamar su derribo y la necesaria expansión territorial.

En estas publicaciones, las fortificaciones son los símbolos de un territorio que pierde su contorno histórico, vestigios de la frágil memoria de la ciudad antigua y de su asimilación como objeto patrimonial. La mirada se concentra en el tránsito entre el espacio circunscrito -aún mesurable y reconocible- y la inabarcable expansión que está por llegar; y aumenta la intensidad dramática de la situación intramuros, nutrida por las reverberaciones del discurso social y el espíritu de la conciencia higienista de la época: "Barcelona es en estos días una de las ciudades que cuentan más habitantes en menor circunferencia. Estrechada por la faja de piedra que la circuye, ha visto la dificultad de su ensanche, y lo que no ha podido lograr en extensión, ha procurado ganarlo en altura, elevando sus casas más de lo que conviniera (...) Su industria, su comercio, su belleza, su apacible clima, su posición ventajosa y otras mil circunstancias que fuera difuso citar, han atraído a Barcelona inmensa muchedumbre de personas que no caben cómodamente en su recinto. Sobre todo la numerosa clase menestral que habita apiñada en los barrios distantes del centro, es la que más sufre las consecuencias de los angostos límites de la ciudad... (...) ¡Cuál sería nuestro placer, si removiéndose buenamente poderosos obstáculos, se concediese el ensanche por el cual clama Barcelona á gritos de la imperiosa necesidad y su población se esparciese con holgura por el anchuroso y salubre llano que á sus plantas se extiende!" (Pi i Arimon 1854: 19).

La lectura de las guías ilumina el camino de la ciudad oprimida a la ciudad-capital de la modernidad. Y, en el trayecto, la construcción del Ensanche es, sin lugar a dudas, el episodio que confirma la idea de una ciudad que, más allá de las dificultades, se presenta como la más avanzada del Estado. Los autores expresan fidelidad al proyecto

de forma unánime mientras se empeñan en hacer visible la vocación metropolitana de la urbe, reproduciendo sus fuerzas económicas y productivas y equiparándola con las grandes ciudades europeas.

Sin embargo, como otros lugares crecidos a golpes de industrialización, la Barcelona del Ensanche carecía de identidad, era un territorio zurcido con los fragmentos de imágenes de otras ciudades. Su fisonomía no presentaba significativas particularidades; sus rasgos vulgares obligaban a los autores a especular sobre su imagen futura, aunque para ello fuera preciso tomar prestadas referencias impresas en la retina de quienes destinaban su tiempo a viajar: “La ciudad moderna tiene semejanza con todas las grandes capitales de Europa; la Rambla del centro, con sus cafés y restaurants, kioscos, movimiento, y en algún otro detalle, recuerda los Boulevares de París; el paseo de Gracia tiene semejanza con los Campos Elíseos; la Gran-Vía y el resto del Ensanche algo tienen de Hayde-Parck (*sic*) de Londres; el Parque -cuando crezca- semejará al de Bruselas; los floricultores recuerdan a Gante; hay algo de Liverpool y de Manchester en los alrededores del muelle y en los barrios industriales; hasta el Edén-Concert y las nuevas empresas de carruajes públicos viene a demostrar que, sin haber dejado Barcelona de ser la representación del pueblo catalán, va tomando un gran carácter de ciudad cosmopolita” (Valero 1888: 40) (fig. 4).

La historia del Ensanche no es únicamente la de los avatares del proyecto sino también la de su dilatado reconocimiento público. La extrañeza emocional y la incertidumbre que provocaba la expansión, se acrecentaba con la denominación que había recibido, con el flamante término del lenguaje urbanístico de la época. Los manuales delatan una cierta reticencia a considerarlo como un barrio más de Barcelona y, con frecuencia, era presentado como una ciudad paralela, un territorio desconocido y, por supuesto, ajeno a toda preexistencia.

### **La ciudad enmascarada**

La consideración de la guía como un *pastiche* de influencias diversas es fundamental para aclarar su dependencia de las fuentes de la narrativa popular decimonónica, como las fisiologías, las tipologías o el cuadro de costumbres, subgéneros de la literatura romántica que preceden a la novela realista y a los inabarcables proyectos de autores como Honoré de Balzac o Émile Zola. Entre las guías que asimilaban el cuadro social destaca el Añalejo, una mezcla de calendario, itinerario y catálogo comercial, que se organizaba cíclicamente con la recopliación de los rituales de la vida cívica, según la adaptación laica del original eclesiástico. En la *Guía-Añalejo* de Gaietà Cornet (1863), el territorio y la historia pasan a un segundo plano para favorecer una percepción populista de la sociedad, con la descripción del carácter de la población, de sus creencias, sus hábitos y sus actividades cotidianas: “Sucede á los que visitan las grandes poblaciones, que por lo general ven y observan sus monumentos, sus calles, sus paseos, sus curiosidades y sus alrededores, y no estudian las costumbres de sus habitantes” (Cornet

1863: 5). El resultado es la fijación de toda una gama de estereotipos adheridos a la ciudad, que condicionaban, más allá de cualquier cambio, su percepción pública.

Otro elemento recurrente en las guías era el registro y la exposición de los sistemas que garantizaban el orden social, especialmente las instituciones políticas, prisiones, escuelas, academias, asociaciones religiosas de beneficencia o equipamientos sanitarios. Este catálogo sistemático transmitía la idea de una Barcelona absolutamente organizada, totalmente segura y permanentemente sometida a un estricto control. La imagen se reforzaba con las descripciones “idealizadas” de una población totalmente ajena a la conflictividad. La intensidad aumentaba cuando las obras se destinaban al público foráneo: así, el periodista Carlos Ossorio reproducía un escenario idílico en su guía dirigida a los turistas franceses (1908: 48) y la *Select Guide* describía una Barcelona sin conflictos solo dos años después de la Semana Trágica. La ciudad era el lugar idóneo para la convivencia entre burgueses y proletarios; un ambiente irreal sin la sombra de la segregación social. La relación entre las clases era sospechosamente pacífica; incluso frecuentaban las mismas calles y atracciones. El carácter barcelonés era esencialmente democrático: con trabajadores cultos, limpios e inteligentes que ganaban un buen sueldo, y con empresarios que cumplían a rajatabla los principios de la justicia social: “El obrero barcelonés (...) es hacendoso y aseado, entérase en sus círculos de las cuestiones políticas y económicas, que discute con viveza y distínguese, como la población en general, por su grande amor a la música (...) va al café, nunca a la taberna” (Coroleu 1887: 51).

En las guías, el cuerpo social también se reproducía en su dimensión más racional, con el registro de numerosos datos estadísticos y demográficos como factores de validación científica del retrato ciudadano. Sin embargo, a pesar de la intención de trasladar la imagen más fidedigna de una sociedad, cabe considerar hasta qué punto las tipologías y estadísticas enmascaraban las realidades humanas. En ambos casos se simplificaba la complejidad de un lugar, con el consiguiente riesgo de cercenar diferencias y ocultar los matices sociales, como señalaba Roland Barthes cuando aludía a la guía como un “instrumento de ceguera” social (Barthes 1957: 123).

La aproximación a las guías y descripciones de la ciudad del XIX, amplía la conciencia de su valor documental para una mejor comprensión histórica de la formación de la cultura metropolitana moderna. La diversidad de contenidos y el carácter poliédrico de las obras estudiadas impiden cualquier tentativa de interpretación conclusiva, más allá de las consideraciones planteadas anteriormente. Probablemente, aún sea pertinente reivindicar la vigencia historiográfica de las guías para trascender la concepción limitada y, seguramente elitista, que las ha clasificado como unos “discretos auxiliares” (Comas, 1881: V).

NOTA:

Este trabajo se ha realizado en el ámbito del proyecto de investigación I+D+i “Topología del espacio contemporáneo: revisión crítica de los instrumentos teóricos y de intervención de la arquitectura y de la antropología frente a las sociedades urbanas actuales” (HAR2009-11392), y del grupo emergente de investigación (SGR GAUR) “Arquitectura i Antropologia”, que dirige la Dra. Marta Llorente Díaz (Universitat Politècnica de Catalunya. Departament de Composició Arquitectònica). La mayor parte de la documentación consultada pertenece al fondo de la Cátedra Gaudí de la Biblioteca de la ETSAB

## **Bibliografía**

Schlögel, K. (2007). *En el espacio leemos el tiempo. Sobre Historia de la civilización y geopolítica*. Madrid: Biblioteca de Ensayo Siruela. (1ª ed.: 2003).

Pi y Arimon, A.A. (1854). *Barcelona antigua y moderna o Descripción é historia de esta ciudad desde su fundación hasta nuestros días*. Barcelona: Librería Politécnica de Tomás Gorchs, 2 volúmenes.

Grau, R. (2003). La historiografía del romanticisme (de Pròsper de Bofarull a Víctor Balaguer). En Balcells, A. (ed) *Història de la historiografia catalana*. Barcelona: Institut d'Estudis Catalans. Secció Històrico-Arqueològica. Sèrie Jornades Científiques, 23-25 d'octubre de 2003.

Saurí, M.; Matas, J. (1842). *Guía de Forasteros de Barcelona*. Barcelona: Imprenta y Librería de D. Manuel Saurí.

Valero de Tornos, J. (1888). *Guide Illustré de l'Exposition Universelle de Barcelone en 1888. De la ville, de ses curiosités et de ses environs*. Barcelone: G. de Grau et Cie.

Folch y Torres, J. Mª. (1911). *Select Guide Barcelona. Verdadera y única guía práctica para el turismo. Invierno de 1911/1912*. Barcelona: Sociedad de Atracción de Forasteros.

Piferrer, P. (1839). *Recuerdos y bellezas de España: obra destinada para dar a conocer sus monumentos, antigüedades, paisajes etc. / en laminas dibujadas del natural y litografiadas por F.J. Parcerisa*. Barcelona: Imprenta de Joaquin Verdaguer.

Rodríguez, C. (2009). La consciència panoràmica. En Carreras, C.; Moreno, S. (eds). *Llegint pedres, escrivint ciutats: unes visions literàries de la ciutat*. Lleida: Pagès editors.

Bofarull, A. de. (1855). *Guía-Cicerone de Barcelona*. Barcelona: Imprenta Hispana de V. Castañón. (1ª ed.: Barcelona: Imprenta del Fomento, octubre de 1847).

Thiesse, A. M<sup>a</sup>. (1999). *La création des identités nationales. Europe XVIII-XIXè siècles*. París: Éditions du Seuil. (Edición en castellano: 2010, Madrid: Ezaro).

Valero de Tornos, J. (1888). *Barcelona tal cual es. Por un madrileño (de ninguna academia)*, Barcelona: Tipo-Litografía y casa editorial de los sucesores de N. Ramírez y C<sup>a</sup>.

Barthes, R. (1957). Le Guide Bleu. En *Mythologies*; Paris: Éditions du Seuil.

Cornet, C. (1863). *Guía y Añalejo perpétuo de Barcelona*. Barcelona: Librería del Plus Ultra.

Ossorio, C. (1908). *Douze Jours à Barcelonne. Guide Illustrée*. Barcelona: La Neotipia, Promenade de Gracia 77.

Coroleu, J. (1887). *Barcelona y sus alrededores. Guía Histórica, Descriptiva y Estadística del Forastero*. Barcelona: Jaime Seix editor.

Comas, J. (1881). *Guía del viajero en España. Itinerario artístico y pintoresco por la Península Ibérica*. Barcelona: Imprenta y Librería Religiosa y Científica del heredero de D. Pablo Riera.



Fig. 1. Barcelona y sus avenidas. Manual del viajero en Barcelona, 1840.



Fig. 2. J. Valero de Tornos. Guide Illustré de l'Exposition Universelle de Barcelone en 1888. De la ville, de ses curiosités et de ses environs, 1888.





Fig. 3. Plano de Barcelona con los itinerarios de la Guía-Cicerone de A. de Bofarull. 1847.



Fig. 4. Comparativa entre el plano de Barcelona y los de París, Berlín y Londres. C. Ossorio. Douze Jours à Barcelonne. Guide Illustrée, 1908.



## **A true catalan Flamenco night!**

# **Turismo globale, crisi d'identità locale e produzione di assetti monumentali. Barcellona come caso-pilota del branding urbano.**

Alessandro Scarnato, ETSA de Barcelona

### Abstract

The growth of global tourism in the last two decades has highlighted the lack of cultural tools for a satisfactory management of the clash of identities between visitants and local population. Rather than a contrast in the different ways a certain place is experienced or used, the true gap lays between the interpretations given from distinct subjects to the same cultural, physical and social structures of a location. More and more, this gap has effects in the most inner sense of local identities, entered in a dynamic of crisis hard to handle by administrations and maître-à-penser. In the case of Barcelona, Spain, we can observe a prominent example of such a situation. The astonishing success of the catalan city as a tourist destination in recent years, has significantly diverted the strategies on which the administration started the reconstruction of the urban territory after the raise of the democratic State in the Seventies.

*Keywords: stereotyping., urban marketing, globalism, local identity, Barcelona*

### Sinossi

La crescita del turismo globale degli ultimi vent'anni ha evidenziato la mancanza di strumenti culturali per una gestione soddisfacente della collisione di identità tra visitanti e popolazione locale. Più che un contrasto tra diversi modi d'uso o di vita di un determinato luogo, il vero differenziale sembra risiedere tra le distinte interpretazioni date da diversi soggetti riguardo a medesime strutture culturali, fisiche e sociali. Sempre più, tale scarto produce effetti sull'essenza stessa delle identità locali, entrate in una dinamica critica difficile da maneggiare sia per le amministrazioni che per i maître-à-penser. Nel caso di Barcellona, in Spagna, possiamo osservare un esempio evidente di questa situazione. Il recente, strepitoso, successo della capitale catalana come destinazione turistica, ha prodotto significative modifiche nelle strategie con cui la locale amministrazione aveva avviato la ricostruzione del territorio urbano dopo l'avvento dello Stato democratico negli anni Settanta.

*Parole chiave: stereotipizzazione., marketing urbano, globalizzazione, identità locale, Barcellona*

## 1 PROBLEMI DI IDENTITÀ

### 1.1 Perdita e recupero dell'immagine urbana: una dinamica psicanalitica

Nella descrizione psicanalitica, proposta da Anna Freud, del processo di costruzione dell'identità, l'adolescente cresciuto, una volta giunto il momento di assestare i contorni del proprio Io, si confronta con l'interpretazione data dall'*altro* di quelli che sono i propri tratti distintivi. La crisi d'identità si verifica quando l'approvazione esterna si basa su caratteristiche diverse da quelle su cui si è puntato per la costruzione dell'Io, ancor più se a riscuotere consenso sono connotazioni interpretate inizialmente come insignificanti o negative.

Traslando la riflessione all'ambito urbano, le dinamiche di affermazione dell'identità urbana paiono adattarsi bene al modello psicanalitico. Parlo del recente fenomeno riassumibile nelle locuzioni del *branding* (o *marketing* urbano). Le città si sono da sempre presentate verso l'esterno ricorrendo a un carattere saliente che ne riassume la molteplicità di tratti fisici, culturali e sociali, fin dalla contrapposizione classica tra l'*austera* Sparta e l'*elegante* Atene, per giungere alle vedute settecentesche sempre attente a dare un'immagine fedele, e direzionata, degli scenari urbani. Si trattava, però, prevalentemente di sintesi prive di una finalità ricettiva, essendo più che altro meccanismi decodificatori per chi, per scelta o necessità, si apprestasse ad interagire con le città in questione.

Più tardi, nella seconda metà del XX sec., lo sviluppo socioeconomico globale ha visto l'affermazione di due realtà solo apparentemente distanti tra loro: il turismo di massa e il rispetto per le diversità culturali. La combinazione di questi due aspetti ha goduto del propellente rappresentato dalla possibilità di viaggiare senza i vecchi ostacoli burocratici al movimento delle persone, soprattutto dopo la fine della Guerra Fredda.

Ho accennato all'aumentato rispetto per le diversità culturali come un ulteriore ingranaggio dei meccanismi globali su cui si articola la nuova identità urbana. Mi spiego: per secoli, alle limitazioni di movimento, si sono accompagnati tenaci pregiudizi che rendevano difficile e traumatico fino allo scontro, il confronto con l'*altro*. Certamente, l'apertura mentale degli ultimi decenni da parte di governi e singoli cittadini, ha permesso di disinnescare tensioni forse ancora presenti sottotraccia ma rientrate in argini di sicurezza. Si pensi alle interazioni culturali, economiche e turistiche tra Grecia e Turchia, a meno di un secolo da quello scambio di popolazioni del 1922 che resta uno dei più tragici eventi della storia d'Europa.

Negli ultimi decenni, quindi, è accresciuto il bisogno delle città di recuperare un protagonismo notevolmente attenuatosi (con l'eccezione di metropoli come Parigi, Berlino o New York) a cavallo tra il XIX e il XX sec., quando l'idea di Stato Nazionale si impose sul mosaico urbano in cui si suddividevano la maggior parte delle entità politiche. Ecco allora che il moderno desiderio di attirare visitatori risponde certamente alla tendenza mercantile tipica di ogni città, ma anche all'impellenza di riaffermare un'identità urbana considerevolmente smorzata nell'Ottocento.

Le attuali strategie di articolazione dell'identità locale non sono, però, un mero recupero della dimensione epica delle città preindustriali. Il fenomeno che ha ora preso il nome di

*branding* urbano presenta una componente inedita nella storia precedente, vale a dire il ruolo attivo dell'agente esterno (*l'altro*), che contribuisce ad innescare dinamiche di crescita identitaria simili ai processi di tipo psicanalitico prima accennati. Le città si offrono al mercato globale e desiderano attirare flussi finanziari anche di calibro minore in uno sforzo di definizione identitaria che soddisfi sia l'originaria realtà locale sia le ipotetiche nuove aspettative globali. La difficoltà di individuare il punto di equilibrio risiede principalmente nella precaria sincronia tra storia, tradizioni, memorie e abitudini locali e un apparato esterno di aggregati culturali fatto di luoghi comuni, *slogan*, e modalità di fruizione inevitabilmente precedenti (e condizionanti) rispetto all'esperienza diretta dei luoghi.

Se nel suo percorso di costruzione dell'identità, una persona che si proponga, ad esempio, come tipo 'serio' può soffrire scompensi caratteriali quando capisce di essere recepita da tutti come tipo 'creativo', nella costruzione dell'immagine identitaria di una città, il prevalere di alcune caratteristiche su altre può causare semplificazioni gestionali che, nel migliore dei casi, derivano in una caricaturizzazione dell'identità locale e, nel peggiore, degenerano in autentiche aberrazioni amministrative.

## 1.2 Stereotipi barcellonesi

La Spagna è meta turistica di lungo corso. Il grande salto in avanti si è avuto però dopo il 1992, quando l'Expo di Siviglia e la celebrazione dei giochi olimpici a Barcellona rivelarono un paese moderno ed efficiente, in armonia con una *joie-de-vivre* percepibile in una produzione culturale risvegliatasi dal torpore franchista. Col tempo, il turismo è divenuto l'industria più solida del Paese, tanto da essere l'unico settore a non avere risentito della crisi finanziaria del 2008. Contemporaneamente, si sono avuti anche aspetti meno incoraggianti di questo successo, come l'intercettazione del mercato turistico da parte delle industrie della costruzione, della ricezione e dell'ozio, che ha travolto panorami fisici e sociali impreparati a gestirne l'impatto ordinatamente.

Barcellona merita attenzione per la novità rappresentata dal suo folgorante ingresso nel circuito turistico internazionale. Fino a pochi decenni fa, erano i bassi fondi del famigerato Barrio Chino a essere più famosi del gotico civile o delle opere di Gaudí, sovente stigmatizzate come inguardabili capricci di una borghesia senza gusto. All'inizio degli anni Ottanta, la rinascita della città sotto i sindaci Serra e Maragall e l'egida disciplinare di Bohigas e Busquets aveva avuto tra le sue finalità anche l'affrancamento rispetto una radicata fama *noir*. Era un intento assimilabile ai meccanismi di autoaffermazione urbana descritti precedentemente, poiché *l'altro* (il pubblico internazionale) era ancora interpretato come soggetto passivo. Mancava, poiché poco visibile all'orizzonte, qualsiasi considerazione del fatto che l'interesse esterno per la città avrebbe potuto articolarsi anche in modo attivo, tanto da influire direttamente sulle politiche amministrative. E, infatti, il successo internazionale della rinascita barcellonese ebbe due effetti imprevisti: il sensazionale *boom* turistico e l'arrivo di folte comunità di stranieri. Ci occupiamo qui degli aspetti legati al flusso turistico e di come questo ha influito sulle politiche di gestione della città e sulla costruzione dell'identità della capitale catalana negli ultimi vent'anni, frantumando vecchi stereotipi e imponendone di nuovi.

### **1.3 Il boom turistico barcellonese**

La popolarità di Barcellona, e in particolare di Ciutat Vella (il centro storico), è andata crescendo inarrestabilmente a partire dagli anni Novanta: basti pensare che già nel 2005, secondo l'Institut Municipal De Turisme, il fenomeno rappresentava il 13% del PIB della città e controbilanciava l'altro grande motore economico della città, l'edilizia. Nel nuovo millennio, con la spinta dei giochi olimpici e delle nuove architetture del cosiddetto Modello Barcellona, il numero di visitatori è andato aumentando oltre ogni previsione provocando un movimento che Palau i Rubio descrive come un passaggio da un'iniziale euforia turistica di crescita inarrestabile a una successiva turismofobia da saturazione. L'incremento dei visitatori è stato esponenziale: dallo scarso mezzo milione di presenze annue negli anni Sessanta, nel 1990 si erano avuti 1.732.902 turisti. Nel 2000 le presenze erano diventate 3.141.162 (7.777.580 i pernottamenti), nel 2005 erano ormai 5.656.848 (10.931.639) e avrebbero raggiunto, nel 2007, la cifra di 7.108.393 (13.620.347). Quest'ondata di utenti provvisori della città ha avuto un impatto notevole sulle strutture sociali e commerciali di Ciutat Vella, vero centro gravitazionale del turismo. Nel distretto, a metà degli anni Duemila, abitava il 7% della popolazione barcellonese ma vi risiedevano il 17% di tutti gli stranieri, vi si trovavano il 39% di tutti gli hotel, il 17% dei ristoranti, il 31% dei monumenti pubblici, il 45% dei musei, il 31% dei teatri e il 31% degli uffici di informazione turistica. Non è stato facile gestire simili cifre, e la sovrapposizione tra le industrie del turismo e della costruzione verificatasi dopo il 2000 con la proliferazione delle strutture ricettive, ha provocato contrasti tra le istanze dei residenti e le convenienze amministrative.

## **2 LO SPECCHIO TURISTICO**

La grande operazione municipale di ricostruzione del centro storico intrapresa nel 1981, era partita da alcuni punti fermi: innanzitutto, il degrado fisico era strutturale e andavano rimosse o modificate molte morfologie la cui antichità era di per sé un aspetto negativo. Poi, esisteva un'enorme fiducia nella capacità del progetto architettonico di influire su vita e comportamenti dei residenti. Infine, l'intenzione di evitare la sostituzione degli abitanti originari era vista come un obiettivo raggiungibile con una semplice disposizione di piano che ne evitasse l'espulsione, ritenendo che gli effetti socio economici della ricostruzione si sarebbero mantenuti sotto controllo.

### **2.1 Nuovi usi e nuove sensibilità nel centro storico ricostruito**

In realtà, il successo di Barcellona come destinazione turistica innescò presto una serie di fenomeni di fronte ai quali il bagaglio culturale e tecnico di amministratori ed attori del processo di riforma del centro storico mostrò i propri limiti. Per esempio, non era stata presa in considerazione l'intersezione tra la modifica di un ambito consolidato (pur se degradato) come quello di Ciutat Vella e i nuovi scenari globali già chiaramente percepibili a livello internazionale. Pochi anni dopo l'avvio della riforma, problemi come povertà, prostituzione e droga parevano sotto controllo ma molti residenti

abbandonavano il centro, anche perché parallelamente al profondo cambio fisico si produceva una forte trasformazione sociale. Tale metamorfosi avveniva secondo un'ideale "X" nella quale il Raval Nord e il settore del Born-Ribera (l'asta Est-Ovest della "X") vedevano incrementare i valori immobiliari, con una nuova popolazione normalmente composta di studenti, artisti, intellettuali e giovani professionisti o imprenditori, per lo più europei, dando i primi segnali di un'incombente *gentrification*. Nell'asse opposto (Nord-Sud) della "X" (Raval Sud e settori di Santa Caterina - Sant Pere) crescevano le comunità di pachistani, magrebini e dominicani dediti al piccolo commercio ma occasionalmente anche al traffico di droghe leggere e borseggio. All'incrocio di questi due assi si trovava il Barri Gòtic, principale collettore del turismo cittadino. L'aumentata presenza straniera nel centro non è stata un fenomeno unico di Barcellona ma la specificità barcellonese è risieduta nella contemporanea, titanica, opera di trasformazione fisica, che ha offerto un palcoscenico vergine per attori senza copione: l'Amministrazione, i residenti e i nuovi arrivati. Questa mancanza di preparazione per i nuovi scenari fisici e sociali causati dalla riforma accese molte polemiche, di cui le maggiori riguardavano l'identità. Pur ispirando, sul momento, panegirici di sapore ottocentesco, le grandi aperture nel degradato tessuto storico barcellonese smantellavano il tessuto dell'identità locale, come segnalato da tempo da geografi e sociologi: di là dai valori immobiliari, tipologici o monumentali del singolo edificio, le 'fosche stradine' medievali erano pur sempre il luogo di un'identità radicata, per la quale la trama urbana antica non era labirintica né tenebrosa. Per un contrappasso storico poco gradito tanto ai residenti quanto all'Amministrazione, proprio l'aumento dei forestieri, immigrati e turisti, ha dato un contributo decisivo alla rivalutazione del centro, offrendone una lettura non condizionata da pregiudizi o reclami vecchi di decenni.

