

Las "otras" ciudades: planeamiento y arquitectura para el turismo. El caso del Mediterráneo español (1945-1975)

Andrés MARTÍNEZ MEDINA

Universidad de Alicante, Escuela Politécnica Superior, Campus de San Vicente, 03690 Alicante, España
e-mail: andresm.medina@ua.es

Justo OLIVA MEYER

Universidad de Alicante, Escuela Politécnica Superior, Campus de San Vicente, 03690 Alicante, España
e-mail: justo.oliva@ua.es

Abstract

Se analizan los primeros núcleos turísticos surgidos en la costa mediterránea española en el periodo entre la II guerra mundial y la crisis del petróleo (1945-75). Se presta especial atención a las características de estos nuevos poblados: las relaciones de su estructura urbana con la naturaleza –existente o artificial- y la ausencia de industria. Se clasifican en tres tipos: núcleos en racimo (La Manga y El Saler), sobre un tapiz verde (Playa de San Juan y Urbanova) y de tipologías extremas (Campoamor y Benidorm). Con ellos se descubren las ciudades para las vacaciones, fundamentalmente de segunda residencia. El panorama tras la crisis es el de una red lineal de pequeños asentamientos urbanos sobre el litoral. Finalmente se enlaza cómo estas ciudades de ‘segunda’, sin industria y especializadas en el ocio, evolucionan hasta nuestros días para convertirse en nuevas ciudades de servicios que duplican a las existentes, ahora son las ‘otras ciudades’.

Keywords: urbanismo turístico, ciudad de verano, arquitectura para las vacaciones

1.- Introducción: la plaza, el parque y el paseo marítimo

La reconstrucción de España tras la guerra de 1936-39 requirió de casi tres décadas. De un modo simplificado, desde el punto de vista urbano, tuvo tres escalones cronológicos. El primer periodo se inició en los años 40. Aquí, el gobierno del general Franco optó por fomentar una economía autárquica para lo que promovió la construcción de poblados de colonización dirigidos desde el INC; las estructuras urbanas se basaron en una reinterpretación del mundo rural que giraban en torno a la plaza, el espacio público por excelencia de la ciudad histórica (Escolano 2008). El segundo periodo se inició en los años 50 a remolque de la reconstrucción de Europa, junto a la lenta apertura al exterior de España. Se optó por fomentar el desarrollo industrial que se apoyó en el INI y el INV, promovándose nuevos polígonos de viviendas sociales en las periferias de las ciudades (Gerencia 1963 y Terán 1978); las estructuras urbanas de estas barriadas se desarrollaron sobre los espacios libres públicos de las ‘zonas verdes’ que emularon ser el parque por excelencia de la ciudad industrial.

El tercer y último periodo se inició en los años 60, en plena expansión económica, y vino a incorporar los flujos turísticos como una nueva fuente de divisas y riqueza. El gobierno elevó el turismo al rango de Subsecretaría por la importancia económica del sector: por sus ingresos y su capacidad publicitaria, así como por el papel que jugaría en el Estado ‘en orden a su modernización y homologación con el mundo occidental’ (Esteve 2000). La carencia de experiencias previas sólidas y de modelos urbanos turísticos de referencia en el turismo de masas, desencadenaría un campo de investigación urbanística sin precedentes en España: las costas españolas se convirtieron en un laboratorio. 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. A diferencia de los dos casos anteriores, la mayoría de las iniciativas -urbanización y arquitectura- se dejó en manos del sector privado.

En el año de 1964, cuando el régimen celebraba sus “XXV años de Paz”, el país había diversificado su economía en tres pilares: agricultura (sector primario), industria (secundario) y turismo (terciario). Cada sector tenía su correspondencia en el campo de la investigación urbanística: los pueblos para agricultores alrededor de la plaza, los barrios para obreros sobre un teórico tapiz verde y las ciudades turísticas para veraneantes a lo largo de la playa. Aunque no se cumpla en todos los casos, se establece una relación inicial de identificación entre el uso principal del asentamiento urbano (sector económico) y el tipo de espacio público abierto en torno al cual se desarrolla. Así tenemos tres pares: pueblo de colonización con plaza central, barrio-dormitorio con parque verde y ciudad de vacaciones con paseo marítimo.

En este contexto, las ciudades para las vacaciones serían el territorio para la experimentación del urbanismo moderno, cuyos límites cuantitativos basculaban entre los mínimos rurales de los poblados de colonización (máximo de 2.000 hab y densidad de 50 hab/ha) y los máximos urbanos de los polígonos dormitorio (sobre 10.000 hab y densidad de 500 hab/ha). Porque ¿cómo habían de ser las ciudades para las vacaciones? ¿Qué modelo urbano debían adoptar los asentamientos turísticos estivales de las sociedades posindustriales? Fueran como fueren las propuestas urbanas, estas debían tener vocación ‘urbana’ y, por tanto, constituir ciudad. Además, estos asentamientos, al ser de nueva planta y marítimos, venían abocados a mantener un diálogo con el medio geográfico –natural o antropizado- donde se emplazaran. La ciudad entendida como máquina, como entidad artificial prediseñada y planeada, quizás tenía la oportunidad de partir de cero y redefinir el papel que habría de jugar ‘lo verde’ o los espacios libres. Tres hitos en materia urbanística jalonan nuestro periodo de estudio: la Carta de Atenas (1934) –que ensalza los valores mecanicistas reequilibrándolos con la presencia de superficies verdes-, la primera Ley del Suelo española (1956) –que introduce la técnica de la zonificación y limita el derecho de la propiedad privada del suelo (Peñín 1982)- y la Ley de Centros y Zonas de Interés Turístico Nacional (1963) –que da prioridad a los asentamientos turísticos que cumplan un determinado mínimo de calidad (Vera 1987)-.

