

CONCURSO INTERNACIONAL DE IDEAS **maspalomas**

EL PAISAJE COMO ARGUMENTO, LO NATURAL COMO BASE

COSTA CANARIA

PAISAJES
E.N.S.B.A.
ATEA + SETAP
CONCURSO

1961

Concurso Internacional de Ideas Maspalomas i Costa Canaria 1961

El paisaje como argumento, lo natural como base

Paisajes, ENSBA, ATEA+SETAP, Concurso

Tesis Doctoral

Doctorando: Iván Álvarez León

Director: Ricard Pié Ninot

Co-director: Manuel Gausa

Departament d'Urbanisme i Ordenació del Territori

Universitat Politècnica de Catalunya

Barcelona, 2013

A finales de los años 50 mientras las ciudades como París desarrollaban operaciones para solventar el déficit de la vivienda (Grands ensembles y Z.U.P.), la región de Languedoc-Rosellón estaba siendo protagonista de un urbanismo experimental con proyectos como el de La Grande Motte.

La Grande Motte (1963-1970) proyectado por el arquitecto Jean Balladur, un año después del plan de Maspalomas, fue considerado como uno de los centros turísticos europeos de mayor éxito. Ambos compartieron la peculiaridad de representar una escena urbana inspirada desde una vista cenital y el perfil de un sistema dunar (Abram J, 1999, p.272). Maspalomas desde las siluetas de las geometrías que delimitaban las unidades paisajísticas, y La Grande Motte desde el perfil de su arquitectura. Una acción revolucionaria que abrió paso a un nuevo planeamiento urbano con geometrías arquitectónicas mas “expresivas”.

Si los grands ensembles y Z.U.P. significó un cambio de escala en el planeamiento, la Grande Motte introdujo el perfil urbano “topográfico” en las áreas costeras, convirtiéndose en el nuevo Grand ensemble del ocio. Sus arquitecturas con diez plantas de altura consiguieron recrear una nueva imagen urbana, sin alterar la atmósfera¹⁶ existente.

El año de construcción de la Grande Motte, al este de Saint Tropez surgía el nuevo centro de vacaciones Port Grimaud. Esta localidad proyectada para una clientela de alto *standing* había basado su modelo en la ciudad tradicional con villas de vacaciones. El arquitecto Bernard Hamburger introdujo en Port Grimaud el concepto de **diversidad tipológica** y relación con el paisaje como parámetro diferenciador. Las diversas soluciones alojativas y su vínculo con las unidades paisajísticas convirtieron el plan de Maspalomas en uno de los primeros desarrollos turísticos que pusieron en práctica este concepto.

Los centros turísticos en Francia representaron durante la década de los 60 el laboratorio de experimentación entre el hábitat y la naturaleza. La búsqueda por nuevas relaciones físicas entre: la arquitectura y el relieve topográfico; y las visuales del paisaje¹⁷ y los asentamientos urbanos, supuso un cambio en los parámetros de ordenación empleados hasta el momento. En este contexto de vínculos con la geografía aparece el plan de Maspalomas, un plan que posiblemente activó una serie de proyectos que posteriormente compartieron reflexiones frente al proyecto del paisaje y los vínculos geográficos.

16. Jean Balladur expresa la condición de atmósfera del lugar como ...*un décor heureux, libre du présent comme du passé...* traducción del autor : una escena maravillosa, libre de presente como de pasado. Abram, J. (1999). *L'architecture moderne en France : Du chaos à la croissance 1940-1966*. vol. 2. Paris. Picard (Ed.). 273.

17. La identificación de los elementos del paisaje como método del proyecto urbano (véase Parte 1. apartado 1.2) ayudaría a la comprensión y lectura del mismo, y a establecer un orden de cercanía con el usuario. Barba, R. (2010). *Rosa Barba Casanovas. 1970-2000: Obras y Escritos=works and words*. Sitges. ASFLOR (Ed.).

A continuación estudiaremos cuales son los elementos de la geografía que configura Maspalomas en 1961, y cómo el plano de Maspalomas representó una de las primeras intervenciones urbanas que desvela algunos de los principios del planeamiento turístico practicado en Francia.

La revista *Urbanisme* publicó en 1965 el plan de Maspalomas reflejando la importancia entre los límites geográficos como orden del proyecto turístico¹⁸. **En la definición de las ESTRUCTURAS geográficas y SISTEMAS de paisajes radica la importancia para la configuración del proyecto de Maspalomas.**

ESTRUCTURAS

a) Estructuras fluviales. Vector norte-sur de Maspalomas.

El plano topográfico de la isla de Gran Canaria elaborado por Rafael Navarro y García en 1895 representó la geografía de la isla y las direcciones de los cauces de los barrancos. La primera aproximación al plano desvela una estructura fluvial radial que comienzan en un anillo central compuesto por El Nublo, La Cumbre, Lomo de Fataga, Pinar del Pajonal, Tejeda y Artenara. El sistema fluvial de la isla posee como punto de gravedad El Pico de las Nieves (1.949 m).

Maspalomas situada en el sur de la isla se encuentra dividida por uno de los cauces de los barrancos que dan forma a la estructura territorial isleña (véase imagen 63, pág.57). La traza del cauce denominado Barranco de La Gallega representa un vector norte-sur de ámbito territorial. Los asentamientos que atraviesan el barranco son: Fataga; el lado occidental del Monte Amurga; la llanura Conde de la Vega Grande; y la Playa de la Boca del Rio o Punta de Maspalomas como desembocadura.

En este primer análisis que representa el sistema fluvial se pudo identificar el primer vector que el plano del atelier AS ATEA+SETAP proyectó para Maspalomas. La traza geográfica (cauce del Barranco de La Gallega) se convirtió en un elemento de distinción en la estructura urbana del plano por reflejar la orientación norte-sur de la isla y dividir los terrenos del Conde de la Vega Grande en una zona este y otra al oeste.



Imagen 62. Arriba. Imagen del mapa de la isla de Gran Canaria con representando las carreteras, puertos, faros y lazarettos. Rafael Navarro y García. 1895

Imagen 63 . Abajo. Imagen del mapa de la isla de Gran Canaria con representación de los cauces de los barrancos.

Fuente: Elaboración propia

18. ...les limites géographiques sont artificielles en ce sens qu'elles correspondent simplement à un désir de mise en valeur de la partie jugée la plus intéressante du point de vue touristique. *Urbanisme* (1965), 87, 16.

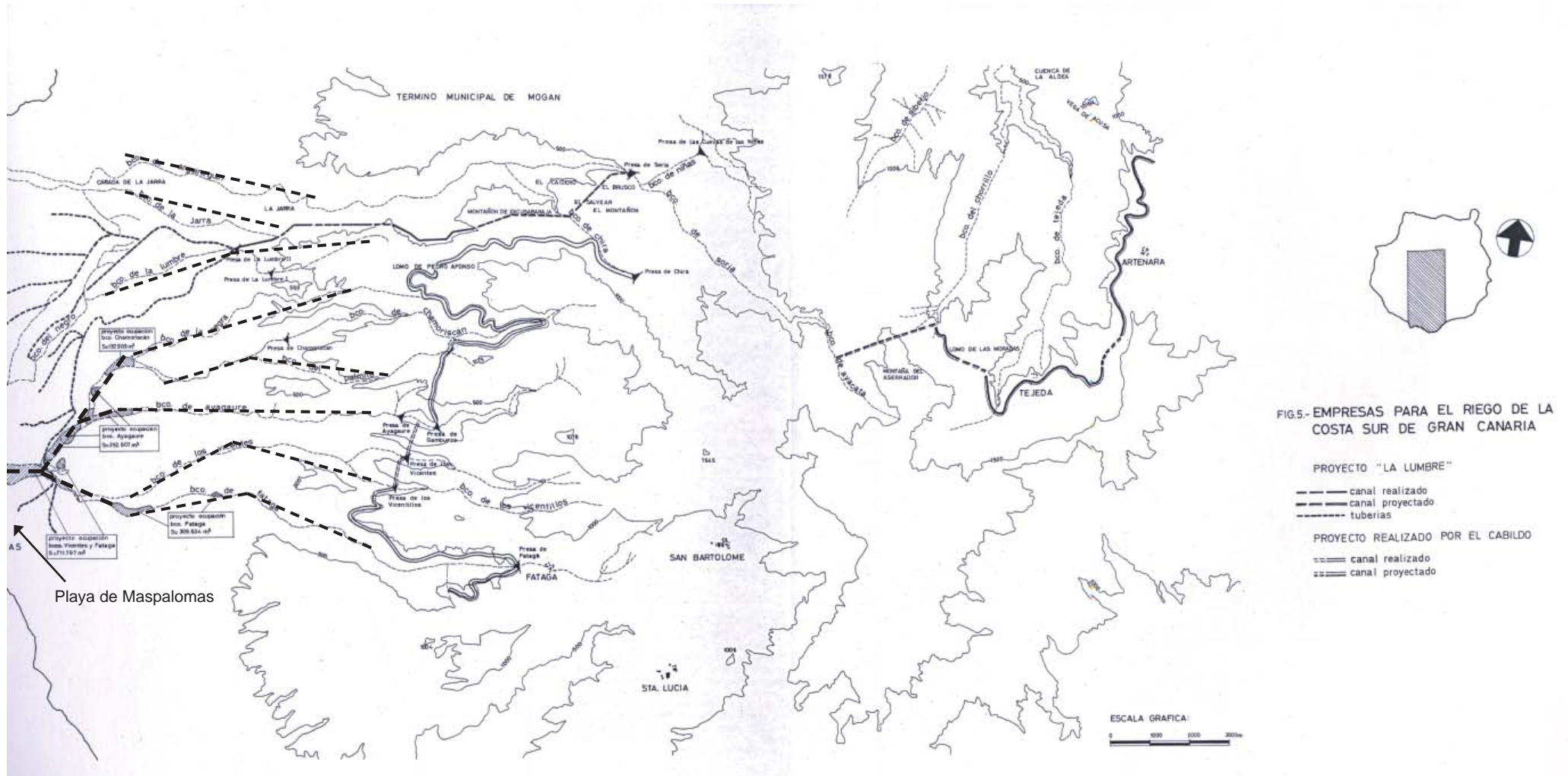


FIG.5.-EMPRESAS PARA EL RIEGO DE LA COSTA SUR DE GRAN CANARIA

PROYECTO "LA LUMBRE"
 - - - canal realizado
 - - - canal proyectado
 - - - tuberías

PROYECTO REALIZADO POR EL CABILDO
 = = = canal realizado
 = = = canal proyectado

Imagen 64. Imagen del sistema de los cauces de los barrancos en el municipio de San Bartolomé de Tirajana (municipio al que pertenece Maspalomas).

La cartografía representa el sistema de cauces y de curvas de nivel (cada 500 m) del municipio de S.B. de Tirajana. En este plano elaborado para el proyecto de construcción del embalse de Soria se puede apreciar como una serie de 8 cauces (bco. de Fataga; bco. de los Vicentes; bco. de Ayagaures; bco. del Palmito; bco. de la Negra; bco. de la Lumbre; bco. de la Jarra; y bco. de Arguineguín) que desembocan en el sur de la isla evidenciando la orientación norte-sur como refleja el Bco. de La Gallega. El plan de Maspalomas a través de los cauces de los terrenos presentados para el concurso distribuyó sus núcleos urbanos siguiendo la estructura y orden geomorfológico.

Fuente: Nadal Perdomo I. (1983), 68-69.

Los propios miembros del atelier manifestaron sus impresiones del lugar como ...*la zone de Mas palomas est scindée en deux parties distinctes par un ravin: à l'Ouest, les terrains utilisables..., à l'Est les terrains sont beaucoup plus plats...*¹⁹. La reflexión de considerar distintas tipologías turísticas (al este y oeste del Bco. La Gallega), provenía del estudio del relieve topográfico que confirmó dos condiciontes orográficas opuestas a cada lado del barranco.

b) Topografías escaladas. División topo-lógica.

El plano de Rafael Navarro además de representar el sistema fluvial de las isla sirvió para diseñar con esmero la forma y el relieve topográfico. Del dibujo se podía apreciar las zonas con mayor pendiente, las áreas de llanura y los sistemas de acantilados en el litoral. Estudiando las zonas de llanuras del plano de Navarro se distingue que la costa oriental es más accesible que la occidental (véase imagen 65, pág.59).

La costa oriental es característica por la presencia de una gran planicie territorial delimitada por los barrancos, al norte el Barranco de Ginamar²⁰ y al Sur el Barranco de La Gallega. Los terrenos de Maspalomas se convirtieron de esta manera en un punto estratégico para la isla, por poseer una de las trazas geográficas principales del sistema fluvial (bco. la Gallega) y dos condiciones topográficas enfrentadas (véase imagen 66, pág.59). Además del análisis de estos dos sistemas, las dunas localizadas en la desembocadura del cauce incrementó la atracción y diversidad del paisaje de Maspalomas.

El plano de AS tomó en consideración estos elementos que configuraban el paisaje para dar forma a la estructura urbana del plano. La intervención paisajística en el Barranco de La Gallega además de reforzar la idea de su vinculación con un sistema territorial, sirvió como traza topo-lógica para distribuir dos tipos de alojamientos y periodos de estancias diferentes. La parte occidental más abrupta por un sistema de calas implantó una tipología de ocupación individual (villas) de larga duración. Sin embargo, la parte oriental más plana y con un sistema de playas, se ocupó de albergar un turismo para fines de semana (hoteles y moteles) (véase imagen 67-70, pág.60).

El relieve extremadamente fragmentado explica la configuración de una estructura urbana basada en diferentes sectores urbanos (siete). Cada sector se diseñó con un número variable de núcleos urbanos y con distintas soluciones arquitectónicas. La arquitectura de estos asentamientos se proyectó de manera

19. Traducción del autor: (errata en la publicación con el nominativo de Mas palomas en vez de Maspalomas, este error se repite en varias de las publicaciones francesas) :...*la zona de Maspalomas se divide en dos partes bien diferenciadas por un barranco: al Oeste, los terrenos utilizables..., al Este los terrenos son mucho más planos. Urbanisme (1965), 87, 16.*

20. Aunque la nominación actual del barranco sea *Jinamar*, en 1895 el plano de Rafael Navarro está reflejado como *Ginamar*.