## **2.2 Un identità incerta: le interferenze del turismo sul carattere urbano**

Se nell'asta N-S della nostra "X" si ebbero tensioni per l'immigrazione extraeuropea, i settori dell'asta E-O furono teatro di quella che definirei come una 'seduzione di conquista' indicando, con quest'espressione, l'armonia tra nuovi arrivati e territorio. Armonia solo apparente, perché in realtà si tratta di una progressiva alterazione dell'identità del luogo mediante la caricatura di taluni tratti, l'erosione di altri ed l'inserzione forzata di altri ancora, dipendendo dalla forza economica dei nuovi arrivi e dall'inerzia opposta dal territorio. A Ciutat Vella il visitatore mordi&fuggi è un fenomeno marginale e ad essere prevalente è un turismo di esperienza e di investimento, caratterizzato da un numero di pernottamenti molto consistente rispetto alle presenze e da una notevole disponibilità ad acquistare immobili e avviare attività da parte di persone il cui primo contatto con la città avviene in occasione di una vacanza o una fiera. Nei primi anni del *boom* turistico, i prezzi bassissimi dell'edificato storico attirarono molti compratori stranieri. Nella Ciutat Vella del 1996, il prezzo medio per le abitazioni "di seconda mano" era di 149.468,00 PTS/m<sup>2</sup>, vale a dire il 66,9% della media barcellonese: il centro storico era il quartiere più economico della città e l'affitto medio mensile per un appartamento di circa 60 m<sup>2</sup> nel Raval era di 59.801,00 PTS contro una media cittadina di poco superiore alle 85.000,00 PTS. Mentre l'immigrazione dalla minor capacità

economica colmava i vuoti fisici e sociali prodotti dalle grandi demolizioni, gli arrivi con maggiori risorse finanziarie e culturali si dirigevano prevalentemente nei rioni dove di escavatrici non se ne vedevano. Negli anni Ottanta, il sindaco Maragall aveva fatto un appello per venire a vivere a Ciutat Vella. Anni dopo, è stata l'innequivocabile convenienza economica a promuovere acquisti di case antiche e riabilitazioni private anche da parte di molti turisti desiderosi di concludere un buon affare. Inoltre è accaduto che gli stranieri siano sedotti proprio da quei caratteri che a molti barcellonesi paiono deplorabili: l'antichità delle case, la dimensione pedonale, l'atmosfera rionale, i panni stesi per strada, perfino la densità. La seduzione esercitata dalla Barcellona vecchia su questo tipo di acquirenti e piccoli imprenditori ha avuto perfino alcune ricadute progettuali, con la riscoperta di alcuni caratteri fisici tipici (pareti in pietra o in laterizio a vista, travi e infissi in legno, mattonelle idrauliche, archi e modanature). Ho in precedenza parlato di 'seduzione di conquista' perché nelle dinamiche appena descritte l'ambito urbano esercita inizialmente una forte attrazione sui nuovi arrivi, generalmente propensi a investire risorse (tempo, denaro, iniziative) con un'evidente attenzione alle caratteristiche dell'area. Col tempo, s'innescano processi differenziali nell'uso del tessuto urbano, che avviano una progressiva *gentrification* interpretabile come conquista di posizioni strategiche (proprietà immobiliari pregiate, esercizi commerciali di rilievo) con il duplice effetto di accentuare caratteristiche ambientali selezionate e alterare la vivibilità quotidiana rendendola complicata per i residenti tradizionali o dotati di minori risorse. A Barcellona tutto questo è accaduto mentre il turismo era attirato istituzionalmente con la produzione architettonica di nuovi Landmark, promossi da campagne di comunicazione e dai media specializzati. Come segnalava il giornalista Llätzer Moix: "Ha contribuido a este feliz acontecimiento -el boom turístico barcelonés- la ciudad en pleno, con su buen clima, sus hospitalarios moradores y su vida amable y civilizada, ahora de todos conocida gracias al 'tirón olímpico'. Pero si hubiera que buscar un atractivo característico, identitario, de Barcelona, éste vendría determinado, probablemente, por la arquitectura. [...] Por la arquitectura que, merced a este continuum histórico, reiteradamente reciclado y renovado, ha llegado a convertirse en seña de identidad y reclamo de la ciudad".

In realtà, più che la scintillante nuova architettura, ad attirare gente da tutto il mondo tanto da desiderare di vivere o abitare per un periodo a Barcellona -e specialmente a Ciutat Vella- è stato il mito di un'atmosfera *bohémienne*, alternativa, dove condurre liberamente qualsiasi esperienza creativa e a molti nuovi residenti non dispiace una certa aria *canalla* condita da una moderata rischiosità. I residenti tradizionali, invece, si sono opposti al ghetto ludico, in difesa dell'identità locale e del patrimonio e reclamano una vita rionale sostenibile. Contemporaneamente, chi può, prova a trarre vantaggio dal turismo affittando camere a settimana o aprendo esercizi commerciali orientati al visitatore straniero.

La fama della città olimpica attira ancora molte persone che però poi frequentano principalmente la Barcellona storica, vista come un'area di *lassaiz-faire*, dove si può bere fino a tardi, cantare in piazza (come nel film *L'auberge espagnol*) e, fino al 2010, perfino andare per strada totalmente nudi. La lunga tradizione barcellonese di difesa della



libertà si è così involgarita nella personalissima interpretazione di quanti ritengono un sacrosanto diritto anche l'orinare per strada. E' del 2005 la cosiddetta "Ordenança de civisme" per frenare il nuovo degrado che ha fatto ribattezzare "Guirilandia" (da *guiri*, il turista nel gergo catalano) il centro storico, banalizzato in parco tematico per una torma di utenti in cui si mescolano turisti familiari, studenti internazionali, addii al celibato internazionali e *okupa* per i quali una spolverata di politicità funziona da giustificante di qualsiasi sproposito. Questo turbine turistico, dalla metà degli anni Duemila, ha prodotto una situazione schizofrenica, in cui dall'esterno si dipinge un quadro elegiaco di metropoli mediterranea festosa, elegante e soprattutto creativa, mentre dall'interno si percepisce un totale e impietoso scetticismo, secondo cui il Modello Barcellona è degradato in un'irrecuperabile Crisi.

In effetti, desta una certa perplessità l'immagine di città *glamourosa* che va per la maggiore nelle campagne di comunicazione municipali e in molta pubblicitaria internazionale, come ricordano Degen e García parlando del "concepto Barcelona: un cóctel seductor de arquitectura, imaginación, tradición, estilo, ambiente nocturno y colores primarios". Una formula talmente efficace da essere proposta come un mantra di sicuro effetto, come si poteva leggere (un esempio tra i tanti) nella rivista della Delta Airlines sul finire del 2012: "It's something that one is not conscious of, but in Barcelona you breath design and creativity". Un'immagine dalla facile presa su di un pubblico internazionale dall'enorme potenziale in termini di spesa. Nei confronti di questo variegato *target* che va dallo studente al nuovo ricco (a volte immensamente ricco) di provenienza mediorientale o esteuropea, la principale esca utilizzata è il *design*. Si capisce quindi facilmente la facilità con cui il regista Woody Allen incontrò collaborazione e finanziamenti quando, nel 2007, decise di girare *Vicky Cristina Barcelona*: di là dai meriti del film, la sola presenza nel titolo del nome della città permise al lungometraggio di essere il maggior successo commerciale del regista, mentre nella capitale catalana si espressero giudizi talmente duri da sfociare nella contraddizione per cui molti barcellonesi stroncarono il lavoro pur rifiutandosi di vederlo. In questo scenario, tra la fine del 2006 e il 2008 si ebbe una spettacolare crescita del numero di hotel e appartamenti per stranieri. Ai turisti di tipo tradizionale si è poi unito un grande numero, difficilmente quantificabile, di presenze temporanee, persone che restano per periodi tra uno e sei mesi e che restano al di fuori del sistema amministrativo (tranne che per il pagamento delle utenze) ma sottopongono la città alla stessa usura di un abitante ufficiale. L'invasione di turisti degli anni Duemila, cui si sommano queste presenze, ha accresciuto l'appetibilità del centro storico da parte di piccoli e grandi investitori. Se gli hotel sono aumentati, ancora più rapidamente si moltiplicano appartamenti e stanze per turisti. A metà degli anni Duemila, il ritmo era di una nuova licenza per hotel al mese, mentre gli appartamenti turistici erano per due terzi mescolati agli appartamenti di normali residenti, con gli immaginabili problemi di convivenza. Per quanto tutto ciò interferisca con gli schemi di rinascita urbana pensati originariamente dall'Amministrazione, e nonostante i fastidi dovuti all'inciviltà di un turismo prevalentemente "del divertimento", questa gente rappresenta una montagna di denaro che entra ogni giorno a Ciutat Vella e alla quale nessuno si sente di rinunciare. Molti residenti si sono decisi a riabilitare le

proprie case per quanto l'ubicazione avesse dissuasato dal farlo fino a pochi anni prima. Si tratta di un fenomeno molto evidente nel Raval Nord e al Born, dove si è recentemente sviluppato una sorta di "stile Ciutat Vella", fatto di pareti stonacate, pavimenti in finto *parquet*, tocchi di colori primari su soffitti e infissi, e cucine americane (nell'accezione locale, cioè aperte). Questi appartamenti o mini appartamenti, normalmente non presentano qualità progettuali degne di nota, però dimostrano incontrovertibilmente che, se l'intenzione c'è, anche l'immobile più degradato può nascondere risorse abitative sorprendenti. Nel 2006, il valore d'acquisto medio di 4.604 Euro/m<sup>2</sup> (fuori di ogni ipotesi solo dieci anni prima), allettava l'investimento riabilitativo e rendeva l'economia del distretto satellitare al business del turismo. Questi prezzi sono calati dopo il 2009, ma non tanto come in altre zone della città e provano che l'ondata di investimenti legata al turismo è, sì, più forte della crisi ma anche rischiosamente più forte delle capacità di controllo del governo municipale, impotente tanto di fronte alla volontà del grande capitale come all'ansia di guadagno del piccolo investitore. Tra il 1996 e il 2008 nel distretto sono stati concessi 67 permessi per nuovi hotel e, nel 2007, Ciutat Vella concentrava il 71% dei nuovi stabilimenti alberghieri di Barcellona. Non tutti gli hotel sono stati costruiti ex novo. Alcuni sono stati realizzati in immobili storici recuperati con un'attenzione insolita se si pensa alla tradizionale repulsione locale con cui fino a pochi anni fa erano affrontati i progetti di restauro. Sono stabilimenti come l'Hostal Quartier Gothic di piazza George Orwell o l'*urban resort* progettato da Rafael Moneo in pieno Barri Gòtic. Un dato ricorrente di tali strutture sta nel posizionamento commerciale alto, quasi sempre dalle quattro stelle in su. Il turismo, a Barcellona, è dunque passato, in pochi anni, da gradita ricaduta della rinascita urbana a principale combustibile di un mercato immobiliare e della costruzione le cui logiche rompono qualsiasi schema precedente, poiché rispondono a *trend* globali sostanzialmente imprevedibili, difficilmente controllabili e, in un'ultima analisi, anche poco decifrabili. Tranne che per un aspetto: il denaro.

### 3 CONCLUSIONI

I flussi umani ed economici del nuovo mondo globalizzato hanno investito in pieno la città vecchia di Barcellona, evidenziando carenze tecniche e culturali dei modelli di gestione del recente passato.

Il recupero del centro ha indubbiamente migliorato molti aspetti infrastrutturali ed ha aperto la città vecchia a nuovi scenari nei quali i turisti hanno un ruolo molto più attivo (nel bene e nel male) rispetto al semplice *target* commerciale con cui tendono ad essere visti dalle amministrazioni. Se la città migliora e la città migliorata attira turisti, è normale che i privati investano pensando ai soldi che può spendere il turista, in un circolo arduo da rompere. Nel nuovo clima culturale globale, in cui è più facile muoversi e in cui (finalmente, dopo secoli) le diverse realtà culturali e individuali assumono tutte la stessa potenziale dignità di espressione, la questione dell'identità nei suoi tratti connotativi e nelle sue ricadute concrete, richiede un approccio nuovo e disposto a valutazioni dai contorni sfumati ma dalle prospettive di lungo termine. La quotidiana

intensità con cui si agisce il fenomeno turistico mal si presta, infatti, a considerazioni di carattere squisitamente economico, o culturale nel senso aulico del termine.

A Barcellona, la vocazione alla contemporaneità che aveva vertebrato l'azione municipale dei primi trent'anni di democrazia, ha provocato un sensibile impaccio nel confronto con memoria e identità, ritenendolo un nostalgico attaccamento al passato, al punto da non riuscire a interpretare operativamente le ricadute concrete di un successo planetario forse non cercato prioritariamente ma accolto volentieri una volta presentatosi. Certamente la scarsa dimestichezza con il fenomeno turistico ha giocato la sua parte nell'aver lasciato il centro storico in balia della rapida banalizzazione in cui incorrono le mete del *global tour*. Barcellona ha vissuto una crisi d'identità dovuta alla difficoltà di assumere gli inconvenienti del suo stesso successo: divenire una 'città del desiderio', ha obbligato a chiedersi cosa, effettivamente, attiri tanti stranieri. Come nota Manuel Delgado e come detto a proposito della 'seduzione di conquista', la maggior parte dei visitatori ignora i precetti estetici della cultura locale e può trovare molto piacevole (spontaneamente o su indicazione di un tour operator) una stradina medievale larga due metri, ritenendola infinitamente più interessante di un repertorio di dettagli urbani piuttosto abituali in giro per il mondo. Sicuramente, nella capitale catalana non si assiste a quel narcisismo patrimoniale di città assuefatte al successo turistico descritto dalla Choay nel suo *Allegoria del patrimonio*. Il successo turistico ha, in questo caso, funzionato da terapia di *shock*, riportando alla ribalta la complessa questione dell'identità urbana. Molti barcellonesi si urtano per i comportamenti incivili del turismo becero, per i sombrero messicani incongruamente venduti sulla Rambla, per l'allestimenti di veri e propri patì andalusi come scenari di Flamenco nelle antiche corti della via Montcada, per l'ignoranza di molti visitatori verso la peculiarità catalana, per le semplificazioni con cui la città è offerta e usata, cominciando dal suo nucleo storico. La capitale catalana è divisa tra l'immagine di sé che era andata costruendosi nei decenni democratici (come evoluzione di visioni in cui segni iniziali erano stati tratteggiati fin dall'epoca di Cerdà) e una realtà in cui i nuovi valori culturali ed economici sfuggono ai suoi abitanti tradizionali, stridendo, in alcuni casi fino a cozzarvi, con il modello filosofico di sé stessa che la città si è costruita in tutta una tradizione intellettuale di riflessioni e dibattito. Questa crisi d'identità che ha investito e tuttora investe una Barcellona ormai stabilmente entrata nel novero delle capitali mondiali del turismo, non ha ancora concluso il suo percorso fisiologico. L'impressione, per il momento, è che gli scenari urbani futuri del centro (e forse non solo) di Barcellona dipenderanno da un'atomizzazione esponenziale delle politiche d'intervento ai vari livelli. Probabilmente, l'esito sarà una crescente maneggevolezza della città a tutto vantaggio dell'*altro*.

## Bibliografia

- AMIN, Ash; THRIFT, Nigel (2001). *Cities, Reimagining the urban*. Cambridge, Polity Press.
- AJUNTAMENT DE BARCELONA (1999). *Barcelona: La segona renovació*, Barcellona, Edicions de l'Ajuntament.
- BARNETT, Jonathan (1996). *Fractured metropolis: Improving the new city, Restoring the old city, Reshaping the region*, Boulder, Westview Press.
- BORJA, Jordi (2010). *Llums i ombres de l'urbanisme de Barcelona*. Barcellona, Empuries.
- COCOLA GANT, Agustin (2010). *El Barrio Gotico de Barcelona, Planificacion del pasado e imagen de marca*. Barcellona: Edificones Madrono.
- DEGEN, Monica; GARCIA, Marisol (edts)(2008). *La metaciudad: Barcelona, transformacion de una metropolis*. Rubi, Anthropos.
- DELGADO, Manuel (2007). *La ciudad mentirosa, Fraude y miseria del Model Barcelona*. Madrid, Catarata.
- ERIKSON, Erik (1977). *Gioventù e crisi d'identità*. Roma, Armando.
- INGROSSO, Chiara (2011). *Barcellona, Architettura, città e società, 1975-2015*. Milano, Skira.
- LAHUERTA, Juan José; SERRATS, Eva (2004). *Destruccion de Barcelona*. Barcelona, Mudito & Co.
- PALOU I RUBIO, Saida (2012). *Barcelona destinació turística, Un segle d'imatges i promoció pública*. Bellcaire d'Empordà, Edicions Vitel.la.
- PIZZA, Antonio (2007). *Barcelona 'critica', Gli scenari dell'attualità*. In "Area" n.90, feb. 2007, p.4-13.
- TELLO, Rosa (edt.)(2002). *Espais públics, Mirades multidisciplinaries*. Barcelona, Portic.

*Modelos urbanísticos de la modernidad y su impacto en el territorio*  
*Modern urban planning models and real impact in the territory*

**The construction of contemporary landscape by means of the touristic imagery**  
**The landscape of UNESCO in Aude (France)**  
Ballester, Patrice

**Verso la costa. Il ruolo del turismo nella litoralizzazione della Sardegna**  
Cannaos, Cristian

**Playas y paseos marítimos:**  
**el nuevo paisaje urbano de Benidorm (1956-1986)**  
López Fernández, Manuel; Martínez-Medina, A.

**Costa del Sol occidental:**  
**construcción física y social de la ciudad lineal turística**  
Palacios Ortiz, Antonio Jesús

**La creación arquitectónica y fotográfica de un espacio de ocio sobre el mar**  
**El paseo Marítimo de Palma**  
Sebastián Sebastián, María

**Città stagionali**  
Vespasiani, Silvia



# **The construction of contemporary landscape by means of the touristic imagery**

## **The landscape of UNESCO in Aude (France)**

Ballester Patrice, Toulouse Tourism School

### **Abstract**

With rising environmental concerns and the creation of indicator such as carbon footprint, mass tourism practices must evolve in direction of more sustainable programs in order to keep a positive image. It should be less interested, of contemplation and slower. Think the local tourist landscape becomes a means of reinstating the environmental requirements in the territorial debates for an optimal economic growth. The landscape value as leverage public-private strategies enables the creation, justification, and self-maintenance of sustainable tourism. We take example of the Canal du Midi and the medieval city of Carcassonne, classified by UNESCO in 1996 and 1997 in Aude, a French departments (local government authority), we can highlight three factors which powered of landscape, taking in consideration the important role of landscape and the contemporary tourist imaginary : (1) sustainable tourism strategies are multiscalar, multilevel. (2) We see the birth, difficult, of an eco-tourist sensitive at the landscape and its development will promote environmental protection in urban and rural environment. (3) The making of identity protection of the landscape organizes the tourist landscape and the local benefits planning for all the citizens.

*Keywords: resilience, urban and rural planning, tourism, imagery, landscape*

*“Le véritable voyage de découverte ne consiste pas à chercher de nouveaux paysages, mais à avoir de nouveaux yeux”.*

Marcel Proust. *A la recherche du temps perdu*.

How to think the sustainable tourism by the planning, management, conservation and communication of landscaped projects with the visitor's collaboration? And also, how to protect the environment in order to establish a sustainable development policy (Viceriat 2009) for a common within one of the poorest local authorities of France? This question is more and more in the speech of tourism professionals and the socio-economic actors (Bachoud Jacob Toulhier 2002) in the Aude. From the landscaping as a means of action (Choay 2009) on a fragile territory and in loss of speed to the plan of the competitiveness, in relation to a wine and industrial sector in decline, our comments focused on the tourist's imagery with the classification in the UNESCO world heritage. We analyze the communication to the national and international level on the values of a tourist space in mutation while recalling the strengths natural and historic heritage indisputable of this region. Our comments relate to the medieval city of Carcassonne and the Canal du Midi (UNESCO 1996, 1997). This new label of UNESCO provides precisely to the whole urban area, an opportunity to design otherwise the relationship between man and the environment through the tourist activities. The mass tourism is a reality, objectionable for some, developable and controllable for other (Cazes Lanquart 2000) while being a major issue of reflections of the actors in the Aude many years before the classification of UNESCO (Audrerie, Souchier, Vilar 1997). Sustainable landscapes for a sustainable tourism are they reconcilable, identifiable, acceptable and complementary between the public and private sectors? With the first survey unpublished conducted on the landscape perceptions by the tourists of Carcassonne; we foresee possible actions and new strategies of touristification after a consultations of inhabitants and foreigners. The landscape value and the process of patrimonialization in urban area are the consequences.

## **1 THE SUSTAINABLE TOURISM WITH A LANDSCAPING STRATEGIE**

Mass tourism undeniably brings an increase of the frequentation in Carcassonne, the tourism is a means in the fight against mass unemployment, but with negative aspects in terms of landscape, public peace and environmental impacts.

### **1.1 The landscaping issue of the furrow in the Aude: the problematic of suburban sprawl**

First, the landscape of this area is a concern because three scales are possible to understand the inherent risks of urban concentration and the uncontrolled urbanization around the medieval city of Carcassonne and the Canal du Midi: (a) Aude, (b) Carcassonne agglomeration and (c) the near suburban. The scale of the agglomeration is taken in its whole as a reference point in the Aude furrow (great talweg; Fig.1).

*"Across the great landscape, it draws a majestic corridor, who's limits northern and southern remain legible [...] the Carcassès draws a particularly neat landscape where cultures overlap in a precious diversity."*



It is imperative to limit sprawling development, because the first impression of the landscape is its representations, becoming an important role in the memories of landscapes (Marc 2001). It can be defined as a showcase of tourist territory in competition with private commercial interests "another showcase" of companies willing to bring to the forefront while hiding the perspective on the main site of the city by estate speculation. In fact, the case of the medieval city which is abundantly photographed reside in the set of tourist postcards, evolving construction of an official image of the city, and even the image of an entire department, suggesting a landscape with strong dissonance mechanisms recorded today on the Aude furrow (Amiel Piniès 2010). During the decades 1990/2000, the furrow has suffered a double pressure: first pressure, the foreign residents attracted by the landscapes and the social fraud, a movement identified by INSEE before the classification of UNESCO, in particular the English people, and secondly, the local property speculators. The planning local service tries to protect the Aude valley in some place (Patin 2005). Charles Trenet's song "*I'll meet you at the garage door*" in 1955, shows the narration perspective from the imaginary and the social impact of imposing the medieval city, dominant landmark and less visible from entries city: "*I'll meet you at the door of the garage, you would be in your beautiful car, it will be night, but with the lighting, we will be able to see up the flank of the hill, we'll go on the road to Narbonne, throughout the night the engine roar, and we will see the towers of Carcassonne, looming on the horizon of Barbeira*".

In addition, for ten years, a homogenization of landscapes in the city center and around the historic district of the city is observed with guest houses surrounding the citadel or very near of the Canal du Midi. The result is a depersonalization by the pastiche of languedocian architecture, especially on the houses facades (Selwin 1996): "*The Black Prince, guest house, the old house at the foot of the medieval city - or - the balconies of the city: your holiday on the top with a roof terrace on the city*".

This is most often a politic of local people, of newcomers and professionals of tourism and also real estate restructuring. The objective is to raise quickly their investments thanks to the proximity of the two sites classified (Fig.2). The UNESCO label accelerates advertising inflation and the semantic and semiotic shortcuts with regional tourism operators as in the advertisement "*South of France*" of 2011 summarizing the Carcassonne destination. It strengthens the reflexes of location and landscape identity perceptions through a composite image and reworked by a collage of spectacular scenery combining nature and heritage. Last point, the presence of panoramic postcards, shows a medieval city isolated from the rest of the urbanization of the city. However, this was never the case in its history. It is a belief of landscape that has tough life. This situation proposes, by the imaginary and reflexes of tourists without local culture, involving a landscape without intrinsic evolution on a long time and no consideration of urban evolution. This issue is a constant in the UNESCO cities.

## **1.2 The Canal du Midi facing a landscape major crisis**

Mass tourism has another unsuspected effect in terms of its landscaping and its appearance. Vector of a strong landscape sought by tourists (Hugon de Sceaux 1999),

we need to keep a typical character and an territorial identity, at the global and local level, a marker of Aude landscape, once more singer Charles Trenet sings in 1976 a natural assimilation, decor, general atmosphere in the song "*Song release*": "*A piece of land, a corner of the sky, the Thau lagoon, the pond of Bages, turn the page, the Canal du Midi, and the county who sleeps at night, and often, I take these pictures in my baggage in Paris.*"

It shows that the curves of the Canal du Midi, a human work, are an integral part of the Aude "*nature*" (Bergasse 1992). But the canal knows for more than 10 years the spread of canker colourful, the fungus infecting and destroying plantations on the whole trip (Fig. 3). The uprooting of all trees is required horizon 2020. The challenge is to size, 42,000 trees are visible along the Canal between Sète and Toulouse. However, for ten years, the rate of spread of canker involves to respond in an emergency to address and contain the epidemic in the first time and for less than a year thinking a new global landscape transition by the Waterways of France (VNF). The fungus is so virulent that the disappearance of old trees is inevitable. In 2009, 30 new infections were detected in the Aude and Hérault making clear that we are in the presence of a phenomenon well-know by VNF, spreading across continents for centuries and provided by boxes of GI's during the Second World War in France. There are currently 4100 diseased trees in Aude in 2013.

VNF uses two firms, one of landscape architects - landscape Agency - other consulting arborists - Citare - to address the problem. Instruction for contractors is to respect the recommendations of the steering committee. This implies the preservation of landscape resource without equal for the current territory, namely preserving the typical landscape principle of shaft alignment, define sites remarkable and replant the vallis clausa (Platanor resistant to canker - hybrid species) and diversify species from America. In the Aude valley, where the Canal meanders from Carcassonne to Homps, canker was declared in fifteen places. Carcassonne is spared, but the parasite is near, just after the the Fresquel and Trèbes, that is to say, a popular stop just before Carcassonne (VNF 2009). A need is to cut down the trees producing then a new landscape lacking attraction and beauty since it will take 20 years for the shadow covers part of the banks and also for hikers in summer. The result is the loss of perspective of trees aligned for a time and the lack of attendance of the former public space for the entire village of Trèbes and the tourism. The landscape crisis is deep, but it is a chance for the education of tourists to their environment. The prospectus relating to its new riverfront development is in high demand and in out of stock due to low means of reprography the tourism office of Trèbes (Deprest, 1997).

They are a source of intelligence and to development of ecological gesture, knowing the consequences of landscape evolution to better appreciate the creation of a new landscape (Matos-Wassen 2004). These trees were planted in the eighteenth century for two reasons: stabilize the canal banks and generate income through the woods. Today, the income from the wood has disappeared, but the income from the impact of tourism is important for the local economy. This example shows that, in term of landscape and of UNESCO site, we need of thinking renewal of heritage and do not think that the heritage

is eternal, especially that of nature and its developments, including the fauna and flora by design long cycles. The event has repercussions on short economic cycles and tourism. In addition, the plane trees and other trees populating the strip of the Canal du Midi should soon disappear naturally; a landscape can be both scalable and sustainable over the time long.

## **2 THE LANDSCAPE VALUE AS A PUBLIC-PRIVATE STRATEGIC LEVER**

She can only be understood that through a multilevel cooperation with the leading role of public action, however the tourists are more and more associated.

### **2.1 The search for territorial equity by the landscape.**

The proclamation of the classification of UNESCO can be likened to a new modern symbol of the power of landscape with cultural tourism (Grefe 2000). He is evocative the belief in a better territorial and economic future for local elites. Concretely, the creation of seven new touristic roads in 2011, eight in 2013, allows tourists to discover otherwise the territory of Carcassonne preserving territorial equity by many activities for all the municipalities. With the medieval city of Carcassonne and the Canal du Midi, tourist trips are diversifying inward of lands, including the prehistoric caves, very popular, the winery/oenotourism with a sudden increase since two years on the country Carcassonne, and not less than ten companies. For example, whole the family play with the course and road "*patapapier*" in an old manufacture, a real success. In addition, the tourism professionals want to link the two sites by original offers on the Canal du Midi touting the landscape of a cruise through the "*past*" falsely reconstructed (Dubois, 2001). The system of eight paths is a way of participation among private, public and associations.

This strategy responds to the request to have multiple and complementary services for the tourists wanting more quality and contacts with natural and heritage interfaces. There is a UNESCO effect in term of attendance as well as the use of ecological locomotion and rambler in natural area (UNESCO 2010). The reactivity of tourism professionals and other organizations such as Highway South of France (ASF) is exemplary. Since two years ago, the day of the national festive, near to the city, a series of activities "Highway in feast" is proposed throughout the day for the whole family through activities (Carcassonne East - highway), allowing for to have the most beautiful view of the city (Mairie de Carcassonne 2010), which is no less a paradox more in the management of sustainable tourism and mass tourism through the sacrosanct automobile. The paradox in this application of a sustainable tourism and equitable for all the stakeholders in the Aude is to find that what has done a time the wealth of the country and its landscape post World War II, the wine industry, is currently in the process of integration into a policy of sustainable development to tourism. The subject is precisely support their industry in loss of speed, through the notion of landscape and of heritage cohabiting with the oenological circuit.