Sin embargo, para la explicación del fenómeno del turismo en las costas mediterráneas españolas, los estadios de las relaciones entre el hombre y su entorno geográfico que nos sugiere Mathieu Kessler -atendiendo a su explotación o disfrute, definiendo cinco tipos de hombre: el conquistador, el aventurero, el explorador, el viajero y el turista (Kessler 2000)-, no son suficientes, porque estos turistas no explican las ciudades de vacaciones que surgieron. Cabría añadir un sexto: el veraneante que identificamos con el hombre que, llegado el estío, se traslada de residencia, no por el interés de la experiencia del viaje, sino por el de alcanzar el destino donde disfrutará. Allí fija su residencia temporal y recrea un nuevo tipo de vida, en parte, ajeno y distinto al propio habitual. La relación que establece este hombre con la naturaleza de su entorno es bastante inmediata ya que, “si se le permite elegir, la gente prefiere vivir en lugares del campo poco espectaculares” (Watson 2007: 742). Y la segunda residencia, base del caso del turismo en España, es un caso de elección, no de condición. Turistas y veraneantes se solapan. Y el veraneante tiene un poco de conquistador y turista a la vez: aunque viaja, hace suya la tierra y transforma el paisaje.



Fig. 1: Planes urbanísticos de Dehesa de Campoamor en Orihuela (Alicante) de A. Orts Orts (1959-1973)

En la España peninsular resulta imposible deslindar el fenómeno del turismo (seguimiento de un *tour*) del fenómeno del veraneo (cambio de residencia estival), de tal modo que el turismo, como fenómeno de masas vinculado al sol y a las playas, se percibe como una unidad indisoluble donde se suman viajeros, turistas y veraneantes; da igual cómo distribuyan su tiempo y en qué lugares lo administren o si el alojamiento es en propiedad o en alquiler. Las ciudades para las vacaciones, pues, comenzaron por ser asentamientos urbanos para el verano, cuyas formas de ocupación del territorio y las tipologías edificatorias que las conformaron presentan modelos que varían desde una acusada ‘horizontalidad’ (con referencia en la ciudad-jardín, extensa y de viviendas unifamiliares, relacionada con la vinculación inmediata del hombre a un terreno que hace suyo), hasta la más intensa verticalidad (con referencia a la ciudad funcional, concentrada y en altura, relacionada con la industria turística de hoteles y apartamentos que cobran por tiempo), más identificada con el turismo y la rotación. Estos opuestos de horizontalidad y verticalidad quedan muy bien reflejados en el núcleo de nueva planta de la Dehesa de Campoamor (1959-73, A. Orts Orts) y los ensanches turísticos de Benidorm (1956-63, F. Muñoz Llorens), donde no vamos a profundizar. Ambos casos serían ejemplos de un modelo de ‘núcleos de tipologías extremas’, ya que en sus planes urbanísticos se prevén zonas diferenciadas de las tipologías más contrapuestas: las viviendas unifamiliares y las torres en altura. El caso de la ciudad de los rascacielos requiere un capítulo a parte.

2.- Modelos de ciudad turística o de ciudad de vacaciones en la costa

Antes de analizar en detalle algunas propuestas urbanas de estas décadas, conviene recordar una serie de parámetros en el contexto de los años 50 en España que estuvieron muy presentes, tanto en el proyecto como en la ejecución de los núcleos turísticos. Uno: se atendía a un fenómeno de masas en continua evolución y expansión, como reconocían desde las editoriales de las revistas de arquitectura: “un desarrollo nuevo, no vivido por ningún país, del que se desconoce su volumen y su duración” (Aa.Vv. 1964). Dos: la gran masa de consumidores de ‘espacios turísticos’ procedía de las clases medias, las cuales gozaban de casi un mes de vacaciones que había sido regulado por los países europeos. Tres: la riqueza de las sociedades posindustriales permitía que parte de sus excedentes se invirtiese en el tiempo de las vacaciones. Cuatro: el negocio del ocio (incluido el alojamiento) se revelaba como una industria de servicios en constante crecimiento. Cinco: el marco legal urbanístico español había sido aprobado en 1956 cuya Ley asumía el urbanismo funcionalista de la zonificación y la asignación intensidades también por zonas. Seis: las tres condiciones del sector del turismo (viaje, techo y placer) convergían con los intereses de un nuevo turista: el veraneante, que optaba por la residencia en propiedad. Siete: el medio de transporte preferido era el vehículo propio (así lo reconocía el Plan Nacional de Turismo de 1952). Ocho: los meses punta de visita eran julio y agosto y el destino era la costa mediterránea. Nueve: el turista buscaba en las vacaciones una difícil combinación antagónica de ‘guerra y paz’ que tendía a identificarse con el ocio metropolitano junto a la naturaleza (mar azul, campiña verde y arenas doradas). Y diez: la arquitectura que se requería para satisfacer estas demandas (residenciales o de servicios) atendía a necesidades superfluas y que, en principio, sólo funcionarían en temporada, lo cual la hacía frágil. En realidad la sociedad de consumo se encaminaba hacia una sociedad del ocio (Constant 2009).