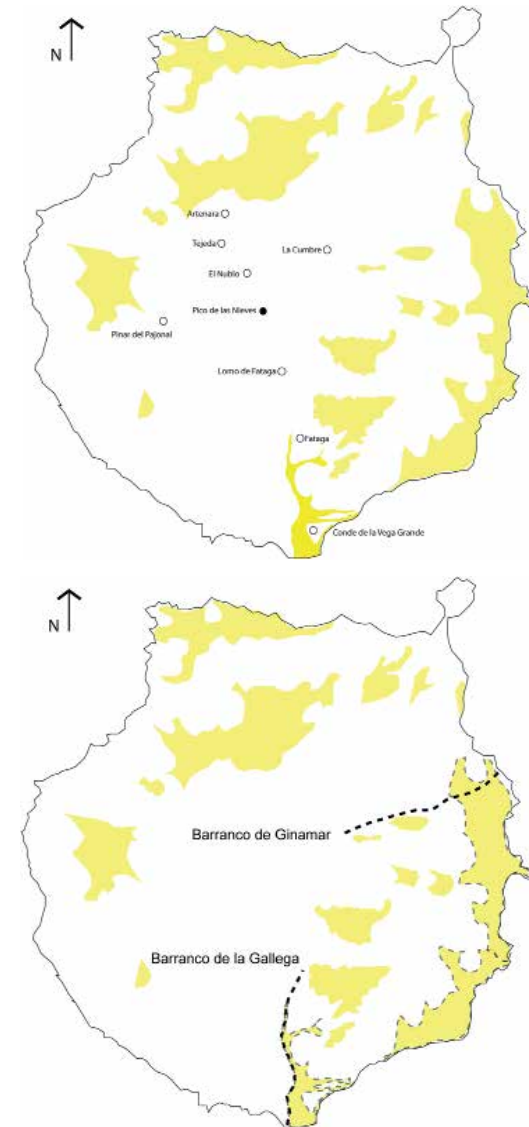
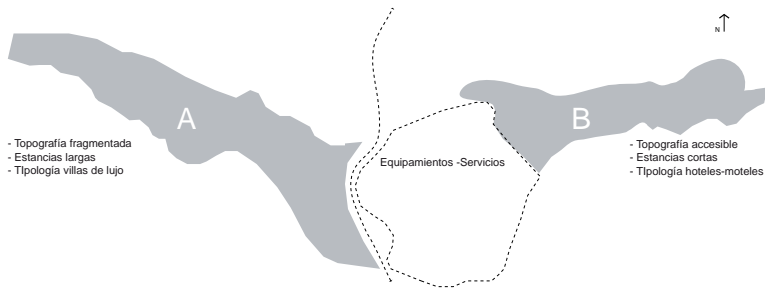
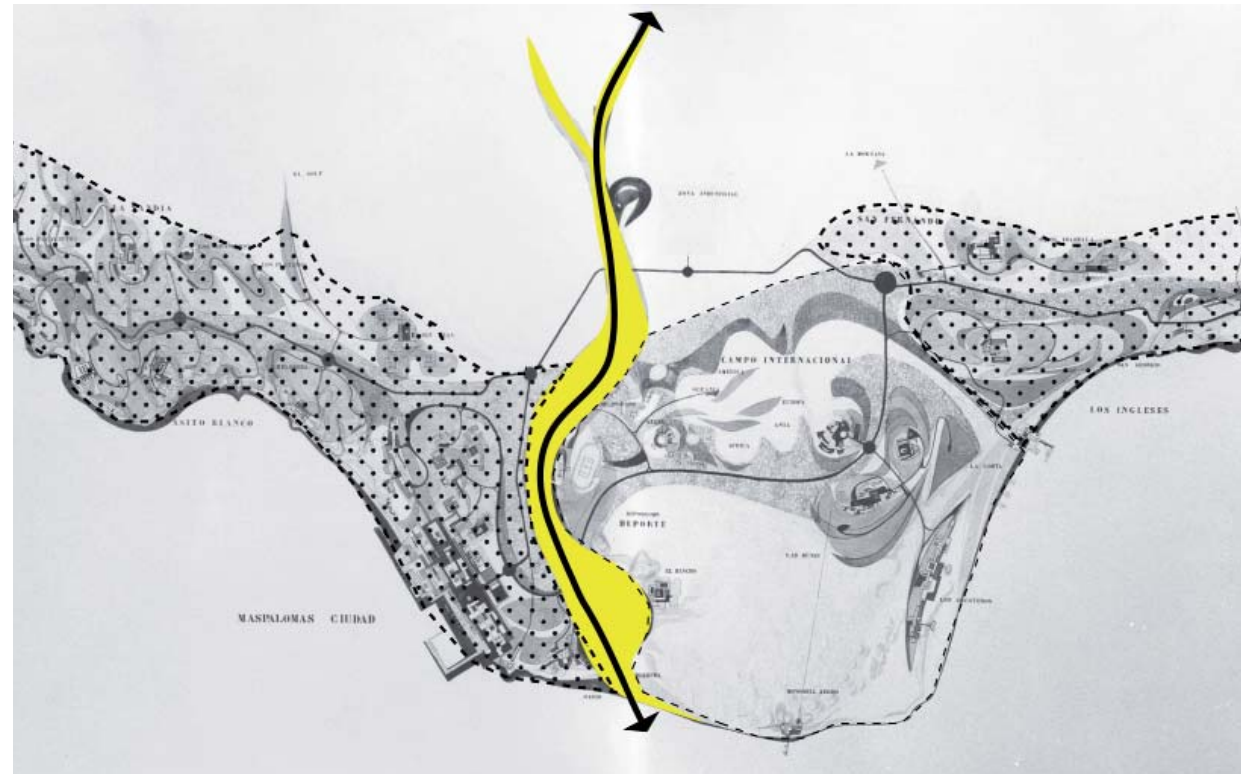


Imagen 65. Arriba. **Imagen de las áreas de llanura en la isla de G. Canaria. Elaborado a través del plano de Rafael Navarro y García. 1895**

Fuente: Elaboración propia

Imagen 66. Abajo. **Imagen del área de llanura oriental delimitada por los barrancos Ginamar y la Gallega.**

Fuente: Elaboración propia



que minimizara su impacto en el paisaje, adaptándose a la topografía y aprovechando los saltos de cota.

Para interpretar cuales fueron los sistemas que forman el paisaje se analizó la morfología del terreno de aquellos años. A través de la ortofoto de 1961 y los planos geomorfológico de 1968 pudimos reconocer la adaptación del proyecto a las condiciones morfológicas del lugar²¹.

La cartografía de análisis elaborada reconoce un paisaje en Maspalomas hasta ahora desconocido. **La superposición del plan de Maspalomas con los diferentes elementos que lo componen desvela una nueva lectura en el plano de AS ATEA+SETAP.**

Imagen 67. Arriba. **Imagen del sistema de calas al oeste del bco. de La Gallega. Zona destinada a villas de lujo y estancias largas.**

Imagen 68. Centro. **Imagen del sistema de playas al este del bco. de La Gallega. Zona destinada a hoteles y estancias cortas.**

Imagen 69. Abajo. **Imagen del esquema del grado de accesibilidad a la playa y la tipología turística.**

Imagen 70. Arriba-Derecha. **Imagen superpuestas del plan de AS ATEA+SETAP con el bco. La Gallega y distribución de zonas.**

21. La ortofoto de 1961 proporcionada por la empresa insular de planeamiento GRAFCAN se encuentra georreferenciada en el sistema WMS a escala 1:5000. Los planos de geomorfología de 1968 se concentran en la zona de dunas y están publicados en *El Sur de Gran Canaria: entre el turismo y la marginación* por el geógrafo Ignacio Nadal Perdomo en 1983.

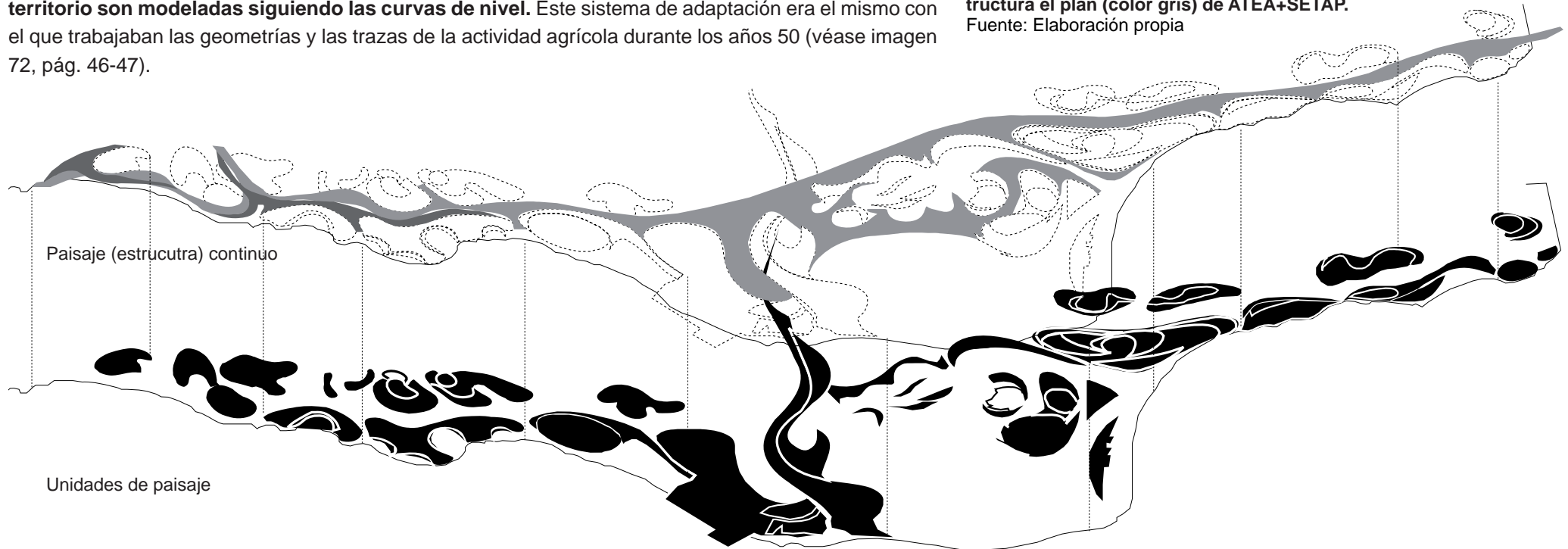
c) Estructuras entre-lazadas. Siluetas imperfectas

El plano de AS ATEA+SETAP se organizó mediante una secuencia de unidades de paisaje distribuidas por todo el territorio para contener en su interior los hoteles y villas. El paisaje proyectado (estructura) ordena de manera conjunta cada una de estas unidades aportando continuidad y flexibilidad al plan (véase imagen 71, pág. 45).

Los núcleos de geometrías dinámicas formaban en su totalidad un único sistema urbano con la propiedad de poder adaptarse a las diferentes situaciones topográficas del lugar. La creación de una estructura mediante unidades entre-lazadas facilitó la lectura del territorio, como si de “cuerpos de ocupación” (usos y actividades) se tratara. El sistema de espacios resultantes entre las unidades (paisajes y escenas) transformaban radicalmente el paisaje existente.

Las unidades de paisaje representadas (color negro) como siluetas imperfectas impresas en el territorio son modeladas siguiendo las curvas de nivel. Este sistema de adaptación era el mismo con el que trabajaban las geometrías y las trazas de la actividad agrícola durante los años 50 (véase imagen 72, pág. 46-47).

Imagen 71. Abajo. Imagen del esquema de las diferentes unidades de paisaje (núcleos urbanos / color negro) y el paisaje continuo que estructura el plan (color gris) de ATEA+SETAP.
Fuente: Elaboración propia



SISTEMAS

d) Sistema de campos de cultivos. Geometrías abstractas

Los terrenos de Maspalomas fueron explotados durante los años 50 por la actividad agrícola. Esta economía representó durante décadas la única fuente de desarrollo para los pocos habitantes del municipio.

La agricultura ocupó gran parte del suelo disponible (cimas y laderas de montañas) que se distribuyó por toda la franja costera dejando tan solo el sistema de dunas exento de actividad. Los campos de cultivo se localizaron en terrenos llanos y en las faldas del sistema de barrancos que configuraba el territorio.

A través de la ortofoto de 1961 pudimos identificar las trazas y los campos activos de aquel periodo. Dos de las áreas con mayor concentración correspondieron a las zonas donde se habían configurado pequeños núcleos habitativos, como fue el caso de Arguineguín, El Pajar (al oeste); los alrededores de El Tablero; y la meseta central de San Fernando.

El sistema de campos de cultivos se adaptaban a las curvas de nivel sin llegar a modificar la topografía del sitio. El plano elaborado (imagen 72) desvela como **al territorio de Maspalomas se superponía una actividad de geometrías abstractas modeladas por las condiciones particulares del terreno.**

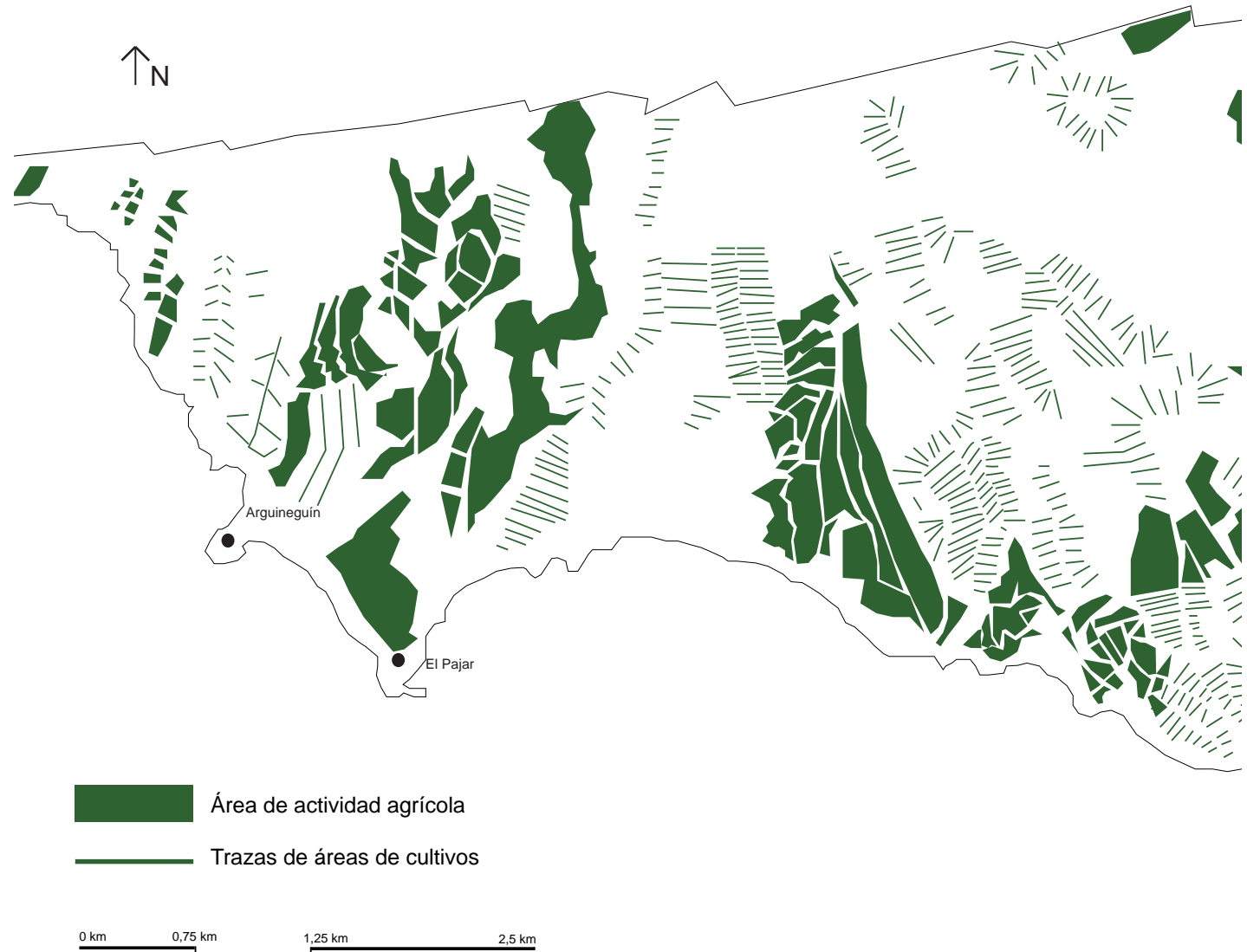


Imagen 72. Imagen del sistema de trazas y campo agrícolas en Maspalomas. 1961
Fuente: Elaboración propia a partir de ortofoto de 1961 (GRAFCAN).