Incorporate the vineyard owners in touristic routes departing from Carcassonne allows the overlay of the two sectors. Here, wine cooperative-agricultural and Chamber of

Commerce and Industry are linked to the mark Aude Cathar Country allowing to give a new impetus to the wine industry in the region as well as to rebalance the flow of tourists. For the moment, since 2008, the first impressions are positive. To do this, the landscape dimension made a return in force with the experiences of tourists as an artist and discoverer of the space, both consumer and explorer, descrambler of a new landscape changes (Dubois 2002:11-24). They are invited to pass through the vineyards and the region in order to relate photographs on a specific theme for to win prizes: the tourist is descriptor of landscape sometimes up to the medieval city or along the Canal du Midi. This sometimes involves a few summaries easy as the fact to brag about the landscapes that have not changed since the seventeenth century by companies' boat rental for example. They propose ecological pathways which are in no way sustainable practices both in the use of pesticides, processing of products as visits to the vineyards with children after treatment. Record of number of entries, economic impact, research of territorial equity and of tourism strategies integrated gradually in a project of territorial landscape, became a sustainable objective (Colardelle Monferrand 1994).

## **2.2 Tourist city, sustainable city: a landscape of territories**

It should not be expected to convene a single interlocutor to manage the landscape in the Aude having for purpose of thinking the growth of a sustainable tourism. The actors are multiple, but a necessity to put in scene the heritage of Carcassonne by municipal and pedagogical advertising faces at the budgetary weakness of a small town facing.

Other French cities are experiencing this impression to be "clobbered" on the ground and also the attitudes of local political actors in relation to the heritage identity and sometimes the political stakes unsuspected (Mons 1992), whatsoever with the medieval city or the negotiation with the owner of the Canal du Midi: the VNF. The switchgears complex and expensive are at the order of the day, but generally rejected or winded like the large project for the renovation of the "*plan of consistency landscape large site*" (Mairie de Carcassonne 2011) to reconfigure a pedestrian route in the city center linking the two sites (Canal and medieval city). The strategy is valid in the abandon of the car, to discover by walking and the games this new way into the old city with cycling mountain biking, hybrid vehicle because of a growing demand (Tomas 1998). Nevertheless, the current European economic crisis is deep which adds excessive indebtedness of French public finances and for the city of Carcassonne, a territorial irrational recruitment and shy patronage, idem for VNF proposing the sponsorship like a solution to raise national and international awareness of the crisis or the landscape evolution of the Canal du Midi. To the city center of Carcassonne, the idea of an "*extraordinary garden*" between the walled city and the new city sprouted among politicians, another reference to a song by Charles Trenet and a shortcut semantic and poetic like an esthetic scheme (Chesnel 2001).

The student initiative in architecture invited by the mayor and the city planning department to propose solutions to urban planning is to be amplified. They exhibit their projects on the future connection between city center (the Bastide) and medieval city in 2012. However, the city is always dependent of a low financial means with a political

class plagued by incessant quarrels as to the construction of a new convention center for business tourism, yet available in a former cinema and waiting of implementation and also the asbestos removal, not insurmountable.

Charles Trenet gives a track by these introductory remarks during his concert at the Olympia in 1975 about his song entitled "*Carcassonne*" (1951). He portrayed in the early days of his singing a backward-looking vision for tourism. The authorities want to do exactly the contrary with a modern policy and multiplication of exchanges and encounters with natural interfaces: "*City sad because it is a city of old monument where the tourist is contemplating a stuffy air behind their camera and the old stones.*" We recall the end of the song that echoes the nightlife and dancing of the city in contrast with the tourist buses and their occupants without any real added value for the territory: the chorus "*Happy city. That of Carcassonne, winter and summer, children and the crows, they will dance the bebop*" Olympia 1975. A truly remarkable public space since the early twentieth century by a famous music festivals and summer festival grows and recently in direction to the lower town order to compensate for the lack of entertainment. Certainly, major festive and public space, but nevertheless there is a risk with the influx of tourists and locals throughout the region and Europe in the city - a giant fireworks over the city - after investigation, the control and managing of the movement represent at least 500 000 to 800 000 people, each 14 July, for a town of 50,000 inhabitants. Henceforth, the urban collapse is avoided by managing the arrival of cars outside the city, but there are two critical points with the Old and New Bridges. A large tourist population and the instructions by the police - not comply - isn't observed for the tracks of clearance / security. In case of movement of crowds, of urban riots like the fights in Lloret del Mar (Spain) or other events, the consequences could be disastrous.

We can offer the results of an unprecedented investigation following a series of international study with a two-page questionnaire and using digital devices such as touch pad. We communicate with tourists, we download a part of their iconography production of the city of Carcassonne and the Canal du Midi in particular with American tourists, Canadian, English, Spanish, Asiatic and French (Schackley 1998). The field survey is on a panel of 54 adults over 35 years with a high purchasing power during the summer of 2010 on the Old Bridge (Fig.4). They are interviewed from postcard of the city, the Canal du Midi and their reflex during a stay of one day and a half through tour operators. They specifically require more contact with nature, they observe from the deck, namely the banks of the Aude and the "*small grove/wood*" between the river and the city, further explanation of the history of the city or e-routes showing the successive changes in the urban landscape. They underscore a better quality of prospectus and especially a willingness to sublimate the heritage by lighting operations, highlighting the heritage, and misunderstanding of not seeing a pedestrian street between the medieval city, the downtown shopping's, and the Canal du Midi. The same questions reveals for a virtual tour on the Internet or to walk with powerful audio guides in the streets of the city as for the new museum scenography Count's Castle. The journey City of Carcassonne to Canal du Midi is considered too long or lacking charm. Finally, the modern public spaces are required to face the incomprehension of green space without quality, with significant

erosion, concrete blocks on the Old Bridge (for safety during two years) and unsanitary buildings at the edge of the banks of the Aude. Examples of ambitious developments are reported in comparison with North American cities: Montreal, Vancouver and Boston.

By contrast, the form of the city is very difficult to conceptualize for day tourists. In the management of UNESCO towns, the case-by-case basis is often of rigor with heavy trends is summarizing to mobility, accessibility, duration, expenditure as well as to the identification of a certain urban identity through the city center ; however this identity is shared for the benefit of the vision of medieval city (Gracq 1985). The implementation strategies sometimes seem limited by the presence of a fragile environment conferring to future facilities projected on the banks of the river Aude a doubt on their compatibilities or not with the regime of a Mediterranean river and its flood of sometimes large magnitude. A network of cities world tourist will materialize through the tour operators; they distort the vision of heritage sites especially for the municipality with low budgetary possibilities (Tomas 2004).

New representations are works which often results in the creation of networks (Leask 2006) and comparison of imaginary heritage forts difficult to parallel, yet made by the American or Asian World tourist comparing the incomparable. Take into accounts that intercontinental vision transposed is essential (Amirou 2000). Some questions remain unanswered as the search of "*urban nature*" on the site of the city of Carcassonne, despite of the fact that the Aude banks and the Canal du Midi is nearby (Ferras 1990). Other developments can support themselves as a result of the exhibition "*Prospects. The built heritage of the Bastide Saint-Louis 2010*", square of city to the checkerboard recognizable by the perpendicular streets (silhouette), rediscovered this last century and greater Bastide of France. The success of this exhibition imposes new thoughts on the heritage inflation of small towns seeking at all costs a further accreditation as a new recognition to the World Heritage for its center, maybe with the ways of Santiago of Compostela, before having ruled the existing problems.

### **3 CONCLUSION**

The actors are aware of the landscape issues by offering its heritage as a new resource for the city but also like new imaginaries in actions (Smith Robinson 2006). It must be reconciled an aesthetic and economic framework (Bertrand, 2002), thinking the city landscape and sustainable development like an alliance between operational planning and landscape urbanism and a better knowledge of the cityscape. The example of the new panorama from the top of the St. Vincent Church is encouraging; it overlooks the city and the two classified sites. Currently, we are witnessing a draft sustainable tourism territory including the search for a symbolic landscape for economic purposes. Two ambitions are in process: newfound identity by the pedagogy of the new landscape and also this economic impact. We need to reconciled at the both a staging by the story and the conduct of tourist representations. The requirement understands the collaboration between public and private sector and also the modernity by architectural and landscaping sign. To this end, we must give the value and knowledge of the landscape;

necessarily scalable, decrypt the development of the Canal du Midi and link ecological areas offering large panoramas present for a recovered power of landscape.

## References

Amiel C. Piniès J.-P. (2010). *Entre mémoires et usages, La Cité de Carcassonne ou les temps d'un monument*. Paris: LC-Lahic.

Amirou R. (2000). *Imaginaire du tourisme culturel*. Paris: PUF.

Audrerie D., Souchier R., Vilar L. (1997). *Le patrimoine mondial*. Paris: PUF,

Bachoud B. Jacob N. Toulhier F. (2002). *Patrimoine culturel bâti et paysager*. Paris: Delmas.

Bergasse, J-D (1992). *Pierre-Paul Riquet et le Canal du Midi*. Toulouse: Éditions du Tricentenaire.

Bertrand, G. (2002). *Une géographie traversière, l'environnement à travers les territoires et temporalités*. Toulouse: PUM.

Cazes, G. Lanquart, R. (2000). *L'aménagement touristique et le développement durable*. Paris, PUF.

Chesnel M. (2001). *Le tourisme culturel de type urbain : aménagement et stratégies de mise en valeur*. Paris: L'Harmattan.

Choay F. (2009). *Patrimoine en questions : Anthologie pour un combat*. Paris: Seuil.

Colardelle M., Monferrand A. (1994). *Économie touristique et patrimoine culturel*. Paris: Conseil national du tourisme.

Deprest, F., (1997). *Enquête sur le tourisme de masse, l'écologie face au territoire*. Paris: Belin.

Dubois, G. (2001). Les impacts sociaux et environnementaux du développement du tourisme urbain. *Reru*, 2001, p1-30.

Dubois, G. (2002). Les enjeux oubliés du tourisme durable. *Espaces*, avril 2002, p.11-24

Ferras R. (1990). *Ville. Paraître, être à part*. Montpellier: Géographiques Reclus.

Gracq J. (1985). *La forme d'une ville*. Paris: éd. J. Corti.

Greffe, X. (2000), Le patrimoine comme ressource pour la ville. *Les Annales de la recherche urbaine*, n° 86, p.29-38.

Hugon de Sceaux, J. (1999). *Le Chemin qui marche*. Portet Garonne: Éditions Loubatières.

Leask A. (2006), *Managing World Heritage Sites*. Oxford: Éditions Butterworth-Heinemann Ltd.

Mairie de Carcassonne. (2010). *Explication sur l'embrasement de la Cité médiévale*. Carcassonne, municipalité, [en línea]. Disponible en: <http://www.carcassonne.org/carcassonne2.nsf/vueTitre/docVisiterEmbrasementCite1>[Consulta: 2011, 11 de enero].

Mairie de Carcassonne. (2011). *Opération grand site de Carcassonne*. Carcassonne, municipalité, [en línea]. Disponible en: <http://www.grandsitedefrance.com/document.php?pagendx=58> [Consulta: 2011, 11 de enero].

Marc C., (2001). *Le tourisme culture de type urbain : aménagement et stratégies de mise en valeur*. Paris: L'Harmattan.

Matos-Wassen R. (2004). Le tourisme lent contre le bruit et la fureur des vacances. *La Revue Durable*, n°11, p.48-51

Mons A. (1992). *La métaphore sociale. Image, territoire, communication*. Paris: PUF.

Patin V. (2005). *Tourisme et patrimoine*. Paris: Documentation française.

Selwin T. (1996). *The Tourist Image. Myths and Myth Making in Tourism*. Chicester: John Wiley & Sons Ltd.

Schackley M. (1998). *Visitor Management: Case studies from World Heritage Sites*. Oxford: Butterworth-Heinemann Ltd.

Smith, M., Robinson M. (2006) *Cultural Tourism in a Changing World. Politics, Participation and (Re)presentation*. Buffalo: CVP.

Tomas, F. (2004). Les temporalités du patrimoine et de l'aménagement urbain. *Géocarrefour*, vol. 79/3, p.197-212.

Tomas, F. (1998). Vers une nouvelle culture de l'aménagement des villes. En J-Y.



Toussaint, M. Zimmermann (dir.), *Projet urbain : ménager les gens, aménager la ville* (pp.4-11).Paris. Mardaga.

UNESCO (1996). Classement n° 770 pour le Canal du Midi. Paris, UNESCO.

UNESCO (1997). Classement n° 345 pour la Cité médiévale de Carcassonne. Paris, UNESCO.

UNESCO (2010).Villes du Patrimoine mondial. *Patrimoine mondial*, Paris, UNESCO, n° 55, p14-78.

Viceriat P. (2009). Réagir à la crise! Premières réflexions sur l'action à mener dans le tourisme. *Espaces*, n° 268, p.11-24.

VNF (2009). *Plan de lutte contre le chancre - Canal du Midi*. Paris: VNF édition.



Fig. 1: The medieval city of Carcassonne and the suburb city in the Aude furrow. (Yellow frame = medieval city, photograph from the North, direction Pyrenees) 2011 PB



Fig. 2: Advertising B & B in Carcassonne, "The old house" and "balconies of the city". "Guest at the foot of the medieval town house - the Black Prince" and "balacons the City: holiday ringside". 2011, advertisement



Fig. 3: Life, dead and renaissance of touristic landscape. The Canal du Midi 2008-2013



Fig. 3: The medieval city of Carcassonne, Aude river, the Old Bridge and an operation of Land Art by Marc Walter. 2013, PB. Between 3 and 5 millions of vistsors each year for the medieval city

## Verso la costa

# Il ruolo del turismo nella litoralizzazione della Sardegna

Cristian Cannaos, Dipartimento di Architettura, Design e Urbanistica, Università di Sassari, Italia

### Abstract

As in many areas of the Mediterranean Sea in Sardinia the population moves towards the coast. This article analyzes the evolution of population and housing of Sardinian municipalities, illustrating the role played by tourism. In particular we will focus on the Gallura, which is the symbolic place of tourism in Sardinia. It is in the early sixties that begins to grow the interest in coastal areas, the value of which up to then, for a people of shepherds and farmers, it was very marginal. Since 1962, with the invention of the Emerald Coast of the Prince Aga Khan, the Gallura was no longer the same, and even Sardinia, in the collective imagination of Sardinian and non-Sardinian was deeply transformed. A touristic vision, a different perspective, they would conditioned the whole Sardinian culture, overthrowing values and secular canons in no time. Over time, the tourism places have become living places, while the settlements of the interior are emptying, and therefore require new and different attentions and strategies. The center has shifted: from an internal island, focused on herself, Sardinia has (re)discovered its coasts, the margins of the past are the new centralities of today.

Keywords: *emigration, cost, littoralization, margins, tourism vision*

### Sinossi

Come in molte aree del Mediterraneo anche in Sardegna la popolazione si sposta verso la costa. Questo articolo analizza l'evoluzione della consistenza demografica ed abitativa dei comuni sardi, illustrando il ruolo che ha avuto il turismo. In particolare ci si soffermerà sulla Gallura, che è il luogo simbolo del turismo in Sardegna. È nei primi anni sessanta che inizia a crescere l'interesse per le aree costiere, il cui valore fino ad allora, per un popolo di pastori e contadini, era decisamente marginale. Dal 1962 con l'invenzione della Costa Smeralda da parte del principe Aga Khan la Gallura non fu più la stessa, e anche la Sardegna, nell'immaginario collettivo, di sardi e non sardi si trasformò profondamente. Una visione turistica, una prospettiva differente, avrebbero informato tutta la cultura sarda, rovesciando valori e canoni secolari in pochissimo tempo. Nel tempo i luoghi del turismo sono divenuti i luoghi dell'abitare, mentre gli insediamenti dell'interno si svuotano, e perciò richiedono attenzioni e strategie nuove e differenti. Il centro si è spostato: da un'isola interna, rivolta a se stessa, la Sardegna ha (ri)scoperto le proprie coste, i margini del passato sono le nuove centralità di oggi.

Parole chiave: *migrazione, costa, litoralizzazione, margini, visione turistica*

## 1 IL RUOLO DEL TURISMO NEL CAMBIAMENTO DELLA PERCEZIONE DELL'ISOLA

Come in molte aree del Mediterraneo (Troin, 1997) anche in Sardegna la popolazione si sposta verso la costa.

Nel 2011 in Sardegna risiedevano 1.642.528 persone in, cioè il 2,76% della popolazione italiana a fronte di una superficie territoriale di 24.089,89 Km<sup>2</sup> (7,99% della superficie nazionale). Attualmente la Sardegna conta 377 comuni, divisi in otto province ; si tratta in generale di una regione a bassa densità con 68 ab/km<sup>2</sup> (dati Tutt'Italia) , si valuti che la media italiana è di 197 ab/Km<sup>2</sup>. Stiamo parlando di spazi ampi, con una dimensione ambientale ancora rilevante, o contro spazi se vogliamo, soprattutto rispetto alle concentrazioni delle grandi città italiane ed europee.

Nelle 7 città più popolose (in ordine Cagliari, Sassari, Quartu, Olbia, Alghero, Nuoro e Oristano) vive quasi un terzo della popolazione della Sardegna, mentre nelle 24 città più grandi risiede la metà della popolazione; l'altra metà risulta distribuita nei restanti 353 comuni.

Le maggiori concentrazioni di popolazione (fig.1) si hanno lungo la costa e crescono dove è localizzata la portualità principale della Sardegna. Se dividiamo i comuni in costieri e non , avremo 848.000 residenti nei 73 comuni costieri e circa 791.000 nei 304 restanti. Se si valuta l'area metropolitana di Cagliari come gravitante sulla costa, dovremo "spostare" sulla costa altri 8 comuni, per un totale di 132.000 residenti. Questo significa che 980.000 residenti sono insediati sulla costa (in 81 comuni) e solo 659.000 nei 296 comuni interni. Circa un terzo dell'isola (7.514 Km<sup>2</sup>) è territorio dei comuni costieri, mentre 16.569 Km<sup>2</sup> appartengono ai comuni dell'interno. La maggioranza dei sardi oggi risiede sulla costa e su essa si concentrano gli inurbamenti più rilevanti. All'interno i comuni hanno dimensioni molto inferiori e Nuoro con i suoi 35.000 abitanti è la città più grande.

Ma la Sardegna non è sempre stata così).

Fino agli anni '60 la Sardegna era caratterizzata dall'attività agropastorale (importante ancora oggi, Ruju S. 2006) e i territori della costa, al di là delle insenature con i principali porti, avevano un valore ed un ruolo assolutamente marginali.

Ma in quel periodo era in atto in Europa un rilevantissimo cambiamento: nasceva il turismo e si allargava il numero di persone che poteva permetterselo (Löfgren, 2001 e Battimani, 2009). C'era un interesse nuovo verso il mare: i lavoratori avevano le ferie pagate (Cecchini 2009, e Richez e Strass, 1996) , il fascismo aveva lasciato in eredità le colonie marine ed elioterapiche (Cerasa, 2012) ed il clima marino era importante per la cura di alcune patologie respiratorie . Fino ad allora il margine dell'isola era anche un'area al margine della mente dei sardi; escluse alcune piane era poco utilizzabile dal punto di vista agricolo e pastorale, era limitato nell'uso dalla presenza di numerosi stagni e lagune, con lo spettro della malaria sempre presente, e dalla posizione dei centri, prevalentemente interni, che con il mare spartivano poco o niente, nonostante la vicinanza, viste le invasioni, che, in periodi differenti, hanno interessato la Sardegna

(Brigaglia, Mastino, Ortu, 2006b).

Il turismo in Sardegna rappresentò dunque una “nuova invasione”, su territori in quel momento poco considerati. La cosa ne facilitò l’affermarsi, visto che non dovette competere con altri interessi e che, anzi, rappresentò un’opportunità di riscatto per chi in quei territori vedeva riflesso un futuro gramo, quasi una condanna semplicemente dovuta all’essere nati donne o per ultimi. Questi territori marginali erano rimasti fino ad allora poco trasformati, di una bellezza selvaggia e ricca dal punto di vista ambientale, con un clima mite e temperato: un’immagine splendida da commerciare, quasi esotica, e, soprattutto, al centro del mediterraneo.

Se di nascita del turismo dobbiamo parlare per la Sardegna la data è quella del marzo del 1962, quando il principe Ismaelita Karim Aga Khan acquisisce 1800 ettari di terreni in Gallura e “fonda” la Costa Smeralda (Bandinu, 1980). Questo atto, in questa parte di Sardegna marginale, senza strade importanti, con problemi di approvvigionamento di luce e acqua, quasi isola nell’isola, divenne (nel bene e nel male) un esempio, fondò le premesse perché una nuova visione si affermasse.

Proprio di fondazione (Pallottino, 1984) si trattò, perché prima si segnarono i confini e poi ci fu la nominazione, cambiando il nome di quella piccola regione (si passò da Monti di Mola a Costa Smeralda) ed infine si realizzò, dal nulla, un nuovo borgo (Porto Cervo), diverso nella concezione urbanistica ed architettonica da tutti gli altri paesi della Sardegna e diverso anche negli abitanti: da pastori e contadini si passò ai turisti d’élite; un nuovo senso era dato. Solo che questa volta, a differenza del mito della fondazione, la rinominazione fu privata (il nome Costa Smeralda è un marchio registrato), e l’appropriazione non fu di una comunità. Tuttavia quella fondazione ebbe gli stessi effetti sulla significazione dei luoghi e i Monti di Mola diventarono Costa Smeralda. Il territorio era nominato così per la presenza di piccoli rilievi da cui si estraeva il miglior granito per produrre le mole per le macine, presenti in quasi tutte le case della Sardegna. Si passò dunque da un nome derivato da un uso contadino, ad uno che vedeva il territorio con occhi e cultura differenti, che ponevano al centro la costa ed il mare.

Da quel momento la Gallura non fu più la stessa, e anche la Sardegna, nell’immaginario collettivo di sardi e non sardi, si trasformò profondamente: la Sardegna con la Costa Smeralda sarà una Sardegna diversa da quella con i Monti di Mola. Una visione turistica, una prospettiva differente, avrebbero informato tutta la cultura sarda, rovesciando valori e canoni secolari in pochissimo tempo.

Inutile dire che oggi è in una chiave turistica, che sardi e non, vedono questi territori: i luoghi granitici e marginali di un popolo di pastori e contadini, poco connessi con il resto dell’isola, sono oggi luoghi connessi con il mondo, centralità abitate da popolazioni transumanti di turisti.

Tutte le iniziative (private e pubbliche) di questi ultimi 50 anni sono, di fatto, state informate e condizionate da quegli avvenimenti, e anche le dinamiche della popolazione che ne sono seguite, hanno a che fare con essi.

Non si vuole qui affermare che il turismo sia l’unica molla che ha modificato gli assetti territoriali della Sardegna (ce ne sono state diverse, prima fra tutte la capacità attrattiva urbana esercitata da Cagliari e Sassari, le grandi aree industriali collocate a Porto Torres

e Sarroch, la dinamicità delle città portuali, ed altre ancora, che, tutte insieme, hanno portato ad uno spostamento della popolazione verso la costa e a costruire il quadro generale attuale), ma si vuole affermare che esso ebbe un ruolo rilevante, e che in tutte le variazioni, nelle politiche pubbliche e private, c'è stato un riverbero di questa nuova visione dell'isola.

### **1.1 Trasformazioni territoriali e variazioni demografiche**

Viste le premesse è importante descrivere le variazioni demografiche dei comuni della Sardegna attraverso i censimenti (Cannaos, 2013).

La mappa (fig. 2) mette in evidenza da quanti anni (misurati attraverso i censimenti) è in atto il trend demografico dei singoli comuni. Dall'unità d'Italia crescono praticamente solo i comuni costieri e quelli attorno a Cagliari e Sassari (con tre eccezioni: Galtellì, Barrali ed Ussana).

Per 134 comuni la contrazione demografica è strutturale, in atto da almeno 50 anni. Per un'altra quota rilevante (54 comuni) il saldo negativo è più recente (30 anni), cioè 188 comuni (su 377) sono in forte crisi. Di questi 16 sono costieri, di cui la metà è situata nella costa sud orientale, dove il turismo è meno sviluppato.

La Sardegna nel 1961 divisa in 351 comuni. Dei 26 comuni che si sono formati in questi 50 anni ben 10 stanno in Gallura di cui 4 costieri, ancora a dimostrare come la forte spinta introdotta dal turismo generò, qui più che altrove, anche una voglia di autodeterminarsi per alcuni centri.

Nel 1961 la Sardegna aveva circa 1.419.000 abitanti, di cui 732.000 nei comuni dell'interno e 687.000 nei comuni costieri. Nel 2011 la popolazione è diminuita di quasi 73.000 unità nei comuni interni mentre è cresciuta di 293.000 unità quella dei comuni costieri. È una crescita rilevante, che però non è avvenuta in maniera neutra ed uniforme.

La tabella 1 (Fig.3) ci mostra come il calo di popolazione ci sia stato praticamente ovunque nei comuni interni, fatte salve le province di Cagliari e Medio Campidano. La tabella 2 (Fig.3) mostra invece le variazioni di popolazione per provincia nei comuni costieri.

Come si nota la crescita più evidente si ha nella provincia di Olbia-Tempio, che, sostanzialmente, coincide con la regione storica della Gallura.

Si consideri che all'invenzione della Costa Smeralda seguirono cospicui investimenti nell'edilizia e nelle infrastrutture. Infatti furono costruiti nuovi insediamenti (Porto Cervo su tutti) e ampliati alcuni villaggi esistenti, a cui seguì un'imponente edificazione lungo la costa, imitata presto anche al di fuori dai limiti del Consorzio, specialmente nel nord est della Sardegna, ma con iniziative simili anche nella costa sud (Price, 1983).

Anche le infrastrutture ebbero un forte input. Infatti nel 1963 L'Aga Khan fondò la compagnia aerea Alisarda che trovò ad Olbia una pista male in arnese ed un aeroporto piccolissimo. Nel giro di 10 anni l'aeroporto Venafiorita verrà abbandonato dalle rotte commerciali, per il più nuovo ed efficiente aeroporto Olbia-Costa Smeralda, nome nomen, ancora a dimostrare come fosse importante l'esistenza del Consorzio e della visione turistica in quel momento per la Sardegna. Il porto, in quegli anni languiva a

causa di un parziale interrimento dell'imboccatura, e fu perciò rilanciato quello di Golfo Aranci, per poi però recuperare la piena funzionalità di quello olbiese fino alla realizzazione del molo Isola Bianca. La trasformazione dell'infrastruttura è impressionante, e il volume di passeggeri trasportato è cresciuto negli anni, fino a fare diventare Olbia il primo porto italiano per traffico passeggeri.

Tutto ciò, fece di Olbia la principale porta della Sardegna del Nord, e agevolò non poco anche il traffico merci. Anche l'industria olbiese fiorì in generale, producendo una fortissima trasformazione territoriale, con la realizzazione di un'area industriale che occupa l'intera zona nord del golfo interno di Olbia con un porto proprio. Una piccola città (Olbia nel 1961 contava 17.779 abitanti) si trovò in breve tempo con un porto importante, un aeroporto con tratte nazionali ed internazionali ed un'area industriale enorme. Inevitabilmente divenne in breve un potente catalizzatore di risorse umane e finanziarie, ed ancora oggi, nonostante la crisi, rappresenta il comune della Sardegna più dinamico. Dal 1961 la popolazione è arrivata nel 2011 ad oltre 53.000 abitanti, con una crescita annua media di 700 abitanti l'anno. Ma la città, dal punto di vista dell'edificato, è molto più che triplicata, infatti Olbia non solo rappresenta la porta per la Costa Smeralda, ma è pure in continuità con quei territori, confinando direttamente con Arzachena. Tutto ciò ha quindi portato ad una forte spinta edificativa, da una parte per dare una risposta abitativa a quanti, dall'interno della Sardegna e dall'esterno, si sono trasferiti ad Olbia per vivere e lavorare, dall'altra per la pressante richiesta di seconde case sulla costa, includendo parte dell'edificato del consorzio, ma anche con repliche al di fuori di esso (Porto Rotondo e Pittulongu ad esempio).