Era evidente que los profesionales tenían ante sí un gran reto: crear nuevos asentamientos para las vacaciones a partir de los principios de los CIAM y asentarlos sobre terrenos próximos a las playas, unos terrenos que permanecían casi vírgenes. Las ciudades resultantes debían saber conjugar la naturaleza del lugar con la arquitectura que se proyectase y, quizás, planear nuevas entidades urbanas en las que no se repitiesen los errores de las grandes ciudades industriales. Un detalle más en esta ya compleja matriz de datos. Las funciones básicas de la Carta de Atenas: habitar, trabajar, esparcimiento y circular, no podían trasladarse literalmente a las tramas turísticas porque en estas no tenía cabida ‘el trabajar (industrial)’, porque eran ciudades para el descanso: satélites lejanos y litorales de otras ciudades del interior y del invierno. ‘Habitar’ y ‘circular’ eran las dos funciones básicas a ordenar a las que se sumaba con fuerza ‘el esparcimiento’ que, en verano, acaparaba todas las horas. Serían ciudades más lentas, sometidas a otros

tiempos, donde los espacios libres y la naturaleza jugarían un papel decisivo. Había que establecer nuevas relaciones entre naturaleza y arquitectura que diferenciaron la ciudad de primera residencia, la ciudad del trabajo y del invierno, de esta, la ciudad del descanso y del verano.

Existen dos modos básicos de implantación de los enclaves turísticos: bien ampliando una ciudad existente (extensiones turísticas), o bien, de nueva planta (núcleos turísticos). Asentamientos de muy diversas densidades (de ocupación de suelo y de edificación) que oscilan entre los límites de lo rural y lo intensamente urbano (50-500 hab/ha): no existe un patrón único. En estas coordenadas procedemos al análisis de algunos ejemplos atendiendo a la relación que establece la arquitectura de cada uno de ellos con el medio natural y los espacios libres, que es el *quid* que condiciona las nuevas morfologías urbanas en unas ciudades de segunda residencia cuyos usuarios las eligen por su oferta lúdica complementaria que ya explicaba Candilis a los arquitectos españoles: “esta yuxtaposición de cosas muy animadas y cosas muy tranquilas” (Aa.Vv. 1964). Gran número de las alternativas urbanas posibles fueron esbozadas por los diferentes equipos que participaron en los concursos de ordenación de Costa Elviria en Málaga en 1959 o en Mas Palomas en Gran Canaria en 1961 (Reyero 1960; Landrove 2004). Si bien todas las propuestas que se estudian quedan en la órbita del urbanismo funcionalista, las densidades y los nuevos paisajes urbanos que definen crean sus propios tipos urbanos. El primero lo denominamos ‘núcleos en racimo u orgánicos’ (La Manga y El Saler) y el segundo: ‘núcleos sobre un tapiz verde’ (San Juan y Urbanova). Existen más modelos: los núcleos de tipologías extremas, como hemos apuntado, pero no serán abordados aquí.

2.1.- Núcleos turísticos en racimo u orgánicos: la discontinuidad urbana

Entre 1960 y 1964 Antonio Bonet trabaja en la ordenación y urbanización de La Manga del Mar Menor en Murcia; un cordón dunar de 24 km de longitud. El arquitecto había trabajado con Le Corbusier y había realizado trabajos urbanísticos turísticos en Argentina. Su propuesta parte de situar una vía rápida en el centro de la barra, a modo de columna vertebral serpenteante, a cuyos lados, y cada uno o dos kilómetros, sitúa una serie de núcleos residenciales de cierta intensidad de edificación. Cada uno de estos núcleos se separa del anterior por las propias dunas existentes. De este modo se concentraba la arquitectura alterando en contados lugares las condiciones del paisaje previo que era puntualmente urbanizado mediante estos núcleos en racimo o *cluster*. Por un lado, el principio prioritario funcionalista de la circulación articulaba la propuesta a la vez que se diferenciaba por su velocidad: rápida en el cordón, lenta en los núcleos. Por otro lado, se cumplía con el otro principio de la separación de tráfico: el rodado del peatonal que ya había incluido entre sus ideas para Punta Ballena: “el automóvil no debe interponerse entre las viviendas y la playa, ni tener acceso a esta” (Kliczkowsski 1985: 36). De este modo, desde los distintos núcleos residenciales, los habitantes alcanzaban el mar.

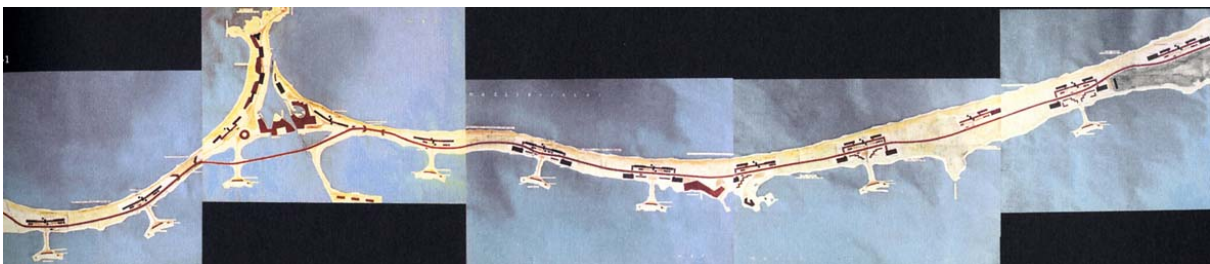


Fig. 2: Ordenación urbanística de La Manga del Mar Menor (Murcia) de A. Bonet Castellana en 1961-64

Aunque Bonet realizó varias propuestas, el modelo de esparcir pequeños núcleos donde se concentraban la población y las edificaciones turísticas se mantuvo en todas ellas. Estos núcleos urbanos, con diseños variados, quedaban definidos por un espacio se aglutinaban los comercios, una torre destinada a hotel y diferentes arquitecturas residenciales. En la distancia, la cadencia de las doce torres (de 16 a 20 plantas) amojonaban el territorio de la laguna interior; entre cada núcleo quedaba el perfil llano del terreno sin

alterar. Resulta significativo que en cada uno de estos poblados, el uso residencial se resuelva con un variado elenco de tipologías arquitectónicas: una torre (16 plantas), un bloque (3-4 plantas) y un conjunto de adosados (1-2 plantas); por supuesto, todas las viviendas y apartamentos (de programas tendentes a mínimos veraniegos), se orientaban al mar, algo que no resultaba difícil dado que el mar estaba a ambos lados. Cada asentamiento presentó, en su desarrollo, una base homogénea de diseño, fuese ortogonal (Babilonia y Malaret) o no ortogonal (conjunto de Hexagonal).