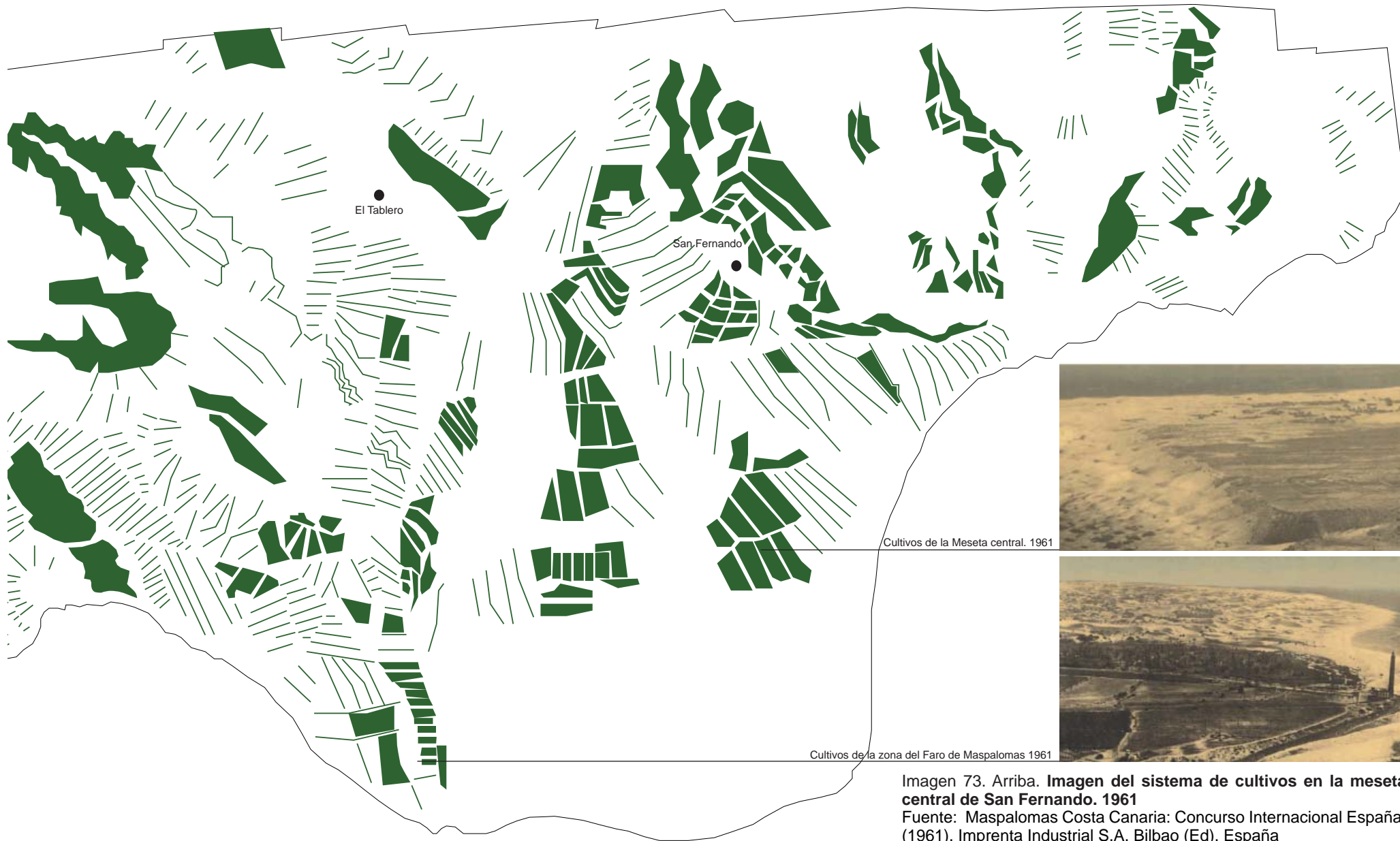
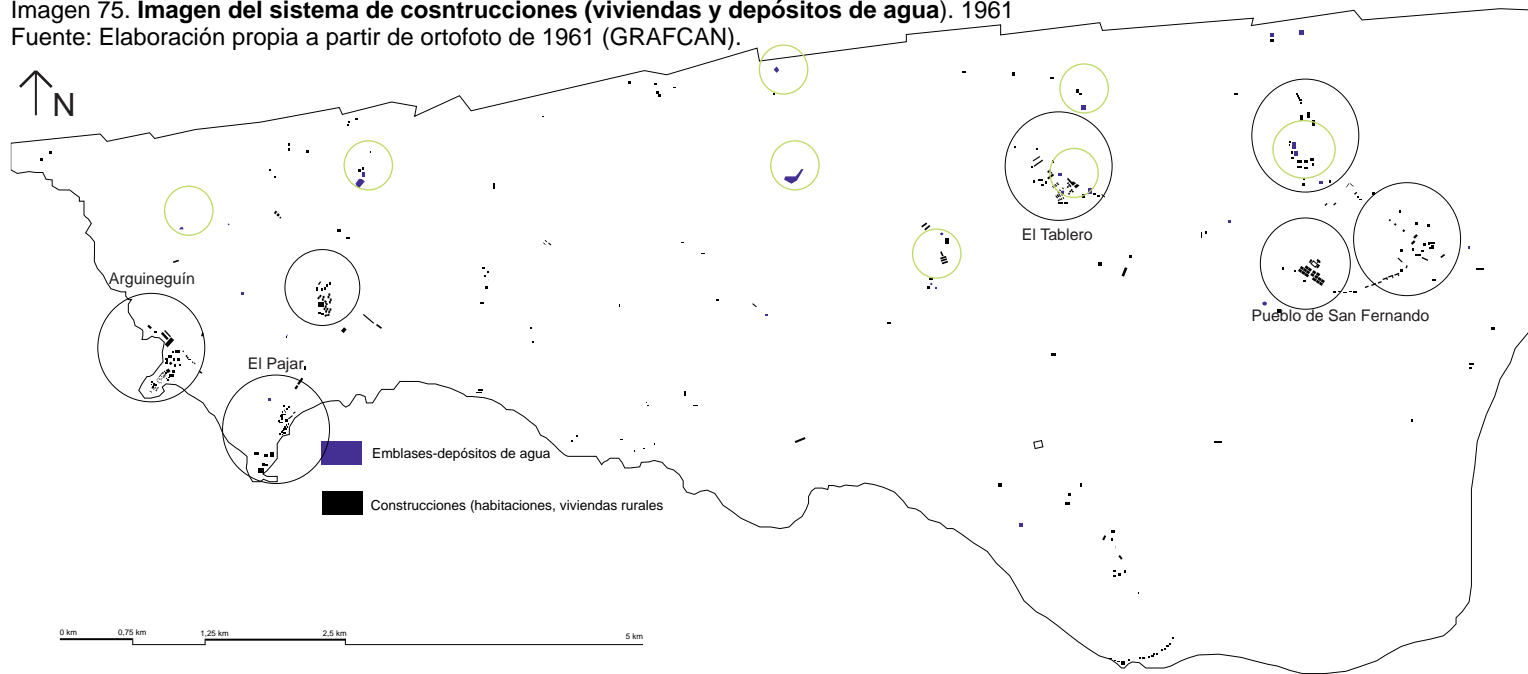


Imagen 73. Arriba. **Imagen del sistema de cultivos en la meseta central de San Fernando. 1961**
 Fuente: Maspalomas Costa Canaria: Concurso Internacional España. (1961). Imprenta Industrial S.A. Bilbao (Ed). España

Imagen 74. Abajo. **Imagen del sistema de cultivos en la llanura del Faro de Maspalomas. 1961**
 Fuente: Ibídem

Imagen 75. Imagen del sistema de construcciones (viviendas y depósitos de agua). 1961

Fuente: Elaboración propia a partir de ortofoto de 1961 (GRAFCAN).



e) Sistemas de construcciones Constelaciones habitadas.

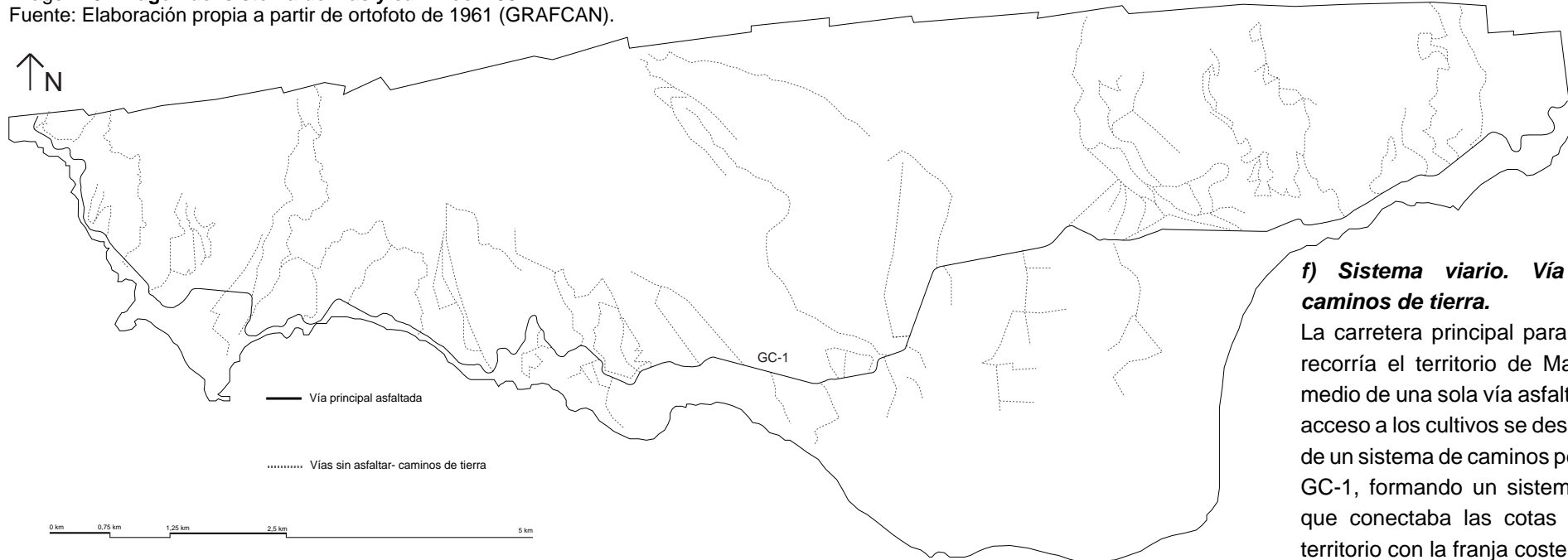
Las construcciones en Maspalomas a finales de los 50 se componía de viviendas, cuartos aperos y depósitos de aguas que servían para el uso y desarrollo de la actividad agrícola. Se trataban de construcciones de una sola altura distribuidas de forma dispersa.

Las construcciones formaron una constelación habitada con algunas concentraciones en la zona de Arguineguín, el Pajar, El Tablero, y San Fernando.

De la cartografía se aprecia como en las cotas altas del territorio se situaron los depósitos de agua. En las cotas bajas e intermedias se localizaron los núcleos habitados y viviendas aisladas.

Imagen 76. Imagen del sistema de vías y caminos. 1961

Fuente: Elaboración propia a partir de ortofoto de 1961 (GRAFCAN).

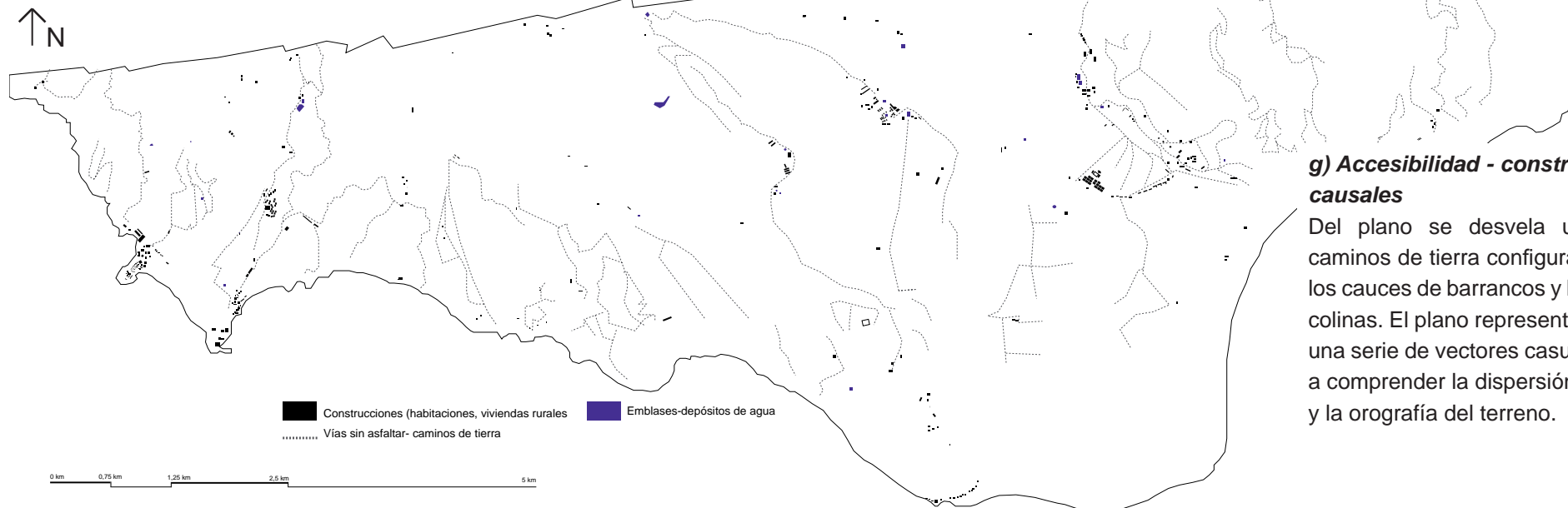


f) Sistema viario. Vía principal y caminos de tierra.