Il patrimonio abitativo dell'attuale provincia di Olbia-Tempio era nel 1961 di 25.699 abitazioni di cui 1941 risultavano non occupate, cioè il 7,6% del totale. I dati provvisori del 2011 indicano per la stessa provincia un patrimonio di 117.341 abitazioni, con 53.216 abitazioni non occupate, cioè il 45,4%. La popolazione residente è aumentata del 112,7%, le abitazioni sono aumentate del 356,6%. L'aumento delle abitazioni occupate dai residenti è quasi proporzionale all'aumento di popolazione, il resto è invece dovuto all'affermarsi della visione e di un mercato turistico. Si badi che il mercato turistico non è solo esterno, ma per buona parte, anche interno. Cioè sono gli stessi sardi che vivono nei centri interni che acquistano una seconda casa sulla costa (Cappai A., Alvarez I., Minchilli M., 2012) per passarci periodi di vacanza o addirittura per domiciliarvi per tutta l'estate, pendolando dalla costa all'interno per lavorare. Nel tempo molte di quelle che inizialmente erano seconde case sono divenute abitazioni principali passando in mano alla successiva generazione, e contribuendo così ad accrescere la popolazione residente nei centri costieri. Sicuramente la provincia di Olbia-Tempio è il caso più eclatante, ma anche tutto il resto della Sardegna, ha registrato un deciso aumento delle case non occupate dai residenti.

Nel 1961 il patrimonio abitativo della Sardegna era costituito da 332.004 abitazioni di cui 156.089 erano nei comuni costieri e 175.915 nei comuni dell'interno. La percentuale di abitazioni non occupate era pressochè la stessa, cioè il 7,2%. Era sostanzialmente un'isola abitata, dove la casa era il luogo dove passare la propria vita, non un rifugio temporaneo per alcuni mesi all'anno.

I dati del 2011 indicano un patrimonio complessivo di 849.441 abitazioni, di cui ben 169.455 non occupate da residenti, pari al 19,9%. Questo rilevante aumento di vuoti però non è da ascrivere tutto al turismo. Infatti nei centri interni, con una popolazione in calo, in 50 anni non si è mai smesso di costruire, producendo un surplus di abitazioni rispetto ai residenti.

Nel 2011 i comuni costieri hanno 535.625 abitazioni mentre i comuni interni ne hanno 313.816. La percentuale di abitazioni vuote è del 22,7% nei comuni costieri e del 15,3% per i comuni dell'interno. Il patrimonio abitativo dei comuni interni in 50 anni è cresciuto del 78%, a fronte di una perdita di popolazione del 10%. Una quota parte delle nuove abitazioni è comunque abitata, visto che il numero di componenti per famiglia si è ridotto negli anni, e dunque meno persone occupano più case, resta però un patrimonio abitativo sovradimensionato per la popolazione residente.

È così quasi "normale" trovare i centri storici della Sardegna semi-disabitati, pieni di ruderi, mentre le nuove espansioni e le periferie dei paesi sono i nuovi luoghi della residenza. È evidente che stiamo parlando di una contraddizione, e che questa trasformazione, per quanto comune a molti altri luoghi, genera una sorta di spaesamento, essendo i centri i testimoni della storia, inglobando in sé visioni del mondo e stili di vita peculiari di ogni luogo, riflettendo il risultato della co-evoluzione fra uomini ed ambiente. Le politiche regionali e nazionali sono peraltro volte a conservarli, spesso però ponendo l'attenzione più sul contenitore che non sul contenuto e sulle relazioni che esso ha con il contesto e gli abitanti: c'è però da chiedersi se si possano conservare case senza abitanti, a chi scrive pare evidente di no.

## **1.2 Il Piano Paesaggistico Regionale: oltre la visione turistica**

Nell'agosto 2004, per cercare di fermare l'edificazione sulle coste, la giunta della Regione Sardegna, guidata da Renato Soru, varò il cosiddetto "Decreto salva coste". Fu un modo di bloccare un'edilizia costiera che fino a quel momento era cresciuta in maniera molto confusionaria e poco regolata (molta parte dell'edificazione era avvenuta senza la guida di un piano regolatore comunale, al massimo con piani di edificazione),

Lo stesso Soru spiegava che l'urgenza con cui il provvedimento era stato adottato «per definire "una linea di demarcazione" fra turismo, che in Sardegna è, ancora, soprattutto mare, e vendita (più spesso: svendita) del territorio, risorsa irripetibile che rischia di impoverire, in modo irreversibile, il solo fattore competitivo di mercato: l'ambiente». Il provvedimento bloccava e vietava per diciotto mesi (tempo entro cui si sarebbe dovuto approvare il nuovo piano paesaggistico) tutta l'edificazione entro i due chilometri dalla linea di costa.

Dopo 42 anni, fu la prima volta che la Sardegna, con un atto formale, si fermava e si interrogava sul futuro delle proprie coste. Disse Soru, presentando la delibera che "la delibera è necessaria per fermare le bocce, fotografare l'esistente, e decidere che tipo di turismo vogliamo per la Sardegna, quindi fare una nuova pianificazione urbanistica basata su tale scelta." È evidente in queste parole come la visione turistica sia permeante, e, addirittura traspare l'idea che sarà in funzione del turismo che verrà pianificata la Sardegna.



In effetti il Piano Paesaggistico Regionale (PPR) che vedrà la luce nel settembre del 2007 con il Decreto del presidente della Regione 7 settembre 2006, n° 82 sarà molto di più che un piano guidato da una visione turistica. Anzi, la visione turistica della Sardegna, nel senso mediocre che fino ad allora aveva avuto, viene osteggiata per ridisegnare una visione della Sardegna che punti al mantenimento dei valori ambientali nel tempo, in cui un ruolo centrale è dato al paesaggio. Il piano detta per la prima volta regole uguali in tutta l'isola. L'altra cosa notevole del piano, è che, pur non in maniera esplicita, riconosce nel turismo un forte agente di trasformazione territoriale (Cecchini, 2009b) e si decide di regolarlo non con strumenti settoriali, ma con un atto di pianificazione generale, il cui effetto stesso va molto al di là dell'uso e della visione turistica del territorio.

Nonostante ciò la visione turistica è anche il limite di questo piano, che per cercare di porre un freno e di dare una guida all'edificazione delle coste sarde, nasce a metà, cioè si riferisce solo alle aree costiere e rimanda la pianificazione delle aree interne ad un momento successivo: la Sardegna del PPR è una Sardegna con solo la costa, una ciambella con un buco.

Questo ancora a testimoniare l'importanza che, grazie alla visione turistica, il margine dell'isola ha assunto: è talmente importante che il resto dell'isola non c'è più, viene omesso, dimenticato, rimandato a posteriori, il centro si è spostato ed al suo posto resta un vuoto, fisico, mentale, figurativo e, infine, normativo.

## **2 CONCLUSIONI**

La visione turistica ha fortemente condizionato gli ultimi 50 anni di storia della Sardegna, spingendo verso la sua litoralizzazione, quasi creando una visione di un'isola fatta solo di coste.

Secondo le previsioni demografiche ISTAT 2011-2065 nel 2065 i residenti in Sardegna saranno 1.325.000, cioè 350.000 in meno rispetto agli attuali. A pesare sul bilancio demografico totale sarà soprattutto il bilancio naturale. Se negli ultimi anni è stato equilibrato da un saldo migratorio sempre positivo così non sarà nel futuro. Infatti la previsione è che nei prossimi 50 anni l'attuale saldo naturale (-1500 circa) si decuplicherà arrivando sino a -15.000. Per fortuna continueremo ad avere un saldo migratorio positivo, ma se le previsioni si riveleranno esatte fra 50 anni perderemo oltre 11.000 abitanti l'anno: un'enormità.

Anche l'attuale movimento verso la costa non ha incertezze, per cui lo svuotamento dell'interno dell'isola continuerà ancora per diversi decenni, con conseguenze molto pesanti per lo spopolamento di alcuni centri, che allo stato attuale appare quasi inevitabile.

Quanto successo finora, il saldo crescita naturale e migratorio, l'età media della popolazione fanno presagire che il peso maggiore della perdita di popolazione sarà a carico dei centri dell'interno. Potremmo cioè trovare nel 2050 una Sardegna fatta da 296 comuni con una popolazione complessiva vicina o inferiore alle 400.000 unità.

Il problema sarà quindi da una parte urbano, (buona parte dei centri abitati sarà vuota, in

condizioni di ruderizzazione avanzata) e dall'altra, forse ancora più rilevante, territoriale e produttivo: senza giovani abitanti che forza avrà l'economia di questi territori?

Forse è il momento di rivedere la Sardegna nel suo insieme, smettendo di tentare una pianificazione per parti, che smembrando l'isola non fa altro che tentare di ricomporre il suo cadavere su una carta, così come fece Apollo con il corpo di Dioniso smembrato dai titani (Farinelli, 2003).

Tuttavia, al di là del valore statistico, preme segnalare che la disponibilità di spazi, i costi ridotti, il ritmo lento di diversi centri della Sardegna interna riescono già oggi ad attirare alcuni abitanti che cercano una qualità della vita differente da quella che può dare la città. In genere si tratta o di persone che ritornano alla terra, dedicandosi in prima persona ad attività agricole e pastorali (ma non replicando le modalità tradizionali, anzi con molta innovazione), oppure di persone che hanno un lavoro per cui non è rilevante trovarsi in un luogo specifico (basta avere una connessione internet a banda larga e un cellulare) mentre è rilevante il luogo in cui si vive per il proprio corpo, la propria salute e la propria famiglia.

Certo il loro numero attualmente è molto esiguo e non bilanciano minimamente le perdite, però è un fenomeno di controtendenza interessante, che se coltivato ed incentivato potrebbe quantomeno ridurre le perdite ed offrire nuove prospettive ai centri dell'interno.

Si tratta di nuove popolazioni, con occhi nuovi, chissà, che come per il rovesciamento di canoni che ha portato la visione turistica in Sardegna, non sia anche questo l'inizio di una cultura e una visione ancora diversa dell'isola.

## **Bibliografia**

*10° censimento generale della popolazione Vol. I Dati riassuntivi comunali e provinciali sulla popolazione e sulle abitazioni* (1963), ISTAT, Roma;

Bandinu B. (1980), *Costa smeralda. Come nasce una favola turistica*, Rizzoli, Milano;

Battimani P. (2009), *Vacanze di pochi, vacanze di tutti. L'evoluzione del turismo europeo*, Il Mulino, Bologna;

Brigaglia M, Mastino A., Ortu G.G. a cura di, (2006a), *Storia della Sardegna, Vol. 1 Dalle origini al Settecento*, Laterza, Roma-Bari;

Brigaglia M, Mastino A., Ortu G.G. a cura di, (2006b), Prefazione in *Storia della Sardegna, Vol. 2 Dal Settecento ad oggi*, Laterza, Roma-Bari;

Cannaos C. (2013) L'insediamento e la rete di città in Sardegna in AA.VV. *Sardegna. La nuova e l'antica felicità*, Franco Angeli, Milano;

Cappai A., Alvarez I., Minchilli M. (2012), Identification and georeferencing of second homes: a planning support in the Sardinian coastal municipalities, in (a cura di) Campagna M., De Montis A., Isola F., Lai S., Pira C., Zoppi C., *Planning Support Tools: Policy Analysis, Implementation and Evaluation. Proceedings of the Seventh International Conference on Informatics and Urban and Regional Planning INPUT2012*, Franco Angeli, Milano;

Cecchini A. (2009), Which Tourisms? Which territories? in Maciocco G, Serreli S. *Enhancing the City.: New Perspectives for Tourism and Leisure*, Springer, London-new York;

Cecchini A. (2009b), *Caramelle e sommergibili*, retrieved 4 November 2013 from <http://sei.architettura.uniss.it/article/view/122/1>

Cerasa R. (2012), *Colonie marine a Calambrone: le origini, la storia, l'architettura*, Il Campano, Pisa;

Corbin A. (1996), *L'invenzione del tempo libero (1850-1960)*, Laterza, Roma-Bari;

Farinelli F. (2003), *Geografia. Un'introduzione ai modelli del mondo*, Einaudi, Milano;

Löfgren O. (2001), *Storia delle vacanze*, Bruno Mondadori, Milano;

Pallottino M. (1984), *Etruscologia*, Hoepli, Milano;

Price R. L. (1983), *Una geografia del turismo: paesaggio e insediamenti umani in Sardegna*, Formez, Cagliari;

Ruju S. (2006), L'economia e la società nel Duemila in Brigaglia M, Mastino A., Ortu G.G. a cura di, *Storia della Sardegna, Vol. 2 Dal Settecento ad oggi*, Laterza, Roma-Bari;

Stivelman B. (1931), Address on tuberculosis in *Journal of National Medical Association* Vol. 23. Issue 3, 128-30;

Troin J.F. (1997), *Le metropoli del Mediterraneo*, Jaca Book, Milano.

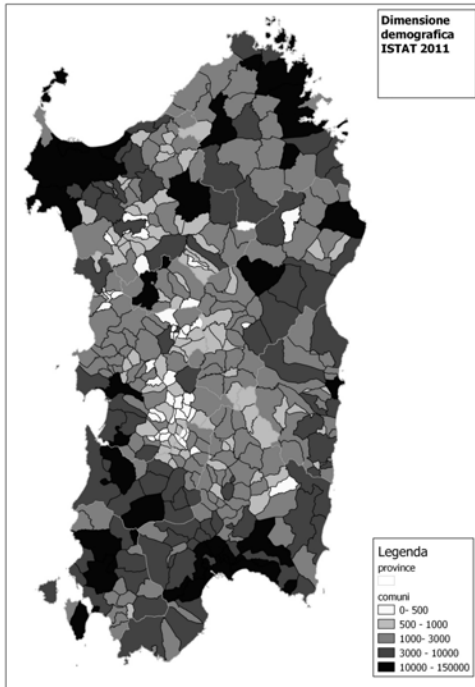


Fig.1:Dimensione demografiche dei comuni - 2011

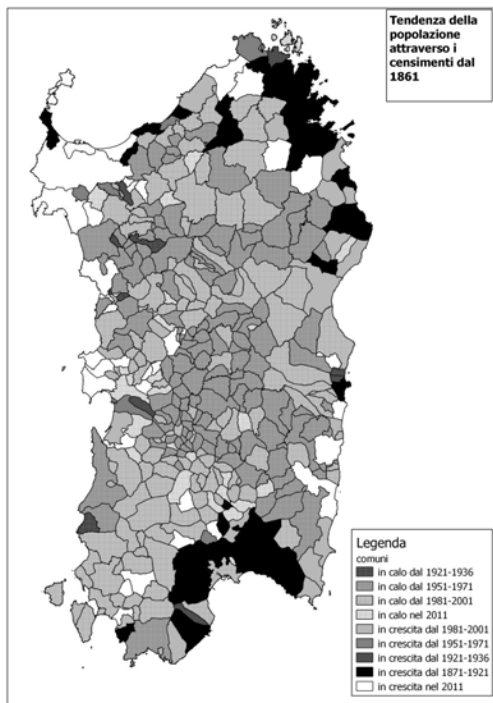


Fig.2:Tendenza della popolazione attraverso i censimenti

Popolazione comuni interni				
Provincia	1961	2011	differenza	Var %
Cagliari	116.012	117.389	+ 1.377	+ 1,2%
Carbonia-Iglesias	60.563	53.600	- 6.963	-11,5%
Medio Campidano	81.426	82.409	+ 983	+ 1,2%
Nuoro	152.865	141.142	- 11.723	-7,7%
Ogliastra	26.484	20.372	- 6.112	-23,1%
Olbia-Tempio	48.192	45.889	- 2.303	-4,8%
Oristano	107.723	85.262	- 22.461	-20,9%
Sassari	138.900	113.255	- 25.675	-18,5%
<b>TOTALE</b>	<b>732.165</b>	<b>659.288</b>	<b>- 72.877</b>	<b>-10,0%</b>

Tab. 1: Variazione popolazione comuni interni

La tabella che segue mostra invece le variazioni di popolazione per provincia nei comuni costieri:

Popolazione comuni costieri				
Provincia	1961	2011	differenza	Var %
Cagliari	283.215	433.191	+ 149.976	53,0%
Carbonia-Iglesias	75.239	74.940	- 299	-0,4%
Medio Campidano	22.470	18.847	- 3.623	-16,1%
Nuoro	12.668	18.055	+ 5.387	42,5%
Ogliastra	30.459	36.957	+ 6.498	21,3%
Olbia-Tempio	49.668	109.612	+ 59.944	110,6%
Oristano	64.919	78.654	+ 13.735	21,2%
Sassari	148.559	214.818	+ 66.259	44,6%
<b>TOTALE</b>	<b>687.197</b>	<b>980.074</b>	<b>+ 292.877</b>	<b>+ 42,6%</b>

Tab. 2: Variazione popolazione comuni costieri

Fig.3: Tabella 1: Variazione popolazione comuni interni Tabella 2: Variazione popolazione comuni costieri



Fig.4: Ambiti PPR Sardegna

# Playas y Paseos Marítimos

## El Nuevo paisaje urbano de Benidorm (1956-1986)

Manuel López Fernández, Universidad de Alicante

Andrés Martínez Medina, Universidad de Alicante

### Abstract

This communication traces the evolution of the urban landscape of Benidorm as vertical city (bounded between two key dates: 1956 and 1986), with the approval of the General Plan, inspired by a functionalist urban planning (CIAM), focused on mass tourism on the rise year after year. Events, tourism and planning justifying different Benidorm urban extensions, subject to constant change and that was reflected in a freedom through analysis and a new relationship between vertical architecture (skyscrapers blocks and private use) and the tandem boardwalk-beach (urban spaces for public use). For this follow-up is necessary to know how to build the city itself and, in particular new waterfronts that are the most important post any coastal tourist city-his image, which is advertised as a teaser: the facade which extends after its beaches and its success depends on the ability to articulate the public spaces that weave the urban fabric with its maritime border.

*Keywords: Benidorm, tourism, public space, waterfront, urban beach*

### Resumen

Esta comunicación recorre la evolución del paisaje urbano de Benidorm, como ciudad vertical (acotado entre dos fechas clave: 1956 y 1986), con la aprobación de su PGOU, inspirado en un urbanismo funcionalista (CIAM), enfocado a un turismo de masas en aumento año tras año. Acontecimientos, turismo y planeamiento justificaban las diferentes ampliaciones urbanas de Benidorm, sometidas a constantes modificaciones y que se reflejaba en una libertad a través del análisis y relación entre el nuevo skyline vertical (de bloques y rascacielos de uso privado) y el tándem paseo marítimo-playa (de espacios urbanos de uso público). Para este seguimiento se hace necesario conocer cómo se construye la propia ciudad y, en particular, sus nuevos frentes marítimos que constituyen la postal más importante de cualquier ciudad turística litoral -su imagen-, la que se publicita como reclamo: la fachada que se extiende tras sus playas y cuyo éxito depende de la capacidad de articulación los espacios públicos que entrelazan la trama urbana con su frontera marítima.

*Palabras clave: Benidorm, turismo, espacio público, frente marítimo, playa urbana*

## 1 EL NACIMIENTO DE LA METRÓPOLIS DESDE SU PLAN GENERAL DE 1956

### 1.1 Un programa político: acontecimientos, turismo y planeamiento

En 1940, Benidorm (fig.1a), era un pueblo costero –compacto y blanco– localizado sobre un pequeño promontorio que se adentraba en el mar y con apenas 3.000 habitantes que vivían de la pesca y la agricultura. Por esos años, esta población ya recibía la visita de turistas y veraneantes, presencia que aumentaba en número año tras año: el turismo viajero y el de ‘veraneo’ cerca del mar solo necesitarían dos décadas más para devenir en un fenómeno de masas en el que Benidorm, ya ciudad (fig.1b) –bosque de rascacielos– destacaría al ser uno de los destinos preferidos en el Mediterráneo español. ¿Cómo fue posible este cambio?

Transformar un pueblo en ciudad en apenas dos décadas no fue un acto azaroso ni casual. Desde principios de los años 50’ el clima que se respiraba en parte de España era de necesidad de cambios que mejorasen la situación económica, y solo se podía conseguir mirando a otros sectores que generasen riqueza: el secundario (industria) y el terciario (servicios y turismo). La idea del turismo no era completamente nueva en los territorios costeros del sureste español, pero sí lo era el pensar en él mismo como un fenómeno de masas que pudiera ser alimentado tanto por turistas europeos como por una nutrida clase media nacional, en esos momentos en formación. En el caso de Benidorm, fue su alcalde quien desplegó un plan de acciones en múltiples frentes con el fin de “hacer despegar un pequeño pueblo hasta transformarlo en una capital y en un referente en toda la costa española” (Bayón 1999: 180-183). Pedro Zaragoza (1933-2008) entendió bien que una ciudad no era solo el soporte construido sino, también, los habitantes, los usos y las interacciones entre todos los componentes. El éxito de su ‘programa político’ estaba garantizado por el desarrollo conjunto de sus tres frentes. Un primero de acción política y de eventos para generar una marca propia, un segundo de fomento de las empresas turísticas y un tercero de creación del marco jurídico y físico para la expansión urbana donde dar cabida a acontecimientos, actividades y visitantes.

En el primero de los frentes, la alcaldía se granjeó las simpatías del Régimen cuando ofreció su ciudad para la celebración de las reuniones entre las fuerzas políticas de Colombia que conducirían a la pacificación de aquel país; este acuerdo se conoce como el ‘Pacto de Benidorm’ (1956). Con el fin de situar la ciudad en el mapa de España, como referente de la cultura pop de la juventud, se organizó en 1959 el Festival de la Canción de Benidorm tomando como modelo el Festival de San Remo; no debe olvidarse el auge de los *mass media* audiovisuales: la radio, el cine y la televisión, que comenzó a emitir en 1956. Todo ello fue simultáneo con las campañas publicitarias, por España y por Europa, de destino paradisíaco que, con los años, tendría repercusiones mediáticas tanto en el ‘No-Do’ y en películas como en los carteles de promoción del Ministerio de Turismo (1964-1987). Estas acciones generarían la marca Benidorm con una buena imagen al exterior (paz, diversidad y permisividad para todos), consolidando la ciudad como un



destino popular para el turismo de masas.

En el segundo de los frentes, “el Ayuntamiento local dio facilidades a las empresas tanto de la rama de la hostelería (atrayendo a cadenas hoteleras de la Costa Brava y de Madrid,) como del mundo inmobiliario (promoción y construcción de hoteles y apartamentos turísticos)” (Vera Rebollo 1987: 228-232 y 333-338). Las negociaciones entre estos nuevos sectores productivos y de los propietarios de suelo con el consistorio (entre 1956 y 1966) “provocaron cambios en el plan general tendientes a aumentar su rentabilidad edilicia dando lugar a la generalización del rascacielos como tipo residencial por primera vez en España” (Jaén 1999:106-11). Además, la corporación municipal fomentó los negocios cuyo fin era el comercio (básico y de *souvenirs*) o el ocio que generarían distintos corredores de compras o de diversión (en parte ocupando la zona de retranqueos que debía quedar libre de edificaciones). Por otro lado, se impulsaron los contactos con los *tour operators* y se apoyó a las agencias que realizaban excursiones diarias al entorno de paisajes populares y naturales (Guadalest, Altea, Río Algar, Peñón de Ifach, etc.).

En el tercero de los frentes, de permitir la expansión urbana (fig.2) capaz de albergar y dinamizar las múltiples actividades del turismo de masas, estuvo desarrollar el necesario plan general, que sería tutelado desde Madrid. Esta acción suponía una simpatía con el régimen al convertirse Benidorm en un laboratorio de pruebas para un nuevo urbanismo (CIAM) “-el funcionalista del *zoning*- con una nueva arquitectura” (Benévolo 2000-1978: 12). Pero la redacción del planeamiento no era suficiente por sí para consolidar el modelo futuro; se requería resolver el suministro de agua potable y mejorar la accesibilidad rodada a la ciudad. La garantía de agua para una población que se estimaba en aumento constante -con puntas extremas en el estío-, el Ayuntamiento se apresuró a firmar contratos para asegurar el abastecimiento durante décadas. Respecto de la movilidad, la propia carretera nacional de la costa (N-332) sería desplazada fuera de la urbe por el propio plan general. Además, el municipio se vio favorecido por la mejora de las carreteras por el Plan Redia (años 60) o la construcción de la autopista del Mediterráneo que, en la provincia, culminó su primer tramo a mediados de los años 70 (tramo San Juan-Benidorm-Altea). Estas infraestructuras viarias, no solo acercaban tanto a los visitantes que llegaban en coche o autobús, sino que fueron la prolongación del aeropuerto internacional de El Altet, inaugurado en 1967, y “cuya mayoría de pasajeros tenían como destino Benidorm” (Aa.Vv. 2002: 158). Por último, se potenció tanto la implantación hostelera como la construcción de otros alojamientos turísticos a fin de configurar “una máquina para el turismo de masas” (Iribas 1997: 66-77).

Estos frentes ofrecen una mayor panorámica para entender la complejidad del turismo de masas. Sin embargo, no podemos dejar de lado el soporte físico donde se materializó: procede centrarnos en el plan general de ordenación urbana. Este fue el marco urbanístico que permitió transformar el pequeño pueblo en la metrópolis en menos de un cuarto de siglo, cambio que se vio favorecido por el ciclo económico expansivo que

acompañó a este periodo.

## **1.2 La evolución del PGOU (1956-1966): de la ciudad jardín de viviendas a la de rascacielos**

El Plan General de Ordenación Urbana, redactado por el arquitecto Francisco Muñoz Llorens y el topógrafo Luis Rodríguez Hernández, entra en vigor en 1956 a la par que la ley del Suelo (M<sup>o</sup> Vivienda 1957) que lo amparaba. El ámbito territorial del plan se divide en tres zonas: el casco consolidado, los previsibles ensanches (de casco, playas, ladera e industria) y el suelo rústico. El núcleo histórico mantiene su trama e intensifica su edificabilidad por incremento de las alturas. Los previsibles ensanches (fig.3), que se extienden a norte, este y oeste del casco se estructuran en tres zonas residenciales con tres morfologías diferentes de edificación: 1) Ensanche de casco en manzanas densas de bloques entre medianeras, 2) Primera línea de las playas (Levante y Poniente) en manzanas en cuadrícula o adaptadas a la orografía para bloques en edificación abierta y 3) Segunda línea y la ladera de Sierra Helada con viviendas unifamiliares modelo de 'ciudad-jardín'; también se contempla un pequeño sector industrial apoyado en la carretera al interior. Con estas determinaciones la ciudad planeada se proyecta con una densidad de edificación que decrece desde el centro histórico hacia las playas y desde estas hacia el interior de la costa, donde los bloques exentos en altura dan paso a las edificaciones bajas.

Las cifras sintéticas de este plan general (tanto en 1956 como en 1966) son bastante elocuentes: a los 400m de frente marítimo del casco histórico se suman 300m del ensanche del propio casco hacia el oeste, 1.800m por levante (hasta Rincón de Loix) y otros 2.100m por poniente (hasta La Cala), lo que supone un total de 4,6km de fachada al mar. Por otro lado, en cuanto a las superficies residenciales sucede que a la existente de casco, 9Ha, se le adosan 55Ha por el norte, 110Ha por el este y 125Ha por el oeste, lo que arroja una cifra total de 290Ha que implica multiplicar 30 veces la extensión del núcleo inicial. No obstante, estos números solo representan una densidad excesiva en el casco urbano, el cual incrementa su edificabilidad al permitir hasta cinco plantas en manzana densa tanto en el recinto histórico como en su ampliación del lado norte. Los ensanches de Poniente y Levante (calificados inicialmente como ciudad jardín) terminan con una banda de una y dos manzanas, respectivamente, con bloques lineales con máxima edificabilidad de 3m<sup>3</sup>/m<sup>2</sup>. En cualquier caso, los números sintetizan las intenciones del plan general: una decidida expansión en superficie e intensiva en edificabilidad, ambas metas ubicadas sobre terrenos paralelos al mar.