Bonet plantea que la ciudad para el turismo no debe parecerse a la ciudad industrial aglomerada y densa. De aquí que, más que una ciudad, proyecte un conjunto de urbanizaciones entre las cuales se requiere del desplazamiento en automóvil, si bien este no es necesario dentro de cada una de ellas porque el anhelado descanso se encuentra en la playa inmediata y en el paisaje circundante. No es casual que esta propuesta se haga eco de los razonamientos coetáneos de Sert cuando, en su comunicación al congreso “New Architecture and City Planing” de Nueva York en 1944, decide recuperar la escala humana. Escribe: “Este método consiste en transformar la forma real inorgánica de nuestras ciudades en un cuerpo orgánico vivo. Esto sólo se puede lograr dividiendo las ciudades en unidades bien definidas y bien planificadas” (Rovira 2004: 154). Sert se refiere a las ‘unidades vecinales’ y piensa en una ciudad formada por la agrupación de pequeñas subciudades para lo cual se inspira en Eliel Saarinen que había señalado que la clave del planeamiento estaba en la “descentralización orgánica”. En La Manga, Bonet no piensa en una ciudad funcional –morfológica y zonificadamente-, sino que proyecta una red de pequeños poblados multifuncionales mientras el paisaje preexistente se mantiene para distanciarlos y garantizar la escala humana interior del hábitat de segunda residencia. Este racimo presenta cifras en el umbral de lo urbano: una densidad de 110 hab/ha (Aa.Vv. 2002) repartida en núcleos de unos 2.500 habitantes.

Simultáneamente, el equipo de Julio Cano Lasso proyecta la ordenación de la Albufera y playas del Saler (1962-64), una geografía similar a La Manga: una barra de dunas y pinos contenida entre dos mares con un frente de 10 km al sur de Valencia. Aunque la extensión a urbanizar es mayor, la densidad queda por debajo de los 100 hab/ha (Aa.Vv. 1964a: 21). Ambas propuestas comparten criterios urbanísticos. También aquí la ordenación es lineal y se apoya en la futura autopista costera, que es tangente a la actuación. La propuesta del Saler distingue tres sectores: uno al norte, más cerca de la capital, donde se prevén solo edificaciones para las demanadas del fin de semana, y otros dos sectores hacia el sur que basculan sobre sendos centros comerciales donde se extienden las zonas residenciales. El sector central, que es el mayor, se estructura sobre dos elementos clave: el paseo marítimo peatonal de la playa y un eje perpendicular de acceso hasta un lago interior artificial. Este sirve de puerto deportivo junto al que se ubica un gran centro cívico y comercial, equipado de diversos hoteles (Aa.Vv. 1964).

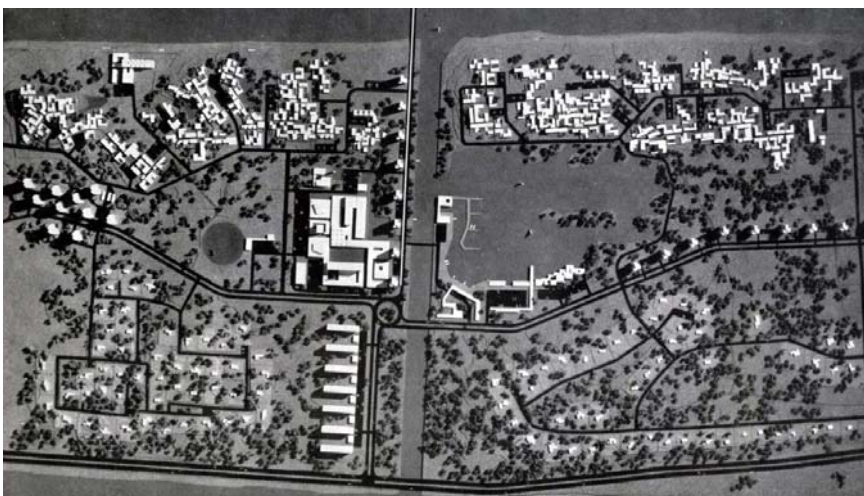


Fig. 3: Tramo central de la maqueta de la propuesta para El Saler de J. Cano Lasso en 1962-64

Este sector se organiza con un viario interior jerarquizado que se adapta a la suave orografía e intenta respetar el bosque de pinos, cuyos ramales de segundo orden, y trazado orgánico, terminan en fondo de saco ante aparcamientos frente a las urbanizaciones residenciales. Además, se proyecta otra “red de circulación de peatones, más ligada aún a la topografía de las dunas y cuidadosamente estudiada” en el interior de estos tejidos residenciales, “a escala humana” de “calles de ancho variable –(...)– formadas por recodos, travesías, rincones y plazuelas, cerradas en unos casos o abiertas al paisaje y al mar en otros”, según su autor (Aa.Vv. 1964). El respeto a la naturaleza previa se realiza desde la base de su transformación tras la macla de una ciudad de segunda residencia y ocio veraniegos.