La carretera principal paralela a la costa recorría el territorio de Maspalomas por medio de una sola vía asfaltada (GC-1). El acceso a los cultivos se desarrolló a través de un sistema de caminos perpendiculares GC-1, formando un sistema de vectores que conectaba las cotas más altas del territorio con la franja costera.

Imagen 77. Imagen del sistema de transversalidades (caminos y construcciones). 1961

Fuente: Elaboración propia a partir de Ortofoto de 1961 (GRAFCAN).

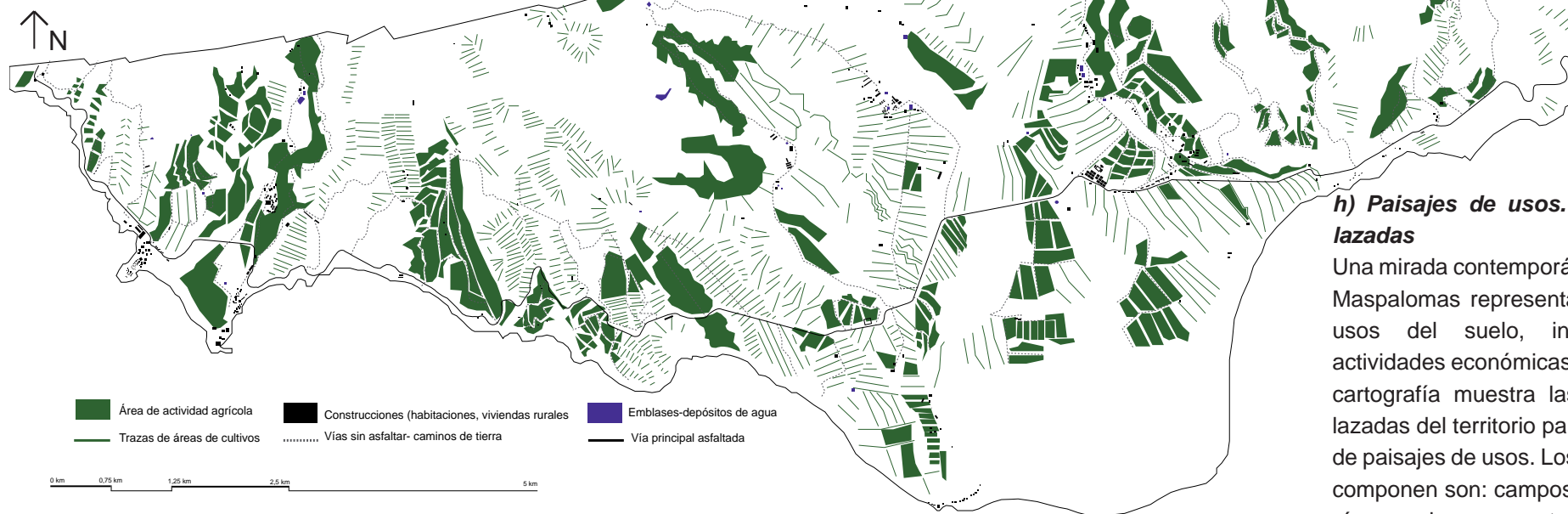


g) Accesibilidad - construido. Vectores causales

Del plano se desvela un sistema de caminos de tierra configurado a través de los cauces de barrancos y las cimas de las colinas. El plano representa en el territorio una serie de vectores casuales que ayuda a comprender la dispersión del construido y la orografía del terreno.

Imagen 78. Imagen del sistema de usos y actividades económicas. 1961

Fuente: Elaboración propia a partir de Ortofoto de 1961 (GRAFCAN).



h) Paisajes de usos. Acciones entrelazadas

Una mirada contemporánea del paisaje de Maspalomas representaría los diferentes usos del suelo, infraestructuras, y actividades económicas del territorio. Esta cartografía muestra las acciones entrelazadas del territorio para dibujar el plano de paisajes de usos. Los elementos que lo componen son: campos, trazas agrícolas, vías, caminos, y construcciones.

i) Sistema entre rieras. Siluetas imperfectas

La morfología del territorio presenta un sistema de rieras que ordena de forma rítmica el territorio. El lado occidental de Maspalomas se caracteriza por su fragmentación y difícil acceso a las playas.

El sistema de playas y calas se divide en dos zonas según su posición desde el Barranco de La Gallega. Las playas al este funcionan como terrazas fluviales de los barrancos Buena Vista, de la Cazuela, y del Toro. Al oeste las fuertes pendientes llegan hasta el mar dificultando la accesibilidad a las playas y calas de la zona.

El estudio del sistema fluvial hizo que el atelier AS planteara un esquema de ordenación fragmentado por diversos núcleos urbanos. **Estos se articulan de manera prodigiosa entre los vacíos** (cimvas de las montañas y llanuras).

Del análisis del sistema entre rieras podemos confirmar uno de los principios ordenadores de la propuesta de AS. **El método queda definido por la configuración de los núcleos urbanos a través de su adaptación al sistema fluvial.**

Estos núcleos adaptados a la topografía siguen el ritmo de las zonas entre-rieras con formas abstractas y siluetas imperfectas (unidades de paisajes).

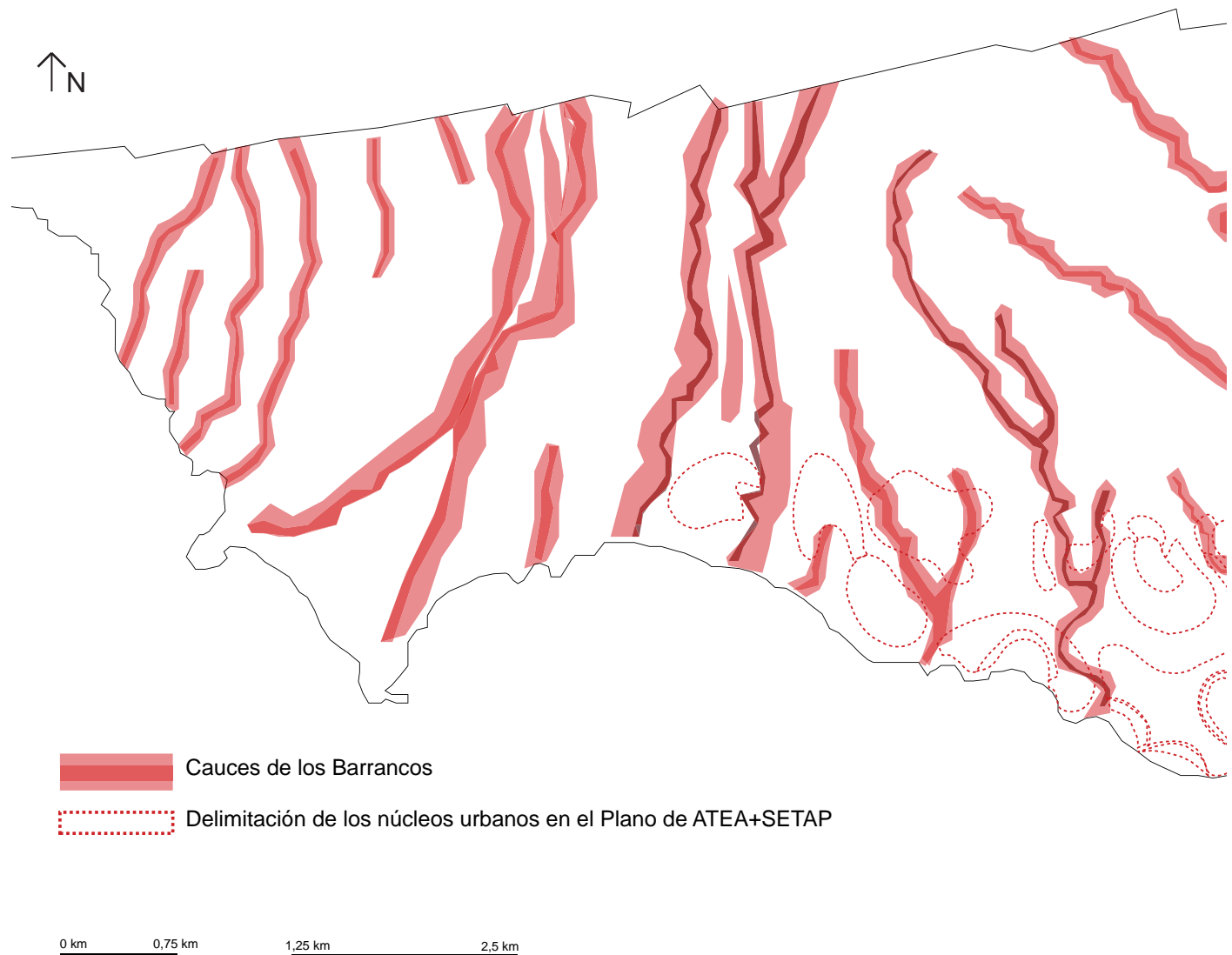


Imagen 79. Imagen del sistema de rieras y núcleos urbanos proyectados por AS ATEA+SETAP. 1961
Fuente: Elaboración propia a partir de ortofoto de 1961 (GRAFCAN).

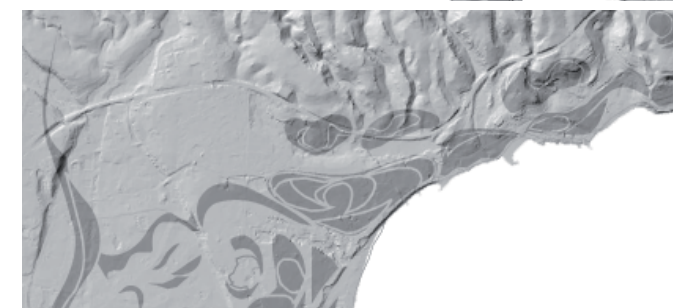
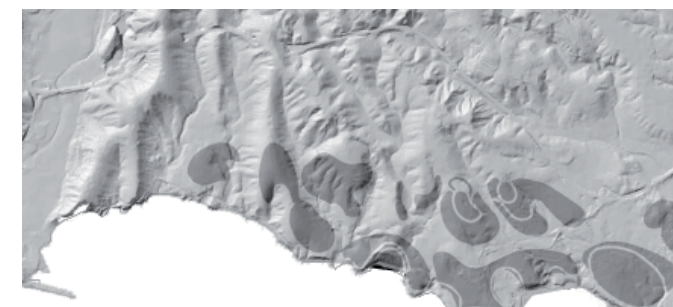
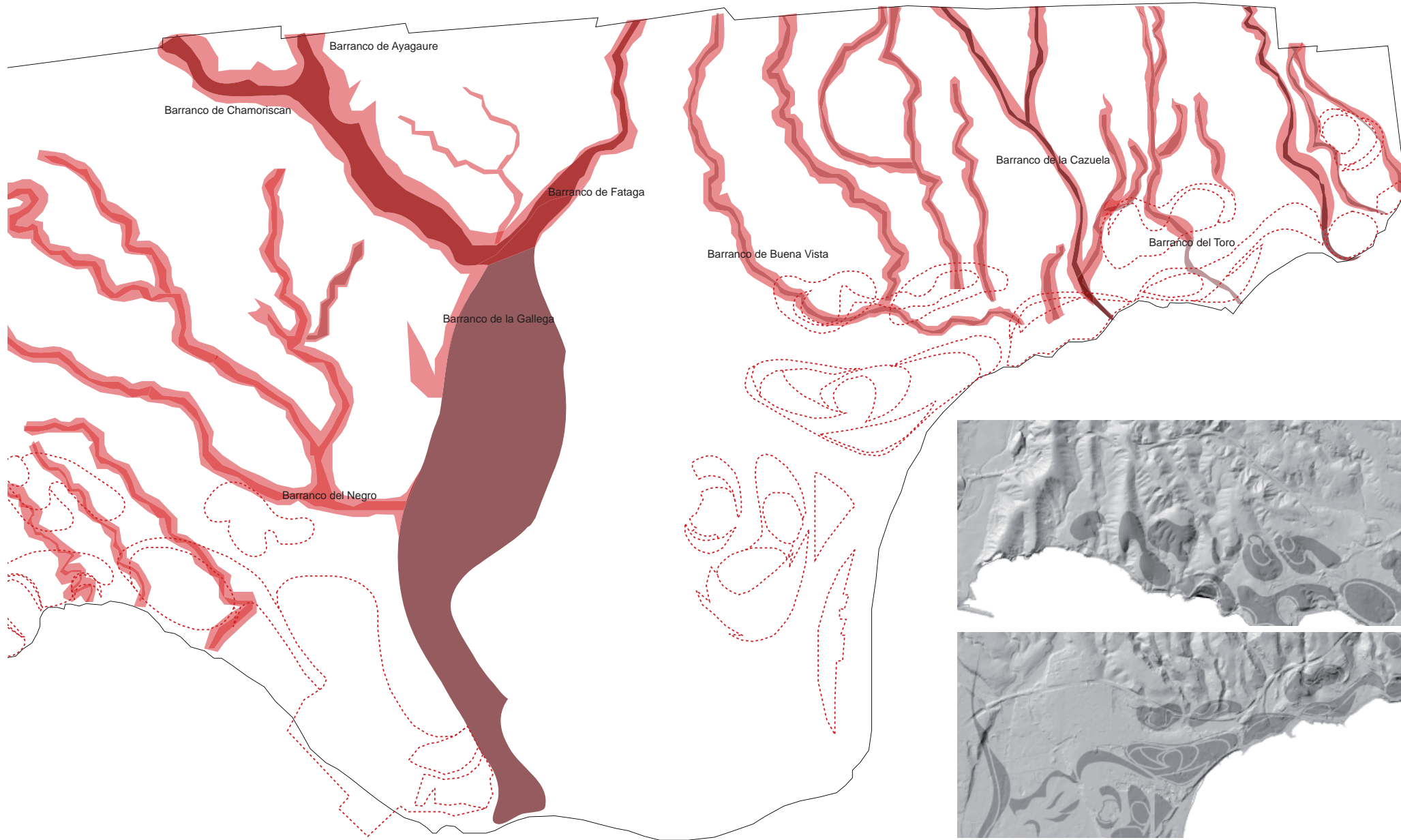


Imagen 80. Arriba. **Imagen del sistema de siluetas abstractas y relieve del terreno (cimas de montañas).**

Fuente: Elaboración propia

Imagen 81. Abajo. **Imagen del sistema de siluetas (núcleos urbanos) y relieve del terreno (llanuras).**

Fuente: Elaboración propia

j) Áreas útiles - atractivas. Continuidades

Las áreas de menor pendiente se caracterizan por representar las zonas más accesibles y atractivas para la construcción de los asentamientos. A través del plano reconocemos las zonas de llanuras en cotas que no superan los 30 m de altitud. El plan proyectó en tres de las cuatro áreas útiles de Maspalomas para implantar los núcleos urbanos de mayor superficie (A,C,D). En la llanura del faro el atelier diseñó el núcleo más importante del plan con la construcción de hoteles y un puerto deportivo (A). La llanura (B) está libre de asentamiento con el objetivo de respetar y dar continuidad al sistema de dunas.