Las distintas zonas previstas para la ciudad futura presentan diferencias morfológicas. Mientras para el ensanche de Poniente se diseña un trazado viario irregular y sinuoso adaptado a la 'escarpada orografía accidentada', para el ensanche de Levante (fig.4), que ocupa una extensión llana de terrenos, se propone un trazado homogéneo de islas en retícula decimonónica que evocan "la manzana tipo desarrollada en el ensanche de la ciudad de Barcelona" (Tarragó 1982: 76-83) y cuyas dimensiones canónicas se sitúan en

el orden de 110/120m de lado. Sin embargo, esta trama de ensanche nada tiene que ver con las del siglo anterior, ya que ahora la forma de la ciudad está indeterminada como consecuencia de las edificaciones de cada manzana no se adosan a la alineación sino que se retranquean, generando un paisaje más dinámico y caótico por la libertad tanto en la disposición como en la composición de las arquitecturas diseñadas según los principios de la arquitectura moderna. Este 'damero' se estructura con dos amplias avenidas paralelas al mar (Mediterráneo y Alcoy/Madrid) y una calle perpendicular a ambas (Europa) que canalizan todos los tráficos -rodado y peatonal- en dirección a la playa, por lo que la franja de manzanas de la primera línea sería objeto de especial atención por su necesaria permeabilidad.

A pesar de estos esfuerzos, el plan no fue muy bien recibido ni por propietarios de suelo ni por promotores inmobiliarios y hoteleros que exigieron aumentos de edificabilidad (fig.5). Las modificaciones sufridas por el PGOU se pueden sintetizar en cuatro hitos que explican "la riqueza espacial de la ciudad Benidorm" (Gaviria 1977-I: 58-66):

- a) 1956: un plan general que propone intensificar su casco histórico y su ampliación en 'manzana densa' y que para los ensanches de poniente (con la Cala) y levante (con Rincón de Loix) plantea un modelo de 'ciudad jardín' con chalets aislados de baja densidad.
- b) 1958: modificación para generar dos zonas de los ensanches de levante y poniente con edificaciones abiertas de altura variable, aumentando la edificabilidad aquí hasta el máximo de 3m<sup>3</sup>/m<sup>2</sup>, donde hace su aparición el 'bloque lineal' de cinco plantas (o 'tranvía').
- c) 1963: modificación para ampliar las zonas de los ensanches de levante y poniente donde se permite la edificación abierta con la máxima edificabilidad y supresión del límite de número de plantas dando lugar a las 'torres o rascacielos' de entre 10 y 30 plantas, por la simple operación de crecer en altura a costa de reducir la ocupación de parcela, liberando más suelo para dotaciones comunitarias.
- d) 1966: modificación para permitir que las 'plataformas' de los comerciales (o *mat-buildings*) puedan adosarse a los linderos a fin de aproximarse a los viandantes a ras de calle, agregando un pequeño plus de edificabilidad a las parcelas.

La transformación de Benidorm, de pueblo de pescadores a metrópolis del turismo en un tiempo récord, guarda paralelismos morfológicos con el cambio sufrido por muchas ciudades a consecuencia de la revolución industrial en el siglo XIX. Tramas históricas de ensanche y tramas de ensanche turístico se asemejan pero, con diferencias y matices. En el caso de Benidorm, el supuesto desastre derivado de la densidad edilicia se traduce en una ciudad con amplios espacios libres privados que, frente a la escasez de equipamientos públicos, presenta alternativas complementarias de dotaciones privadas y una variada oferta comercial y terciaria. La aplicación de los principios teóricos del urbanismo funcionalista en Benidorm, a través de una zonificación flexible, de la compatibilidad de usos y de la liberación de altura se podría definir como la

“materialización del modelo de ciudad jardín donde las viviendas individuales han sido sustituidas por rascacielos aislados” (Aa.Vv. 2002: 109) cuyo skyline(fig.6)se confunde con el perfil de la metrópolis de la era de la globalización. Sin embargo, esta virtud no debe ocultar la gran deficiencia del plan general en carencia de la necesaria reserva de suelo para las dotaciones públicas, la inexistencia de zonas verdes y espacios libres más allá de las playas de Levante y Poniente, sumando a todo ello la no previsión de un espacio público en primera línea que fuese capaz de absorber como paseo marítimo todas las demandas de la ciudad que se planeaba con lo que, con el tiempo, los paseos marítimos nacieron constreñidos y faltos de espacio (tanto a Levante como a Poniente). Probablemente se pensó que las playas eran el mejor de los espacios públicos abiertos posibles para una ciudad de vacaciones. Con esta realidad vislumbramos la presión a que se veían sometidas, no ya las playas (extensas y anchas), sino la vía pública que lindaba con ellas definiendo el límite de la ciudad (estrecho y largo) donde se ubicarían los paseos marítimos, que siempre llegarían después del planeamiento.

## **2 LA DENSIFICACIÓN DE PLAYAS, PASEOS Y TRAMA URBANA (1967-1986)**

### **2.1 Ordenación y planificación de playas y paseos: Levante y Poniente**

Tras las modificaciones introducidas al plan general, Benidorm comienza a evidenciar en ambos frentes marítimos, a levante y poniente, el potencial de la ciudad vertical predefinida: si el turismo era el milagro de la economía, los rascacielos eran el signo del progreso.

La diferente orografía presente a este y oeste de la ciudad inicial de Benidorm fue la principal causa de que se generasen dos ensanches turísticos con características morfológicas diferenciadas y ritmos distintos de consolidación. El ensanche de Poniente presentaba un perfil del terreno más accidentado, con un cierto desnivel en el encuentro entre ciudad y playa. El primer paseo marítimo de esta zona (ca. 1966-67), se materializaba como una delgada franja de terreno (ca. 12,00m) delimitada entre la primera línea de las edificaciones apantalladas (bloques y torres) y el muro de contención que salvaba las cotas entre el plano de la calle más alto que el de la playa, con la carretera nacional de la costa; el muro constituía un límite estricto sobre la playa y configuraba el paseo como una larga y estrecha acera (ca. 2,50m). El paseo de Poniente presentaba así unas condiciones propias para un caminar lento sin zonas de estancia ni ancho para grandes multitudes, sirviendo poco como conector de la parte urbana con el gran espacio libre de la playa. Tres décadas después (ca. 2001-06) el arquitecto Carlos Ferrater, intentaría resolver, acertado o no, con un nuevo paseo marítimo las deficiencias del paseo de Poniente.

Sin embargo, el ensanche de Levante, desarrollado sobre una extensión más plana, con un trazado viario más ortogonal (fig.7), encontrándose casi sin desnivel entre la cota de calle y la cota de arena, favorecía su preferencia como zona residencial turística: la trama se consolidó a mayor ritmo y los bloques y rascacielos se erigieron con celeridad.

La conexión de su tejido urbano con la playa a través del primer paseo turístico (calle Madrid/Bilbao) comenzó a saturarse proporcionalmente a la velocidad con que se densificaba la trama tangente al mismo, al absorber a los habitantes procedentes de la primera línea de edificación como de las posteriores que se fueron consolidando (1956-79). Esta colmatación puso de relieve las deficiencias del plan general tanto por la ausencia de reservas para espacios públicos y equipamientos como en la previsión de una banda más ancha para la propia franja del paseo marítimo.

El primer paseo de la Playa de Levante, diseñado a mediados de los años 60 por el arquitecto municipal Juan Antonio García Solera, se elaboró como elemento pretensor y nexa de unión de las incipientes masas de turistas. Este arrancaba frente al viejo Ayuntamiento de la ciudad (en el lado este del casco antiguo, mirando al mar) y se extendía por toda la fachada marítima del ensanche de Levante, hasta el Rincón de Loix, con una longitud de 1´50km. Consistía en la propia calle de frontera bordeada por dos aceras: una sobre los locales comerciales y sus terrazas de primera línea (en contacto directo con las manzanas del ensanche) y otra acera recayente sobre la playa, con un murete junto a la arena, que hacía las funciones de límite y banco para los transeúntes; el pavimento fue objeto de un diseño particular introduciendo piezas hexagonales oblongas que ayudaban a asumir la ligera sinuosidad del discurrir de la acera del lado de la playa. Este pavimento y la hilera de palmeras sobre el mismo permanecerían como huellas de la memoria cuando se remodeló años después.

Durante el año 1967, el Ministerio de Obras Públicas, junto con la Jefatura Regional de Costas de Levante, redactó el Plan de Ordenación de Servicios de las Instalaciones Temporales, en el que se incluía el Plan de Ordenación de Playas y las diferentes Ordenanzas de Uso, que deberían cumplir los diferentes municipios de la provincia. Las zonas de uso se clasificaban en: 1) Merenderos y Bares 2) Náutica 3) Toldos y asientos de alquiler 4) Espacio libre para sombrillas unifamiliares 5) Pabellones de baño 6) Aparcamientos y 7) Playa libre. Las dimensiones de las zonas de uso -parcelaciones y zonificaciones- dependían de cada ayuntamiento. Benidorm aprobó su primer plano de zonificación de la playa de Levante en 1967 (fig.8), con un total de 150 parcelas, 75 de ellas para el uso privado de toldos. La disposición de los mismos debía cumplir lo establecido en las ordenanzas de uso: 1) las dimensiones máximas de cada toldo sería de 2,50x2,50m, 2) separados entre ellos 0,50m, 3) con una separación entre parcelas de 1,00m y 4) una distancia entre la línea de toldos y la costa de 10,00m. Dos años más tarde, en 1969 (fig.9), la Ley de Costas liberaba a los ayuntamientos de los organismos jurisdiccionales en materia de explotación de servicios en las playas, momento que aprovechó Benidorm para casi doblar la posible ocupación por toldos, reduciendo así el espacio de playa libre. Las playas, pues, sufrieron un proceso de planificación en paralelo al de la propia ciudad.

## **2.2. Análisis y desarrollo de la primera línea: el devenir del paseo marítimo**

Benidorm asienta con autonomía sus propias bases para rentabilizar sus espacios

públicos turísticos, en especial la playa de Levante, que establecen una interacción *in crescendo* con el comercio y el ocio localizados en los locales de la primera línea y que funcionan casi las 24 horas todos los días del estío, potenciando la conexión entre trama urbana y playa. Este proceso es simultáneo a la construcción del *skyline* definido por el perfil de los edificios residenciales y hoteleros que se asoman al mar, buscando contemplarlo desde cada terraza de apartamento u hotel. Este perfil es quebrado, no mantiene una altura ni un volumen constante porque la ordenanza de edificación ha liberado el número de plantas máximas. Desde el punto de vista de la percepción de la imagen de esta fachada (la fachada por excelencia de la ciudad turística), la horizontalidad del desarrollo de playa, paseo y plataformas de locales comerciales contrasta con el aparentemente caótico frente de los bloques y rascacielos. La densidad de edificación, habitantes, tráfico y actividades coincidentes sobre esta frágil frontera entre ciudad y playa hace sonar las alarmas por su saturación. Durante la crisis de los años 1973-79 Benidorm intenta reestructurar y redefinir, mediante diferentes concursos para la ordenación y utilización de las playas, el uso de las playas y del paseo de Levante (Martínez, 2000: 132). Las diferentes reformas de mejora quedaron relegadas por el desacuerdo de propietarios y empresarios, pero servirían de ejemplo para la posterior reordenación de playas y sus paseos en Benidorm y otros municipios costeros y turísticos.

Entorno a 1980-1985, la ciudad vertical de rascacielos en esta trama estaba consolidada: el 80 % de los solares del ensanche de Levante estaban ocupados por rascacielos de entre 15 y 30 plantas. La ciudad no podía esperar más: procedía reestructurar el frente marítimo y suplir las deficiencias del primer plan general, a fin de mejorar la funcionalidad y capacidad del elemento conector entre la ciudad vertical y el espacio público de la playa: el paseo marítimo.

### **3 EL IMAGINARIO DE LA METRÓPOLIS TURÍSTICA: PASEO VS. SKYLINE**

Resultado de las reflexiones ante las carencias evidenciadas en este periodo de crisis, fue tanto el inicio de la necesaria revisión del plan general a la vez que se concreta el proyecto y obra (1986-96) sobre el frente de Levante por el equipo MBM (fig.10). Un paseo que intenta generar una nueva imagen de Benidorm introduciendo elementos de homogeneización y solucionando la permeabilidad de la ciudad con la playa a través del paseo que se amplía a costa del viario, no de la playa. Los criterios básicos de este nuevo paseo horizontal se fundamentaron en la visibilidad y disfrute del turista: 1º) máxima peatonalización del espacio frontera, 2º) supresión de todo desnivel (e incorporación de piezas originales del pavimento), 3º) accesibilidad a la playa mediante suaves rampas y pasos de madera, 4º) doble enfilada de arbolado, 5º) postes de luz en cada cruce urbano y góndola de luminarias que trazaba un 'mar' de luces en la noche unificando el espacio lineal. El diseño y la materialización del nuevo paseo de Levante intentaban generar un uniforme, a la vez que flexible, espacio público horizontal que contrastase la potente verticalidad de sus rascacielos, intentando mitigar la aparente

agresividad de su *skyline* de metrópolis contemporánea. Benidorm no renunciaba a su pasado, porque su identidad pasaba por ser pionera en el uso masivo de esta tipología para su uso residencial y ofrecer una imagen de actualidad para un producto de masas.

Si el espacio público por excelencia de una ciudad marítima es su fachada al mar, el de una ciudad turística de costa lo es su paseo marítimo, y el *skyline* de rascacielos redefine el imaginario artificial urbano que complementa el imaginario natural de sol y playas. Se trata de una nueva asociación visual y formal: la alfombra que se extiende ante los rascacielos ya no son los muelles, factorías y almacenes que cabría esperar, sino los elementos naturales del relax veraniego: las playas urbanas accesibles y cosmopolitas. Todo un nuevo imaginario que sumar a las diversas variantes de la modernidad, la de una sociedad que piensa más en su tiempo libre y su disfrute y que se consagra tanto en los carteles de la publicidad oficial como en la segunda generación de rascacielos más altos todavía de la nueva etapa. Pero esto ya forma parte de la posmodernidad.

#### **4 CONCLUSIONES**

A modo de conclusiones, esta investigación, centrada en la recopilación, análisis y puesta en común de los datos obtenidos, destaca las siguientes cuestiones:

Las diferentes tomas de decisiones en un corto periodo de tiempo, 1956-1986, establecieron los suficientes condicionantes para generar una ciudad vertical sustentada por el turismo de masas, que ha día de hoy sigue reinventándose, ampliando el abanico de posibilidades respecto a los diferentes desarrollos urbanos de la misma.

Es importante señalar que el desarrollo de la ciudad de Benidorm, no solo vino de la mano de un PGOU nuevo, sino que estuvo fundamentado, en su inicio, por la suma de diferentes decisiones llevadas a cabo por el gobierno de la ciudad: eventos (acontecimientos) y actividades (turismo) complementaban al soporte físico (planeamiento).

Las diferentes modificaciones del uso del suelo y la edificabilidad junto con la flexibilidad de los parámetros que regularon las futuras edificaciones, abrieron las puertas para que Benidorm se convirtiera en una ciudad capaz de albergar el desarrollo de la industria turística la cual modificaría radicalmente el modelo urbano, económico y social.

El PGOU y las diferentes modificaciones realizadas sobre el mismo no consideraron establecer reserva de suelo en relación con equipamientos, zonas verdes u otros espacios de esponjamiento, pensando que las playas y ambos paseos marítimos, sobre todo Levante, tenían la capacidad de absorber gran parte del turismo de la ciudad. El espacio destinado a los paseos marítimos tampoco fue previsto con generosidad, por el plan general, requiriendo constantes actuaciones y regulaciones que permitiesen un mejor uso de estos frentes marítimos públicos.

Descubrir que fachada de primera línea y paseo marítimo era un tándem que debía funcionar sincronizadamente fue una tarea que requirió de continuos procesos de intervenciones, en ambos paseos marítimos, Levante y Poniente, alcanzado un punto de equilibrio con la propuesta del imaginario urbano que construye el paseo de Levante a mediados de los 80' como fin de una etapa de desarrollismo desmedido y arranque de una nueva.

## **Bibliografía**

### Libros:

Asher, F. & Hernández Díaz, M. (2004). *Los nuevos principios del urbanismo*. Madrid: Alianza.

Ayuntamiento de Benidorm. (2006). *Benidorm, los orígenes de la ciudad vertical*. Benidorm: Concejalía de Cultura.

Ayuntamiento de Benidorm. (2005). *Los hoteles del paraíso, 1954-1964*. Benidorm: Concejalía de Cultura.

Bayón Mariné, F., Marcos Valdueza, H., Vogeler Ruiz, C., & González de Souza, María Angeles. (1999). *50 años del turismo español: Un análisis histórico y estructural*. Madrid: Centro de estudios Ramón Areces.

Benévolo, L., & Gómez González, C. (1978). *La proyectación de la ciudad moderna*. Barcelona: Gustavo Gili.

Gaviria, M., Irvias, J., Sabbah, F., & Sanz Arranz, J. (1977). *Benidorm, ciudad nueva*. Madrid: Nacional.

Gaviria, M., & Berlín, B. (1990). *Benidorm*. Barcelona: Lunwerg.

Montaner, J.M. (2000). *La modernidad superada*. Barcelona: Gustavo Gili

Morales Folguera, J.M. (1982). *La arquitectura del ocio en la Costa del Sol*. Málaga: Universidad de Málaga: Secretariado de Publicaciones.

Navalón García, R. (1995). *Planeamiento y turismo residencial en los municipios litorales de Alicante*. Alicante: Instituto Gil-Albert

Portela, C. (2002). *La arquitectura del sol: Sunland architecture*. Catalunya: COAC



Oliva Meyer, J., Rivera, C., Alonso Vera, D., García-Solera Vera, J., Varela Botella, S., Navarro Vera, J. R., Calduch Cervera, J. (2005). *Juan Antonio García Solera 1953-2003*. Alicante: Colegio Territorial de Arquitectos de Alicante.

Urban, G. J., Medina, A. M., Meyer, J. O., Ramírez, J. L. O., Pascual, A. S., & Cervera, J. C. (1999). *Guía de arquitectura de la provincia de alicante*. Alicante: Instituto de Cultura Juan Gil-Albert.

Vera Rebollo, J.F. (1987). *Turismo y urbanización en el litoral alicantino*. Alicante: Diputación Provincial de Alicante.

Publicaciones periódicas:

Iribas, J. (1997). "BENIDORM: Manual de uso". *Vía Arquitectura*, (1), 66-73.

Martín-Serrano Rodríguez, G. (2003). "El Crecimiento Urbano De Benidorm Según Los Expedientes De Obras (1950-1970)". *Investigaciones Geográficas*, 30, 119-133.

Martinez Medina, A. (2000). "Arquitectura en la Frontera. El litoral urbano sur de la Comunidad Valenciana". *Canelobre*, 44-45.

Mazón Martínez, T. (2010). "Benidorm, Un Destino Turístico De Altura". *Gran Tour.Revista De Investigaciones Turísticas*, 2, 8-22.

Tarragó, S. (1982). "Del modelo urbano y territorial de cerda a la manzana como idea de ciudad". *Elementos Teóricos y Propuestas Para Barcelona*, 2, 76-83.



fig.1.a. Fotografía aérea de Benidorm 1956 (Instituto Cartográfico Valenciano)



fig.1.b. Fotografía aérea de Benidorm 2000 (Instituto Cartográfico Valenciano)

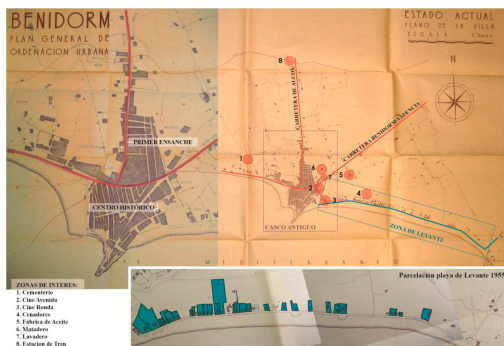
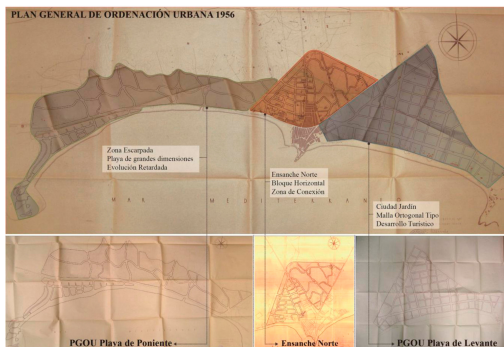


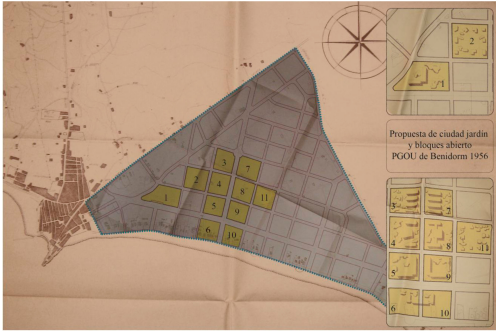
fig.2. PGOU de Benidorm 1955 (Archivo Municipal de Benidorm)

Fotografías aéreas de Benidorm, 1956 y 2000 (Instituto Cartográfico Valenciano)

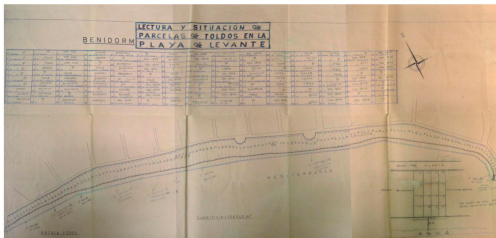
PGOU de Benidorm, 1955 (Archivo Municipal de Benidorm)



Nuevo Plan General de Benidorm, 1956 (Archivo Municipal de Benidorm)



Plan General de Levante, 1956. Propuestas Residenciales. Parcelación de Playa de Levante, 1957 (AMB)





# Costa del Sol occidental

## Construcción física y social de la ciudad lineal turística

Antonio Jesús Palacios Ortiz, Universidad de Granada

### Abstract

Western Costa del Sol is probably one of the most contemporary fragments of the urban Mediterranean territory. This area, where the local and the global are concentrated creating an interesting and complex mixture, has been acting over the past 50 years as an authentic urban and human laboratory. Its urban experiments are the product of the quick crystallization of an unplanned growth, governed by market values that show in a sincere way all that has happened in that territory at any time. The interesting situations that take place on it, as a result of the relationship between residents and visitors (nationals, but especially the foreign ones) due to the intensive tourism that sustains it, represent perhaps one of the main added values to this territory: place of residence and economic engine for some ones, transit and rest for others, pop paradigm of the tourism for many Europeans. This social boiling situation makes it still be considered as a fascinating object of study and intervention from different disciplines, being able to find, in the limited spaces where these phenomena occur, the elements that best carry the real essence of this peculiar urban area. Studying and making visible the relational infrastructure than supports the different ways of living that are present in these spaces aims to help us understand its nature and complexity, being the better way to propose solutions in order to face overdevelopment and obsolescence problems in the near future.

*Keywords: Costa del Sol, urbanism, tourism, relational infrastructure, territory, landscape*

### Resumen

La Costa del Sol occidental conforma posiblemente uno de los fragmentos más contemporáneos del territorio urbano mediterráneo. Este ámbito, donde lo local y lo global se encuentran concentrados formando una interesante mezcla compleja y limitada, lleva más de 50 años actuando a modo de auténtico laboratorio urbano y humano<sup>1</sup>. Sus experimentos de ciudad son el producto de la rápida cristalización de procesos de desarrollo que, carentes de planificación previa y atendiendo a variables de mercado globales, muestran de forma sincera aquello que ha sucediendo en el territorio en cada momento. Las interesantes situaciones que en ella se producen, como resultado de la relación entre pobladores y visitantes (nacionales y sobre todo extranjeros) debido a la actividad turística intensiva que sustenta, suponen quizá uno de los principales valores añadidos a este ámbito: lugar de residencia y motor económico para algunos, lugar de paso y de descanso para otros, paradigma pop del turismo para buena parte de los europeos. Es precisamente esta situación de ebullición social, en la que realidades tan diversas confluyen, la que le hace seguir siendo considerada como un apasionante objeto de estudio e intervención desde diferentes disciplinas capaces de encontrar, en los limitados espacios donde ocurren estos fenómenos, los elementos que mejor destilan la esencia de este territorio urbanizado tan peculiar<sup>2</sup>. Estudiar y hacer visible la importante infraestructura relacional que da soporte a las diferentes formas de habitar presentes en este espacio pretende ayudar a entender su naturaleza, comprender su complejidad y plantear soluciones para un futuro en el que ha de hacer frente a serios problemas de sobredesarrollo y obsolescencia.

*Palabras clave: Costa del Sol, urbanismo, turismo, infraestructura relacional, territorio, paisaje*

## 1 CIUDAD COSTA DEL SOL

La Costa del Sol constituye un paisaje extraño, complejo y desordenado que ejerce sobre muchos una poderosa atracción. Una fisonomía que no difiere en exceso de otros tantos fragmentos de realidad existentes, pero cuyo carácter desenfadado le hace afrontar sus circunstancias convirtiéndolas en algo único, plagado de acontecimientos, de situaciones diferentes y especiales, que se desarrollan y reiteran en el tiempo hasta asumirse como propios con demasiada naturalidad. Su marcada personalidad se ha ido autoconstruyendo, como el propio territorio al que ésta influencia, y lo ha hecho en base a su versatilidad, una adaptabilidad a los cambios que, tras más de 50 años de experimentos, le permiten seguir manteniendo su consideración como contemporánea. Las intuiciones sobre su lógica de funcionamiento denotan la gran complejidad de procesos internos y externos que en ella tienen lugar. Aspectos que la convierten en ese gran artefacto urbano tan genérico y al mismo tiempo, tan específico.

Este invento, que una vez pareció definitivo, es capaz hoy de reconocer sus debilidades al tiempo que afronta su madurez, inserto en un contexto muy diferente a aquel que le vio nacer. Su supervivencia como territorio constituye un reto en sí misma, más si cabe en estos momentos de cambios, en los que muchos de sus nómadas se vuelven sedentarios, en los que los modos de habitarlo son cada vez más híbridos.

Esta investigación, desarrollada en el contexto de los estudios de un Master Universitario en Urbanismo supone un ejercicio de retroalimentación con el que volver la mirada hacia este interesante ámbito desde una perspectiva más social, desde las relaciones entre sus visitantes y sus habitantes; un esfuerzo por encontrar aquellos lugares que le dan sustento; una oportunidad para resaltar su auténtico valor como prueba, como ensayo urbano aún sin concluir; la parte positiva de este fenómeno, generalmente denostado pero que ha terminado por construir realidades repletas de posibilidades y potencialidades ocultas: motivaciones más que suficientes para continuar insistiendo en temáticas que algunos consideran agotadas pero que para otros reflejan problemáticas que no han hecho más que darse a conocer.