Este planteamiento es bastante fiel a los principios funcionalistas por su zonificación: franja costera de servicios, centro comercial, zona verde extensa en su interior separando y amortiguando las interferencias entre usos públicos y privados y núcleos residenciales en la periferia. Se plantean dos tipologías arquitectónicas básicas: las torres en altura (de unas 20 plantas sobre el eje y esparcidas por grupos) y las agrupaciones de viviendas (situadas bordeando la parte central de pinada). De nuevo se disponen los núcleos residenciales en racimo separados unos de los otros por la propia naturaleza donde, según su autor, “las parcelas, destinadas a uso de vivienda unifamiliar o colectiva, se insertan en esta trama con la libertad y orden con que crecen las hojas”. De este modo “resulta así un esquema muy orgánico que, unido al resto de la red viaria, presenta analogía con la figura de un árbol, cuyo tronco principal se divide en ramificaciones circulatorias” (Aa.Vv. 1964). Para Cano Lasso estos núcleos residenciales son el elemento de más interés porque en ellos se materializa la escala humana.

Ambas propuestas plantean ciudades de veraneo en *cluster*. Estas se caracterizan por su planteamiento lineal y en racimo, su incorporación de la naturaleza existente, proyectarse a dos escalas (coches y personas), descartar la actividad industrial (pensada para el descanso), estructurarse mediante unidades vecinales separadas por elementos naturales, su baja densidad de habitantes y viviendas (ca. 100 hab/ha) y el recurso combinado de tipologías en altura y de desarrollo horizontal para el uso residencial y la adaptación orgánica de la arquitectura al entorno. En ambos casos hay más superficie de espacios libres que ocupada por edificaciones, las cuales son de acceso público y, además, estos espacios verdes han sufrido una mínima alteración. Son ciudades discontinuas, de baja densidad, macladas con la naturaleza.

2.2.- Núcleos sobre un tapiz verde con urbanismo tridimensional

En 1959 el arquitecto Juan Guardiola Gaya se traslada a Alicante para desarrollar el Polígono 1 de la playa de San Juan. Era un sector que formaba parte del primer plan turístico de la ciudad, el cual se remontaba a un concurso internacional de 1933 que había quedado paralizado. Ahora la coyuntura era otra: había prisa. Este sector se había delimitado atendiendo a límites de propiedad, de ahí su extraña forma de trapecio apaisado en paralelo a la playa. Se trataba de planear un barrio turístico autónomo, ya que distaba unos 4 km de la ciudad. Guardiola plantea una ordenación urbana a partir de dos grandes ejes paralelos al mar: un paseo peatonal marítimo y una avenida rodada separada del anterior por una manzana; entre ambos se establecen relaciones visuales porque las edificaciones se elevan sobre plantas diáfanas. 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 Brasilia, 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 (Oliva 2004: III, 415), además de ganar superficie para los espacios interiores. Estas supermanzanas –que cuentan con accesos de vehículos en sus puntos medios– constituyen, cada una, grandes espacios libres sobre los que se levantan los bloques residenciales y de servicios. Además, el sector se zonifica en dos partes residenciales: una de menor extensión para viviendas unifamiliares y otra, mucho mayor y llana, para bloques aislados de diferentes alturas. No se dibujan casi equipamientos, porque la previsión es de segunda residencia estival.

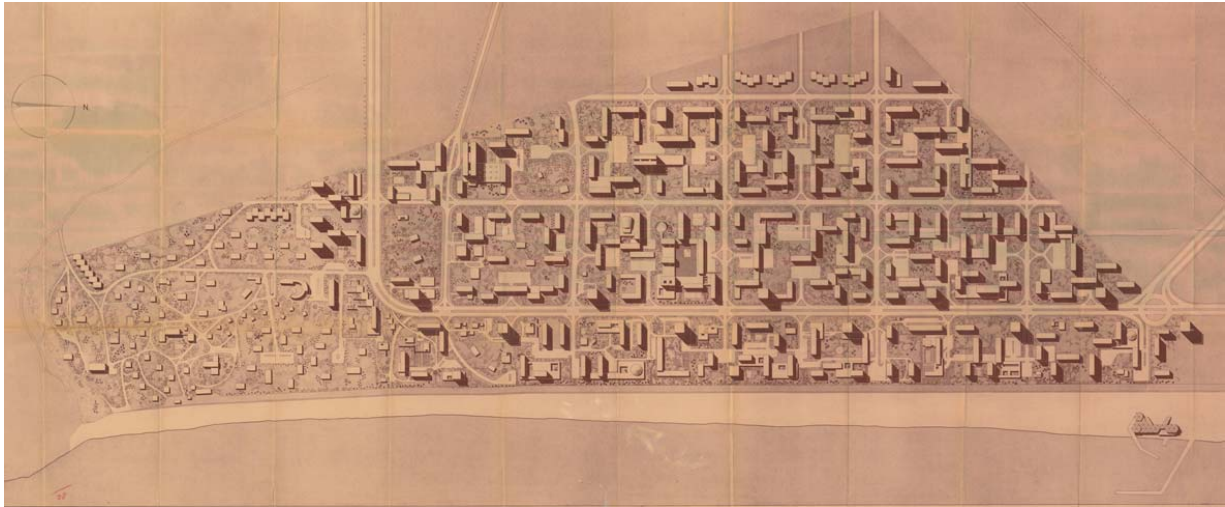


Fig. 4: Plan de ordenación del Polígono 1 de la playa de San Juan de Alicante de J. Guardiola Gaya en 1959