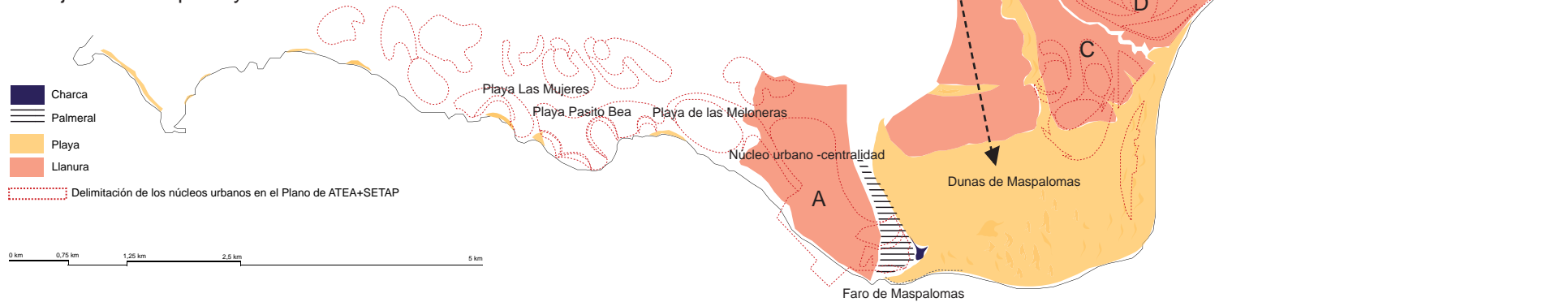


Imagen 82. Imagen del sistema de llanuras en Maspalomas. 1961
Fuente: Elaboración propia a partir de ortofoto de 1961 (GRAFCAN).

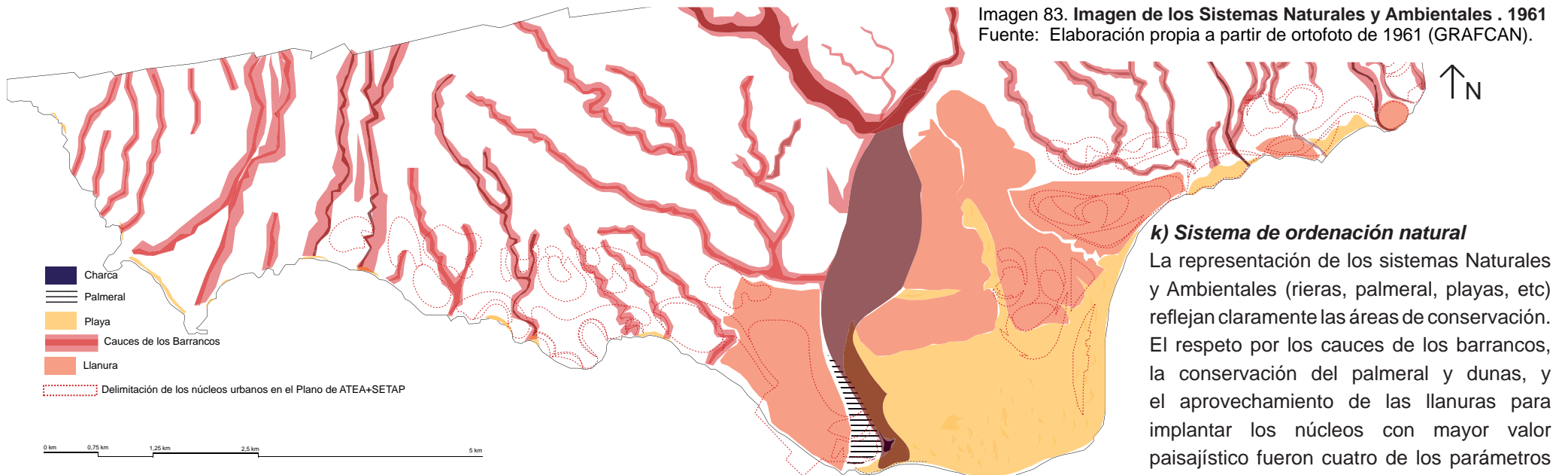


Imagen 83. Imagen de los Sistemas Naturales y Ambientales . 1961
Fuente: Elaboración propia a partir de ortofoto de 1961 (GRAFCAN).

k) Sistema de ordenación natural

La representación de los sistemas Naturales y Ambientales (rieras, palmeral, playas, etc) reflejan claramente las áreas de conservación. El respeto por los cauces de los barrancos, la conservación del palmeral y dunas, y el aprovechamiento de las llanuras para implantar los núcleos con mayor valor paisajístico fueron cuatro de los parámetros de ordenación empleados por el atelier AS.

Imagen 84. Imagen de la disposición de los núcleos urbanos respecto a las visuales
 Fuente: Elaboración propia a partir de ortofoto de 1961 (GRAFSCAN).

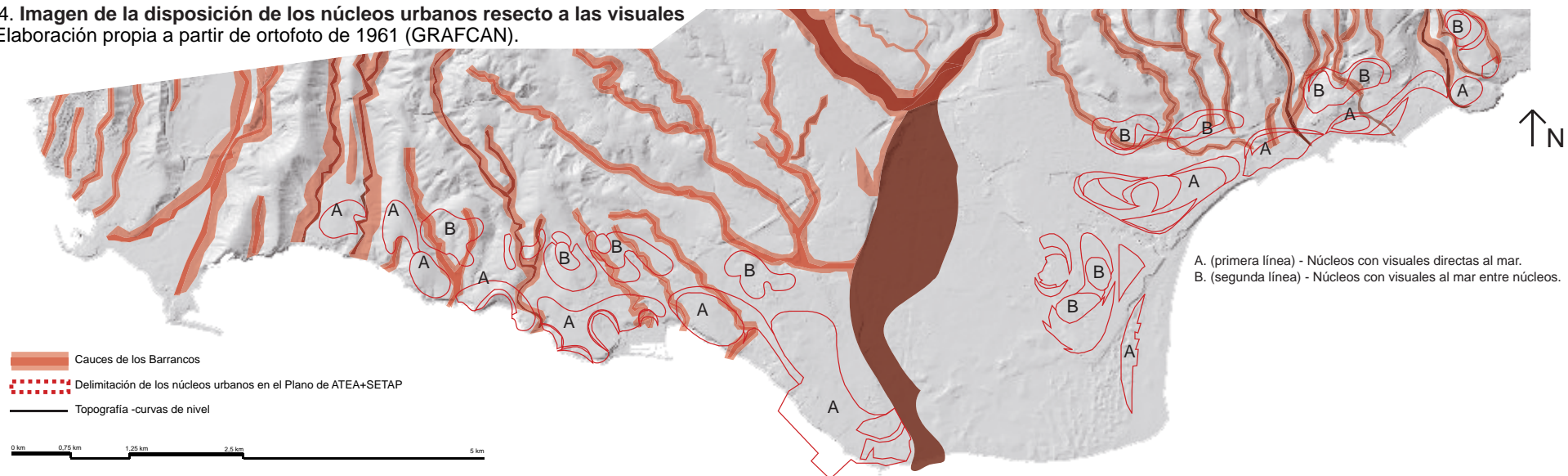
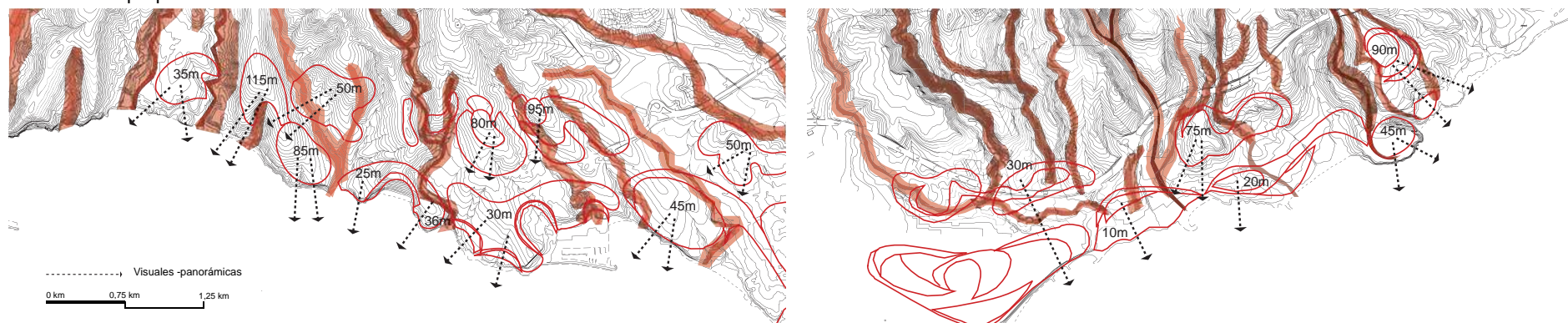


Imagen 85-86. Imagen de la disposición de los núcleos urbanos respecto a las cotas de altitud
 Fuente: Elaboración propia



1) Visuales

En el plan de Maspalomas se manifiesta claramente una relación entre la posición del núcleo urbano y la búsqueda de visuales hacia el paisaje. El análisis de la topografía y la forma de los asentamientos fue uno de los estudios que configuró el sistema de ordenación. La topografía en pendiente facilitó el emplazamiento de las arquitecturas escalonadas, liberando de esta manera las vistas de cualquier edificación. La relación entre la altitud y la distribución en el territorio de los núcleos es otro de los parámetros de estudio en el plan de Maspalomas. Para comprender la relación se identificó una secuencia rítmica A-B que proporciona a cada uno de los núcleos unos ejes visuales hacia el mar (véase imagen 85-86, pág.69). Estos ejes fueron estudiados según su disposición entre el sistema de rieras y los núcleos habitados (véase imagen 84, pág.69).

Debido a las pendientes que ofrece la zona occidental del territorio las arquitecturas pudieron obtener una visual directa con el paisaje. Sin embargo, en la parte oriental los núcleos que se asientan en las explanadas y llanuras alcanzaron un mayor grado de accesibilidad a las playas.

m) Sistema de paisajes.

El cambio de actividad agrícola por la turística supuso un cambio en el sistema de ordenación y ocupación del suelo. No obstante, esta transformación mantuvo los elementos que dieron forma al sistema de paisajes de Maspalomas. Para ello fue imprescindible una lectura e interpretación de los elementos que conformaban el paisaje en 1961.

El protagonismo del sistema dunar y la presencia de los campos de cultivos (geometrías abstractas) que ocupaban las llanuras y las laderas de las montañas, fueron los elementos que configuraron de manera natural el paisaje de Maspalomas. Las vías rurales y caminos (vectores causales) que conectaban los cultivos con la vía de acceso principal, y las edificaciones existentes, sirvieron para enfatizar aún más la relación entre el hábitat, la movilidad y la actividad económica.

El atelier AS ATEA+SETAP en 1961 diseñó un plan donde su estrategia se basó en los mismos principios ordenadores que había desarrollado Maspalomas hasta el momento. En esta ocasión, las geometrías abstractas pasaron a ser siluetas imperfectas que se articulaban de manera prodigiosa con el sistema de rieras.

La aparición de un sistema fluvial predominante que fragmentaba el territorio, fue el motivo por el cual el proyecto ordenó su forma urbana a través de núcleos más o menos homogéneos. El sistema de dunas y playas se convirtió para el atelier AS en los lugares estratégicos del paisaje, preservando la identidad de estas áreas.

