

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

II 2

parte. ENSEÑANZA Y FORMACIÓN

2.1 ENSBA, centro de experimentación en el desarrollo urbano.

2.2 El Institut d'Urbanisme de l'Université de París y la ENSBA, teorías de André Gutton.

Durante los años 50 el Ministerio de Educación fue protagonista de una reforma integral en la enseñanza francesa. Entre sus acciones más destacadas figuró la creación de diez Departamentos Generales que intensificaron la calidad en la educación. Además de dirigir los planes de estudio destacó por la nueva creación de la Dirección de Bibliotecas y Centros de Archivos.

Los departamentos ministeriales encargados de gobernar fueron diez, y se clasificaron de la siguiente manera:

1. Dirección General de Educación Primaria.
2. Dirección General de Educación Secundaria.
3. Dirección General de Educación Superior.
4. Dirección General de la Educación Técnica.
5. Dirección General de Juegos y Deportes.
6. Dirección de la Administración general.
7. Dirección General de las Artes y Letras.
8. Dirección General de las bibliotecas de Francia.
9. Dirección General de los Archivos de Francia.
10. Dirección de Arquitectura.

La Ecole Nationale Superior de Baux Arts (ENSBA) estuvo administrada por los servicios de Educación y Producción Artística, delegación que había sido dirigida antes de la reforma por la Dirección General de las Artes y Letras.

La ENSBA fue el centro de enseñanza que formó profesionalmente a los fundadores del atelier AS como Guy Lagneau, Michel Weill y Jean Dimitrijevic. Una vez finalizado el periodo formativo entraron a formar parte durante los años sucesivos del cuerpo docente en los grupos de atelier. Posteriormente los arquitectos Guy Lagneau y Michel Weill continuaron su formación como urbanistas en el Institut d'Urbanisme de l'Université de Paris (IUUP), y en Massachusetts Institute of Technology (MIT) en el caso de Jean Dimitrijevic.

En los meses de abril y mayo de 1956 se produjeron las primeras conversaciones del Director del Ministerio de Educación y el Sub-secretario de Estado de Bellas Artes para comenzar con la **creación de una Escuela de Arquitectura y un Centro experimental de Arquitectura y Arte.**

La Dirección General de las Artes y Letras pasó a dirigir los servicios de museos, letras, espectáculos y música, suprimiendo el Gabinete ministerial la Dirección de Arquitectura por la creación de la nueva Dirección General Artística.

El nuevo esquema de organización en la enseñanza de arquitectura francesa supuso la dirección y formación de los programas docentes de la Ecole d'Architecture Quai Malaquais, y todas las escuelas públicas y privadas de arquitectura.

Diagrama de la organización precedente a la reforma de la enseñanza en Francia

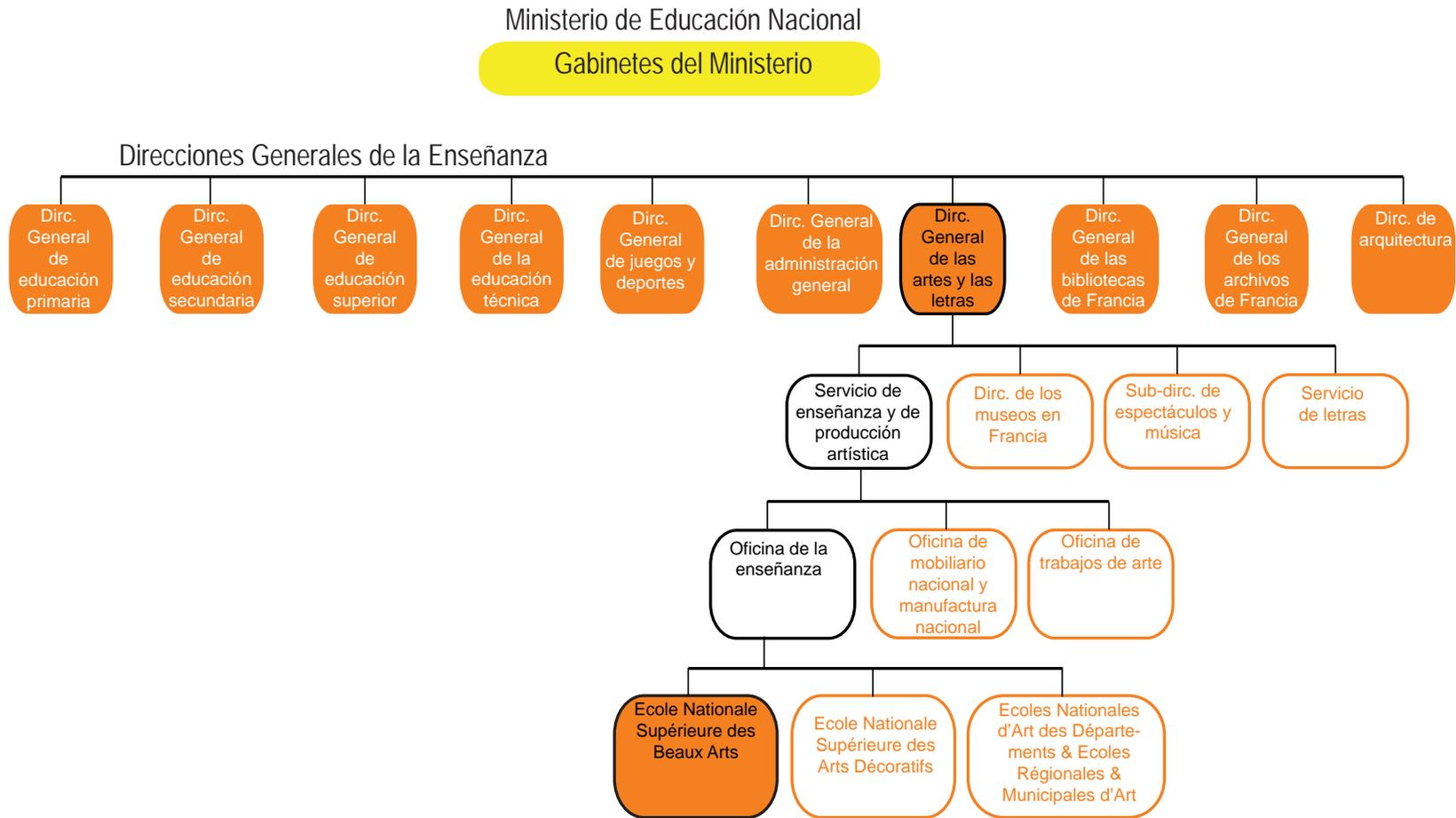
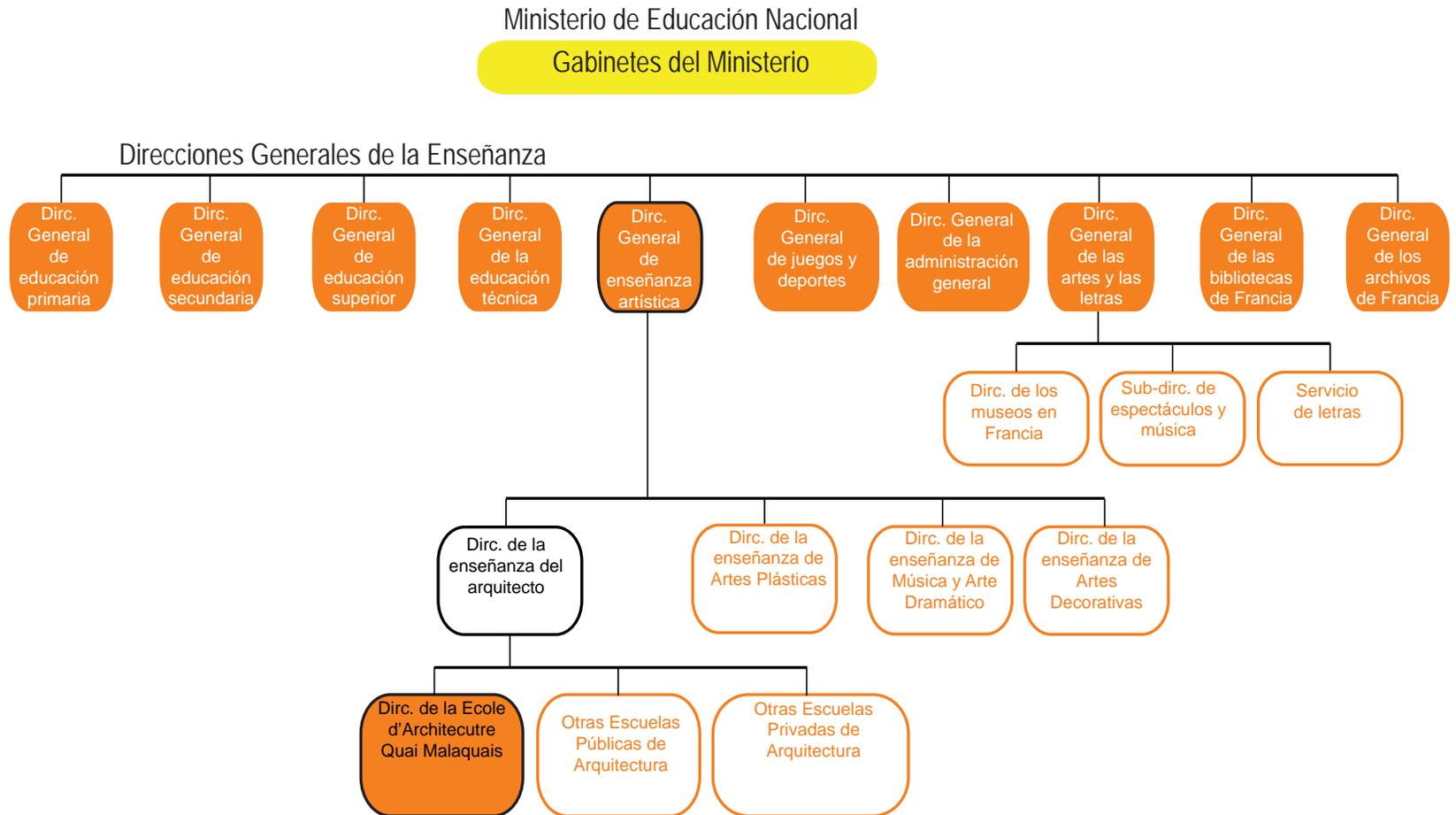


Imagen 109. Imagen del esquema de la organización de la enseñanza en Francia (antes de la reforma a finales de los años 50). Fuente: Cité de l'architecture & du patrimoine. Dossier 323 AA 12/1.

Diagrama de la organización posterior a la reforma de la enseñanza en Francia



2.1.1. Espíritu universal de la ENSBA. Escritos de Lods 1956-1959.

La ENSBA fue participó de la reforma universitaria que se llevó a cabo durante los años precedentes al concurso en 1961.

Una revisión de los escritos del profesor Marcel Lods³⁰ en 1958 permitió conocer los contenidos de la reforma que realizó la ENSBA. La nueva Dirección General de la Educación Artística exigió una adaptación en su programa académico actual y en el modo de enseñanza que empleaban.

Imagen 110. Imagen del esquema de la organización de la enseñanza en Francia (después de la reforma de finales de los años 50).
Fuente: *Ibidem*.

30. Marcel Lods era arquitecto y urbanista, fundador de la "Association Beaudouin et Lods" y profesor responsable del atelier Lods-Hermant-Trezzini en la ENSBA.

Marcel Lods mediante la elaboración del escrito “Misión de l’enseignement à l’Ecole de Paris” proclamó el nuevo espíritu arquitectónico sobre el que tenían que asentarse los futuros principios de la ENSBA, basados en el aprendizaje de la cultura, arte y técnica.

Los conceptos redactados entre 1956-1959 representaron los ideales de como debía de ser la nueva enseñanza “...l’Ecole tentera de former des esprits ouverts á l’universel...”³¹ y “...chaque élément de la création fait partie d’un tout indissociable.”³². Estas consideraciones sirvieron para hacer conocer algunos de los objetivos que la ENSBA debía alcanzar en los próximos años y que se adaptaban al nuevo esquema de enseñanza, creación de la Dirección General de la Educación Artística³³.

La nueva reforma en la educación según constata en los textos del profesor Lods debían garantizar una enseñanza sólida, artística y técnica a los estudiantes. El nuevo sistema docente tendría que entenderse como un nuevo centro de Arte y Arquitectura, según decía Lods “ L’Association pour la création d’une Ecole d’Architecture et d’un Centre expérimental d’Architecture et d’Art”³⁴.

2.1.2. Comités de la Escuela de Arquitectura y centro de experimentación ENSBA.

Los nuevos planteamientos en el sistema de enseñanza hizo que la ENSBA fuera reconocida³⁵ como “Ecole libre d’architecture de Paris”, una Escuela de Arquitectura y un centro de experimentación de Arquitectura y Arte.

El arquitecto Guy Lagneau miembro de AS formó parte en calidad de secretario para la redacción del nuevo documento que describió la nueva estructura interna de la ENSBA. El documento compuesto por 6 áreas de trabajo tuvo como responsables algunos arquitectos como Pierre Vago que participaron en el plan de Maspalomas en calidad de jurado.

31. “...la escuela trata de formar un espíritu abierto a lo universal...”. Ecole d’architecture de Paris, Archivos (IFA) Dossier Lods. 323 AA 14/2. Nouvelle Ecole; Construction-premiers documents 1956-1959, 18.

32. “...cada elemento de la creación es parte de un todo indivisible”. *Ibidem*.

33. Consultar “documentos A y B”. Cité de l’architecture & du patrimoine. Dossier Lods. 323 AA 12/1, 1958.

34. “La Asociación por la creación de una Escuela de Arquitectura y de un Centro experimental de Arquitectura y Arte”. Archivos (IFA) Dossier Lods. 323 AA 14/2. Nouvelle Ecole; Construction-premiers documents 1956-1959, s/p. (introducción doc.).

35. La creación fue aprobada por el Ministerio de Educación Nacional por la orden del 30 octubre 1958 E.P.A.I. nº 5566.

Las personas encargadas de dirigir los comités fueron:

- a. Comité de Estudios: Monsieur Dameron
- b. Comité Financiero: Jean Chemineau
- c. Comité Administrativo: A.G. Heaume
- d. **Comité de Edificación: Pierre Vago**
- e. Comité Relaciones exteriores: Jean Fayeton
- f. Comité del Centro experimental: Andre Bloc

Cada comité abordó líneas y programas de trabajo diferentes dentro de la escuela, donde cada responsable debía de alcanzar objetivos concretos.

a) Comité de Estudios

El comité dirigido por Monsieur Dameron se encargó de llevar a cabo las líneas y acciones que se desarrollaron en el documento “programme définitif et détaillé des matières et des méthodes”. Este programa puso en evidencia la necesidad de estimular una formación continua en el cuerpo docente, a través de su contratación y formación previa.

El comité elaboró un plan de objetivos y tiempos para los próximos 5 años. El primero correspondió a la contratación y formación de profesores fijado para octubre 1959 y julio 1960.

El cuerpo docente tuvo que elaborar un método de trabajo respetando los tres grados de la reforma:

- Planes individuales. Cada profesor tuvo que adaptarse a los objetivos generales del nuevo programa.
- Planes de grupo. Las materias de enseñanza se acordaban previamente por todos sus componentes.
- Planes generales. Debían describir de modo sintético como serían los cursos teóricos y trabajos de los ateliers.

Los contenidos de los planes generales previos a la reforma se han podido estudiar por medio de dos de los miembros de AS que formaron parte de los trabajos de atelier. Los Arquitectos Guy Lagneau y Jean Dimitrijevic en el curso 1952-1953 detallaron en sus documentos de la ENSBA los métodos y conocimientos que el estudiante debía adquirir. (véase imagen 113, pág.96).

b) Comité Financiero

El segundo de los comités fue dirigido por Jean Chemineau. Su trabajo se centró en la gestión económica y elaboración de un cuadro de acciones para la construcción de una ampliación en el edificio de la ENSBA.

Para poder ejecutar las acciones el comité consideró necesario la elaboración de convenios para los planes de inversiones entre públicos y privados. Uno de los propósitos del comité fue la destinación de las ayudas estatales³⁶ a los planes de becas, préstamos o subvenciones.

Además de los convenios establecidos, el comité consideró que el plan de inversión durante los próximos cinco años se pudiera amortizar con las tasas de inscripción de los estudiantes. Los cálculos estimaron que de 160 matrículas en 1960 pasaran a 500 en 1965, liquidando de esta manera el plan de acciones económicas.

c) Comité Administrativo

A cargo de Arthur-Georges Héaume se crearon dos asociaciones que fueran capaces de dirigir las líneas administrativas y de organización.

La primera se llamó "l'association fondatrice", encargada de dirigir los trabajos de gestión, años más tarde se denominaría "l'association de gestion de l'Ecole". Representó unos de los organismos con mayor poder de decisión. Por medio del "Conseil d'administration"³⁷ era posible el nombramiento de los siguientes cargos:

1. Director general de la escuela, la secretaría administrativa y los profesores.
2. El Comité de estudios encargado de las cuestiones en la enseñanza.
3. Comité administrativo representando todas las decisiones de exámenes, materiales y prácticas.

La segunda fue "Société immobilière" y se creó para asegurar el desarrollo y financiación de los trabajos de ampliación en la ENSBA aprobadas por el nuevo plan.

d) Comité de Edificación

Pierre Vago fue el director de todos los trabajos relacionados con los terrenos de Brimbotion (destinados

36. Para que el plan de acción entre público y privado pudiera llevarse adelante supondría que los acuerdos debían estar cerrados antes de agosto de 1959, para poder efectuar la apertura de la escuela en octubre de 1960.

37. Aunque sean los comités de estudios y administrativos los encargados de presentar las decisiones al Consejo, sus carácter siempre será de consulta, pues la aprobación definitiva viene ejecutada por el Consejo de administración.

a la ampliación de la escuela ubicados en la ciudad de Sèvres. Además dirigió las diferentes instituciones y creación de sociedades en la ENSBA.

e) Comité Relaciones Exteriores

La posibilidad de reconocer desde el Ministerio un departamento de relaciones exteriores en la ENSBA supuso para todos los miembros del comité un esfuerzo desmesurado.

El comité se encargaría de programar las actividades y relaciones académicas entre universidades y estudiantes.

f) Comité del Centro Experimental

Creado para dar forma al nuevo espíritu universal de la escuela de arquitectura, su director Andre Bloc diseñó los programas de actividades según las prioridades académicas de cada curso. Su funcionamiento estaba basado en la cooperación de proyectos entre el campo académico y las instituciones públicas.

2.1.3. Programas docentes y metodologías de los ateliers de trabajo.

Los contenidos del programa de la reforma redactados por Lods suscitaron la atención en la Ministra de Educación y del Secretario de Estado de Bellas Artes. El comité directivo de la ENSBA elaboró un plan de estudios por tres ciclos: propedéutica (dos años); estudios de arquitectura (cuatro años); y prácticas (un año).

Los estudiantes en los cursos de propedéutica debían demostrar sus habilidades y valores para la imaginación espacial, sensibilidad de formas y colores, a través del aprendizaje de: conferencias; ejercicios prácticos de aplicación en grupo mediante fotografías³⁸, maquetas; y seminarios de diseños y construcción de modelos.

En el segundo ciclo los cursos de arquitectura estaban distribuidos en cuatro años. El arquitecto Guy Lagneau impartió lecciones de planificación y ordenación del territorio³⁹ para los estudiantes de este ciclo.

Además de las lecciones teóricas, los ateliers compuestos por un máximo de treinta estudiantes, profesores y asistentes, se encargaban de realizar los ejercicios prácticos a los estudiantes. La finalidad de estos ejercicios era el desarrollo cultural y práctico en los medios de expresión artística.

38. Técnica empleada en el atelier AS para el desarrollo del proyecto de Maspalomas. Entrevista (grabada) facilitada al autor del arquitecto Alain Naman (urbanista colaborador encargado del proyecto Maspalomas Costa-Canria en el grupo S.E.T.A.P), 7 de julio 2009, París, duración 38 min.

39. Ver anexo I, programa teórico de la reforma docente en la ENSBA.

ENSBA: ECOLE NATIONALE SUPERIOR DE BEAUX ARTS

PROGRAMME GENERAL DE L'ATELIER LAFAILLE-LAGNEAU (ENSBA)

COMITE DE DIRECTION

Guy Lagneau
Benard Laffaille
Roger Aujame
Andre Sogorb
Etienne Beothy
Charltdte Perriand

MASSE DE L'ATELIER

Massier: Jean Dimitrijevic
Massier du patron: Maillard
Sous Massier: Chemetov
Peres de Nouveaux: Braslovsky Breton
Tresorier: Hess
Conseil de masse: Kieffer Soulier

ADJOINTS AU COMITE DE DIRECTION

Lagneau, Jean Dimitrijevic, Maillard
Laffaille, Geiser, Manolakakis
Aujame, Boin,
Sogorb, Braslovsky Breton
Beothy, Walbaum, Blumer
Perriand, Perrotet

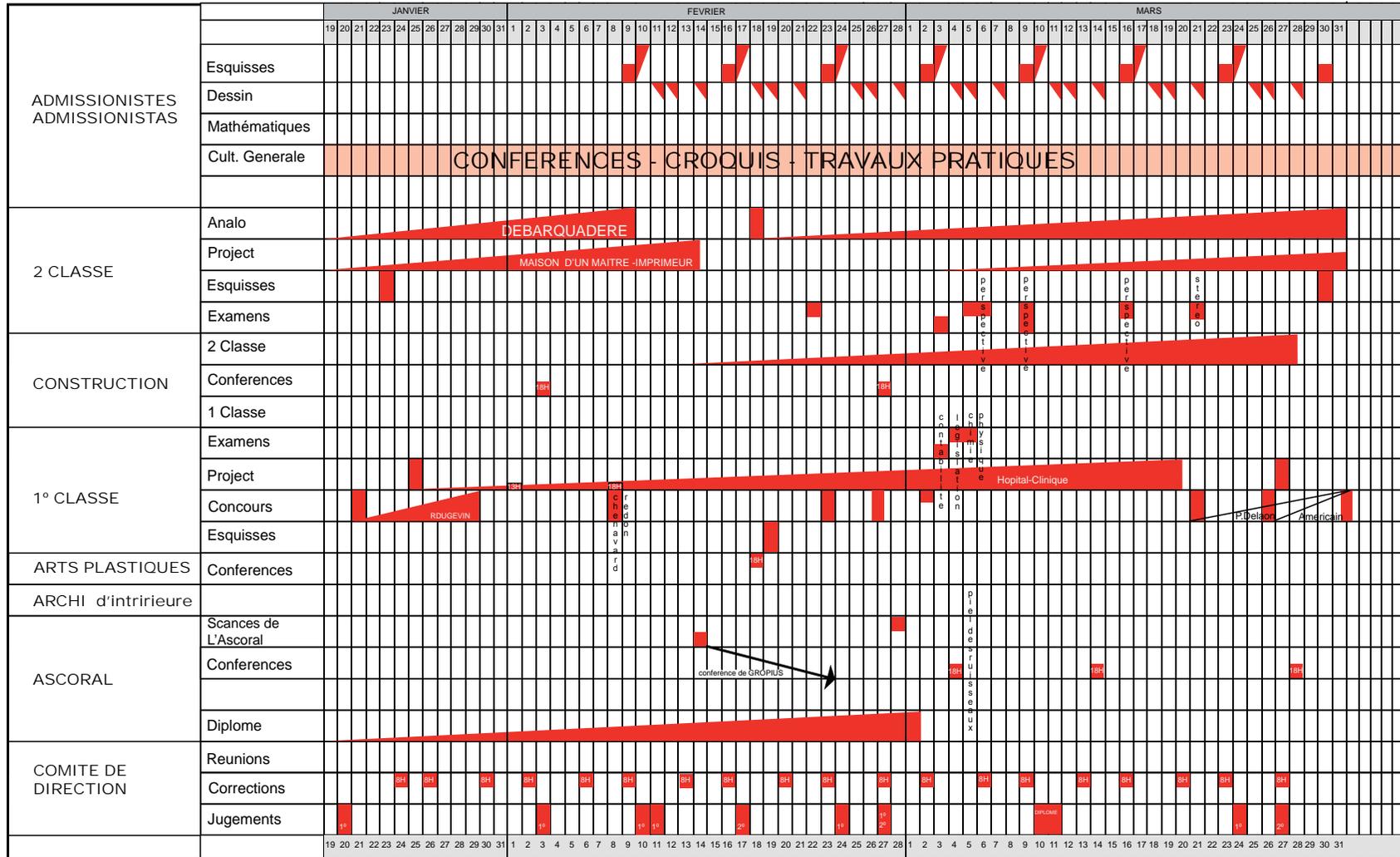


Imagen 111. Imagen del programa del atelier Lafaille-Lagneau. ENSBA. 1957

Los trabajos del atelier tenían una duración de 3 meses y se caracterizaron por las diferentes fases de aprendizaje. La primera denominada "admissionnistes" se encargaba de enseñar técnicas al candidato para la representación de bocetos y diseño gráfico. Una vez superada esta fase el estudiante comenzaba a trabajar en un proyecto que revisaba con el "comite de direction" dos veces por semana.

Fuente: Elaboración propia a partir de: Cité de l'architecture & du patrimoine. Dossier de Lafaille en SIAF.

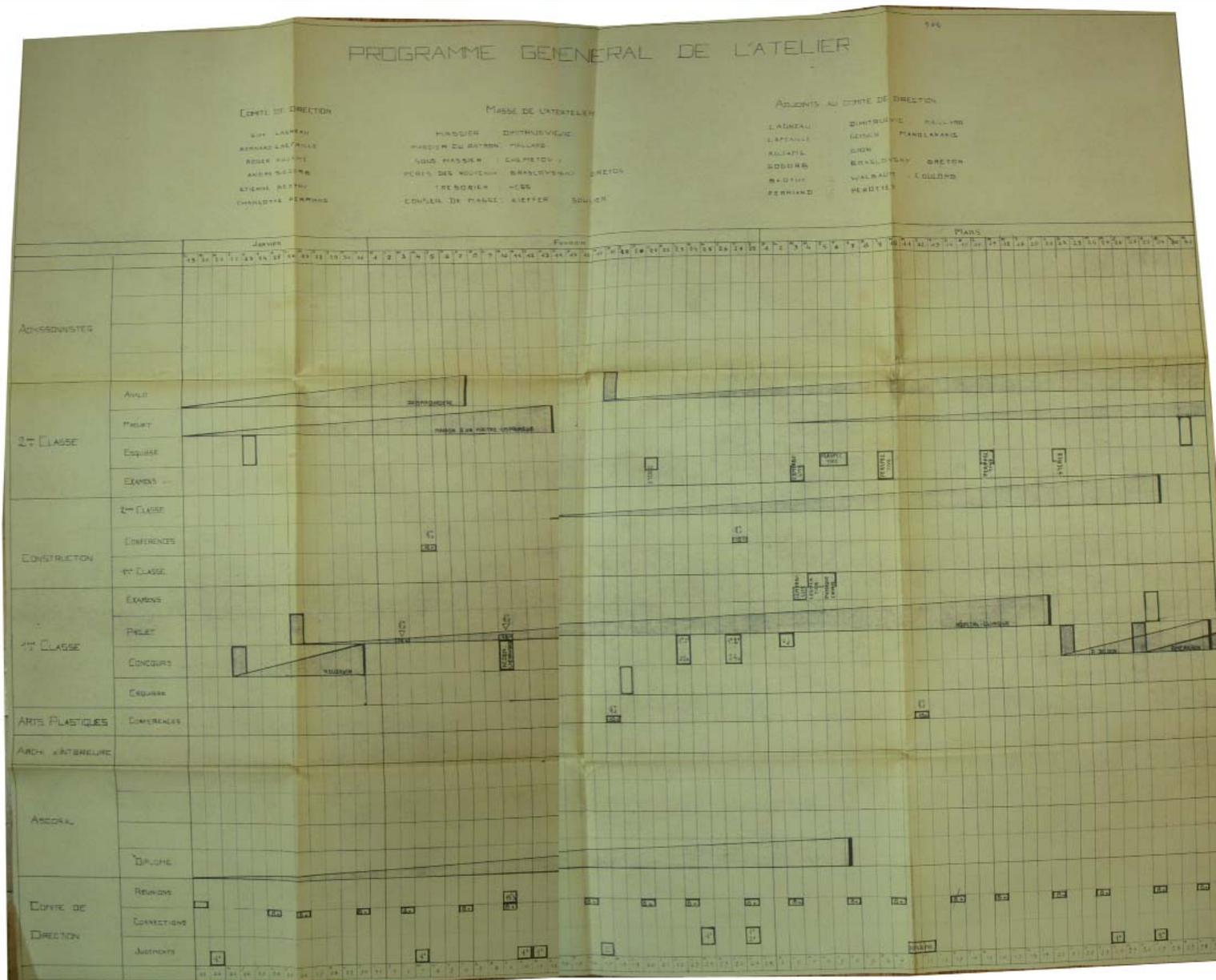


Imagen 112. Imagen del programa del atelier Lafaille-Lagneau. ENSBA. 195?
Fuente: *Ibidem*.

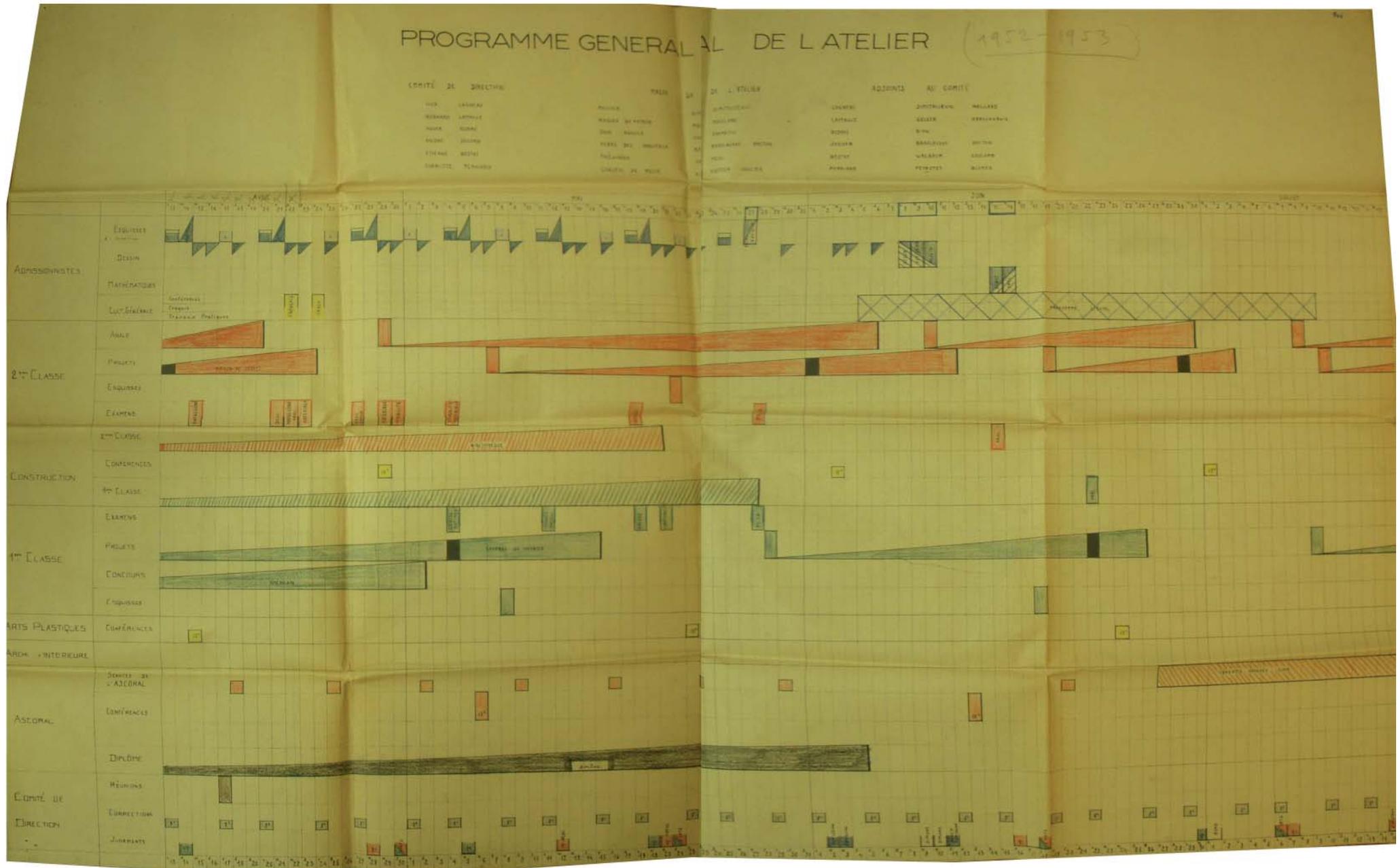


Imagen 113. Imagen del programa del atelier Lafaille-Lagneau. ENSBA. 1952-1953

Fuente: *Ibidem*

El arquitecto Guy Lagneau perteneció también, como otros urbanistas de los años 50 y 60⁴⁰, al elenco de profesores responsables de un atelier en la ENSBA. Algunos de los organigramas de los ateliers de la época ilustran la metodología aplicada en cada uno de ellos (véase imagen 111-113, pág.94-96). En el caso del Atelier Lafaille-Lagneau se ha podido comprobar la relación personal y académica que existió entre Guy Lagneau, Jean Dimitrijevic y Henri Coulomb antes de creación del atelier AS.

Los proyectos se corregían con los profesores durante las diferentes fases que planteaba el atelier, hasta la última revisión que se exponía al Comité de Dirección. Durante este tiempo asistían a las actividades teóricas que preparaba cada atelier, basadas en conferencias de arquitectos célebres que exponían sus teorías sobre la arquitectura y el urbanismo del momento.

En el proceso proyectual elaborado por los estudiantes era representativo la búsqueda de la plasticidad. El proyecto tenía que seguir un método basado en ocho fases (anteproyecto, proyecto, estudio teórico, análisis que justifica las elecciones tomadas, esquemas funcionales, esquemas de detalles, manejo de las diferentes escalas, elaboración de maqueta evidenciando la plasticidad y la estructura urbana del proyecto, y plan económico). El proyecto de Maspalomas además de destacar por el alto nivel de definición fue protagonista por la plasticidad formal en su estructura ordenadora y el desarrollo de las ocho fases de un plan (véase 4 Parte, cap. 4.4).

La revista *Urbanisme* en 1964 publicó los trabajos realizados por los estudiantes de los ateliers⁴¹. La proyectación de algunos de aquellos proyectos de escala urbana destacó por su claridad de las ideas, el protagonismo del paisaje y la práctica del zoning. **El proyecto de Maspalomas además de compartir estos principios, empleó el método de proyectar la escala urbana a través de la visión del territorio, esta práctica la podemos observar también en algunos de los proyectos publicados en aquel año.**

Los cursos teóricos de urbanismo se impartían durante el segundo curso, sus contenidos se basaban en el conocimiento de la historia del urbanismo (desde la Edad Media hasta la actualidad), los principios de la planificación (desde la escala urbana hasta la inter-regional), y las diferentes fases y métodos de los planes urbanísticos (investigación, retículas, planes directores, planes de detalle, infraestructuras, etc.).

Es precisamente en este momento donde el estudiante adquiere un método teórico que posteriormente debía de poner en práctica en los trabajos de los ateliers y donde se desvela una clara relación con el método de aproximación que tenía el atelier AS ATEA+SETAP.

El curso dedicaba especial atención al proceso inicial del proyecto urbano mediante la comprensión del relieve topográfico, la investigación de los elementos del sitio, y los bocetos del proyecto. El proyecto de Maspalomas persigue en todo momento estos tres elementos a través de la adaptación de los núcleos urbanos al relieve topográfico, el respeto por los elementos que configuraban el territorio, y por último el diseño de un esquema urbano.

40. Entre los arquitectos más destacados estaban Marcel Lods, Jean Gigou, Eugène Beaudouin y Robert Camelot.

41. Los trabajos fueron desarrollados en el denominado *Séminaire et Atelier Toni Garnier*, participaron estudiantes de diferentes escuelas de arquitectura y fueron dirigidos por arquitectos y urbanistas que impartían clase en la ENSBA y el IUUP (l'institut d'Urbanisme de l'Université de Paris).

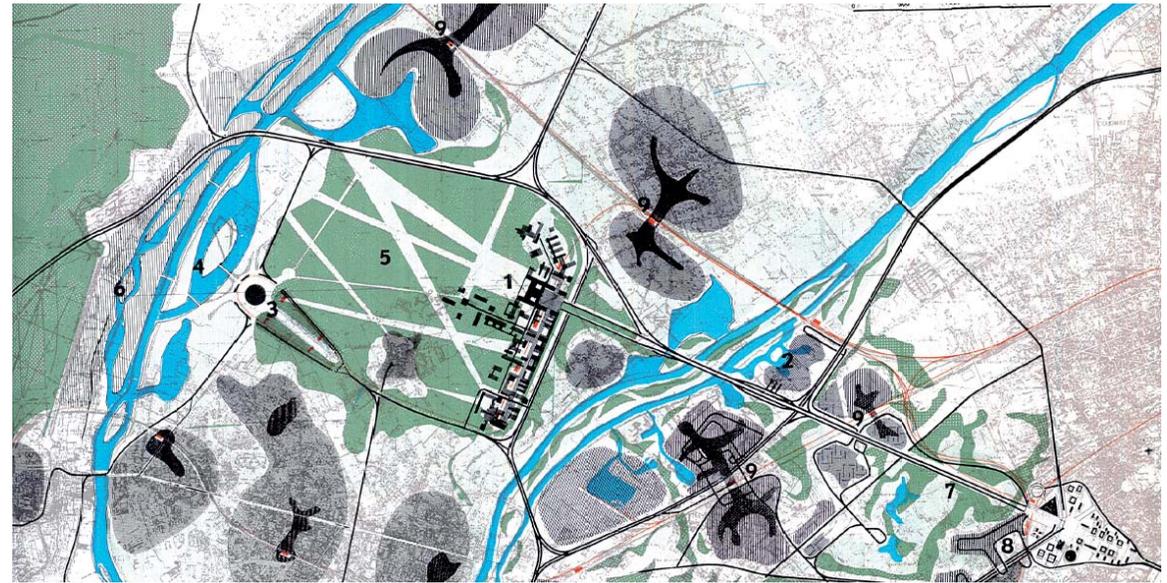
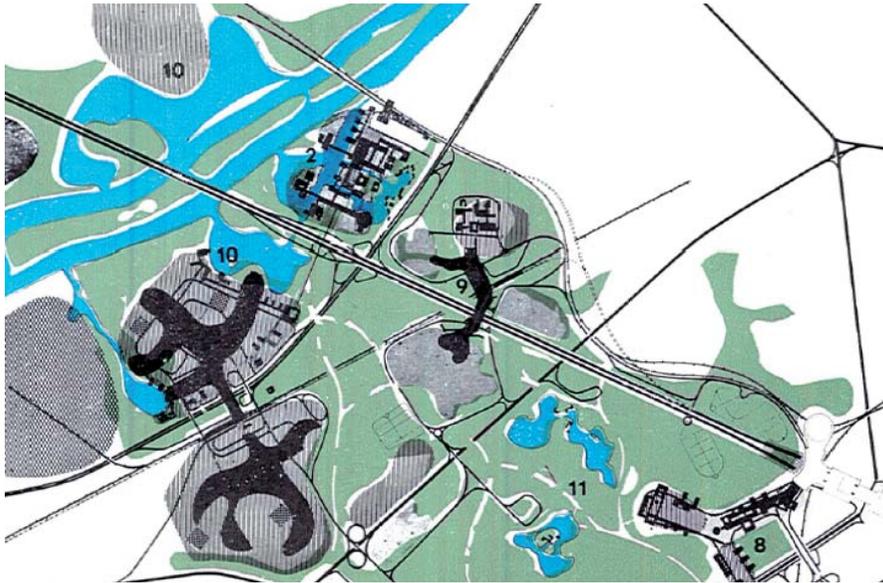
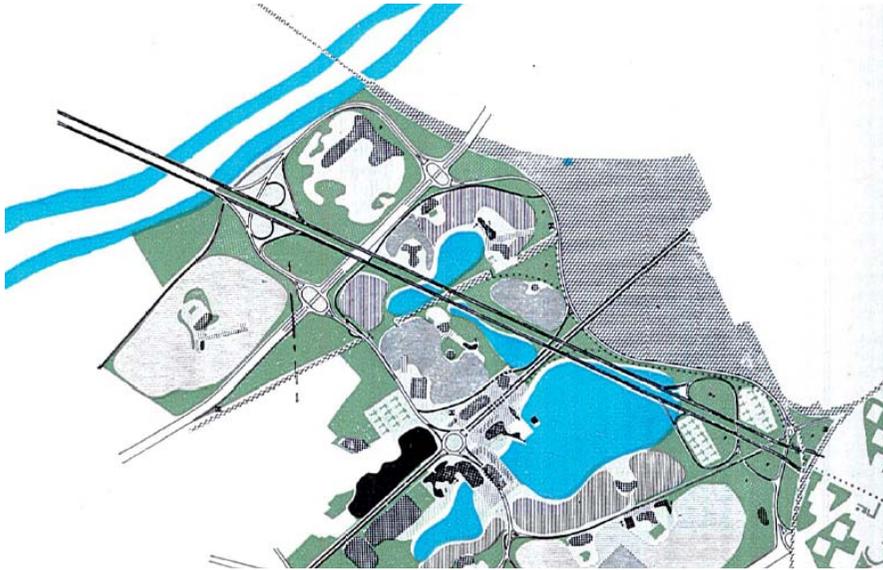


Imagen 114. Arriba. Imagen del proyecto del atelier Jacques Decat & Beaudouin & Vivien & Athanassopoulos. Ordenación de parques, lagos y residencia.
Fuente: *Urbanisme* (1964), 82-83, 104.

Imagen 116. Arriba. Imagen del proyecto del atelier Jacques Decat & Beaudouin & Vivien & Athanassopoulos. Ordenación de parques, área de lagos y residencia.
Fuente: *Idem*, p.105.

Imagen 115. Abajo. Imagen del proyecto del atelier Jean Barthe & Jean Gigou & Camelot. Ordenación de parques en áreas residenciales.
Fuente: *Idem*, p.102.

Imagen 117. Abajo. Imagen del proyecto del atelier Jean Barthe & Jean Gigou & Camelot. Ordenación de parques en áreas residenciales.
Fuente: *Idem*, p.103.

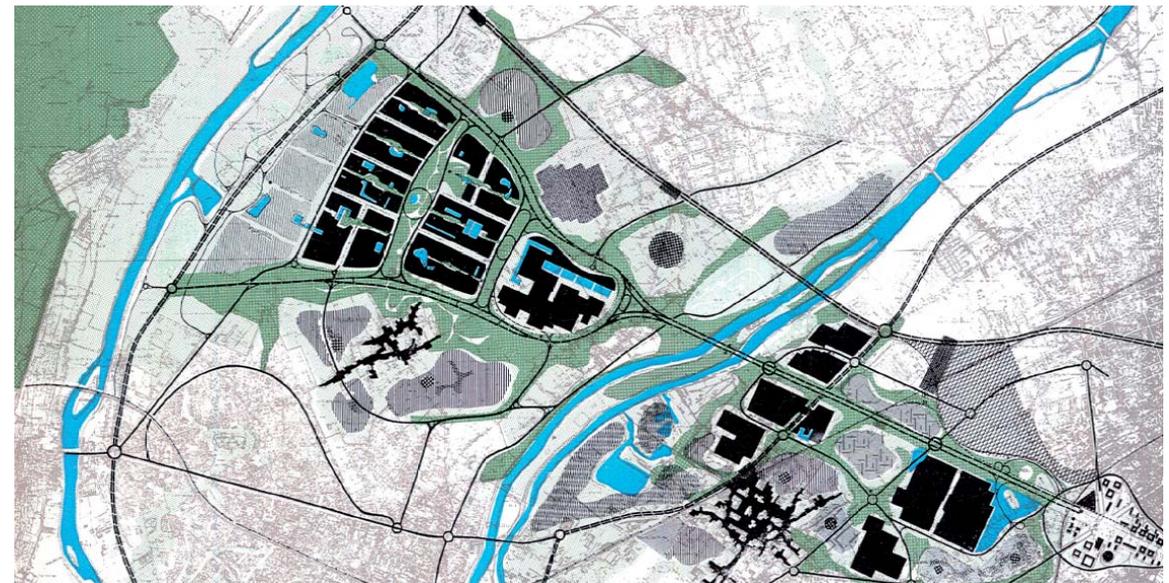
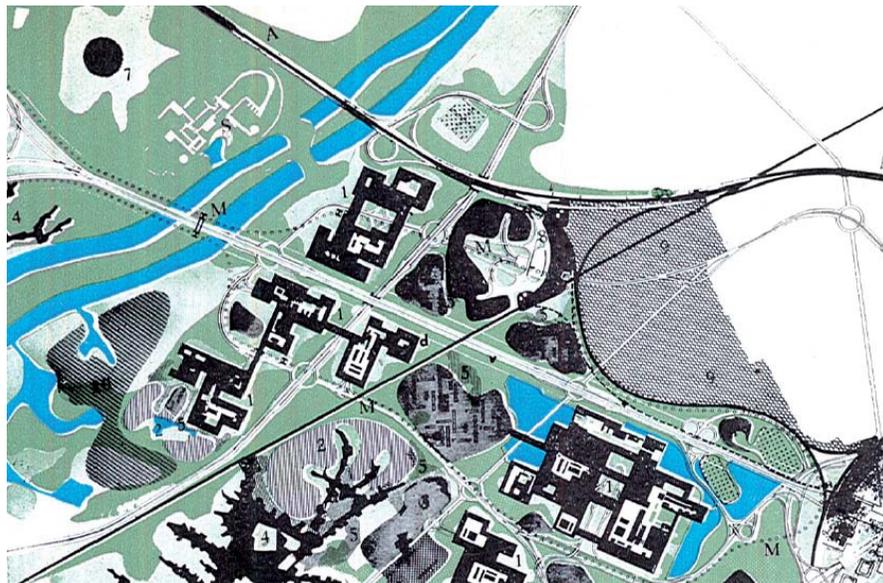
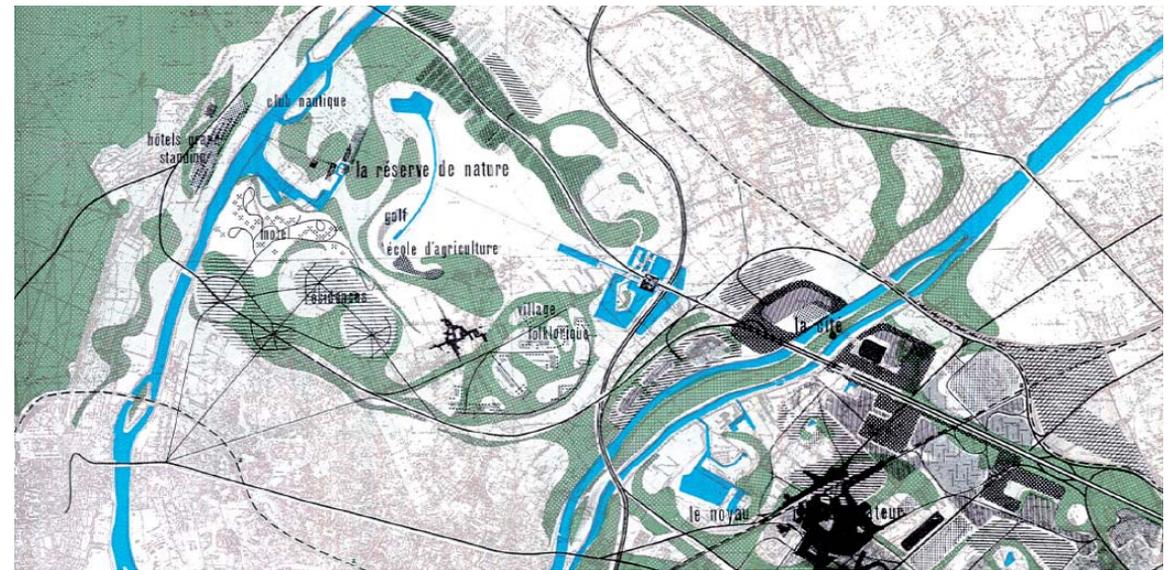
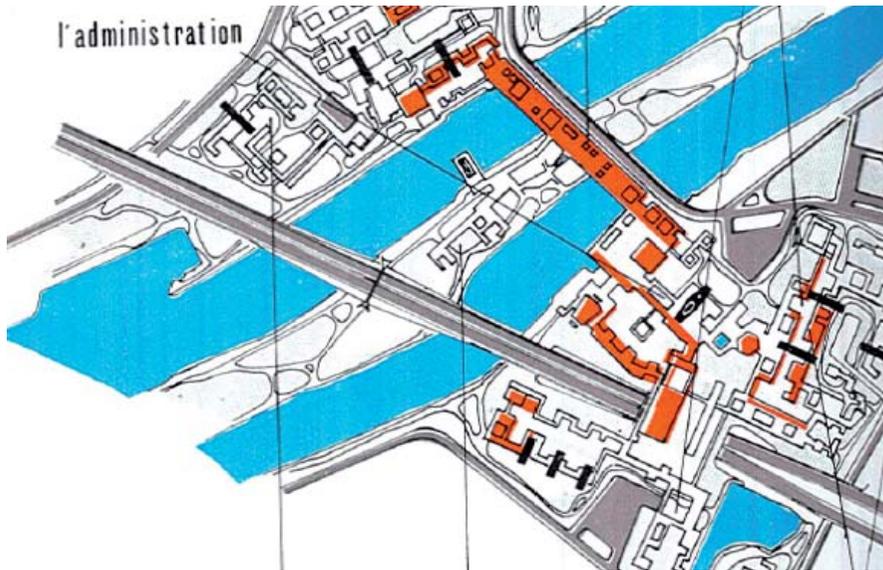


Imagen 118. Arriba. Imagen del proyecto del atelier Michel Nazarenko & José Barbary & Michael Baumer & René Fabre & Reymond Huguette. Ordenación de actividades terciarias.
Fuente: *Idem*, p.114.

Imagen 120. Arriba. Imagen del proyecto del atelier Michel Nazarenko & José Barbary & Michael Baumer & René Fabre & Reymond Huguette. Ordenación de actividades terciarias.
Fuente: *Idem*, p.115.

Imagen 119. Abajo. Imagen del proyecto del atelier Vo Thang Nghia & Durand Guy. Ordenación de parques públicos y área pública de empresas.
Fuente: *Idem*, p.107.

Imagen 121. Abajo. Imagen del proyecto del atelier Vo Thang Nghia & Durand Guy & Hovan Mang & Thomas Axel. Ordenación de parques públicos y área pública de empresas.
Fuente: *Idem*, p.106.

Durante la década de los 50 el arquitecto André Gutton impartió clases de urbanismo en la ENSBA y en el IUUP (l'institut d'Urbanisme de l'Université de Paris). El mismo año que se falló el concurso de Maspalomas publicó el libro *Conversations sur l'architecture* dedicado a la teoría del urbanismo⁴² (destacaron las reflexiones sobre la práctica de *les zonage y unites variables*).

Los miembros del atelier Michel Weill y Guy Lagneau continuaron su formación de urbanistas en el IUUP, compartiendo experiencias y reflexiones con el arquitecto Gutton. Después de la lectura de los cursos de teorías de Gutton podemos afirmar cómo algunas de sus prácticas se manifestaron en el plano de Maspalomas.

Durante aquellos años la ENSBA y el IUUP reflexionaron sobre la ciudad y el urbanismo de corriente humanista. La preocupación por el conocimiento del hombre y sus necesidades se convirtieron en uno de los focos principales de cómo hacer ciudad.

A continuación analizaremos cómo la formación de Weill y Lagneau en el IUUP junto a las teorías de Gutton (zoning y unidades variables) pudieron convertirse en principios de ordenación para la construcción del plano de Maspalomas.

2.2.1. Le zonage - El hombre como principal función del zoning.

La definición de zonificación se basó en el análisis de las funciones que el hombre consideraba necesarias para la vida en la ciudad, como eran: el hábitat; el trabajo; el ocio; y la movilidad. Además de las cuatro funciones básicas el hombre debía disponer de los servicios públicos necesarios.

Según Gutton para poder establecer los fundamentos de distribución entre las funciones era necesario estudiar el tipo de población que residía en ella, este concepto lo definió como *chiffre optimun de population désirable*⁴³. La cifra de habitantes que venía calculada según la superficie disponible tenía que dar un cierto carácter urbano en la ciudad⁴⁴.

42. De la misma manera que a principios de los años 60 la nueva especialización del paisajista se planteaba ¿que era el paisaje?. André Gutton en la introducción continúa planteando estas dos cuestiones sobre cual es la misión del urbanista y que era el urbanismo. Entre las teorías desarrolladas por el arquitecto hay dos conceptos como son Le zonage y les Unités Variables que se pusieron en práctica en el atelier de AS ATEA+SETAP para el concurso de Maspalomas. Gutton, A. (1962). *Conversations sur l'architecture: cours de théorie de l'architecture professé à l'École Nationale Supérieure des Beaux-arts*, Vincent, Fréal & Cie (Ed.), vol VI Paris.

43. Cifra óptima de población deseable. *Idem*, p. 250.

44. Gutton consideró que los valores entre 75-250 hab/ha aportaban a la ciudad una densidad óptima para obtener un carácter urbano deseable.

Según Gutton a partir de las experiencias de las *villes nouvelles* la cifra óptima de población debía de ser entre 50.000 y 60.000 habitantes, en función de la superficie y la densidad deseable. La ciudad de Maspalomas diseñada para 60.000 habitantes respetó el primero de los valores que Gutton planteó para la ciudad de nueva creación.

La ocupación del suelo era el segundo parámetro que estudió para las zonas de hábitat. Consideraba que los porcentajes medios debían oscilar entre el 25 y 30 %, alcanzando un máximo del 50%. En Maspalomas el atelier AS decidió ocupar el 50% del suelo disponible (2.000 ha) mediante un sistema de construcciones de media altura (de 1 a 4 alturas). Gutton defensor de la edificación en altura, consideraba que la ciudad debía de crecer en vertical y organizar el plano horizontal de la ciudad a través del espacio libre.