Hay varios aspectos que conviene destacar de esta propuesta en su conjunto, pero, en particular, para la zona de bloques alrededor de la gran avenida. La ordenación está minuciosamente dibujada con la posición, forma y número de plantas de cada uno de los bloques, cuyas alturas varían desde 2 hasta 10 plantas. Todos ellos, dispuestos según una geometría ortogonal, siguen una cierta lógica por la que los edificios de mayor altura se sitúan en la parte más alejada de la playa o en perpendicular a la misma para garantizar las mejores vistas al resto. Con el mismo fin, y cuidando la distancia entre bloques, se genera una ordenación de volúmenes que tiende a escalonarse hacia el interior; ver el mar era el objetivo. Otro criterio bien distinto se aplica para la situación de las 10 torres de 10 plantas que, como mojones al tresbolillo, jalonan la avenida principal a razón de una por manzana. La intención aquí es la de señalar la arteria funcionalista rodada –en la cercanía y en la distancia– y crear un paisaje urbano más perceptible a la velocidad del automóvil, secuenciando el espacio. No menos interesante resulta el planteamiento de las zonas interiores como grandes espacios libres privados en los que se prohíbe construir cercas para generar una superficie continua. En ella se recrea una naturaleza artificial verde, que no existía, como un conjunto de extensos parques verdes por donde transitarían los peatones; de nuevo la ciudad a dos escalas.

En este planteamiento, a nivel general, se recogen muchas de las ideas de Le Corbusier (elevar las edificaciones sobre un tapiz verde, separar los tráficos, solo edificaciones abiertas) que son aplicadas de un modo más práctico (calzadas a ras de suelo y zonificación por tipologías). Mientras que, a un nivel más de detalle, se reflejan muchas de las actuaciones de Bakema y Van den Broek por sus propuestas donde combinan distintas tipologías arquitectónicas (torres, bloques y adosados) dentro de una misma manzana. Con todo ello, Guardiola diseña un fragmento de una ciudad –que sería mucho mayor– en la que los protagonistas son los grandes espacios libres ajardinados que se perciben y usan como públicos, salpicados de los bloques residenciales. Previamente no existía ninguna vegetación por lo que decide crearla artificialmente consciente de la necesidad de la misma dentro de la maquinaria de la ciudad turística. Si bien, esta naturaleza artificial está completamente controlada por la mano del hombre y permite unas densidades de edificación algo mayores que en los casos estudiados con anterioridad, gracias al proyecto urbano pormenorizado de la arquitectura que materializaría esta ciudad para las vacaciones.

Otro ejemplo de urbanismo en tres dimensiones, como aconsejaba Le Corbusier (1972, 1939: 56), es el realizado por Juan Antonio García Solera en el plan parcial Bahía Blanca (1969), más conocido por Urbanova, que se emplazaba a unos 5 km al sur de Alicante. En este caso el terreno, de forma también trapezoidal de bordes curvos, se acota entre una carretera posterior y el mar al que se orientan las viviendas. Desde un primer momento, y a pesar de la planicie, el autor organiza un viario de trazados

sinuosos para disminuir la velocidad, en el que sitúa las 14 manzanas (o islas) para las torres y otras 4 para equipamientos; un hotel en el centro y un paseo marítimo son los elementos principales que articulan la ordenación. Dentro de cada manzana, las torres se disponen en el perímetro liberando el espacio central que se destina para jardines, zonas de juego y práctica de deportes. Las torres (10 plantas) se elevan sobre una planta porticada para que el mar sea visible desde distintos puntos del interior (Oliva 2005: 132-146). Significativamente las viviendas presentan programas que se ajustan a las exigencias de protección oficial lo que apunta a la doble vocación de este barrio: destinado tanto a veraneantes como a residentes que huyen de la ciudad de siempre.



Fig. 5: Plan Parcial Bahía Blanca o Urbanova de Alicante de J. A. García Solera en 1969

Esta propuesta comparte planteamientos con la anterior, a pesar de la diferencia de tamaños, lo distinto de sus trazados viarios (reticular *versus* orgánico) y la geometría de los bloques. También aquí se trata de un proyecto urbano de diseño pormenorizado en el que se fijan la posición, dimensión y altura de las edificaciones residenciales dentro de la estructura urbana, procurando la mejor orientación, para lo que se recurre a distintas estrategias de proyecto. El resultado es una estructura urbana en la que las manzanas son islas verdes de las que emergen los bloques y torres liberando sus espacios a ras de suelo y playa. Estos grandes espacios públicos son privados y se pueblan de jardines surcados por los senderos de los peatones. De nuevo los principios funcionalistas ya enumerados con anterioridad (tráfico, escalas, manto verde, planta diáfana) inspiran el planteamiento general de ‘ciudad verde’ Le Corbusier.

En ambos casos, Playa de San Juan y Urbanova, se generan nuevos modelos urbanos a partir de la técnica del urbanismo tridimensional a fin de evitar la interpretación de unas ordenanzas excesivamente abstractas al fijar parámetros de ocupación, plantas y edificabilidad que son las que se generan en el urbanismo funcionalista (planes con planos abstractos que no definen la forma de la ciudad). Por ello se recurre al proyecto urbano pormenorizado que permite distribuir en el espacio los volúmenes, aumentando la densidad de los mismos a la vez que se liberan grandes porciones de espacio libre (aquí ya privado) donde se puede recrear una naturaleza artificial o pedazos de la misma. El resultado son unos fragmentos o barrios de ciudad de vacaciones constituidos por un tapiz lo más verde y continuo posible sobre el que se elevan los bloques residenciales. A diferencia de las propuestas en racimo, en los que la naturaleza existente se integraba a la vez que separaba los poblados de la ciudad-red, aquí la naturaleza se crea artificialmente y se traslada al interior de estos barrios turísticos con un urbanismo tridimensional *a priori*.