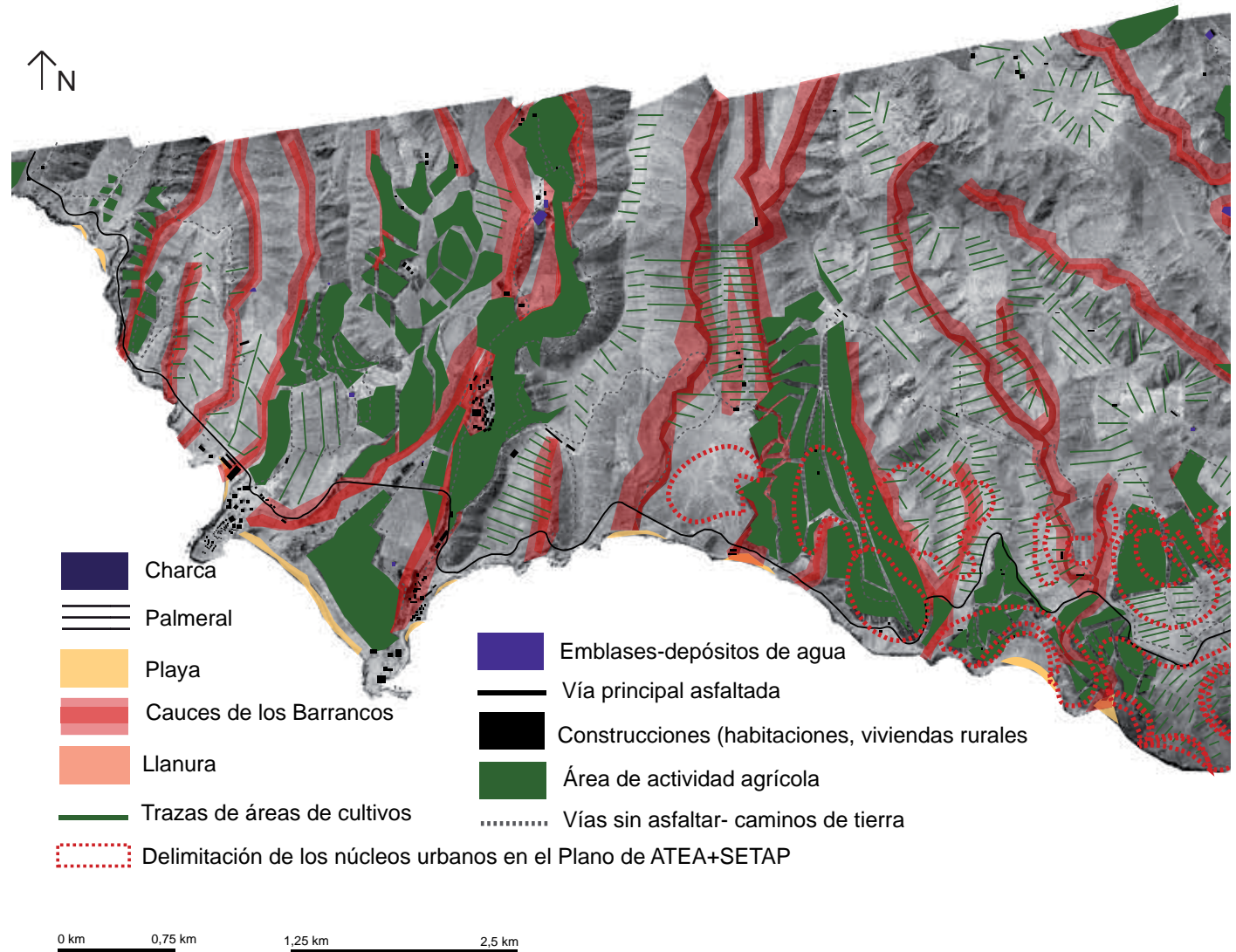
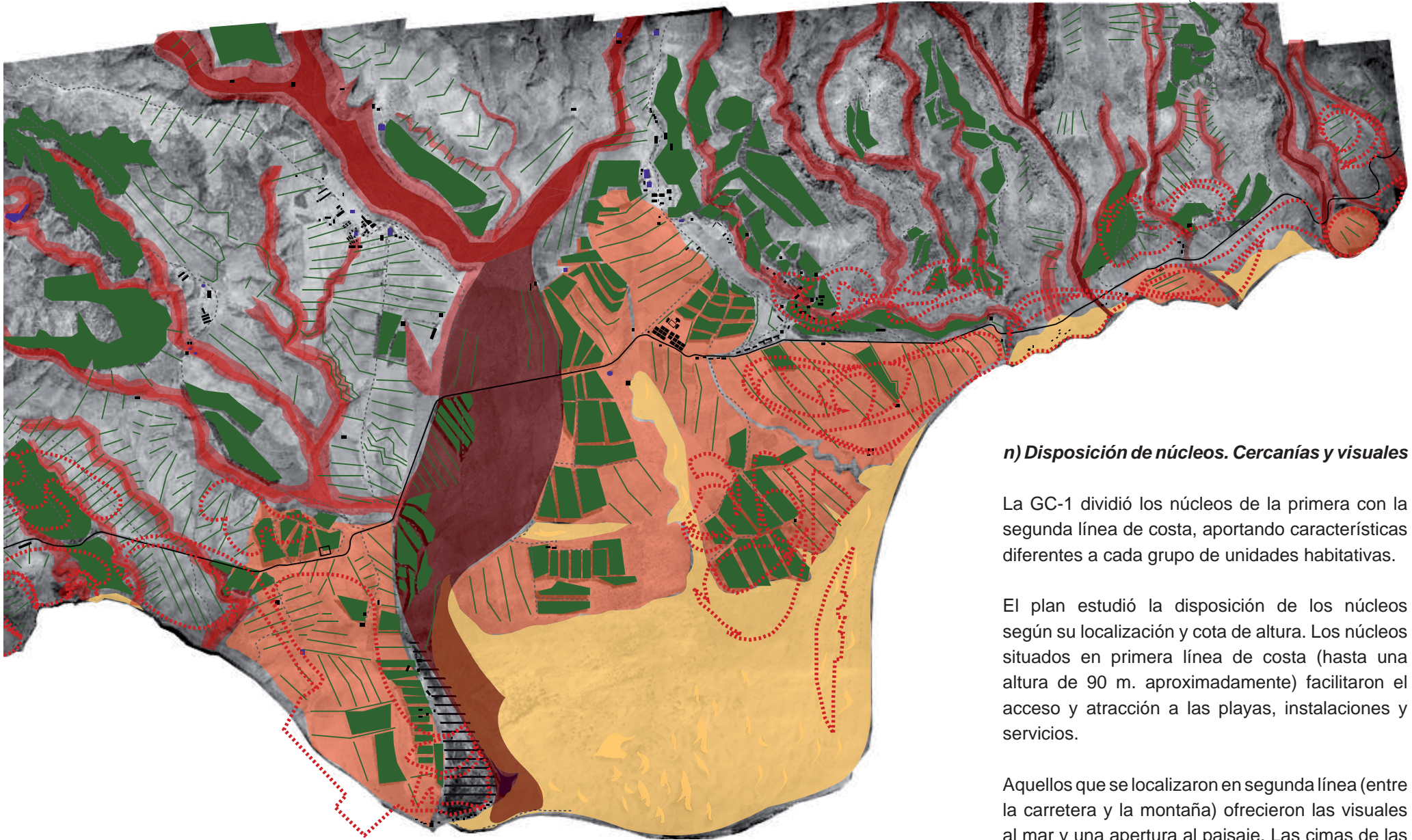


Imagen 87. Imagen de los Sistemas de Paisajes que daban forma al territorio de Maspalomas en 1961. Fuente: Elaboración propia a partir de ortofoto de 1961 (GRAFCAN).



n) Disposición de núcleos. Cercanías y visuales

La GC-1 dividió los núcleos de la primera con la segunda línea de costa, aportando características diferentes a cada grupo de unidades habitativas.

El plan estudió la disposición de los núcleos según su localización y cota de altura. Los núcleos situados en primera línea de costa (hasta una altura de 90 m. aproximadamente) facilitaron el acceso y atracción a las playas, instalaciones y servicios.

Aquellos que se localizaron en segunda línea (entre la carretera y la montaña) ofrecieron las visuales al mar y una apertura al paisaje. Las cimas de las montañas y la cercanía a la vía principal fueron los lugares estratégicos que el atelier eligió para desarrollar principalmente asentamientos con arquitecturas hoteleras.

Algunas de las características del plan de Maspalomas podemos estudiarlas en los centros turísticos desarrollados en el sur de Francia. Los ateliers de arquitectos y urbanistas como ATM²³, Jean Balladur, y Georges Candilis entre otros, concentraron sus esfuerzos en entender los elementos que construían el paisaje turístico para ponerlos en práctica en las nuevas Unidades y Estaciones turísticas²⁴ de la región de Languedoc-Rosellón.

La revista francesa *Urbanisme* a mitad de los años 60 dedicó varios números a los desarrollos turísticos en Francia, como fueron d'Adge, Gruissan, Rousillón, La Grande Motte, etc. A través de estos ejemplos se ha podido identificar los parámetros urbanos empleados en el plan de Maspalomas. A continuación se detallará cómo los puertos deportivos, los valores naturales y los programas de actividades turísticas, se convierten en el argumento de estas nuevas Estaciones y Unidades turísticas.

1.4.1. Centralidades - Puertos deportivos

El arquitecto Jean Balladur fue quien se encargó de dar forma a las 450 ha. de terreno y 300 ha. de lago en la Estación turística La Grande Motte. Una de las singularidades del territorio fue la playa de arena con una longitud de 20 km orientada al sur.

Los terrenos de morfología prácticamente plana se situaron entre el mar del mediterráneo (sur), el lago d'Or (norte) y el lago du Porrant (este). Protagonizado por un paisaje de dunas y un área forestal de pinos y álamos, el proyecto pone en evidencia la relación entre los límites naturales (lagos y mar) y el área de interés paisajístico (dunas). La creación del núcleo principal mediante la construcción de hoteles y un puerto deportivo constituye una nueva centralidad en el territorio²⁵ dotada de una alta concentración de actividades turísticas y densidad edificatoria.

La proyectación del puerto deportivo como centralidad supuso para el turista el disfrute de una nueva escena urbana desconocida hasta el momento (véase imagen 89-91, pág.73). El plan se configuró mediante una estructura fractal diseñada por las vías y vegetación que se distribuyeron en

23. El atelier ATM corresponde a la agencia Montgreau, entre sus proyectos destaca la ciudad de vacaciones de Merlier en Cap Camarat (1958-1965) de corriente brutalista. El atelier permaneció activo entre los años 1958-1978.

24. En *Urbanisme* (1965), 86, s/p. hace referencia a la distinción entre Unidad y Estación turística. En este caso las Unidades son desarrollos territoriales que posteriormente se irán configurando mediante la construcción de las Estaciones turísticas. En Francia son distinguidas las Unidades de Grau du Roi Palavas, Bassin de Thau, Valras Embouchure de l'Aude y Saint Pierre a Gruissan, y entre las Estaciones destacaron la Grande Motte, d'Adge, l'Embouchure de l'Aude, Gruissan y Rousillon.

25. La construcción de los puertos deportivos significó para las estaciones turísticas una centralidad que podía adoptar diferentes formas urbanas. Una de ellas fue la estación de l'Embouchure de l'Aude que mediante el perímetro de dos edificios longitudinales consiguió dar forma a una zona de actividades turísticas. Otra de las soluciones planteadas fue la proyectada en la estación de La Grande Motte, esta vez adoptando un waterfront de alta densidad por edificios dispuestos de manera autónoma.



Imagen 88. Imagen de La Grande Motte. Perspectiva del puerto y waterfront. 1964

Fuente: Cité de l'architecture & du patrimoine. Dossier 373 lfa 211

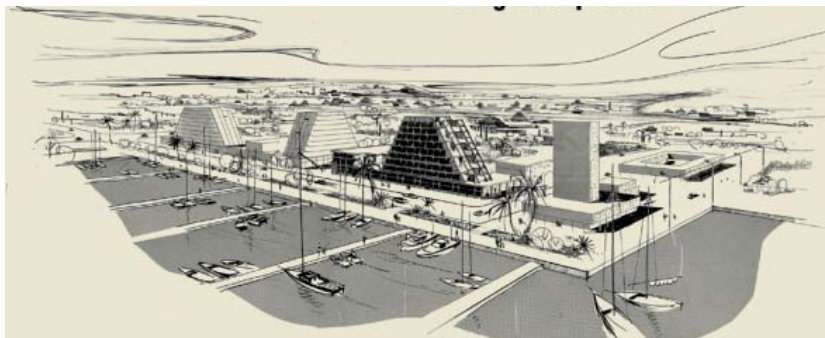


Imagen 89. Arriba. **Imagen de la escena urbana desde el puerto hacia el edificio Le Provence. 1967-1968**

Fuente: Cité de l'architecture & du patrimoine. Dossier 373 lfa 214

Imagen 90. Abajo-Izquierda. **Imagen de los edificios Le Provence, Le Delta y Le Fenestrelle. Perspectiva del desarrollo del frente de mar y el puerto.**

Fuente: Cité de l'architecture & du patrimoine. Dossier 373 lfa 20/3

Imagen 91. Abajo-Derecha. **Imagen del hotel Le Provence. Perspectiva del desarrollo del frente de mar y el puerto.**

Fuente: *Ibidem*



Imagen 92. Imagen de la estación turística La Grande Motte. Plan General desarrollado a través de una estructura fractal. 1964-1965
Fuente: Cité de l'architecture & du patrimoine. Dossier 373 Ifa 212

cada uno de los *cluster* de los apartamentos turísticos (véase imagen 92, pág.74). Este mismo sistema se repitió en la estación l'Embouchure de l'Aude por el arquitecto Henry Castella y el urbanista Pierre Lafitte (véase imagen 94a-b, pág.75).

Otro de los planes que proyectó el área del puerto deportivo como una centralidad urbana fue la Estación turística Carnon, con una superficie de 9 ha. y una capacidad para 650 embarcaciones de recreo. Su construcción se realizó de forma artificial en el interior de una llanura. El programa de servicios se basó en oficinas, talleres navales, capitanía, y un conjunto de viviendas colectivas para temporadas de estancias cortas y largas. Un edificio continuo y permeable desde el espacio público se encargó de albergar los usos remarcando aún más el carácter de calle y su relación con el puerto.

En la Estación turística de Cap d'Adge el puerto deportivo se localizaba entre la laguna existente y el malecón proyectado. El puerto con una superficie de 12 ha. y capacidad para 1.000 embarcaciones de todo tipo de dimensiones favoreció la entrada de agua a la laguna interior. Los nuevos edificios se localizaron en un área estratégica situada entre la laguna y el puerto (véase imagen 96, pág.76).

El núcleo urbano más importante en el plan de Maspalomas se situaba entre un sistema natural y el puerto deportivo. Su localización estratégica surge después de haber interpretado las variables ambientales y paisajísticas del sitio. Como ocurrió Cap d'Adge, los elementos activadores se basaron en el aprovechamiento de las visuales al mar, la proximidad al puerto, a la playa, y los sitios de interés ambiental. Las dunas, la charca y el palmeral fueron los activos ambientales elegidos para Maspalomas y el lago Luna en el caso de Cap d'Adge. A través de una lectura de los parámetros que configuraron el puerto deportivo en el plan del atelier AS, hemos podido estudiar algunas de las decisiones que dieron forma a las centralidades urbanas de las Estaciones turísticas del sur de Francia (véase imagen 95-96, pág.76).

Los programas de servicios que generalmente contienen este tipo centralidades se suelen localizar en espacios habilitados, dotándolos de actividades náuticas y oficinas para la gestión administrativa. En esta ocasión la presencia de un elemento ambiental dominante como es el Lago Luna en Cap d'Adge supuso la deslocalización de los servicios del puerto hacia el lago.

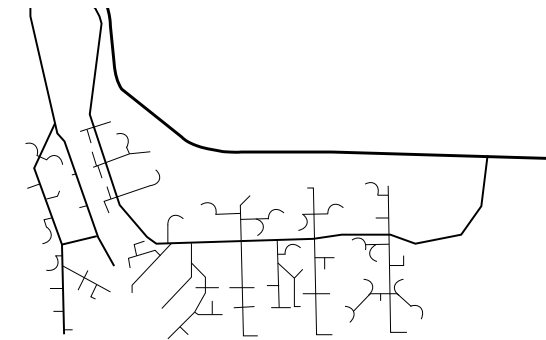
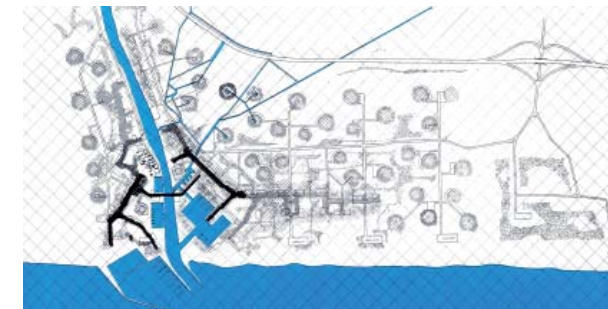


Imagen 93. Arriba. **Imagen de un esquema orgánico y fractal diseñado por Jean Balladur para la Grande Motte.**
Fuente: *Urbanisme* (1965), 86, 53.