El esquema de la ciudad proyectada según estas cuatro áreas de Gutton (hábitat, trabajo, ocio y movilidad) debían seguir una estructura de ordenación idónea a los usos del suelo (Gutton A, 1964, pp. 257-287).

Los usos del suelo que ordenan cada una de las áreas son:

a) Zona residencial.

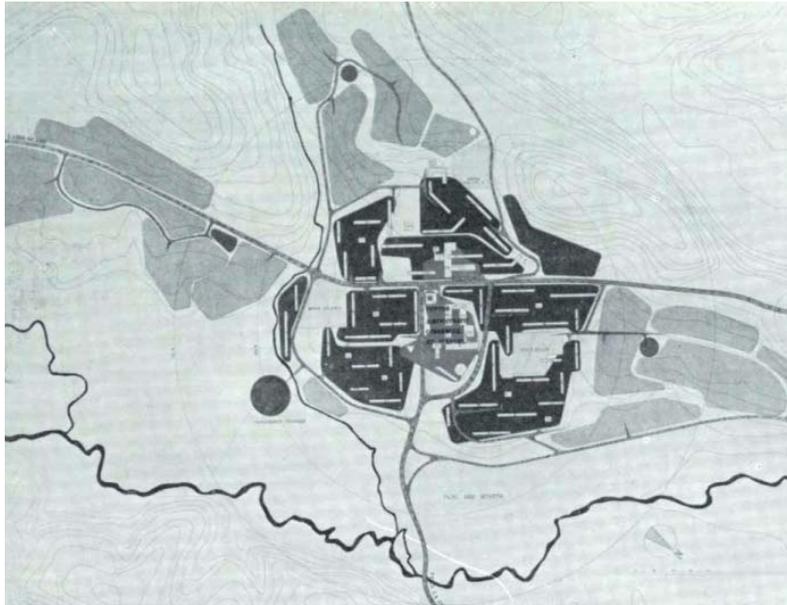
- Densidad media; densidad construida; densidad de población.
- Forma espacial; nivel de alturas; relación espacio urbano y edificio.
- Estética de la ciudad: protección; alineaciones; altura máxima.
- Zonas a reconstruir: zonas históricas; zonas insalubres; zonas a recuperar.

b) Zona de trabajo:

- Industrial pesada; industria ligera; artesanal.
- Oficinas privadas; administraciones públicas.
- Comercio; centros comerciales; mercados; almacenes y mayoristas.
- Centro cívico; centro social; centro cultural.

c) Zonas de ocio:

- Zonas no edificables.
- Paseos.
- Áreas deportivas.
- Carácter particular.



d) Zonas de movilidad.

- Vehículos: pesados, ligeros, bicicletas.
- Peatón: comercio; paseos.
- Trenes: vías férreas y estaciones.
- Avión: aeropuerto.
- Barcos: puertos en canales o marítimos.

2.2.2. Unidades Variables. Estructura/Composición/Disposición.

La separación de usos en las teorías de Gutton se representaron por unidades (áreas) variables. Cada una de ellas podía contener tres de las áreas estudiadas (residencial, trabajo y ocio). Las intervenciones en el área movilidad estaban clasificadas en función del sistema general de infraestructuras. **Para los vehículos la red de infraestructura poseía dos categorías: una principal de circulación periférica que daba acceso a cada unidad; y otra secundaria que se encargaba de dar acceso a las viviendas.**

Según este esquema las zonas de ocio diseñadas de espacios verdes y jardines pertenecían al área de movilidad peatonal. Este sistema que se repite en el proyecto de Maspalomas, suprimiendo la presencia del vehículo en las zonas de hábitat y ocio, podemos encontrarlo en varios proyectos propuestos por Gutton.

Los equipamientos se situaban en los espacios de transición entre las áreas principales, representando de esta manera un centro físico y de actividad urbana en la ciudad. Además del núcleo central, cada unidad estaba dotada de equipamientos que daban servicio de las necesidades del habitante en cada una de las unidades.

La ciudad de Morgen estudiada por Gutton es un claro ejemplo de la ciudad de unidades variables, su estructura basada en cuatro unidades y un centro cívico, relaciona las zonas residenciales con los espacios verdes. Las vías principales de doble carril circunvalan tres zonas residenciales y conectan el centro a las vías principales. La circulación del peatón se desarrolla en los espacios habilitados para ello, por una red interconectada entre los diferentes edificios y servicios (véase imagen 124,125, pág.103).

La vía principal del esquema de Gutton, en el caso de Maspalomas se convirtió en la vía existente que conectaba el Sur con la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria, y las unidades variables en los núcleos urbanos que se asentaban sobre las cotas más altas de las colinas. El plan de Maspalomas diseñó

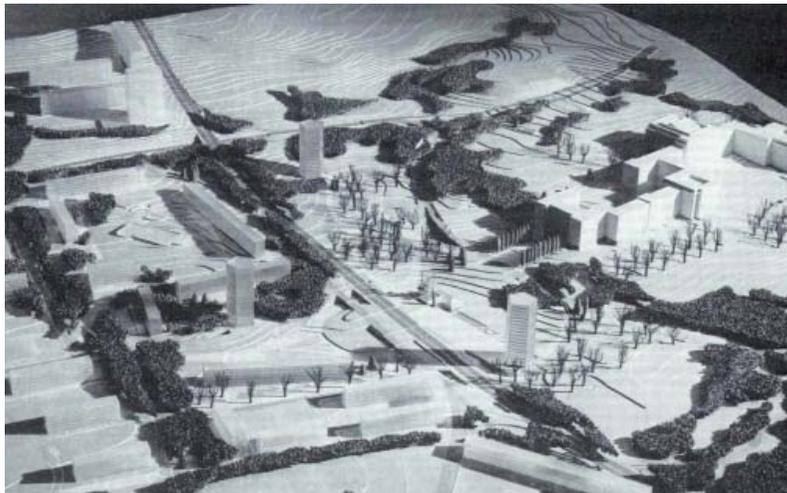


Imagen 122. Arriba. **Imagen de la Ville Mourenx para 12.000 hab. y 3.000 residencias. Arqt. Coulon y Maneval. 1956-1960.**
Fuente: Gutton A. (1962), s/p.

Imagen 123. Abajo. **Imagen del plan diseñado por André Gutton para la ciudad de Ginebra.**
Fuente: *Ibidem*.



para cada núcleo una red de infraestructuras viarias que reducía el impacto visual del vehículo en el paisaje, (accediendo a cada edificio desde las fachadas traseras). El uso residencial y los espacios verdes predominaban en cada núcleo urbano.

Los equipamientos de ocio y centro de actividades se localizaron en el centro de los terrenos de Maspalomas, debido a la llanura existente y a su situación estratégica respecto al resto de los núcleos urbanos (véase 1 Parte, cap.1.2 , *unidades de paisajes equipados*).

Otro de los proyectos que empleó Gutton para estudiar la ciudad fue a través del esquema proyectado (Gutton A, 1962, p.353) para una ciudad ideal de 50.000 habitantes. La separación de funciones, el trazado de las infraestructuras viarias, la concentración de usos, la plasticidad empleada en sus diseños, y el predominio del verde como elemento natural dentro de la ciudad fueron los parámetros que vinculan el plan de Maspalomas proyectado por el atelier AS con la teorías del zoning y unidades variables de André Gutton.



Imagen 124. Izquierda. **Imagen del plan para la creación de una nueva ciudad, *Ville Morgen*. La ciudad compuesta por unidades variables.**

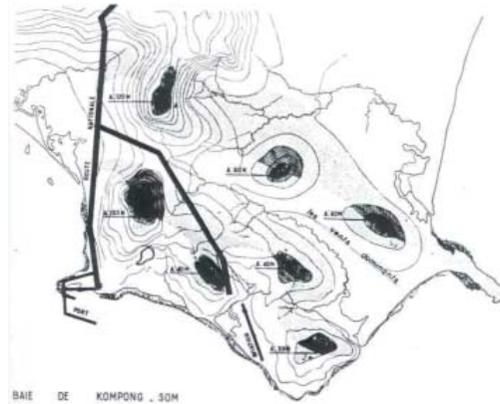
Fuente: Gutton A, op. cit. p. 349.

Imagen 125. Derecha. **Imagen del plan de una ciudad de nueva creación para 50.000 habitantes. Arqt. André Gutton.**

Fuente: *Ibidem*.

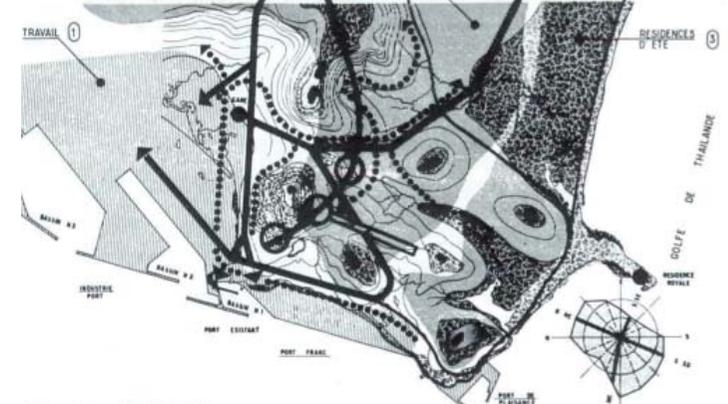


SIHANOUKVILLE LES SEPT COLLINES SITE ET OUVRAGES EXISTANTS LES VENTS DOMINANTS FIGURA 2



BAIE DE KOMPONG . SOM

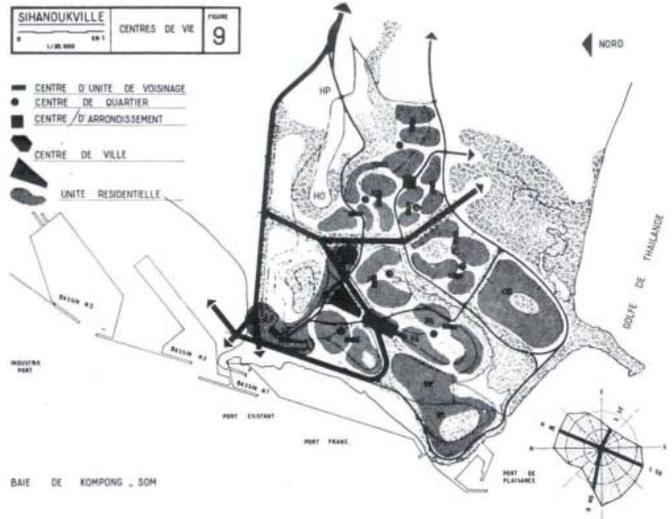
SIHANOUKVILLE PARTI RESULTANT FIGURA 5



BAIE DE KOMPONG . SOM

SIHANOUKVILLE CENTRES DE VIE FIGURA 9

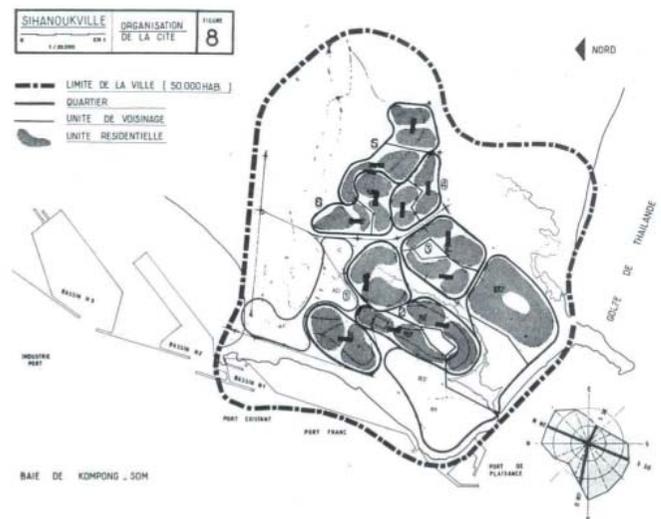
- CENTRE D'UNITE DE VOISINAGE
- CENTRE DE QUARTIER
- CENTRE D'ARRONDISSEMENT
- CENTRE DE VILLE
- UNITE RESIDENTIELLE



BAIE DE KOMPONG . SOM

SIHANOUKVILLE ORGANISATION DE LA CITE FIGURA 8

- LIMITE DE LA VILLE (50000HAB)
- QUARTIER
- UNITE DE VOISINAGE
- UNITE RESIDENTIELLE



BAIE DE KOMPONG . SOM

Imagen 126. Arriba-Izquierda. Imagen del plan diseñado por unidades variables para la ciudad de Harlow (representación de las áreas residencias). Arqt. Gibberd. 1947
Fuente: Gutton A. op. cit, p. 417.

Imagen 128. Arriba-Derecha. Imagen del estudio de las áreas disponibles para la configuración de unidades urbanas. Sihanoukville (Camboya).
Fuente: *Idem.* p.414.

Imagen 127. Arriba-Centro. Imagen de estudio de vientos en las unidades urbanas (colinas) para la ciudad de Sihanoukville (Camboya).
Fuente: *Idem.* p.413.

Imagen 129. Abajo-Izquierda. Imagen de la distribución de los centros de las unidades de la ciudad de Sihanoukville (Camboya).
Fuente: *Idem.* p.415.

Imagen 130. Abajo-derecha. Imagen de los límites de la ciudad y unidades residenciales para la ciudad de Sihanoukville (Camboya).
Fuente: *Ibidem.*

II 3

parte. LA OBRA DE AS ATEA+SETAP

3.1 Siglas AS.

3.2 Atelier de arquitectura LWD. 1949-1957.

3.3 Atelier AS ATEA+SETAP.

3.4 Estructura y organización de ATEA/SETAP/AART.

3.5 LWD / AS ATEA+SETAP. Obras y proyectos.

3.6. Siete características en los planes urbanos de AS en la construcción del plano de Maspalomas.

En la primera parte hemos analizado las aportaciones de la nueva visión del PAISAJE en el planeamiento francés y su repercusión en los centros turísticos, esto nos llevó a desvelar algunas de las características AVANZADAS del plan de Maspalomas.

En la segunda parte hemos indagado en los contenidos de la reforma de la enseñanza en Francia para enfatizar los valores TEÓRICOS, que los miembros de AS compartieron con otros urbanistas durante los años que se proyectó el plan de Maspalomas (técnico y artístico; universal y humanista).

Sin embargo, la visión del Paisaje y las Teorías en la enseñanza toman mayor alcance cuando se analiza la obra de AS ATEA+SETAP desde una posición compartida con el plan de Maspalomas. En este capítulo analizaremos la obra construida y proyectada del atelier con el propósito de profundizar en las PRACTICAS SINGULARES que empleó dentro del campo del urbanismo.

La obra del atelier comienza con el significado de las siglas AS. Un monosílabo que dio sentido a una manera de desarrollar el proyecto urbano y arquitectónico durante los años que permanecieron activos⁴⁵ entre 1957 y 1972. Las siglas AS que corresponden a las iniciales ATEA y SETAP poseen la peculiaridad de pertenecer a un área de trabajo con líneas de proyectación diferentes (arquitectura y urbanismo).

ATEA hace referencia al “Atelier d’études architecturales” y SETAP a “Société pour l’Etude Technique d’Aménagements Planifiés”. El área de ATEA se encargaba de los trabajos de arquitectura relacionados con el campo de la edificación, y SETAP elaboraba estudios regionales, urbanos, descentralizaciones industriales y planes técnicos de ATEA.

La agencia quedó registrada⁴⁶ con el nombre AS ATEA+SETAP después que ATEA fuera creada como Sociedad Civil de Arquitectos y SETAP como Sociedad Anónima en 1957.

Antes de la creación de AS sus socios fundadores Guy Lagneau, Michel Weill y Jean Dimitrijevic habían formado el atelier LWD et ASSOCIES⁴⁷. Esta oficina con una estructura organizativa muy diferente a la que formaron años más tarde en AS, sirvió para colaborar en los primeros planes de ordenación y establecer las bases de lo que significó AS ATEA+SETAP.

45. La dificultad de encontrar un documento para establecer los años que se mantuvo activo el atelier AS ATEA+SETAP, hizo que el autor determinase las fechas de 1957-1972 a partir del CV de AS encontrado en la Cité, d’architecture & du patrimoine.

46. Para poder crear la sociedad anónima SETAP fueron necesarios el ingreso de un capital de 495.000 francos.

47. Las iniciales L.W.D. hacen referencia a los apellidos de Lagneau, Weill y Dimitrijevic, pertenecientes a los tres arquitectos que dirigieron el atelier AS ATEA+SETAP.

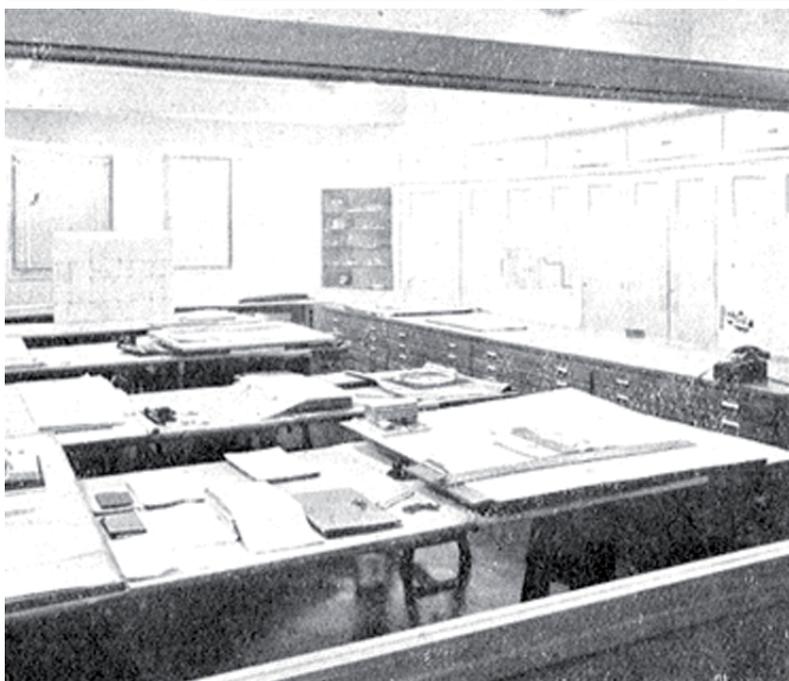


Imagen 131. Arriba. **Imagen de las oficinas de los directores del atelier LWD et ASSOCIES.** Mobiliario de Marcel Gascoin. 1949

Fuente: Un Atelier d'architecture a Paris.(1950), *L'architecture d'aujourd'hui*, 29, 11.

Imagen 132. Abajo. **Imagen de la sala de diseño desde la cristalera de las oficinas.** Atelier LWD et ASSOCIES. 1949

Fuente: *Ibidem*.

La revista *L'architecture d'aujourd'hui* fue la primera que hizo conocer el trabajo del atelier LWD et ASSOCIES con el artículo "Un Atelier d'architecture a Paris"⁴⁸, en un número dedicado al arquitecto Alvar Aalto (1950). Por primera vez aparecieron los nombres Guy Lagneau, Michel Weill, Jean Dimitrijevic y Daniel Badani (colaborador) como miembros fundadores del atelier LWD.

La oficina situada en un edificio de París construido en 1920, destacó por disposición de ocho espacios (una recepción; secretaría; un vestíbulo; tres oficinas; una sala de dibujo; vestuarios y lavabo) que proyectaron los mismos arquitectos en 1949.

La luz, materiales ligeros y flexibilidad espacial fueron los conceptos que emplearon para su configuración. La zona de las oficinas se caracterizó por una entrada de la luz que aportaba mayor amplitud al atelier. Elementos ligeros y abatibles dieron mayor libertad de movimiento en los espacios de trabajo (véase imagen 131-132, pág.108).

Las puertas correderas de papel pintado, la iluminación artificial y estores tipo "Kirsch" en las ventanas, marcaron el espacio de la sala de diseño y biblioteca. La elección del mobiliario mostró la predisposición del atelier por geometrías dinámicas y puras con diseños de Alvar Aalto y Marcel Gascoin.

Aunque no existen publicaciones que recojan la obra construida del atelier LWD, a través de un análisis bibliométrico en la revista *L'architecture d'aujourd'hui* se pudieron identificar 5 proyectos construidos. La *Maison aux environs de Paris* (Francia); el Hotel *France* (Guinea); el ensamble en *Edea* (Camerún); el grupo de 260 viviendas *Les Buffets* (Francia); y el grupo escolar *Paul Bert* (Francia), fueron los trabajos que dieron a conocer las colaboraciones y el tipo de encargos que realizaron antes de formar el atelier AS.

La primera obra publicada *Maison aux environs de Paris* fue obra del arquitecto Guy Lagneau, el arquitecto colaborador se trató de Jean Dimitrijevic y Marcel Gascoin fue el arquitecto de interiores. Esta obra realizada sin haberse creado aún el atelier LWD desvela algunas peculiaridades arquitectónicas de la primera época de Lagneau y Dimitrijevic.

Las cuatro obras sucesivas se proyectaron por el grupo denominado L.W.D⁴⁹. El atelier formó equipos de asociados como por ejemplo el grupo compuesto por el paisajista Albert Audias, el ingeniero André Salomon, el estructurista Aristide Demaret y los colaboradores M.Thomas y G.Walbaum, en el obra escolar de *Paul Bert*. En el Hotel *France* las colaboraciones se realizaron con el ingeniero Jean Prouve⁵⁰ y Charlotte Perriand, y finalmente con el arquitecto Jean Perrotet⁵¹ en la agrupación de *Les Buffets*.

48. Un Atelier d'architecture a Paris. (1950), *L'architecture d'aujourd'hui*, 29, 11.

49. El arquitecto Daniel Badani fue colaborador de Guy Lagneau entre 1949 y 1951.

50. El ingeniero francés Jean Prouve formó parte como colaborador del grupo ATEA en la obra Hotel *France*, además de participar también en varios proyectos realizados por el Atelier AS.

51. Jean Perrotet es arquitecto francés y colaboró en diversos proyectos con ATEA, además de ser reconocido por la obra de reestructuración del Teatro parisino después de 1960, en colaboración Valentin Fabre.

Los años de construcción y la autoría de los proyectos⁵² hace pensar que el atelier LWD se formó en 1951, y que el primer edificio diseñado fue de carácter turístico (Hotel *France*). El edificio destacó por la separación del restaurante de planta circular respecto al cuerpo de habitaciones, y por la búsqueda de técnicas que acondicionaron ambientalmente el espacio interior (separación del suelo del cuerpo circular, uso de protección solar mediante lamas en terrazas, ventilación cruzada en áreas de servicio y cubierta ventilada).⁵³

El atelier L.W.D. continuó trabajando durante casi seis años realizando encargos principalmente en el campo de la arquitectura. El tipo de proyectos elaborados se convirtió en el área que durante casi quince años se denominó ATEA.

Algunos proyectos como la agrupación de *Les Buffets* y la ciudad de *Edea* sirvieron de nexos entre la coordinación del atelier L.W.D. y la nueva dirección del área ATEA. Este cambio no supuso modificaciones en la concepción de los proyectos o en la ejecución de los mismos, se trató tan solo de un cambio administrativo y no proyectual, con la finalidad de expandir la empresa .

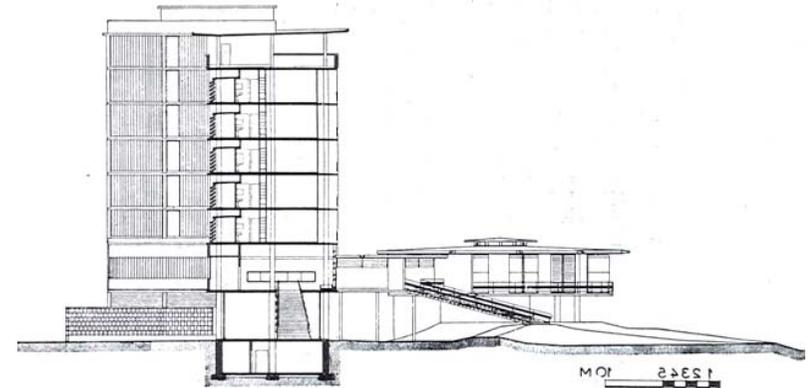


Imagen 133. Arriba. **Imagen de la sección del Hotel France. Cuerpo circular elevado del suelo y ventilación cruzada en las plantas de servicio.** Atelier LWD et ASSOCIES. 1952

Fuente: *L'architecture d'aujourd'hui* (1957), 70, 18.

Imagen 134. Abajo. **Imagen desde el exterior del Hotel France en Conakry.** Arquitectura de corriente racionalista con una volumetría pura y juego de sombras en fachada. Atelier LWD et ASSOCIES. 1952

Fuente: *Ibidem*.

52. *Maison aux environs* (1951, arqts. Guy Lagneau, Michell Weill, y el interiorista Marcel Gascoin); *Hotel France* (1952, LWD et ASSOCIES); grupo escolar Paul Bert y desarrollo en Edea (1955, LWD et ASSOCIES); *Les Buffets* (1958-59, LWD et ASSOCIES)

53. *Le rêve du réel: de la maison du Sahara aux écoles du Cameroun*. (1995), *Faces*, 37, 48-54. Experiencias del atelier LWD donde las técnicas empleadas buscan el confort ambiental en arquitecturas realizadas en climas tropicales.

La agencia AS encargada de elaborar trabajos de arquitectura (ATEA) y planificación (SETAP) estuvo dirigida por los arquitectos que habían comenzado en el atelier L.W.D. et ASSOCIES más seis miembros procedentes de diferentes disciplinas profesionales. Un total de nueve socios dirigieron y coordinaron el atelier que durante 1961 se encargaron de diseñar el plan de Maspalomas.

A continuación se detalla una breve reseña bibliográfica descriptiva presentando el equipo que forma el núcleo central de AS⁵⁴:

A1. Guy Lagneau. (Socio fundador ATEA+SETAP), Director:

- Nace el 22 de septiembre de 1915, en París. † 1996
- Estudia en la *Ecole Nationale Supérieure de Beaux-Arts*, diplomado arquitecto D.P.L.G.⁵⁵
- Estudia en el *Institut d'Urbanisme de l'université de Paris*. Urbanista
- Socio fundador del Atelier Lagneau-Weill-Dimitrijevic (L.W.D.)

Docencia:

- Profesor en la *Ecole Nationale Supérieure de Beaux-Arts*. (atelier Laffaille-Lagneau)
- Profesor honorable "d'aménagement regional et urbain", en la *Ecole Nationale des Ponts et Chaussées*.

Cargos públicos:

- Miembro de *Société Française des Urbanistes*.
- Experto en *Coopération Technique Internationale*.
- Consejero Técnico del Distrito de París.
- Cargo en el *Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région de Paris*.

Honores:

- Cruz de guerra 1939-1945.
- Caballero de la Legión de Honor.
- Caballero de *l'ordre des Palmes Académiques*

A2. Michell Weill. (Socio fundador ATEA+SETAP), Director:

- Nace el 3 de agosto de 1914, en París. † 2001
- Estudia en la *Ecole Nationale Supérieure de Beaux-Arts*, diplomado arquitecto D.P.L.G.
- Estudia en el *Institut d'Urbanisme de l'université de Paris*. Urbanista
- Socio fundador del Atelier Lagneau-Weill-Dimitrijevic (L.W.D.)

54. Cité de l'architecture & du patrimoine. Dossier ATEA SETAP 133 Ifa 12-2.

55. D.P.L.G. (Diplômé par le gouvernement), un arquitecto D.P.L.G se trata de un arquitecto que obtiene un diplomado profesional en Francia, de tercer ciclo universitario, en una de las escuelas de arquitectura en el sector público, necesario para ejercer como arquitecto profesional e inscribirse en la "l'Ordre régional des architectes".

Cargos públicos:

- Miembro de *Société Française des Urbanistes*.
- Experto en *Coopération Technique Internationale*.
- Secretario General de la Unión Internacional de Arquitectos 1970-1978.
- Miembro honorario de *American Institute of Architects*

Honores:

- Cruz de guerra 1939-1945.
- Caballero de la Legión de Honor.
- Medalla de la Resistencia.

A3. **Jean Dimitrijevic. (Socio fundador ATEA+SETAP), Director:**

- Nace el 10 de Julio de 1926, en París .
- Estudia en la *Ecole Nationale Supérieure de Beaux-Arts*, diplomado arquitecto D.P.L.G.
- Massachusetts Institute of Technology. Urbanista
- Socio fundador del Atelier Lagneau-Weill-Dimitrijevic (L.W.D.)

Docencia:

- Ecole Nationale Supérieure de Beaux-Arts*. (colaborador atelier Laffaille-Lagneau)
- Profesor *Ecole d'Architecture de l'Université de Minesota*, 1967

Cargos públicos:

- Experto en *Coopération Technique Internationale*.

Honores:

- Medalla Interalliée.

B1. **Philippe Gennet. (Miembro Asociado ATEA+SETAP)**

- Nace el 5 de Diciembre de 1920, en París .
- Estudia en la *Ecole de la France d'Outre Mer*. Licenciado en Derecho
- Administrador de *France d'Outre Mer*. Urbanista

Cargos públicos:

- Experto en *Coopération Technique Internationale*.

B2. **Paul Cordoliani. (Miembro Asociado ATEA+SETAP)**

- Nace el 21 de Septiembre de 1927, en Batna (Algeria) .
- Estudia en la *Ecole Nationale Supérieure de Beaux-Arts*, diplomado arquitecto D.P.L.G.
- Urbanista.



Imagen 135. Imagen de los miembros que formaron el atelier AS ATEA+SETAP. De arriba hacia abajo y de izquierda a derecha (Renzo Moro, Henry Coulomb, Jean Dimitrijevic, Guy Lagneau, Pierre Ropion, Ivan Seifert, Paul Cordoliani, Michel Weill y Philippe Gennet). 1957-1972. Fuente: Cité de l'architecture & du patrimoine. Dossier 133 lfa 12-2.

B3. Henri Coulomb. (Miembro Asociado ATEA+SETAP)

- Nace el 3 de Junio de 1927, en Carqueiranne (Francia).
- Estudia en la *Ecole Nationale Supérieure de Beaux-Arts*, diplomado arquitecto D.P.L.G.
- Estudia en el *Institut d'Urbanisme de l'université de Paris*. Urbanista

Cargos públicos:

- Miembro de *Société Française des Urbaniste*.

B4. Renzo Moro. (Miembro Asociado ATEA+SETAP)

- Nace el 20 de Diciembre de 1933, en Zurich.
- Estudia en la *Ecole Polytechnique Fédérale de Zurich*, diplomado Arquitecto.
- Estudia en el *Institut d'Urbanisme de l'université de Paris*. Urbanista

B5. Ivan Seifert. (Miembro Asociado ATEA+SETAP)

- Nace el 23 de Diciembre de 1926, en Zagred.
- Estudia en la *Faculté Technique de l'Universite de Zagred*, diplomado arquitecto.
- Urbanista.

B6. Pierre Ropion. (Miembro Asociado ATEA+SETAP)

- Nace el 2 de Junio de 1916, en París.
- Ex-director de las Oficinas de Trabajos Públicos en Dakar

Cargos públicos:

- Caballero de la *Ordre National du Merite*.

Cada uno de los directores de AS coordinaron diferentes áreas de trabajo con la finalidad de ejecutar las tres condiciones que un atelier de aquellas características debía de tener (planeamiento/arquitectura/ ámbito público). Guy Lagneau se encargó de elaborar los numerosos desarrollos urbanos diseñados en el área de SETAP, Jean Dimitrijevic fue el responsable de los proyectos de ATEA, y Michel Weill se ocupó de las gestiones y relaciones en el ámbito público⁵⁶.

La formación académica de los directores y socios en la *Ecole Nationale Supérieure de Beaux-Arts*, facilitó la elección de los miembros que compusieron el atelier años más tarde. En 1953 Lagneau trabajó en el atelier académico de Laffaille-Lagneau junto con el arquitecto Henry Coulomb (adjunto en el comité de dirección). Esta experiencia hizo que 4 años más tarde Coulomb entrara a formar parte como miembro asociado de AS.

En el *Institut d'Urbanisme de l'université de Paris* volvió a ocurrir este tipo de colaboraciones académicas. En esta ocasión los arquitectos Guy Lagneau y Michel Weill compartieron formación con Henri Coulomb y Renzo Moro.

56. Entrevista (grabada) facilitada al autor del arquitecto Jean Dimitrijevic (arquitecto fundador AS ATEA+SETAP), octubre 2008, París, duración 57 min.

La finalización de los estudios de Jean Dimitrijevic en el Massachusetts Institute of Technology fue motivado por el momento de reforma por el que estaba pasando la enseñanza en Francia. Los cambios de planes docentes en la ENSBA y el clima cultural inestable hizo que muchos estudiantes terminaran su formación en universidades extranjeras⁵⁷.

La formación de los miembros de AS en universidades como la ENSBA, IUUP y el MIT contribuyó a la composición de un grupo de profesionales internacionales. Los tipos de proyectos que realizaron durante 15 años hizo mantener activo un numeroso grupo de arquitectos, urbanistas, técnicos, ingenieros, paisajistas, economistas, etc., en el campo de la arquitectura y del urbanismo. El número total de colaboradores alcanzó la suma de 415⁵⁸ entre 1957-1972.

Aunque no se tiene conocimiento exhaustivo de lo sucedido con el atelier AS después de 1972, hemos descubierto la continuidad profesional de algunos miembros en el atelier AART ATEA. Este nuevo grupo conformado principalmente por los miembros de AS transformó la estructura de trabajo e incorporó nuevos miembros en su dirección.

El grupo de AART ATEA a diferencia de AS desarrollaron un menor número de proyectos urbanos. Sus obras se centraron exclusivamente en desarrollos residenciales y grandes equipamientos (centros comerciales, hospitales y hoteles).

El grupo de dirección y asociados en AART ATEA estuvo conformado de la siguiente manera:

- b. Miembros de dirección: **Jean Dimitrijevc**, Samir Farah, León Forgia y **Renzo Moro**
- a. Miembros asoiados, **Guy Lagneau**, **Paul Cordoliani**, **Henri Coulomb**, **Ivan Seifert**, Eoin Macdougald y Mikael Boltenstern.

El atelier AART ATEA permaneció activo entre 1972 y 1978, algunos de los miembros como Dimitrijevic y Lagneau encontraron en esta nueva etapa la posibilidad de continuar con las trazas del atelier AS. Después de seis años de actividad se disolvió ATEA, y con ello la composición de cualquier miembro que perteneció al atelier AS ATEA+SETAP.

En el año 1978 dejó de existir el grupo AART ATEA para dar paso hasta lo que hasta el momento se conoce como el atelier AART-Farah Architectes Associes. Su director Samir Farah es el único miembro que formó parte de la dirección de AART ATEA.

En la actualidad los dos únicos miembros que continúan en la disciplina de la edificación o urbanismo y que formaron parte de AS o AART ATEA como directores o asociados son el arquitecto Samir Farah y Marc Seifert (hijo de Iván Seifert y director de la oficina de arquitectura EQUERRE).

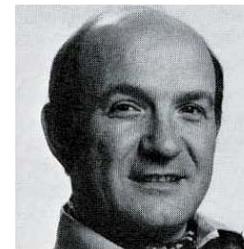


Imagen 136. Imagen de los miembros de **DIRECCIÓN** del atelier AART ATEA. De arriba hacia abajo y de izquierda a derecha (Jean Dimitrijevic, Samir Farah, Léon Forgia, Renzo Moro). 1972-1978. Fuente: Cité de l'architecture & du patrimoine. Dossier AART ATEA.133 lfa 1-2.

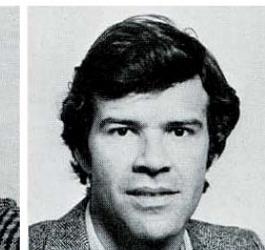
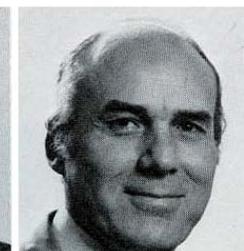


Imagen 137. Imagen de los miembros **ASOCIADOS** del atelier AART ATEA. De arriba hacia abajo y de izquierda a derecha (Guy Lagneau, Paul Cordoliani, Henri Coulomb, Ivan Seifert, Eoin Macdougald, Mikael Boltenstern). 1972-1978. Fuente: *Ibidem*.

57. L'Ecole de Beaux-Arts de Paris. (1997), *L'architecture d'aujourd'hui*, 310, 46-94.

58. Cité de l'architecture & du patrimoine. Dossier ATEA SETAP 133 lfa 12-2

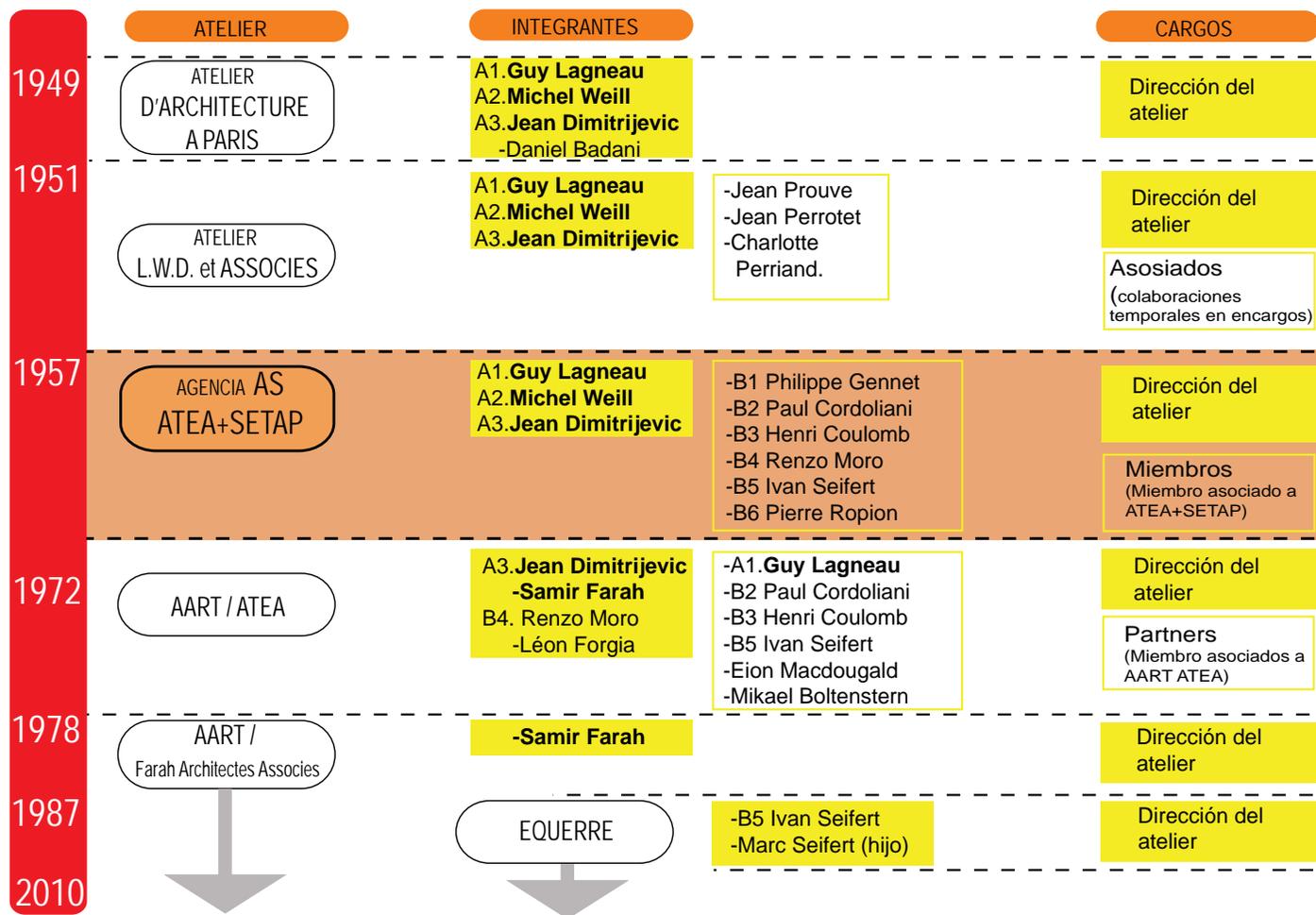


Imagen 138. Imagen del Diagrama temporal AS. Evolución de los periodos de la agencia AS y de sus miembros. 1949-2010. Fuente: Elaboración propia

Una vez conocidas las trayectorias profesionales de los miembros del atelier AS, nos concentraremos en estudiar el funcionamiento y estructura organizativa del grupo que diseñó el plan de Maspalomas.

La prensa escrita hizo público el premio del concurso al denominado atelier SETAP, pero su funcionamiento interno basado en el concepto de “architecture et urbanisme sont indissociables”⁵⁹ hace reconsiderar su autoría al atelier AS ATEA+SETAP, y no exclusivamente al área de trabajo mencionado precedentemente.

El atelier se caracterizó por un equipo de profesionales que entendió el modo de hacer ciudad de una única forma compartida y multidisciplinar. **El grupo de profesionales que provenían desde diferentes campos de estudio tenían en común la búsqueda de un método que diera continuidad al proyecto entre la práctica de urbanismo y la arquitectura.**

Esta visión universal también era transmitida a las colaboraciones permanentes que AS tenía con las oficinas de ingenieros y expertos. Estos encargos se basaron en la realización de estudios de circulación, carreteras y servicios públicos; estructuras; y sistemas de climatización, eléctricos y acústicos.

Estas colaboraciones les llevó a compartir con otras oficinas de profesionales proyectos en Europa, África y Medio Oriente. Algunas de estas operaciones dio la posibilidad de establecer fuertes relaciones con los Departamentos de Gobiernos y sociedades privadas con grandes capitales económicos. Una de ellas se produjo el año que Guy Lagneau se encargó de proyectar el plan de Maspalomas y dirigir *Institut d’Aménagement et Urbanisme* en la región de París.

La participación de Guy Lagneau facilitó para algunos colaboradores de AS la incorporación en los grupos de trabajos dentro de la administración pública, reforzando aún más si cabe la relación con los gobiernos.

3.4.1. Estructura de trabajo del atelier AS ATEA+SETAP.

Los estudios y encargos que proyectaron seguían una metodología clara de trabajo, elaborada y adaptada al modelo de atelier y al tipo de encargo. Según el tipo de proyecto los grupos de trabajo comenzaban desde el *Conseil d’administration* (servicios técnicos; desarrollos regionales, urbanos, operacionales o descentralización; y administrativos), o bien, desde el *Architectes Conseillers Techniques de la SETAP* (arquitectura; desarrollos turísticos; hábitat; equipamientos colectivos; arquitecturas industriales; investigaciones; y concursos).

59. Traducción del autor “arquitectura y urbanismo son indisolubles”. Cité de l’architecture & du patrimoine. Dossier ATEA SETAP 133 lfa 12-2

El *Conseil de coordination equipe ATEA+ SETAP* realizaba las guías de prospección que debe desarrollar cada proyecto. Una vez establecida cuales debían ser las pautas del encargo y determinar por cuál de las cuatro grandes áreas de trabajo debía desarrollarse (arquitectura; servicios técnicos; desarrollos; y administración) llevaban a cabo el proceso proyectual hasta la elaboración de la documentación final, previo al *Conseils exterieurs* (véase imagen 139-140, pág. 116-117).

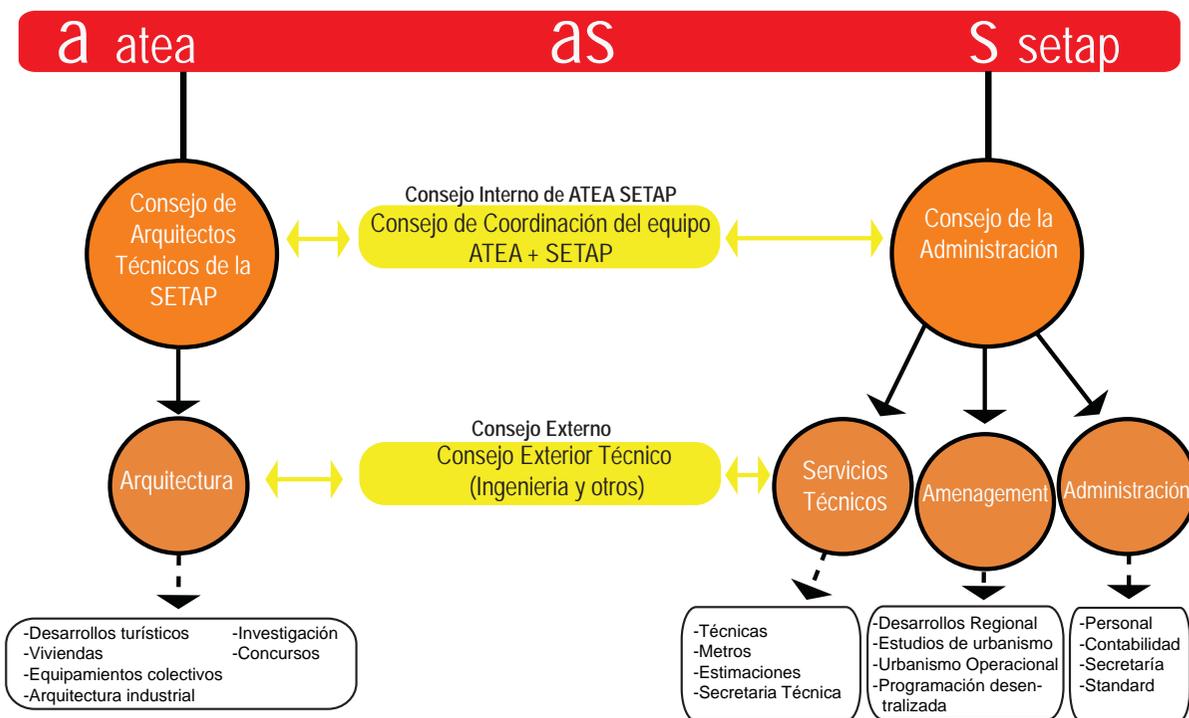
3.4.2. Estructura Poli-nodal AS ATEA+SETAP

A través del funcionamiento interno para la elaboración de un proyecto en las áreas ATEA o SETAP el autor identifica una organización poli-nodal. Una estructura fija que se compone de las áreas que representan los ámbitos de trabajo, y de una serie de áreas variables correspondientes a los diferentes estudios que pueden realizar cada una de ellas.

Imagen 139. Imagen de la estructura de trabajo que debía de seguir todos los proyectos en el atelier AS.

Fuente: Elaboración propia a partir de: Cité de l'architecture & du patrimoine. Dossier ATEA-SETAP.133 lfa 12/1.

Las cuatro áreas fijas de trabajo son **Architecture; Services Techniques; Amenagement; Administration**. Estas líneas de trabajo serán las que se encarguen de desarrollar los estudios y proyectos elaborados por la agencia, de la siguiente manera:



Áreas fijas

Architecture:

Amenagement:

Services Techniques:

Administration:

Áreas variables

*Amenagements Touristiques
Habitat
Equipements Collectifs
Architecture Industrielle
Recherche
Concours*

*Amenagements Regionaux
Etudes d'urbanisme
Urbanisme Operational
Programmation Decentralisation*

*Techniques
Metres
Estimations
Secretariat Technique*

*Personnel
Comptabilite
Secretariat
Standard*

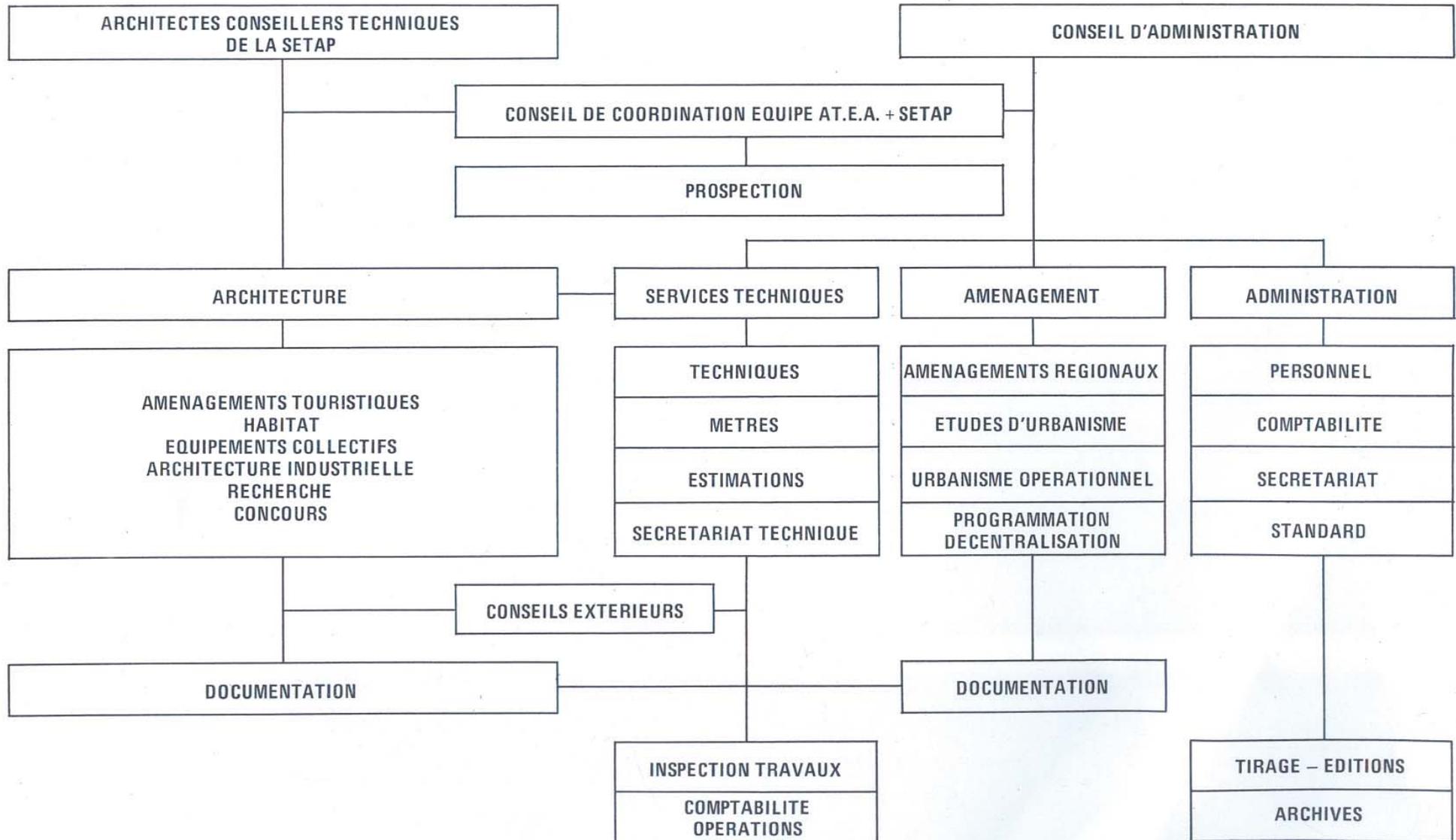


Imagen 140. Imagen de la estructura de trabajo desde el Consejo de Coordinación hasta el Consejo Exterior en el atelier AS.
Fuente: Cité de l'architecture & du patrimoine. Dossier ATEA-SETAP.133 lfa 12/1.

La estructura de AS es reforzada mediante dos "Consejos" conformados por grupos de profesionales y objetivos diferentes. Uno interno denominado *Conseil de Coordination Equipe ATEA+SETAP* encargado de asignar el departamento que desarrollará el estudio, y otro externo *Conseil Exterior* comprometido con los trabajos de ingeniería, arquitectura y técnica.

3.4.3. Organización AS ATEA+SETAP

ATEA y SETAP se trataba dos áreas de trabajo con actividades complementarias dentro de una organización común denominada AS. No obstante crearon un equipo permanente de estudio para desarrollar los trabajos que pertenecían a las siguientes áreas:

- 1- Análisis, coordinación, síntesis, proposición que conciernen estudios geográficos, demográficos, económicos, financieros, urbanísticos, desarrollos regionales y rurales, de urbanismo y descentralizaciones industriales.
- 2- Concepción, coordinación y dirección de ejecución en las obras de arquitectura.
- 3- Concepción, coordinación, dirección de ejecución en los estudios técnicos, relacionados con la arquitectura y la ingeniería.

Cada una de las dos áreas de trabajo podían trabajar conjuntamente, simultáneamente o separadamente, disponiendo para sus encargos de un personal permanente⁶⁰. La organización finalizaba con la colaboración regular y permanente de diferentes ingenieros o consejeros, como ocurría habitualmente con la disponibilidad de Jean Prouve.

División del personal colaborador según áreas de trabajo:

Urbanismo	12 Secciones	6 ETAM
Arquitectura	12 Secciones	21 ETAM
Estudios técnicos	12 Secciones	4 ETAM
Servicio administrativo	3 Secciones	8 ETAM
Servicios comunes	1 Sección	7 ETAM
TOTAL	40 Secciones	46 ETAM

El plan de Maspalomas se elaboró dentro del área de urbanismo en la categoría de Turismo como especificaremos a continuación. Los principales trabajos del equipo ATEA y SETAP se reagrupan en las siguientes categorías de estudio (véase CV de AS, pág.121-133):

- A-Desarrollos.....Desarrollos regionales, estudios de urbanismo y urbanismo operacional.
- B-Economías.....Programación y descentralización industrial.
- C-Turismo.....Desarrollos turísticos.** (Plan de Maspalomas siguiendo la clasificación de AS).
- D-Hábitat.....Hábitat colectiva y hábitat individual.
- E-Equipamientos.....Administrativos, comerciales, escolares y universidades, hospitalarios, socio-cultural, hotel y restauración, industrial y técnico, e infraestructuras.
- F-Operaciones concertadas.
- G-Concursos y reconocimiento.** (El premio del concurso situó a Maspalomas también en esta clase).