### 1.1 Ciudad 200%

Hace unos años, el Harvard Project on the City<sup>3</sup> empezó a utilizar el modelo de construcción de ciudades desarrollado por el Imperio Romano como una interesante referencia para comprender algunos aspectos relativos al proceso de globalización actual. El centro de sus investigaciones lo ocupa la "sistémica" ciudad romana, denominada como "ciudad del 200%": 100% genérica en cuanto a procedimientos y contenidos pero, al mismo tiempo, 100% específica debido a la adaptación de estos parámetros generales a la naturaleza particular del ámbito objeto de asentamiento. Estas reflexiones sobre lo que algunos han venido a llamar Sistema Operativo Romano<sup>4</sup>, ponen de manifiesto el largo recorrido de ciertos procesos globales aparentemente

novedosos y la similitud de sus mecanismos con los empleados en los desarrollos urbanos actuales. Al mismo tiempo, esta perspectiva romana, permite concebir la globalización como algo más complejo que la mera homogeneización de tendencias a nivel mundial: un sistema donde las aportaciones locales derivadas de la adaptación de estos procesos a un contexto concreto permiten un enriquecimiento del concepto mediante la adquisición de significados propios, personales e inesperados; una retroalimentación que convierte la globalización en glocalización, reciprocidad que define de manera más precisa aquello que realmente se produce.

Procesos globales, interrelaciones, acciones y repercusiones. Conceptos cuyo interés subyace en la intensidad y la escala con la que se presentan y no en la existencia de los mismos. No obstante, los modos en que éstos se producen han cambiado radicalmente durante los últimos 50 años, en especial desde la generalización del uso de los medios de transporte (sobre todo el aéreo) y la implantación de las tecnologías de la información y la comunicación. Autores como Edward Soja defienden que esta consiguiente virtualización de la distancia geográfica supone la puesta en marcha de interesantes mecanismos de desterritorialización y reterritorialización<sup>5</sup>, encargados de gestionar los usos que se asignan a cada ámbito de una manera desconocida hasta la fecha. Debido a ello, desde mediados del siglo XX se puede observar un doble sentido en la globalización que, por un lado, tiende a la dispersión homogénea de aquellos usos que no dependen directamente de las características de un medio físico concreto mientras que, por el otro, tiende a la especialización territorial por la concentración de usos que requieren de esa vinculación a un ámbito concreto en ciertas zonas geográficas capaces de satisfacerlos.

Aproximarse a la Costa del Sol desde una perspectiva ampliada permite entenderla como la materialización local de un proceso global de especialización del territorio, un ejemplo concreto de prototipo urbano turístico genérico adaptado a las características específicas de un ámbito geográfico determinado. Su contemporaneidad radica en su participación activa en algunos de los diferentes procesos de montaje y desmontaje de realidades definitorias de la sociedad posmoderna. Una manifestación de lógicas de funcionamiento a gran escala adaptadas a una situación particular que viene definida por su condición litoral, característica necesaria para su especialización como territorio turístico.

Turismo y litoral constituyen una pareja de términos convertidos prácticamente en sinónimos a lo largo de la segunda mitad de siglo XX. Este binomio es el resultado de la estrecha relación entre uno de los procesos globales de mayor repercusión y desarrollo durante los últimos 50 años y el soporte físico que lo popularizó. La idea de convertir en algo relativamente asequible y habitual el hasta entonces extraordinario hecho de viajar por placer para disfrutar de las características de territorios ajenos, supuso la necesidad de desarrollar realidades capaces de hacerla factible. Precisamente, estos procesos de montaje de realidades y su escandaloso éxito son los responsables directos de hacer que esta relación sea considerada como uno de los mayores modificadores del paisaje y de los modos de vida producidos por el ser humano.

Aproximarse a la Costa del Sol desde una perspectiva ampliada permite entenderla como la materialización local de un proceso global de especialización del territorio, un ejemplo concreto de prototipo urbano turístico genérico adaptado a las características específicas de un ámbito geográfico determinado. Su contemporaneidad radica en su participación activa en algunos de los diferentes procesos de montaje y desmontaje de realidades definitorias de la sociedad posmoderna. Una manifestación de lógicas de funcionamiento a gran escala adaptadas a una situación particular que viene definida por su condición litoral, característica necesaria para su especialización como territorio turístico.

Turismo y litoral constituyen una pareja de términos convertidos prácticamente en sinónimos a lo largo de la segunda mitad de siglo XX. Este binomio es el resultado de la estrecha relación entre uno de los procesos globales de mayor repercusión y desarrollo durante los últimos 50 años y el soporte físico que lo popularizó. La idea de convertir en algo relativamente asequible y habitual el hasta entonces extraordinario hecho de viajar por placer para disfrutar de las características de territorios ajenos, supuso la necesidad de desarrollar realidades capaces de hacerla factible. Precisamente, estos procesos de montaje de realidades y su escandaloso éxito son los responsables directos de hacer que esta relación sea considerada como uno de los mayores modificadores del paisaje y de los modos de vida producidos por el ser humano.

Aproximarse a la Costa del Sol desde una perspectiva ampliada permite entenderla como la materialización local de un proceso global de especialización del territorio, un ejemplo concreto de prototipo urbano turístico genérico adaptado a las características específicas de un ámbito geográfico determinado. Su contemporaneidad radica en su participación activa en algunos de los diferentes procesos de montaje y desmontaje de realidades definitorias de la sociedad posmoderna. Una manifestación de lógicas de funcionamiento a gran escala adaptadas a una situación particular que viene definida por su condición litoral, característica necesaria para su especialización como territorio turístico.

Turismo y litoral constituyen una pareja de términos convertidos prácticamente en sinónimos a lo largo de la segunda mitad de siglo XX. Este binomio es el resultado de la estrecha relación entre uno de los procesos globales de mayor repercusión y desarrollo durante los últimos 50 años y el soporte físico que lo popularizó. La idea de convertir en algo relativamente asequible y habitual el hasta entonces extraordinario hecho de viajar por placer para disfrutar de las características de territorios ajenos, supuso la necesidad de desarrollar realidades capaces de hacerla factible. Precisamente, estos procesos de montaje de realidades y su escandaloso éxito son los responsables directos de hacer que esta relación sea considerada como uno de los mayores modificadores del paisaje y de los modos de vida producidos por el ser humano.

La Costa del Sol forma parte de esta selecta porción de realidad capaz de condensar condiciones tan interesantes. Representa una mutación especializada que sigue activa e inmersa en un proceso de profunda transformación. Ya no sufre rápidos y dramáticos



cambios característicos de los años 60 y 70 sino, más bien, una transición gradual y progresiva, parcialmente inconsciente pero igualmente determinante. Modificaciones que tienen que ver con lo físico y lo identitario, con la ralentización de sus ritmos debido a la madurez. Una consolidación que, sin denostar su temporalidad, la hace más sedentaria.

Pese a que este destino turístico maduro continúa bebiendo de aquella temporalidad que supuso su razón de ser, su creciente sedentarización, fruto de un turismo reconvertido en costumbre, continúa transformando el espacio en lo que representa la cristalización de un auténtico proceso de deslocalización de modos de vida centroeuropeos. La abundante población semipermanente extranjera que coloniza este territorio encuentra en él, además de sus bondades climáticas, un espacio receptivo para el establecimiento de costumbres importadas. Esta posibilidad de construir nuevas redes sociales locales a miles de kilómetros de sus países de origen conlleva la creación de espacios vinculados a la consolidación de estas nuevas comunidades. La existencia de estos lugares y las relaciones producidas como consecuencia de los mismos, entre todos los tipos de pobladores presentes, suponen uno de los valores por descifrar y el principal atractivo del proceso de urbanización al que ha sido sometido este territorio.

## **1.2 Complejidad**

Al intentar describir la Costa del Sol, muchas veces se suele calificar como un territorio complejo y la realidad es que intentar comprender lo que ocurre en este lugar no es algo sencillo.

Las transformaciones a las que ha sido sometido este ámbito han terminado por convertirlo en algo eminentemente urbano, un prototipo de ciudad construida por partes cuyos fragmentos, independientes y complementarios, se relacionan, se coordinan, se ponen de acuerdo en una combinación que supera claramente la mera suma de los mismos. Esta capacidad para establecerse como una especie de confederación de ciudades en base a una estructura de asentamientos históricos en torno a la cual gravita se debe, en gran medida, al fuerte carácter metropolitano del que están impregnados sus espacios: una territorialidad implícita en su configuración y funcionamiento interno por la cual empezó a denominarse inteligentemente como ZoMeCS6.

Pero más allá de su estructuración funcional, ZoMeCS supone el espacio de la mezcla, el lugar donde diferentes modelos de ciudad, modos de habitar y personas se encuentran desarrollando un experimento enormemente potente y valioso sobre la sociedad contemporánea. Un territorio de permisividad, capaz de dejarse influenciar hasta hacer propias situaciones externas, de identidad generada a base de la aportación de identidades, cosmopolita por definición, un ámbito de reciprocidad donde investigar para su propio beneficio.

Este interesante entorno de complejidad constituye, sin duda, una parte esencial del

paisaje mediterráneo contemporáneo. Reivindicar su importancia dentro de este contexto supone una puesta en valor para la cual el término paisaje ha de asumir su significado más amplio, llevando a cabo un auténtico esfuerzo por entenderlo desde el conjunto de sus interrelaciones, responsables directas de la interesante sucesión de acontecimientos que en él se desarrollan solapándose en espacios y tiempos. Un paisaje de paisajes, temporales y permanentes, existentes y posibles, amalgamado por soluciones de ciudad y prototipos de lugares relacionales, mezcla de ámbitos urbanos, espacios naturales y terceros paisajes<sup>7</sup>, capaz de adquirir su auténtica magnitud al ser observado en su conjunto. Un espacio donde lo no usual se ha convertido en habitual. Un ejemplo necesario para comprender lo que acontece en la mayor parte del litoral.

## **2 TERRITORIO DE LÍNEAS - LÍNEAS DE TERRITORIO**

La Costa del Sol occidental se caracteriza por ser un territorio eminentemente lineal y su emplazamiento geográfico constituye el principal condicionante de esta naturaleza.

Resulta difícil imaginar este ámbito sin tener presente la linealidad que lo articula y define de manera tan sencilla, cualidad que trasciende de su propia naturaleza hasta establecerse en base funcional del complejo entramado de relaciones que le dan sentido. Inherente al lugar y definitoria de sus espacios fundamentales, a la vez que construida como consecuencia de una interesante adaptación al mismo, supone un proceso de retroalimentación directamente vinculado a su continuidad, que no sólo le permite desarrollarse y funcionar sino que también ha terminado por domesticarla.

### **2.1 Corredor Costa del Sol**

La porción de litoral comprendida entre Málaga y Gibraltar presenta unos condicionantes físicos que lo hacen sustancialmente diferente a otros ámbitos cercanos. Su particularidad radica en la interesante distancia que separa su orografía del frente costero, unos kilómetros adicionales que permiten conformar una suerte de corredor natural, un ámbito de ancho acotado que discurre por toda su longitud y que constituye una auténtica reserva de territorio con características inmejorables<sup>9</sup>. Esta extensa franja territorial y su condensada riqueza natural se constituyeron como soporte idóneo para dar origen a una intensiva actividad turística específica que terminaría por convertirse en este singular espacio urbano.

Nada de esto habría sido posible sin la continuidad que define a este espacio de reserva, responsable directa del despliegue de una serie de líneas adicionales que, unidas a las ya presentes, constituyen tanto la principal causa para el desarrollo de procesos de todo tipo, como el medio por el cual éstos se hacen efectivos. Precisamente el hecho de que este lugar se encuentre articulado, conformado, limitado y potenciado por las líneas, le hace disponer de un área de contacto efectiva muy elevada capaz de extender la centralidad a lo largo de kilómetros. Este cambio de dimensión, este paso de un sistema de puntos a un sistema de continuidad mediante la vinculación de la centralidad a la

linealidad, multiplica el número de lugares donde el acontecimiento es posible reservando, los espacios donde estas líneas se intersecan como los ámbitos susceptibles de mayor intensidad.

En definitiva, son estas líneas (líneas naturales como la línea de costa o la delimitación de la playa; líneas infraestructurales como la carretera N-340, la vía del ferrocarril litoral o la autovía) las que mejor expresan dos de los aspectos que definen la naturaleza de los espacios generados: continuidad litoral y centralidad lineal.

## **2.2 Polaridades**

Desde el punto de vista de la polaridad, se suele definir a la Costa del Sol como un sistema sin un único centro definido o policéntrico y aunque esta afirmación se aproxima bastante al funcionamiento real, la centralidad queda determinada por la playa y la posibilidad de conectarse a la misma.

El hecho de que esta continuidad litoral no construida constituya el auténtico objeto de explotación conlleva una interesante homogeneización a nivel de polaridad para este territorio por la cual, los espacios en contacto con dicho recurso asumen un enorme valor estratégico en virtud de un gradiente de centralidad que sólo decrece conforme se abandona la línea de costa hacia el interior. Este cambio sustancial, debido a la peculiaridad formal del elemento que la sustenta, permite que la centralidad no quede exclusivamente definida por un espacio concreto sino por la posibilidad de estar conectado a los ejes que vertebran el conjunto y que proporcionan acceso directo al mismo; una extensión del concepto que supera los radios para concentrarse en la propia línea.

La carretera N-340 es quizá, junto con la línea de costa, el elemento más determinante de este ámbito. Esta infraestructura, sencilla pero enormemente necesaria para comprender su dimensión territorial, resuelve de manera eficaz su conectividad permitiendo que la Costa del Sol ocurra.

Su condición de elemento fundamental de vertebración la ha sometido a profundas transformaciones que, con el paso del tiempo, han terminado por convertir a este importante eje de movilidad del sistema en el soporte de la intensa actividad social que acompaña su desarrollo territorial. Su disposición paralela a la línea de costa, con aproximaciones y alejamientos sutiles, fue clave para establecerse como vector de crecimiento de nuevos núcleos en los lugares intermedios (espacios libres situados entre los históricamente consolidados) gracias a la materialización efectiva de una centralidad vinculada a la conexión, hecho que le permitió construir las bases de su ubicuidad.

Junto a un tramo limitado del recorrido de la N-340 se desarrolla la línea artificial del ferrocarril litoral, una infraestructura con enorme potencial que constituye la principal apuesta por el transporte colectivo en este territorio marcado por la movilidad individual.

Sus estaciones y apeaderos articulan, de manera muy inteligente, una estructura territorial parcialmente visible de espacios de relación posible, puntos de intensidad urbana donde confluyen y se conectan redes de naturaleza diversa. Algunos de estos nodos constituyen, de esta manera, auténticos lugares paradigmáticos, centralidades instaladas en el seno de territorios consolidados y diversos que aprovechan su extremada conectividad como garantía de actividad; otros aparecen como interesantes elementos de barrio, lugares donde la movilidad es vinculada a actividades cotidianas y recreativas, cuyo valor dentro de la red aún está inexplorado; también existen paradas anodinas, espacios subexplotados cuya existencia se corresponde únicamente con la distancia de parada exigida por el sistema y que conforman el grupo de los lugares posibles, zonas de posible optimización.

El marcado carácter puntual de esta infraestructura de movilidad, especialmente reflejado en la visibilidad de sus nodos de intercambio, la convierten en un elemento con capacidad para intervenir, de manera muy eficaz, en espacios consolidados. Sus paradas constituyen oportunidades para la generación de lugares que posibilitan la compensación de polaridades a nivel territorial. Un sistema de movilidad colectiva que más que una conexión supone una cohesión, una posible colección de acontecimientos vinculados a sus paradas que articularía una auténtica red de espacios relacionales metropolitanos.

La Autopista del Mediterráneo suele entenderse como la línea artificial que marca el aparente límite superior de explotación de este territorio, una contención al crecimiento que se convierte, al mismo tiempo y de forma contraria, en motivo de nuevos desarrollos, debido a la traslación de la centralidad y accesibilidad que representa y que permite que algunos espacios urbanos aparezcan en cotas antes insospechadas. Esta especie de última frontera supone la evolución transversal del modelo en base a una extensión de su conectividad, hecho que compromete el valor natural de algunos espacios que hasta hace poco se encontraban protegidos de las dinámicas urbanas.

Este conjunto de líneas, protagonistas en la vida cotidiana, responsables de la movilidad y de la expansión urbana de este ámbito, entran en coga gracias a la intervención de elementos que actúan como auténticos conectores a la red global. La estación de ferrocarril Málaga - María Zambrano y, sobre todo, el aeropuerto Málaga- Costa del Sol, ejercen como poderosos catalizadores de este tipo de desarrollo turístico y urbano al disponer este territorio al alcance de las grandes zonas metropolitanas nacionales y europeas.

Estas líneas son infraestructura, el soporte que posibilita la existencia de este espacio. Sobre éstas existe otra, una red más desdibujada de espacios interconectados por todas estas líneas, una red superior a ellas que es igualmente responsable de que todo este entramado tenga sentido y a la que suelo denominar "infraestructura relacional": la parte inconsciente que sustenta realmente la actividad del sistema.

### **2.3 Patrones urbanos**

El desarrollo urbano de la Costa del Sol no es homogéneo pero sigue patrones. Este entramado en el que las diferentes formas de ciudad se entremezclan y solapan ha sido objeto de diversos ensayos que normalmente se han producido en 2 sentidos: el crecimiento de la ciudad consolidada y la colonización de los espacios intermedios o “ciudad de medusas”.

Esta doble dirección de los procesos de desarrollo urbano es el resultado de una optimización de la explotación turística de este ámbito que fue capaz de materializar en él fragmentos de casi todas las versiones de ciudades existentes. El resultado es claramente evidenciable a nivel territorial debido al marcado establecimiento de densidades de cada uno de los modelos de crecimiento.

Los espacios urbanos se encuentran formando una interesante mezcla compuesta por alterados restos de ciudad histórica devorada por el turismo, y consolidadas medusas urbanas de colonización que flotan en un espacio intermedio cada vez menor; patrones solapados de límites difusos en torno a los cuales se articulan redes.

No obstante, la Costa del Sol es compleja no por la mera suma de situaciones, no por su acumulación de acontecimientos, sino porque los elementos que interactúan en ella funcionan, y lo hacen de una manera muy peculiar. Esta mezcla extraña, esta sucesión de espacios diferentes pero con denominador común (la playa) está articulada, no de la mejor manera posible pero se ha auto articulado, se ha auto construido. Tiene zonas de funcionamiento, polaridades dentro de su linealidad, interdependencias que trascienden los límites administrativos, trasgresiones. Es necesario poner el valor el carácter territorial implícito en todos estos espacios y la necesidad de pensarlos en su conjunto. El Plan de Ordenación Territorial de la Costa del Sol constituye un intento por establecer esta visión de conjunto pero aun así, sólo toma una parte del occidente de ZoMeCS, eliminando el resto. ¿De qué sirven este tipo de delimitaciones administrativas cuando ya no representa a la realidad?.

### **3 LUGARES ENTRE LÍNEAS**

La relación e interacción entre pobladores constituye probablemente uno de los acontecimientos más determinantes de cualquier territorio, siendo la forma en la que ésta se produce una de sus principales señas de identidad.

La Costa del Sol occidental condensa en un mismo ámbito una sorprendente mezcla social que le hace disponer de un importante potencial relacional, cuya materialización se produce de maneras muy diversas y generalmente diferentes a las desarrolladas en otros contextos. Intentar comprender los mecanismos sociales que la hacen funcionar permite intuir las pautas que la rigen y ayuda a comprender el auténtico fundamento de lo que en ella sucede.

Cada uno de los fragmentos que componen esta continuidad urbana heterogénea supone la respuesta a una situación territorial concreta desarrollada en un determinado momento. La marcada personalidad de estas porciones de realidad las hace reaccionar de maneras muy distintas a su contacto con las líneas sobre las que se autoconstruyeron, generando soluciones, en los puntos más singulares de este contacto, que se corresponden con los espacios de relación del conjunto: los lugares entre líneas.

La playa y todo lo que ella representa constituye el primero de estos lugares. Tras ésta, el resto de espacios relacionales aparece conformando una compleja matriz que se distribuye por el territorio ocupando tanto las propias líneas como los ámbitos que quedan definidos entre ellas. El tipo de espacio generado es el resultado de una eficaz adaptación al sistema que, por un lado, tiene en cuenta los condicionantes específicos de su lugar de implantación y por otro, la función que ha de desempeñar dentro del conjunto. Siguiendo esta lógica, estos lugares se pueden clasificar desde múltiples variables, entre las se encuentran la polaridad (centrales o complementarios, según sean capaces de determinar la movilidad de sistema o aprovecharse de los flujos), la asociación (independientes o dependientes) o su relevancia (imprescindibles o estratégicos). Su existencia es signo inequívoco de su necesidad para la supervivencia tanto del modelo territorial establecido, como de ciertos fragmentos del mismo.

Los lugares entre líneas de los que hablo se constituyen como paquetes de espacios, ámbitos controlados que se encuentran condicionados por los usos que albergan y las normas que rigen su localización dentro del sistema. Estas realidades, construidos o no, repletos de naturaleza o de artificialidad, conforman contextos de mayor o menor complejidad, que basan su funcionamiento en una interpretación dual de su escala que les permite actuar como condensadores de lo local, lo cercano, lo que tiene que ver con el tejido concreto en el que se insertan, y lo global, lo lejano, aquello que le hace formar parte de una red de espacios bastante ambiciosa, generalmente inconsciente y de potencial territorial. Un doble sentido que genera lugares donde lo propio es utilizado cotidianamente por individuos ajenos y lo estandarizado puede llegar a constituir arraigadas representaciones de la colectividad local.

Líneas, tramas, espacios y conexiones; elementos que constituyen un sistema de lugares que, como el propio territorio, es recíproco; especializaciones puntuales, condensaciones de intensidad; cristalizaciones de acontecimientos que favorecen el establecimiento de un carácter, la construcción de su identidad. Los lugares entre líneas son la sustancia que da coherencia a la ciudad surgida, una red no dibujada de espacios que albergan los elementos que ayudan a coser este territorio estirado, entidades necesarias y espontáneas, pequeñas picas que dotan de identidad instantánea y que hacen sentir que se pertenece a algo mayor.

Esta investigación se centra en el estudio de estos puntos de intersección, de estos espacios comprendidos entre la linealidad; realidades físicas y mentales, lugares

versátiles, de intensidad variable, donde la relación se produce contenida en arquitectura híbrida de interesantes características. Profundizar en el conocimiento de estos lugares y cartografiarlos supone un esfuerzo por intentar comprender la base de una potente infraestructura relacional que en muchas ocasiones permanece oculta.

#### **4 CONCLUSIÓN**

La Costa del Sol sigue vigente, tiene enorme potencial. Esta es quizá la idea que prevalece después de realizar esta investigación, la de un territorio que aún tiene posibilidades de recuperar aquel brillo que tuvo, pero de una manera muy diferente. La crisis es una gran oportunidad. Le ha dado tiempo, ha dado tiempo para que podamos reflexionar, para mirar desde una perspectiva diferente lo que acontece en este espacio urbano de características tan peculiares. Sus polaridades se invierten, las medusas cada vez tienen más masa e identidad. Hace tiempo que dejaron de ser lugares vacíos por la estacionalidad para convertirse en la esencia del territorio. No son una antípolis, aunque sus comportamientos y fisonomía indudablemente beben de suburbia. Son una versión malagueña, como otras tantas versiones, de la realidad global que lo envuelve todo. Estoy convencido de que este espacio intermedio y colonizado tendrá mucho que decir en la futura definición de estos lugares, pues en él quedan muchas cosas por hacer. La optimización de la infraestructura relacional pasa por una necesaria implementación de la movilidad colectiva, por el establecimiento de criterios de sostenibilidad y por empezar a valorar la calidad por encima de la cantidad, el conjunto sin dejar de pensar en sus partes. Un intento por afrontar la realidad tal como es, con sus virtudes y defectos, para construir una idea sólida de cómo ha de ser, generar la visión de la Costa del Sol posible para convertirla en factible.

Esta perspectiva lineal del territorio amplía su contexto y relaciona su modo de crecimiento con otros de características conceptuales similares. Reconocer una categoría de desarrollos urbanos vinculados a la existencia de recursos lineales permite disponer de un conjunto heterogéneo sobre el cual estudiar lógicas de adaptación, genéricas y específicas, que permiten intuir patrones de respuesta a sus peculiares circunstancias. La sorprendente intensidad y efervescencia con la que los procesos globales ha dotado a estas realidades no sólo ha terminado por llevar a la práctica algunas de las más complejas teorías sobre la configuración de ciudades lineales sino que lo ha hecho generalmente, de forma inconsciente y no planificada. Carreteras, ríos, playas, etc... constituyen los principales vectores de crecimiento de estas especies de ciudades kilométricas capaces de cuestionar la lógica centralizada tradicional<sup>8</sup>.

Estudiar este ámbito a partir de su base geográfica realizando una la lectura de las diferentes líneas que lo surcan supone un intento por clarificar muchos de los procesos que en él han tenido lugar. Trascender las líneas permite atravesar todos sus espacios realizando sus interconexiones en un recorrido por todos sus lugares con el objetivo de comprender relaciones.

## Bibliografía

García Vázquez, C. (2011) *Antípolis: el desvanecimiento de lo urbano en el cinturón del sol*. Barcelona, Gustavo Gili.

Rojas Moyano, E. (2011). *Aprendiendo de la N-340. Una reflexión sobre la arquitectura de la cultura de masas*. Málaga, Universidad de Málaga.

AA. VV. (2008). *Ciudad, patrimonio y arquitectura contemporánea en Andalucía. Costa del Sol: territorio, ciudad y arquitectura*. Sevilla, Consejería de Fomento y Vivienda de la Junta de Andalucía.

Bonilla, J. (2007). *La Costa del Sol en la hora del pop*. Sevilla, Fundación José Manuel Lara.

Clement, G. (2007). *Manifiesto del Tercer paisaje*. Barcelona, Gustavo Gili.

Lasansky, M. y McLares, B. (2006). *Arquitectura y turismo: percepción, representación y lugar*. Barcelona, Gustavo Gili.

Clavero, A. (2005). *Informe diagnóstico de la Costa del Sol occidental*. Málaga, CEDMA.

AA. VV. (2005). *Nerja, paisaje ZoMeCS*. Málaga, Rizoma.

AA. VV. (2004). *020404 deriva en ZoMeCS*. Málaga. Rizoma.

García Vázquez, C. (2004). *Ciudad hojaldre: visiones urbanas del siglo XXI*. Barcelona, Gustavo Gili.

AA. VV. (2004). *Plan de ordeninmación del territorio de la Costa del Sol occidental*. Sevilla, Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio de la Junta de Andalucía.

Kajima, M. (2003). *Atelier Bow - Wow: Made in Tokyo*. Tokyo, Kajima Institute Publishing.

AA. VV. (2003). *Costa del Sol: atlas visual*. Madrid, Nowtilus.

Maas, W. (2003). *Five minutes city: arquitectura and (im)mobility*. Rotterdam, Episode.

AA. VV. (2002). *La arquitectura del sol (sunland architecture)*. COA Catalunya, COA Comunidad Valenciana, COA Illes Balears, COA Murcia, COA Almería, COA Granada, COA



Málaga, COA Canarias.

Soja, E. (2001). *Postmetropolis: critical studies of cities and regions*. Oxford, Blackwell.

AA. VV. (2001). *Mutaciones*. Barcelona, Actar.

Venturi, R. Izenour, S. Scott Brown, D. (1998). *Aprendiendo de Las Vegas: el simbolismo olvidado de la forma arquitectónica*. Barcelona, Gustavo Gili.

Galacho Jiménez, F. (1997). *Proceso urbano y ordenación del territorio en el espacio metropolitano y la Costa del Sol malagueña (Tesis Doctoral)*. Málaga, Universidad de Málaga

Ramírez, J. (1987). *El estilo del relax N- 340 Málaga*. Málaga, COA Málaga.

Morales Folguera, J. (1982). *La arquitectura del ocio en la Costa del Sol*. Málaga, Universidad de Málaga.