Imagen 94a. Centro. **Imagen de la estación turística Embouchure de l'Aude.**
Fuente: *Idem*, p 57.

Imagen 94b. Abajo. **Imagen del esquema de vías con una estructura fractal en la estación turística Embouchure de l'Aude.**
Fuente: Elaboración propia.

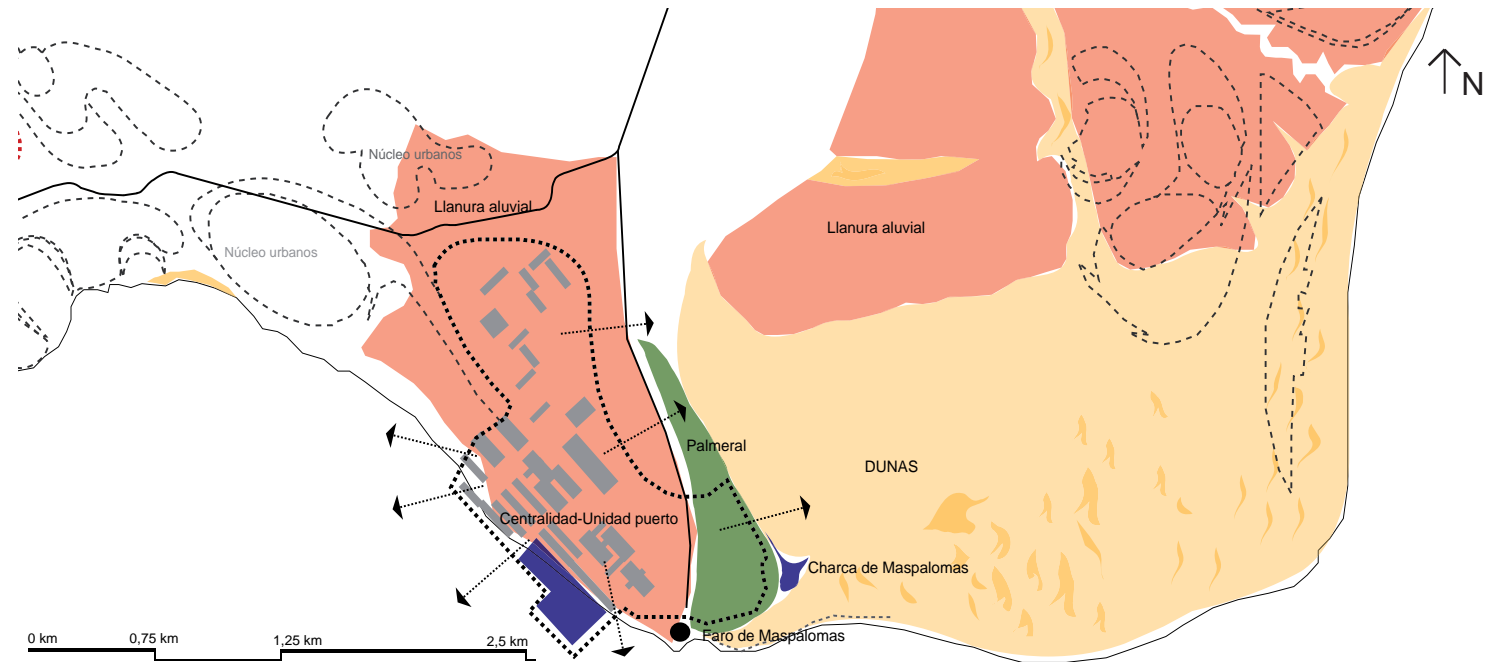


Imagen 95. Arriba. Imagen del esquema del área del puerto en el plan de Maspalomas. Representación de los valores ambientales y paisajísticos en la zona. 1961
Fuente: Elaboración propia.



Imagen 96. Abajo. Imagen del esquema del área del puerto de la Estación Cap d'Adge. Representación de los valores ambientales en la zona. 1962
Fuente: Elaboración propia.

1.4.2. Núcleos urbanos - Colinas visuales

En la Unidad turística de Gruissan proyectada en 1963 por Raymond Gleize y Édouard Hartané podemos reconocer una ordenación de núcleos urbanos asentados en las cotas altas de las colinas.

El territorio de Gruissan que se distinguía por dos franjas de relieve topográfico, motivó a Raymond a diseñar dos sistemas diferentes que se adaptaban a cada una de las situaciones. La primera se trataba de una llanura próxima al mar, con humedales y sistemas ambientales frágiles. La segunda fue un sistema de colinas que representaba el sistema de visuales dominantes. La fragmentación del territorio y el sistema de rieras hizo que Raymond proyectase una ordenación de núcleos urbanos que recuerda a los ya estudiados por el atelier AS en Maspalomas.

De la misma manera que se estructuraron en el plan de Maspalomas los núcleos en las cotas altas de las colinas, en Gruissan el sistema se adaptó a la topografía según la forma orográfica del territorio. **Los núcleos situados en las cotas más altas del sistema colinar dominaban la segunda franja costera, y su localización estratégica en altura introdujo al proyecto turístico el valor de las visuales del paisaje en las viviendas vacacionales** (Barba R, 2010).

Proyectos como Village de Vacances Cigaro (Francia, 1963) del atelier ATM en La Croix-Valmer, o la urbanización turística en el monte Pulcheddu (Sardegna, 1969) de los arquitectos de Alberto Ponis y Aldo E. Ponis, desvelan algunas de las reflexiones estudiadas en las estaciones turísticas frente al paisaje, asemejándose a las proyectadas en Maspalomas.

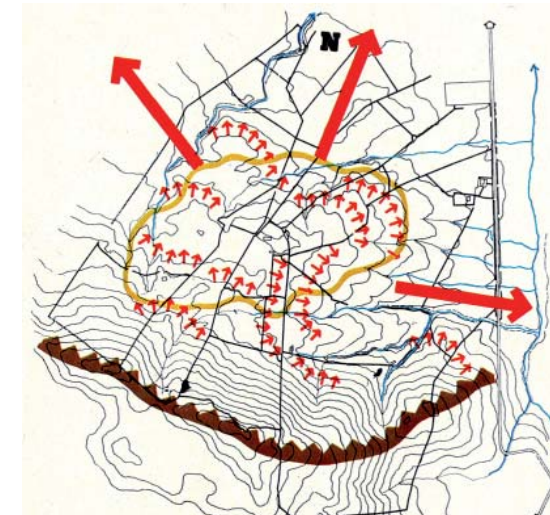
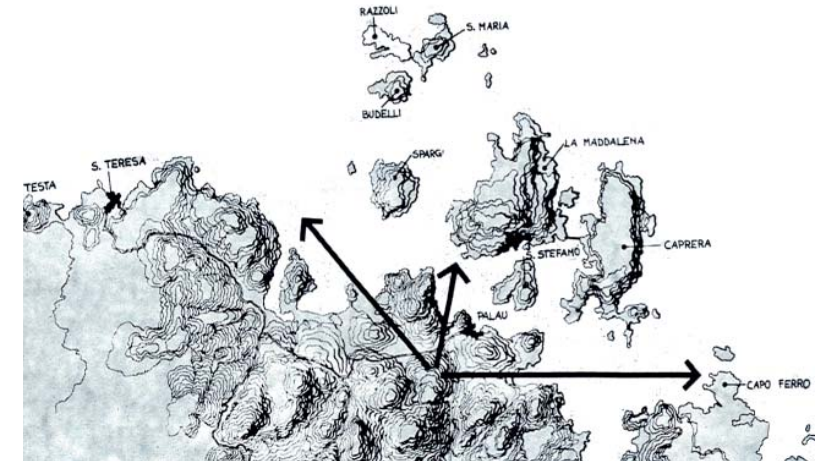


Imagen 97. Arriba. **Imagen de las visuales dominantes desde el monte Pulcheddu donde se asienta el núcleo turístico. 1969**

Fuente: *Abitare* (1978), 168, 19.

Imagen 98. Centro. **Imagen del análisis del terreno, morfología, orientación, visuales y vientos. Monte Pulcheddu. 1969**

Fuente: *Idem*, p.21.

Imagen 99. Abajo. **Imagen del perfil arquitectónico y del paisaje colinar en el monte Pulcheddu. 1969**

Fuente: *Idem*, p.18-19.

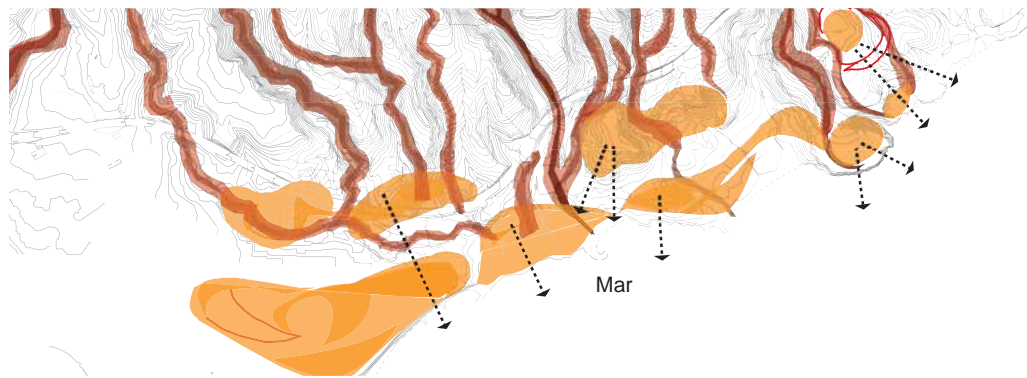
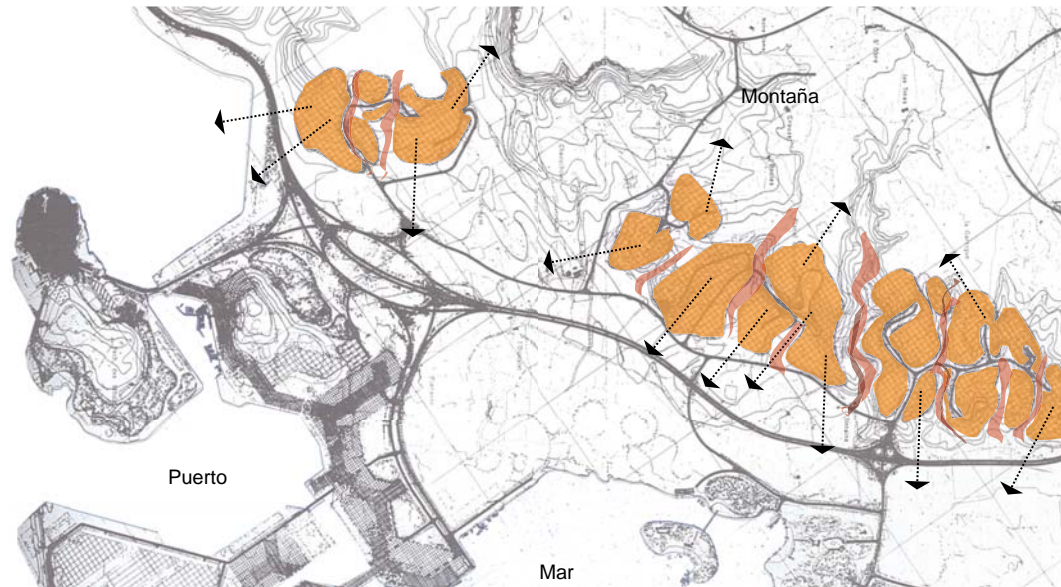


Imagen 100a. Arriba-Izquierda. **Imagen del esquema de los núcleos urbanos en el plan de Guissan. Representación de los núcleos urbanos y de las visuales hacia el mar, la llanura y la montaña. 1963**

Fuente: Elaboración propia a partir del plano extraído en *Urbanisme* (1965), 86, 59.

Imagen 100b. Abajo-Izquierda. **Imagen del esquema de los núcleos urbanos en el plan de Maspalomas. Representación de los núcleos urbanos y de las visuales hacia el mar. 1961**

Fuente: Elaboración propia

Imagen 101. Arriba-Derecha. **Imagen del fotomontaje de una agrupación de villas turísticas situadas en la colina con vistas a la montaña, en el plan de Guissan. La representación de la imagen refleja cómo mediante la vegetación las villas consiguen mayor privacidad y un control de las visuales hacia la montaña. 1963**

Fuente: *Urbanisme* (1965), op. cit.

Imagen 102. Abajo-Derecha. **Imagen del fotomontaje de una agrupación de villas turísticas situadas en la playa con vistas al mar, en el plan de Guissan. La imagen representa las villas en una posición de fácil acceso al mar y libres de obstáculos visuales. 1963**

Fuente: *ibidem*

1.4.3. Distribución alojativa – Programas turísticos

En ocasiones la capacidad de atraer una población potencial en los centros turísticos se basó en la atracción de los espacios naturales y la configuración de un programa de usos coherente. Todas las acciones en esta dirección ofrecían al turista un mayor grado de satisfacción y de éxito con el destino. Una de las singularidades de los atelier en los años 60 fue entender el proyecto turístico a través de una carga de contenidos turísticos.

Aquellos centros que incorporaban al proyecto un programa detallado de actividades y zonas idóneas para su práctica, se convirtieron durante los años 60 en destinos atractores del turismo de masas. Los ateliers elaboraron según las condiciones naturales del sitio una distribución de actividades en las zonas más apropiadas (cercanías a lagos, vientos, accesos a playas, puertos semi-naturales, etc).

a) Densidades y Capacidad alojativa

Al igual que otros centros turísticos del sur de Francia, el plan de Maspalomas presentó un programa de actividades que se ajustaba a las necesidades del sitio con el objetivo de convertirse en un centro de atracción mundial.

El proyecto de AS con el 50 % de superficie no construida, una población para 60.000 hab.²⁶, y una densidad media de 60 hab/ha se definía como una intervención con un alto grado de protección por el paisaje y un índice moderado de ocupación de suelo. La población estaba distribuida en siete núcleos urbanos de la siguiente manera: San Pedro (7.700 hab.); Pasito Blanco (6.300 hab.); Ciudad de Maspalomas (12.300 hab.); Los Ingleses (9.800 hab.); San Agustín (12.200 hab.); Campo Internacional (4.400 hab.); y San Fernando (7.000 hab.) . Cada uno de estos sectores estaban equipados de infraestructuras, servicios turísticos, vías de acceso y áreas de espacios verdes.

Con el objetivo de atraer varios tipos de clientela el atelier proyectó diferentes tipologías arquitectónicas turísticas. Cada tipo de alojamiento tenía una densidad que iba de 10 a 150 hab/ha. creando de esta manera diferentes vínculos con el paisaje según su localización en el territorio.