60. El número y las divisiones del personal permanente son: URBANISMO 12 Secciones-6 ETAM; ARQUITECTURA 12 Secciones-21 ETAM; ESTUDIOS TECNICOS 12 Secciones-4 ETAM; SERVICIO ADMINISTRATIVO 3 Secciones-8 ETAM; SERVICIOS COMUNES 1 Sección-7 ETAM. (Se desconoce la referencia de ETAM, pero se supone que tenga relación con el número de colaboradores).

3.4.4. Organización y metodología AART ATEA

El grupo de trabajo AART ATEA estuvo formado por once miembros de los cuales seis pertenecieron a la agencia AS ATEA+SETAP. La nueva organización tuvo una estructura de trabajo basada en la elaboración de proyectos de arquitectura y planificación. En esta ocasión el equipo de dirección fue a cargo de los arquitectos Jean Dimitrijevic, Samir Farah, Léon Forgia y Renzo Moro.

Guy Lagneau, Henri Coulomb y Léon Forgia se encargaron de los estudios de planificación, sin embargo Jean Dimitrijevic, Samir Farah, Léon Forgia Renzo Moro, Paul Cordoliani, Ivan Seifert, Eoin Macdougald y Mikael Boltensstem pertenecieron al grupo de proyectos arquitectónicos e ingeniería.

El proyecto de arquitectura y urbano continuó desarrollándose como una única línea de pensamiento y trabajo, tal como había organizado y estructurado el atelier AS.

La metodología empleada en la elaboración de los proyectos se basaba en la coordinación de las cuatro figuras o responsables, necesarios desde la primera hasta la última fase de construcción del proyecto (véase imagen 141-142, pág.120) :

- El Cliente**, considerado como el más importante de las cuatro. Persona o empresa motivada por los servicios del atelier AART ATEA.
- Director de estudios**, responsable de los trabajos desarrollados en el ámbito de la arquitectura, ingeniería y planificación. El director se encargaba de coordinar los diferentes estudios y desarrollos que realizan cada uno de los ámbitos.
- Coordinador de proyecto**, destinado a elaborar trabajos de investigación y estudios de referencia que puedan impulsar al proyecto a nuevos conceptos, procedimientos y usos en el contexto que se encuentra.
- Project Manager**, asume la responsabilidad de la gestión general de elaboración en todas las fases del proyecto.

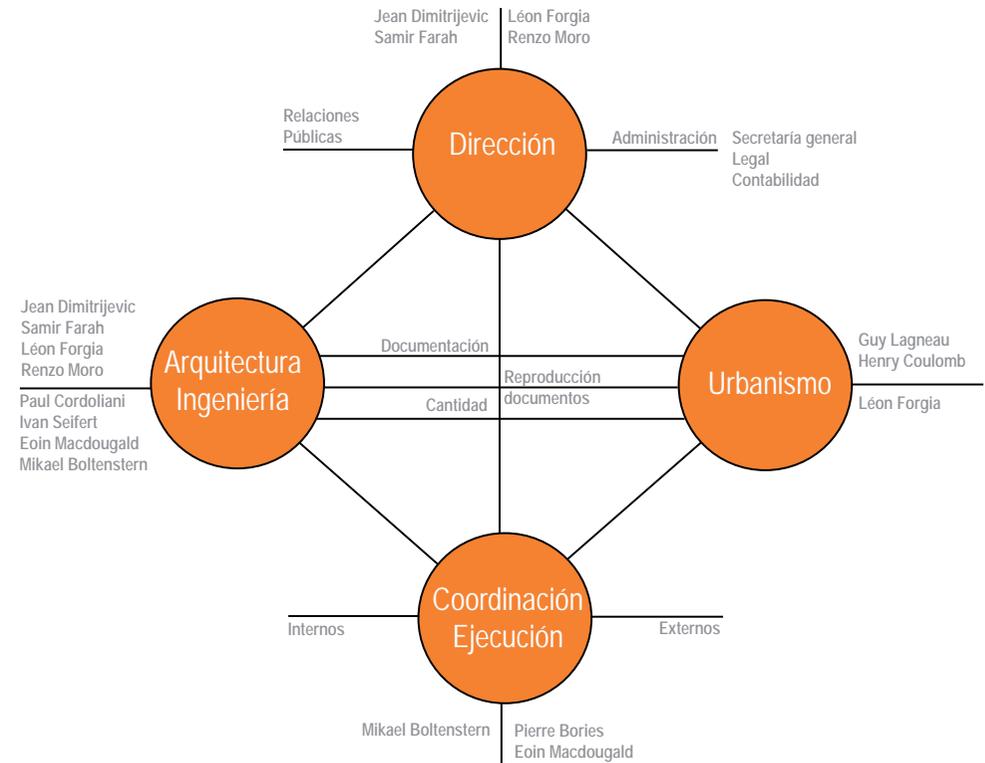
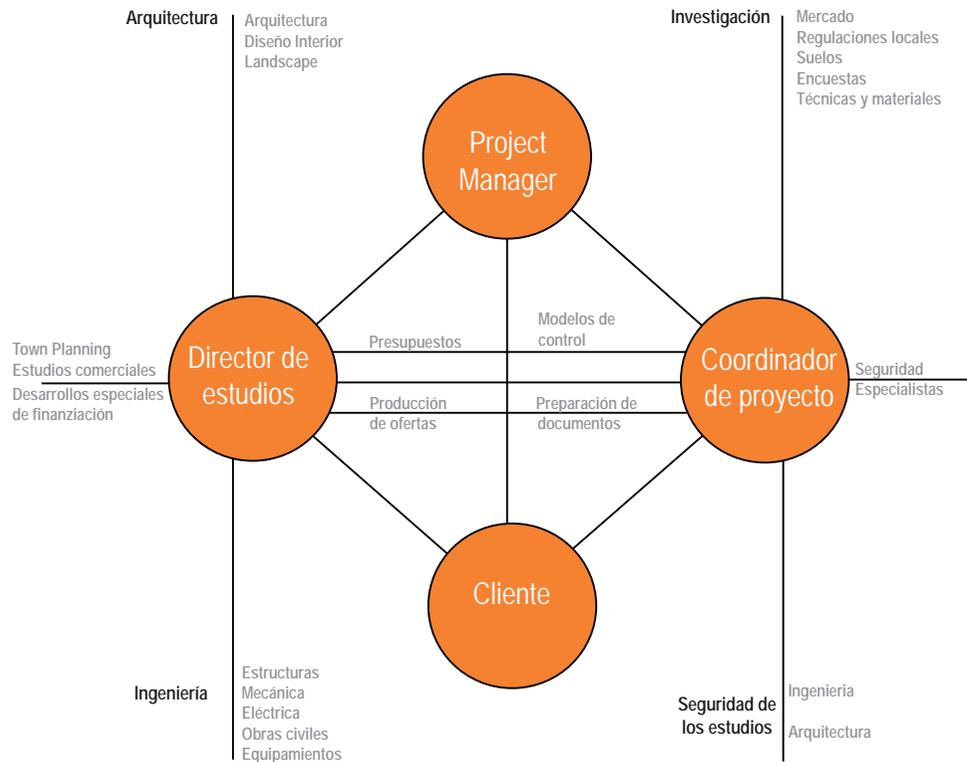


Imagen 141. Izquierda. **Imagen del esquema de la METODOLOGÍA de trabajo aplicada en AART ATEA.**

Fuente: Cité de l'architecture & du patrimoine. Dossier ATEA-SETAP.133 lfa 12/1.

Imagen 142. Derecha. **Imagen del esquema de la ORGANIZACIÓN y DIRECCIÓN de trabajo aplicada en AART ATEA.**

Fuente: *Ibidem*.

Atelier LW.D-Agencia AS
(1955-1972)

A1.

Desarrollos REGIONALES

1957. Desarrollo de los Centros urbanos Boke y Port.Kakande, Rep. de Guinea. Aluminium Limited Canada

1964. Ciudad Pointe Noire, Rep. del Congo. Potasses du Congo.

1965. Esquema Director del Desarrollo y del urbanismo de la región parisina, Francia. Delegación General de la Región Parisina.

1965. Esquema Estructural Neauphle-Palaiseau, Essone, Francia. Delegación General de la Región Parisina.

1965. Desarrollo turístico de los alrededores de la futura finca E.D.F. Sainte-Croix-du-Verdon, Var, Francia. Dirección Departamental de los Equipamientos.

1965. Propuesta de desarrollo de la zona periférica al Parque Nacional de los Pirineos Occidentales, Pirineos, Francia, Dirección Departamental de los Equipamientos.

1966. Agrupación urbana ciudad de Toulon, Var, Francia, Dirección Departamental de los Equipamientos.

1967. Esquema Director del desarrollo y urbano de la Aglomeración de Toulon, Var, Francia. Dirección Departamental de los Equipamientos.

1967. Propuesta del desarrollo de los Espacios Rurales de los ayuntamientos Arette-Montory-Lannes, Bajos Pirineos, Francia, Dirección Departamental de los Equipamientos.

1968. Esquema Director del desarrollo y urbano del valle de Aure, Altos Pirineos, Francia. Dirección Departamental de los Equipamientos.

1968. Esquema Director del desarrollo y urbano de los valles Argeles y Azun, Altos Pirineos, Francia. Dirección Departamental de los Equipamientos.

1968. Esquema Director del desarrollo y urbano de la Aglomeración de Cambrai, Norte, Francia. Dirección Departamental de los Equipamientos.

1969. Esquema Director del desarrollo y urbano área de Sant-Tropez fase de análisis y perspectivas, Var, Francia. Dirección Departamental de los Equipamientos.

1969. Esquema Director del desarrollo y urbano de la Aglomeración de Epinal, Vosges, Francia. Dirección Departamental de los Equipamientos.

1969. Propuesta de Desarrollo del Centro de Peuplement Haute valle de la Moselle, Vosges, Francia. Dirección Departamental de los Equipamientos.

1969. Propuesta de Desarrollo del Centro de Peuplement Haute valle de la Meurthe (ST-DIE), Vosges, Francia. Dirección Departamental de los Equipamientos.

1969. Desarrollo de los espacios rurales del valle Aspe y Ossau, Bajos Pirineos, Francia. Dirección Departamental de la Agricultura.

1969. Esquema Director del desarrollo y urbano del valle Luz Saint-Sauveur, Altos Pirineos, Francia.

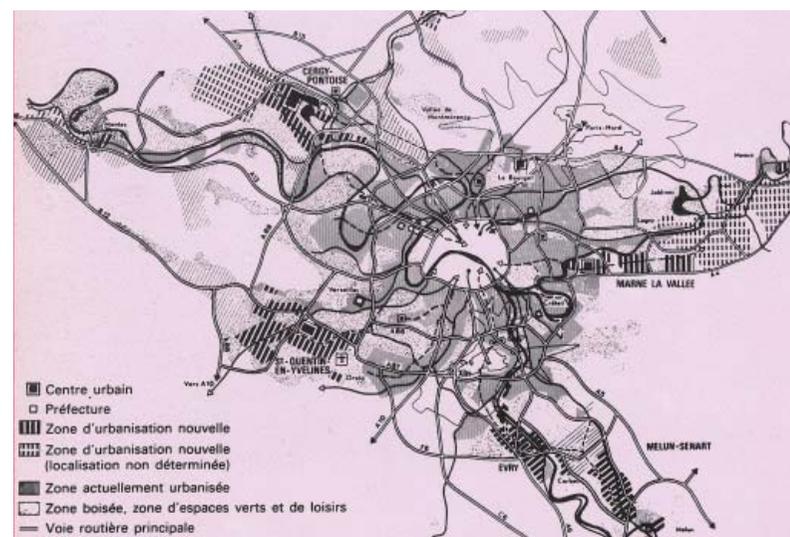
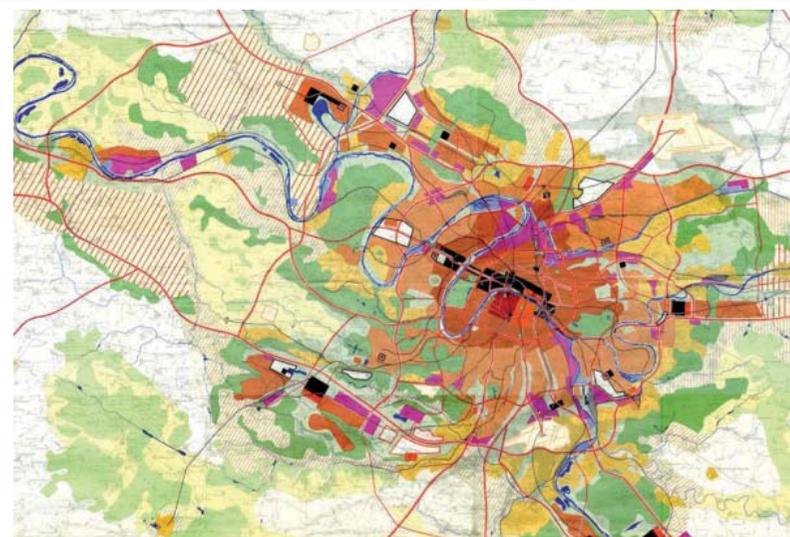


Imagen 143. Arriba. **Imagen del esquema Director del Desarrollo y del urbanismo de la región de París.** Estudio de usos del suelo. 1965
Fuente: Cité de l'architecture & du patrimoine. Dossier ATEA SETAP 133 lfa 12-2

Imagen 144. Abajo. **Imagen del puerto como centralidad del master-plan La Grand Travers, Francia.** Estudio de infraestructuras viarias. 1964
Fuente: *Ibidem*.



Imagen 145. Imagen del plan Director de urbanismo d'Abidjan. 1959
Fuente: *Ibidem*.

Dirección Departamental de los Equipamientos.

1970. Desarrollo del Sector Rural Arudy, Bajos Pirineos, Francia. Dirección Departamental de la Agricultura.

1970. Ciudad nueva St-Quentin en Yvelines, Francia. Institución Pública de las Ciudades Nuevas.

A2.

Estudios de URBANISMO

1955. Ciudad de Edea, Rep. de Cameroun. Alucam Pechiney.

1957. Ciudad M'Baye-Tivaouane, Rep. de Senegal. CIE Senegalaise des Phosphates Taiba.

1958. Ciudad de Cansado, Rep. de Mauritania. Minas de Hierro de Mauritania.

1958. Barrio nómada Ouargla, Rep. de Algeria. Organización Municipal de la Region Sahariana.

1959. Aglomeración de Abidjan, Plan de Urbanismo, Rep. de la Cote d'Ivoire. Ministerio de Trabajos Públicos.

1960. Toulon, Plan de Urbanismo, Var, Francia. Dirección Departamental de los Equipamientos.

1960. Bouake, Plan de Urbanismo, Rep. de la Cote d'Ivoire. Ministerio de Trabajos Públicos.

1961. Grand Bassan, Plan de Urbanismo, Rep. de la Cote d'Ivoire. Ministerio de Trabajos Públicos.

1961. Daloa, Plan de Urbanismo, Rep. de la Cote d'Ivoire. Ministerio de Trabajos Públicos.

1961. Man, Plan de Urbanismo, Rep. de la Cote d'Ivoire. Ministerio de Trabajos Públicos.

1962. Estudios sobre las Densidades de Ocupación del Suelo entorno a la Región parisina, Francia. Delegación General del Distrito de la Región Parisina.

1963. Saint-Mandrier, Plan de Urbanismo, Var, Francia. Dirección Departamental de los Equipamientos.

1963. La Valette, Plan de Urbanismo, Var, Francia. Dirección Departamental de los Equipamientos.

1963. Sollies Pont, Plan de Urbanismo, Var, Francia. Dirección Departamental de los Equipamientos.

1965. Auch, Plan de Urbanismo, Gers, Francia. Dirección Departamental de los Equipamientos.

1965. Baños de Bigorre, Plan de Urbanismo, Var, Francia. Dirección Departamental de los Equipamientos.

1965. Aiguines, Plan de Urbanismo, Var, Francia. Dirección Departamental de los Equipamientos.

1965. Saint-Aubin, Plan de Urbanismo, Yvelines, Francia. Dirección Departamental de los Equipamientos.

1965. Vauhallan, Plan de Urbanismo, Yvelines, Francia. Dirección Departamental de los Equipamientos.

1966. La Seyne-Sur-Mer, Plan de Urbanismo, Var, Francia. Dirección Departamental de los Equipamientos.

1966. La Garde, Plan de Urbanismo, Var, Francia. Dirección Departamental de los Equipamientos.

1966. Trappes-Ouest, Esquema de Estructura Sectorial, Yvelines, Francia. Delegación General del Distrito de la Región Parisina.

1967. Valloire, Plan de Urbanismo, Savoie, Francia. Dirección Departamental de los Equipamientos.

- 1967.** Verneuil-Vernouillet, Plan de Urbanismo, Yvelnes, Francia. Dirección Departamental de los Equipamientos.
- 1967.** Sanary, Plan de Urbanismo, Yvelnes, Francia. Dirección Departamental de los Equipamientos.
- 1967.** Aubergenville, Esquema de Estructura, Var, Francia. Dirección Departamental de los Equipamientos.
- 1968.** Six Fours, Plan de Urbanismo, Var, Francia. Dirección Departamental de los Equipamientos.
- 1969.** Arrens, Plan de Urbanismo, Altos Pirineos, Francia. Dirección Departamental de los Equipamientos.
- 1969.** Bareges, Plan de Urbanismo, Altos Pirineos, Francia. Dirección Departamental de los Equipamientos.
- 1969.** Le Quesnoy, Plan de Urbanismo, Norte, Francia. Dirección Departamental de los Equipamientos.
- 1969.** Bauduen, Plan de Urbanisme, Var, Francia. Dirección Departamental de los Equipamientos.
- 1969.** Sollies Ville, Plan de Urbanisme, Var, Francia. Dirección Departamental de los Equipamientos.
- 1970.** Sainte-Maxime, Plan de Ocupación del Suelo, Var, Francia. Dirección Departamental de los Equipamientos.
- 1971.** Verneuil-Vernouillet, Plan de Ocupación del Suelo, Yvelines, Francia. Dirección Departamental de los Equipamientos.
- 1971.** Cauterets, Plan de Ocupación del Suelo, Altos Pirineos, Francia. Dirección Departamental de los Equipamientos.

A3.

Urbanismo OPERACIONAL

- 1963.** Boulevard Pereire, cubierta de la vía ferroviaria, Propuesta de desarrollo, Paris, Francia. IAURP
- 1964.** Taverny, ZUP (Zona Urbana Prioritaria) Dossier, Val d'Oise, Francia. SEMEASO
- 1965.** Aerodromo Norte Roissy en Francia, Hipótesis de urbanización, Val d'Oise, Francia. Delegación General del Distrito de la Región Parisina.
- 1965.** Isla de Saint-Germain, Hipótesis de desarrollo, Yvelines, Francia. SETAP
- 1968.** Conflans-Sainte-Honorine, ZUP (Zona Urbana Prioritaria) Dossier, Val d'Oise, Francia. Agencia propiedad Territorial de la Región de Paris.
- 1969.** Gerardner, ZUP (Zona Urbana Prioritaria) Dossier, Vorges, Francia. Dirección Departamental de los Equipamientos.
- 1969.** Epinal, ZUP (Zona Urbana Prioritaria) Dossier, Vorges, Francia. Dirección Departamental de los Equipamientos.
- 1969.** Verneuil-Vernouillet-Rois, ZAC Dossier, Yvelines, Francia. SCIC Región Oeste.
- 1969.** Aubergenville 4000 habitaciones, ZAC Dossier, Yvelines, Francia. Agencia propiedad Territorial de la Región de Paris.
- 1969.** Saint-die Robache, ZAC Dossier, Vosges, Francia. Dirección Departamental de los Equipamientos.



Imagen 146. **Imagen de masterplan Bagdad, Kerbala, Mossoul, Irak.** Este plan ha sido desarrollado por AART ATEA. 1978
 Fuente: Cité de l'architecture & du patrimoine. Dossier AART ATEA. 133 lfa 1-2

1970. Charmes. ZAC Dossier, Vosges, Francia. Dirección Departamental de los Equipamientos.
1970. Verneuil-Vernouillet Estudios Aulnaies-Centro. Masterplan de Barrio, Yvelines, Francia. Ciudad de Verneuil.
1970. Cauterets, Gedre, Gavarnie, Estudios de Accesibilidad de Parque, Altos Pirineos, Francia. Dirección Departamental de los Equipamientos.
1970. Vernouillet Marsinval, ZAC Dossier, Yvelines, Francia. Breguet Constructions-SA.
1970. Bois d'Arcy, ZAC Dossier, Yvelines, Francia. Semibo
1971. Rueil-Malmaison-Noblet, ZAC Dossier, Altos Pirineos, Francia, SCI l'Empereur.
1971. Aubergenville Extensión Oeste, Essai de remembrement urbain amiable et proposition plan masse, Yvelines, Francia, Ciudad de Aubergenville.
1972. Toulon-Mourillon, ZAC Dossier, Var, Francia. Cámara de Comercio de Toulon.

B1.

Programación y Decentralización INDUSTRIAL

1964. Colegio de los Técnicos avanzados, Programa, Seine, Francia. Ministerio de Armas.
1964. Prefecture de l'Essone, Programa, Essonne, Francia. Ministerio del Interior.
1971. Operación Mercure, Seine, Francia, Wonder S.A.
1972. "Eclair" Internacional fábrica de Dinan, Costa del Norte, Francia. Asociación del Oeste Atlántico.
1972. Sainte-Maxime, Áreas de actividad, Var, Francia. Ciudad Sainte-Maxime.
1972. Almacén en área industrial, Francia. OC3I
1972. Propuesta para un plan de marketing industrial, Francia. SETAP

C1.

Desarrollos TURÍSTICOS

1961. Maspalomas, propuesta de desarrollo en la zona costera de 20 km. 40.000 camas, Concurso Internacional UIA 1º Premio, Gran Canarias, España. Comité D.Alejandro del Castillo y Bravo de Laguna.
1963. Castagne, ensamble de 80 Ha. en una franja costera, Corse, Francia. SCI Portiglio.
1963. Desarrollo del Litoral de Mourillon a Toulon, Var, Francia. Cámara de Comercio de Toulon.
1963. Bungalow-Ciudad de vacaciones, Concurso Arts Menagers, 2º Premio, Seine, Francia. Arts Menagers.
1964. Le Grand Travers, Propuesta de desarrollo de una Estación Balnearia de 16.000 camas, Savoie, Francia. Sotamo.
1965. Meribel, Propuesta de desarrollo de una Estación de deportes de Invierno 16.000 camas, Altos Pirineos, Francia. Sotamo

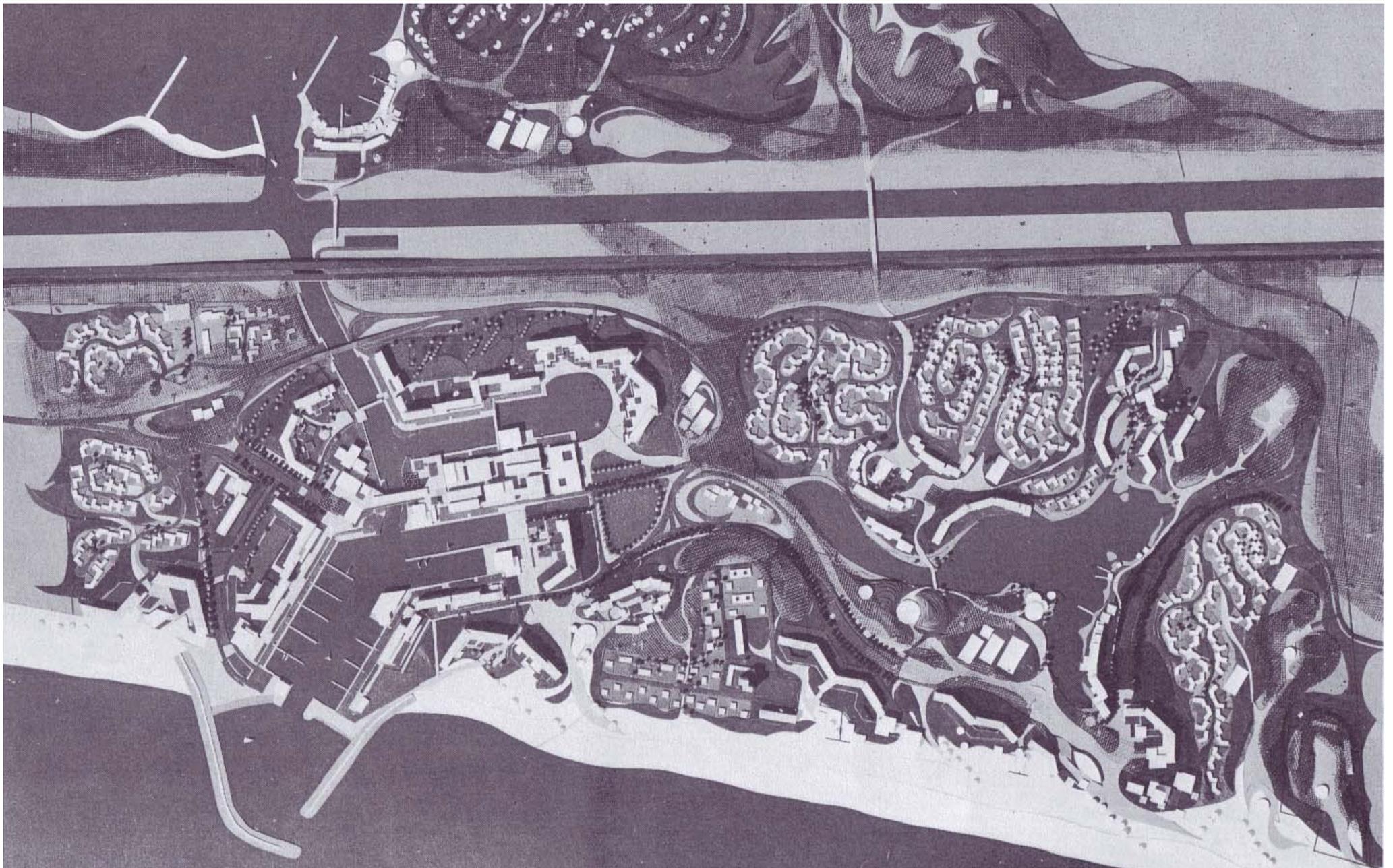


Imagen 147. Imagen de la maqueta del masterplan La Grand Travers, Francia. 1964
Fuente: Cité de l'architecture & du patrimoine. Dossier 133 lfa 1-2

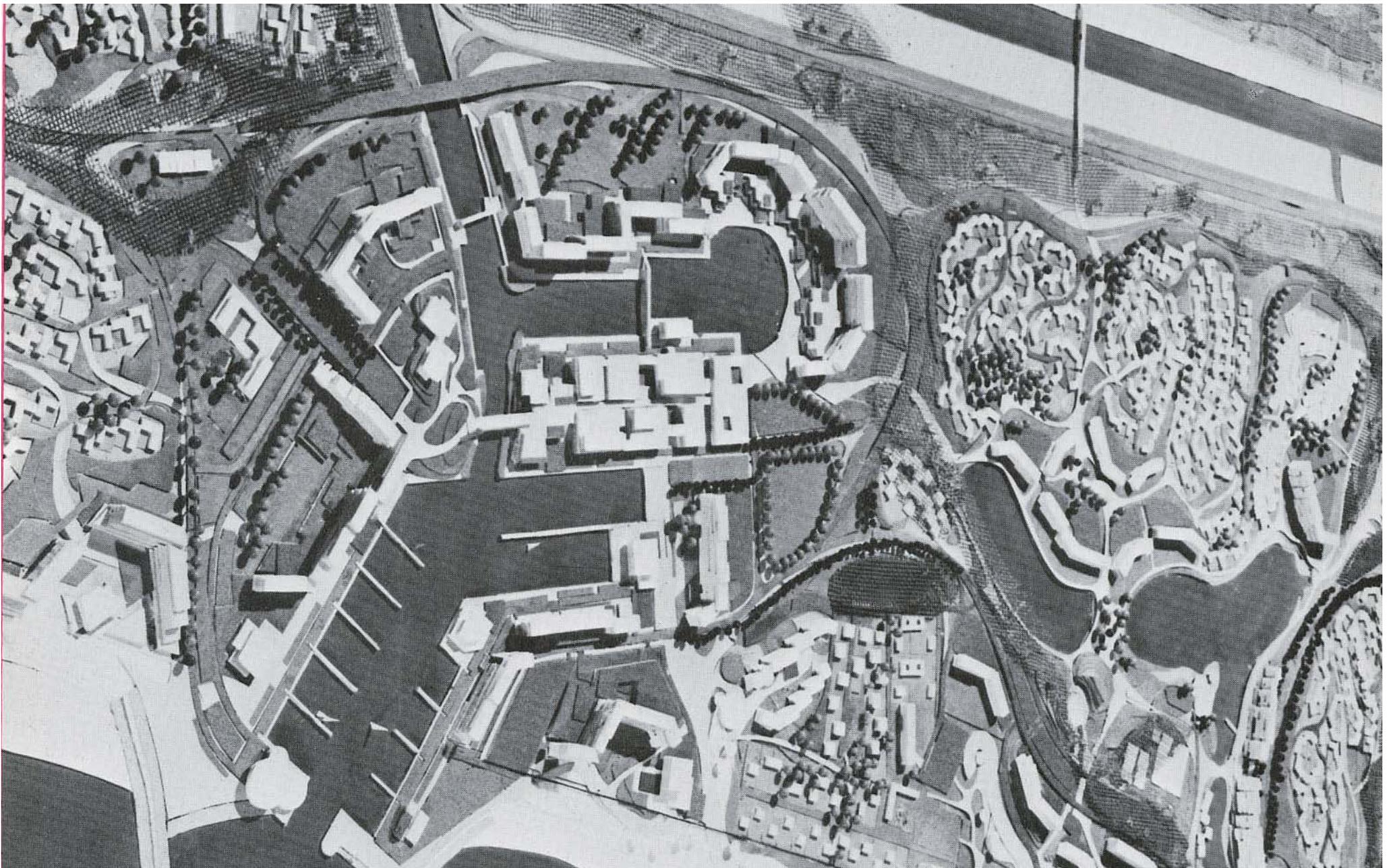


Imagen 148. Imagen del puerto como centralidad del masterplan La Grand Travers, Francia. 1964
Fuente: *Ibidem*.

- 1965.** Desarrollo Turístico de la franja costera, futura reserva EDF Sainte- cruce de Verdon, Var, Francia. Dirección Departamental de los equipamientos.
- 1965.** Vilamoura, propuesta de desarrollo de una Estación Balnearia de 50.000 camas, Algarve, Portugal. Lusotur.
- 1965.** Le Mongie, Propuesta de desarrollo de una Estación de deportes de Invierno de 4.000 camas, Altos Pirineos, Francia. Dirección Departamental de los equipamientos.
- 1965.** Las Marinas de Cogolin, Ensamble residencial de 600 residencias y puerto de placer para 1.500 amarres, Var, Francia. SCI Las Marinas de Cogolin SFIT.
- 1967.** La Mongie, Ensamble de Chalets, Altos Pirineos, Francia. Castells Freres.
- 1968.** Desarrollo de los valles de Lot, Propuesta de desarrollo, Lot y Gar, Francia. Dirección Departamental de los equipamientos.
- 1969.** Super Bareges, Propuesta de desarrollo de una Estación de deportes de Invierno de 4.000 camas, Altos Pirineos, Francia. Dirección Departamental de los equipamientos.
- 1970.** Estudios de consecuencias económicas y turísticas de la terminación de las rutas de los Grandes Pirineos.
- 1971.** Vilamoura, Propuesta de desarrollo del Centro Principal, Concurso Mención, Algarve, Portugal. Lusotur.
- 1971.** Meribel- Vallon, Grupo de chalets colectivos, Savoie, Francia. Sotamo.
- 1972. Maspalomas 2, Propuesta de desarrollo de un complejo turístico de 200.000 camas, Gran Canarias, España. Comité D.Alejandro del Castillo y Bravo de Laguna.**

D1.

Viviendas Colectivas

- 1953.** Neuilly-Roule 80 viv., Neuilly, Alto Seine, Francia. SCI Neuilly- Roule
- 1953.** Inmueble 40 viv., Conakry, Rep. de Guinea. Chageurs Reunis
- 1958.** Inmueble 1500 viv., Cansado, Rep. de Mauritania. Minas de hierro de Mauritania.
- 1958.** Inmueble 150 viv., Fria, Rep. de Guinea, Pechiney.
- 1958.** Inmueble, Libreville, Rep. de Gabon. Chargeurs Reunis.
- 1958.** Inmueble 200 viv., Ouargla, Rep. de Algeria. Cilof+Ocrs.
- 1959.** Grupo de habitaciones "Les Buffets" 260 viv. Premio nacional de arquitectura 1960.
- 1960.** Grupo de habitaciones 100 viv., Gif-sur-Yvette, Essonne, Francia. A.Meyer
- 1960.** Inmueble, Lomo, Rep. de Togo. Banco Central de los Estados de África del Oeste.
- 1963.** Grupo de habitaciones 200 viv.HLM, Brest, Finistere, Francia. Cilof.
- 1964.** Grupo de habitaciones 300 viv. HLM, Landivisiau, Finistere, France, Cilof.
- 1964.** Concurso hábitat económica región parisina, Seine, Francia. Delegación General del Distrito de la Región parisina.

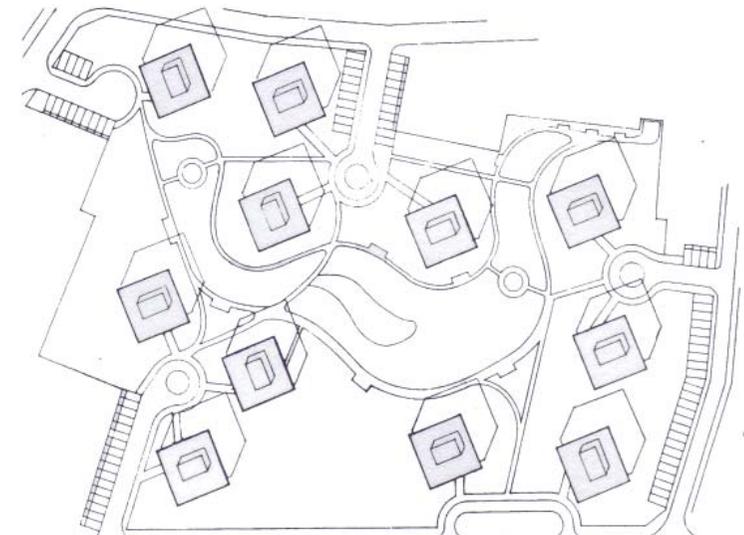
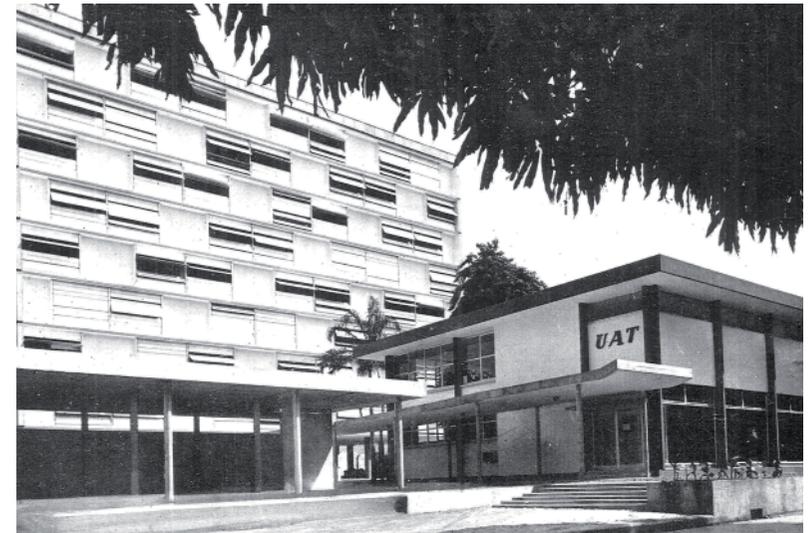


Imagen 149. Ariiba. **Imagen de masterplan del grupo de habitaciones Les Buffets.** Representación del plan masse (sombras). 1959
Fuente: Besset, M.(1968), 18.

Imagen 150. Abajo. **Imagen del edificio de 40 viv. y centro comercial en Conakry. 1953.**

Fuente: *L'architecture d'aujourd'hui* (1957), 70, 20.

- 1965.** Masterplan 3000 viv. HLM, Conflans-ste-Honor, Val d'oise, Francia. Agencia propiedad Territorial de la Región de Paris.
- 1968.** Inmueble de 18 apartamentos y garaje para vehículos de la Banca de Francia, Rue Dollfus-Paris, Seine, Francia. Banco de Francia.
- 1969.** Grupo de habitaciones 411 viv. HLM, Cergy- Pontoise, Val d'Oise, Francia. Cooperativa "Terre et Famille".
- 1969.** Grupo de habitaciones 326 viv. HLM, Cergy-Pontoise, Val d'Oise, Francia. SCIC
- 1970.** Inmueble de 36 apartamentos, Neuilly, Alto Seine, Francia, SCI 128 Maurice Barres.
- 1971.** Grupo de chalets colectivos, Meribel-Vallon, Savoie, Francia, Sotamo.
- 1972.** Grupo de habitaciones 200 viv., Trappes-St-Quentin, Yvelines, Francia, SCIC Región Oeste.
- 1972.** Estudios "Modelos" habitat colectivo, SETAP.

D2.

Viviendas Unifamiliares

- 1953.** Villas, Conakry, Rep. de Guinea. Divers.
- 1955.** Villas, Edea, Rep. de Camerún, Alucan Pechiney.
- 1958.** Villas, Fria, Rep de Guinea, Pechiney.
- 1958.** Viviendas individuales, Cansado, Rep. de Mauritania. Minas de hierro de Mauritania.
- 1958.** Viviendas individuales económicas, Ouargla, Rep. de Algeria. OCRS.
- 1958.** Viviendas individuales, Touggouart, Rep. de Algeria. OCRS.
- 1960.** Prototipo de hábitat rural, Mona, Rep. de la Costa de Ivoire. Ministerio de Trabajos públicos.
- 1960.** Viviendas de hábitat económicas, investigación sobre la normalización del hábitat tradicional, Cocody Norte, Rep. de la Costa de Ivoire. SCIC
- 1960.** Villas, Lome, Rep. de Togo. Banco Central de los Estados de la África del Oeste.
- 1963.** Bongalow- Villages de vacaciones, Francia. Arts Menagers.
- 1964.** Grupo de edificios individuales 100 viv. Landivisiau, Finistere, Francia. Cilof
- 1969.** Grupo de edificios individuales 188 viv. Gergy-Pontoise, Val d'Oise, Francia. Cooperativa "Terre et Famille".
- 1969.** Grupo de edificios individuales 154 viv. Cergy-Pontoise, Val d'Oise, Francia. SCIC.

E1.

Equipamientos administrativos.

- 1959.** Prefectura y ciudad administrativa Fase 1 comprende: prefecture, tesorería general, consilio general, residencia del gobernador y director de gabinete y restaurante. Evry, Essonne, Francia.

Ministerio del departamento de Finanzas de Essonne.

1967. Oficinas de l'Oream Lorraine 1000m2, Pont-à-Mousson, Meurthe y Mos, Francia. Villa de Pont-a-Mousson.

1967. Archivos departamentales 7000m2, concurso 1º premio, Draguignan, Var, Francia. Ministerio de asuntos culturales.

1967. Tribunal de Grandes Instancias 12 cámaras (Estudio), Evry, Essonne, Francia. Ministerio de la Justicia.

1970. Centro Administrativo Rue Miollis 1500m2, servicios de la región parisina, sevicios regionales de los equipamientos. SCIC Delegado de trabajo.

1971. Centro de distribución mixta EDF-GDF 25.000m2 (Estudio), Cergy- Pontoise, Val d'Oise, Francia. Gas de Francia.

E2.

Equipamientos comerciales, bancos y oficinas.

1957. Instituto de emisión, Conakry, Rep. de Guinea. Banco Central de los Estados del África del Oeste.

1957. Sucursal de la Sociedad General, Conakry. Sociedad General.

1958. Instituto de emisión, Lome, Rep. de Guinea. Banco Central de los Estados del África del Oeste.

1958. Almacén Citroen, Abidjan, Rep. de la Costa de Ivoire. CICA

1958. Inmueble y agencia UTA, Conakry, Rep. de Guinea. Chargeurs Reunis.

1959. Agencia Air France rue scribe, Paris, Seine, Francia. Air France.

1963. Inmueble de oficinas rue de la bienfaisance, (transformación y desarrollo interior), Paris, Seine, Francia. Sovac- Crédito mobiliario e industrial.

1963. Inmueble de oficinas Avd. d'Iena, Paris, Seine, Francia. CNCE

1963. Sede UTA Boulevard Malesherbes, Paris, Seine, Francia. UTA

1963. Agencia UTA, Londres, Inglaterra. UTA

1965. Banco Nacional Malgache Sede Social, Tananarive, Madagascar. Banco Nacional Malgache.

1965. Instituto de emisión Malgache Sede Social, Tananarive, Madagascar. Instituto de Emisión Malgache.

1965. Sucursal del Banco de Francia, Cannes, Alpes-Marítimos, Francia. Banco de Francia.

1966. Agencia Royal Air Maroc Avd. de l'Opera, Paris, Seine, Francia. Royal Air Maroc.

1966. Agencia UTA, Bruselas, Bélgica. UTA.

1967. Inmueble de Oficinas Avd. George V (Estudios Técnicos), Paris, Seine, Francia. Compañía de seguros La Zurich.

1971. Inmueble y sucursal del Banco de Francia. Montrouge, Altos Seine, Francia. Banco de Francia.

1971. Centro de cálculo Sovatei, Levallois, Altos Seine, Francia. Sovac.

E3.

Equipamientos escolares y universitarios.

1955. Grupo escolar Paul Bert, Le Havre, Seine Marítima, Francia. Ville de Havre.

1958. Grupo escolar, Cansado, Rep. de Mauritania. Minas de hierro de Mauritania.

1963. Liceo y Escuela normal 1500 alumnos, Bamako, Rep. de Mali. Ministerio de trabajos publicos financiamiento fondos europeos.

1964. Programa de construcción prefabricada, escuela de 600 clases económicas y viviendas, concurso internacional de fondos europeos, 1ºPremio.

1965. Grupo escolar, Balizy, Essonne, Francia, Ciudad de Longjumeau.

1966. Facultad de Letras, ensamble universitario 3000 estudiantes, Nice, Alpes-Marítimos, Francia. Ministerio de la Educación Nacional.

1968. Biblioteca universitaria de las Facultades de Letras 5000m2, Nice, Alpes-Marítimas, Francia. Ministerio de la Educación Nacional.

1971. Facultad de Letras, ampliación 1000 estudiantes, Nice, Alpes-Marítimas, Francia. Ministerio de la Educación Nacional.

1971. Escuela Superior de Ciencias Económicas y Comerciales, ampliación universitario de 1000 estudiante. Cergy Pontoise, Val d'Oise, Francia. ESSEC (SCIC delegado de trabajo).

1971. Rectorado de la Facultad de Nice, servicios administrativos, Nice, Alpes-Marítimas, Francia. Ministerio de la Educación Nacional.

1972. Colegio de enseñanza secundaria 1200, Aubergenville, Yvelines, Francia. Ministerio de la Educación Nacional.

E4.

Equipamientos socio-cultural.

1955. Piscina y Club, Edea, Rep. de Camerún. Alucam Pechiney.

1957. Museo de la ciudad de Havre y Casa de la Cultura, premio Reynolds 1962, Le Havre, Seine-Marítima, Francia. Ciudad de Havre.

1958. Piscina y Club, Cansado, Rep. de Mauritania. Minas de hierro de Mauritania.

1969. Piscina (Estudios), Verneuil, Yvelines, Francia. Cooperativa "Terre et Famille".

1971. Centro Aéreo. Aubergenville, Yvelines, Francia. Ciudad de Aubergenville.

1971. Concurso "Creches" y Centros de P.I., Val-de-Marne, Francia, Prefectura de Val-de-Marne.

E5.

Equipamientos hospitalario.**1955.** Dispensario, Edea, Rep. de Camerún. Alucam Pechiney**1958.** Policlínico, Cansado, Rep. de Mauritania. Minas de hierro de Mauritania.**1962.** Institut Medicopedagógico y profesional "Les Parons", Aix-en-Provence, Bouches-du-Rhone. Adape

E6.

Equipamientos Hotel y restauración.**1952.** Hotel France, 160 habitaciones, Conakry, Rep. de Guinea. Grupo Millon.**1959.** Hotel Transat, 40 habitaciones, Ouargla, Rep. de Algeria. Selis**1959.** Cantinas 1 y 2, Cadarache, Bouches-du-Rhone, Francia. CEA CEN Cadarache**1969.** Resta-ruta sobre la carretera A.7, Saint-Rambert, Drome, Francia. Ste. Regionel Saint-Rambert d'Albon.**1971.** Restaurante sobre la carretera A.7, Lancon-de-Prov, Bouches-du-Rhone, Francia. Ste. para la promoción de las autorutas de provincia.**1971.** Hotel 100 habitaciones sobre la carretera A.7, Saint- Albain, Saone-et-Loire, Francia. J.Borel Internacional.**1971.** Restaurante de empresa, Chamalieres, Puy-de-Dome, France. Banco de Francia.**1971.** Restaurante de la ciudad administrativa, Evry, Essonne, France. Departamento de l'essonne.

E7.

Equipamientos de infraestructuras**1957.** Puente de hierro, via a Abidjan, Rep. de la Costa de Ivoire. Ministerio de Trabajos Públicos.**Instalaciones anexas sobre las carreteras.****1962-72.** A.7 Lyon- Marseille, S.A.V.R.**1968.** A.9 Orange-Narbonne, S.A.V.R.**1970.** A.8 Aix-en-Provence- Nice, ESCOTA**Instalaciones de gendarmeria.**

-Oficinas de puestos de comandantes

-Garages

-Ateliers

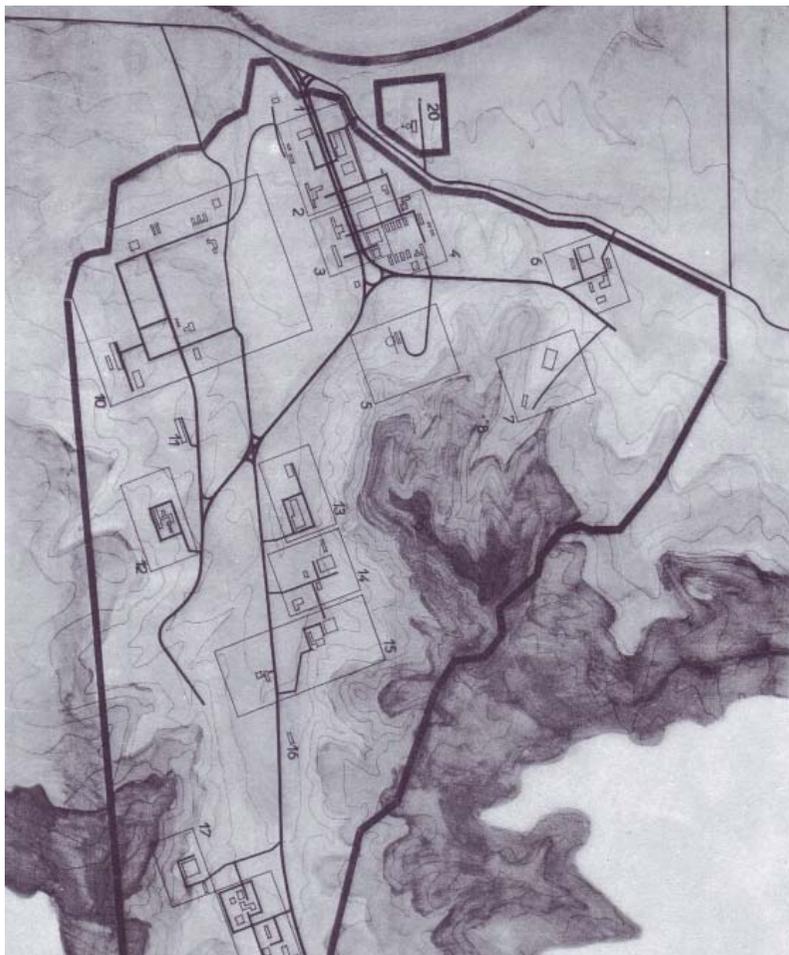


Imagen 151. Imagen de los diferentes edificios en el Centro de estudios Nucleares de Cadarache. 1959

Fuente: Cité de l'architecture & du patrimoine. Dossier 133 IFA 12-1

Instalaciones necesarias al acceso de usuarios.

- Áreas de reposo
- Aparcamientos
- Áreas de servicios

Equipamientos varios

- Bornes téléphoniques
- Réseau d'appel d'urgence
- Eclairages extérieurs

1972. Estación SNCF y Centro de transportes. Rep. de la Cote d'Ivoire. Ministerio de Trabajos Públicos. Francia. S.A.V.R.; ESCOTA.

F.

Operaciones concertadas

1959. Centro de Estudios administrativos de Cadarache.

Edificios administrativos y social.

- Dirección, Servicios de seguridad, Centro médico-social.
- Centro de documentación, Oficinas de productos, Restaurante 1 y 2.
- Estandar telefónico.

Edificios de servidumbre.

- Almacenes generales, Atelier general, Hall de materias crudas.
- Hall del stock de productos químicos, Caldera central, Poste de 630.000 voltios.
- Estación de tratamientos des efluentes.
- Estación de depuración, Central de socorro.

Edificios de laboratorios

- Laboratorios de electrónica 1 y 2, Laboratorios de química 1 y 2.
- Laboratorios de agnomía 1 y 2, Oficinas y Laboratorios de servicio de protección de radiaciones.
- Laboratorio de radio-ecología.

Halls e instalaciones especiales

- Halls HR1, HR2, HR3, HR4, Hall neutrónico .
- Acelerador lineal (studio), Invernaderos climatizados.
- Hall de agronomía aplicada, Hall de metalurgia, Casemates.
- Centro de cálculo aritmético, Centro de cálculo analógico.
- Ensamble Pegase: oficinas y hall (maqueta).

Halls y laboratorios radiactivos

- Laboratorios de tecnología de plutonio, Laboratorio de purificación de plutonio.
- Hall y laboratorio de descontaminación, Laboratorio de examen de los combustibles radiactivos (células de alta actividad).
- Atelier de tratamientos del Uranio enriquecido.
- Hall de estudios experimentales HECEMSAL, SACA, STIRCA.

G.

Concursos y recompensas**Desarrollos turísticos**

1961. Maspalomas, propuesta de desarrollo en la zona costera de 20 km. 40.000 camas, Concurso Internacional UIA, Gran Canarias, España. Comité D.Alejandro del Castillo y Bravo de Laguna.

1º Premio

1963. Bungalow, Centro de vacaciones, Concurso de exposición, Francia.

2º Premio

1971. Vilamoura, Propuesta de desarrollo del Centro Principa, Algarve, Portugal. Lusotur.

Mención

Hábitat colectivo

1959. Grupo de habitaciones "Les Buffets" 260 viv.

Premio nacional de arquitectura 1960

Equipamientos administrativos.

1967. Archivos departamentales 7000m2, Draguignan, Var, Francia. Ministerio de asuntos culturales

1º Premio

Equipamientos escolares y universitarios.

1964. Programa de construcción prefabricada, escuela de 600 clases económicas y viviendas, concurso internacional de fondos europeos. República de Camerún

1º Premio



OPERACIONES URBANAS

3.6.1. La reconstrucción de Le Havre. Trazas clásicas para una ciudad moderna. 1945

Dieciséis años antes que se diseñara el plan de Maspalomas el arquitecto Guy Lagneau miembro de AS realizó en Le Havre una de sus primeras experiencias en el campo del urbanismo. El proyecto para la reconstrucción de la ciudad de Le Havre significó para Lagneau además de la oportunidad de colaborar con el ilustre arquitecto August Perret, la de aplicar técnicas modernas en una de las ciudades devastadas durante la segunda guerra mundial.

Un año más tarde que el ingeniero Raoul Dautry fuera proclamado Ministro de Reconstrucción y Urbanismo, Perret⁶¹ fue nombrado presidente de la Orden de Arquitectos y miembro del Consejo Científico del Comisariado para la Energía Eléctrica. La relación que mantenían ambos profesionales propició que en 1945 Perret recibiera el encargo para la reconstrucción de Le Havre.

Para llevar a cabo el masterplan formó un grupo de profesionales pertenecientes a la primera generación de alumnos del atelier Perret en la ENSBA. Este grupo fue bautizado como “atelier de reconstruction d’Auguste Perret”⁶². El equipo lo integraron los arquitectos Jacques Guilbert, Pierre-Eduard Lambert, André Le Donné, Théodore Sardnal, Pierre Vago, Guy Lagneau y André Hermant. A ellos se añadieron una serie de arquitectos colaboradores locales y estudiantes de la ENSBA que dieron continuidad a las ideas del mismo, alcanzando un total de sesenta arquitectos y ciento cincuenta estudiantes (véase imagen 152 y 153, pág 134).

La concepción del *plan masse* fue objeto de un *concour d’émulation*⁶³ en la ENSBA al que concurrieron respuestas de diversos ateliers, pero fue finalmente la propuesta de Perret de una estructura clásica de ordenación la que resultó ganadora. El diseño de un triángulo colosal formado por *La Place de L’Hôtel de Ville*, la *Porte Océane* y el frente del Mar Sur, reforzó junto con la presencia de una trama ortogonal (retícula ortogonal con una dimensión de 100 metros de calle a cada lado), la idea de un urbanismo clásico (véase imagen 154, pág.137).

Algunas de las soluciones del ingeniero y ministro Raoul Dautry se basaron en elevar 3,5 metros el nivel de la calle para la nueva trama urbana. La escasez de materiales y medios posibles para poder llevarlas a cabo hizo que se descartara rápidamente.