3.- Conclusiones: las dos ciudades, de verano y de invierno

Obviamente el fenómeno del turismo que aquí nos ocupa, situado entre la II guerra mundial y la crisis del petróleo (1945-75), reúne una serie de características propias: nueva planta (planeamiento), situación costera (sol y playas), desarrollo lineal (paseo marítimo), solapamiento de turistas y veraneantes (segunda residencia), desplazamiento en automóvil (fenómeno de masas), separación de tráfico (rodado y peatonal), arquitectura en edificación abierta (higiene y vistas) y decisiva presencia de espacios libres (naturaleza preexistente o artificial). Claramente se trata de ciudades que se inspiran en los principios funcionalistas, si bien estos se matizan y adaptan a la singularidad del paisaje costero –contemplando el horizonte marino- e intentan la convivencia de los dos modos opuestos del tiempo ocio de las vacaciones. Sin embargo, presentan una importante desviación respecto de sus modelos zonificados: no contienen polígonos industriales porque la única industria existente es la hotelera y la inmobiliaria, es decir: la propia construcción de la ciudad. Y salvo en el caso de Benidorm, capital de plazas hoteleras del turismo de sol y playas del Mediterráneo, la mayoría de núcleos turísticos han evolucionado hacia ciudades residenciales, que es la razón de ser de las ciudades: consolidar lugares para vivir y convivir.

Hasta aquí hemos analizado una serie de ejemplos que ponen de manifiesto diferentes tipos de ciudad turística: por sus tramas, morfologías urbanas y tipologías arquitectónicas, que se diferencian por el tratamiento dado a los espacios libres y a la naturaleza allí instalada (preexistente o añadida) que es la condición *sine qua non* de la ciudad para las vacaciones. Una naturaleza –verde y/o azul- que puede quedar fuera de los núcleos urbanos o maclada con ella, dando lugar a una ciudad en racimo o red de asentamientos que recuperan la escala humana (La Manga y El Saler); esta solución permite que la ciudad se desenvuelva en densidades bajas (<100 hab/ha). O bien, una naturaleza totalmente artificial –lo más continua posible- que se coloca sobre un tapiz de espacios libres y sobre el cual se erigen los bloques y torres, dando lugar a un modelo de ciudad que requiere ser detallada mediante el proyecto urbano que determina el urbanismo tridimensional a fin de lograr un equilibrio entre lo construido privado y lo vacío de uso público (Playa de San Juan y Urbanova); este tipo de soluciones permiten aumentar las densidades por intensificación de las edificaciones (250 hab/ha). O bien, un tercer tipo en el que la naturaleza, no sólo artificial sino completamente privatizada, es conducida hacia el interior de las parcelas particulares, sean de viviendas unifamiliares o de comunidades de propietarios, para su exclusivo uso y disfrute, dando lugar a núcleos de tipologías extremas con alta densidad de ocupación del suelo -zonas de unifamiliares- o con la alta densidad de edificación -zona de torres o rascacielos- (Campoamor y Benidorm); este último modelo, en el sector de las torres, eleva las densidades hasta máximos urbanos de ciudad industrial o de invierno (>500 hab/ha); en el caso de Benidorm, su plan general fomentó los rascacielos residenciales. La diferencia principal que distingue a los tres modelos urbanos parte de la diferente relación entre espacios libres –naturaleza preexistente o añadida- y las tipologías arquitectónicas que definen cada nueva ciudad.

Es muy significativo que sean elementos tradicionalmente ‘antiurbanos’ -como la naturaleza, los espacios libres y la arquitectura aislada- los que definan estas nuevas ciudades 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, ciudades de primera, o ni siquiera ciudades. Obviamente estos núcleos no eran como las ciudades de invierno ni aspiraban a serlo, eran ciudades-satélites alojadas en la periferia litoral –y cultural-, alejadas de la ciudad industrial. Tampoco estaban tan equipadas como estas (ni en escuelas, ni en hospitales, ni en centros sociales), pero, en su favor, tampoco contaban con industrias del sector secundario. Por el contrario, tenían más espacios libres públicos y privados en los que la ‘naturaleza’ proporcionó el germen de la dispersión urbana. Una mirada panorámica sobre las costas mediterráneas españolas en los años de la crisis energética del petróleo (1973-75) nos muestra una geografía salpicada de pequeños y diferentes núcleos para las vacaciones. En lugar de unos pocos destinos turísticos, se descubre una red de muchas pequeñas ciudades, sean de nueva planta o ampliación de existentes, origen de muchas áreas metropolitanas. Y utilizamos el término ‘ciudad’, a pesar de sus dimensiones, porque ninguna tenía vocación rural, ya que todas estaban pensadas para el comercio del tiempo libre. Eran las ‘otras ciudades’, las del verano para las vacaciones. Quizás fue

Cano Lasso quien tuvo una visión más clara del futuro del turismo como una industria de servicios a pesar de que su ordenación para El Saler fracasara. No sólo partió de considerar que se trataba de una ciudad de veraneo, sino que apuntó que cada vez tendría “más importancia la población permanente de jubilados, pensionistas y millonarios”. Se refería en términos utópicos a la megalópolis o ‘fantástica ciudad lineal’ que bordearía todas las costas del Mediterráneo al tiempo que apreciaba “ya una marcha hacia las tierras del sol, muy acusada en los Estados Unidos e iniciada vigorosamente en Europa” (Aa.Vv. 1964). Un fenómeno que se prolonga hasta la actualidad en el Cinturón del Sol estadounidense (Vázquez 2011) y, por supuesto, en la vieja Europa.