26. La hipótesis en la población prevé un total de 30.000 turistas potenciales y 30.000 personas de población complementaria (se supone 15.000 puestos de trabajo). *Urbanisme* (1965), 87, 17.

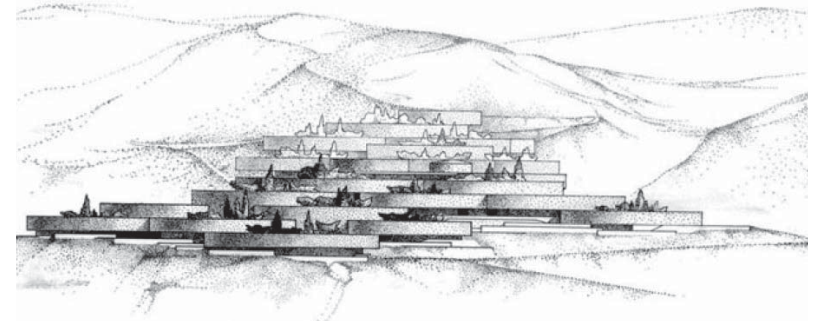
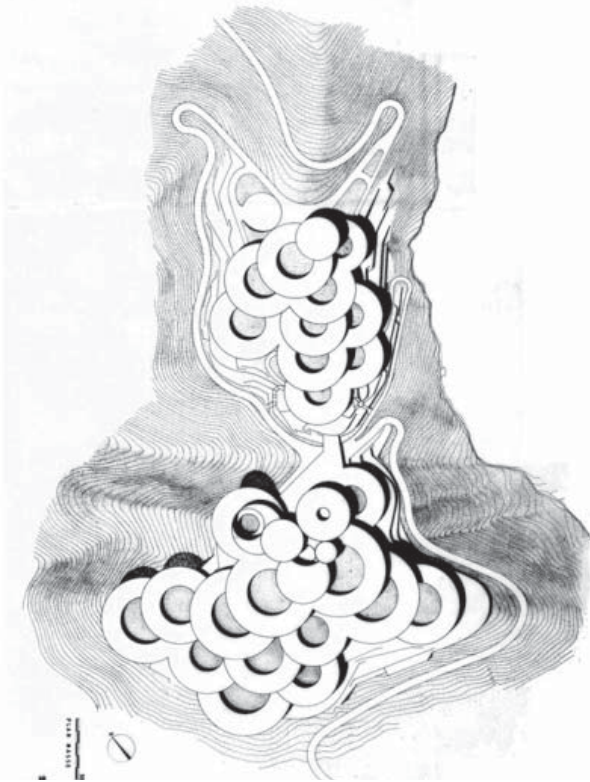
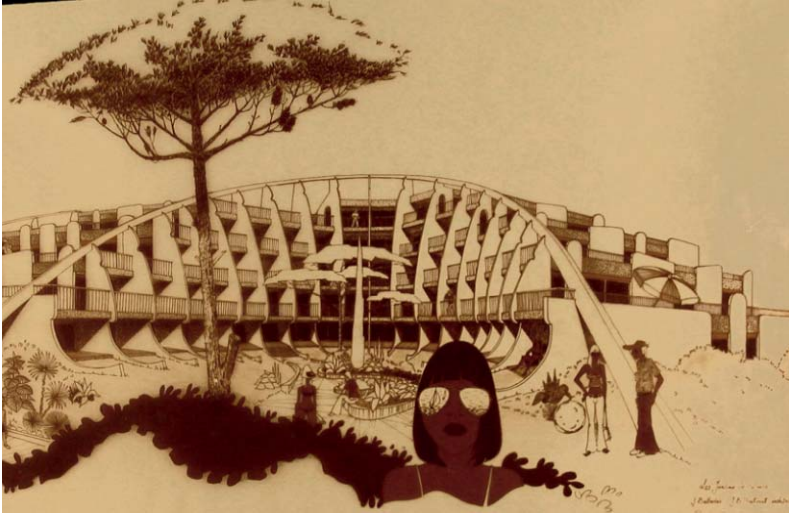


Imagen 103. Arriba. **Imagen en planta del núcleo turístico CIGARO. Asentamiento en las cotas altas de una colina.** Atelier ATM. 1963-1969
Fuente: Cité de l'architecture & du patrimoine. Dossier 162 lfa 207

Imagen 104. Abajo. **Imagen del alzado suroeste del núcleo turístico CIGARO. Asentamiento en las cotas altas de una colina.** Atelier ATM. 1963-1969
Fuente: *Ibidem*.



Las densidades por categorías alojativas fueron:

Hotel de lujo	175 hab/ha.
Hotel	100 hab/ha.
Motel y pensiones	100 hab/ha.
Villas de lujo	10 hab/ha.
Villas	50 hab/ha.
Apartamentos	100 hab/ha.
Camping de vacaciones	50 hab/ha.

Los hoteles se situaron en los núcleos principales con el fin de reforzar el carácter urbano. Se proyectaron 7 hoteles de lujo distribuidos de la siguiente manera: 1 en San Agustín; 2 en Los Ingleses; 1 en San Fernando; 1 en Maspalomas, 1 en Pasito Blanco y 1 en Arena.

La unidad con mayor suelo ocupado fue la de Maspalomas en la zona del puerto deportivo. La forma urbana quedó configurada por la presencia de tres edificios que buscaban una relación directa con el paisaje y con las condiciones climatológicas del sitio (aterrazamiento aprovechando las visuales al mar y patios. Esta solución favorecía la ventilación cruzada y entrada de luz directa).

La relación entre el hábitat y el paisaje se produce en el momento que la vegetación proyectada ofrecía diferentes grados de privacidad según su altura y masa arbórea (véase imagen 264, pág.214-215). Las diferentes tipologías y los grados de vegetación que se diseñaron en el proyecto de Maspalomas aportaba una diversidad de espacios libres entre arquitectura y naturaleza que pocos proyectos hasta el momento habían planteado.

Algunos proyectos con una capacidad alojativa similar a la de Maspalomas como fue La Grande Motte (arqt. Jean Balladur) con 45.000 hab, la estación turística D'Agde (arqt. Jean Lecouteur) con 50.000 hab, y la unidad turística Leucate Barcare (arqt. Georges Candilis) con 75.000 hab platearon una variedad tipológica en función de parámetros como la temporalidad, la densidad urbana, el modo de agrupación y distribución territorial.

-Grande Motte

El proyecto de la Grande Motte la zona del puerto representa la de mayor densidad urbana. El resto de las áreas se caracterizó por perseguir un esquema de baja densidad con un alto grado de vegetación.

El proyecto diseñado para 45.000 camas y una densidad media de 45 camas/ha representó valores



Imagen 105. Arriba. **Imagen de la unidad alojativa y vegetación proyectada para el hotel Jardins de la Mer.** Arqt. Jean Balladur. 1975
Fuente: Cité de l'architecture & du patrimoine. Dossier 373 lfa 224

Imagen 106. Abajo. **Imagen de la unidad alojativa de villas y vegetación proyectada. Estudio tipológico.** Arqt. Georges Candilis. 1960-1973
Fuente: Cité de l'architecture & du patrimoine. Dossier 236 lfa 627/9



Imagen 107. Imagen de la unidad alojativa y vegetación proyectada para el hotel Le Paradis du Soleil. Arqt. Jean Balladur. 1976-1979
Fuente: Cité de l'architecture & du patrimoine. Dossier 373 lfa 223

inferiores a los del plan de Maspalomas. Sin embargo, la alta concentración de hoteles en el puerto hizo que los valores de este tipo alojamiento fuera muy superior a los del atelier AS.

Valores de densidades por capacidad alojativa - Grande Motte:

Alojamientos temporales: 10.000 camas; 40 ha ; 250 camas/ha

Alojamientos Individuales: 10.000 camas; 180 ha ; 55,5 camas/ha

Alojamiento colectivo y hoteles: 20.000 camas ; 100 ha ; **200 camas/ha** - (Maspalomas 175 camas/ha)

Viviendas permanentes: 5.000 camas

Los núcleos de baja densidad en la Grande Motte superaron en 5,5 camas/ha (villas) y en 25 camas/ha (hoteles) al plan de Maspalomas. Estos valores que inciden directamente en la escena urbana hacen de la Gran Motte un plan de referencia para valorar los niveles de ocupación de suelo según los alojamientos turísticos.

Otro de los parámetros estudiados además de las densidades por tipologías fueron las concentraciones de capacidad alojativa en los núcleos urbanos. Este dato nos representa aquellas unidades de la ciudad donde se concentran un mayor número de turistas. Aunque el dato no es representativo para estudiar y conocer la forma urbana, debido a que carece de cualquier relación con la superficie o altura, si lo es para entender la carga humana máxima/media/mínima por unidad en el territorio.

El plan de Maspalomas con una distribución de 7 núcleos tiene una carga humana mínima de 4.400 hab (Campo Internacional) y máxima de 12.300 hab (Ciudad de Maspalomas). La carga media del proyecto por unidad es de 8.500 hab (véase imagen 108, pág.83). Estos valores entran en relación con los proyectados por Jean Lecouteur en D'Agde con una división de cuatro núcleos (d'Agde, Rochelongue, Guirandette, y du Mont Saint-Martin) con un mínimo 2.100 hab, un máximo de 19.100 hab y una media de 7.120 hab .

Los resultados de las cargas por núcleo desvelan como Maspalomas posee un mayor equilibrio entre las diferentes áreas en el territorio con una diferencia de +/- 4.000 hab respecto a la media. En el centro turístico de D'Agde representa lo valores más dispares entre núcleos con valores de +12.000 hab y -5.000 hab respecto la media.

-Leucate Barcare

El arquitecto Georges Candilis analizó la tipología según los porcentajes totales de alojamientos turísticos, y lo hizo diferenciando tres categorías: residencial, hoteles y *campings*.

Con un total de 75.000 hab la categoría de residencial supuso la de menor densidad y mayor número de construcciones. La mitad de la población se distribuyó entre viviendas colectivas (18.750 hab), y viviendas aisladas (18.750 hab).

La tipología que implicó mayor densidad fue la del hotel, con un total 18.750 camas. Finalmente, la tipología con menor impacto sobre el paisaje e igual número del hotel fue el *camping y caravaning*, diseñando una zona para 18.750 turistas. Maspalomas con valores muy distantes a los proyectados por Candilis en 1966, empleó las tres categorías de alojamiento en el plan de Maspalomas.

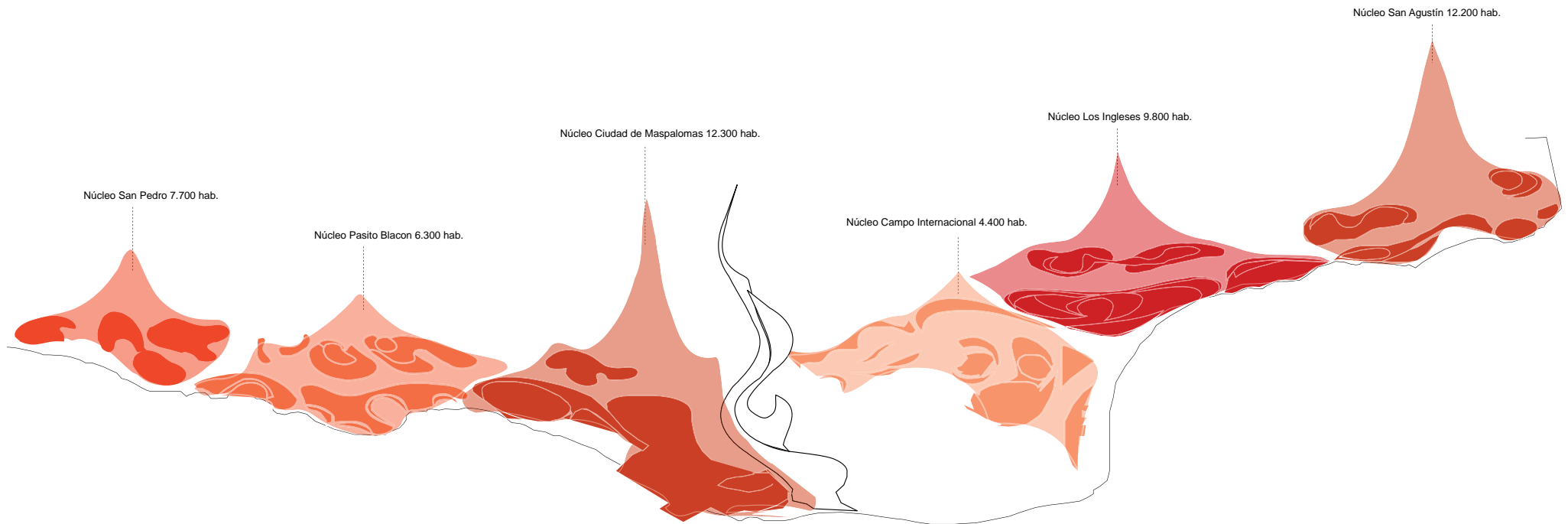


Imagen 108. **Imagen del esquema de 6 núcleos urbanos según carga humana en el plan de Maspalomas.**
Fuente: Elaboración propia.

b) Actividades turísticas.

Entre los programas turísticos mas recurrentes aparecen:

- a) actividades náuticas entorno a los lagos (moto náutica, sky náutico, pesca, caza, vela, natación, etc);
- b) actividad en los puertos²⁷(atraques de las embarcaciones, oficinas de capitanería, tiendas, alojamientos residenciales²⁸ colectivos o individuales, y hoteles).

Los espacios naturales eran aprovechados según las características de cada lugar. En las zona de playas se diseñaban las instalaciones necesarias para el baño, y en los espacios protegidos los recorridos a caballo y caminos naturales fueron las actividades más comunes (ejemplo en la Grande Motte).

La creación del programa urbano-turístico tiene como objetivo ofrecer al turista el entretenimiento durante la jornada veraniega en espacios preferiblemente abiertos. Para ello, la configuración de espacios en la ciudad destinados a zonas deportivas e hipódromos se convirtieron en las infraestructuras más empleadas. Entre la actividades mas demandadas²⁹ que se desarrollan en recintos cerrados estaban los centros comerciales, casinos, clubes, bares-restaurantes, cabarets y cines.

27. El número de amarres en los puertos dependen directamente de su superficie, no obstante el valor de 1.000 atraques para embarcaciones medianas son las dimensiones medias de los puerto estudiados (Grande Motte 1.000 amarres; estación d'Agde 1.000 amarres; Marinas de Cogolin 1.500 amarres).

28. El programa que albergan los puertos se repite en muchas de las intervenciones realizadas por el atelier ATEA+SETAP. Un claro ejemplo de las actividades que contiene el puerto es el proyecto de Jean Dimitrijevic para Las Marinas de Cogolin en 1965.

29. La lista de actividades se han analizado mediante siete estaciones turísticas publicadas en *Urbanisme* (1965), 86.