61. Auguste Perret fue nombrado en 1941 presidente de *Centre d’études Supérieures de l’Institut technique de bâtiment et de travaux public*, en 1942 miembro del Comité Nacional de Urbanismo y de la sección de Arquitectura del Comité Nacional para la Reconstrucción, y en 1943 miembro de la sección de Arquitectura en la *Académie des Beaux-Arts*. En 1942 recibió el encargo de la reconstrucción de la plaza Alphonse-Fique à Amiens y fue nombrado director del atelier de Paul Bigot en la ENSBA.

62. La creación de este estudio es anterior incluso a los bombardeos de septiembre de 1944. Jacques Guilbert (antiguo alumno de la ENSBA) escribe una carta a Perret donde, además de felicitarlo por su nuevo cargo, le anuncia la llegada de “tiempos modernos” a través de las nuevas generaciones de arquitectos. Con su compañero Pierre-Éduard Lambert concibió la idea de crear un atelier encargado de la reconstrucción de las ciudades devastadas. Cohen, J.L. *et al.* (2002). *Encyclopedie Perret*. Le Moniteur (Ed), Paris. 226.

63. El concurso consistía en la elaboración de un esquema con los espacios verdes y ordenación de las manzanas. Entre las numerosas propuestas de los ateliers existían dos tendencias muy marcadas: la de los voluntaristas que representaban Imbert y André Hermant, y la de los conservadores en la que se encuadran personajes como Pierre-Eduard Lambert, André Le Donne o Jacques Guilbert. Los ateliers conservadores en memoria de la trama ortogonal que tenía la ciudad en el siglo XVI fueron los que llevaron a cabo el masterplan.



Imagen 152. Arriba. **Imagen del atelier Perret (ENSBA), en diciembre de 1946.** En el centro fumando August Perret.

Fuente: Cohen, J.L. *et al.* (2002). *Encyclopedie Perret*. Le Moniteur (Ed), Paris. 333.

Imagen 153. Abajo. **Imagen de la sala de diseño del atelier Perret, en 1935.** De izquierda a derecha, A. Manfeld, A. Persitz, M. Blumenthal, A.G. Héaume.

Fuente: *Idem*, p.332.

Perret y su atelier aprovecharon la ocasión para continuar experimentando con parámetros clásicos como:

- a. La definición de las tipologías residenciales (Itriago P, 2006, p. 239).
- b. Adaptación de las exigencias higiénicas a la trama urbana.
- c. Empleo de técnicas consolidadas de prefabricación.
- d. Uso de una trama constructiva en el centro de la ciudad de 6,24 m, reforzando de esta manera el uso estricto de la geometría.
- e. Aparición de amplios patios interiores de manzana, aprovechando la insolación de los espacios domésticos y su protección a los vientos.
- f. Fomento de la circulación peatonal en el interior de las manzanas.

La Place de L'Hôtel de Ville representó uno de los vértices de aquel esquema y su magnitud supuso la elaboración de varias propuestas dentro del atelier. Entre los diferentes proyectos realizados, el del equipo formado por André Le Donné y Guy Lagneau fue el que mejor entendió la arquitectura y el espacio libre que debía proyectar el plan (véase imagen 155, pág.137).

El empleo de una arquitectura de cuatro alturas que rodeara la plaza y la presencia de dos torres de once plantas, fueron suficientes para resolver la imagen urbana de una de las zonas más importantes en la ciudad. La propia plaza fue diseñada y entendida como un espacio amplio y abierto para el encuentro, que, además, conectaba con el futuro edificio de Oscar Niemeyer “Le Volcan” en la rue de Paris. Fue diseñada para acceder a los edificios mediante una galería de arcadas de uso comercial. Las calles transversales daban acceso al patio interior de las manzanas (solución empleada por Lagneau en el plan de Abidjan y ciudad de Cansado años más tarde en AS), a través de una tipología de manzanas “abiertas”. Esta solución AS en el plan de Maspalomas la desarrolló rompiendo la idea de manzana y proyectando edificios abiertos al paisaje.

La propuesta realizada por el atelier de J.Guilbert apostaba al igual que el de Le Donne y Lagneau por un sistema de ocho torres cruciformes que iban de Este a Oeste reconstruyendo el territorio devastado. La pluralidad de la trama urbana proyectada por Perret dio la posibilidad a cada barrio de manifestar su propia identidad local. El diseño de las torres supuso dar el carácter de una intervención grandiosa con un nuevo espíritu renovado y moderno. Esta manera de pensar la ciudad relacionando la escala local con la trama de los barrios, y la nueva escena urbana mediante la presencia de ocho torres, significó la práctica de un urbanismo clásico que reflexionaba entre la memoria y la modernidad.

La idea de las torres había sido experimentada hacía algunos años por Perret en la reconstrucción de la plaza Amiens, en aquel proyecto fueron entendidas como elemento de identidad urbana. La idea diseñada por el equipo de Lagneau le sirvió a Perret para recordar ciudades como Manhattan. La construcción de las torres y el uso de las nuevas técnicas también llevó a Perret a decir: “Montrer aux Américans ce qu'est une ville moderne”⁶⁴.

64. Traducción del autor “Mostar a los americanos qué es una ciudad moderna”.

La percepción de un sistema de torres armoniosas se consolidó mediante el empleo de balcones dispuestos de manera regular sobre las fachadas, que por su orientación aseguraban el mayor número de horas de sol posible en las estancias.

De las propuestas realizadas por el atelier de Perret el proyecto de J.Imbert destacó por la sobreposición de dos cuerpos de cinco alturas, y el de André Hermant por un volumen de ocho pisos y una galería de doble altura (véase imagen 155, pág.137).

La Rue de Paris que conecta la plaza *L'Hôtel de Ville* con el puerto se convirtió en uno de los mejores ejemplos que representan el carácter de la arquitectura de Le Havre⁶⁵. El atelier formado por los antiguos alumnos de la ENSBA trabajó en la reconstrucción ayudando de esta manera a elaborar un lenguaje común y una obra colectiva.

La cornisa como elemento que aseguraba la altura máxima en todos los edificios, las diferentes soluciones usadas para las columnas (cilíndricas, tronco-cónicas, facetadas, poligonales, con o sin capitel, etc.), y la variedad en los esquemas de fachadas, (potenciando o negando la horizontal, retranqueando volúmenes o enfatizando las esquinas con la disposición de balcones), son algunos de los elementos que marcaron el lenguaje arquitectónico en Le Havre.

El "atelier de reconstruction d'Auguste Perret" permaneció activo hasta 1955. Lagneau que formó parte de este grupo multidisciplinar volvió a Le Havre para proyectar lo que hoy se considera uno de los referentes arquitectónicos del movimiento moderno. El Museo de Havre diseñado por el atelier AS ATEA+SETAP en 1957 fue la segunda de las experiencias de Lagneau en esta ciudad.

El esquema diseñado para Le Havre en 1945 por Perret poco tiene que ver con el plan de Maspalomas, pero Lagneau desarrollaría en éste algunas de aquellas como características de la ciudad moderna. Entre los conceptos desarrollados se encuentran el estudio detallado de tipologías la circulación peatonal, y el empleo de espacios abiertos entre edificios.

65. Después del plan de Le Havre realizado por Aguste Perret, en 1995 la ciudad ha sido declarada como ZPPAUP (Zona de Protección del Patrimonio Arquitectónico, Urbano y Paisajístico). En el 2000 el estado francés declaró la ciudad como Bien Cultural de la UNESCO con la perspectiva de su inclusión en el catálogo del patrimonio cultural mundial.

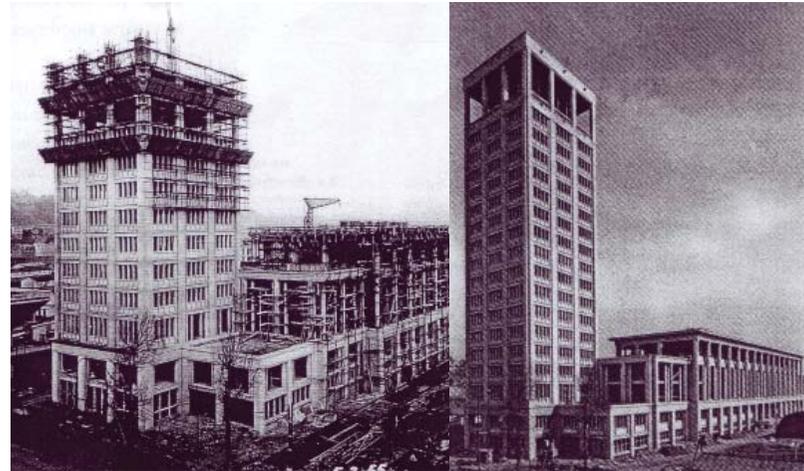
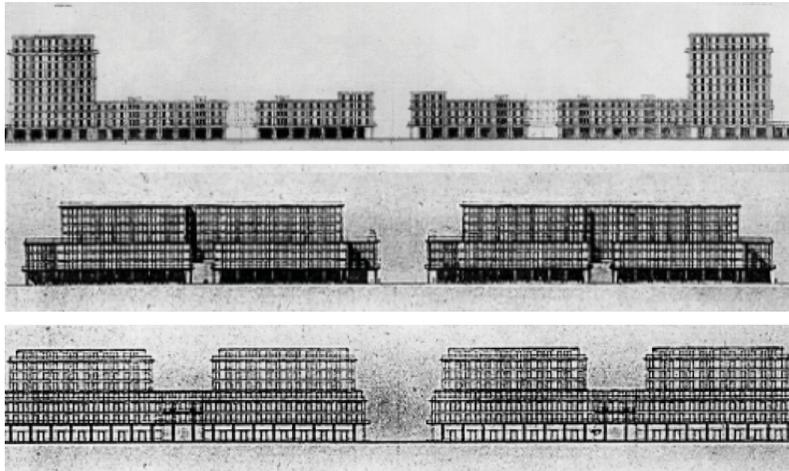
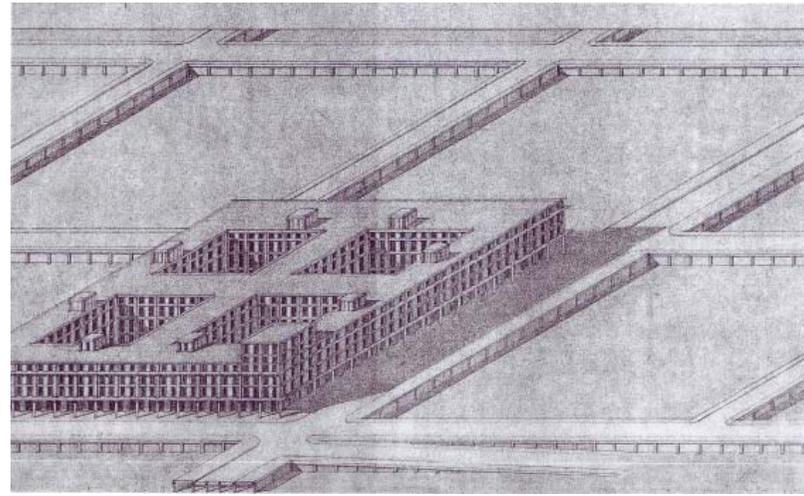
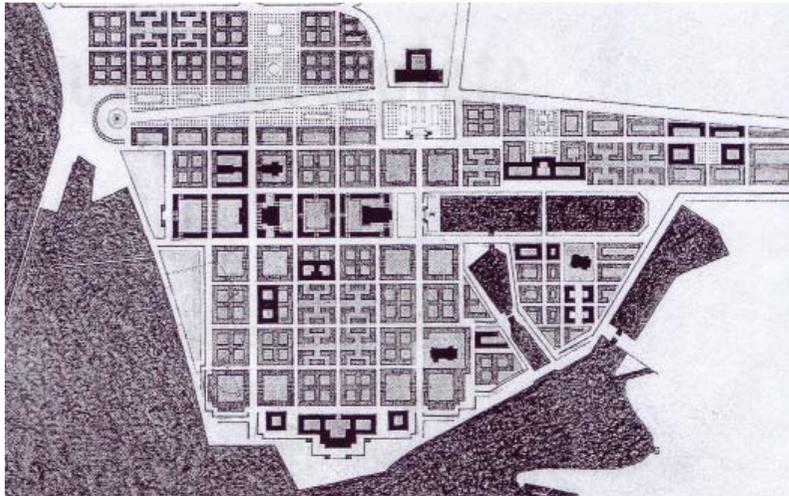


Imagen 154. Arriba. **Imagen del masterplan para Le Havre. Arqt. August Perret. 1946**
Fuente: Perret A. (2000).

Imagen 156. Arriba. **Imagen de una manzana tipo del plan de Perret para Le Havre. 1945**
Fuente: Perret A. (2000)

Imagen 155. Abajo. **Imagen de las tres propuestas para la La Place de L'Hôtel de Ville.** De arriba hacia abajo, atelier Lagneau, André Hertman y atelier J. Lambert.
Fuente: Itriago P. (2006), 237.

Imagen 157. Abajo-Izquierda. **Imagen de la torre en construcción de L'Hôtel de ville. 1955**
Fuente: *Ibidem*.

Imagen 158. Abajo-Izquierda. **Imagen de la torre finalizada de L'Hôtel de ville.**
Fuente: Cohen JL *et al.* (2002), 236.



3.6.2. Plan urbanístico para la ciudad de Abidjan. La ruptura de la vía triunfal. 1959

(características del plan extraídas de la revista Urbanisme 111/112)

Después de su colaboración en el proyecto de Le Havre, Guy Lagneau elaboró el plan de Abidjan, entonces capital de Costa de Marfil, como director del atelier AS en 1959. En esta ocasión la habitual configuración de la ciudad a través de un eje urbano entendido como vía triunfal pasó a formar parte de una ordenación menos absoluta y homogénea. El plan de AS para Abidjan se caracterizó por el momento en que fue diseñado (1959-1961), y por la ruptura de una ordenación geométrica clásica.

La ciudad de Abidjan fue protagonista de numerosos planes urbanos a lo largo de su historia más reciente. El desarrollo hizo que se transformasen fuertemente las inercias productivas del territorio y con ello la esperanza de una sociedad. En tan solo 60 años, la localidad de África Occidental pasó de tener unos cientos de habitantes a convertirse en una metrópolis de 500.000 hab.

En el periodo que fue diseñado el plan de Maspalomas Abidjan desarrolló tres planes de ordenación. En 1952 el arquitecto Daniel Badani dio forma a uno que cambió la escala de la ciudad por la de territorio, y entre 1960 y 1961 el atelier AS elaboró dos más que ordenaban el sistema de ocupación de suelo y programas residenciales.

En el plan de 1961 se detectan algunas características en el sistema de ordenación que comienzan a dialogar con otras diseñadas para Maspalomas.

a) Badani. 1952

En 1950 una serie de iniciativas industriales provocó el desarrollo acelerado de Abidjan. La apertura del canal de Vridi, la construcción del puerto y el desarrollo de nuevas rutas comerciales contribuyeron notablemente a su expansión, incrementando la población en 125.000 hab. en tan solo cinco años.

El proyecto de Badani aprobado en 1952 marcó la transición entre la ciudad de pequeña escala residencial y comercial, a la ciudad del territorio gobernada por las inercias portuarias e industriales (véase imagen 159, pág.138). El plan estableció las siguientes pautas y usos que debía desarrollar durante los años siguientes:

- a. Desarrollo del puerto y de las áreas industriales en Petit-Bassam y de Vridi
- b. Circulación central entre de la isla de Petit Bassam, el aeropuerto y la reserva de terrenos para un posible aeropuerto internacional.
- c. Estructuración de la Plateau como centro urbano administrativo y comercial, continuando así como el primer y único centro urbano importante de Abidjan.
- d. Extensión residencial sobre las áreas de Cocody, Treichville, Marcory y Adjamé. Aunque no fue suficiente el desarrollo residencial frente al industrial proyectado.



Imagen 159. Arriba. Imagen del masterplan para Abidjan. Arqt. Daniel Badani. 1952.

Fuente: *Urbanisme* (1969), 111-112, 23.

Imagen 160. Abajo. Imagen de la áreas que componen el territorio de Abidjan.

Fuente: *Idem*, p.28.

El desarrollo urbano de la Plateau se convirtió años más tarde en el área de mayor transcendencia. El afán por convertirse en la nueva zona central de la ciudad y en el escaparate del país hizo que las ideas elaboradas por la oficina de H.Chomette se desvirtuaran a favor del ambicioso plan proyectado por el atelier AS.

b) Atelier AS, área SETAP. 1959

En 1959 el gobierno demandó un nuevo Plan Director para la ciudad. La población se triplicó en la década anterior alcanzando los 185.000 hab. y el atelier encargado debía ser capaz de establecer las directrices para 400.000 hab. Las expectativas superaron el plan de Badani y el atelier AS asentó las áreas estratégicas. El plan respetó las directrices del proyecto de Badani con el objetivos de localizar y ordenar las nuevas áreas residenciales, definiendo las formas y los sistemas de ocupación. Sus características fueron:

- a. Impedir el crecimiento lineal de la ciudad que estaba desarrollándose de norte a sur.
- b. Evitar la ocupación de las zonas más bajas e insalubres que afectan a la parte alta de la ciudad para generar en ambas nuevas oportunidades.
- c. Desarrollar los programas de residencias sociales. Uno de los principios fue la reorganización del sistema general de la ciudad de Plateau, considerada una zona central para Abidjan.

Los esfuerzos de AS se concentraron en la zona de la Plateau. El presidente de la República de la Costa de Marfil aprovechó las reflexiones de AS para sopesar el diseño de una vía triunfal de Norte a Sur que representara la majestuosidad de la intervención y el gran eje de la capital (véase imagen 161, pág.139).

En el extremo Sur se localizó el Centro Gubernamental y a un nivel superior la gran plaza, situada al oeste del cementerio de Adjamé. El eje distribuía la circulación en el interior de la Plateau y las vías que iban de Norte a Sur bordeando los límites de la Plateau descargaban el tráfico del interior y daba acceso al área residencial de Banco. El segundo eje, transversal respecto a la vía principal, conectó la zona de Banco con Cocody. La importancia de esta conexión fue necesaria para llevar a cabo las áreas residenciales que demandaba el masterplan.

Una vez aprobado el plan, el atelier AS contempló en el proyecto las cuatro etapas para su desarrollo hasta 1972. Para su ejecución fueron necesarias algunas acciones políticas y urbanas previas:

- 1- Expropiación de una serie importante de inmuebles sobre la Plateau, área enteramente construida en el momento del plan.
- 2- Aplicación de las áreas de servidumbre y de su rendimiento.
- 3- Adaptación a gran escala de una política de renovación y remodelación urbana.

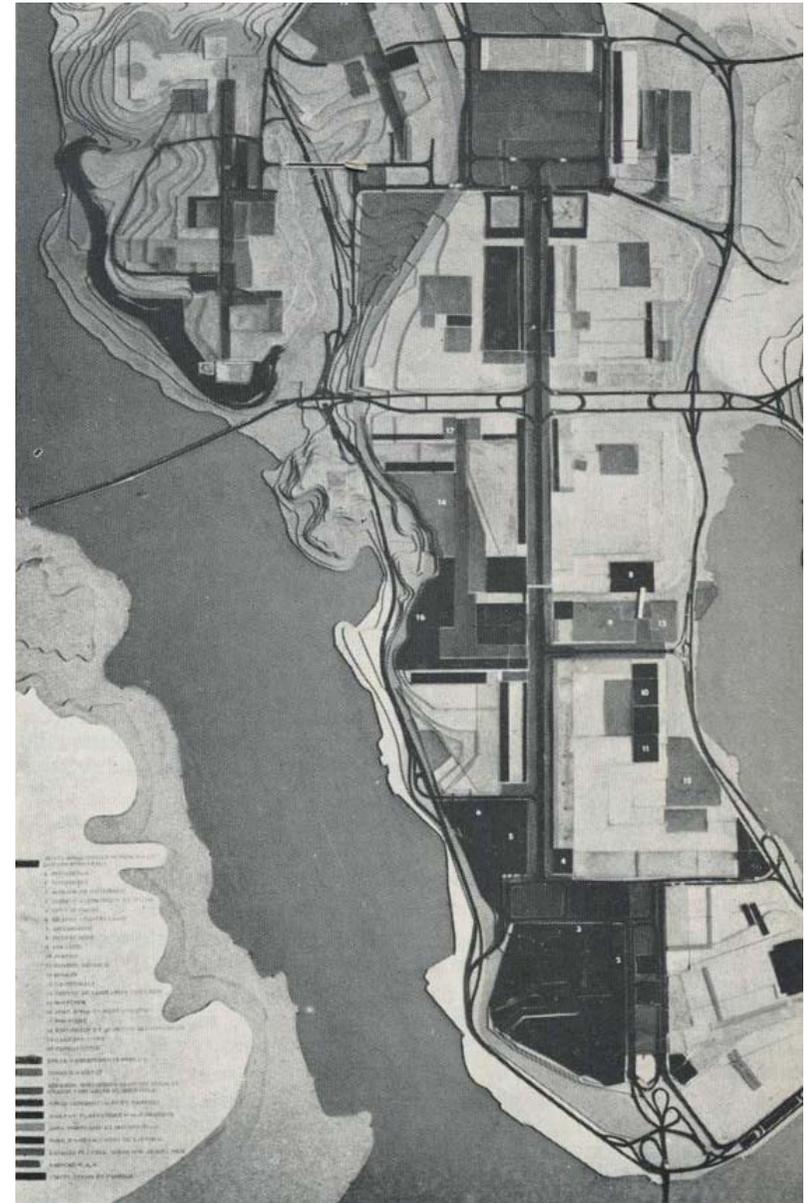


Imagen 161. Imagen del masterplan para Abidjan. AS ATEA+SETAP. 1960.

Fuente: *Idem*, p.25.



Imagen 162. Imagen del masterplan para Abidjan. AS ATEA+SETAP. 1961.

Fuente: Cité de l'architecture & du patrimoine. Dossier ATEA SETAP 133 lfa 12-2.

c) Atelier AS, área SETAP. 1961

En 1961 el atelier AS diseñó un proyecto que modificó fuertemente las características urbanas presentadas hasta el momento, rompiendo la idea del presidente de Abidjan y distanciándose de las prácticas más ortodoxas. Se desconocen las causas del cambio pero su planimetría reflejó la ruptura del eje triunfal y lo que ello suponía.

Aquel año representó un momento de cambio desde varios frentes en el campo del planeamiento. Algunas situaciones como la de la disciplina del paisajismo que formó parte activa dentro de los ateliers, la de la reforma en la enseñanza que obligó a universidades como la ENSBA a crear un centro experimental de arquitectura y arte, o las nuevas generaciones de arquitectos que experimentaron nuevos sistemas y tipologías en las áreas costeras, todo ello contribuyó a una nueva visión en el planeamiento.

Quizás estas razones, junto con algunas otras, fueron las que motivaron al atelier AS en Abidjan y en Maspalomas a romper con las prácticas urbanas clásicas y estructuralistas, por otras más innovadoras y dinámicas con la geografía y el paisaje.

El plan de Abidjan de 1961 reforzó la idea del paisaje, de la manzana frente al eje, y de los equipamientos como parte de la escena y actividad urbana.

Las unidades de paisaje en Abidjan recuerdan formalmente a las diseñadas en el plan de Maspalomas. Su concentración, localizada en el lado más occidental de la Plateau, ayudó a recuperar un carácter más natural entre la Plateau y Banco. Su configuración formal en la maqueta hace pensar en grandes áreas de masa arbórea (véase imagen 163-164, pág.141).

La ruptura de una estructura urbana regular y ordenada a través de la imposición de un eje triunfal, supuso un reto para los miembros del atelier. Las infraestructuras viarias pasaron a un segundo plano y las manzanas residenciales dieron forma al plan adaptándose a la topografía de la Plateau (véase imagen 165, pág.141). La imagen de la planimetría de las manzanas pasó de la conocida cuadrícula o malla a un sistema dinámico de fallas de manzanas abiertas (en su interior o hacia la calle).

El nuevo sistema de ordenación trasladó el acceso del área residencial de Banco al Sur de la Plateau. Esta vez, como ocurrió en el plan de 1959, se realizó por medio de las vías que bordeaban la Plateau y que facilitaban la descargar del tráfico desde las otras vías del interior (véase imagen 166, pág.141).

El plan continuó el sistema de adaptación a la topografía configurando los equipamientos de manera homogénea en toda la superficie de la Plateau (véase imagen 167, pág.141).

Estudiando hoy la obra de AS se identifican una serie de características en los planes realizados entre 1960 y 1961 que dejan atrás las prácticas de Le Havre por un nuevo urbanismo "topográfico" y coherente. Abidjan y Maspalomas se convirtieron en los dos primeros planes en los que el atelier hizo exaltar las características de este nuevo espíritu moderno.

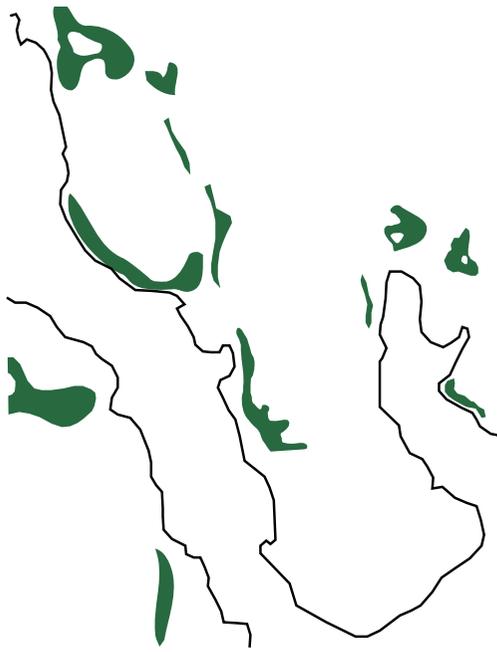


Imagen 163. Arriba-Izquierda. **Imagen del sistema de espacios verdes en la Plateau. AS ATEA+SETAP. 1961**
Fuente:Elaboración propia.

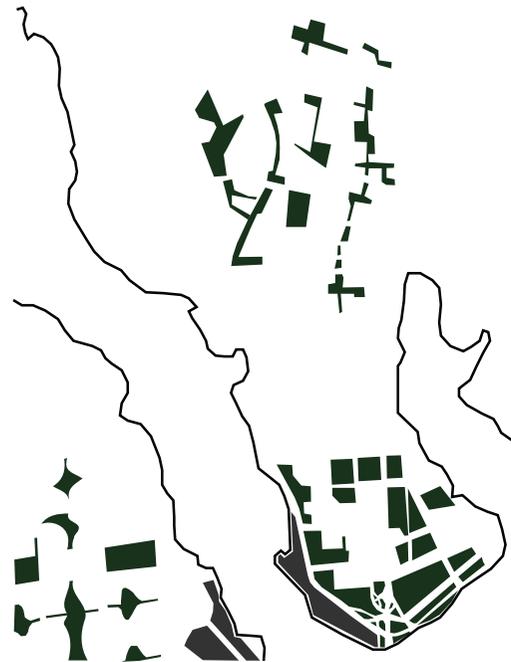


Imagen 164. Arriba-Centro. **Imagen del sistema de espacios públicos entre edificios en la Plateau. AS ATEA+SETAP. 1961**
Fuente:Elaboración propia.



Imagen 165. Arriba-Derecha. **Imagen del sistema construido (edificios residenciales). AS ATEA+SETAP. 1961**
Fuente:Elaboración propia.



Imagen 166. Abajo-Izquierda. **Imagen del sistema de infraestructuras viarias. AS ATEA+SETAP. 1961**
Fuente:Elaboración propia



Imagen 167. Abajo-Centro. **Imagen del sistema construido (equipamientos y servicios). AS ATEA+SETAP. 1961**
Fuente:Elaboración propia.



Imagen 168. Abajo-Derecha. **Imagen del masterplan de Abidjan. AS ATEA+SETAP. 1961**
Fuente:Elaboración propia.

3.6.3. La nueva ciudad de Cansado. La construcción de la condición urbana por unidades.

1959. (características del plan extraídas de la plaquette S.E.T.A.P. et Techniques & Architecture)

El mismo año que el atelier AS diseñó el plan de Abidjan, la Sociedad de Minas de Hierro de Mauritania le encargó la proyectación de una ciudad para 35.000 hab. La necesidad de trasladar una gran cantidad de mineral desde Fort-Gouraud hasta Port-Étienne hizo pensar que Étienne podía tratarse de un lugar estratégico para que sus trabajadores pudieran trabajar y vivir en esta zona.

Los primeros resultados de los estudios para la nueva ciudad descartaron la posibilidad de construir una ciudad residencial en Port-Étienne. La anulación de cualquier forma urbana, la fragmentación y dispersión en la trama existente, fue una de las razones que sirvió al atelier para tomar la decisión de escoger una zona más favorable.

Los dos aspectos fundamentales a los que tenía que dar respuesta el plan fueron clasificados en dos ámbitos:

- a. Urbanismo: concepción y desarrollo de una ciudad para 5.000 hab (primera fase), con la capacidad de expandirse hasta los 35.000 hab .
- b. Arquitectura: estudio de la unidad residencial expuesta a un medio físico particularmente árido.

Para la elección de la nueva zona se examinaron las diferentes partes de la península de la bahía de Levrier. Los estudios del atelier AS descartaron el oeste por pertenecer a territorio español, el noreste de la bahía de Cansado por la existencia de una zona inundable, y el extremo sur por los fuertes vientos y la cercanía a las instalaciones industriales. Finalmente el área entre la punta de Rey y la punta de Cansado fue la zona escogida para la construcción de la denominada ciudad de Cansado.

La nueva área debía albergar varios grupos residenciales, fomentando de esta manera otras actividades y servicios administrativos en la zona. Su ubicación estratégica al norte de la industria pesada se benefició de los vientos dominantes norte-sur y de las perspectivas hacia la península de Cap Blanc.

El programa que estableció la sociedad significó la creación de puestos de trabajo para los habitantes de la zona durante los primeros cuatro años. La construcción de la ciudad para una población de 5.000 hab fue el primero de los retos que se planteó la Sociedad de Minas. El desarrollo y ejecución situó a Cansado a la vanguardia de las técnicas que se utilizaron en la región. Los nuevos métodos empleados en la construcción constituyó el inicio del futuro de la ciudad. Cansado que se pensó como área independiente de la actual Port-Étienne, manifestó rápidamente un sistema urbano estructurado y ordenado por varias unidades residenciales.

El planteamiento de este sistema fue coordinado por un esquema director que respondió a las necesidades y expectativas propias de una ciudad para 35.000 hab.

El plan de AS se configuró a través de unidades residenciales conectadas por la vía principal y el espacio libre. Las características de las unidades fueron las siguientes:

- a. Primera unidad: Índice de densidad media. Las construcciones tenían una o dos alturas, y un aprovechamiento máximo del suelo debido a su aridez. Construcción de servicios colectivos y un centro social, permitiendo una ampliación del programa en las siguientes fases.
- b. Unidades residenciales sucesivas: Éstas unidades debían reforzar el carácter urbano. El índice de densidad media se incrementó mediante la construcción de viviendas colectivas. Creación de un nuevo centro administrativo, comercial, etc. El primer centro pasaría a reforzar su carácter de ocio y equipamiento cultural.

La aridez del medio físico y la homogeneidad del paisaje implicó en el sistema de ordenación la concentración de viviendas en núcleos que a su vez formaron las distintas unidades (5.000 hab). El juego de volúmenes blancos en la llanura mauritana provocó su disolución con el paisaje. Las viviendas y agrupaciones se protegieron del viento a través de los muros de cerramiento y patios internos.

Pero el verdadero significado de Cansado entre de las siete obras de AS y el plan Maspalomas, fueron las características de su paisaje y las soluciones de ordenación empleadas. Dos años más tarde en 1961 para la convocatoria del concurso de Maspalomas el atelier AS volvió a encontrarse con un paisaje árido y desértico. El plan de Cansado de 1959 sirvió para entender cómo el carácter de una ciudad podía formarse a través de unidades que van tomando forma en distintas fases temporales.

La disposición de algunas de las agrupaciones turísticas en Maspalomas evocan las empleadas en Cansado con la característica del patio interior abierto. Y las tres fases que se diseñaron para Maspalomas y que dieron forma a cada unidad urbana, confirma un desarrollo progresivo de la ciudad como sucedió en Cansado (véase imagen 171, pág.144).

Otra característica en la ordenación de Cansado fueron el espacio libre, creado desde los diferentes espacios que surgen entre las agrupaciones (véase imagen 172, pág.144), la consolidación de los arenales existentes y la implantación de tierra vegetal capaz de crear espacios verdes, ayudarían a la creación de espacios sombríos.

El estudio tipológico se reflexionó por una variedad de agrupaciones residenciales que respondieron a las distintas étnias de la región. El atelier propuso cinco tipos de viviendas que dieron el carácter a cada uno de los barrios del masterplan. Las relaciones entre los grupos étnicos tuvieron lugar en los equipamientos sociales.

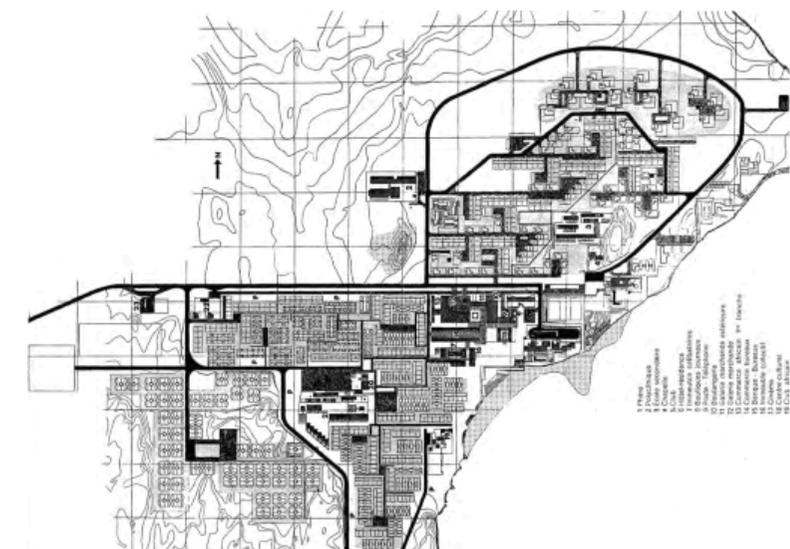
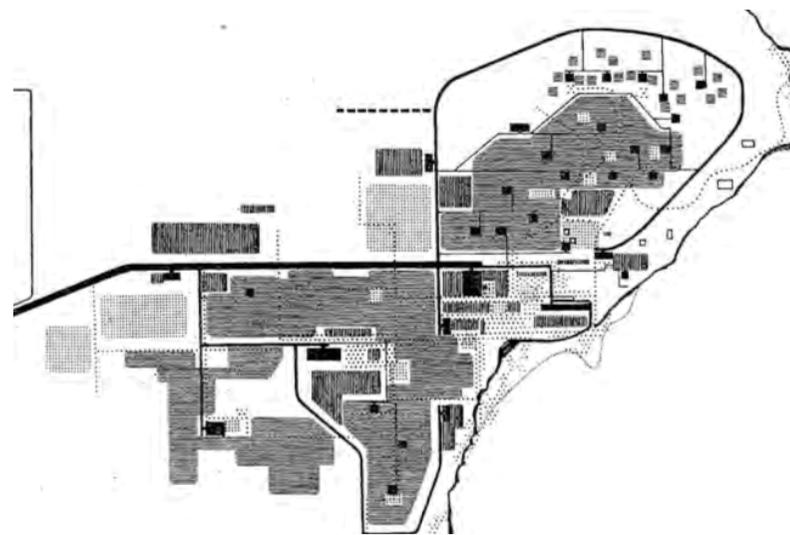


Imagen 169. Arriba. **Imagen del esquema del programa de usos. Cansado. 1959.**

Fuente: SOCIETE POUR L'ETUDE TECHNIQUE D'AMENAGEMENTS PLANIFIES. (1965). *Cansado Ville Nouvelle*. S.E.T.A.P. et Techniques & Architecture (Ed.). Paris. 42p.

Imagen 170. Abajo. **Imagen del esquema de las infraestructuras y agrupaciones residenciales. 1959**

Fuente: *Ibidem*.

El masterplan estructuró cada una de las unidades con una capacidad para 5.000 hab. La primera en construirse agrupaba el núcleo central de los equipamientos sociales y culturales. El resto de las unidades contribuyeron a la construcción de agrupaciones residenciales.

Cada unidad incorporó además escuelas con jardín infantil, una clínica e instalaciones deportivas. Algunos de los programas urbanos que dieron la condición urbana de Cansado fueron distribuidos en tres zonas según la clase de actividad (véase imagen 169, pág.143):

1. Administrativa; con la proyectación de bancos, oficinas de correo y gestiones económicas.
2. Comercial; con centros comerciales y tiendas.
3. Cultural y ocio; con cines, clubes, hoteles, capilla y mezquita.

El sistema de infraestructuras viarias como se dispusieron en el plan de Le Havre se caracterizó por el empleo de una vía principal que circunvala la operación dando acceso a otras secundarias que finalizan en cul de sac en las agrupaciones de viviendas (véase imagen 170, pág.143).

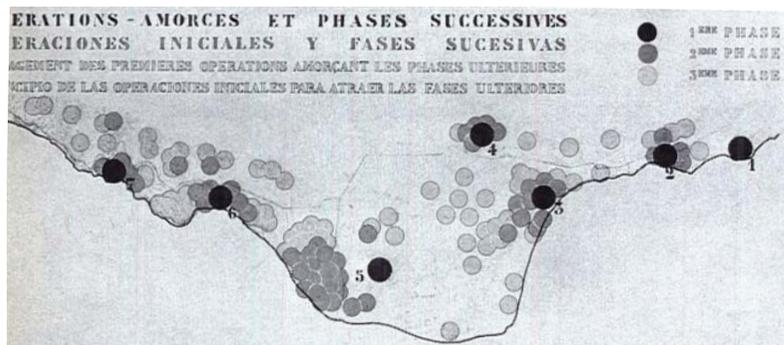


Imagen 171. Izquierda. Imagen de las distintas fases de construcción del Plan de Maspalomas. AS ATEA+SETAP. 1961

Fuente: *Urbanisme* (1965), 87, 18.

Imagen 172. Derecha. Planimetría de las unidades residenciales. Ciudad de Cansado. 1959

Fuente: *Idem*, p. 122.

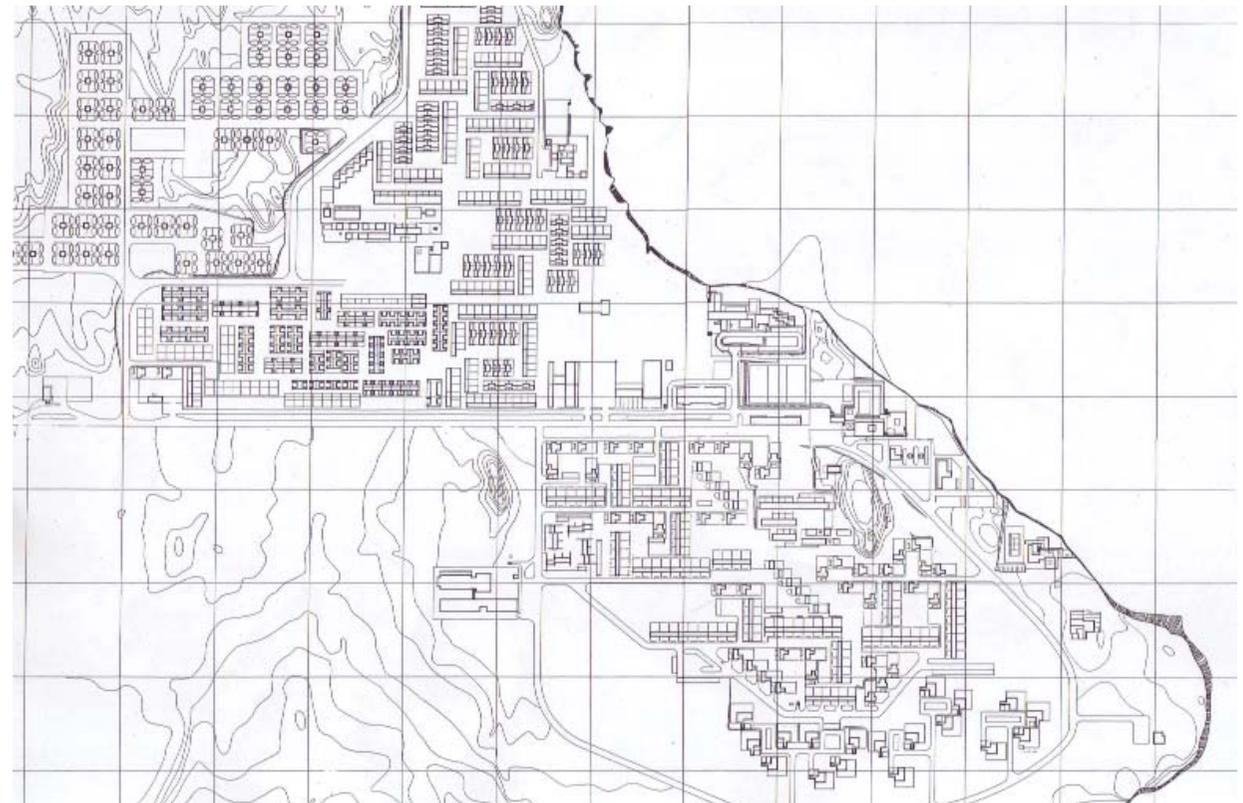




Imagen 173. Imagen desde el aire de la ciudad de Cansado. Atelier AS
ATEA+SETAP
Fuente: *Ibidem*.

3.6.4. Ensamble industrial en Edea. La unidad mínima de ordenación. 1955

Cuatro años antes de haber realizado el proyecto de Cansado el atelier LWD elaboró un plan en la localidad camerunesa de Edea con objetivos similares. Aunque la escala de proyectación fue mucho menor, el encargo se ocupó de dar forma y orden a la construcción de 65 viviendas para los trabajadores de una sociedad eléctrica.

Edea localizada a 100km de Douala se sitúa en la misma dirección de la carretera que comunica con Yaundé (capital de Camerún). La cercanía al río Sanaga permitió la construcción de una presa y de una instalación hidroeléctrica que suministraba 1000 millones de kw/h. Esta producción de energía permitió la implantación de un área que produciría 40 tn. de aluminio/año, dando un fuerte carácter industrial a la zona. El conjunto de estas instalaciones se localizaban en una porción de isla, protegida de las posibles inundaciones, dentro del río Sanagal.

El atelier organizó los servicios colectivos de los trabajadores en la zona más próxima a la vía de acceso con Douala, y el área residencial entre la planta hidroeléctrica y los servicios comunes. El área de servicios se componía de una sala de reuniones para 500 personas, un restaurante para 100 comensales, un hotel de 30 habitaciones y una zona con piscina y club de deportes.

La disposición de los servicios se orientó sobre la traza de la carretera principal. Las áreas diseñadas para los aparcamientos desvelan unas geometrías orgánicas que continuaron empleando en el sistema de caminos y accesos a las viviendas.

Este sistema de geometrías dinámicas contrastó con otras más rígidas y precisas empleadas en la ciudad de Cansado. Se diseñó una red de caminos a las viviendas que intersecciona con la red de aparcamientos, compartiendo un sistema formalmente orgánico (véase imagen 181, pág.148). El sistema de vías se estructuró en una principal, una secundaria que circunvalaba las residencias y unos caminos que dan acceso a las viviendas.

El plan, con tan solo las 65 viviendas de una sola altura y servicios comunes se caracterizó por la flexibilidad de su sistema de ordenación. La ocupación de casi toda el área dejó abierta la posibilidad de orientar y distribuir las residencias autónomamente, dando además la posibilidad de incrementar el número de éstas.

El estudio de tipologías estableció dos tipos de viviendas con superficies de hasta 130m² la de mayor dimensión. En su interior los dormitorios dotados de climatización, ventilación cruzada y una zona de servicio amplia (cocina, baño y solana) caracterizaban ambos tipos (véase imagen 184, pág.148).

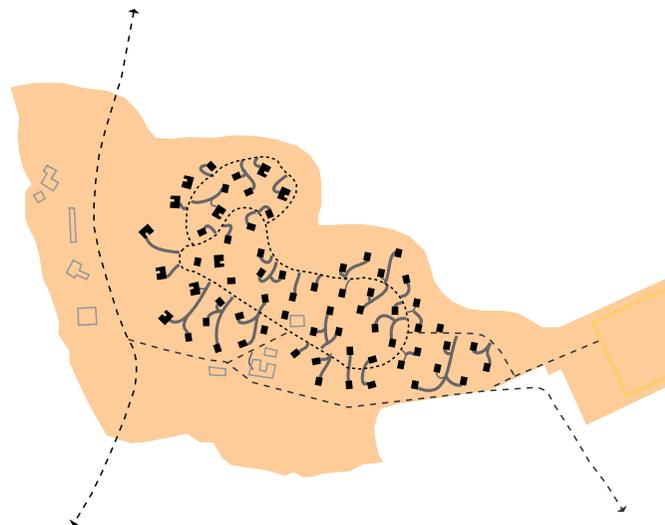
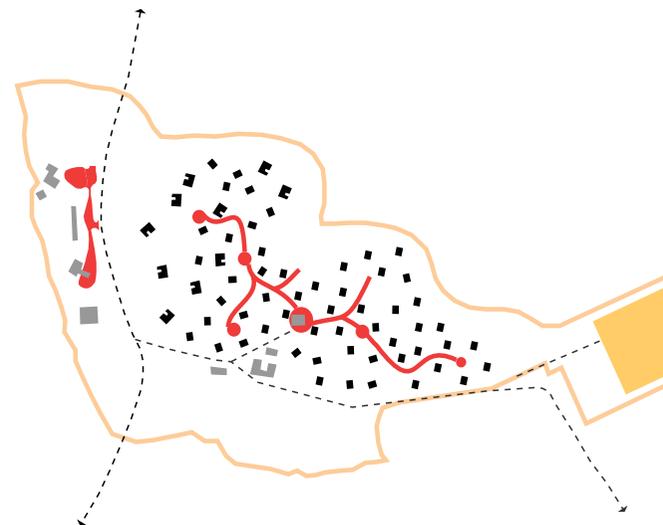
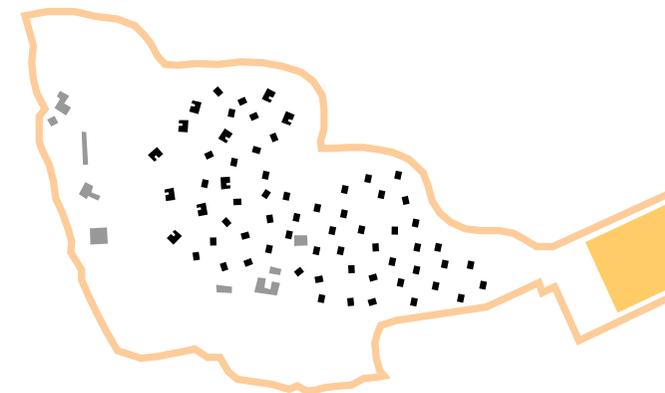
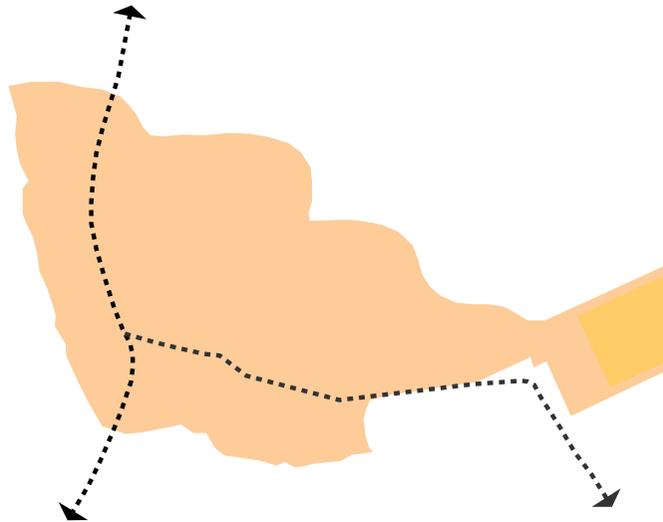
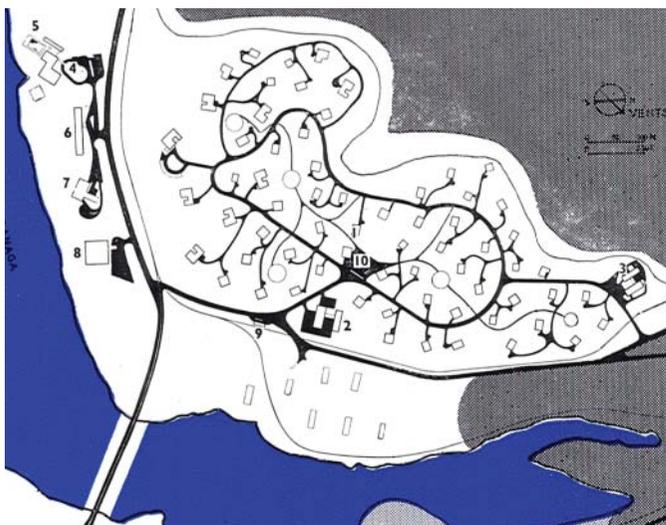


Imagen 174. Arriba. **Imagen de un montaje fotográfico de la zona del proyecto y la vía principal.** LWD. 1955
Fuente: *L'architecture d'aujourd'hui* (1957), 70, 4.

Imagen 175. Abajo. **Imagen del masterplan Edea.** LWD. 1955.
Fuente: *Idem*, p.5

Imagen 176. Arriba. **Imagen del área del proyecto y vías con Yaundé.**
Fuente: Elaboración propia.

Imagen 177. Abajo. **Imagen del esquema del sistema de aparcamientos, residencia y equipamientos.**
Fuente: Elaboración propia.

Imagen 178. Arriba. **Imagen del esquema de la disposición del sistema construido (viviendas y servicios).**
Fuente: Elaboración propia.

Imagen 179. Abajo. **Imagen del esquema de los accesos a las viviendas.**
Fuente: Elaboración propia.

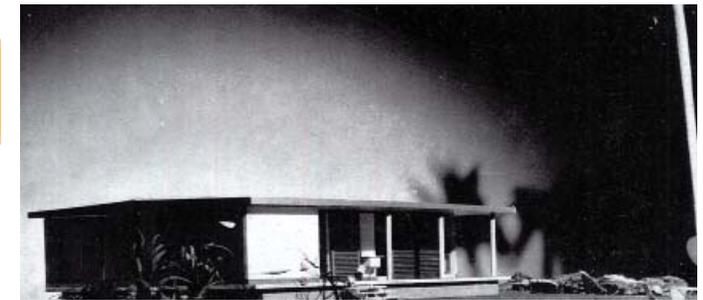
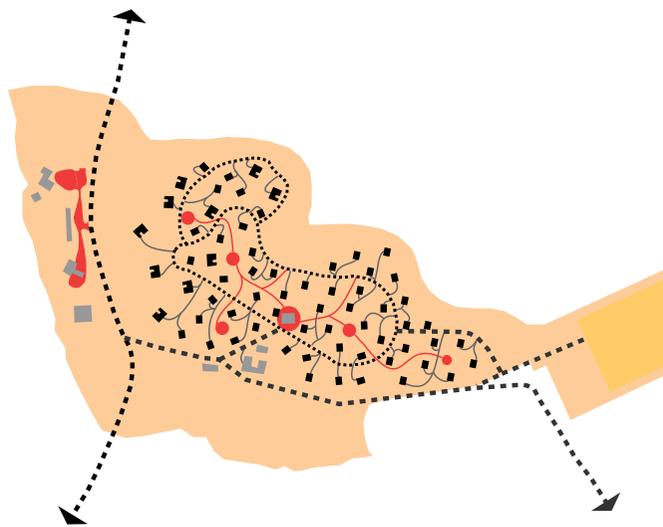
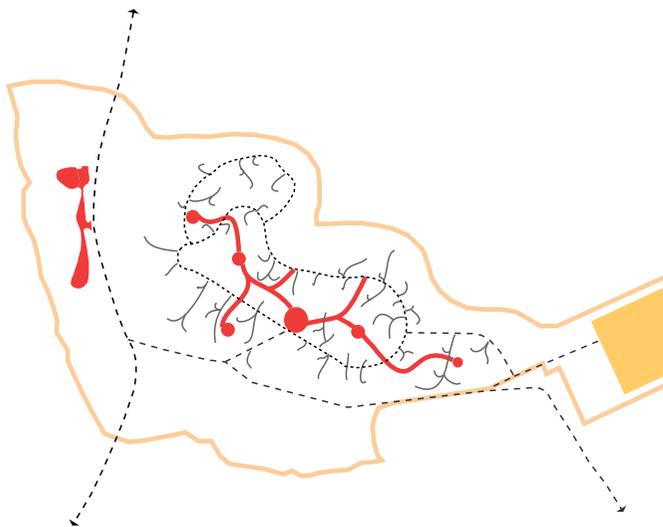
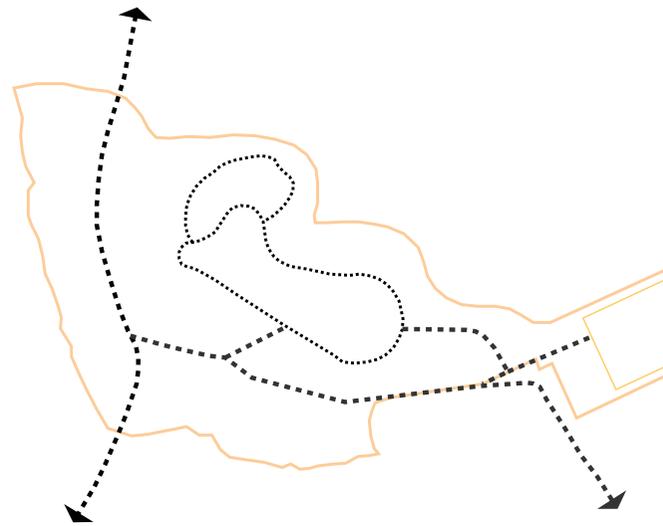
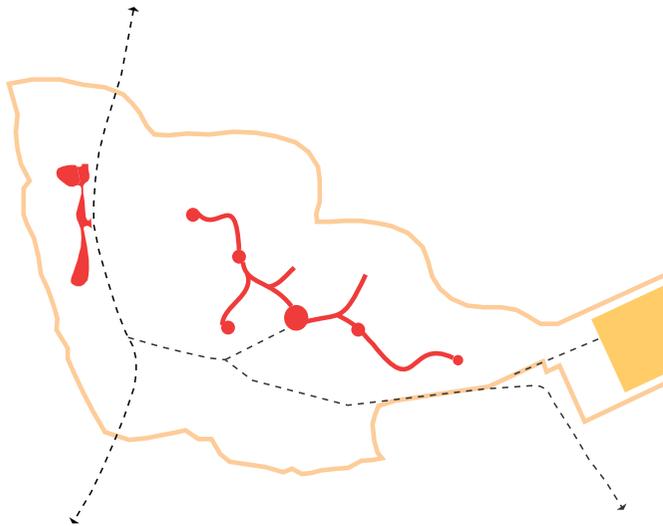


Imagen 180. Arriba. Imagen del esquema orgánico de los aparcamientos.