Fig. 1: Torremolinos, Costa del Sol occidental (A. Palacios)

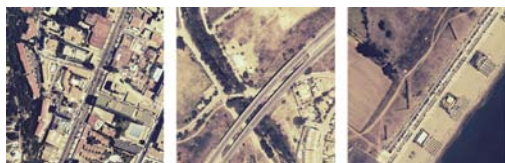


Fig. 2: Territorio de Líneas - Líneas de territorio, Costa del Sol occidental (Google)



Fig. 3: Lugares entre líneas, Costa del Sol occidental (A. Palacios)



Fig. 4: Propuesta de intervención en la ciudad de colonización (A. Palacios)

# La creación arquitectónica y fotográfica de un espacio de ocio sobre el mar. El paseo Marítimo de Palma

María Sebastián Sebastián, Facultad de Filosofía y Letras de la Universitat de les Illes Balears - Becaria predoctoral de la Conselleria d'Educació, Cultural i Universitats del Govern de les Illes Balears

## Abstract

The paseo Marítimo is one of the main streets of Palma. Built less than 75 years ago with a touristic aim, it has transformed the urban configuration and has turned into a symbolic image of the city. The construction of the Dique del Oeste, protected the city from the sea storms. It permitted the creation of a road joining the port and the airport in the seafront, the paseo Marítimo. But with the arrival of mass-tourism it had to be enlarged and since then, it has suffered several modifications. At the same time, it has been occupied with buildings for the tourists. In this process, published photography has played an important role as a promoter of the site. From the 40's and during the construction of the promenade, the number of photographs increased. They allow doing a study of the evolution of the urbanization process, while they serve as touristic advertisement that spread the architecture. So, a contemporary architectural heritage is being added to the historical architectural heritage which we can find all along the paseo Marítimo. The buildings made for the tourists to come and visit the city end up being claimed as heritage elements.

*Keywords: image, photography, seafront, architecture, urbanism*

## Resumen

El paseo Marítimo es una de las arterias principales de Palma. Construido hace menos de 75 años con voluntad turística, ha reorientado la trama urbana y se ha convertido en imagen identificativa de la ciudad. La construcción del Dique del Oeste, protegió la bahía de los temporales permitiendo ganar terreno al mar con una carretera de unión puerto-aeropuerto, el paseo Marítimo. Poco después de su inauguración tuvo que ampliarse para satisfacer las necesidades del turismo de masas y desde entonces ha sufrido diversas modificaciones. Simultáneamente, a lo largo del trazado se han edificado equipamientos para alojar y entretener al turista. En todo ello la fotografía pública ha funcionado como instrumento de promoción del lugar. Desde la década de 1940 y paralelamente al crecimiento del paseo, se multiplica el número de imágenes respecto las generadas anteriormente. Éstas permiten hacer un seguimiento de las obras, a la vez que se transforman en reclamo turístico que directa o indirectamente difunde la arquitectura. Así, al patrimonio arquitectónico histórico que salpica el trazado del paseo Marítimo se le une un patrimonio edilicio contemporáneo, cerrándose un círculo donde el alojamiento creado para que el turista acuda y visite la ciudad, acaba siendo reivindicado como elemento patrimonial.

*Palabras clave: imagen, fotografía, paseo marítimo, arquitectura, urbanismo*

## **1 LA CREACIÓN DEL PASEO MARÍTIMO**

La vista de Palma desde el mar es una de las imágenes más representativas de la ciudad. Las fachadas de los edificios se vuelcan hacia el Mediterráneo, separadas de éste tan sólo por el paseo Marítimo: una franja compuesta por viales de circulación rodada y zonas peatonales separadas entre sí por una línea de arbolado. Sin embargo, hasta el siglo XX, Palma había dado la espalda al mar, puesto que las numerosas incursiones por vía marítima, hacían de la primera línea de costa un lugar inseguro del que era necesario protegerse.

### **1.1 Configuración urbana**

#### **1.1.1 Primeros proyectos**

Pese a que el paseo Marítimo de Palma se inicia en la década de 1940, desde la segunda mitad del siglo XIX se empieza a plantear el crecimiento hacia el mar. El detonante será el primer ensayo de demolición de las murallas en 1873, para el cual se elige un fragmento del lienzo marítimo comprendido entre las actuales plaza Atarazanas y la Avenida Antonio Maura y coincidente con el puerto donde amarraban gran parte de los vapores de mercancías y pasajeros. En 1910 en este espacio se realiza el paseo Sagrera, antecedente del paseo Marítimo, al generar un espacio peatonal delimitado por palmeras paralelo al agua.

Mientras tanto los barcos de mayor calado tenían dos opciones. Algunos amarraban en Portopí, a unos 5 km. hacia el oeste, y cerca de El Terreno, por entonces núcleo de veraneo de burgueses y artistas. Otros, como los cruceros, se detenían en el centro de la bahía para que barcos de menor calado recogieran a los pasajeros y los llevaran al puerto.

Esto llevará a arquitectos e ingenieros a plantear soluciones de modernización y ampliación del puerto, a menudo acompañadas de planes de urbanización para la zona entre Palma y El Terreno. No nos detendremos a analizarlos, pero sí que destacaremos la voluntad común de abrir la ciudad al turismo, que iba aumentando de forma discreta pero constante. Nada de ello llegó a materializarse pese a que en la década de 1930 el número de turistas, muchos de ellos cruceristas, aumentó de manera muy importante.

#### **1.1.2 Aparición del paseo Marítimo: la nueva línea de mar**

Paradójicamente el germen del paseo Marítimo será presentado en plena Guerra Civil por Pedro de Benito. Éste planteará un anteproyecto que cerraba la bahía con el dique del Oeste y el del Este, creando en el centro un fondeadero militar. Pese al brusco descenso de visitantes provocado por la guerra y por el aislamiento de la década de 1940, las autoridades deciden usar los planos de de Benito como base de un concurso de anteproyectos para la construcción del Dique del Oeste, que permitiría calmar las aguas.

Así, en 1941, bajo la dirección del ganador Juan Junquera Blanco, se inician las obras.

Paralelamente, el ingeniero Gabriel Roca Garcias desarrolla en 1940 un anteproyecto para toda la zona de la bahía donde incluye el paseo Marítimo. Éste, no obstante, no era planteado como una zona de ocio, sino como una “carretera de enlace” (SORIANO FRADE 1996: 59) que debía conectar el Dique del Oeste, donde atracarían grandes embarcaciones, con el Muelle Viejo. Y a su vez, ambos con el aeropuerto. El planeamiento se incluirá en la Reforma de Palma de Gabriel Alomar de 1943 y se aprobará en el Plan General del Puerto de 1950, firmado también por Gabriel Roca. Esto no implica que las obras no se hubieran empezado. De hecho en 1947 se traslada la capilla de San Telmo desde la zona de la Lonja al contramuelle Mollet y en 1948 se inaugura el Club Náutico que sustituía y reunificaba los anteriores Real Club de Regatas y el Club España. Además, un plano turístico firmado en 1950 por Verger muestra una parte del paseo ya ejecutada, partiendo del paseo Sagrera y en dirección hacia el oeste hasta la calle Monseñor Palmer (MUNTANER BUJOSA 1950: s/n) (fig.1). A partir de aquí, las obras seguirán desarrollándose en esa dirección a lo largo de la década de 1950. El avance, como veremos más adelante, puede documentarse a través de las numerosas postales de la época.

La apertura al exterior de España y la llegada de capital norteamericano a partir de 1951 darán un impulso al turismo que se traduce en el inicio de una nueva obra en la bahía, la del Dique de Poniente. Éste, cercano al del Oeste, ofrecerá espacio extra para los barcos de gran calado. Ambos diques y el paseo Marítimo serán inaugurados en 1960.

### **1.1.3 Consolidación y crecimiento**

La década de 1960 está ligada al boom del turismo de masas. El número de visitantes se desborda y el paseo Marítimo se queda pequeño. Así que se reanudan las obras recién inauguradas con el objetivo de doblar el número de carriles. Este paseo ampliado se inaugura en 1972, un año antes de que la Crisis del Petróleo, sumada a la inestabilidad de los últimos años del régimen franquista, frene el crecimiento del número de turistas.

En este contexto se empieza a plantear qué hacer con los 90.000 m2 (VERD 1984: 12) que quedaban entre la muralla a los pies de la catedral y la autopista de unión con el aeropuerto, forma que tomaba el paseo Marítimo en dirección este. El ayuntamiento zanja la cuestión cediendo los terrenos a la empresa Parkmar, que iniciará la conversión de la zona en un aparcamiento en superficie. Pero los intentos de apertura de pasos para vehículos en la muralla y el debate abierto en prensa generarán una presión popular contraria al proyecto que conseguirá que, en 1976, el nuevo gobierno democrático retire la concesión y convoque un concurso público para construir un parque.

El resultado será el Parc de la Mar firmado por el Equipo Zócalo e inaugurado en 1984, en una década con unas perspectivas económicas y sociales mucho más optimistas que las de la década anterior. El nuevo parque se presentaba como un espacio para

actividades culturales (exposiciones, festivales de música) alternativas al turismo de “sol y playa”, cada vez más cuestionado desde algunos sectores. En esta dirección se transformarán Ses Voltes, espacio de la muralla bajo la Catedral, en un escenario al aire libre de la mano de Elías Torres y José A. Martínez Lapeña. Y se continúa con la prolongación del paseo en dirección este acondicionando la zona de El Molinar de la mano de Javier Vellés.

La década de 1990 estará marcada por altibajos económicos y, pese a aumentar el número de visitas, no crece el gasto por turista. Así que se mantiene lo existente, mientras que el turismo de masas deja paso a la “masa de turistas” (SEGUI LLINÁS 2006: 30).

Las irregularidades en la llegada de visitantes se zanan cuando, tras el descenso provocado por los atentados del 11-S, el turismo vuelve a remontar. La bonanza económica de los inicios del siglo XXI impulsará una de las actuaciones más ambiciosas: el acondicionamiento y revitalización de la zona de Levante, donde aún quedan zonas sin urbanizar entre el mar y las viviendas de la barriada, muchas de ellas de carácter social. Para ello, las autoridades proponen, además de la polémica (y aún sin solución) reordenación de la zona conocida como Gesa, la aparición de un Palacio de Congresos que atraiga un nuevo tipo de turismo, el de negocios.

Convocado el concurso de anteproyectos en 2005, con Francisco Mangado como ganador, la crisis posterior ha provocado numerosos retrasos en las obras que hacen que a día de hoy continúe siendo una gran estructura metálica en construcción. Y en 2013 el problema se traslada a la conexión de este equipamiento con las vías existentes, siendo uno de los puntos estudiados por el equipo de arquitectos encabezado por Antoni Forteza, en una propuesta de remodelación radical de todo el paseo Marítimo dirigido a suprimir carriles y liberar espacio para el peatón.

## **1.2 La dotación de servicios**

La creación del paseo Marítimo generó una franja de terreno entre a los pies del acantilado preexistente. Sin esperar a que la obra estuviera inaugurada, los edificios situados en lo alto del desnivel empezaron a girar hacia el mar, y los nuevos solares fueron ocupados con construcciones de usos y características diversos.

### **1.2.1 Alojamiento**

El uso de alojamiento lo encontramos ya antes de la aparición del paseo. Además de viviendas de residentes, se habían construido dos de los principales hoteles de Palma: el Mediterráneo (1923) y el Victoria (1910). Ambos se caracterizarán por cierto eclecticismo, situación que cambiará en la década de 1950 cuando modifiquen su aspecto de manera radical.

Porque es en esta década cuando, coincidiendo con el avance de las obras, los

establecimientos existentes se modernizan y aparecen otros muchos de nueva creación. Entre éstos destacan el Costa Azul (1952), el Bahía Palace (1955) y el Hotel Fénix (1957). La mayor parte se inscriben en tendencias plenamente contemporáneas acordes a su época, como es el caso del Bahía Palace. Obra de Francisco J. Goicoechea y Jacinto Vega Ramos, su sobriedad y funcionalismo no sólo marcó un hito en el momento, sino que aún sigue plenamente vigente. Así su volumen prismático a 45 grados respecto al paseo es uno de los que menos modificaciones ha sufrido.

También las reformas de los hoteles existentes irán en una línea de modernidad, marcadas por una voluntad de diferenciarse respecto de su estado anterior. El caso paradigmático es la ampliación del Hotel Mediterráneo. Al ver como la línea de mar se aleja al interponerse los carriles del paseo, se decide colocar una plataforma frente al edificio y sobre el mar para instalar el bar. La conexión se resuelve con un volumen que surge de las tres primeras plantas del edificio y del cual parte un puente de estructura metálica que llega a la plataforma salvando el paseo. Paralelamente, en 1953, el Hotel Victoria se actualiza radicalmente y aumenta en altura de la mano de Luis Gutiérrez Soto, ayudado por un por entonces principiante José A. Corrales. Ambos también se encargarán del vecino Hotel Fénix. El edificio, perpendicular al mar soluciona el problema de las vistas de éste desde las habitaciones escalonando los balcones en planta. La otra gran aportación de este edificio es el color verdoso que aporta el gresite con el que se recubren las barandillas, y que contrasta con los blancos y ocres predominantes en el paseo.

La creación de la planta hotelera en la zona oeste del paseo Marítimo se cierra en 1977 con el Hotel Palas Atenea, un gran edificio en el que se juega con una L en planta que se eleva sobre un basamento. Vemos por tanto como todos estos edificios, pese a su idéntico uso, difieren entre sí tanto en su volumetría como en su relación con el mar y el paseo, en la búsqueda de una imagen diferenciada y atractiva para el usuario en potencia.

Frente a esto, también se genera un volumen importante de edificios para el residente. No profundizaremos en el tema, pero sí que es interesante apuntar como las viviendas se han publicitado de manera similar a la de los hoteles y apartamentos. Así lo testimonia el folleto publicitario del complejo Porto Pí (LLUIS ALEMANY X - 1 (202)/6), proyecto no realizado desarrollado entre finales de la década de los ochenta y principios de los noventa, donde en lugar de relacionarse las viviendas con servicios como colegios, sanidad, comunicaciones, etc., únicamente se destaca su situación privilegiada frente al mar y las posibilidades de ocio vinculadas.

### **1.2.2 Ocio**

Los equipamientos de ocio son igualmente imprescindibles en una zona turística. En función de la oferta de entretenimiento tenemos: deportivos, de ocio nocturno y espectáculos, y culturales. A continuación veremos como a cada uno le corresponde una

arquitectura muy diferente.

El uso deportivo surge vinculado a la navegación. En 1948 se inaugura el Real Club Náutico, obra de Gabriel Roca. El edificio se presenta como una macla de volúmenes blancos, despojados de decoración, retomando en cierta manera características del Movimiento Moderno, del cual algunos clubs náuticos como el de San Sebastián habían sido abanderados.

El ocio nocturno y de espectáculos tiene dos etapas diferenciadas. En un primer momento, se ponen en funcionamiento salas de conciertos. Posteriormente, sobre todo a partir de la década de los ochenta, las discotecas ganan terreno. El testimonio más representativo de este cambio es Tito's. El local, entre los hoteles Mediterráneo y Victoria, había abierto sus puertas en 1930 bajo la forma de una terraza con vistas al mar. En 1957 se confía a Josep Maria Sostres una remodelación. Éste plantea una terraza en dos niveles con acceso desde plaza Gomila, en la parte alta del acantilado, y con una conexión visual directa con el paseo Marítimo. El proyecto oscila entre el organicismo y cierto alarde técnico, al plantear en una de las secciones un considerable voladizo. Aunque a la vez hace concesiones a elementos prototípicos del imaginario turístico, como es la conservación de una palmera prácticamente en el centro de la terraza (COACH 105 D/6/). En la década de 1960 se confiará al Estudio Lamela la cubrición de la terraza para evitar que la meteorología afectara a los espectáculos. Y en la década de 1980 se vuelve a contar con este estudio para convertir la sala en discoteca. El resultado fue un edificio con acceso desde el paseo Marítimo gracias a sus ascensores de vidrio que miran hacia la bahía. En la parte superior, una enorme pared vidriada permite ver desde el exterior los cambios de iluminación en el interior.

El otro representante es el Auditorium, obra de Luis Martínez-Feduchi inaugurada en 1969. Como Tito's, ofrece una silueta fácilmente reconocible ahora gracias al crecimiento de su planta a medida que aumenta en altura y que, proyectándose hacia el paseo, recuerda la existencia del patio de butacas a la vez que remite a la proa de una embarcación. Vemos por tanto, como se busca la creación de edificios que se transforman en hitos a lo largo del trazado.

De creación más reciente, tenemos los edificios que acogen programas culturales. Los representantes son Ses Voltes, del que ya hemos hablado, y el museo de Es Baluard, inaugurado en 2004. En ambos casos se trata de rehabilitaciones en el ámbito de las murallas, cuya existencia resta prácticamente invisible desde el exterior, aunque una vez dentro se opte por una arquitectura donde predominan el hormigón y el metal.

## **2 LA DIFUSIÓN DE LA IMAGEN**

Desde finales del siglo XIX, la bahía de Palma había captado la atención de algunos fotógrafos y se habían publicado postales con vistas panorámicas desde lugares



elevados como el castillo de Bellver o el Terreno. La demolición de la muralla frente a la Lonja y la posterior construcción del paseo Sagrera también quedarán registrados en publicaciones como la de Piferrer y Quadrado (1888: 643, 833) y en otras muchas postales.

La gradual popularización de la fotografía hará que el número de imágenes se multiplique y los avances en los métodos de impresión mecánica permitirán imprimir cada vez un mayor tiraje tanto de postales como de publicaciones. Y la construcción del paseo Marítimo se encuadra en un momento en que la fotografía ya está muy asentada entre la población, de manera que desde Palma se generan imágenes que transmiten la transformación de la ciudad a un público muy amplio.

## **2.1 Vistas generales**

Las vistas generales del paseo Marítimo son unas de las más habituales. Pese a estar realizadas por fotógrafos distintos, entre los que destacan Josep Planas i Montanyà, Adolf Zerkowitz y el tándem Antoni Campañá-Juan Puig Ferrán, los puntos de vista son prácticamente los mismos (fig.2): zonas elevadas a lo largo del paseo que permiten dedicar algo más de la mitad de la imagen a la ciudad, dejando el resto al mar y donde siempre aparece algún elemento del patrimonio arquitectónico histórico de la ciudad. Incluso con el paso de los años, estos puntos se repiten, como podemos observar en algunas de las fotografías de Toni Catany (2007: 238).

Gran parte de estas vistas se centran en el lado oeste, ignorando el este. La mayor concentración de servicios en el primero, junto con la voluntad de mostrar los avances de la ciudad, podrían ser los causantes de este desequilibrio. A su vez, las imágenes se orientan hacia el castillo de Bellver o hacia la Catedral. Estos elementos patrimoniales se sitúan en el centro del encuadre, ligeramente elevados conviviendo con las obras modernas que se sitúan a sus pies.

La repetición y lo estandarizado de las imágenes hace que desde el punto de vista fotográfico no signifiquen una gran aportación. Pero por otra parte, las transforma en un testimonio de primer orden de los cambios urbanos que se han producido a lo largo de unas pocas décadas. De esta manera, y como ya hemos señalado anteriormente, se puede observar el avance de las obras desde el paseo Sagrera hacia Portopí. Así como analizar la estrategia de crecimiento de las edificaciones hasta la actualidad. Vemos como durante la urbanización del paseo los edificios preexistentes en la parte superior empiezan a desarrollarse hacia abajo, escalonándose en busca del nuevo suelo. A partir de 1960, una vez inaugurado el paseo, se empiezan a ocupar los solares intermedios sin correspondencia con edificios preexistentes. Por último, entre las décadas de 1970 y 1980, el escalonamiento de los edificios va perdiéndose, alineándose sus fachadas con los carriles en búsqueda de una mayor superficie. El resultado final es una sucesión de fachadas, prácticamente sin espacios intermedios, perforadas por innumerables terrazas volcadas al mar.

Junto a las fotografías que muestran una vista con la arquitectura y el paisaje como únicos protagonistas, encontramos algunas que colocan, en primer plano, elementos de la cultura popular. El ejemplo más claro son las imágenes de Josep Planas i Montanyà de la década de 1960 donde parejas ataviadas con trajes mallorquines posan con el paseo Marítimo como telón de fondo (MULET, SEGUÍ 2005:79). El contraste entre ambos planos es testimonio de la persistencia de la idea de la isla como un paraíso detenido en el tiempo que podía llamar la atención del visitante, pese a que al mismo tiempo reclamaría unas instalaciones modernas.

Por último, quedan las imágenes aéreas. Menos abundantes que las anteriores, puesto que su realización implica más costes, ofrecen un punto de vista singular e inédito para la mayoría. Desde el punto de vista urbano, ofrecen la constatación de la adaptación o no de la edificación a los solares. Y desde el punto de vista del turista potencial, dejan al descubierto terrazas y piscinas, elementos muy valorados en el modelo turístico propio de las zonas costeras.

## **2.2 Equipamientos en detalle**

También los equipamientos turísticos serán protagonistas de muchas fotografías, a menudo encargadas por los propios empresarios para promocionar un hotel o un local.

Un determinado tratamiento o encuadre es capaz de generar una imagen diferenciadora del establecimiento respecto de sus competidores. En esta dirección, destacan algunas imágenes del hotel Bahía Palace y de los hoteles Mediterráneo, Victoria y Fénix.

En el primero, los fotógrafos parecen querer alinearse con la voluntad del arquitecto de crear un volumen puro. Tanto en las vistas de detalle como en algunas panorámicas se le muestra como un cuerpo rotundo y despojado de aderezos. Un ejemplo son dos vistas realizadas de finales de la década de 1950. Una es una vista aérea de Foto Casa Planas de 1958 donde se muestra la cubierta llena de elementos de servicio sin voluntad de ocultarlos (OFP 000548). La otra, editada por Fotografía Cuvás, está tomada a pie de calle desde el vecino secadero de redes de Es Jonquet de manera que las redes extendidas en primer plano crean líneas de fuga hacia el fondo, donde se recorta la silueta paralelepípedica del edificio (ASIM P-584).

Respecto a los otros tres hoteles, se opta por remarcar elementos concretos que diferencian al hotel a la vez que pueden resultar llamativos para el turista. En el caso del Victoria, son numerosas las imágenes que muestran su característica piscina con un pavimento que reproduce siluetas de peces y desde la cual puede optarse por mirar hacia la fachada o hacia el paseo Marítimo. El hotel Mediterráneo por su parte, pasa a tener como símbolo el puente de conexión con la plataforma marítima. Algunas vistas llegarán a ignorar el resto del hotel y el puente pasa a ser tratado como un arco que, como si se tratara del de una arquitectura popular, enmarca un fondo ocupado por la fachada del hotel Fénix.

Éste último hotel es protagonista de postales desde el primer momento de su aparición. Algunas incluso se editan sin que los jardines estén acabados (fig.3). Su arquitectura, de plena actualidad en el momento, fue elegida también por fotógrafos de moda como Jack Garofalo que captó una turista en bikini acompañada por flamencos en sus jardines, creando una imagen prototípica del turismo costero sin ninguna referencia al contexto palmesano.

En referencia a los equipamientos de ocio, éstos se destacan en vistas nocturnas donde únicamente se distinguen las luces de los edificios, aportando la imagen de una ciudad viva también durante la noche. Destaca una fotografía de Josep Planas de la terraza de Tito's, con las mesas y el escenario del local en primer plano y el Paseo Marítimo al fondo. La vista, en color, fue utilizada como publicidad del local (SOLER 2007: 25), mientras que en blanco y negro ilustra una monografía sobre el arquitecto del proyecto, Josep Maria Sostres (TORRES 1999: 151).

En muchas de estas imágenes se mantiene la referencia al patrimonio histórico de la ciudad, puesto que es una de las visitas obligadas para el turista. La paradoja se da en la actualidad cuando algunas instituciones están empezando a incluir en sus listas patrimoniales la arquitectura contemporánea dedicada al turismo. Y aunque en el catálogo del ayuntamiento de Palma hasta la fecha tan sólo se haya incluido el Hotel Fénix, otros muchos equipamientos del paseo Marítimo (Club Náutico, Ses Voltes, etc.) ya han sido incluidos en catálogos como el del Docomomo y el de Arch XX Sudoe. Se cierra por tanto el proceso de construcción y de difusión del espacio turístico, asumiendo no sólo su existencia sino entendiéndolo como un elemento con unos valores arquitectónicos que hacen que deba preservarse.

### **3 CONCLUSIONES**

El turismo ha supuesto una modernización en la ciudad de Palma, especialmente a partir de la década de 1950. Lo que había sido un acantilado se transformó en el paseo Marítimo, espacio de circulación, ocio y acogida para el turista sin excluir al residente.

Progresivamente, su trazado se fue completando con edificios en sintonía con el contexto arquitectónico internacional y que al mismo tiempo combinaban elementos propios de un modelo turístico basado en el "sol y playa", como son las terrazas al aire libre, las piscinas y los elementos vegetales tipo palmeras.

Mientras el proceso constructivo evolucionaba, la fotografía plasmaba las diversas obras de urbanización y de edificación. Ésta a menudo tomaba la forma de postal, ilustraba publicaciones varias o era la base de folletos publicitarios, de manera que las actuaciones se dieron a conocer enseguida más allá de las fronteras isleñas.

En muchas de las imágenes la nueva construcción convive con los elementos

patrimoniales preexistentes tales como la Catedral o el Castillo de Bellver. Y gracias a la iniciativa de algunas instituciones de nivel nacional de defensa del patrimonio arquitectónico del siglo XX, en la actualidad algunos edificios contemporáneos del paseo Marítimo se están sumando a su vez a la lista del patrimonio de la ciudad.

## **Bibliografía**

Catany, T., Janer, M.P. (2007). *Palma de Mallorca*. Barcelona: Lunwerg editores.

Mulet Gutiérrez, M.J., Seguí Aznar, M. (2005). *Fotografia i turisme. Josep Planas i Montanyà*. Barcelona: Lunwerg editores.

Mulet Gutiérrez, M.J., Seguí Aznar, M.(2009). *Paisatge, ciutat i vida quotidiana. L'arxiu fotogràfic Escalas, Mallorca, 1894-1975*. Palma: Obra Social Sa Nostra.

Muntaner Bujosa, J. (1950). *Guía oficial de la Egregia, Muy Noble y Leal Ciudad de Palma de Mallorca*. Palma: Ajuntament de Palma.

Piferrer Fàbregues, P., Quadrado Nieto, J.M. (1888). *España. Sus monumentos y arte - su naturaleza é historia. Islas Baleares* (edición facsímil de 2004). Palma: El Far de les Crestes.

Ripoll Penalva, A.M. (coord.) (2009). *Llibre blanc del turisme de les Illes Balears: cap a una nova cultura turística*. Palma: Govern de les Illes Balears.

Seguí Aznar, M. (2001). *La arquitectura del ocio en Balears. La incidencia del turismo en la arquitectura y el urbanismo*. Palma: Leonard Muntaner.

Seguí Llinàs, M. (2006). *El turisme a les Balears (1950-2005)*. Palma: Edicions Documenta Balear.

Soler, G. (coord) (2007). *Imágenes de una aventura. Fotógrafos de prensa y turismo*. Palma: Foment del Turisme de Mallorca.

Soler, R. (1978). *Proyecto de plan general de ordenación y desarrollo del puerto de Palma de Mallorca. Resumen*. Palma: Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo.

Soriano Frade, F. (1996). *Pequeña historia del turismo en las Baleares*. Palma: Ediciones Bitzoc.

Torres, E. (1999). *Tito's Night Club*. Palma de Mallorca. 1957-1961. En Arís, C., Armesto, A. (eds.), *Sostres arquitecte-arquitecto*. Barcelona: Col·legi Oficial d'Arquitectes de

Catalunya.