Los años que nos separan desde entonces (1975-2010) han visto nuevas expansiones urbanas turísticas que han hecho crecer estos núcleos vacacionales hasta convertirlos en ciudades ciertas, aunque haya sido a costa de desparramarse más por la geografía con tipologías de baja densidad. Sea como fuere, estos primeros núcleos turísticos que hemos analizado fueron parte del principio de la actual ciudad extensa, dispersa y difusa que se confunde con el territorio. Porque aquellas primitivas ciudades de segunda residencia, en su posterior desarrollo, han dado lugar a ciudades que también son de primera residencia hasta el punto de que, en España, tenemos el doble de casas que de entidades familiares. La mitad está en las ciudades de invierno y la otra mitad está en las ciudades de verano. Estos primitivos núcleos, además de carecer de industria, han pasado de ser de segunda a ser de primera residencia y, por tanto, a ser las ‘otras ciudades’, las segundas. Las ciudades han sido duplicadas –de invierno y de verano– y la sociedad se ha vuelto más nómada, desplazándose de unas a las otras. Aunque, en muchos casos, las ciudades de invierno y las de verano situadas en la costa estén entretejidas y sean casi un híbrido continuo.

Referencias

- Aa. Vv. (1964) “Arquitectura y Turismo”, *Arquitectura*, 65 (Madrid)
- Aa. Vv. (1966) “El turismo en la costa”, *Cuadernos de Arquitectura y Urbanismo*, 64 y 65 (Barcelona)
- Aa. Vv. (2002) *La Arquitectura del Sol_Sunland Architecture*, Colegios de Arquitectos, Barcelona
- Centellas, M. & Alter (eds) (2009) *La vivienda moderna 1925-1965*, Fundación Caja Arquitectos, Barcelona
- Constant (2009, 1960-1975) *La Nueva Babilonia*, Gustavo Gili, Barcelona
- Escolano, V. & Calzada, M. (dirs) (2008) *Pueblos de colonización durante el franquismo...* IAPH-JA, Sevilla
- Esteve, R. & Fuentes, R. (2000) *Economía, historia e instituciones del turismo en España*, Pirámide, Madrid
- García, C. (2011) *Antípolis. El desvanecimiento de lo urbano en el Cinturón del Sol*, Gustavo Gili, Barcelona
- Gerencia (1963) “Polígonos”, *Arquitectura*, 50 (Madrid), pp 2-16
- Iribas, J.M. & Alter (1977) *Benidorm, ciudad nueva* (1 y 2), Nacional, Madrid
- Kessler, M. (2000, 1999) *El paisaje y su sombra*, Idea Books, Barcelona
- Kliczkowski, G. & alter (coor) (1985) *Antonio Bonet. Arquitectura y Urbanismo*, Espacio, Buenos Aires
- Landrove, S. (ed) (2004) *Arquitectura Moderna y Turismo: 1925-1965*, Fundación DoCoMoMo, Barcelona
- Landrove, S. (ed) (2010) *Equipamientos I*, Fundación Caja de Arquitectos, Barcelona
- Le Corbusier (1975, 1942) *Principios de Urbanismo (La Carta de Atenas)*, Ariel, Barcelona
- Le Corbusier (1972, 1939) *Por las cuatro rutas*, Gustavo Gili, Barcelona
- Massa, M. (ed) (2005) *Passeggiate lungo molti mare*, Reg. Toscana, Prov. di Lucca e Comune di Viareggio, Firenze
- Municipal (Archivo) de Alicante, Benidorm y Orihuela; Profesional (Archivo) de García Solera y de Guardiola Gaya
- Oliva, J. (1997) “Turismo y arquitectura: la modernidad como respuesta”, *Vía-Arquitectura*, 1, pp 24-43
- Oliva, J. (2003) *La arquitectura residencial moderna en Alicante (1950-1969)*, tesis doctoral, UPV, Valencia
- Oliva, J. (ed) (2005) *Juan Antonio García Solera 1953-2003*, COACV, CTAA, CIT-GV, Alicante
- Orts, A. (1963) “Ordenanzas. Urbanización Dehesa de Campoamor”, *Archivo CTAA*, Orihuela
- Pecourt, J. & Piñón, J.L. (dirs) (1997) *La Valencia marítima del 2000*, COACV y COPUT-GV, Valencia
- Peñín, A. (1983) *La Ordenación del Territorio en la Comunidad Valenciana*, IEAL, Valencia
- Peñín, A. (1991) *Urbanismo en la Comunidad Valenciana. 1965 a 1990*, COACV, ETSAV y COPUT-GV, Valencia
- Reyero, J.A. & Arias, P. (1961) “Elviria como problema”, *Arquitectura*, 27 (Madrid), pp 12-44
- Terán, F. de (1978) *Planeamiento Urbano en la España Contemporánea*, Gustavo Gili, Barcelona
- Rovira, J.M. (ed) (2005) *Sert 1928-1979, Medio siglo de arquitectura. Obra completa*, Fund. Joan Miró, Barcelona
- Vera, J.F. (1987) *Turismo y urbanización en el litoral alicantino*, Instº Estudios Juan Gil-Albert, Alicante
- Watson, P (2007, 2000) *Historia intelectual del siglo XX*, Crítica, Barcelona