Fuente: Elaboración propia.

Imagen 182. Arriba. Imagen del sistema de vía principal y secundaria.

Fuente: Elaboración propia.

Imagen 184. Imagen de la maqueta de una tipología en el Plan de Edea. LWD. 1955.

Fuente: *L'architecture d'aujourd'hui* (1957), 70, 5.

Imagen 181. Abajo. Imagen del esquema del sistema orgánico de los aparcamientos y acceso a las viviendas.

Fuente: Elaboración propia.

Imagen 183. Abajo. Imagen del esquema del masterplan de Edea.

Fuente: Elaboración propia.

PLANES TURÍSTICOS.

De los 96 planes urbanísticos desarrollados por el atelier AS ATEA+SETAP se han seleccionado los 17 proyectos turísticos que siguen la línea de esta investigación. Posteriormente se inició la búsqueda de material gráfico y descriptivo pudiendo localizar 5 de ellos. Finalmente se obtuvo la documentación necesaria para su estudio de tan solo 3 planes:

- Desarrollo para el litoral de Mourillon. (1963)
- Las Marinas de Cogolin. (1965)
- Plan para Villamoura en Algarve. (1965)

El proyecto turístico presentando para el Concurso Internacional de Ideas Maspalomas Costa Canaria (1961), será analizado en profundidad en la 4ª parte de la investigación.

3.6.5. Desarrollo para el litoral de Mourillon. Singularidades del paisaje en los desarrollos turísticos. 1963. (características del plan extraídas de la revista *Urbanisme* 100)

El proyecto elaborado para el desarrollo del litoral de Mourillon perteneció al tercero de los planes que había realizado el atelier AS ATEA+SETAP desde su creación en 1957. Después de la experiencia para el proyecto de Maspalomas (islas Canarias) y Castagne (Córcega) en 1961 y 1963 respectivamente, el plan de Mourillon se convirtió en una oportunidad más para experimentar en las singularidades del espacio y la ordenación turística.

La Cámara de Comercio e Industria de Toulon y de Var fueron quienes dieron al atelier AS la posibilidad de trabajar en la confección de un desarrollo turístico con el arquitecto Pierre Pascalet. En esta ocasión se trataba de la creación de una nueva estación balnearia a los pies de la cornisa de Mourillon.

Un estudio preliminar de la institución de Caminos y Puentes de Var, con la participación del Laboratoire National d'Hydraulique y del Centre de Recherches et d'Essais de Chatou había confirmado la posibilidad de ganar espacio al mar para la posible creación de un sistema de playas artificiales.

Después del conocimiento de este informe técnico el atelier estableció seis objetivos de carácter general que sirvieron para comenzar a reflexionar sobre algunas de las características de la ciudad de vacaciones.

1. Puesta en valor del área con un nuevo carácter majestuoso, actualmente descuidada.
2. Creación de un plan de equipamientos para uso balneario y ocio.
3. Desarrollo de una zona residencial de lujo.
4. Implantación de comercios y tiendas de uso cotidiano.
5. Establecimiento de actividades secundarias y terciarias que favorezcan la creación de nuevos puestos de trabajo, situación en declive debido a la presencia de la Marina de guerra.
6. Mejora de las relaciones y de los intercambios con los planes de la región.

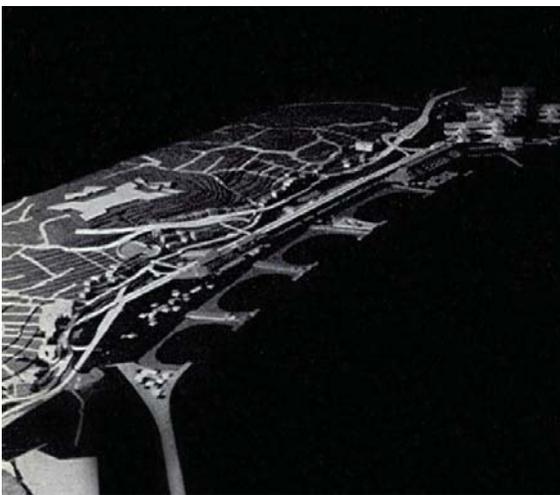
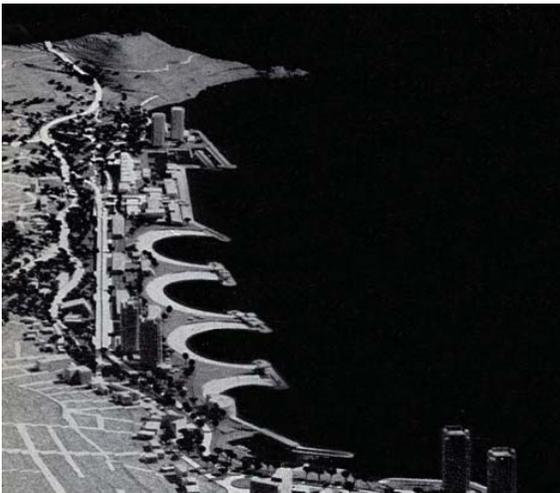


Imagen 185. Arriba. **Imagen de la maqueta para el desarrollo turístico del litoral de Mourillon.** Solución del proyecto con cuatro torres. AS ATEA+SETAP. 1963

Fuente: *Urbanisme* (1967), 100, 50.

Imagen 186. Abajo. **Imagen de la maqueta del Plan de Mourillon.** Solución del proyecto dos torres. AS ATEA+SETAP. 1963

Fuente: *Ibidem*.

De esta manera el atelier comenzó a definir algunas de las características que diferenciaron a la ciudad turística de la tradicional. La ordenación de un plan de equipamientos para uso balneario, ocio y actividades al aire libre se convirtió en la primera de las singularidades que la ciudad turística protagonizó respecto a las grandes áreas residenciales de la ciudad industrial. El atelier modificaba sus ideas planteadas para una sociedad trabajadora en los planes de la ciudad de Cansado y Edea, por otra que debía de satisfacer a una sociedad de masas rendida al sol y la playa.

Además de las seis características generales planteadas, la posibilidad de poder ganar terreno al mar hizo que se pudieran construir dos puertos deportivos y una plataforma de 33 ha con usos residenciales, comerciales y equipamientos. De esta manera el atelier evitó que la costa continuara con la situación de abandono a lo largo de sus 2 kilómetros de longitud.

Frente a las nuevas necesidades que demandaba el turista en este tipo de desarrollos, el atelier elaboró algunos de los parámetros urbanísticos y arquitectónicos que consideraron indispensables para la ciudad de vacaciones:

- a. Respetar las vistas más interesantes y potenciar estas desde la colina hacia el mar.
- b. Identificar y remarcar los elementos esenciales que dan identidad al sitio, conservando sus características originales.
- c. Componer nuevos volúmenes en sintonía a los existentes, en un paisaje rítmico y coherente.
- d. Preservar las servidumbres militares existentes.

El turista trajo a la ciudad la contemplación del paisaje y con ello la estrategia por la búsqueda de áreas con mayor atractivo natural y paisajístico. Parecía ser que los lugares con una geografía montañosa (Maspalomas y Mourillon) aportaban una posición destacada frente a otros dominados por la llanura (Cansado y Edea). El atelier desveló en el plan de Maspalomas que las cotas más altas de las colinas se convertían en un lugar estratégico para el asentamiento de las unidades urbanas en la ciudad de vacaciones (véase 1 Parte, pág.77-78).

La presencia de la colina de Mourillon reforzó dentro de la obra turística del atelier el binomio ciudad y naturaleza (véase imagen 189-190, pág.153). La conservación de las características topográficas de la montaña y la ordenación del construido en la falda de esta, sostuvo el segundo de los parámetros de ordenación identificando y remarcando los elementos que daban la identidad al territorio.

Los principios volumétricos que configuraron el espacio urbano continuaron conservando el carácter del sitio. Las edificaciones bajas y escalonadas de los hoteles y villas, determinaron su altura máxima según la cornisa de las edificaciones actuales. Las dos torres en altura flaquearon la plataforma urbana que se estructuró a través de cinco playas artificiales y dos muelles deportivos (uno existente en abandono).

El programa de los equipamientos turísticos se dividió en dos categorías, por un lado los equipamientos deportivos, comerciales, etc , y por el otro las unidades habitacionales turísticas.

1. Equipamientos.

Balnearios / Deportivos / Recreativos.

Cinco playas que se desarrollaron en una superficie total de 7,5 ha. con una ocupación máxima de 10.000 bañistas, lo que supone una densidad de ocupación playera de 7,5m²/pers.

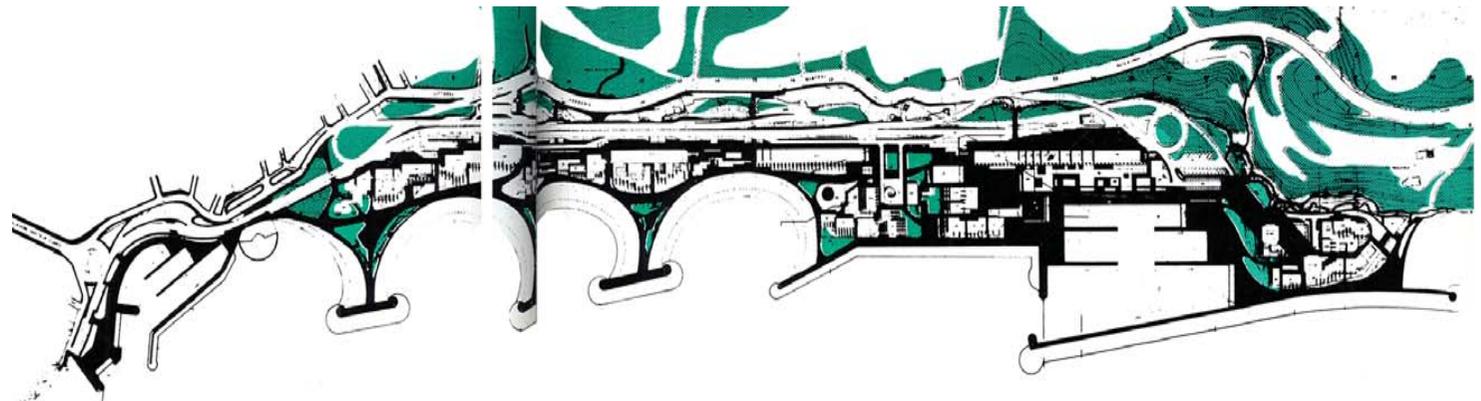
Con una superficie total de 5.000 m² para los servicios de cada playa, se dotó de vestuarios, duchas, baños, locales de vigilancia y administrativos.

El puerto deportivo de nueva construcción y el puerto reformado de Saint-Louis tienen una capacidad de 380 amarres cada uno. Ambos estaban equipados de un club náutico, almacenes, servicios sanitarios, área de mantenimiento y reparación de barcos, en una superficie total de 8.000m².

Comerciales / Socio-culturales.

- a. **Comerciales y atractivos (hostelería y ocio):** implantación de cafés, restaurantes, bares, snack-bar, salas de baile y de espectáculos, comercios de alimentación de uso cotidiano y ocasional, con una superficie aproximada de 20.000m².
- b. **Equipamientos culturales:** una Casa de la Cultura con museo y biblioteca, y una Casa de la Juventud, con una superficie total de 6.000m².
- c. **Equipamiento sociales:** guarderías, local de enfermería y socorro, con una superficie total de 1.000m².
- d. **Equipamientos generales:** bancos, oficinas, locales administrativos, con una superficie aproximada de 1.500m².

Imagen 187. Imagen del masterplan para el litoral de Mourillon. AS ATEA+SETAP. 1963
Fuente: *Ibidem*.



2. Unidades habitacionales.

Hoteles.

Tres hoteles de 150, 100 y 50 habitaciones, dos de ellos con piscina.

Residencial.

La agrupación residencial ofreció una capacidad total de 1.500 viviendas, distribuidas de la siguiente manera.

- a- **Torres:** edificación de 29 plantas sobre un volumen bajo escalonado, con una capacidad total de 336 viviendas.
- b- **Edificaciones escalonadas que van de 2 a 6 plantas,** fijando de manera puntual un máximo de 13 plantas, con una capacidad total de 1.164 viviendas.

3. Principios de circulación.

La red de infraestructuras viarias diseñada conectaba al este y al oeste con la trama urbana existente. Esta decisión aceptada por las entidades de Caminos y Puentes de Var permitió la conexión entre la Cornisa de Varoise y los sectores en desarrollo, favoreciendo la relación con Toulun y Hyères.

A partir de estos nuevos enlaces viarios, la accesibilidad a las edificaciones siguió unos principios estrictos de separación entre los distintos tipos de movilidad. El atelier diferenció la movilidad del peatón de la del vehículo, y seguidamente la de vehículos de turistas y de los de servicios o trabajadores.

Analizando el plan de Maspalomas se ha podido apreciar que estos principios de movilidad no se emplearon en aquella ocasión. Sin embargo, el estudio de otros planes turísticos en la obra del atelier desveló algunos de estos parámetros como principios de circulación en la ciudad de vacaciones (Mourillon, Cogolin y Vilamoura).

Imagen 188. Imagen del waterfront del Plan de Mourillon. AS
ATEA+SETAP. 1963
Fuente: *Idem*, p.51.

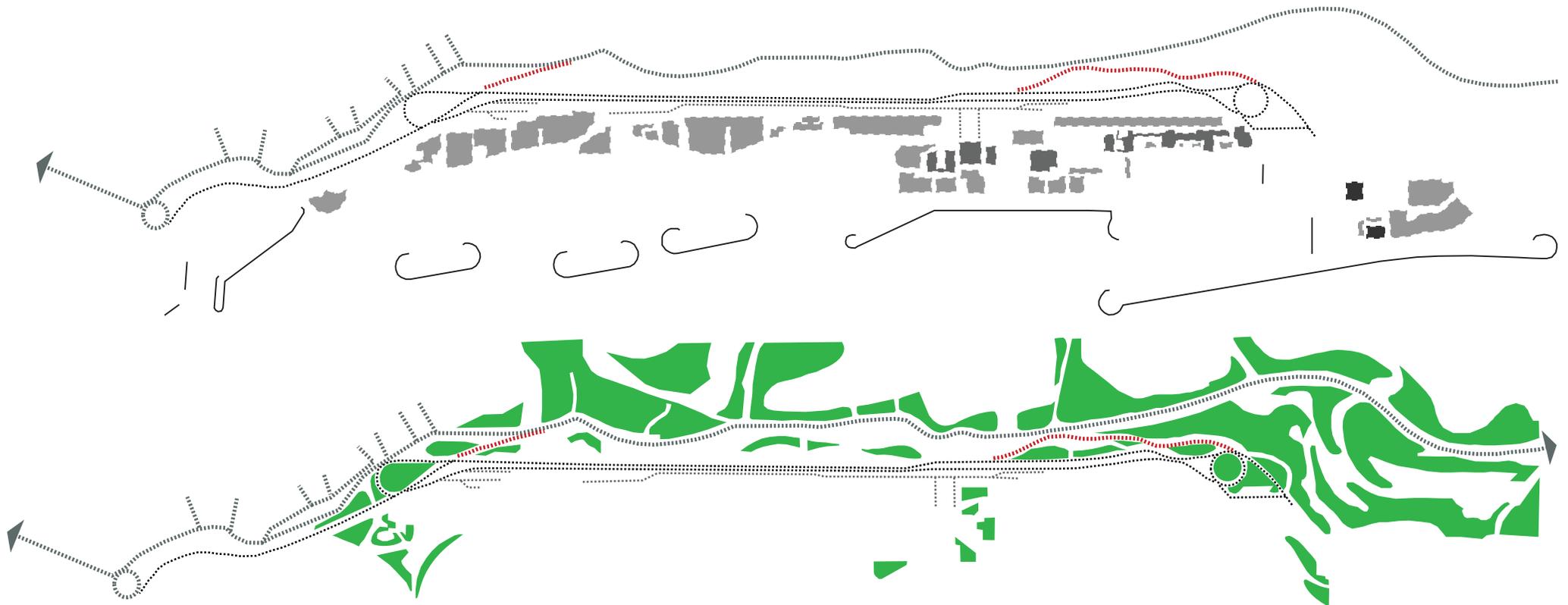


- a- **La circulación de vehículos se desarrolla** sobre tres vías **a distintos niveles**, donde uno está exclusivamente reservado para los vehículos de servicios que abastecen diariamente las necesidades de consumo en la zona. En el estudio de sección se aprecia que el carril de servicio se localiza en el nivel inferior favoreciendo la entrada y salida a las edificaciones.
- b- **Aparcamientos distribuidos a lo largo de las vías** con una capacidad de 3.200 vehículos, gestionados en garajes y parkings exteriores en áreas arboladas.
- c- **La circulación del peatón es independiente de la del vehículo.** La permeabilidad peatonal se produce a lo largo de todo el plan permitiendo el acceso en todos sus sectores. La red peatonal presenta diferentes tipos de cómo recorrerla mediante avenidas, pistas, terrazas y plazas.

Binomio edificado y espacio verde.

Imagen 189. Arriba. **Imagen del esquema del espacio construido (residencias y hoteles) del plan de Mourillon.** Plataforma ganada al mar.
Fuente: Elaboración propia.

Imagen 190. Abajo. **Imagen del esquema de los espacios verdes utilizados en la colina de Mourillon.**
Fuente: Elaboración propia.



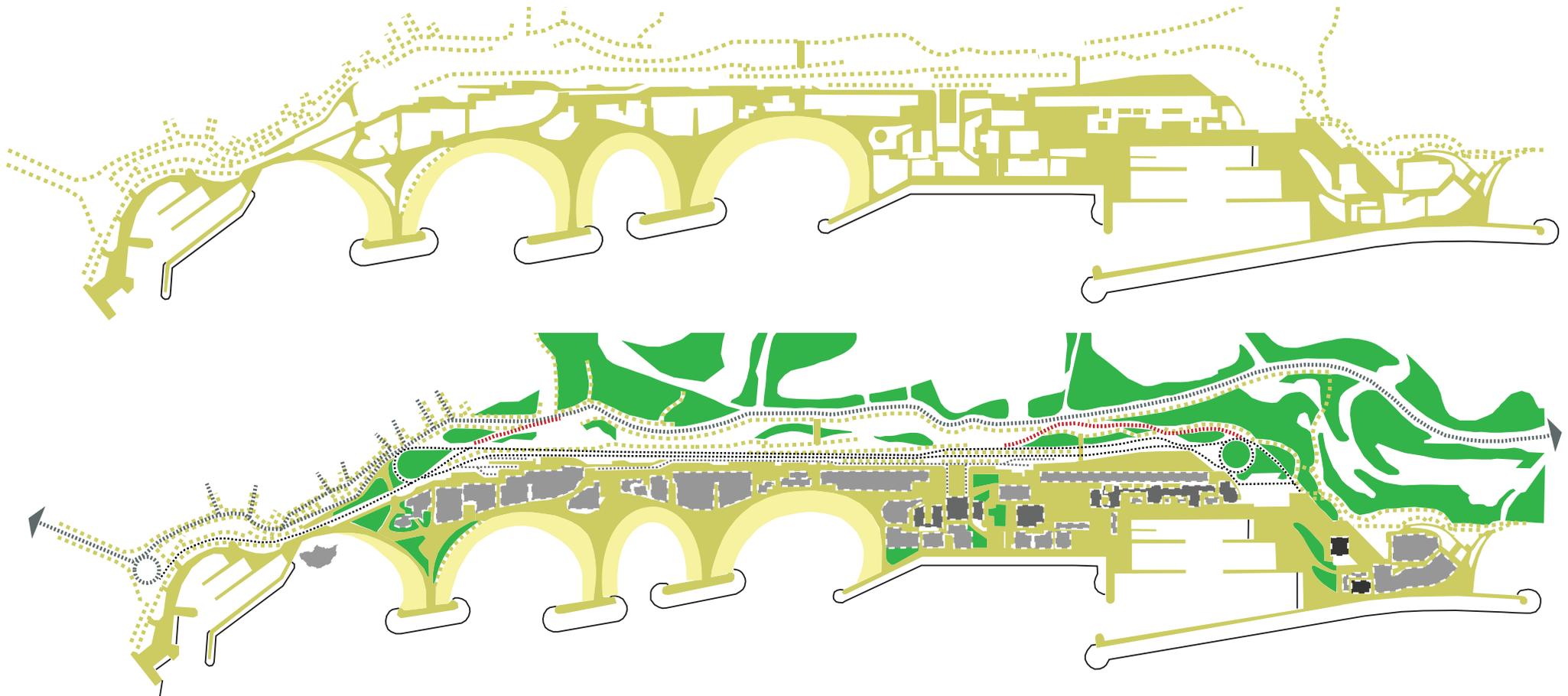


Imagen 191. Arriba. **Imagen del esquema del área peatonal y sistema de playas del Plan de Mourillon.**
Fuente:Elaboración propia.

Imagen 192. Abajo. **Imagen del esquema del Plan de Ordenación del litoral de Mourillon.**
Fuente: Elaboración propia.

3.6.6. Las Marinas de Cogolin. La configuración de la arquitectura en el espacio turístico. 1965

Cuatro años después del concurso de Maspalomas el atelier AS llevó a cabo el primero de los desarrollos turísticos. Las Marinas de Cogolin se construyó a mitad de los años 60 y pertenece a uno de los casos de estudio que destaca por su fiel construcción con el proyecto diseñado. En un clima de efervescencia turística por realizar rápidamente los planes de ordenación, el atelier estableció una atmósfera de confianza entre el cliente y la fuerte demanda turística de aquellos años.

Las Marinas de Cogolin en el sur de Francia se sitúa a pocos metros de Port Grimaud, a 4,5 km. de Saint-Tropez y a 80 km. de la ciudad de Mónaco. El plan encargado por la entidad privada SOFIREV tuvo como propósito la ordenación de una agrupación de viviendas vacacionales y un puerto para 1.500 amarres.

Dirigido por algunos de los miembros del atelier (Paul Cordoliani, Jean Dimitrijevic, Guy Lagneau, Ivan Seifert y Michel Weill) tuvo como principal coordinador de la operación al arquitecto Jean Dimitrijevic. Siguiendo la estructura del atelier, en la fase Conseils Exterieurs se contó con la colaboración de la Société financière pour les industries du tourisme (asistentes técnicos), con Vermet y Paul (estructuristas) y con A.Pons y J.Olivet (ingenieros).

El área del proyecto ocupó una superficie de 40 ha, compuesta por un puerto deportivo de 22 ha y una agrupación residencial de 600 viviendas, equipamientos comerciales, técnicos y de recreo.

Para la realización de las Marinas de Cogolin la empresa confió a AS los trabajos de concepción de idea y de control de ejecución en los siguientes ámbitos:

- a. Programa portuario: definiendo la forma propiamente dicha sobre la base de los estudios de algunos de los expertos, confinando las cuencas portuarias y muelles, y seleccionando los servicios y acabados necesarios para su funcionamiento. (SETAP)
- b. Programa inmobiliario: proyectando desde la idea que estructuraba las agrupaciones hasta el estudio de detalles, con la elección de materiales y ordenación de los accesos directos desde el puerto.(ATEA)
- c. Decoración y amueblado del interior de algunas de las viviendas, y estudio y diseño de los equipamientos comerciales. (AAA)

El masterplan tenía como principio de ordenación la creación de una única área exclusiva para clientes de alto nivel económico. El atelier a través de una estructura urbana basada en tres unidades configuró las áreas residenciales (agrupaciones) y el puerto demandado (desarrollo portuario).

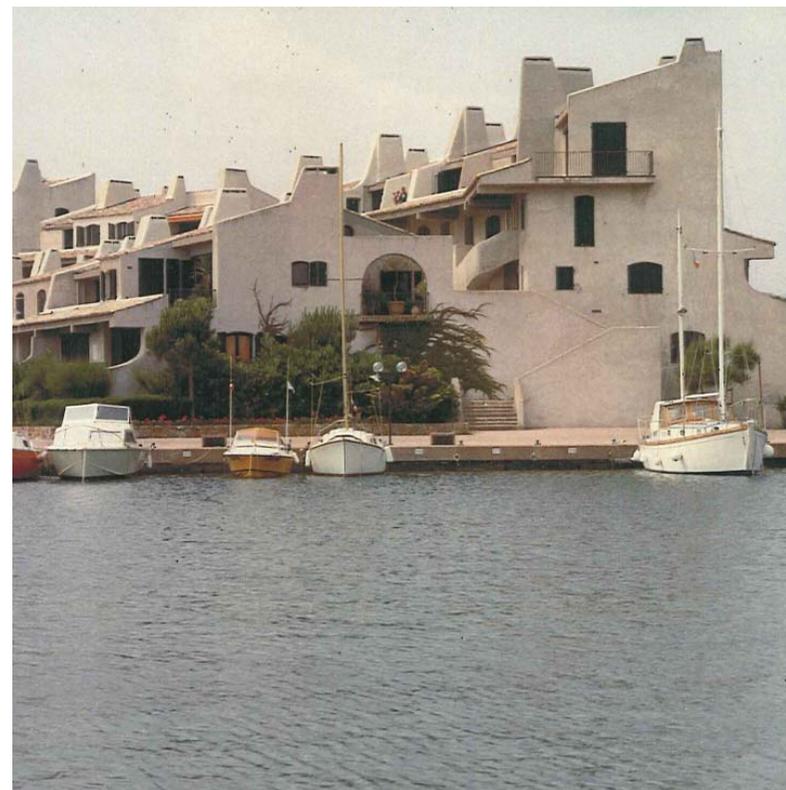


Imagen 193. Arriba. **Imagen del la volumetría escalonada en las agrupaciones residenciales. Plan de Las Marinas de Cogolin.** AS ATEA+SETAP. 1965

Fuente: Autor, cortesía de Jean Dimitrijevic.

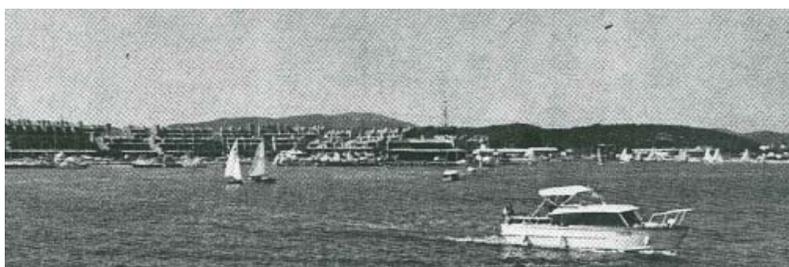
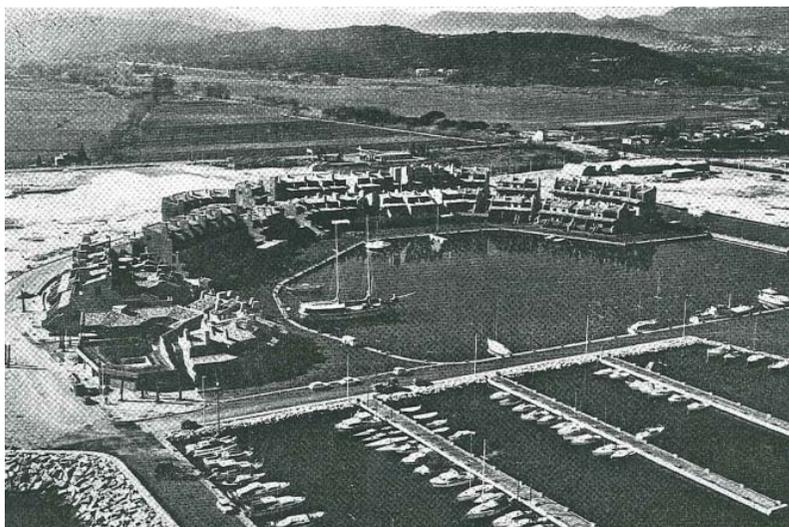


Imagen 194. Arriba. **Imagen de uno de los puertos y agrupación residencial en construcción. Plan de Cogolin.** AS ATEA+SETAP. 1965
Fuente: *Techniques et Architectures* (1971), 34, 1, 87-91.

Imagen 195. Abajo. **Imagen del volumen fragmentado y aterrazado.**
Fuente: *ibidem*.

Imagen 196. Abajo. **Imagen de los volúmenes bajos que respetan el perfil de la montaña.**
Fuente: *ibidem*.

1. Desarrollo portuario

El puerto de las marinas estaba compuesto por tres cuencas de amarres, bautizadas la “Galiote”, la “Brigantine” y la “Cascadelle”. Su capacidad se compuso de 1.200 amarres y un puerto público para 300 embarcaciones. El diseño de las tres cuencas evitó la congestión del tráfico rodado y el exceso de aparcamientos.

La forma de cada unidad en “C” generó espacios protegidos de pequeña escala a los puertos (véase imagen 194, pág.156). El principio de ordenación se basó en el funcionamiento de un solo puerto distribuido en tres unidades. Para ello el sistema de espacios libres, movilidad y áreas comunes tuvo un papel importante dentro del plan de Cogolin (véase imagen 199-204, pág.158).

Los equipamientos proyectados y que compusieron el puerto fueron:

- a- Una capitanía entre las tres cuencas marítimas y el puerto, con servicios administrativos, aduana, inscripción marítima, servicios de entrada y de gestión, y distribución de carburantes.
- b- Instalaciones técnicas con equipos de manutención, almacenes de barcos y talleres de mantenimiento y reparación.
- c- Las piscinas, restaurantes, cines y club nocturno, entre otros establecimientos de atracción. Estos locales comerciales estaban orientados hacia las panorámicas del muelle y distribuidos en tres edificaciones. La unidad de “Galiote” situada entre el puerto público y la playa fue diseñada para una mayor concentración de locales nocturnos.
- d- Las zonas de aparcamiento de coches para turistas, visitantes y personal de servicios se situaron fuera de las áreas del peatón. Con el fin de no entorpecer las vistas que existen entre las viviendas y el muelle, el acceso de vehículos estaba permitido tan solo a los que abastecían los servicios del puerto. La estrategia de ordenamiento del tráfico por tipos de usuarios (turistas y servicio) fue una de las características que el atelier empleó en los desarrollos turísticos como fueron Maspalomas, Mourillon y Vilamoura.

Las áreas diseñadas para el puerto de Maspalomas o de Mourillon poco tuvieron que ver con el de las Marinas de Cogolin, pero todas ellas compartieron la singularidad de entender el puerto como el espacio de mayor concentración de usos y actividades en la ciudad de vacaciones (véase 1 parte, pág.72).

2. Agrupaciones

Los tres núcleos de agrupaciones de viviendas se proyectaron delante de cada puerto, y se caracterizaron por las amplias zonas verdes que daban un carácter urbano único a cada unidad residencial.

Las agrupaciones de viviendas fueron proyectadas por volúmenes bajos escalonados. La doble orientación contribuyó al estudio de algunos parámetros ambientales como fue la ventilación cruzada.

Esta solución, además del confort ambiental en el interior, hizo posible disfrutar de las visuales hacia la montaña al oeste, y de las magníficas vistas al mar al este.

Un estudio de la sección desveló como los volúmenes poseían entre dos y cuatro niveles de altura, manteniendo el último nivel como solarium (véase imagen 193, pág.155). La sección proyectada ofrecía la posibilidad a cada vivienda de una terraza abierta y un acceso al aparcamiento cubierto desde el nivel de calle. El acceso a estos aparcamientos privados se realizaba de manera individual sin obstaculizar el tráfico del residente con el de servicio.

El acceso a las viviendas desde la calle y el muelle fue posible por medio de una escalera individual que a su vez daba acceso a unas plazas internas dispuestas en distintos niveles. Todos los caminos o escaleras que comunicaban con las viviendas se consideraron paseos panorámicos. La constante relación visual con el muelle y la configuración de galerías, patios, terrazas o balcones reforzó la idea de una intervención atenta a las visuales con el paisaje (véase imagen 197-198, pág.157).

Los espacios verdes se intensificaron en calles, plazas y caminos, y se densificaron aún más en los espacios más próximos a las viviendas (véase imagen 200, pág.158). El tipo de vegetación iba desde una amplia variedad de árboles, arbustos y vegetación baja.

3. Materiales, decoración y amueblado.

Las agrupaciones de viviendas fueron construidas con materiales tradicionales, como fue el caso de los muros con mortero rústico y tonos naturales. En las cubiertas se utilizaron tejas que recuperaban el estilo regional del lugar, y para las carpinterías exteriores se eligió la madera. La disposición de aberturas mediante grandes ventanales y la fragmentación de las agrupaciones evitaron la homogeneidad en la arquitectura de cada unidad.

El Atelier d'Architecture et d'Aménagement (A.A.A.) dirigido por H.Baley y D.Ginat se encargó de personificar cada vivienda mediante los acabados y una amplia gama de revestimientos para suelos y muros. Con la colaboración de ATEA y AAA se estableció un lenguaje común para los restaurantes-piscina y los clubes nocturnos de "Le Coqueron".

El plan de Maspalomas, como ocurrió en Cogolin, destacó por los principios de ordenación y el valor técnico de la propuesta. Sin embargo, la colaboración de la sociedad contratante y los ingenieros, marcó las diferencias que hicieron que pudiera construirse el plan de Cogolin tal y como el atelier AS lo había diseñado.

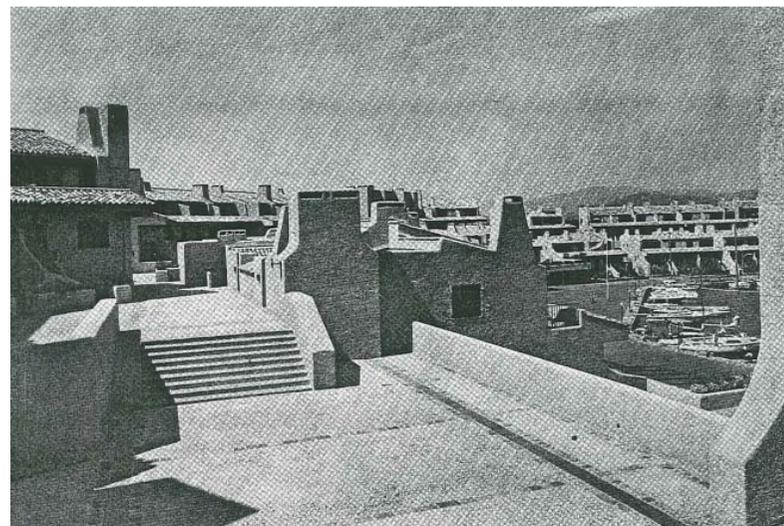


Imagen 197. Arriba. **Imagen de los caminos panorámicos en las agrupaciones.**

Fuente: *Ibidem*.

Imagen 198. Abajo. **Imagen de las plazas internas en las agrupaciones.**

Fuente: *Ibidem*.

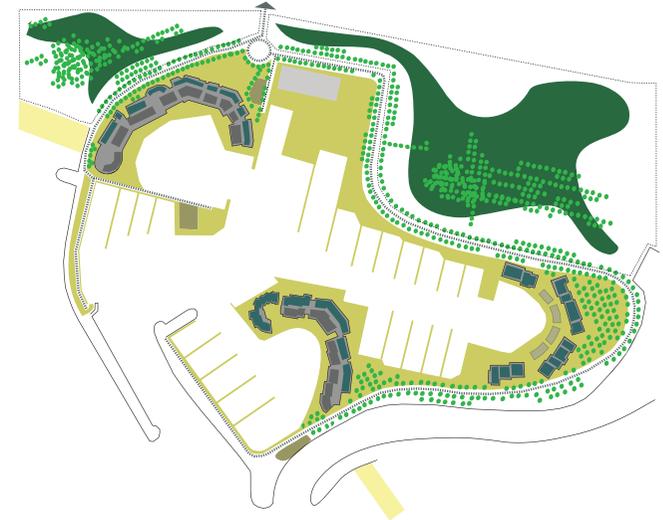
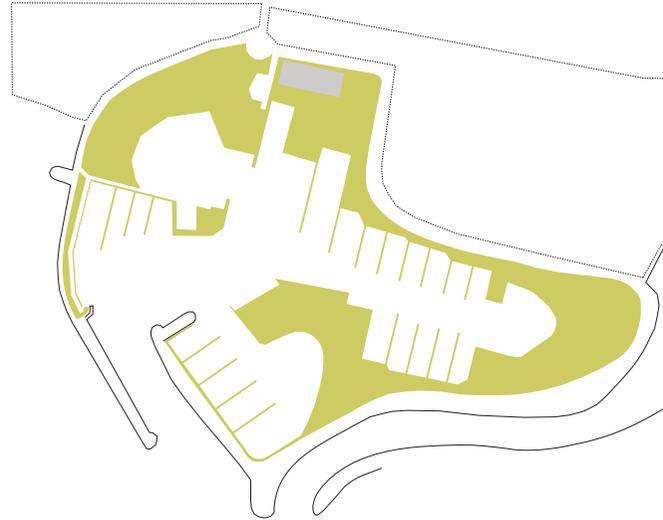


Imagen 199. Arriba. **Imagen de los volúmenes en el primer nivel de altura.**
Fuente: Elaboración propia.

Imagen 201. Arriba. **Imagen de los volúmenes en el segundo y tercer nivel de altura.**
Fuente: Elaboración propia.

Imagen 203. Arriba. **Imagen de la infraestructura viaria y el sistema arbolado.**
Fuente: Elaboración propia.

Imagen 200. Abajo. **Imagen de las áreas verdes y zonas arboladas.**
Fuente: Elaboración propia.

Imagen 202. Abajo. **Imagen del área dedicada al peatón.**
Fuente: Elaboración propia.

Imagen 204. Abajo. **Imagen del esquema de ordenación en las Marinas de Coglián.**
Fuente: Elaboración propia.

3.6.7. Plan turístico de Vilamoura, (Algarve). Reafirmaciones urbanas de la ciudad de vacaciones. 1965. (características del plan extraídas de la revista *Urbanisme* 101)

En 1961 el plan de Maspalomas destacó por su ordenación singular y avanzada frente al resto de participantes, cuatro años más tarde el plan de Vilamoura sirvió para confirmar los principios de la ciudad de vacaciones. El plan no fue objeto de un concurso internacional, pero, sin lugar a dudas la ocasión ayudó a consolidar los principios de ordenación turística empleados en el atelier durante sus quince años de actividad profesional.

La Sociedad Financiera de Turismo (SOFITUR) radicada en Portugal encargó a distintos grupos de arquitectos el plan de una estación balnearia para 50.000 camas. El área se encontraba al oeste de la ciudad de Quarteira, y a mitad de distancia entre las ciudades turísticas de Albufeira y Faro.

Al igual que en Cogolin el encargado para la ejecución del plan fue Jean Dimitrijevic, con la colaboración de los ateliers MM Carver, L. Baker y J. Caetano. Las oficinas de arquitectura y urbanismo C.L. Baker, SETAP y GEFEL recibieron el apoyo técnico de la sociedad Hydrotechnica Portuguesa Lda., y la de numerosos expertos portugueses.

La superficie del plan tenía 1.500 ha de terrenos dedicados a la actividad agrícola. El territorio presentaba tan solo unas pocas construcciones dedicadas a la actividad turística. El proyecto que significó el primer objetivo del Plan de Desarrollo Gubernamental Regional, tuvo la ambición de convertirse en polo de desarrollo para toda la región y en una ciudad turística de alto *standing* de escala europea.

Después del primer reconocimiento de campo, el atelier destacó sus impresiones como un área de relieve prácticamente raso, sensible y armonioso. Al norte, la presencia de dos colinas cubiertas de una vegetación frondosa fueron los únicos componentes ambientales y naturales que daban carácter a la zona. La llanura de uso agrícola fue el área elegida para la construcción de la estación balnearia.

Al sur, la zona limitada por la playa de arena que recorre desde Olhos de Agua hasta Faro no poseía características naturales y turísticas de gran interés. No obstante, el atelier pensó que podía tratarse de un área con grandes posibilidades para el tipo de encargo recibido.

El atelier AS para la realización del plan de Vilamoura tuvo que respetar y dar respuesta a las directrices que marcaba el Plan Regional. Los principales objetivos del Plan Regional fueron:

- 1. Localización preferiblemente de la residencia sobre la colina.**
2. Consolidación y regeneración de la zona de la llanura.
3. Implantación de los servicios generales en el valle principal.
4. Establecimiento de los equipamientos colectivos necesarios para 30.000 personas residentes y 15.000 complementarias.
5. Obligación de tener en cuenta el pueblo Quartiera que colinda con la futura zona.
- 6. Liberación de una zona de expansión futura para la estación balnearia.**

El primero de los objetivos de Vilamoura dio sentido y reforzó uno de los principios de ordenación que empleó AS en el plan de Maspalomas. La elección de las colinas para la configuración de unidades urbanas fue la primera de las pautas que el plan de Maspalomas desarrolló y que Vilamoura resolvió de manera singular y extraordinaria.

El segundo propósito se encargó de diseñar la capacidad de flexibilidad del plan a nuevos cambios de ordenación en el tiempo. Para ello, alejados de los ejes triunfales de Le Havre o Abidjan, la estructura urbana (ahora fractal) debía ser dinámica y abierta a las transformaciones que el plan podía establecer durante o después de su ejecución.

Estos dos objetivos fueron las primeras afirmaciones urbanas que el plan de Vilamoura desarrolló y que el atelier puso en práctica para Maspalomas.

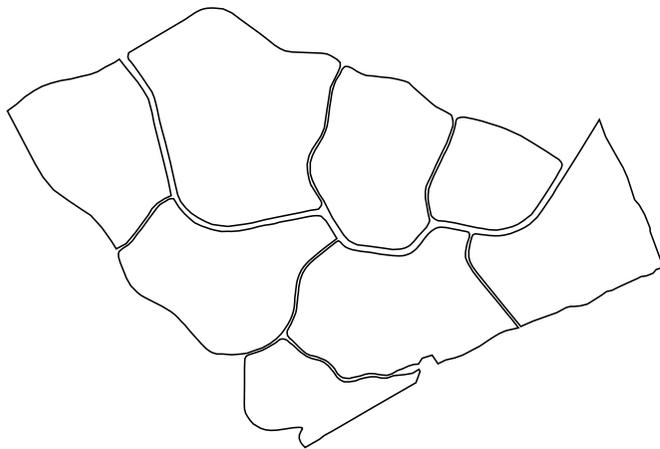


Imagen 205. Izquierda. **Imagen de la conformación de unidades urbanas en el plan de Vilamoura.** AS ATEA+SETAP-1965

Fuente: Elaboración propia.

Imagen 206. Centro. **Imagen de la descomposición de las unidades en otras unidades urbanas y paisajísticas. Plan de Vilamoura.**

Fuente: Elaboración propia.

Imagen 207. Derecha. **Imagen de las agrupaciones residenciales en el plan de Vilamoura.**

Fuente: Elaboración propia.

La estructura de unidades fractales empleadas en Vilamoura se descompuso formalmente en otras de la misma naturaleza, formando así grandes unidades residenciales y/o agrupaciones de villas. El sistema dinámico de las infraestructuras viarias facilitaba la ampliación o modificación de la ordenación para nuevas unidades residenciales en el tiempo.

Después de conocer los principales sistemas ambientales y analizar las directrices del Plan Regional, el atelier AS junto a los otros ateliers colaboradores establecieron nueve principios urbanísticos que dieron respuesta a la dinamización y puesta en valor del área como nuevo polo balneario:

- a. Concentración de las zonas residenciales sobre los vértices y en pendientes de las colinas.
- b. Consolidación y mejora de la zona más bajas de la llanura con la creación de un puerto interior y un lago.

- c. Reservar de un margen costero para la implantación de equipamientos colectivos con una profundidad de 200 m.
- d. Utilización de la arboleda principal para la instalación de un campo de golf.
- e. Conservación del carácter natural en la llanura.
- f. **Agrupación de las viviendas en forma de aldeas** (unidades urbanas), **respetando de este modo la escala de la ciudad actual.**
- g. Conexión de la vía nacional y el aeródromo de la ciudad de Faro con toda la intervención.
- h. **Distribución de todos los equipamientos colectivos en tres centros** (unidades paisajes equipados).
- i. **Creación y concentración de áreas verdes entre los equipamientos turísticos** y de ocio que no se encuentran cerca del mar.

Con estos nueve objetivos el atelier dio continuidad a conceptos que sobresalieron de la estructura en el plan de Maspalomas. La voluntad de configurar una estructura totalizante que funcionara a través de unidades urbanas, reivindica la capacidad ordenadora del paisaje y la creación de paisajes residenciales (véase 1 Parte, pág.45-49) y (imagen 212 y 214, pág.164).

La tercera afirmación urbana del plan de Vilamoura con el plan de Maspalomas fue la agrupación de viviendas mediante la configuración de núcleos urbanos homogéneos que respetaban la escala de barrio.

Ocho núcleos fueron los que configuraron la estructura de Vilamoura, siete de carácter urbano y uno de carácter agrícola. Su distribución progresiva preveía un total de 18.000 alojamientos de los cuales 4.700 eran habitaciones de hotel. Estos números hacían estimar una oferta turística entre 50.000 y 55.000 personas/año.

Cada núcleo con densidades edificatorias diferentes proporcionó una vocación y carácter particular:

- a. Los sectores mas urbanos y densos que corresponden al área del Puerto , a *Figuiera* y a *Olivera*, constituyen un foco de desarrollo sometido a la evolución del mercado turístico.
- b. Los sectores que se encuentran en la Playa, el Lago y el campo de golf serían los que poseerían una mayor vocación de ocio.
- c. La arboleda que se convertiría en el área más residencial y urbana del plan. El tamaño de la población sería debido a la importancia del campo de vacaciones proyectado.

Las densidades más altas con mayor concentración de alojamientos se encontraron en el puerto, así como en las cimas y pendientes de la colina. Sin embargo, las de menor concentración alojativa se situaron cercanas a las áreas de mayor vocación de ocio (véase imagen 210, pág.162).



Imagen 208. Arriba. **Imagen de la unidad del puerto de Vilamoura diseñada por AS ATEA+SETAP. 1965**

Fuente: Cité de l'architecture & du patrimoine. Dossier AART ATEA. 133 lfa 1-2.

Imagen 209. Abajo. **Imagen diagramática de los núcleos alojativos que conforman el plan de Vilamoura. AS ATEA+SETAP. 1965**

Fuente: Elaboración propia.



Imagen 210. Imagen del masterplan de Vilamoura con las diferentes densidades alojativas.
Fuente: Autor, cortesía de Jean Dimitrijevic.

Los equipamientos colectivos, públicos, administrativos, médicos y sociales fueron implantados en los núcleos del Puerto y *Figuiers*. Los equipamientos culturales y de ocio se distribuyeron entre el puerto, el lago y el campo de golf, concretamente en el centro compositivo.

Entre los equipamientos de ocio se diseñó la creación de un campo de golf localizado en la colina de mayor altura. Esta actividad supuso uno de los elementos que mayor publicidad aportaba a la estación balnearia. Con la finalidad de respetar las peculiaridades del sitio, el proyecto contempló un estudio de los sistemas de plantación y espacios verdes, y una política de consolidación de suelo para llevar a cabo las siguientes categorías de áreas verdes:

1. Como aislamiento en los límites de los aparcamientos y en las vías de circulación.
2. A lo largo de todos los caminos y sendas peatonales.
3. En las zonas de ocio y caminos de acceso.
4. En los espacios de encuentro con carácter urbano (plazas, parques, etc..)

Las unidades de paisajes fueron la cuarta afirmación urbana que el atelier AS empleó en el plan de Vilamoura. La estructura se basó en un paisaje continuo central y 4 unidades urbanas/paisajísticas que articulaban las agrupaciones residenciales (véase imagen 213-215, pág.164). El tipo de ordenación muestra claramente una concepción más avanzada respecto al paisaje-estructura (véase 1 Parte, pág. 46) elaborado en el plan de Maspalomas.

El sistema de infraestructuras viarias debía cumplir con algunas exigencias del plan, bien para su desarrollo futuro, bien para su funcionamiento interior. Los cuatro principios directores para la circulación de la estación balnearia fueron:

1. Aseguramiento desde la primera fase del plan de la accesibilidad de los servicios externos necesarios para la ejecución de la estación.
2. Desvío del centro balneario el tránsito regional Este-Oeste.
3. Favorecimiento de las circulaciones entre los diferentes núcleos proyectados (vías transversales).
4. Integración de las vías como parte del paisaje.

La red viaria de Vilamoura está compuesta por una vía principal que conecta la nacional 125 con el resto de las unidades hasta el pueblo de Quarteira. Las unidades quedaron conectadas entre sí por una serie de vías transversales que además de relacionar los núcleos urbanos recorrían las unidades de paisaje (véase imagen 216-217, pág.164). Este esquema se repitió en el plan de Maspalomas afirmando nuevamente el uso de la relación entre los núcleos residenciales y el paisaje.

Además de establecer los parámetros y directrices de ordenación urbana, el atelier AS y el resto de equipos que colaboraron en Vilamoura, impulsaron la idea de un lenguaje unitario y común en la arquitectura proyectada (véase imagen 211, pág.163). La solución de la sección escalonada recuerda a la empleada en Cogolin y Mourillon.

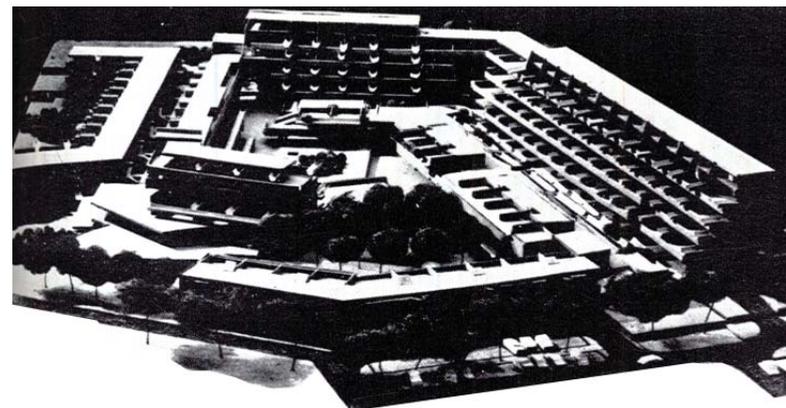


Imagen 211. Imagen de la maqueta de un hotel en el plan de Vilamoura. Solución de sección escalonada para el aprovechamiento de las terrazas y balcones.

Fuente: *Urbanisme* (1967), 101, 52.