Verd, S. (1984). Parc Sí. Parking NO. En *Parc de la Mar* (pp.11-15). Palma: Ajuntament de Palma.

Material de archivo:

Arxiu Històric de Barcelona del COAC (Col·legi Oficial d'Arquitectes de Catalunya). H 105 D/6/. Josep Maria Sostres (1957). *Proyecto de Terrazas y pista de baile en el terreno propiedad de D. Antonio Ferrer Duran en Palma de Mallorca*.

ASIM (Arxiu del So I de la Imatge de Mallorca). P-584. *Palma de Mallorca 96. Paseo Marítimo y Hotel Bahía Palace*. Barcelona: Ediciones Fotografía Cuvás.

Biblioteca Lluís Alemany. X - 1 (202)/6. *El Paseo Marítimo se acaba*. Palma: Grup Fer.

OFP (Observatori Fotogràfic del Paisatge de les Illes Balears). 000548. *Paseo Marítimo - Detalle*. Palma: Foto Casa Planas. Disponible en: <http://www.observatorifotograficbalears.com/ca/projectes/imatge-i-turisme/seleccio-i-matges/item/470-passeig-maritim-detall.html> [Consulta: 2013, 2 de noviembre]

El presente texto forma parte del I+D: La construcción de una imagen turística a través de la fotografía. El caso de Las Baleares (I+D HAR2010-21691). Secretaría de Estado de Investigación, Desarrollo e Innovación. Ministerio de Economía y Competitividad. Gobierno de España.



Fig. 1: Detalle del plano firmado por Verger incluido en la Guía oficial de la Egregia, Muy Noble y Leal Ciudad de Palma de Mallorca de Juan Muntaner Bujosa.



Fig. 2: Ortofoto de un fragmento de la bahía de Palma donde se han señalado los principales elementos del paseo Marítimo. Fotografía base: Google Maps.



Fig. 3: Palma de Mallorca. Hotel Fénix. Antoni Campañá y Juan Puig-Ferrán. C.1959. Tarjeta postal donde se ve en primer término el equipamiento hotelero sin perder de vista la Catedral. Fuente: Observatori Fotogràfic del Paisatge de les Illes Balears

## Città stagionali

Silvia Vespasiani, PhD UNICAM; Officine TAG; Architetto Servizio Urbanistica - Provincia di Fermo

### Abstract

This work is related to the PHD thesis of Architecture, Environment and design, PhD Curriculum in Knowledge and Design of Urban Landscape, at the School of Advanced Studies of the University of Camerino, concerning the transformation of tourist resorts built in the 1960s and 1970s along the Italian coasts of the Marche region. The present article deals with the problems involved in the requalification, recover and renewal of beach destinations in consideration of the evolution of the tourism and the new ways of living resulting from the intensification of international mobility as an analytic and theoretical reference for the interpretation of renovation necessities in respect to the observed contemporary dynamics. It further analyzes the recent transformations of the Italian Adriatic coast of the Marche region and finally discusses the role of the urban/tourist coastal areas which are ready to promote reorganization strategies within a new urban geographical framework.

*Keywords: urban, beach areas, renovation, coastal spaces, tourism, destination.*

### Sinossi

Questo lavoro è relazionato alla tesi di dottorato in Architecture environment and design presso la School of Advanced Studies dell' Università degli Studi di Camerino riguardante le trasformazioni degli insediamenti turistici costruiti negli anni '60-'70 sulla costa italiana delle Marche. Il presente articolo affronta la problematica della riqualificazione, recupero e riuso delle destinazioni turistiche balneari considerando le evoluzioni del turismo e le nuove modalità di abitare scaturite dall'intensificazione della mobilità internazionale come quadro di riferimento analitico-teorico per interpretare le necessità di rinnovo rispetto alle dinamiche contemporanee osservate. Prosegue analizzando le trasformazioni recenti della costa adriatica italiana delle Marche ed infine discute il ruolo delle aree urbano/turistiche costiere rispetto alla necessità di promuovere strategie di riorganizzazione di queste aree all'interno di una nuova geografia urbana.

*Parole chiave: spazio urbano, aree balneari, rinnovo, spazi costieri, turismo, destinazioni.*

## 1 INTRODUZIONE

In Italia, la maggior parte degli insediamenti turistici per il balneare si costruisce nel ventennio '60 - '70, in un momento di particolare fervore edilizio che accompagna la crescita "miracolosa" dei paesi a economia capitalistica. Durante questo periodo di grossi cambiamenti sociali, di inquietudini intellettuali, di ricerche urbane tipologiche e morfologiche, di studi e di programmi ambiziosi sul futuro delle città, di visioni utopiche, ma anche di ampie speculazioni edilizie che si consolidarono sulla fragilità degli strumenti di programmazione urbanistica, il turismo balneare estivo e l'edificazione dei paesaggi costieri si rivelano due fenomeni in forte crescita e strettamente connessi tra loro; tra le tante "rivoluzioni" del secondo dopoguerra, infatti, quella della vacanza al mare di massa è stata l'origine di quel legame, sempre più stretto, tra lo sviluppo del fenomeno turistico e le trasformazioni delle città litoranee e per il quale, con l'evolversi del turista, sono stati prodotti negli anni i modelli urbani balneari e le tante architetture "fronte mare".

Seguendo il passaggio evolutivo della pratica turistica dal moderno al post-turismo, si sono alterate anche le relazioni che il fenomeno stabilisce con lo spazio e con il territorio, così l'architettura e l'urbanistica si sono confrontate con l'evoluzione della pratica adottando strategie ed azioni tese principalmente alla rivitalizzazione degli spazi ricettivi e alla diversificazione dell'offerta, sorvolando sulla qualità dell'architettura e sulla necessaria riconfigurazione dello spazio urbano balneare.

Se analizziamo la condizione degli spazi costieri alla luce delle evoluzioni recenti, possiamo intercettare brani di edificato che hanno a che fare con cicliche sovrapposizioni di usi e di pratiche, con trasformazioni periodiche, con abitanti in transito; sono aree che stanno metabolizzando le dinamiche urbane attuali e pertanto offrono alle discipline del progetto e del governo del territorio l'opportunità di adattare alle nuove istanze i mille pezzi di un'eredità, spesso ingombrante, svincolandole da un discorso ormai sterile basato sulla rendita di posizione, sull'offerta di residenze e su anacronistiche segregazioni di funzioni e di pratiche.

In conclusione, possiamo osservare che la dimensione turistica è ormai una componente dell'urbano e ciò, in un'ottica propositiva, richiede all'architettura e all'urbanistica di rinnovare il loro carattere più sperimentale, di impegnare la loro capacità di trasformare i luoghi, ma soprattutto di svelare un rapporto disinibito con le nuove pratiche dell'abitare lo spazio costiero.

## 2 EVOLUZIONI

I processi che favorirono l'impulso reciproco tra "villeggiatura" al mare ed edificazione dei litorali sono da attribuirsi, in modo diretto o indiretto, alla crescita dei settori chiave dello sviluppo nei paesi industrializzati: infrastrutture, mobilità, commercio, servizi, consumi, edilizia. Sulla scia della nuova idea di progresso, in poco tempo il turismo diventò un motore economico affatto trascurabile per tutte quelle aree lontane dai grandi centri produttivi; una vera e propria industria che coinvolgeva interi territori



secondo l'approccio di un'offerta quantitativa destinata alla domanda di un pubblico sempre più allargato.

Questa posizione di rilevanza del turismo nel sistema economico dell'Italia, se da un lato diviene il presupposto per sostenere iniziative, azioni ed investimenti tesi alla "valorizzazione turistica" di molti territori, dall'altro caratterizza il profilo del rapporto tra pratica turistica ed edificazione che si delinea con la prevalenza delle funzioni economiche sull'organizzazione dello spazio[1]. E' questo il momento in cui si struttura e si consolida il modello "tradizionale" di sviluppo turistico delle località balneari: continua espansione delle aree edificabili e, quindi, protagonismo del settore immobiliare; aumento dell'offerta di alloggi destinata prevalentemente alle seconde case; ripetizione indiscriminata di pochi schemi insediativi ed architettonici standardizzati.

Rispetto alla condizione di equilibrio tra produzione e consumo a cui tendeva il sistema industriale avanzato che, dal secondo dopoguerra, si stava diffondendo nei paesi europei, e in funzione del quale venivano regolati i rapporti tra mondo del lavoro e spazio-tempo esterno ad esso (tempo libero - ferie retribuite), la diffusione del turismo assunse due ruoli fondamentali: diventava il momento privilegiato delle funzioni di consumo a tempo pieno, esteso agli stessi soggetti che in altri momenti avevano la qualifica formale di lavoratori; trasmetteva l'immaginario di un futuro migliore, anticipando l'esperienza del piacere e dell'innovazione che quel nuovo modello di sviluppo economico prometteva a tutti. In questo modo alla crescita economica si va affiancando la specializzazione funzionale dei centri urbani, sia di partenza che di destinazione turistica, e con essa si rafforza la dicotomia tra la città del lavoro e quella di villeggiatura, diventando questa una sorta di distacco della prima.

L'aumento dell'attività edificatoria legata alla ricettività balneare e dedicata alle esigenze del turista, occupato nel consumo stagionale della vacanza, si traduce materialmente nella costruzione di nuovi episodi urbani (hotel, case, quartieri e città intere) e si focalizza su determinate necessità prevalenti legate quasi esclusivamente allo svago, al piacere e al divertimento; rimangono in secondo piano molte delle funzioni urbane specifiche, come la dotazione di spazi pubblici e di servizi collettivi, ma anche il consumo indiscriminato di risorse non rinnovabili e le tante problematiche che ricadono sull'organizzazione urbana a causa dell'avvicendamento stagionale dei flussi turistici. In tale contesto, il ritardo della normativa urbanistica e la miopia delle politiche pubbliche incentivarono questa modalità di sviluppo del fenomeno, anche se in modo diversificato e sostanzialmente frammentario, lasciando ampio margine ad azioni di tipo privatistico e speculativo.

I sostanziali fallimenti delle politiche di utilizzo del territorio di quel periodo rappresentano occasioni mancate per la "valorizzazione turistica" dell'Italia, e l'insolvenza protratta delle politiche urbane nei confronti dell'occupazione e dell'uso del suolo hanno incoraggiato lo spreco di risorse sia economiche che paesaggistiche, come è emerso negli ultimi anni. La stessa disciplina architettonica, fortemente coinvolta nelle operazioni fisiche di trasformazione dei luoghi, assume posizioni ambigue.

Nell'ambito disciplinare più colto le risposte si dibattono tra il modello della 'città-giardino', le 'visioni' dell'architettura organica e l'impronta razionalista, anche se i

risultati si svincolano dal rigore dei dettami e pongono l'accento sulla ricerca di forme compositive diverse, sulla necessità di deviare dal rigore funzionale degli spazi per raggiungere un rapporto equilibrato tra ambiente naturale e costruito, tra natura e artificio.

Ne sono esempi i progetti di Marcello D'olivo per Mancore sul Gargano, per Lignano Pineta e per Pineta di Classe che sviluppa in collaborazione con Ludovico Quaroni. Sono progetti altamente qualificati per nuovi insediamenti balneari che rappresentano sicuramente un catalogo di buone pratiche con cui confrontarsi, ma sono studi e opere di professionisti illustri che, nella maggior parte dei casi, rappresentano tappe di un percorso teorico più ampio e vincolato alle vicende nazionali e internazionali dell'architettura piuttosto che a ricerche specifiche in campo turistico[2].

La totale assenza di studi dedicati e di modelli tipologici a cui riferirsi, infatti, favorisce risposte diversificate che spesso attingono a tipi edilizi e sistemi insediativi adottati in spazi residenziali urbani, anche se tra i tipi di costruito quello rivolto al balneare di massa ha bisogno di sintetizzare forme nuove per nuove funzioni che la città tradizionale non contiene: vivere il tempo libero, rappresentare l'immagine del luogo lontano e diverso dalla residenza, favorire il contatto con la natura e l'avventura, attrezzare il territorio per le attività ricreative, delimitare e offrire spazio ludico.

Nel 1964, mentre la XXXII Biennale delle Arti Visive di Venezia consacrava incondizionatamente la scuola newyorkese della Pop Art, la questione viene affrontata anche alla XXXIII Triennale di Milano; i giovani Umberto Eco e Vittorio Gregotti, curatori della mostra, si dedicano ad approfondire il rapporto tra la cultura progettuale e la nuova realtà sociale scegliendo come filo conduttore il Tempo libero. Gae Aulenti e Carlo Aymonino nella sezione italiana esaminano in particolare la relazione tra "il tempo libero e l'acqua" per offrire un'ampia riflessione critica sulle problematiche che derivavano dalla massificazione dei bisogni, articolando in modo puntuale due argomenti centrali: il trasporto (e tra le forme quello del mezzo privato) e la situazione urbanistica delle coste italiane.

A distanza di tempo, nel rintracciare le relazioni tra gli insediamenti per il turismo balneare costruiti negli anni del boom e gli assetti urbani contemporanei, riaffiorano questioni ancora aperte che sottolineano le insolvenze protratte nella costruzione dello spazio costiero; ma oggi gli scenari nati per il tempo libero e per il turismo "dei grandi numeri" ci propongono luoghi che risultano inglobati all'interno di situazioni urbane mutate, in continua evoluzione, ove vi transitano molti temi del dibattito disciplinare attuale sulla "risorsa urbana": recupero, riuso, rigenerazione, riduzione.

### **3 URBANO BALNEARE OLTRE IL TURISMO**

Rileggere gli spazi e le architetture ereditate dal turismo balneare di massa, significa confrontarsi con un panorama vastissimo di occasioni per proporre nuove interpretazioni da affidare a quei brani di edificato nati per accogliere la vitalità ciclica degli abitanti stagionali.

Nel passaggio evolutivo dal periodo fordista a quello post-fordista, fino alle più recenti

dinamiche globali, possiamo riconoscere il turismo come fenomeno sociale-relazionale con altissima capacità di organizzazione spaziale, come un complesso di dinamiche a scale multiple e collegate a tutti gli elementi dell'ambiente naturale, sociale, economico e pertanto anche urbano e architettonico.

Il turismo agisce sullo spazio con effetti materiali e immateriali, e ciò produce cambiamenti rilevanti nel territorio che derivano dalla "pluralizzazione" della domanda, dalla "moltiplicazione-differenziazione" dell'offerta turistica, ma soprattutto dalle relazioni socio-spaziali che innesca nell'ambito dei nuovi processi di territorializzazione. In quest'ottica, gli insediamenti turistici costieri non sono più solo "contenitori" organizzati per il tempo libero, ma diventano miscele complesse di nodi, nuovi paesaggi, flussi ciclici e reti di scambio.

Nei processi di cambiamento a cui stiamo assistendo, infatti, gli effetti delle "nuove mobilità" sulle destinazioni balneari si traducono, principalmente, nel consolidamento della tendenza residenziale, e ciò obbliga a ripensare in modo diverso il futuro degli insediamenti turistici costieri rispetto alle visioni che li hanno accompagnati nelle fasi di fondazione, di pieno sviluppo e di espansione. In altre parole, occorre superare quell'interpretazione che vede gli insediamenti balneari consolidati ancora come aree specializzate di addensamenti metropolitani vicini, edificate senza identità sedimentata, stagionali solo perché soggetti ai ritmi delle vacanze estive, disponibili esclusivamente per usi orientati a soddisfare le esigenze ricreative del tempo libero senza considerare altre possibili fruizioni.

Con l'avvento della "società delle reti", i cambiamenti nella morfologia fisica delle città, che si sono sommati nel corso del XX secolo, possono essere attribuiti alle trasformazioni radicali nell'organizzazione della vita quotidiana. Ogni passaggio evolutivo della città, da quella tradizionale a quella attuale, è stato accompagnato da nuove popolazioni urbane; nel divenire da metropoli di prima generazione, con i suoi abitanti e pendolari, a quella attuale, sempre più dipendente dalle "Non Resident Population", si sono alimentati due macroprocessi come espressione fisica dei rapporti che le nuove figure sociali miste stabiliscono con lo spazio urbano: la recessione dei confini della città e la progressiva erosione del legame tra gruppo sociale e spazio abitato.

In base ai recenti sviluppi del turismo e della mobilità a scala internazionale, dunque, e nell'ipotesi che ad alimentare le trasformazioni morfologiche fisiche delle attuali "postmetropoli" siano nuove forme di urbanità che si originano dall'intensificarsi degli spostamenti e da rapporti inediti tra "city user" e gli spazi abitati, possiamo considerare il turismo contemporaneo come una pratica diffusa che da tempo incarna i tratti fondamentali del mutamento, e pertanto ci permette di riconsiderare la prospettiva del discorso urbano a partire dalla riformulazione del concetto di abitare, tralasciando ogni preferenza gerarchica tra il permanere e il transitare, tra il compatto e lo sparso.

Progettare il recupero, la rigenerazione, il riuso e la riduzione delle destinazioni balneari nate per il turismo di massa significa, dunque, avere la possibilità di far dialogare ancora l'architettura con lo spazio abitato da nuovi utenti attraverso un pensiero 'ecologico' che risiede all'origine delle azioni: usare suolo già occupato che reclama nuove interpretazioni.

#### 4 LA COSTA ADRIATICA DELLE MARCHE

Nelle Marche lo sviluppo turistico balneare di massa è stato sfruttato come spinta economica soprattutto nel settore dell'edilizia e del commercio, ma parallelamente non è stato dato rilievo al suo potenziale come nuova pratica sociale capace di modificare il territorio e di trasformare lo spazio urbano.

Tale disinteresse ha condotto all'edificazione di vaste aree libere secondo l'approccio di un'offerta quantitativa condizionata fortemente dal mercato immobiliare rivolto ad un pubblico allargato. Inoltre, i mutamenti demografici più cospicui sono avvenuti nell'arco temporale 1951-1981, cioè proprio in concomitanza con lo sviluppo del turismo balneare, e la conseguente redistribuzione territoriale dei processi antropici ha prodotto una notevole occupazione di suolo a ridosso della linea di costa provocando la saldatura tra le aree urbanizzate un tempo distanti.

Osservando la situazione urbana attuale del litorale marchigiano si possono riconoscere i disequilibri tra le varie aree urbanizzate; alcune sono insediamenti turistici consolidati, altri sono in fase di declino o hanno perso totalmente la loro attrattiva per le vacanze diventando nuovi quartieri abitati in modo stanziale.

I comuni limitrofi si sono trovati ad avere un grado di interdipendenza sociale, economica e spaziale molto elevato, tanto da determinare la formazione di un unico sistema locale che, però non corrisponde al sistema amministrativo; questo fenomeno si sta sviluppando per "coalescenza territoriale" e si è manifestato nella quasi totalità del territorio marchigiano dando origine a nuove "città in nuce" (Calafati e Mazzoni, 2009) che non si rivelano necessariamente attraverso un insediamento compatto, anzi, si esprimono meglio come "densità relazionali" all'interno di aree edificate non necessariamente urbane.

Quasi tutte le aree turistiche balneari delle Marche ricadono all'interno di questo sistema edificato "sparso" che in alcune parti può essere inteso come "periferia privilegiata", per la posizione geografica rispetto ai poli territoriali (tra cui c'è anche il mare), o può riconoscersi nelle aree urbano-turistiche inserite all'interno di un processo di trasformazione territoriale non ancora concluso dove la sovrapposizione tra la cultura allargata del tempo libero e la vita quotidiana delle nuove popolazioni abitanti apre nuovi interrogativi e propone nuove sfide.

Osservando alcuni casi presenti nella costa delle Marche, emerge che le aree costruite negli anni del boom per le "seconde case" come espansioni dei centri della costa sono diventate porzioni complementari al sistema urbano preesistente, come è avvenuto a San Benedetto del Tronto; in altre località, nate come lottizzazioni ex nihilo, si sono create situazioni di transizione estate-inverno che alimentano spazi misti di uso residenziale temporaneo breve o prolungato, come si riscontra nella località di Casabianca (Fermo). A Lido Tre Archi (Fermo), invece, la bassa qualità dell'architettura ed il sottoutilizzo durante la stagione più fredda hanno incrementato, nel tempo, il degrado sia sociale che spaziale per cui gli insediamenti nati negli anni '70 come strutture ricettive oggi non sono più meta di vacanze, ma si sono trasformati in riserve di

alloggi a basso costo.

Questi esempi sono solo alcune delle “città stagionali” delle Marche in continuo mutamento e che, in un’ottica propositiva che vada oltre il turismo balneare, oggi possiamo intercettare come nuovi talenti urbani, e, quindi, con nuove prospettive ancora da sperimentare, per vecchi e nuovi abitanti.

## 5 CONCLUSIONI

Abbiamo osservato come l’evoluzione degli spazi abitati costieri sia connessa a dinamiche contemporanee complesse (turismo, mobilità internazionale, migrazioni recenti, ecc) che inducono molte aree ricettive consolidate ad attivare strategie di riqualificazione non esclusivamente rivolte al settore turistico.

Inoltre, dalla prospettiva della “coalescenza territoriale” e interpretando le trasformazioni del sistema urbano di alcuni casi del litorale marchigiano, si intravede la sovrapposizione tra la continuità di un modello consolidato e il rinnovo di una città sparsa che si alimenta su nuove forme e dimensioni dell’abitare.

La componente prevalentemente monofunzionale di queste aree edificate, poco urbane e nemmeno rurali, la loro generica connotazione insediativa, la prossimità ad un “attrattore” che è anche un limite geografico naturale invalicabile, la vitalità ciclica affidata a una prassi consolidata di un turismo in via di estinzione, le migrazioni recenti, sono solo alcuni dei fenomeni osservati che ci hanno condotto a ricercare nuove interpretazioni per lo spazio e l’architettura “fronte mare”.

Nell’ipotesi che le trasformazioni morfologiche fisiche delle attuali conurbazioni costiere scaturiscano da nuove forme di urbanità che si originano da rapporti inediti tra le nuove popolazioni e gli spazi abitati, occorre considerare la necessità di interpretare l’urbano stagionale ponendosi nell’ottica di un nuovo approccio: se a grande scala il binomio spiaggia-densità del costruito definisce diverse topografie insediative turistiche che accomunano molti litorali edificati e che rendono riconoscibili le facciate di tante parti della “megapoli” che si affaccia sul Mediterraneo, a scala più ravvicinata la mobilità estensiva e convenzionale del turismo ha provocato la sovrapposizione tra la cultura del tempo libero e le nuove popolazioni abitanti, e ciò può suggerire, dunque, rinnovate potenzialità turistiche e/o diverse specificità urbane dello spazio costiero.

[1]Il primo dibattito scientifico in Italia sul rapporto tra urbanistica e turismo si è svolto esattamente cinquant’anni fa, nel 1963, nell’ambito di un seminario di studi di Italia Nostra intitolato “Le coste e il turismo” (8-9 novembre 1963) al quale presero parte tra gli altri E. Rogers, L. Quaroni, M. Tafuri, G. De Carlo. Contestualmente anche due numeri della rivista Casabella Continuità, n. 283 e n. 284 del 1963, vennero dedicati all’analisi del fenomeno del turismo balneare dal punto di vista urbanistico e architettonico.

[2]Ludovico Quaroni (con D’Olivo, Manzone e Quistelli) negli studi e nella soluzione finale del piano di lottizzazione di Lido di Classe a Ravenna sintetizza una tappa della ricerca iniziata con la riflessione sulle metropoli statunitensi e la critica allo sviluppo urbano per “addizioni conformi”; Marcello D’Olivo nella città di vacanze a Mancore sul Gargano interpreta in forme “professionalmente smalziate” il neoespressionismo dell’architettura organica italiana (Tafari, 1986).

## **Bibliografia**

Agarwal S. (2012), Relational spatiality and resort restructuring. In: Annals of Tourism Research, vol. 39 (1), pp. 134-154.

Balducci V., Orioli V.(2013), *Spiagge urbane. Territori e architetture del turismo balneare in Romagna*, Milano, Mondadori.

Battilani P. (2009), *Vacanze di pochi Vacanze di tutti. Evoluzione del Turismo Europeo*, Bologna, Il Mulino.

Barbieri P.(2009, a cura di), *Hyperadriatica OP-2*, Barcellona -Trento, Actar - List.

Calafati A. G., Mazzoni F. (2009), *Città in Nuce nelle Marche. Coalescenza Territoriale e Sviluppo Economico*, Milano,Franco Angeli.

Casabella Continuità (1964), vol. n. 283 e vol .n. 284.

Cuadernos de Arquitectura (1966), vol. n. 64 e vol. n.65.

Castells M. (2008; 1a ed. 1996), *La nascita della società in rete*, Milano, Bocconi.

Coccia L. (a cura di, 2012), *Architettura e Turismo*, Milano,Franco Angeli.

Coccia L., d’Annunziis M. (a cura di, 2012), *Oltre la Spiaggia*, Macerata, Quodlibet.

Gausa M., Banchini S., Falcòn L., (2009, a cura di), *International Simposium Torism XXL*, Barcelona, Intelligent Coast.

Gregotti V. (2011), *Architettura e Postmetropoli*, Torino, Einaudi.

Martinotti G. (1993), *Metropoli*, Bologna, Il Mulino.

Mascheroni G. (2007), *Le Comunità Viaggianti*, Milano,Franco Angeli.

- Nuvolati G. (2007), *Mobilità quotidiana e complessità urbana*, Firenze, University Press.
- Oddi C. (2009), *Turismo e Urbanistica*, Milano, Hoepli.
- Savelli A. (2004), *Turismo Territorio Identità*, Milano, Franco Angeli.
- Savelli A. (2010), *Sociologia del Turismo Balneare*, Milano, Franco Angeli.
- Sheller M., Urry J. (2004, a cura di), *Tourism Mobilities: Places to Play, Places in Play*, New York, Routledge.
- Vera Rebollo J. F. et al. (2011), *Anàlisis territorial del turismo y planificaciòn de destinos turísticos*, Valencia, Tirant lo Blanch.
- Tafuri M. (1986), *Storia dell'architettura italiana 1944-1985*, Torino, Einaudi.
- TOURBANISM (2012), 6th Conference of the International Forum on Urbanism (IFOU 25-28/01/2012), Barcelona, UPCommons.
- Trillo C. (2003), *Territori del turismo. Tra utopia e atopia*, Firenze, Alinea.
- Vespasiani S. (2012), *Città Stagionali. Nuove Interpretazioni dell'urbano balneare*, tesi di dottorato inedita in Conoscenza e progetto delle forme dell'insediamento, Università di Camerino, XXIV ciclo Architettura (Tutor: Prof. Arch. Cao U.; Co-tutor : Arch. Banchini S.) discussa in luglio 2012.
- Zanfi F. (2008), *Città latenti. Un progetto per l'Italia abusiva*, Milano, Mondadori.



Fig. 1: Architetture lungo la costa (Marche - Cesano). Photo Silvia Vespasiani



Fig. 2: Architetture lungo la costa (Marche - Marotta). Photo Silvia Vespasiani



Fig. 3: Architetture lungo la costa (Marche - San Benedetto del Tronto). Photo Silvia Vespasiani



**Edición /Editor-in-chief:** Nadia Fava y Marisa García Vergara

**Diseño/ Design:** Meritxell Ministral Rosa, Paula Lambán Berenguer

© de los textos: sus autores

© de las imágenes: sus autores

Viguera Editores, Barcelona  
Girona, 2014

ISBN: 978-84-92931-37-8

dc.identifier.uri <http://hdl.handle.net/10256/8798>



GRUP DE RECERCA  
ARQUITECTURA I TERRITORI  
DEPARTAMENT ARQUITECTURA I  
ENGINYERIA DE LA CONSTRUCCIÓ