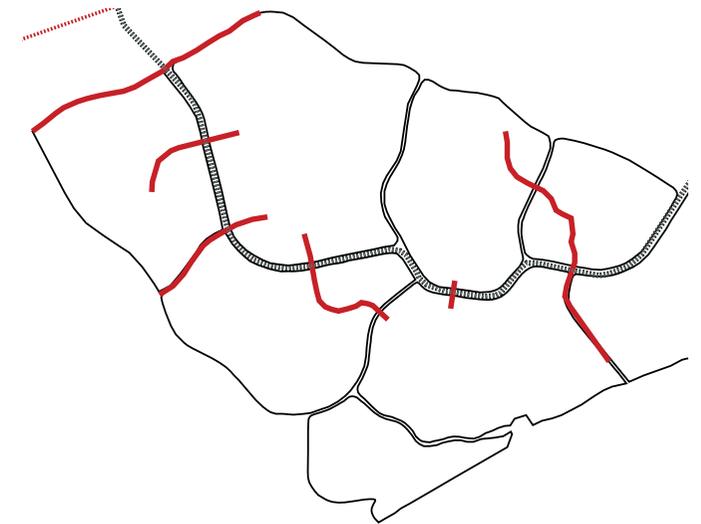
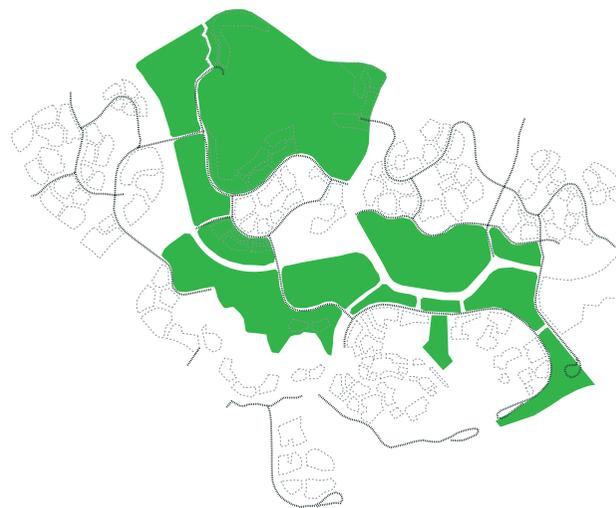
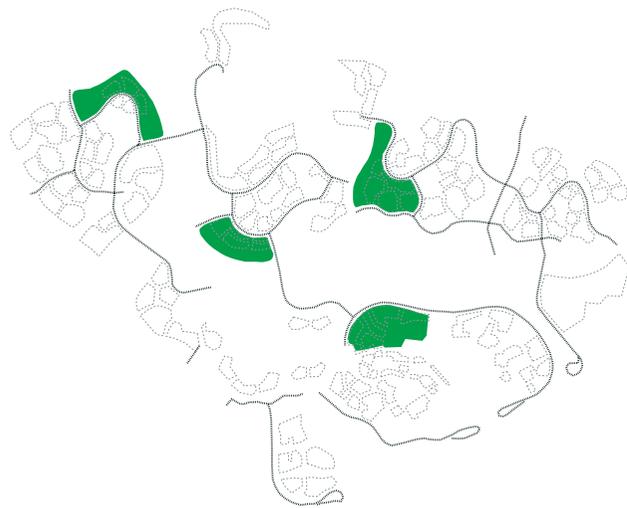
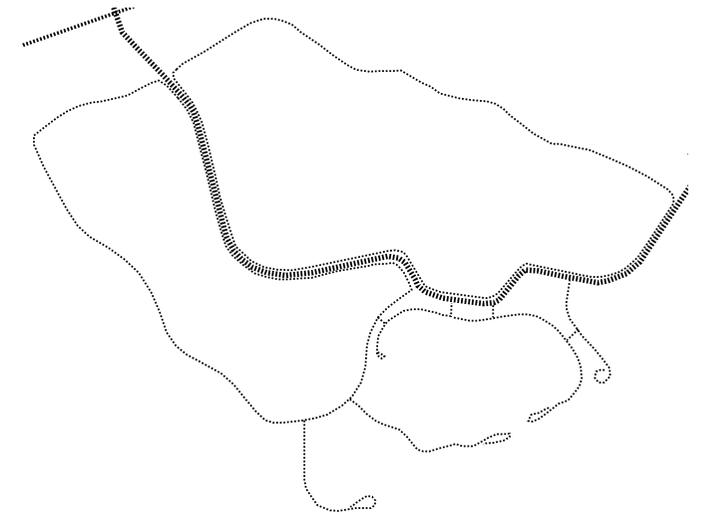
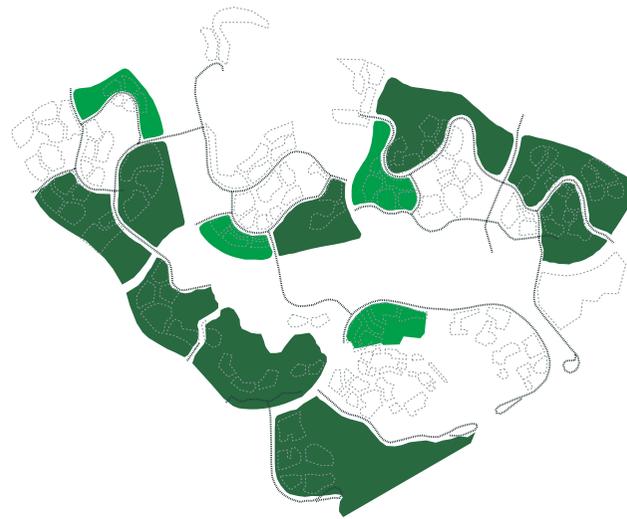
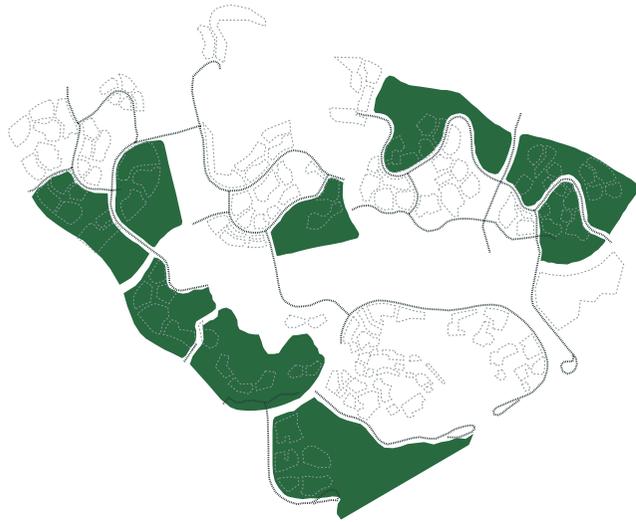


Imagen 212. Arriba. **Imagen del esquema de las unidades con un carácter urbano medio. La unidad se define como urbana/paisaje.**

Fuente: Elaboración propia.

Imagen 213. Abajo. **Imagen del esquema de las unidades urbanas/paisajes que articulan una estructura continua.**

Fuente: Elaboración propia.

Imagen 214. Arriba. **Imagen del esquema de la estructura continua de unidades urbanas/paisajes.**

Fuente: Elaboración propia.

Imagen 215. Abajo. **Imagen del esquema de las unidades que tienen un fuerte valor paisajístico en el plan de Vila-moura.**

Fuente: Elaboración propia.

Imagen 216. Arriba. **Imagen del esquema del sistema de la vía principal (central) y vías secundarias (periféricas que circunvalan).**

Fuente: Elaboración propia.

Imagen 217. Abajo. **Imagen del esquema de las vías transversales entre unidades residenciales y paisajísticas.**

Fuente: Elaboración propia.



Imagen 218. **Imagen del esquema del masterplan de Vilamoura.** AS ATEA+SETAP.1965. Definición de unidades, vías y densidades.
 Fuente: Elaboración propia.

II 4

parte. EL CONCURSO INTERNACIONAL Y EL PLANO DE AS ATEA+ SETAP.

- 4.1 El afán por el gran proyecto turístico de Maspalomas, 1960.
- 4.2 Deliberaciones y distinciones del concurso Maspalomas Costa Canaria.
- 4.3 Relatos del proyecto de AS. Jean Dimitrijevic y Alain Naman.
- 4.4 Singularidades urbanas y el desvanecimiento del plan de Maspalomas.

...el turismo por aquel entonces venía a Las Palmas porque era donde estaba todo. Usted sabe que por lo general los días en Las Palmas están nublados, por esto todos los días iban autobuses al Sur. Aquí no había sol, y entonces las agencias organizaban excursiones a la playa de Maspalomas. Ahí había sol durante todo el año, esto nos motivó a pensar que había que hacer algo..., ¡hay que hacer algo!.

(Sr. D. Alejandro del Castillo y Bravo de Laguna, entrevista personal, enero 4, 2008).

4.1.1. Maspalomas, territorio de reclamo turístico.

En los inicios de la década de los sesenta los terrenos conocidos popularmente como la finca de Maspalomas iban a ser objeto de una transformación económica. El cambio de la actividad agrícola por la turística supuso lo que hasta hoy día se ha convertido en el principal motor de desarrollo en la isla de Gran Canaria.

Aquella finca durante los años 50 fue protagonista de varios proyectos turísticos que no cumplieron con las expectativas de su propietario el Sr. D. Alejandro del Castillo y del Castillo. Los dos anteproyectos de urbanización de Nicolás María Rubió i Tudurí, la propuesta para el Hotel Maspalomas por el arquitecto Miguel Martín-Fernández de la Torre en la zona del oasis, y el diseño de un Parador-tipo por el arquitecto Eduardo Laforet (Pescador F, 1997, p.215-225), fueron los autores de algunas de las ideas descartadas por la propiedad.

No obstante, la investigación estudia uno de los anteproyectos de urbanización encargado en diciembre de 1952 a Rubió i Tudurí, arquitecto y exdirector de los Parques de Barcelona. Con el título *Una tentativa paisajista* se publicó en 1953 las singularidades de aquel proyecto que esbozaba una mirada atenta hacia el paisaje de Maspalomas.

Trataré de relacionar cuales fueron las coincidencias entre aquellas observaciones y las del proyecto del atelier AS para dejar constancia, aún si fuera necesario, de los valores del plan diseñado por el atelier. Aprovecharé también el momento para destacar el libro *Viaje a través del patio* de la arquitecta Flora Pescador Monagas (objeto de su tesis doctoral). Un documento que además de poner en relación extraordinariamente la experiencia del arquitecto catalán con Maspalomas, representa el punto de continuidad con esta tesis doctoral. En su interior descubrimos los precedentes de ordenación que Maspalomas realizó antes de la celebración del concurso, y la bienvenida de los primeros pasos turísticos en la isla.

4.1.2. Una tentativa paisajista. Nicolás María Rubió i Tudurí. 1953

El arquitecto catalán Rubió i Tudurí mantuvo aquella visión compartida con la docencia francesa de los años 50, los trabajos de jardinería como disciplina que dialogaba con el paisaje. Sin haberse considerado aún como especialidad académica el paisajismo, el arquitecto definió su labor en Maspalomas como *...esencialmente jardinero, es decir, partiendo del paisaje, tomando éste como raíz de mi concepción.* (Rubió i Tudurí N.M, 1953, p.3). Con estas declaraciones el arquitecto puso en evidencia la relación directa entre jardinería y paisaje como conceptos indisociables.

Sin embargo, esto no impidió que su mirada fuera siempre atenta hacia aquellos elementos que componían el paisaje de una mayor escala a la que se ocupaba la jardinería. El valor del paisaje en su

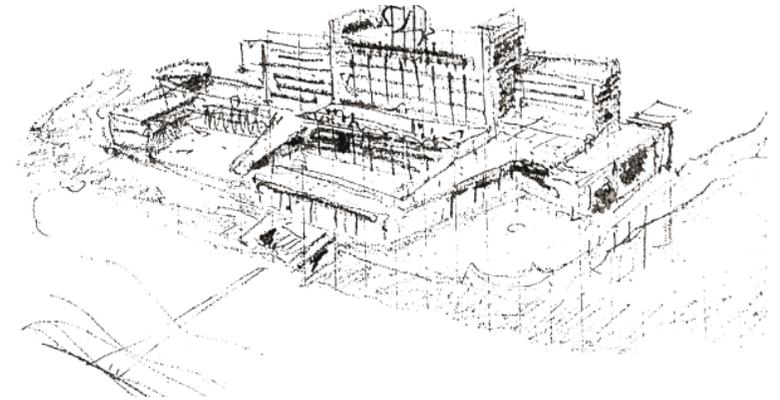


Imagen 219. Imagen del Hotel Maspalomas del arquitecto Miguel Martín -Fernández de la Torre. Situado en la zona del Oasis de Maspalomas junto a la charca.1954.

Fuente: Pescador Monagas F. (1997), 219.

esencia fue el primero de los valores destacados en la intervención del arquitecto, estableciendo de esta manera el primer punto de convergencia con el atelier AS. **Ambos, en sus trabajos trataron de imponer el paisaje como concepción esencial de la propuesta, en el caso de Rubió i Tudurí desde la conservación y valorización de las zonas donde actuó (oasis, palmeral y cercanía a las dunas).** La arquitectura proyectada en ninguno de los dos casos fue el criterio ordenador de los planes, típico de cualquier acto urbanizador de la época.

La definición empleada por Rubió i Tudurí sobre el paisaje de Maspalomas sirvió para que en 1961 el proyecto de AS los remarcara de manera aún más evidente. El desierto (dunas), el mar y las altas montañas, fueron los escenarios que activaron la ordenación del plan de AS. El sistema dunar como espacio a conservar y de gran valencia paisajística, las altas montañas como lugar estratégico para el asentamiento de los núcleos urbanos, y el mar como vector en la disposición de estos (véase imagen 100b, pág.78), pusieron de manifiesto las acciones del plan de AS con la visión del arquitecto catalán.

En el plan de 1953 el arquitecto fue más allá de la mera contemplación con la finalidad de exponer algunos conceptos que según él formaban parte de Maspalomas. Se trataba de elementos tangibles e intangibles del paisaje, un análisis que hoy definirían muchos estudiosos como el paisaje contemporáneo. Maspalomas era la conjunción de unas vastas dunas, un oasis, la playa y el mar, pero también fue la luz, el aire y la calma. Estos componentes que Rubió i Tudurí reveló de Maspalomas se convirtieron en acciones para su urbanización.

En la zona de dunas desechó cualquier solución que sugiriera la posibilidad de “civilizarlas”. La sensación de abandono y desértica era la imagen que debía imperar según Rubió i Tudurí.

El oasis fue el lugar elegido para la construcción del único hotel proyectado, en esta ocasión los verbos expresados por el arquitecto fueron “convivir” y “confundir” la arquitectura con el palmeral y el oasis. Esta zona debía evitar que los jardines del hotel pudieran convertir con el tiempo en un parque.

El barranco situado entre el área residencial y la zona de deportes tenía que conservar su aspecto desértico, de esta manera, el plan de AS compartió otro de los parámetros de ordenación con el del arquitecto Rubió i Tudurí. El plan de 1961 estudió el sistema de barrancos como sistema estructurador de la morfología de Maspalomas (véase imagen 79, pág.66), solo así podía mantener su estado natural y evitar cualquier asentamiento urbano.

La última de las convergencias entre Tudurí y AS fue la altura establecida en la urbanización. Aunque este término fue rechazado por Tudurí por el de “paisaje con casas” u organismo de “casa-jardín”, su altura máxima no sobrepasó las dos plantas. El atelier AS a excepción de los hoteles planteó para sus unidades urbanas el mismo número de alturas con el propósito de confundir la arquitectura con la vegetación proyectada. Estas relaciones entre dos planes que no se llevaron nunca a cabo, hoy ayudan a definir los elementos del paisaje de Maspalomas como punto de partida.

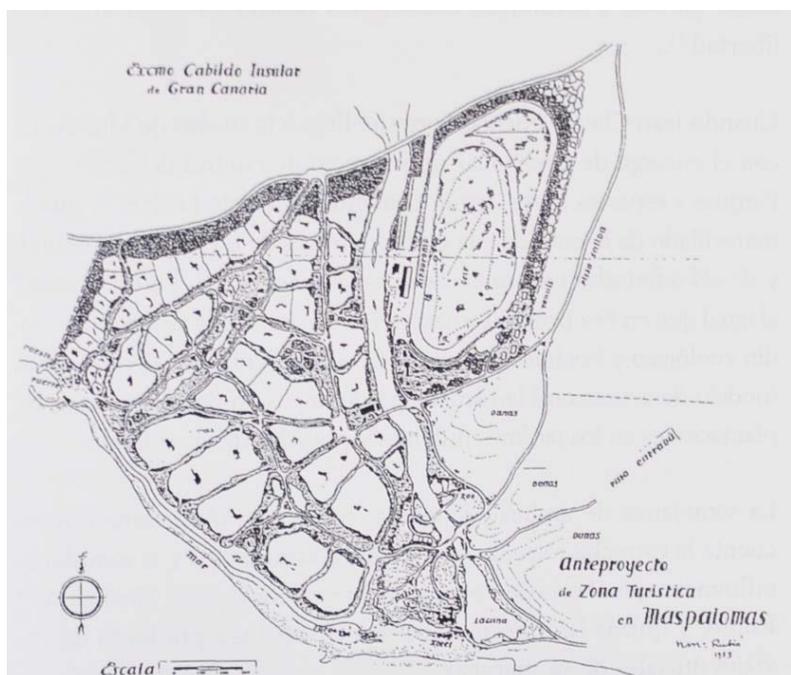


Imagen 220. Imagen del anteproyecto de zona turística en Maspalomas. Arqt. Nicolás María Rubió i Tudurí. 1953 Fuente: *Idem*, p.143.

4.1.3. El imaginario turístico de la familia Condal.

Entre 1953 y 1960 destacaron algunas iniciativas del Cabildo Insular de Gran Canaria por convertir el sur de la isla en una atracción turística. Su propietario el Sr. D. Alejandro del Castillo y del Castillo rechazó distintas propuestas por no cumplir sus fuertes expectativas puestas en la zona. Pero su ambición por formalizar sus ideas para Maspalomas, le llevó el 8 de noviembre de 1960, en su residencia de la calle Dr. Chill, a hacer público la convocatoria del Concurso Internacional de Ideas Maspalomas Costa Canaria⁶⁶. Se trató de un evento que daba la posibilidad de visualizar la futura Maspalomas turística, y del comienzo de la construcción de una de las efemérides con mayor proyección internacional.

El acto fue presidido por el 8º Conde de la Vega Grande (Sr. D. Alejandro) y acompañado de sus dos hijos D. Alejandro (actual 9º Conde de la Vega Grande) y D. Pedro, el Arquitecto Manuel de la Peña y el apoderado D. Pablo Elola. En ese momento anunció la siguiente comunicación:

Durante los últimos años, en los que aunados el crecimiento de la afluencia turística y la cada vez mayor afición de la población isleña al disfrute de las playas, éstas han tomado un nuevo valor. La atención pública se ha fijado en la playa de Maspalomas, que forma parte de mi finca en este pago, y la ha señalado como lugar destinado por la naturaleza a servir de recreo y descanso para isleños y turistas. Esto que pudiéramos llamar "corriente" hacia la playa de Maspalomas, ha dado origen a que profesionales de la industria hotelera y espontáneos de buena fe, me sometieran proyectos de explotación de la playa a los que he prestado mi mayor atención, pero que he rechazado porque no estaban dentro de la línea de los que, a mi vez, obligada y madurada⁶⁷.

Con estas palabras el Conde de la Vega Grande reconoció el éxito turístico que estaba aconteciendo en las playas de Maspalomas, y su negativa a los proyectos presentados hasta 1960. Para seguir comunicando:

La belleza de Gran Canaria, la extraordinaria bondad de su clima y el regalo casi permanente en Maspalomas, merecen que el futuro de lo que puede ser un excepcional lugar de atracción turística, se proyecte en grande, con visión amplia (...). Consecuente con estas ideas y a fin de buscar los asesoramientos y colaboraciones necesarias para llevarlas adelante, he hecho que mis hijos Alejandro y Pedro, acompañados del arquitecto D. Manuel de la Peña y de D. Pablo Elola, visitaran recientemente en Madrid a algunas personalidades, cuyas ideas han recogido. Me ha servido de gran satisfacción el conocer la excelente acogida que se les ha hecho y buena disposición que han demostrado todos los visitados para colaborar en el plan que se llamará

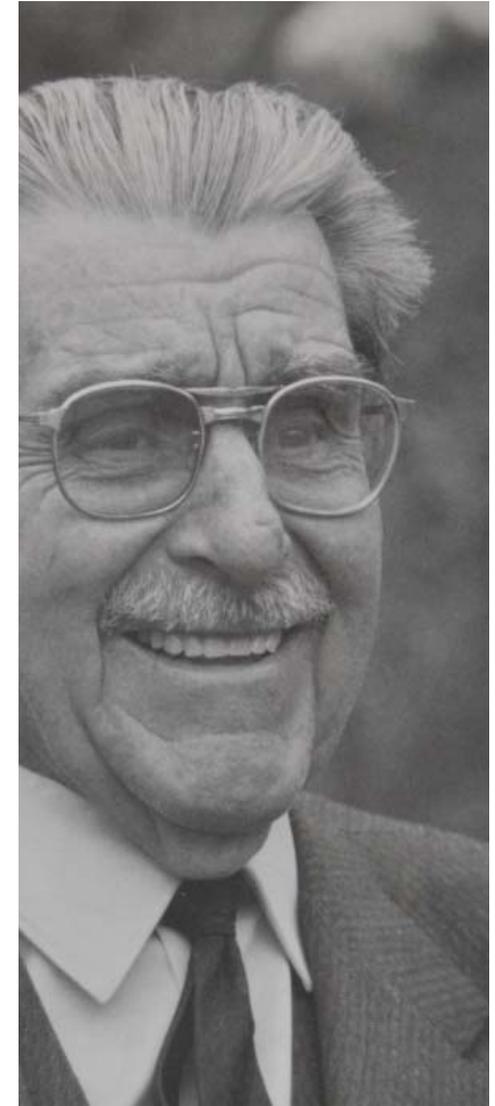


Imagen 221. **Imagen del 8º Conde de La Vega Grande.** Propietario de los terrenos de Maspalomas en el momento del concurso. Fuente: Franco P.J & Mendoza A.T (2004), 44.

66. La nota de prensa recoge las declaraciones del Conde de la Vega Grande en el momento de explicar la celebración de un concurso internacional de ideas para la ordenación de un centro turístico en Maspalomas. J.P.G. (1960, Noviembre, 9). Maspalomas Costa Canaria; El Conde de la Vega Grande tiene un ambicioso proyecto para convertir aquel lugar en uno de los MAYORES CENTROS TURÍSTICOS DEL MUNDO, *Falange*, 3.

67. *Ibidem*.

“Maspalomas Costa Canaria”. Mis comisionados han hablado entre otros, con el señor duque de Luna (director general de Turismo) y su secretario D. Enrique Silvela; con D. Miguel Ángel García Lomas (director general de Arquitectura); D. Pedro Bidagor (director general de Urbanismo); D. Mariano Serrano Mendicute (secretario general del Consejo Superior de Colegios de Arquitectos); y D. Blanco Soler (representante de España en la UIA)⁶⁸.

De esta manera, el Conde dio a conocer por primera vez la marca turística “Maspalomas Costa Canaria”, y las instituciones que formaron parte del evento. Durante los siguientes ocho meses la prensa escrita se dedicó a exponer la importancia del concurso para el desarrollo de la isla.

La falta de iniciativa privada en el sector turístico en la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria se hizo evidente durante la segunda mitad de los años 50. El número incesante de turistas que llegaban a la capital y la falta de camas hoteleras, fueron los indicadores más alarmantes del desarrollo turístico en la ciudad capitalina. El número de turistas que fue aumentando entre 1958 y 1960 con 46.000 turistas⁶⁹, entró rápidamente en conflicto con la oferta de 4.000 camas hoteleras que ofrecía la ciudad.

Los ingleses seguidos de los suecos fueron las nacionalidades que representaron un mayor número de visitas⁷⁰ en Las Palmas durante los años 1960 y 1961. Los meses con menor afluencia correspondieron a abril y mayo, debido al buen tiempo primaveral del que goza Europa. Sin embargo, los meses de mayor afluencia correspondieron al periodo entre diciembre y marzo.

Todo hizo pensar que el proyecto ganador del concurso transformaría a Maspalomas en el nuevo centro de mandos del turismo gran canario. Las líneas aéreas durante aquel año comenzaron a fijar la mirada en Gran Canaria como destino internacional (González-Sosa P, 1961, p.10). Compañías como Iberia y Aviaco modernizaron su flota con servicios que pasaron de un vuelo semanal a uno o dos diarios desde Madrid. Las líneas internacionales de Sabena conectaron Bruselas con Las Palmas, y KLM, British United Airways, Air France, S.A.S y TWA hacían aterrizar sus aviones en el aeropuerto de Gran Canaria.

Las infraestructuras del aeropuerto también se prepararon para el evento. En febrero de 1961 comenzaron las obras de ampliación para la pista de aterrizaje⁷¹ (3.800 m), de esta manera, los modernos aviones de reacción fletados de turistas podían aterrizar en ella.

68. *Ibidem.*

69. En 1958 el número de turistas fue de 23.701, en 1959 ascendió a 24.977 y en 1960 a 46.000. González-Sosa, Pedro. (1961, enero, 1). Somero análisis de lo hecho y lo que hay que hacer, *Falange*, 10.

70. En 1960 las cifras de turistas por nacionalidades fueron: alemanes 2.303; belgas 701; franceses 2.468; finlandeses 269; ingleses 7.712; norteamericanos 2.230; suizos 1.211; suecos 3.471; otras naciones 5.299. Los ingleses en 1961 representaron un tercio del total con 11.622 turistas. En 1961, diez mil extranjeros más que en 1960. (1962, enero, 1). *Boletín de información económica*, 40, 5.

71. En el Boletín de Información Económica se encargó de informar de las acciones que implicaron un desarrollo económico en las islas canarias durante 1958 y 1965. La publicación estuvo a cargo de la Cámara de comercio, industria y navegación de las Palmas. LAS PALMAS DE UN MES A OTRO (1961, febrero, 1). *Boletín de información económica*, 29, 5.

4.1.4. Primer concurso internacional de ideas turístico en España. Zona residencial Elviria, 1960.

El 8º Conde de la Vega Grande el 9 de noviembre de 1960 terminó su discurso diciendo que la idea del concurso⁷² había sido fundada por la celebración de otro similar realizado en Málaga. Se trataba del primer concurso internacional con fines turísticos, denominado “Concurso Internacional de Ideas Zona Residencial Elviria”. De esta manera, el concurso de Maspalomas Costa Canaria representó la segunda experiencia en el territorio costero español.

Como ocurrió en Maspalomas, el concurso fue impulsado y financiado por un promotor privado. El Sr. D. Salvador Guerrero realizó el concurso con la finalidad de urbanizar la finca Elviria, además de servir como modelo de urbanización de vacaciones para de la Costa del Sol. Este tipo de iniciativas que fomentaron la creación de nuevas urbanizaciones turísticas fueron acogidas con gran entusiasmo por el Plan de Desarrollo de Estado, y por la reciente creación del Ministerio de Turismo⁷³.

El concurso Elviria auspiciado por la UIA (Unión internacional de Arquitectos) y el CSCAE (Consejo Superior del Colegio de Arquitectos de España) redactó un documento para los participantes basado en 25 artículos. El jurado internacional estuvo compuesto por los arquitectos Luis Blanco Soler (Decano del Colegio de arquitectos de Madrid y delegado de la UIA para concursos internacionales), Pierre Vago (secretario general de la UIA), Franco Albini (designado por la UIA), Antonio Perpiñá Sebría, un arquitecto designado por la dirección de Urbanismo, y José María Santos Rein (secretario).

Los premios se repartieron de la siguiente manera: el primer premio fue 5.000 m² de terreno, 250.000 pesetas; el segundo premio fueron 3.500 m² y 100.000 pesetas; y el tercero 2.500 m² y 75.000 pesetas. El jurado calificador declaró al atelier francés compuesto por I. Vitard, L.G. Armanet, P.Verny, R. Chavanne y P.Retter como ganadores. El segundo premio fue para los españoles Carlos Martínez Caro, José Luis Picardo Castellón, Cruz López Muller y Carlos Picardo (véase imagen 223-226, pág.173,174). Otros arquitectos de reconocimiento como Ricardo Bofill, Fisac o Jorn Utzon destacaron por sus propuestas pero sin tanta fortuna como los premiados⁷⁴.

El atelier de arquitectos franceses (ganador) destacó con una ordenación fuertemente impositiva sobre el paisaje existente (véase imagen 224, pág.174), solución muy distinta de la diseñada en Maspalomas. No obstante, parecía ser que los ateliers de arquitectura y urbanismo en Francia pusieron en práctica modelos de ordenación exitosos en este tipo de concursos internacionales.

72. La información del concurso de Málaga fue notificada por el arquitecto D. Pedro Massiu, sin embargo el arquitecto Manuel de La Peña será quién acompañe y gestione los trabajos del concurso, por sus relaciones en Madrid y su dominio en los idiomas.

73. Ministro Manuel Fraga de Iribarne, muestra gran interés por este tipo de iniciativas privadas que suponen un desarrollo para el Plan del Estado. Así mismo, el ministro de Vivienda José María Martínez y Sánchez Arjona visitará las instalaciones de la exposición del concurso y tendrá conocimiento de los planes de Maspalomas y del plan de Las Palmas. 1962

74. Las publicaciones que mejor han expuesto el tema del concurso Elviria han sido las de Ricardo Lampreave en *Arquitectura COAM*, 339, 28-39, tratando el tema desde la concepción del paisaje, o el catálogo de los proyectos presentados editado por el Ministerio de la Vivienda. No obstante, el arquitecto Roberto Barrios también está desarrollando su tesis doctoral sobre el proyecto de Jorn Utzon en el concurso Elviria.

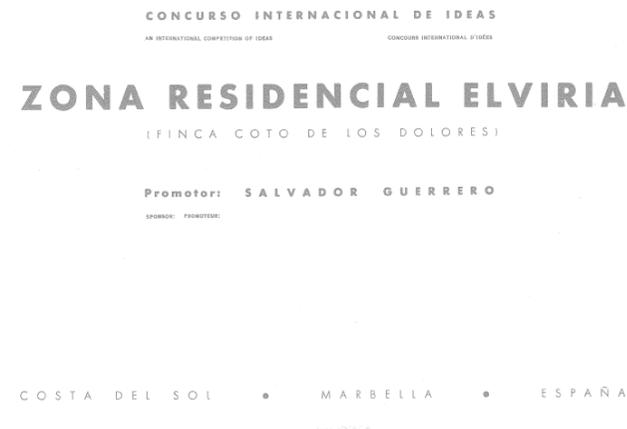


Imagen 222. Arriba. **Imagen de la portada del documento que se entregó a los participantes en el concurso Elviria (Málaga).**

Fuente: *Zona residencial Elviria: finca de los Dolores: concurso internacional de ideas.* (195?). Marbella. s/ed. 28p.

Imagen 223. Abajo. **Imagen del jurado calificador del concurso Elviria.** Se intuye que la imagen es el momento de la revisión de los proyectos. De izquierda a derecha: Perpiñá Sebría, Larrodera López, Albini, Vago, Blanco Soler y Santos Rein. 1960

Fuente: *Cité de l'architecture & du patrimoine. Dossier 064 ifa 277.* 1956-1997.

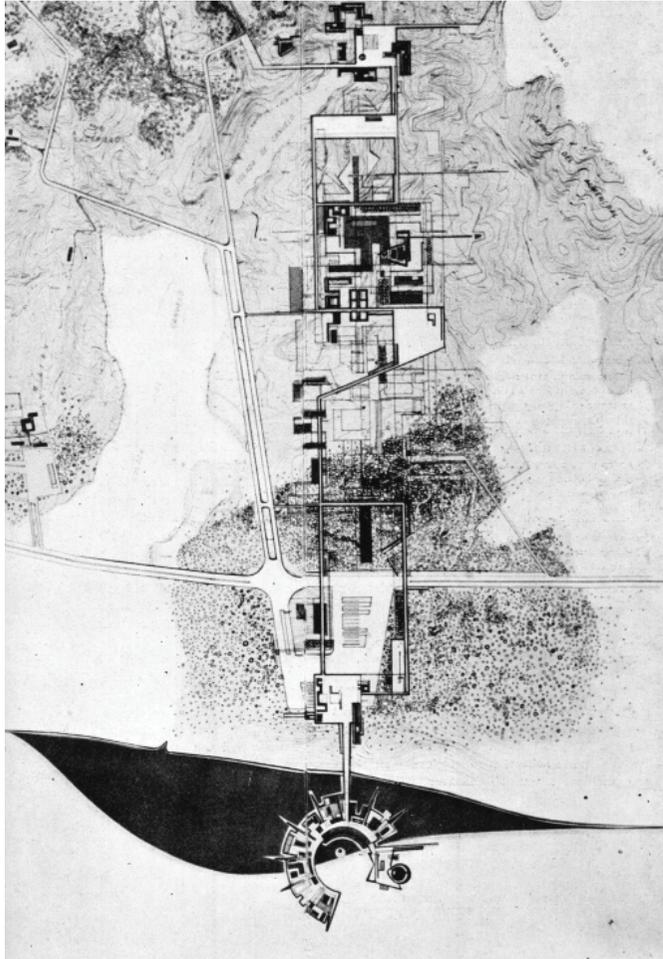


Imagen 224. Imagen del primer premio del concurso Elviria. Arqts. Ives Vitard, L.G. Armanet, P.Verny, R. Chavanne y P.Retter
Fuente: *L'architecture d'aujourd'hui* (1961), 95, s/p.

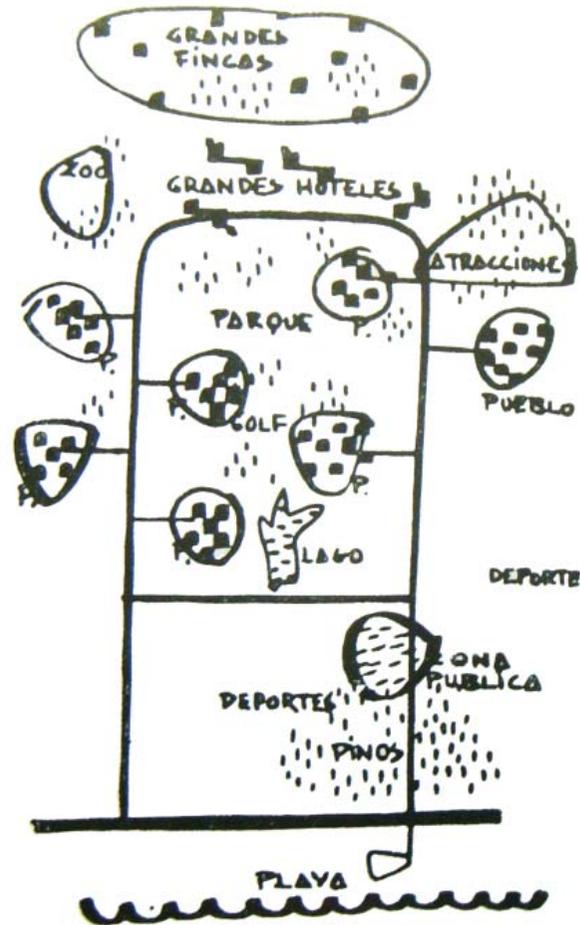


Imagen 225. Imagen del segundo premio del concurso Elviria. Arqts. Carlos Martínez Caro, José Luis Picardo Castellón, Cruz López Muller y Carlos Picardo
Fuente: *Ibidem*.

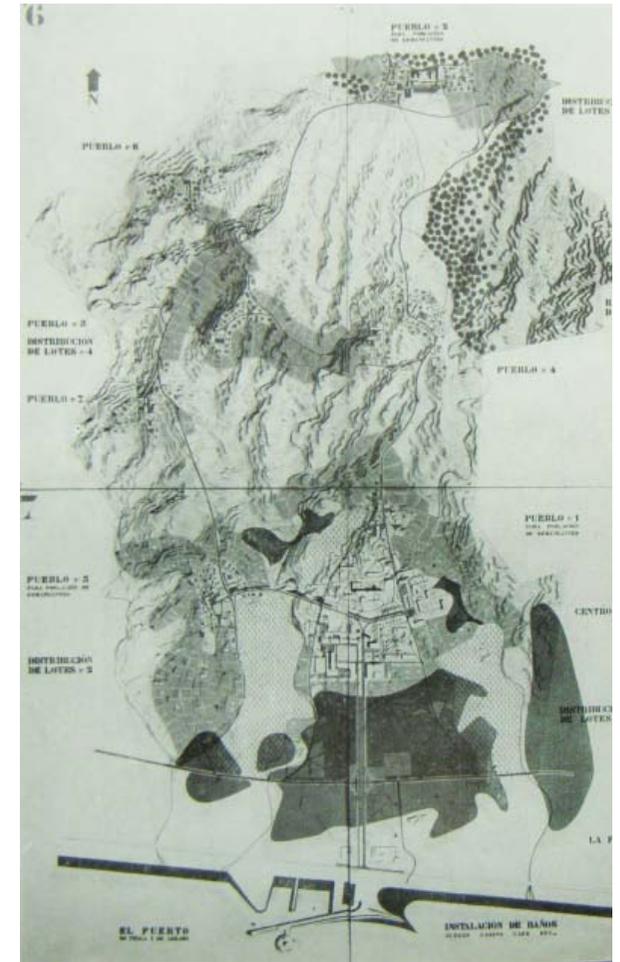


Imagen 226. Imagen del tercer premio del concurso Elviria. Arqts. Georges Bize y Jacques Ducollet.
Fuente: *Ibidem*.

4.1.5. Bases del concurso. Primer documento extraordinario en el desarrollo turístico de Maspalomas.

Algunas de las revistas de arquitectura y urbanismo de reconocimiento mundial⁷⁵ hicieron conocer las futuras expectativas turísticas de Maspalomas. La prensa nacional hizo eco de la noticia rápidamente escribiendo titulares como *Maspalomas, punto de atracción mundial* o *Maspalomas, la mejor playa de Europa*⁷⁶. La resonancia que obtuvo el concurso en arquitectos y público en general fue tal, que hoy quizás podemos pensar que **se trató del primer evento de Maspalomas que contribuyó al imaginario turístico de la ciudad aún sin construir.**

No cabe duda que el concurso fue la oportunidad para dar a conocer al mundo la finca de Maspalomas como el futuro complejo turístico de mayor proyección internacional en Europa. Para que los profesionales de todo el mundo pudieran representar sus ideas, el Conde preparó cuidadosamente a los participantes inscritos⁷⁷ la información gráfica, técnica y climatológica necesaria.

El concurso siguió las pautas establecidas en el *Proyecto de reglamento modelo de los concursos internacionales de arquitectura y urbanismo*⁷⁸. Este documento publicado por la UIA en 1955 estuvo compuesto por un total de 53 artículos y dividido en 9 capítulos. De sus contenidos se extraen algunos referentes a: la inscripción y admisión de participantes; adjudicación de primas, recompensas e indemnizaciones; derechos de autor; cooperación de la UIA; y organización y publicidad del concurso.

Una vez redactadas las bases del concurso compuestas por 23 artículos, la revista *L'architecture d'aujourd'hui* publicó por primera vez en abril de 1961 parte de estos⁷⁹. Es de remarcar un extracto de aquel artículo por el alcance que tiene sobre algunos de los interrogantes que hoy plantea el plano de AS ATEA+SETAP.

*...Ce concours est seulement un concours d'idées, les projets primés restent la propriété matérielle de l'organisateur. En cas de réalisation totale ou partielle d'un des projets, l'organisateur propose d'étudier avec l'auteur ou les auteurs, un contrat pour une mission de contrôle artistique*⁸⁰.

75. La revista francesa *L'architecture d'aujourd'hui* y *urbanisme* entre otras, publicaron en sus apartados de *concours internationaux* el desarrollo del concurso de Maspalomas Costa Canaria durante 1961. La primera nota publicada fue a cargo de *L'architecture d'aujourd'hui* en abril de 1961 (número 95), publicando por primera vez los objetivos y premios del concurso.

76. Los periódicos Falange y ABC publicaron durante 1961 (20 junio y 1 octubre, 1961) dos artículos que dieron a conocer las cualidades extraordinarias del sitio para la implantación de una ciudad turística.

77. La inscripción al concurso era posible después de ingresar el importe de 3.000 pesetas a la cuenta "Maspalomas Costa Canaria" en el Banco de Bilbao, o bien en a la sección de la UIA en el país de residencia. Ver artículo 10 de las bases (pág.183).

78. Los miembros que conformaron el comité de la UIA fueron: Paul Vischer (Suiza), Pierre Deprés (Francia), Patrick Abercrombie (Reino Unido), Georges Candilis (Grecia) Werner March (Rep.Federal Alemana), en calidad de observadores asistieron **Pierre Vago** y Robert Lebreton. Proyecto de reglamento de los concursos internacionales de arquitectura. (1955). *UIA Revue Union Internationale des Architectes*, 6, 25-26.

79. La primera vez que se publicó el concurso en revistas internacionales fue en *L'architecture d'aujourd'hui* (número 93), durante el bimestre diciembre-enero de 1960-1961. En aquella ocasión se publicó en el apartado de *Concours Internationaux* destacando dos noticias, una con la resolución del fallo para el concurso de Elviria, y otra la nueva convocatoria de *Concours pour l'aménagement de la zone résidentielle Maspalomas Costa Canaria*. En abril de 1961 la revista publicó información mas detallada del concurso.

80. L'union internationale des architectes: concours internationaux. (1961), *L'architecture d'aujourd'hui*. 95. s/p.

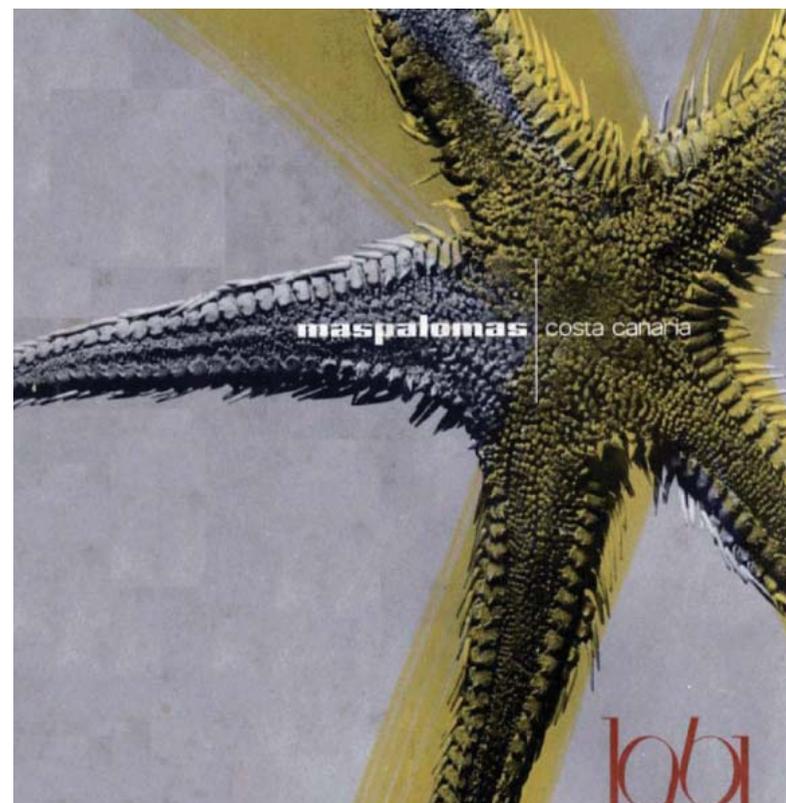


Imagen 227. Imagen de la portada del documento que se entregó a los participantes con las bases, información técnica y fotografías de Maspalomas

Fuente: Vega Grande, el Conde. (1961), s/p.

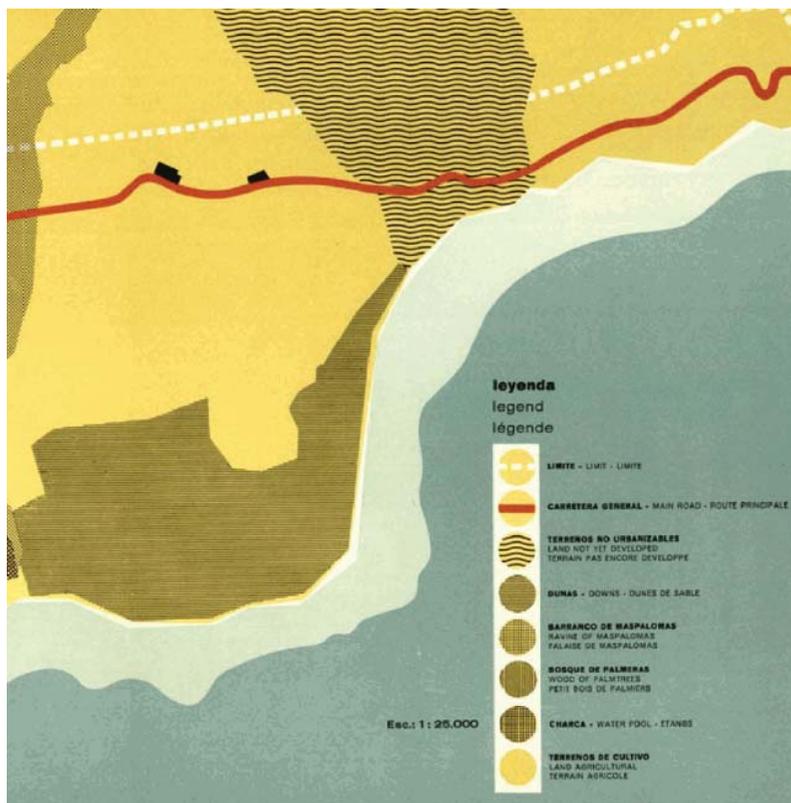


Imagen 228. Imagen parcial del plano de elementos naturales en Maspalomas. 1961

Fuente: Vega Grande, el Conde. (1961), s/p.

...Este concurso es solamente un concurso de ideas, los proyectos premiados permanecerán propiedad material del organizador. En caso de realización total o parcial de los proyectos, el organizador pretende estudiar con el autor o autores, un contrato para un encargo de control artístico. (traducción autor)

En la primera frase quedó explicado uno de los grandes interrogantes que hoy aún muchos estudiosos se preguntan, y es **¿porqué el plano de AS ATEA+SETAP no se llevó a cabo?. Se trató tan solo de un concurso de ideas sin la obligación de desarrollar las mismas, dando de esta manera plena libertad al promotor para llevarlas a cabo o no.**

Pero al mismo tiempo surgen otras cuestiones relacionadas con el material presentado. En la segunda parte de la frase dice explícitamente que los proyectos premiados serán propiedad del organizador. De ahí la pregunta ¿qué ha ocurrido con todo el material premiado en el Concurso Maspalomas Costa Canaria?. El autor de esta investigación a contactado en varias ocasiones con algunos personajes directos que elaboraron del concurso (9º Conde de la Vega Grande), y la respuesta siempre fue la de no conocer su localización. No obstante, uno de los esfuerzos de esta tesis ha sido la de comenzar a investigar sobre el material presentado, y de esta manera hacer conocer documentación inédita. Algunos de estos detalles son: correspondencias de la empresa Maspalomas Costa Canaria; participantes; detalles de la exposición; y otros proyectos presentados.

La documentación que recibieron los participantes inscritos (un libro de 204 páginas con imágenes y planos a color) dio a conocer por primera vez el área de intervención, configurada por 17 km de costa y 2.060 hectáreas. En su interior los contenidos se clasificaron en doce capítulos: bases; tribunal calificador; planos de situación; memoria descriptiva; observaciones; movimiento turístico; climatología; geología; vegetación; el mar; fotografías; y disposiciones legales (véase imagen 227-234, pág 175-177).

La finalidad del concurso parecía estar clara, solo faltaba tener conocimiento de cuales eran los pasos a seguir hasta su celebración. Para ello, la visita del promotor a los organizadores del concurso Elviria facilitó el conocimiento de las pautas necesarias. En la elaboración del documento que recogía las bases del concurso hizo participar a personalidades tan importantes de ámbito local y nacional. Entre las personas que elaboraron el documento se encuentran: D. Simón Benítez Padilla (estudios geológicos); D.Felipe Gracia para el estudio climatológico de la zona (meteorólogo del Ejército del Aire de Canarias); y "Grabados Topográficos S.A." de Madrid para el levantamiento topográfico (por medio de bases fotográficas realizadas por especialistas de T.F.A.- Trabajos Fotográficos Aéreos-). Fue tal la magnitud de detalle del documento que el tribunal calificador elogió el trabajo realizado por la empresa Maspalomas Costa Canaria.

El periodo de inscripción quedó establecido entre el 1 de Junio y el 1 de Agosto de 1961, la inscripción reunió a 148 participantes de todo el mundo⁸¹.

81. El periodista Francisco García Torres en el periódico *Falange* el 1 Octubre 1961 anunció después del cierre de participación la inscripción de 148 participantes (8 japoneses, 3 israelitas, 3 turcos, 2 yugoslavos, 1 argelino, 1 uruguayo, y otros de países como Portugal, Francia, Italia, Mónaco, Suiza, Polonia, Dinamarca, Bélgica, Alemania, Suecia, Holanda, Estados Unidos, Inglaterra, Méjico, Argentina, Finlandia, Canadá, etc...destacando el predominio de franceses, polacos y holandeses, etc.). Sin embargo el Geógrafo Ignacio Nadal Perdomo en 1983 describe la participación de 141 participantes correspondiente a 24 países con la representación de 30 españoles, 25 franceses, 20 polacos, 8 holandeses, 8 alemanes y 7 japoneses. Nadal Perdomo, I. & Guitian

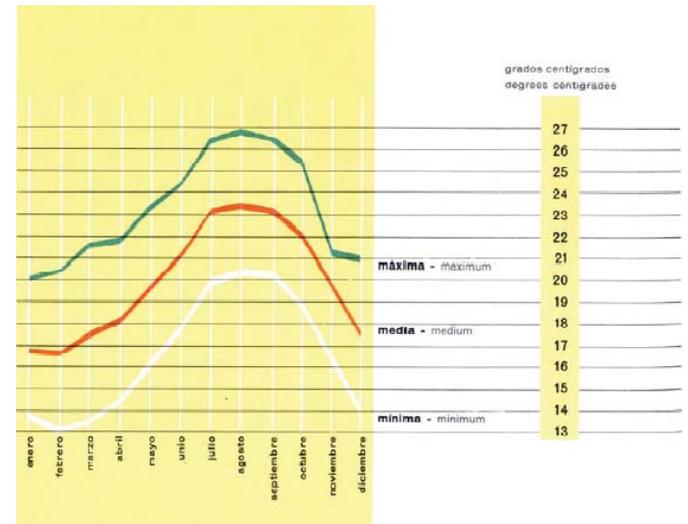
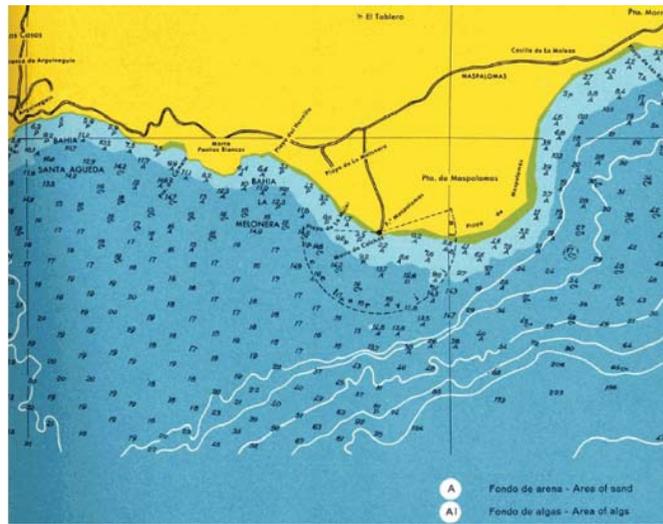
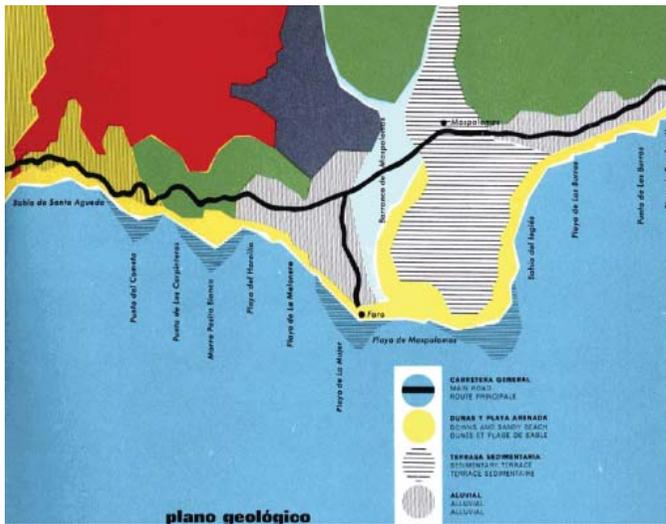


Imagen 229. Arriba. Imagen desde la llanura hacia las dunas de Maspalomas. 1961
Fuente: Vega Grande, el Conde. (1961), s/p.

Imagen 231. Arriba. Imagen aérea del palmeral y dunas de Maspalomas. 1961
Fuente: *Ibidem*.

Imagen 233. Arriba. Imagen aérea desde San Agustín hacia la Playa del Inglés. 1961
Fuente: *Ibidem*.

Imagen 230. Abajo. Imagen de las características geológicas de Maspalomas. 1961
Fuente: *Ibidem*.

Imagen 232. Abajo. Imagen del plano de profundidades marinas de Maspalomas. 1961
Fuente: *Ibidem*.

Imagen 234. Abajo. Imagen del gráfico de temperaturas medias durante el año en Canarias. 1961
Fuente: *Ibidem*.

Según el reglamento de concursos internacionales de la UIA, el jurado debía estar compuesto por miembros de diferentes nacionalidades, siendo recomendable que uno de ellos fuera designado por la UIA para el cumplimiento de las bases. El jurado de Maspalomas estuvo compuesto por los arquitectos Van der Broek (presidente), Holanda; Pierre Vago (miembro UIA), Francia; Luis Blanco Soler (CSCAE.) y Antonio Perpiñá Sebría, España; Franco Albini, Italia; y Manuel de La Peña Suárez (secretario), España.

Un año más tarde de la celebración del concurso Elviria algunos de los miembros del jurado volvieron a coincidir en Maspalomas. Los arquitectos Pierre Vago, Luis Blanco Soler, Antonio Perpiñá y Franco Albini fueron los miembros que compusieron nuevamente parte del tribunal calificador.

La invitación de arquitectos de reconocido prestigio a formar parte en los jurados, fue una de las acciones que la UIA puso en práctica en este tipo de concursos. La lista de miembros del jurado confeccionada por la propia institución desveló el gran interés puesto en Maspalomas.

Siguiendo las recomendaciones de la UIA, la empresa Maspalomas Costa Canaria envió el 13 de enero de 1961 una invitación al célebre arquitecto Le Corbusier. En su contenido le informó de la celebración del concurso y de la posibilidad de formar parte de dicho jurado. Tres días más tarde, el 16 de enero de 1961 Le Corbusier respondió rechazando la invitación y ofreciendo sus servicios profesionales para recibir el encargo del proyecto sin la celebración de tal concurso (véase imagen 235-236, pág.179).

Los auspicios de la UIA y del CSCAE. en ambos concursos fueron justificados por la representación de Luis Blanco Soler (Decano del Colegio de arquitectos de Madrid y delegado de la UIA para concursos internacionales) y de Pierre Vago (secretario UIA).

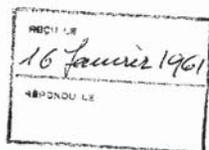
El interés que suscitó a la UIA la idea del Conde de la Vega Grande por transformar los terrenos de Maspalomas en una ciudad turística, se convirtió en uno de los grandes retos logrados por el Condado. La UIA durante aquellos años se encargó de auspiciar otros concursos internacionales que han marcado parte de la historia de la arquitectura y urbanismo en el siglo XX. Son representativos los concursos de la Ópera de Sydney y el plan de Manhattan en 1956, o el parlamento de Lagos en 1958.

Entre 1949 y 1965 la UIA colaboró en 115 concursos internacionales, de los cuales 4 fueron realizados en España. Las dos primeras experiencias españolas tuvieron como objetivos la ordenación turística costera⁸². Maspalomas representó la segunda de ellas en España y la primera en entender lo ordenación desde una escala territorial.

Ayneto, C. (1983). *El sur de Gran Canaria: entre el turismo y la marginación*. Las Palmas de Gran Canaria. Centro de Investigaciones Económicas y Social de la Caja Insular de Ahorros de Canarias (Ed.). 80.

82. En 1960 se celebró el Concurso Internacional de Ideas "Zona Residencial Elviria"; en 1962 se celebró el Concurso Internacional de Ideas Maspalomas Costa Canaria; en 1964 el Concurso Internacional para la Ópera de Madrid; y en 1965 el Concurso Internacional para un Centro de cura en San Sebastian. Aymone, N. (2007). *L'apogée des concours internationaux d'architecture: l'action de l'UIA 1948-1975*. Paris. A&J Picard (Ed). 202-205.

MASPALOMAS



costa canaria

Las Palmas de Gran Canaria 13th of January 1961

Dr. Chil, 13

Mr. Charles Le Corbusier
35, Rue de Sévres
P a r i s 6e

Dear Sir,

We are finishing now the study of the technical program for laying out to the Concurso Internacional de Ideas, a project of urbanization for a residual and touristical zone, land of our own propriety, named Maspalomas, which is situated in the Southern part of Gran Canaria, Canary Islands, Spain.

We have as you know to propose to the International Union of Architects a judgement and had the great pleasure to note that your name is stated between the members of the same, well known in the whole world through its professional prestige.

We are in contact with the I.U.A. and believe that this concourse will succeed end of this year or in January 1962. Of the definite dates we shall inform you later.

Although we would like to know with security whether you will honour us with your presence and in that case we want to know your wishes for payment, naturally the trip and the stay here will go to our account.

Hoping to receive your interesting news and wishing you a Happy Year 1961, we remain, Dear Sir,

Yours faithfully,

Signed Alejandro del Castillo



13 2065

Paris, le 16 Janvier 1961

Monsieur Alejandro del CASTILLO
Maspalomas
LAS PALMAS DE GRAN CANARIA
Dr. Chil, 13
Espagne

Monsieur,

J'ai votre lettre du 13 janvier 1961 me signalant que vous désiriez voir mon nom inscrit pour le concours que vous projetez pour cette année ou pour l'année prochaine.

Je vous fais savoir sans retard que je ne peux pas prendre part à un concours qui est toujours plein d'aléas et de surprises déplaisantes. Les concours apportent la plupart du temps des solutions approximatives médiocres et les propositions sérieuses sont généralement rejetées. Vous concernant, je ne pourrais donc envisager que d'être chargé purement et simplement du travail des plans que vous projetez d'établir dans votre propriété de Maspalomas. Je ne désire participer à aucun concours ni faire partie du jury d'aucun concours. Il n'y a de valable qu'un pacte de confiance absolue entre le client et l'architecte qu'il a désigné et appelé. Tout le reste n'est que formule d'un démocratisme peu-reux.

Veillez agréer, Monsieur, l'expression de mes meilleurs sentiments.

LE CORBUSIER



Imagen 235. Izquierda. Imagen de la carta de la empresa MASPALOMAS Costa Canaria al arquitecto Le Corbusier. 1961. Petición para formar parte del jurado. Fuente: Fondation Le Corbusier. Ref. I3-20-64-001

Imagen 236. Derecha. Imagen de la carta de Le Corbusier a la empresa MASPALOMAS Costa Canaria. 1961. Negativa a la petición. Fuente: Fondation Le Corbusier. Ref. I3-20-65-001

4.1.6. Memorias del Concurso. El 9º Conde de la Vega Grande.

A continuación se presentará parte de la conversación que el autor mantuvo con el 9º Conde de la Vega Grande (hijo del 8º Conde y persona encargada de los viajes y gestión del concurso en 1961).

Informo y hago constar con el siguiente extracto que el Conde de la Vega Grande recibió al autor de esta tesis doctoral en su salón-despacho (situado en la segunda planta de su domicilio) el 4 de enero del 2008 alrededor de las 16:00 pm. El contenido de esta conversación pudo grabarse en formato audio durante una duración de 132 minutos, con previa autorización del Conde.

Transmito mi agradecimiento al Conde por el interés mostrado en la investigación desde el momento que tuvo conocimiento, desvelando algunos datos de gran interés para la investigación.

C.: 9º Conde de la Vega Grande.
I. A: Iván Alvarez
P.M: Pedro Massieu.

I.A: ¿Cómo era la finca de Maspalomas en 1961?

C: **La finca era un erial prácticamente. Yo creo que el 50 % era erial y el otro 50 % era agrícola, con plantaciones de tomate.**

La mayoría de los terrenos eran del Estado, ocurrió en la desamortización de Mendizabal. Posteriormente los subastaron y un bisabuelo mío (5º Conde de la Vega Grande -Alejandro del Castillo y Westerling) se quedó con ellos. Tengo las escrituras de todos los terrenos y si no recuerdo mal costó 15.000 pesetas, además con facilidades de pago.

Tengo buenos recuerdos de la infancia, la carretera asfaltada llegaba hasta Juan Grande. El resto de la carretera hasta Arguineguín era un camino que hicieron mis antepasados. Se llamaban creo *el camino del Conde*.

Cuando empezamos a construir Maspalomas no había ni luz, ni agua(...), en aquella época el alcalde de Las Palmas era D. José Ramírez Bethencourth, y decía: ¡esta gente está loca!, ¡no sabes en lo que te vas a meter!

Había un poco de miedo porque el turismo venía a Las Palmas, pero usted sabe que por lo general aquí está la panza de burro. **Todos los días iban autobuses a la playa de Maspalomas a bañarse porque había siempre más sol que en Las Palmas, las agencias organizaban excursiones a la playa de Maspalomas.**



Imagen 237. Imagen del 9º Conde de La Vega Grande. Hijo del propietario de los terrenos de Maspalomas en el momento del concurso.
Fuente: Autor, cortesía de Pedro José Franco López.

Esto nos motivó a pensar que había que hacer algo, decíamos ¡hay que hacer algo!.

Entonces mi padre tuvo un administrador que valía bastante, él se puso en contacto con una compañía que se llamaba *Entrecanales y Távora*. **Hicieron unos planes donde está Playa del Inglés actualmente, le llamaron *La puebla de Maspalomas*, se trato de una pequeña ciudad turística, pero era tan solo unos bosquejos.**

Pero nosotros, tanto mi hermano como yo, no estamos conforme con eso. Una tarde hablé con el arquitecto D. Pedro Massieu y le dije de ir conmigo al sur. Charlando en el coche me dijo:

(P.M) ¿Porque no hacen ustedes un concurso internacional?.

(C.) ¿Y qué es eso? , ¿un concurso internacional?.

(P.M) Se acaba de hacer ahora en la Costa del Sol un concurso internacional, un señor que tiene un latifundio. Deben saber cómo lo han hecho.

Entonces hablamos con Manuel de la Peña y le dijimos ¡Manolo, pá Málaga!, fuimos los dos para saber que había hecho este señor. La finca se llamaba Elviria, vimos toda la documentación que necesitábamos y la preparamos. Elegimos un jurado internacional, españoles, un holandés, un francés y un italiano.

Para hacer el libro de los participantes fuimos a Bilbao porque aquí no había nadie que lo hiciera. **Cuando fuimos a Madrid hablamos con Luis Blanco Soler, él nos dijo que teníamos que preparar un documento y quienes tenían que ser los miembros del jurado. Él se encargó de hablar con Pierre Vago, con Van der Broek y Franco Albini.**

Recuerdo que a través de los Colegios de Arquitectos fue como se comunicó el concurso. Vinieron proyectos hasta de Japón.

I.A.: ¿Cómo se realizaron las inscripciones?.

C: No me acuerdo, pero creo que venían a nosotros. Habíamos puesto una oficina para el concurso. Recibimos los proyectos y luego los montamos en las salas de nuestro edificio, donde antes estaba el Banco de Canarias. Cuando terminamos vino el jurado y empezaron a estudiar los proyectos.

I.A.: ¿Que pensó D. Pedro Massieu cuando vio que se hizo el concurso?

C: Estaba muy contento. Mi hermano estaba haciendo un proyecto con Manuel de La Peña, él era una persona que sabía bastante, estaba relacionado con Madrid, y nos ayudó.

I.A.: ¿Quién pensó en la marca Maspalomas Costa Canaria?

C: Cuando empezó todo fuimos a Madrid, allí habíamos estado pensando en que nombre ponerle, por la noche en el hotel Palace estando en mi habitación llamé por teléfono a Manuel de La Peña y le dije que se me ocurrió “Costa Canaria de Maspalomas”, él me dijo que era mejor “Maspalomas Costa Canaria”. Le respondí que me gustaba más.

I.A.: ¿Además de la Costa del Sol tenía otras referencias de casos similares al de Maspalomas?

C: Antes de empezar solo conocíamos el caso de Costa del Sol, pero posterior al concurso estuvimos incluso en América. Fuimos en un avión privado desde Nueva York hasta una urbanización en Florida. Allí recogimos bastantes ideas, fue muy interesante..., recogí muchos datos.

Ya se había empezado San Agustín, y comenzábamos en Playa del Inglés. Nunca pensé que se desarrollaría como lo hizo, siempre tuvimos la idea de hacer chalecitos y venderlos. Hice unos *chals* de muestra y casi no me dieron tiempo para terminarlo. Más tarde los tiramos para construir otra cosa.

Tuvimos incluso la idea de hacer solo arquitectura canaria, pero hubo una negativa por parte de los arquitectos, puesto que cada uno quería poner un sello de sus obras.

I.A.: ¿Cómo recuerda que se hizo la divulgación del concurso?

C: Los colegios de arquitectos se encargaron de hacerlo por todo el mundo, aquí teníamos el periódico la Falange, el Diario de Las Palmas y la Provincia si no recuerdo mal. De Las Palmas no se presentó nadie.

Sr. D. Alejandro del Castillo y Bravo de Laguna.
Las Palmas de Gran Canaria, 4 enero 2008.

De la conversación se dedujeron algunas conclusiones:

a- **Territorio**

Un paisaje austero basado parcialmente en la economía agrícola y ausencia de cualquier servicio urbano.

b- **Turísticas**

Las continuas visitas de turistas procedentes de Las Palmas hasta las playas de Maspalomas hizo pensar en las capacidades del sitio como centro turístico.

La instrumentación de un concurso internacional para la creación de la marca turística Maspalomas Costa Canaria. La celebración del concurso además de reunir las ideas de arquitectos de todo el mundo sirvió como escaparate excepcional al nuevo desarrollo turístico.

c- **Bases y jurado del concurso.**

La colaboración de la UIA y CSCAE hizo posible el alcance global de la noticia y la participación de un jurado con arquitectos de reconocimiento internacional.

4.1.7. Reglamento de los concursos internacionales. 1952

En la *Conferencia internacional de artistas* realizada en Venecia entre los días 22 y 28 de Septiembre de 1952, se comenzó a discutir sobre cuales debían ser los contenidos para los concursos internacionales de arquitectura y urbanismo⁸³.

Con la resolución 4.421 se establecieron 9 capítulos que recogieron los 54 artículos que debían regular los concursos. Un total de 23 artículos formaron parte en las bases redactadas para el *Concurso Internacional de Ideas "Maspalomas Costa Canaria"*. Las bases del concurso fueron detalladas en un documento escrito en tres idiomas (español, inglés y francés):

Bases de Concurso:

-Art.1. Las presentes bases tienen por objeto la exposición de las normas a que deberán ajustarse los participantes del CONCURSO

INTERNACIONAL DE IDEAS, para la Urbanización de la Zona Residencial y Turística denominada "MASPALOMAS, costa canaria", este concurso está organizado por: Alejandro del Castillo y del Castillo, Conde de la Vega Grande. Apartado de correos 357. Las Palmas de Gran Canaria (Islas Canarias) España.

-Art.2. Las Bases están redactados conforme a los reglamentos de concursos internacionales de arquitectura y urbanismo de la UNIÓN INTERNACIONAL DE ARQUITECTOS.

-Art.3. Este CONCURSO INTERNACIONAL, es un concurso de ideas, anónimos, y abiertos a todos los arquitectos y equipos de arquitectos.

-Art.4. Las bases y documentos de este CONCURSO INTERNACIONAL, son idénticas para todos los concursantes.

-Art.5. Han sido depositadas un ejemplar de estas bases en la UIA y en el CONSEJO SUPERIOR DE COLEGIOS DE ARQUITECTOS DE ESPAÑA, y han sido aprobadas.

-Art.6. Todos los datos técnicos y detalles necesarios para este Concurso de ideas y de Urbanismo van adjuntas a las presentes bases.

-Art.7. Este CONCURSO INTERNACIONAL DE IDEAS concede a sus participantes la mas amplia libertad de interpretación.

83. En aquel momento los auspiciados por la UIA fue representado por 27 estados miembros, como son: Austria, Bélgica, Camboya, Canadá, Ceilán, Dinamarca, Ecuador, Francia, Alemania, Honduras, Irán, Israel, Italia, Japón, Corea, Luxemburgo, Mónaco, Nicaragua, Holanda, Noruega, Pakistán, Filipinas, Suiza, Inglaterra, Estados Unidos y Yugoslavia. Proyecto de reglamento de los concursos internacionales de arquitectura. (1955). *UIA Revue Union Internationale des Architectes*, 6, 25-26.

-Art.8. Dentro de la más amplia libertad de interpretación los trabajos especificaran claramente los siguientes puntos:

-Art.9. Los concursantes podrán enviar cuantos datos, planos, memorias, etc, etc, crean necesarios para facilitar la comprensión por parte del jurado. Es obligatorio la presentación de un plano de conjunto a escala 1:5000.

-Art.10. Para poder tomar parte en el concurso es necesario cumplimentar la hoja de inscripción, y al mismo tiempo enviar el resguardo de haber efectuado el ingreso de 3.000 ptas. (o su equivalente en moneda extranjera al cambio oficial de España) en la cuenta de "MASPALOMAS, costa canaria", en el banco de Bilbao de Las Palmas de Gran Canaria (España), o bien a cargo de una sección de la UIA del país de residencia o mas cercano de cada concursante.

-Art.11. Los proyectos deben ser enviados en el tiempo previsto en el art.19 a la dirección del Organizador en un paquete, llevando el nombre de "CONCURSO INTERNACIONAL, MASPALOMAS, costa canaria". Las diversas piezas depositadas por los concursantes no deben llevar ningún nombre, sino solamente un número de seis cifras, de 1 cm de alto situado en la parte derecha y en lo alto de cada documento; este mismo número será reproducido en un sobre lacrado, opaco y sin membrete, depositado por el concursante al mismo tiempo que su proyecto, y que contendrá los nombres, apellidos y domicilios de cada concursante.

Todo concursante que revele su identidad antes de la calificación del jurado será excluido del Concurso y todo recurso le será denegado.

-Art.12. Se han fajado tres premios:

PRIMER PREMIO: **6.000 metros cuadrados en la zona residencial, 300.000 ptas en metálico**, viaje de ida y vuelta desde el país de origen y estancia en Gran Canaria durante treinta días.

SEGUNDO PREMIO: **4.000 metros cuadrados en la zona residencial, 200.000 ptas en metálico**, viaje de ida y vuelta desde el país de origen y estancia en Gran Canaria durante veinte días.

TERCER PREMIO: **3.000 metros cuadrados en la zona residencial, 100.000 ptas en metálico**, viaje de ida y vuelta desde el país de origen y estancia en Gran Canaria durante quince días.

El jurado tendrá igualmente a su disposición una suma de 180.000 ptas. que podrá repartir después de su calificación, entre un cierto número de proyectos que considere destacados.

-Art.13. **El jurado está capacitado para declarar desierto alguno o algunos de los premios indicados** en el artículo anterior y crear en su defecto las compensaciones económicas que juzgue oportunas sin sobrepasar las indicadas en el mismo artículo.

-Art.14. Los premiados recibirán el importe de las primas en un plazo de quince días, contados a partir de la proclamación del resultado del Concurso, y en un periodo de seis meses, también después, podrán efectuar la visita a Gran Canaria.

-Art.15. **Se establece que el presente Concurso Internacional es solo de ideas**, quedando los trabajos premiados en propiedad del Organizador del Concurso. En caso de realización total o parcial de los proyectos, **el Organizador se propone a estudiar con el autor o autores de los mismos un contrato de emisión de control artístico**. Y en el caso que el jurado adoptase solamente parte de un proyecto de ideas, pertenecerá al jurado proponer al Organizador la forma mas deseable para que su autor participe en su realización.

-Art.16. Los trabajos no premiados serán devueltos a sus autores en el periodo de cuatro meses, contados desde el fallo del jurado.

-Art.17. En este periodo de cuatro meses, el Organizador podrá organizar una o varias exposiciones de los trabajos presentados.

-Art.18. Los concursantes podrán enviar los trabajos asegurados, y por el Comité Organizador se les comunicará su recepción. Todos los proyectos presentados y valorados a juicio del Jurado serán asegurados a todo riesgo, y la devolución de los no premiados irán asegurados igualmente por el Organizador.

-Art.19. Calendario:

PERIODO DE INSCRIPCIÓN: Del 1 de Junio al 1 de Agosto.

RECEPCIÓN DE LOS PROYECTOS: Desde la fecha de admisión hasta el 1 de Diciembre de 1961. De todas formas todos los proyectos depositados en las oficinas de correo o en las oficinas de las Compañías Aéreas de cada país antes de la fecha indicada, es decir, antes del 1 de Diciembre de 1961, serán considerados como depositados en el tiempo reglamentario. Los concursantes deberán, no obstante, tomar sus precauciones para que sus proyectos lleguen a Las Palmas antes del 15 de Diciembre de 1961.

La DECISIÓN DEL JURADO, se hará pública el mes de Enero de 1962.

La PUBLICACIÓN Y COMUNICACIÓN a los interesados se hará en un plazo de un mes a partir de la fecha del jurado.

-Art.20. Todo concursante podrá, a voluntad, entre el 1 de Julio y el 1 de Octubre, preguntar por escrito al Comité Organizador todos los detalles que les puedan ser útiles, y las respuestas les serán igualmente enviadas al resto de concursantes inscritos.

-Art.21. Se entiende que todos los concursantes inscritos aceptan todas las condiciones impuestas en el presente reglamento.

-Art.22. El jurado se reserva el derecho de rehusar los proyectos que sus autores no hayan respetado las condiciones generales establecidas en el presente reglamento.

-Art.23. La decisión del jurado se hará pública y será inapelable.

Algunos de los contenidos de los artículos son representativos por la importancia que tuvieron directamente con el plano de AS ATEA+SETAP. **El artículo 7 dio la posibilidad de interpretar cualquier idea libremente a los participantes.** La primera de las características del plano de AS que lo diferenció del resto de participante fue la escala de intervención sobre la que proyectaron la ciudad. Mientras los otros grupos centraron sus ideas en una ordenación parcial sobre el territorio de Maspalomas con el diseño de urbanizaciones más o menos dispersas (generalmente entorno a las dunas, oasis y palmeral de Maspalomas), el atelier AS fue el único que proyectó desde la escala territorial hacia la escala urbana (desde el paisaje). De esta manera, Maspalomas continuó definido por su amplitud territorial, y no como ocurre actualmente a unos límites administrativos donde residen los locales.

El artículo 9 obligó a los participantes a representar el plano de todo el centro turístico a escala 1:5.000. Esta escala supuso la definición de los usos del territorio, programas urbanos, infraestructuras viarias, áreas verdes y tipos de agrupaciones alojativas. Otra de las características destacadas del plano de AS valoradas por el jurado fue el nivel de detalle en toda la propuesta. El arquitecto y miembro del jurado Antonio Perpiñá subrayó la gran diferencia que existió entre el primer premio y el resto de participantes⁸⁴. La documentación presentada por AS para el concurso avaló el nivel extraordinario de la propuesta y las declaraciones de Perpiñá (maqueta, plano 1:5.000, perspectivas, esquema de principios directores, memoria descriptiva, etc).

Pero no cabe duda que el contenido que expresa el artículo 15 continúa hoy siendo esencial para uno de los temas centrales en la historia del urbanismo de Maspalomas. Como adelantamos en la pág.175 el concurso trató tan solo de reunir las mejores ideas para un centro turístico en Maspalomas, sin la responsabilidad de tener que llevarse a cabo posteriormente. Esta deliberación quedó en manos del organizador, y la historia quedó marcada por la negativa del mismo.

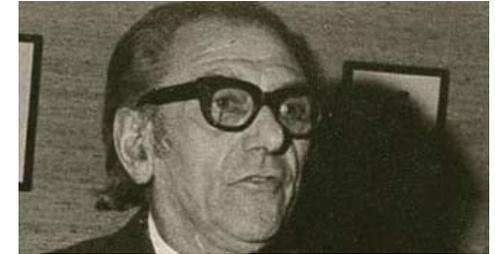
Sin embargo, si el plano representó la mejor IDEA para construir un centro turístico en Maspalomas proyectado hasta la fecha, y la demanda turística fue una de las razones de su rechazo **¿porqué no se revisaron los principios de ordenación del plan para acoger la oleada turística que recibió Maspalomas?**

84. En unas declaraciones para el periódico Falange el 10 de enero de 1962, el arquitecto Antonio Perpiñá dijo: *El jurado ha estimado que existía una gran diferencia entre el proyecto premiado en primer lugar y los restantes seleccionados. En consecuencia, debían destacar dicha diferencia, declarando desierto el segundo y estableciendo dos premios terceros.*

El día de la recepción de los trabajos se realizó el 1 de diciembre de 1961, y el fallo del jurado se proclamó el 9 de enero de 1962. A continuación se detallará una breve descripción de los reconocimientos profesionales y académicos de cada componente del jurado, obtenidos hasta el año de la celebración del concurso.

Arq. **J.H.Van der Broek. Holanda.** Presidente del jurado

Arquitecto holandés, fue decano de la *Faculty of Architecture at Delft University of Technology* (Holanda). Terminó su carrera en 1928, comenzó enseguida a realizar pequeños trabajos, pero pronto se destacó por su gran competencia. Junto con su compañero Bakema fue autor de muchísimas obras entre las que destaca el Centro comercial de Lijnbaan. Su labor como arquitecto-urbanista fue reconocida en todo el ambiente internacional y ha representado a su país en numerosos congresos mundiales. Fueron autores de un rascacielos en Interban, en Berlín y del edificio del ayuntamiento de Marl (Alemania) por cuyo proyecto obtuvo el primer premio en un concurso internacional. También fueron autores del edificio de *Radio del Mundo* en los Países Bajos y de varios edificios entre los que destaca la Escuela Técnica de Holanda.



Arq. **Pierre Vago. Francia.**

Arquitecto en París, tenía 51 años y fue secretario general de la Unión Internacional de Arquitectos desde su constitución. Viajó por todo el mundo efectuando obras de arquitectura y como miembro de jurados internacionales (entre otros el concurso Elviria). Fue autor de la 2ª Basílica subterránea de Lourdes y de otras obras importantes. Era miembro consultivo del Gobierno francés y director de estudios de cinco escuelas de Arquitectura, y de cursos superiores en Bélgica.



Arq. **Antonio Perpiñá Sebría. España**

Tenía 43 años, miembro de numerosos jurados de carácter nacional e internacional. Representante de España en la Comisión de Urbanismo de la UIA, además de representar a España en numerosos congresos, desempeñando el cargo de director técnico de la Comisaría de Urbanismo en la Escuela Superior de Arquitectura de Madrid. Destacó profesionalmente por el grupo de viviendas Escorial en Barcelona (1959), junto a Ribas, Mitjans, Bohigas, Martorell y Alemany.





Arq. **Franco Albini. Italia**

Tenía 56 años de edad, fue arquitecto en Milán y desempeñó la cátedra de Arquitectura en la *Facoltà de Architettura di Venezia* (IUAV). Poseía el premio *Olivetti* para Arquitectura y el Gran Premio Nacional Compás de Oro por el diseño industrial. Fue un arquitecto reconocido internacionalmente por sus obras urbanísticas, arquitectónicas y diseño de mobiliario. Formó parte de numerosos concursos nacionales e internacionales. Como urbanista participó, entre otros, en el proyecto de *Milano-Verde* (1938).



Arq. **Luis Blanco Soler. España**

Fue arquitecto español de libre ejercicio, autor entre sus obras de aquel momento destacó el edificio del Hotel Wellington; los Grandes almacenes de El Corte Inglés y el edificio Bayer en el Paseo de Recoletos (Madrid). Ejercitó como presidente del Comité Técnico que redactó el proyecto de ordenación de la Costa del Sol. En 1962 era Decano presidente del Colegio de Arquitectos de Madrid (COAM).



Arq. **Manuel de la Peña Suárez. España.** Secretario concurso

Tenía 39 años, estudio en la Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Madrid. Como secretario participó activamente en las fases de preparación de documentación para el concurso, además de conocer bien la situación de Maspalomas durante en los años 60. Fue nombrado Delegado Regional del Instituto Nacional de la Vivienda, durante 1962 fue arquitecto-jefe de este organismo.

La decisión del jurado estableció por unanimidad el proyecto ganador al atelier SETAP, la deliberación se llevó a cabo en los almacenes Guanarteme que acogió durante los días 4,5,6,7,8 y 9 de enero de 1962 las 80 propuestas presentadas (se utilizaron 10 salas para la exposición). Según recoge la publicación periódica de la U. I. A de 1962, de los 80 proyectos recibidos⁸⁵ dos de ellos fueron descalificados por incumplir el artículo 11 que hace referencia al día de entrega y anonimato de los proyectos.

Los 78 proyectos restantes fueron valorados según los criterios establecidos por el jurado mediante los siguientes parámetros:

1. **Respetar las dunas, el oasis, los paisajes de fondo y las playas, evitando el uso masivo del delta.**
2. Creación de un centro turístico y no una ciudad.
3. **Composición general de calidad y no de cantidad.** (La historia demostró que sería la cantidad el valor de los desarrollos turísticos en el arco del mediterráneo. En España la creación del Ministerio de Información y Turismo apoyaría este tipo de iniciativas más masivas).
4. Creación de un centro turístico de atracción y diversión situado al oeste del oasis y en el entorno del mismo.
5. Distribución y clasificación de los grupos turísticos con una buena disposición de red de carreteras y accesos a las playas.
6. **Disposición y organización de los sistemas de espacios libres.**
7. Desarrollo de las fases y posibilidades de ejecución de las mismas.
8. Análisis de los diferentes servicios.

Después de acordar cuales eran los criterios de evaluación se realizaron 3 rondas de eliminación, descartando a 46 proyectos en la primera, 12 en la segunda y 8 en la tercera. Finalmente, llegarían a la última fase un total de 12 proyectos, de los que tan solo 7 recibieron premio o el reconocimiento de alguna mención, repartidos de la siguiente manera:

- 1º premio:** Proyecto nº 969696, al atelier SETAP (Francia)
2º premio: Desierto
3º premio: Proyecto nº 458900, al grupo encabezado por J. Van den Bogaerde (Bélgica)
Ex-aequo: Proyecto nº 981782, al arquitecto Jacques Karbowsky (Francia)
1º mención: Proyecto nº 545875, al grupo de Cruz López Muller y José Luis Picardo, Carlos Picardo y Carlos Martínez Caro. (España).

85. La revista periódica de la UIA en 1962 publicó la participación en el concurso Maspalomas Costa Canaria de 80 participantes. Sin embargo, Ignacio Nadal Perdomo en el libro *El Sur de Gran Canaria: entre el turismo y la marginación*, mediante comunicación verbal con la empresa Maspalomas Costa Canaria, publicó que fueron 81 proyectos los presentados y que la mitad se eliminaron rápidamente por actuar sobre el espacio de las dunas.

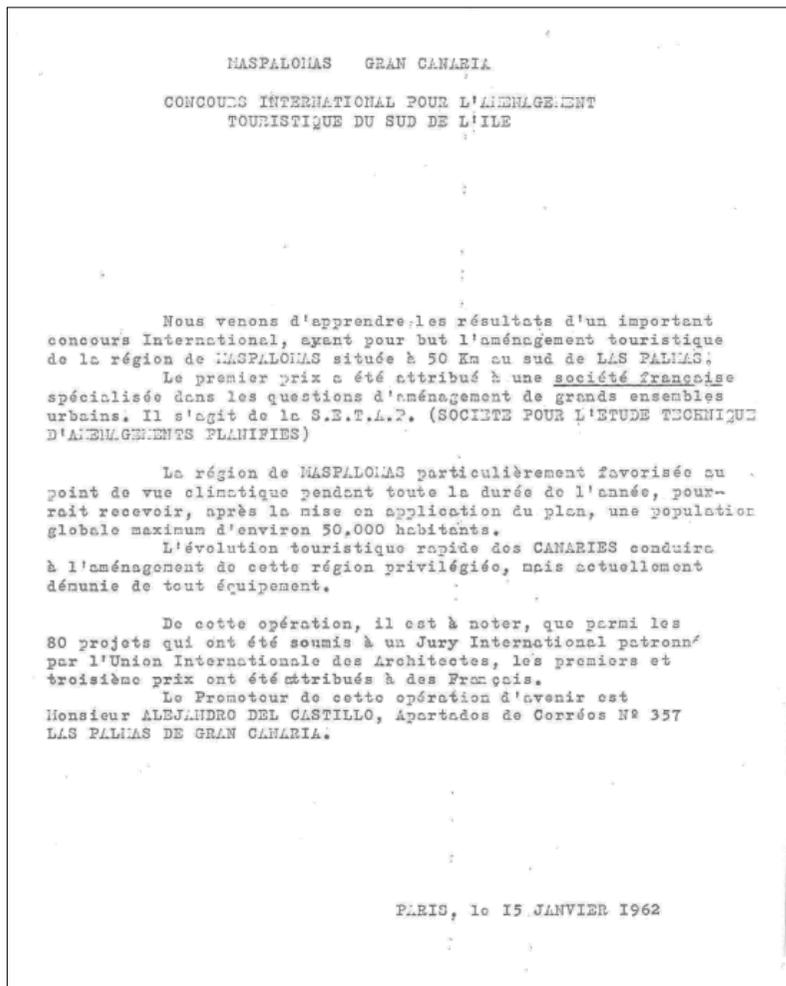


Imagen 238. Imagen de la carta oficial que recibió el equipo SETAP comunicando el primer premio de concurso Maspalomas Costa Canaria. 13 enero 1962

Fuente: Autor, cortesía de Jean Dimitrijevic.

2º mención: Proyecto nº 247412 , al grupo encabezado por Jacek Preis (Polonia), proyecto nº 279556, al grupo encabezado por Rubens Henríquez Hernández y Javier Díaz Llanos la Roche (España); proyecto nº 362624, al grupo encabezado por Javier Barroso Ladrón de Guevara, José Martín Crespo Díaz y Ángel Orbe Cano (España).

La deliberación de los últimos trece proyectos se inició desde muy temprano y no fue hasta las siete y cuarto de la tarde cuando el presidente del jurado dio a conocer al ganador, tratándose de un proyecto que sorprendió a todos en la sala (véase imagen 239-242, pág.191-192).

El 20 fue el número de los paneles en la exposición y donde recayeron todas las miradas de los presentes, y el 969696 el del sobre que contenía los autores de aquel proyecto tan prodigioso. Estos dos números desconocidos fueron los protagonistas que dieron a conocer la autoría del proyecto de AS ATEA+SETAP. Un proyecto que aquella misma tarde y los días posteriores fue objeto de titulares en las emisiones radiofónicas y portadas de los periódicos locales y nacionales.

En el acto se encontraron personajes tan importantes como el Sr.D. Díaz Bertrapa (presidente del Cabildo Insular de Gran Canaria), el Sr. D. Avendaño Porrúa (Gobernador Civil) y el promotor D. Alejandro del Castillo y del Castillo. El tribunal declaró el proyecto ganador del atelier AS como "extraordinario", el testimonio de uno de los miembros del jurado anhelaba por el porvenir de Maspalomas y de la realización del proyecto.

La celebración del concurso colaboró además a crear nuevas sinergias personales entre los miembros del jurado, tal como recogió Pierre Vago en su libro *Une vie intense*. El arquitecto francés aprovechó la oportunidad de Maspalomas para elogiar particularmente a su compañero Franco Albini.

...Fue en Maspalomas que me veo obligado a admitir con Franco Albini, por ser el más talentoso de la generación de arquitectos italianos del espíritu moderno de la postguerra.⁸⁶

La composición de los mismos miembros del jurado un año antes en un concurso de características similares (Elviria), hace pensar que haya facilitado la votación por unanimidad del primer premio. Además de este episodio, el arquitecto Vago conocía muy bien la obra del atelier AS y las singularidades de sus planes. Las continuas publicaciones del arquitecto Guy Lagneau en la revista francesa *l'architecture d'aujourd'hui*, cuando Vago perteneció al comité de redacción, se remontan a 1951 con uno de sus primeros proyectos (*maison aux environs de paris*).

La decisión de dejar el segundo premio desierto, motivada por la gran diferencia que existió entre el plano de AS y el resto de participantes, pone aún más en evidencia el carácter SINGULAR y AVANZADO del plano. El jurado compuesto por importantes arquitectos internacionales dejó claro su asombro con el reparto de premios y declaraciones posteriores.

86. El libro dedica un apartado a los concursos internacionales, en donde Vago expresa sus experiencias profesionales y personales. Vago, P. (2000). *Pierre Vago: une vie intense*. Brussels. Archives d'Architecture Moderne (Ed).



Imagen 239. Arriba. **Imagen del momento que se abrió los sobres con los nombres de los participantes premiados (exposición del concurso).** De izquierda a derecha: Blanco Soler, Van der Broek, Manuel de La Peña, Franco Albini, D. Alejandro del Castillo y Bravo de Laguna (9º Conde), Presidente del Cabildo Insular (Sr.D. Díaz Bertrapa). 1962
Fuente: Autor, cortesía de Fernando Hernández Gil.

Imagen 240. Abajo. **Imagen del momento que Sr. D. Alejandro del Castillo y del Castillo es informado de los premiados en el concurso.** De izquierda a derecha: Pierre Vago, Blanco Soler, D. Alejandro, Van der Broek, Manuel de la Peña, Franco Albini. En la mesa los documentos de registro del concurso. 1962
Fuente: *Ibidem*.



Imagen 241. Arriba. **Imagen del momento que el Sr. D. Alejandro del Castillo y del Castillo felicita al presidente del jurado (Van der Broek).** De izquierda a derecha: Antonio Perpiñá, Pierre Vago, D. Alejandro, Blanco Soler, Van der Broek. En la mesa la firma de actas. 1962
Fuente: *Ibídem.*

Imagen 242. Arriba. **Imagen del momento que se anuncia los proyectos premiados.** De izquierda a derecha: Van der Broek y Manuel de la Peña.
Fuente: *Ibídem.*



Las declaraciones del jurado confirmaban las expectativas del plano con el futuro desarrollo de Maspalomas. Sorprendieron algunas declaraciones de los miembros al periódico *El diario de Las Palmas*, que avalaron aún mas los valores del plan.

Arq. **J.H.Van der Broek.**

Es un gran proyecto que sin lugar a dudas dará gran importancia y extraordinario renombre a Gran Canaria (...).Fue laboriosa la selección por la calidad y diferencias que existían entre los proyectos concursantes.

El jurado no puede predecir el resultado de este concurso en orden a su realización, pero espera que pueda llevarse a cabo.

Arq. **Pierre Vago.**

*Este no es el primer concurso que se ha convocado en España (...), **el de Maspalomas Costa Canaria es extraordinario**, la diferencia entre uno y otro estriba en que Maspalomas, por ser terreno completamente virgen, por sus buenos recursos naturales, y ese maravilloso clima en lo meses de enero y febrero, puede ser una zona fuera de serie y a la que se le puede sacar gran partido comercial*

Arq. **Antonio Perpiñá Sebría.**

Tiene Maspalomas un carácter que la diferencia notablemente de las restantes zonas de turismo del Mediterráneo y de Europa.

Arq. **Franco Albini.**

Una vez planificada y realizada esta iniciativa tengo la seguridad de que Gran Canaria y este archipiélago adquirirán renombre en todo el mundo, (...). Es completamente distinta a las ya realizadas y se puede anticipar que constituirá timbre de orgullo para los canarios y españoles.

Arq. **Luis Blanco Soler.**

El proyecto de Lagneau tiene sin lugar a dudas una gran categoría técnica.

Arq. **Manuel de la Peña Suárez.**

*...no se puede predecir cuando se iniciaran los primeros pasos en la zona sur, pero **tengo la seguridad de que no pasará mucho tiempo sin que reine gran actividad en toda aquella demarcación...***

Con estas afirmaciones el jurado manifestó las singularidades de Maspalomas y del plano ganador. Pero una de las mayores aportaciones de la celebración del concurso además del plano ganador y su jurado, fue sin lugar a dudas, la contribución que significó para la historia del planeamiento turístico en Europa. **La compilación de proyectos procedentes de todo el mundo y las diferentes soluciones planteadas en Maspalomas, ponen hoy aún más de relieve el carácter avanzado del concurso y**

del plano. El autor ha realizado un esfuerzo en conocer las deliberaciones del jurado y el material presentado de algunos de los proyectos que participaron al concurso. A continuación se presentarán los comentarios e ilustraciones de los 12 proyectos que llegaron a la última fase del concurso, y que por uno u otro motivo, no se conocía más que algunos detalles de sus ideas⁸⁷.

Proyectos de la última ronda de valoraciones . 12 proyectos

Proyecto nº 100002
Valoración del jurado

1. Cabe señalar en este proyecto especialmente la buena ubicación de los edificios en la zona turística, de este a oeste, según un estudio que representa con éxito toda la propuesta. La red de infraestructura estuvo bien planteada, distinguiendo el tráfico interno del externo. No fue satisfactoria la creación artificial de una zona de recreo y clubes con un pequeño lago en la zona de dunas, además del centro cívico y comercial en la zona norte del delta.

Proyecto nº 311061
Valoración del jurado

2. **El proyecto se distinguió por el respeto absoluto del conjunto oasis, dunas y delta como elementos esenciales de atracción.** La localización de las zonas residenciales parece ser muy apropiada, pero la red de infraestructuras viarias es muy confusa.

Proyecto nº 472801
Valoración del jurado

3. El concepto de este trabajo fue la clasificación de las zonas turísticas. Todos ellos parece estar bien estudiados, con la excepción de la gran área de "turismo popular" situado en la parte norte del delta.

Proyecto nº 765947
Valoración del jurado

4. Excelente composición general de las infraestructuras viarias. La situación estratégica de la zona es buena, pero **el desarrollo del núcleo principal en el espacio de las dunas es considerado como un desacierto.** Los elementos urbanos acusan una falta de adecuación al carácter de la zona.

Proyecto nº 656356. Arq. Julio Lafuente
Valoración del jurado

5. La particularidad de este proyecto consistió en la creación de un eje de interés que iba de este-oeste con una longitud de 4 km. El uso de la costa desde la parte más oriental hacia la occidental estaba bien estudiada con una óptima disposición en la arquitectura proyectada. Sin embargo, en la llanura central las conformaciones circulares de unidades residenciales presentaron algunas dificultades. Del mismo modo, la creación de una avenida lineal que funciona como área de atracción no siguió las características generales del proyecto.

Memoria presentada al concurso. (extraído de los paneles presentados al concurso).

La circulación de peatones, hilo conductor, muchas veces invisible, de todo buen plan urbanístico toma en este estudio valor de primer plano.

87. L'union internationale des architectes: concours internationaux. (1961), L'architecture d'aujourd'hui. 95. s/p.



El paseo, verdadero “centro de atracción lineal” (4 km.) domina la vida de Maspalomas. Los veraneantes, los turistas, traen consigo pocos coches. Es el verdadero reposo de nuestra civilización maquinista.

La vida común se desarrolla a lo largo de este eje. Ligeramente ondulada a 4 metros sobre el terreno y con perspectivas variadas, domina mar, dunas, jardín botánico, zona deportiva y todo el paisaje; terrazas, bares, kioscos, flores, bancos, pérgola, etc...le dan vida. Paralelamente una “telesilla” con bajadas intermedias acorta las distancias y permite la vista del paseo y del paisaje. Debajo la circulación de vehículos que acceden a todos estos lugares.

Se prevén tres zonas residenciales en la meseta, chalets de 1 o 2 pisos, y parcelas de 1.500 a 2.500 m². Un poblado para personal y empleados, cada uno de estos con centro comercial de primera necesidad y servicios. En el puerto mayor dos zonas residenciales de 3 a 4 pisos, y zona comercial en el mismo puerto para servicio de los yates. Lo domina “Morro Besudo” con un hotel de lujo a torre de 70 metros. Es la señal de Maspalomas, visible desde lejos (véase 243-246, pág 195-196).

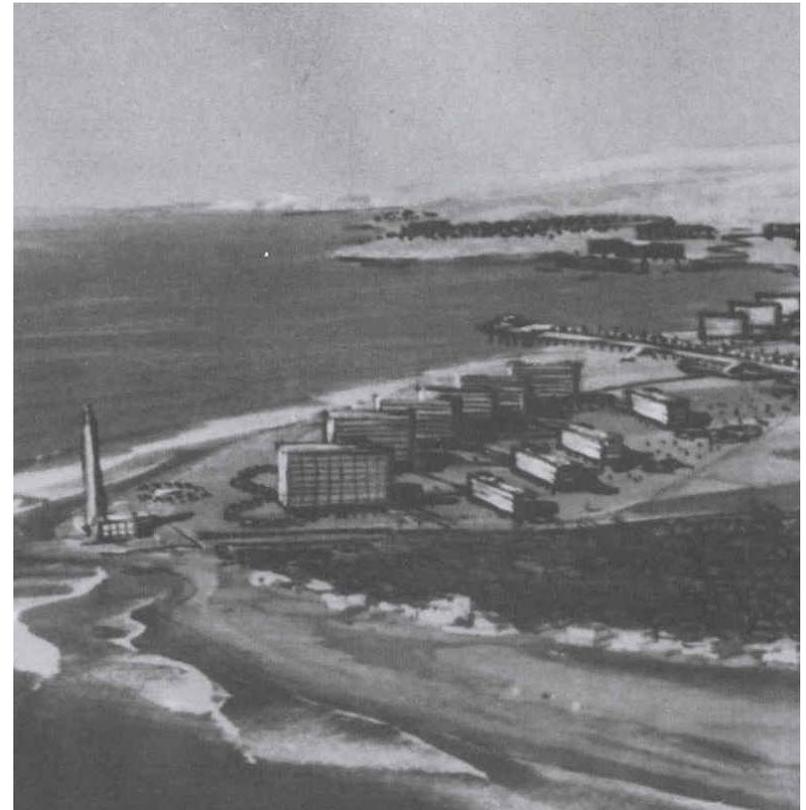
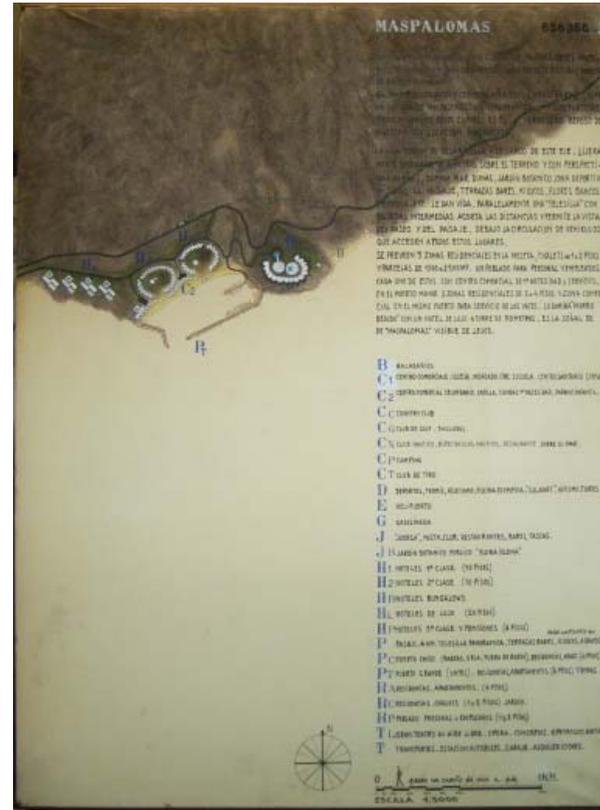


Imagen 243. Arriba. **Imagen de la maqueta del proyecto presentado por el arquitecto Julio Lafuente**

Fuente: Autor, cortesía de Julio Lafuente.

Imagen 244. Abajo. **Imagen de Julio Lafuente en su casa en Roma.** El autor entrevistó al arquitecto el mes de noviembre del 2009.

Fuente: *Ibidem*.



Programa de alojamientos y actividades urbanas. (extraído de los paneles presentados al concurso).

1. Balnearios
2. Centro comercial, iglesia, cine, escuela, centro sanitario (3 plantas)
3. Centro comercial secundario, capilla, tiendas de primera necesidad y parque infantil.
4. Country Club.
5. Club de golf.
6. Club náutico, espectáculos náuticos, restaurante sobre el mar.
7. Camping.
8. Club de tiro.
9. Deportes, tenis, atletismo, piscina olímpica, "go-kart", hípica, toros.
10. Helipuerto.
11. Gasolinera.
12. "Juerga", night-club, restaurantes, bares, tascas.
13. Jardín botánico público (fauna isleña).
14. Hoteles 1º clase, hoteles 2º clase, hoteles bungalows, hoteles de lujo y hoteles 3º clase
15. Paseo de 4km, telesilla panorámica, terrazas bares, kioscos, atracciones.

Imagen 245. Izquierda. Imagen del panel (1/3) presentado por Julio Lafuente para el concurso de Maspalomas. Representa el plan en la zona más occidental de Maspalomas.
Fuente: Autor, cortesía de Julio Lafuente.

Imagen 246. Centro. Imagen del panel (3/3) presentado por Julio Lafuente para el concurso de Maspalomas. Representa el plan en la zona más oriental de Maspalomas.
Fuente: *Ibidem*

Imagen 247. Derecha. Imagen de la perspectiva presentada en el concurso para la zona del Faro de Maspalomas.
Fuente: Gómez V. & Scaglione P. (2008), 167.

16. Puerto chico (barcas, vela, fuera bordo), residencias, apartamentos (4 plantas).
17. Puerto grande (yates), residencias, apartamentos (4 plantas), tiendas.
18. Residencias, apartamentos (4 plantas).
19. Residencias chalets (1 o 2 plantas) con jardín.
20. Poblado personal y empleados (1 o 2 plantas).
21. Gran teatro al aire libre, ópera, congresos, espectáculos nocturnos.
22. Transportes, estación de autobuses, garajes y alquiler de coches.

6. Una de las características fundamentales de este proyecto fue la idea del desarrollo al norte del delta, resaltando el contraste con las dunas.

La ordenación general del plan parece muy acertada, así como la localización del centro de mayor interés al oeste del oasis. Sin embargo, la posición del centro cívico y comercial es totalmente inadecuada, así como la explotación de la zona del oasis que destruye su propio carácter. Las infraestructuras viarias establecen una separación muy rígida entre las dunas y la zona de protección. Se diseñó una óptima disposición de los centros residenciales en las áreas más alejadas (extremos) en el territorio, así como la localización de las zonas hoteleras (véase imagen 248-249, pág.198).

7. El concepto general de este proyecto fue la creación de un centro turístico bien localizado y perfectamente definido, así como un óptimo uso de las zonas residenciales en ambas partes del territorio.

La utilización con fines residenciales, el asentamiento en la zona alta del delta y el hotel en la zona de las dunas parece inadecuado, porque se considera imposible una reforestación en dichas áreas (véase imagen 250-251, pág.199).

8. Se diseñaron dos áreas residenciales situadas a la derecha y a la izquierda del delta, con una zona muy sugestiva de hoteles en la zona de acantilados al occidente. Sin embargo, la disposición general de la red de carreteras en el interior era confusa y careció de un centro turístico interesante.

El área industrial proyectada parecía inadecuada, tanto por localización como por las características del complejo turístico planteado.

9. Este proyecto mostró un desarrollo compuesto por cinco núcleos, cada uno de ellos con una función bien definida. La ubicación de los estudios de cine y residencias de artistas fue considerada como inadecuada. El centro principal situado en la zona oriental de Maspalomas está bien planteado. Se critica la idea de utilizar la zona oeste del oasis.

Las características fundamentales del proyecto se centran en la separación del tráfico de la vía principal con la del interior de los núcleos.

Proyecto nº 362624. Arq. Javier Barroso Ladrón de Guevara, José Martín Crespo Díaz y Ángel Orbe Cano. (España).

Valoración del jurado. Premio **2º MENCIÓN**

Proyecto nº 279556. Arq. Rubens Henríquez Hernández y Javier Díaz Llanos la Roche y Vicente Saavedra. Colaboración de José Manuel Sosa, Ernesto Cayetano, Juan Antonio Pérez, Manuel Ferreira, Fernando Batista, Enrique Boissier, Daniel Reyes, Adrian Aleman, Francisco Espinosa, Miguel Angel Uriarte y Carlos Feria. Consultores Bertran del Poso, Fernando Isidro y Carlos Díaz. (España).

Valoración del jurado. Premio **2º MENCIÓN**

Proyecto nº 247412. Arq. Jacek Preis, Władysław Wszolep, Jan Mirowski. Colaboración de Zbignisw Wyrostek, Artur Lewicki y Eugeniusz Buss. (Polonia).

Valoración del jurado. Premio **2º MENCIÓN**

Proyecto nº 545878. Arq. Cruz Lopez Muller y José Luis Picardo, Carlos Picardo y Carlos Martinez Caro. (España).

Valoración del jurado. Premio **1º MENCIÓN**



Imagen 248. Izquierda. **Imagen de los miembros del jurado mientras revisan el proyecto nº 362624.** De izquierda a derecha: Manuel de la Peña, Van der Broek, Blanco Soler, Franco Albini, Pierre Vago y Antonio Perpiñá. En el fondo se aprecian otros proyectos presentados, difíciles de analizar por el estado de la fotografía. Fuente: Autor, cortesía de Fernando Hernández Gil.

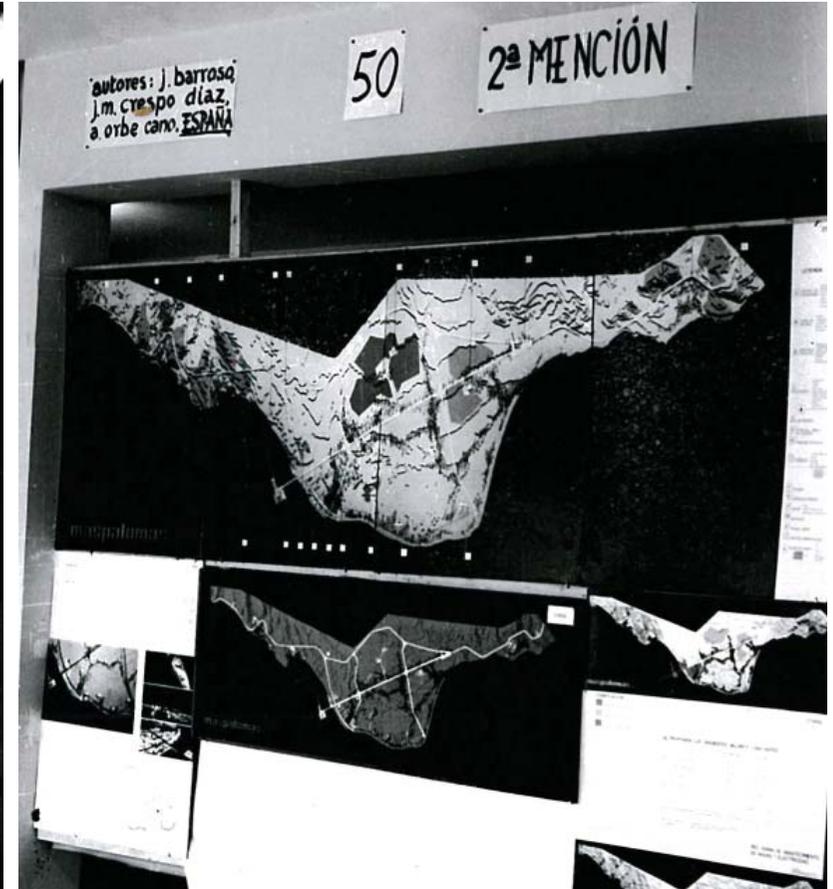


Imagen 249. Derecha. **Imagen de los paneles presentados por el grupo de Barroso, Crespo y Orbe con el proyecto nº 362624.** El proyecto obtuvo una 2ª Mención y representó el número 50 en la sala de exposición. Fuente: *Ibídem.*

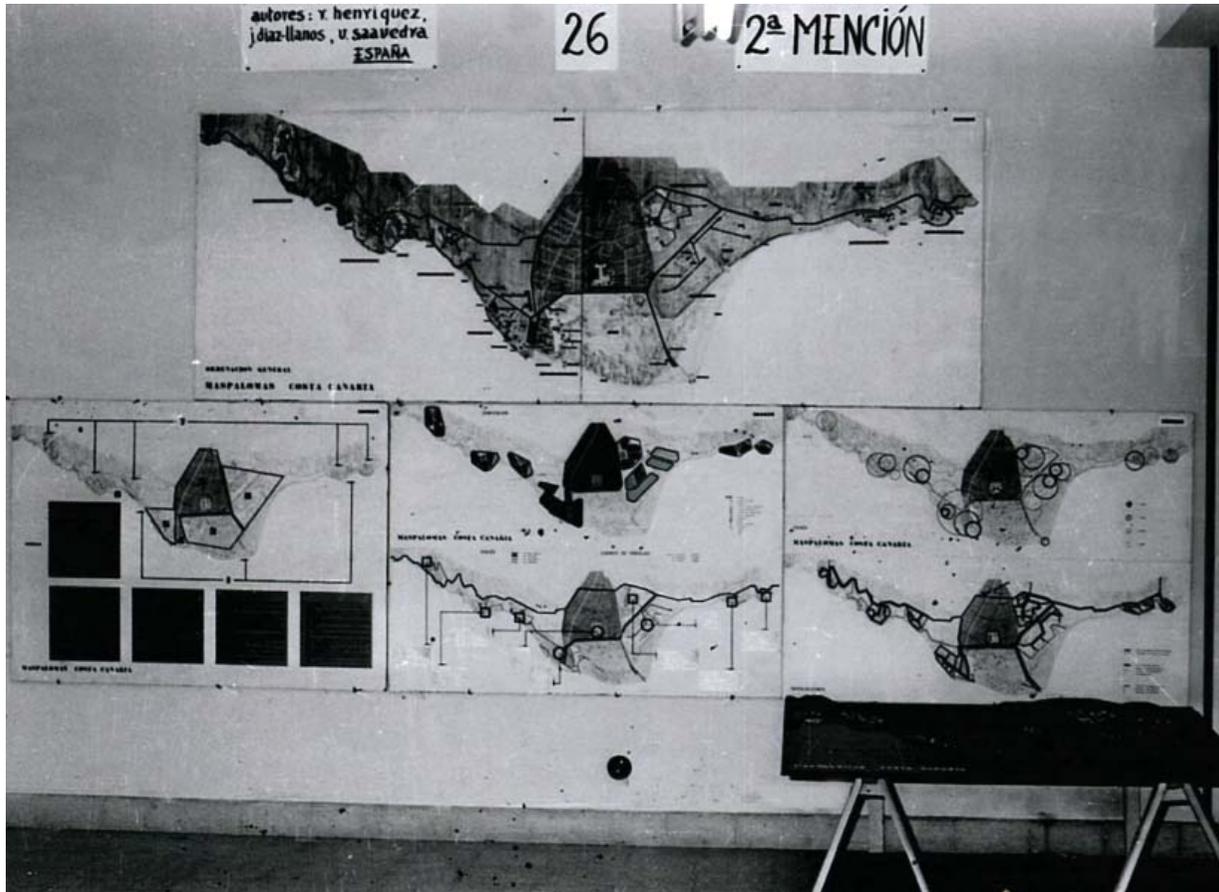


Imagen 250. Izquierda. **Imagen de los paneles presentados por el grupo de Hernández, Díaz Llanos y Saavedra.** El proyecto obtuvo una 2ª Mención y representó el número 26 en la sala de exposición. La documentación presentada fue un panel del plan (e:1/5000), tres paneles con esquemas de análisis y una maqueta.
Fuente: *Ibidem*.



Imagen 251. Derecha. **Imagen del Presidente del Cabildo Insular (Sr.D. Díaz Bertrapa) en la sala de exposición del concurso, con el proyecto de Hernández llano de fondo.** De izquierda a derecha: D. Alejandro del Castillo y Bravo de Laguna (9º Conde), Sr. D. Díaz Bertrapa.
Fuente: *Ibidem*.

Proyecto nº 981782. Arq. Jacques Karbowsky (Francia)

Valoración del jurado. Premio **Ex-aequo. 3º premio.**

Proyecto nº 458900. Arq. J. Van den Bogaerde, Joseph van Driessche, Etienne Verheugen. Colaboración de Yvan van Mosseveide y Yvan van Hese. (Bélgica).

Valoración del jurado. Premio **3º premio.**

Valoración del jurado. **Desierto.**

Proyecto nº 969696. Arq. Guy Lagneau, Michel Weill, Jean Dimitrijevic, René Batholin, Philippe Gennet, Ivan Seifert. Ing-arq. Lucien Variney, (maqueta) Jean David.

Valoración del jurado. Premio **1º premio.**

10. El proyecto presentó una óptima disposición general en todo el desarrollo, **respetando las zonas del oasis, dunas y playa, con una nueva disposición de hoteles cercana al oasis.**

El eje lineal de mayor interés se desarrolla en la costa oeste de manera muy acertada, alcanzado incluso la zona del faro.

El sistema de infraestructuras viarias fue diseñada con un esquema complejo, poniendo en crisis la localización del aeropuerto y helipuerto. El plan general representa un óptimo desarrollo para Maspalomas.

11. El proyecto es característico por la gran expresividad que proyecta un edificio en altura situado en el barranco, liberando de esta manera el espacio en la zona del oasis y las dunas. La configuración geométrica de las infraestructuras viarias fueron coherentes con la naturaleza del sitio.

En la zona más occidental de Maspalomas se aprecia una óptima disposición de edificios en altura destinado a hoteles, además del desarrollo residencial situado en las zonas más occidentales y orientales. La zona oriental localiza la tipología de hoteles y residencias particulares, forman una estructura coherente con el sistema de vías diseñado. El plan presentó deficiencias en el concepto general, tratándose de una ciudad ordenada por edificios altos destinados a uso administrativo, financiero y médico. Esta concepción fue inadecuada con el carácter de la zona.

12. El proyecto respeta **el paisaje existente (de fondo), así como las playas, y el oasis que se propone de ampliarlo.**

El complejo turístico propuesto es **coherente con las características particulares del sitio**, con una serie de núcleos distintivos. El centro turístico de mayor interés se localiza al oeste del oasis. El plan presenta **todos los elementos indispensables para convertirse en uno de los principales centros de interés turístico.**

Se considera muy coherente **la red de vías planteadas en el plan, la disposición de los espacios libres y el desarrollo de cada área en todas sus faces.** Sin embargo, se sugirió una reducción en las zonas residenciales a favor del espacio libre. El jurado consideró que el proyecto **representa un estudio serio y riguroso de las cualidades urbanas para servir de base al futuro desarrollo de Maspalomas.**

El contenido de estas valoraciones ha sido extraído de la revista que publicó en marzo de 1962 la Unión Internacional de Arquitectos. A través de los comentarios podemos destacar cuales fueron las características de ordenación más remarcables entre los participantes del concurso.

-
- a. **Una distribución de la arquitectura turística coherente, recorriendo de este a oeste la costa de Maspalomas.**
 - b. Distinción de la red de las infraestructuras viarias en toda la intervención, diferenciando la vía principal del resto de vías que conectan las diferentes áreas.
 - c. **Se valoró positivamente una configuración geométrica en las infraestructuras viarias coherentes con la naturaleza del sitio.**
 - d. **Respeto absoluto del conjunto oasis, dunas y delta como elementos esenciales de atracción.**
 - e. Creación de un eje de mayor interés de este-oeste. (El proyecto de Julio Lafuente y Javier Barroso presentaron soluciones similares, empleando el eje lineal de carácter urbano como espacio de interés en la propuesta).
 - f. **Localización del núcleo de mayor interés al oeste del oasis (zona del faro).** Situación que presentó en proyecto del atelier AS y Javier Barroso.
 - g. La zona de acantilados en la parte más occidental de Maspalomas fue valorada como área adecuada para la implantación de hoteles.
 - h. Disposición de los espacios libres y desarrollo de cada área en todas sus faces.

De la misma manera se consideró como inadecuadas todas las operaciones que atentaran contra el carácter del sitio, como:

- a. Creación artificial de una zona de recreo y clubes con un pequeño lago en la zona de dunas.
- b. **Desarrollo del núcleo principal en el espacio de las dunas.**
- c. La explotación de la zona del oasis que destruye su propio carácter, se consideró como inapropiada.
- d. La construcción de hoteles en la zona de las dunas era considerada como inadecuada.
- e. **Se rechazaron los proyectos que presentaron una actividad distinta a la turística.**
Algunos de los planes proyectaron un centro para desarrollar actividades de cine, financieras, sanitarias y administrativas.

El proyecto del atelier AS ATEA+SETAP representó muchas de las características que ponían en valor de la identidad y el paisaje de Maspalomas. Para ello, elaboró cuatro paneles de gran formato, una maqueta y dos copias de cuadernos con la explicación de los objetivos.

Aprovecharé en esta ocasión los comentarios Michel Weill, arquitecto jefe del atelier AS, rescatados de la prensa escrita un mes más tarde, en febrero de 1962, para transmitir en síntesis la visión del plan.

Sin cambiar el paisaje hemos de ganar una obra de relieve arquitectónico y turístico que despierte admiración, y que, por su valía, supere a cuantas existen. La Naturaleza nos ha dado lo principal: el clima, el buen sol y un paisaje variado y amplio...⁸⁸

88. El arquitecto viajó a Gran Canaria para tener la primera reunión con el secretario del concurso, el arquitecto Manuel de la Peña, y el propietario del terreno. En aquella ocasión se decidió cual sería la primera obra que se construiría del plan (restaurante la Rotonda). Martín Díaz, G.(1962, Febrero, 19). Michel Weill nos habla de MASPALOMAS, COSTA CANARIA, *Diario de Las Palmas*, 10.

Imagen 252. Izquierda. **Imagen de los miembros del jurado mientras revisan un proyecto (no identificado).** De izquierda a derecha: Van der Broek, Pierre Vago, Manuel de La Peña, Blanco Soler, Antonio Perpiñá.
Fuente: Autor, cortesía de Fernando Hernández Gil.

Imagen 253. Derecha. **Imagen del arquitecto Manuel de La Peña explicando un proyecto al Ministro de Vivienda.** La imagen del plano desvela similitudes con el urbanismo practicado por Le Corbusier en el plan de Chandigarh (1951).
Fuente: *Ibidem*.

Con estas palabras resumió Michel Weill lo que el jurado consideró una de las características esenciales del proyecto ganador. La conservación de las dunas, el oasis, las playas, el contraste de paisajes, la organización de los espacios libres y una buena accesibilidad a los núcleos turísticos y playas, se convirtieron en las principales cualidades de ordenación.

Estos fueron, son y seguirán siendo los valores de identidad y del carácter de la zona sur de la isla. Los miembros del atelier AS en octubre de 1961, dos meses antes de la fecha límite de entrega del proyecto, visitaron Maspalomas y manifestaron sus impresiones sobre el sitio. Declarando un fuerte protagonismo del sistema de dunas y cómo el paisaje tenía que convertirse en el elemento conductor de toda la propuesta. Una excursión en una de las barcas de los pescadores del Faro de Maspalomas les facilitó la visión de la intervención proyectada vista desde el mar, de esta manera, pudieron comprender las alturas de las edificaciones y la relación con el entorno⁸⁹.



89. El arquitecto Alain Naman fue la persona que colaboró con el atelier AS para diseñar el concurso de Maspalomas. El arquitecto Guy Lagneau fue la persona que dirigió el grupo de profesionales, y que nombró a Alain Naman como responsable del grupo.

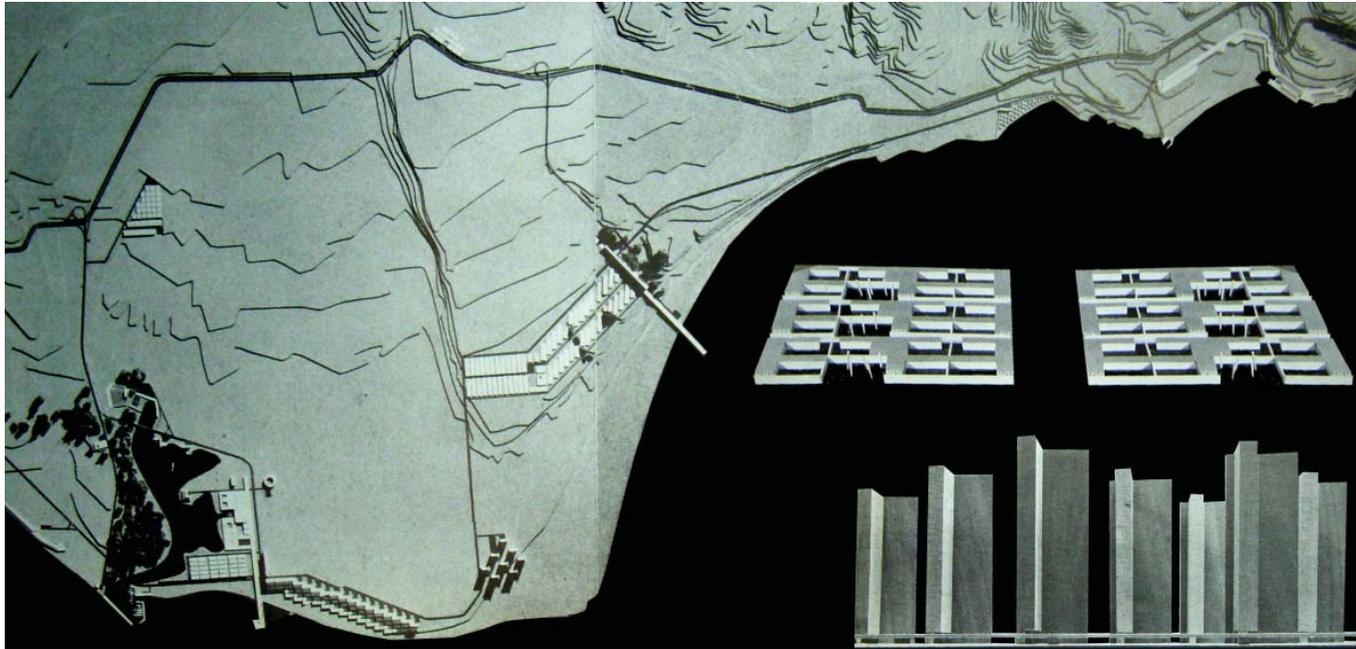


Imagen 254. Arriba. **Imagen de la maqueta presentada por el arquitecto Julio Cano Lasso para el concurso Maspalomas Costa Canaria. 1962**

Fuente: Cano Lasso J. (2001), 202-203.

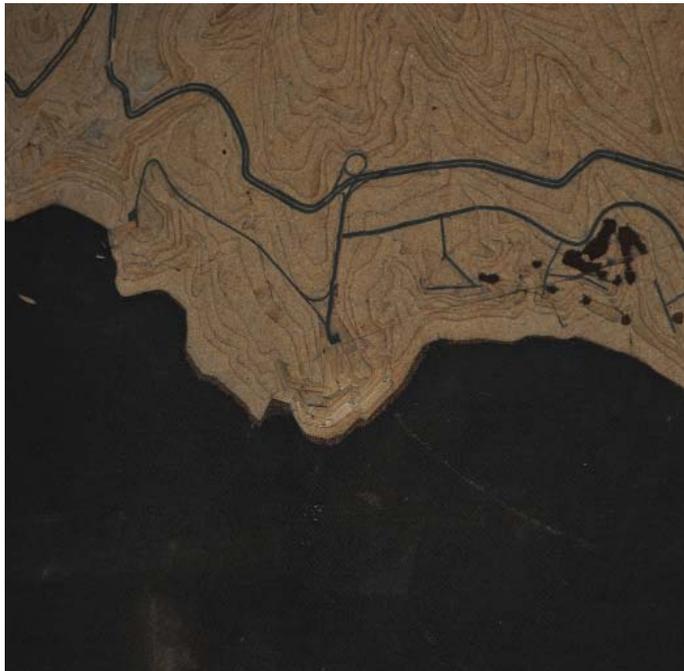
Imagen 255. Abajo. **Serie de imágenes de la maqueta presentada por el arquitecto Julio Cano Lasso. 2010.** El autor se trasladó al estudio de Cano Lasso en el 2010 y comprobó el material que se conserva del proyecto de Maspalomas.

Fuente: autor, estudio Cano Lasso

Texto extraído de (Cano Lasso, 2001, p.202).

Quizás lo más interesante fueron las agrupaciones escalonadas en los acantilados. En la intención eran concentraciones densas, casi unidades de habitación que se escalonan en el terreno. De esta manera, obtendría vistas al mar y mejor utilidad del agua.

La propuesta de Cano Lasso se caracterizó por intervenciones arquitectónicas situadas en cuatro puntos diferentes (oriente - llanura - faro - occidente).



Diversa y variada es la literatura que analiza las características urbanas del plano ganador del concurso. Sin embargo, no toda la información encontrada revela una visión amplia y extensa de los parámetros de ordenación. Hasta ahora el libro publicado por el geógrafo Ignacio Nadal Perdomo en 1982 es el único que detalla con exhaustividad las características del plan (Nadal Perdomo I , 1982, pp. 81-87).

Posterior a esta publicación se ha escrito una serie de artículos con información más o menos parcial sobre las singularidades del plano. En 1989 el arquitecto y catedrático Sergio Pérez Parrilla describió las densidades de los distintos núcleos urbanos y la incidencia técnica del plano (Pérez Parrilla S., 1989, pp. 126-127). En 1998 el arquitecto canario Octavio Fernández Perdomo hizo una reseña al dibujo del plan de AS y a la confusión que esto generó en el momento de establecer un planeamiento más detallado. Once años más tarde el mismo arquitecto, y haciendo memoria de lo redactado por Ignacio Nadal, publicó los objetivos, densidades, estudio de tipologías, fases de desarrollo, etc... (Fernández Perdomo O, 2009, pp. 62-71).

En el 2004 el geógrafo Rafael de Miguel González publicó en la revista *Cartas Urbanas* un estudio de los distintos planes de ordenación que ha aprobado la ciudad de Maspalomas. El texto describe el plan de AS como el 1º Plan de Ordenación (aprobado en 1962) y define la intervención como un desarrollo derivado del modelo de "ciudad jardín" (González M R, 2004, p. 106). El resto de publicaciones se basan en interpretaciones o reproducciones de los trabajos mencionados con anterioridad.

Este trabajo de investigación no pretende mostrar nuevos datos o conceptos urbanos de los que ya se han dicho hasta el momento y que redactó el propio atelier AS. Pero sin lugar a dudas, es ambicioso en abrir nuevas líneas de investigación respecto a lo acontecido, para ello se consideró oportuno estudiar las fuentes directas del plan.

Durante estos 50 años de historia ninguno de los escritos publicados recogió las impresiones de los arquitectos que lo proyectaron. El último capítulo pretende dar voz los protagonistas del tema central de esta investigación. Además, se reproducirá los contenidos del único artículo que detalla con rigor las características del plan⁹⁰, publicado en 1965 por la revista francesa *Urbanisme*.

El doctorando en el 2008 en uno de sus viajes a París contactó con el único director-jefe en vida del atelier AS ATEA+SETAP, se trataba del arquitecto Jean Dimitrijevic. Un año más tarde pudo establecer relación con el arquitecto Alain Naman (encargado del atelier para el desarrollo del concurso) para nuevamente recoger nuevas impresiones al respecto.

A continuación se presentarán algunos de los contenidos más relevantes que desvelan las dos entrevistas. El relato irá acompañado de material gráfico referente al plano y al concurso, finalizando la investigación con las características singulares de ordenación que publicó la revista *Urbanisme*.

90. Después de la celebración del concurso las únicas revistas de arquitectura que publicaron el proyecto ganador fueron francesas. La primera en hacerlo fue *L'architecture d'aujourd'hui* un mes más tarde del fallo del concurso (1962), 100, s/p. En abril de 1962 lo hizo la revista *Techniques et Architecture* (1962), 3, s/p, y tres años más tarde lo haría la revista *Urbanisme*. Las primeras construcciones turísticas de Maspalomas poco tenía que ver con lo reflejado en el plan, en ese momento la revista *Urbanisme* redactó una memoria extensa de las características de ordenación del plan. La ausencia de algún proyecto español entre los tres primeros premiados provocó el escaso interés entre las revistas de arquitectura y urbanismo españolas.

4.3.1. Memorias del arquitecto Jean Dimitrijevic.

Fundador del atelier AS ATEA+SETAP

La entrevista se llevó a cabo en su despacho de París en el mes de octubre de 2008. La grabación en formato audio duró 56 minutos, con previa autorización del entrevistado.

J.D.: Jean Dimitrijevic

I. A.: Iván Alvarez

I.A.: (Hago ver una foto del plano de AS)

J.D.: Lo recuerdo!, había algunas viviendas y la existencia de un faro. En aquellos años no había nada.

I.A.: ¿Cómo se formó el atelier AS ATEA+SETAP y qué tipo de urbanismo desarrollaba?

J.D.: En aquel momento éramos tres arquitectos asociados y cuatro arquitectos *junior*, además de casi unos cien colaboradores, había arquitectos, urbanistas, economistas, etc.

La organización para el concurso de Maspalomas fue responsabilidad mía y de Michel Weill. Ganamos el primer premio, y el tercer premio fue también para un francés.

Cuando fuimos a Maspalomas pudimos conocer a D. Alejandro del Castillo. Empezamos con alguna construcción en el centro de Maspalomas cerca del Faro de Maspalomas. **El concepto fue desarrollar diferentes unidades**, como por ejemplo la del puerto con oficinas, comercio y tiendas. **Se trataba de ofrecer todos los equipamientos necesarios para 60.000 habitantes**. En ese tiempo se pensó para unos 40.000 turistas, pero pienso que ahora serán tres veces más.

¿Cuántos turistas son ahora?

I.A.: Cerca de 400.000 turistas/mes

J.D.: Vaya!, **nuestro concepto fue crear algunos núcleos turísticos, pero no con edificios altos** como ocurre en España. Estábamos totalmente en contra de las torres.

I.A.: ¿El proyecto de Maspalomas se planteó sin ningún edificio en altura?

J.D.: Estábamos totalmente en desacuerdo. Las promociones en esos años tenían que ganar dinero, luego se olvidaban de todo lo que proponíamos, este es el verdadero problema. No ocurrió solo allí, en Portugal trabajamos en el plan turístico de Vilamoura, y ocurrió igual.

Algunos de los conceptos de nuestra arquitectura se desarrollaron en ese plan. Lo proyectamos unos años después de Maspalomas. Estamos muy satisfechos de aquel plan.

En Maspalomas intentamos crear diferentes plataformas y usos conectados con la playa y el puerto, sin construir ningún edificio “extraño” aquí (dunas). En aquel momento preveíamos de preservar completamente las dunas.

(Jean Dimitrijevic mostró interés por saber que ha ocurrido con Maspalomas después de 50 años. Comentó que después de haber diseñado un plan, le gustaría saber o ver alguna foto).

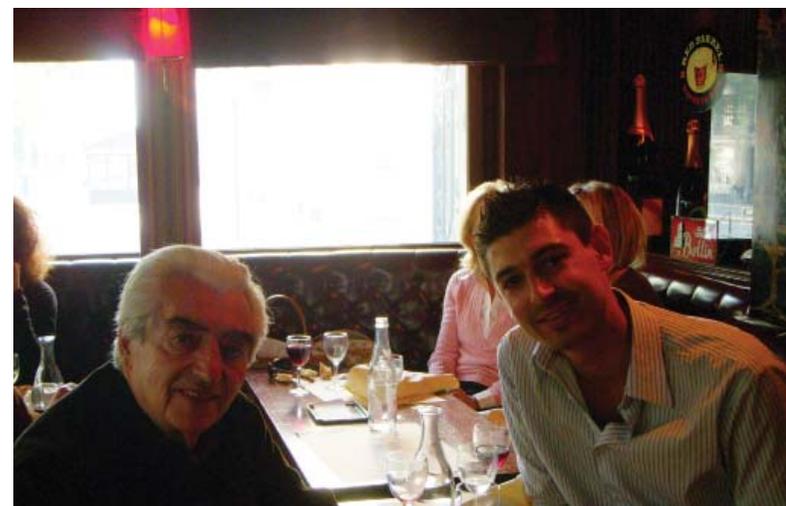


Imagen 256. Arriba. **Imagen del almuerzo con el arquitecto Jean Dimitrijevic.** De izquierda a derecha: Iván Álvarez, Alessandra Cappai, Jean Dimitrijevic. Lugar Parc du Luxembourg, París. Octubre 2008
Fuente: Autor.

Imagen 257. Abajo. **Imagen del almuerzo con el arquitecto Jean Dimitrijevic.** De izquierda a derecha: Iván Álvarez y Jean Dimitrijevic.
Fuente: Autor.

(Después de hacer ver una imagen de la ciudad de Maspalomas actual, continúa diciendo).

Esta parte aquí (zona de la urbanización Faro 2) **fue protegida con una estrategia de espacios verdes, zonas deportivas, camping, etc.**

I.A.: En estos momentos existe también un campo de golf.

J.D.: Este es el clásico concepto de una promoción, un objeto para tener grandes beneficios. Nosotros intentamos hacer algo diferente, pero con pocas esperanzas.

I.A.: La situación que comenta es igual en todo el mediterráneo español.

J.D.: Lo sé!, no son ciudades, son simplemente edificios vergonzosos. Ahora que se sabe qué ha ocurrido en la costa existe mayor consciencia. Este es el gran problema económico de España. Destruyeron todos los valores naturales, ¡completamente todos!.

I.A.: Los turistas hoy valoran aún más el paisaje.

J.D.: Las nuevas generaciones tienen la responsabilidad de hacer otras cosas muy diferentes de las que se hacían antes.

I.A.: Cuando conocí la existencia del plano de SETAP me llevé una grata sorpresa, se trata del diseño de una ciudad muy diferente de la actual.

J.D.: ¡Absolutamente!, tenía 17 km de costa excepcional. Empezamos aquí (san Agustín) con una construcción circular

I.A.: Se refiere al restaurante La Rotonda.

J.D.: Sí, ¿cómo se llamaba el arquitecto que diseñó el restaurante?

I.A.: Manuel de La Peña.

J.D.: ¿Sigue en vida?

I.A.: No

J.D.: ¡Vaya! teníamos aproximadamente la misma edad.

I.A.: He traído unos recortes del periódico del día que se publicó el proyecto ganador, hay fotos del concurso y de la exposición.

J.D.: El concurso fue organizado con carácter internacional. Es muy costoso realizar un gran proyecto (...), el promotor solo quiso obtener un impacto internacional, y esto no es loable. En la idea del promotor no estaba hacer algo grandioso con el plan, tan solo obtener una publicidad internacional de Maspalomas.

He trabajado 50 años en España y Portugal, me gustaría enseñarle algunos planos realizados en Portugal y explicarle cómo percibimos el espacio turístico. No son solo edificios, algunas viviendas o núcleos. Eso no es ordenación urbana.

I.A.: ¿Piensa que para llevar a cabo el desarrollo de aquellos planes turístico tenía que existir un equilibrio entre las características del plan de ordenación y los intereses de los inversores?

J.D.: En la Costa Azul se encuentra Port Grimaud, allí desarrollamos una operación turística con un

gran puerto para 1500 barcos y 800 residencias (quizás fueron 900). Lo que quisiera hacerle ver es que en aquella ocasión se trató de un planteamiento totalmente diferente. Debíamos de trabajar solo con el campo (los terrenos agrícolas) y el mar, se trababa de crear música. No todo se trata de construir metros cuadrados para vender, para crear una demanda al mejor precio. Esta es la lucha de los arquitectos, y también las tendencias más comunes.

I.A.: Considera que se deba desarrollar una arquitectura de alta o baja densidad según el tipo de turismo que se desee atraer?

J.D.: En Cogolin ellos querían torres cercanas al puerto porque tenían mejores vistas al mar, pero cuando estás viviendo en un maravilloso lugar con vegetación, etc, dos o tres alturas son las idóneas. En ocasiones hasta cuatro o cinco niveles son suficientes, pero con una sección escalonada para que todos puedan disfrutar de las vistas al puerto. Otras de las características fue diseñar los aparcamientos cubiertos en la fachada trasera, de esa manera el coche no obstaculiza la vista al puerto y se encontraría cercano a la residencia. La construcción de toda la operación tardó unos diez años (a continuación mostró documentación sobre el museo de Havre de 1957).

La creación del atelier comenzó con LWD cuando desarrollábamos proyectos en África (Mauritania, Senegal, etc..). En aquellos años fue necesario organizar en grupo. No solo de arquitectos y algunos ingenieros, creamos un atelier para trabajar juntos arquitectos, economistas, urbanistas e ingenieros. De ahí surgió SETAP. Antes los arquitectos siempre ejercían como arquitectos, nosotros éramos un equipo multidisciplinar.

I.A.: ¿Elaborar proyectos desde diferentes ámbitos profesionales con un carácter claramente multidisciplinar se consideraba un enfoque avanzado para aquellos años?

J.D.: Si, nos gustaba esto, **no nos gustaba trabajar como muchos profesionales en un solo ámbito.** Por ejemplo, en París elaboramos el centro comercial *Les Quatre Temps* situado en el *Arc de la Défense* con la colaboración de muchos profesionales. En aquel momento construimos un gran centro comercial a encargo de la administración.

(A continuación, hizo ver algunos de los proyectos realizados en África y Portugal a través de un *dossier*)

I.A.: ¿Cuáles fueron las motivaciones del atelier por participar al concurso internacional de ideas Maspalomas Costa Canaria?

J.D.: **Porque consideramos que podíamos hacer algo interesante en aquel sitio, y porque realizar un concurso internacional en ese momento era muy excitante.** Participar con casi 80 arquitectos lo hizo aún más interesante. El plan fue diseñado a través del comité del atelier AS donde se deliberaban distintas soluciones y posibilidades.

(Después de una hora de grabación el arquitecto Dimitrijevic sugirió ir a comer para continuar hablando, sin poder ser registrada).

A continuación, el investigador extrae algunas de las características más remarcables por Dimitrijevic, y las impresiones sobre el concurso de Maspalomas.

a- Ordenación

La práctica del zoning mediante la ordenación de diferentes núcleos urbanos y turísticos fue el concepto empleado por el atelier AS para el plan de Maspalomas.

El plano además de la construcción de hoteles, moteles, etc.. proyectó los servicios necesarios para 60.000 habitantes. Las experiencias de los años precedentes en África sirvieron para reflexionar sobre las características de las ciudades de nueva creación (ciudad de Cansado).

El atelier consideró que los valores naturales debían de ser respetados en todo momento. La visión frente al paisaje y la naturaleza, empleadas en otros planes turísticos como Vilamoura, sirvieron para consolidar conceptos avanzados para aquellos años. Hoy se convierten en ejes principales de cualquier operación urbana o territorial.

El espacio turístico no se compone de edificios y viviendas para cobijar al turista.

b- Arquitectura

La arquitectura no debía de ser la protagonista de la intervención. Existe un rechazo a cualquier construcción en altura en sitios que presenten características naturales excepcionales.

La zona de retaguardia de las dunas se protegió con usos ligeros (campings, áreas deportivas y espacios verdes).

La arquitectura turística de sección escalonada reduce el impacto visual y aporta un valor al usuario hacia las visuales en el paisaje.

c- Concurso

La participación a los concursos internacionales fue considerada como un estímulo para la experimentación urbana dentro del atelier AS.

El concurso terminó como un instrumento para difundir internacionalmente las playas de Maspalomas.

d- Atelier AS

Los desarrollos urbanos en África durante la década de los 50 convirtió el atelier LWD en un grupo multidisciplinar denominado AS ATEA+SETAP.

4.3.2. Memorias del arquitecto Alain Naman.

Arquitecto responsable del plan de Maspalomas en AS ATEA+SETAP.

La entrevista se llevó a cabo en su casa de París en el mes de julio de 2009. La grabación en formato audio duró 38 minutos, con previa autorización del entrevistado.

A.N.: Alain Naman

I. A.: Iván Álvarez

I. A.: ¿Qué tipo de colaboración realizó con el atelier AS durante aquellos años?

A.N.: Yo trabajaba para Guy Lagneau en el Distrito Técnico de París, en ese momento me llamó para ir a trabajar. Tenía que organizar todo el equipo que formaría parte en el concurso y así diseñar el plan. En el equipo había ingenieros, economistas, arquitectos, etc.

I. A.: ¿Formó parte del equipo algún paisajista?

A.N.: Si, **había dos hermanos paisajistas, se apellidaban Grosz** (entre la lista de colaboradores se han detectado dos personas con el nombre de Jacques Grosz y Patrick Gros). Ellos no trabajaron en el plano, sino después del concurso.

Para analizar en detalle el proyecto alquilamos una barca a los pescadores de Maspalomas. **Hemos fotografiado toda la costa, de esa manera pudimos estudiar el paisaje, la topografía, etc. También nos sirvió para saber donde debíamos prohibir la construcción de cualquier edificio.**

Todo este estudio se realizó después del concurso, se elaboraron planos de paisajes, de construcciones, protección de infraestructuras, etc. Estudiamos desde Las Palmas hasta Maspalomas con todas las infraestructuras principales y secundarias.

El plano del concurso dio una idea general de lo que queríamos, después estudiamos las consecuencias de las vías. Realizamos dos o tres soluciones con la finalidad de obtener las más idónea para Maspalomas.

I. A.: El urbanismo de los años 50 y 60 iba a contracorriente con lo que el atelier realizó para Maspalomas. ¿Cómo se desarrolló el concurso de Maspalomas?

A.N.: **Lo principal fue el terreno. El terreno nos condujo a la reflexión.** No podíamos diseñar como si Maspalomas fuera llana. **La topografía, la orientación, el viento y la vegetación fueron los criterios que intervinieron en el diseño del plan.**

La geometría que aplicamos surgió de la idea por adaptarnos a las características de las dunas y el viento que les azota. No podíamos crear geometrías ortogonales sobre un sistema como el de las dunas. Por esos **las formas seguían en todo momento las formas del terreno. Se trató de crear una forma natural, la forma urbanística tenía que convivir con el paisaje.** Sabíamos también que íbamos en contra de las formas más dominantes “rectas y ángulos rectos” de la escuela de Le Corbusier.



Imagen 258. **Imagen del urbanista Alian Naman.** Arquitecto que colaboró en el concurso de Maspalomas a cargo del atelier AS ATEA+SETAP. Fuente: Autor.

I. A: ¿Cómo fue la colaboración de los hermanos Grosz en el atelier?

A.N.: Como le decía, la colaboración fue posterior al concurso. Sus colaboraciones continuaron también después de Maspalomas en proyectos muy importantes en África, donde yo también pude trabajar.

I. A: ¿Cuál era la relación que tenían algunos miembros del atelier con el mundo académico?

A.N.: No lo sé, cada uno tenía su función dentro del atelier. Pero la segunda razón por la que me llamó Guy Lagneau fue por ese motivo. Yo colaboré impartiendo clases en la **Ecole Nationale des Ponts et Chaussées. Se impartían clases de arquitectura y ordenación urbana.**

I. A: Volviendo a la pregunta de cómo surgió la idea del plan ¿recuerdan cuales fueron las hipótesis que se trabajaron?

A.N.: Lo primero que **nos planteamos fue saber donde no podíamos construir, quizás fue el inicio de un urbanismo sostenible, porque ahora hablamos de ello.** Continuamos estudiando cómo podía influir el plan de Maspalomas en el desarrollo de la isla.

I. A: ¿Cuál fue el material gráfico con el que trabajaron?

A.N.: Fue muy difícil obtener información de Maspalomas, **trabajamos con muchas fotografías que nosotros mismo hicimos.** En cada una de las visitas con el Sr. D. Alejandro del Castillo aprovechaba para obtener más imágenes e información.

I. A: Una de las características destacadas en el proyecto fue la variedad tipológica empleada, ¿cuáles fueron los parámetros para su disposición en el plano?

A.N.: En cualquier proyecto estudiábamos la posibilidad de no concentrar todas las camas turísticas en la misma zona. **La disposición de los edificios optimizaba los trayectos, además de crear una mixticidad de usos. De lo que le hablo continúan hoy siendo tendencias actuales en el planeamiento.**

I. A: ¿Cómo entendía el urbanismo el atelier AS?

A.N.: Lo entendíamos desde varios ámbitos. **El ámbito físico, el económico, el cultural y el social fueron las claves para hacer urbanismo.** No obstante, el equipo que formó Guy Lagneau para el desarrollo del plan fue muy importante. En ocasiones es más importante el equipo que la propia idea. Con un equipo multidisciplinar las ideas son siempre mejores. Cada ámbito profesional discutía sus ideas.

I. A: Hay alguna cosa que quisiera recordar sobre el plan de Maspalomas.

A.N.: Cuando Guy Lagneau me dijo de participar al concurso le dije que me tenía que casar. Finalmente , acordamos de hacer mi viaje de luna de miel con mi actual mujer. En el viaje recogimos datos sobre Maspalomas. Mi mujer terminó colaborando en la realización de la maqueta.

I. A: Muchas gracias por esta conversación.

Las conclusiones extraídas de la entrevista del Sr. Naman fueron de gran interés para confirmar la hipótesis de la investigación. Con algunas de las características urbanas y que describe muy bien durante la fase de elaboración del plano, pone en evidencia líneas de acción que hoy desarrolla el urbanismo contemporáneo. **El carácter SINGULAR y AVANZADO del plano pasó por entender el terreno, el paisaje y la práctica multidisciplinar del urbanismo.**

a- Ordenación

Lo principal fue el terreno. El terreno condujo a la reflexión. Después de estudiar el terreno la primera reflexión del atelier fue ¿Dónde no se puede construir?.

El terreno nos llevó a plantear geometrías naturales a la naturaleza de la topografía del lugar. La geometría curva convivía de forma natural con el paisaje de Maspalomas.

La topografía, la orientación, el viento y la vegetación fueron los criterios con los que trabajamos para su elaboración del plan.

El ámbito físico, el económico, el cultural y el social fueron las claves para hacer urbanismo.

b- Atelier AS

Los hermanos Grosz, paisajistas del atelier, fueron los encargados de realizar los estudios que caracterizaban el paisaje de Maspalomas.

Mediante el estudio de muchas fotografías se pudo estudiar con detalle el sistema topográfico, paisajístico, y decidir las zonas de debían ser protegidas.

Imagen 259. Izquierda. **Imagen de la zona de playa de San Agustín. Detalle y definición de la zona de la antigua Rotonda según el atelier AS.** Escala de detalle 1/5.000

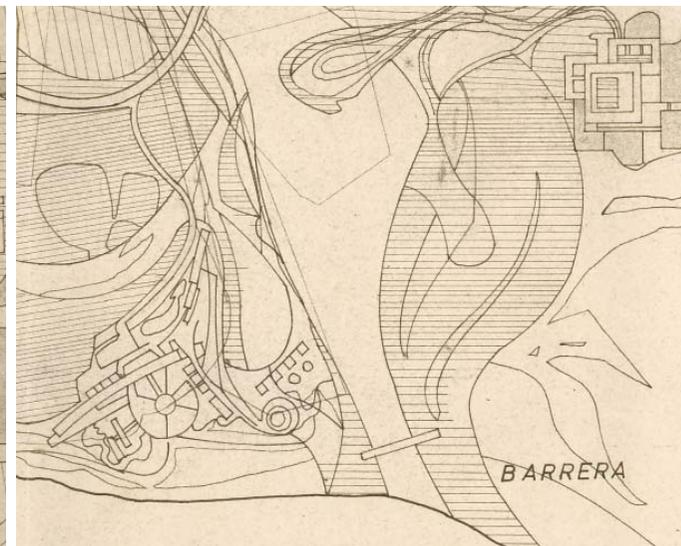
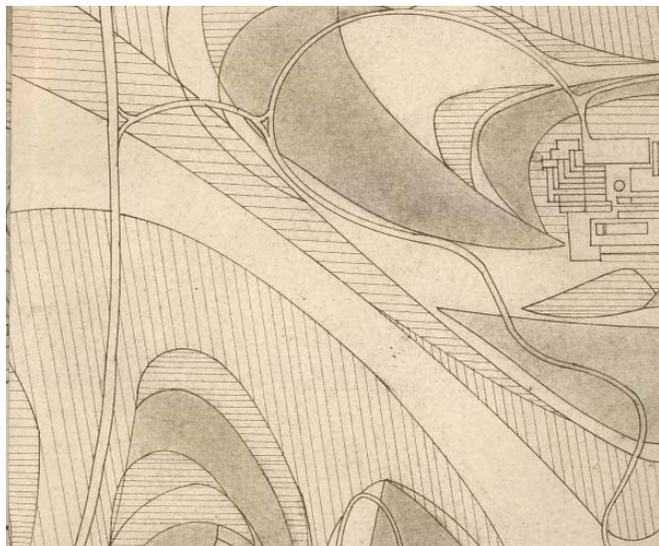
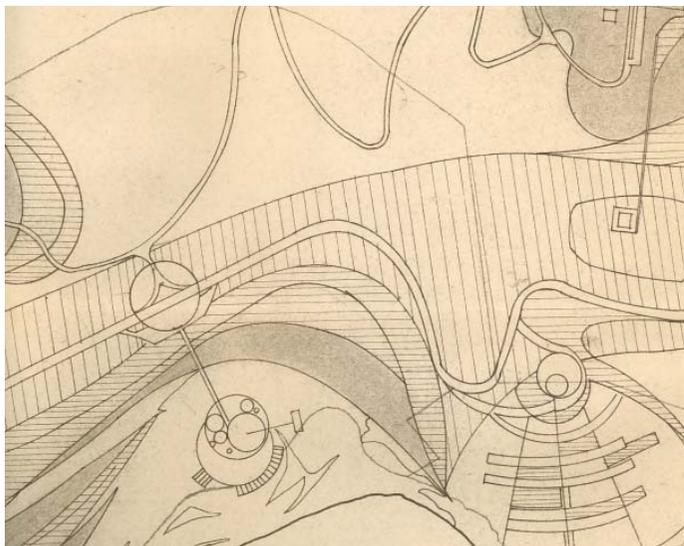
Fuente: Autor, cortesía de Pedro José Franco López.

Imagen 260. Centro. **Imagen de la zona Los Ingleses. Detalle y definición de las zonas verdes en el delta de Maspalomas.** Escala de detalle 1/5.000

Fuente: *Ibidem.*

Imagen 261. Derecha. **Imagen de la zona de playa de Maspalomas. Detalle y definición de la zona del Faro según el atelier AS.** Escala de detalle 1/5.000

Fuente: *Ibidem.*



El estudio de las características urbanas que a continuación se detallan pertenecen al artículo publicado en 1965 por la revista *Urbanisme*. En ese año el proyecto del atelier ya había sido suplantado por otro plan realizado por el arquitecto Manuel de La Peña.

Una parte del contenido fue publicado por Nadal Perdomo en 1982, en aquella ocasión exponía de forma breve algunos parámetros, como fue la distribución de los equipamientos o fases de construcción.

a) Adaptación a las características del lugar.

El plan fue dominado por la voluntad de componer un proyecto en función de los movimientos del relieve topográfico. El sistema de trabajar con la orografía y respetar los sistemas naturales dio al plan un carácter avanzado para la época. La ordenación fue coherente con las características del lugar, distinguiendo cinco principios urbanos:

- a- Crear dos zonas bien diferenciadas a ambos lados del barranco de La Gallega. La zona oriental se caracterizó por terrenos relativamente llanos (presencia de playas), muy conveniente para estancias cortas con un tipo de turismo para fines de semana. La zona occidental con un relieve más abrupto y fragmentado (véase imagen 79, pág.66) con la presencia de acantilados, es por el contrario más adapta para un turismo con mayor privacidad para estancias de mayor duración.
- b- Sistema de ocupación en las cotas más altas de las colinas para los asentamientos urbanos (véase imagen 100b, pág.78).
- c- Proteger totalmente el sistema de dunas mediante un elemento natural.
- d- La relación entre ambas zonas (este y oeste) y los núcleos urbanos se creará mediante una zona verde. En el interior de esta zona se implantaran los principales equipamientos colectivos, tales como: estadio, hipódromo, anfiteatro, etc (véase disposición de equipamientos en el proyecto de Cansado (1959), e imagen 60-61, pág.54).
- e- Creación de áreas verdes alrededor de los núcleos urbanos, protegiendo de esta manera parcialmente los espacios naturales más cercanos.

Según el diseño del plano las zonas destinadas a vegetación densa y baja sirvieron para establecer espacios de transición entre los núcleos y el paisaje existente (véase imagen 264, pág.214-215).



Imagen 262. Arriba. **Imagen del puente de San Agustín.** Terrenos dedicados a la agricultura. Paisaje árido y austero.
Fuente: Autor, cortesía de Pedro José Franco López.

Imagen 263. Abajo. **Imagen de las dunas de Maspalomas.** Paisaje Calmo y armonioso.
Fuente: *Ibidem*.

b) Zoning y estructura urbana.

La forma extremadamente fragmentada del relieve explicó la creación de varios núcleos urbanos, el cual varían según el número de habitantes (entre 2.500 y 15.000), (véase estudio realizado en 1 Parte, pág. 82-83).

El plan preveía la división del territorio en siete sectores diferentes con características particulares. Cada sector estaba formado por varios núcleos urbanos que a su vez se relacionaban a través de una única estructura urbana. La virtud de desarrollar este sistema fue por dos razones:

- a- Constituir un desarrollo equilibrado, mediante núcleos homogéneos entre si y abastecidos de los equipamientos indispensables.
- b- Ofrecer a Maspalomas una variedad de núcleos en función de su relación con el sitio y su categoría tipológica.

La población estaría distribuida en siete sectores del siguiente modo: 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 los sectores estaría equipado de infraestructuras con servicios turísticos, vías de acceso y áreas de espacios verdes.

c) Distribución de los tipos de alojamiento.

La doble vocación turística y regional del plan hizo que fuera necesario la configuración de diferentes categorías de alojamientos e inmuebles, solo de esta manera podía atraer una gran variedad de clientela. La variedad tipológica se reflejó en cada uno de los núcleos diseñados y distribuidos por todo el territorio. Las siguientes categorías muestran el tipo de alojamiento proyectado:

Hotel de lujo (máx)	175 hab/ha.
Hotel	100 hab/ha.
Motel y pensiones	100 hab/ha.
Villas de lujo (mín)	10 hab/ha.
Villas	50 hab/ha.
Apartamentos	100 hab/ha.
Camping de vacaciones	50 hab/ha.
Viviendas de la población de servicio	150 hab/ha.

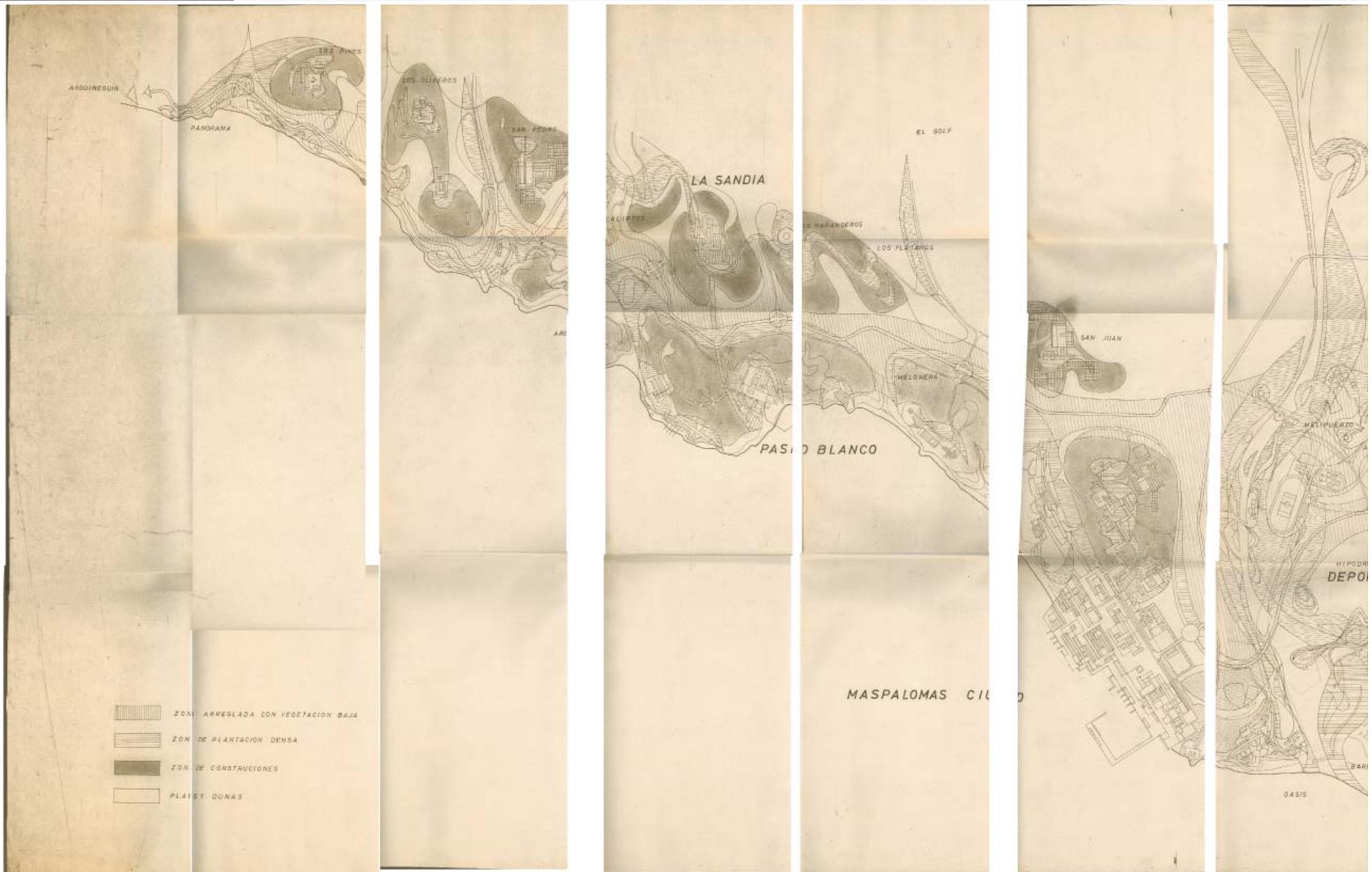


Imagen 264. **Imagen del masterplan del concurso.** El dibujo está firmado por el atelier SETAP y el despacho Peña. La fecha es de 5 noviembre de 1962. La definición y precisión del dibujo fue una de las virtudes del plan en el concurso. En la leyenda siguiendo el orden de arriba hacia abajo se describe: Zona arreglada con vegetación baja; zona de plantación densa; zona de construcciones; playas y dunas. Escala de detalle 1/5.000
Fuente: Autor, cortesía de Pedro José Franco López



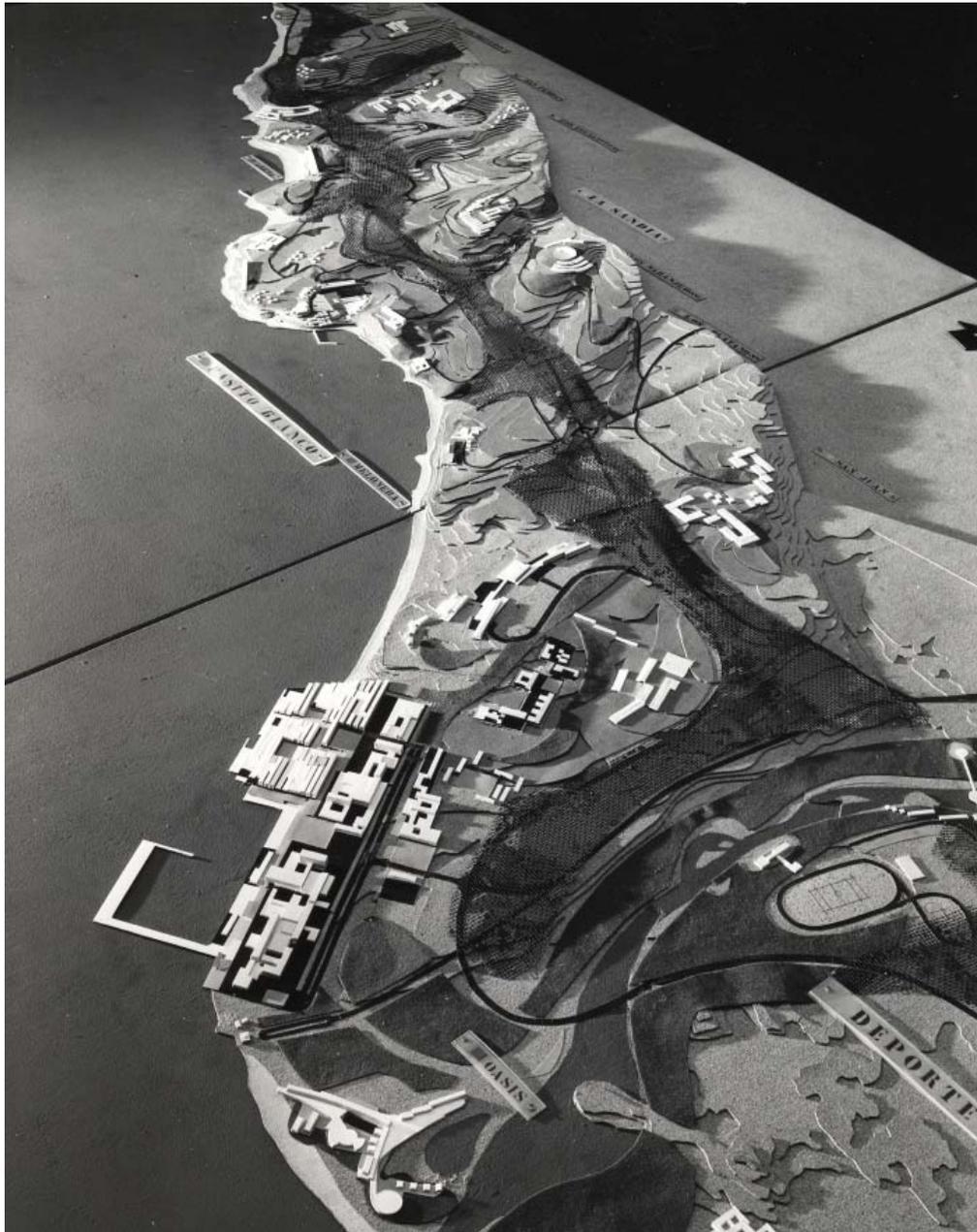


Imagen 265. Izquierda. Imagen de la maqueta para el concurso de Maspalomas del atelier AS. Desde las dunas hacia la zona más occidental. Fotógrafo Biaugeaud, J. Fuente: Autor, cortesía de Pedro José Franco López.



Imagen 266. Derecha. Imagen del de la maqueta para el concurso de Maspalomas del atelier AS. Desde la zona más occidental hacia las dunas. Fotógrafo Biaugeaud, J. Fuente: *Ibidem*.

La variedad de núcleos y la localización de las diferentes categorías permitió implantar una densidad de hasta 175 hab/ha. Su disposición empleó las siguientes características de ordenación:

- a- Localización de los edificios altos preferiblemente en los núcleos principales, acentuando de esta manera el carácter urbano.
- b- Asentamiento de viviendas aisladas en los límites más cercanos a los espacios verdes internos en la ciudad, y situadas delante de los edificios más altos.
- c- Colmatación de los barrios existentes que poseen su propia identidad mediante núcleos urbanos complementarios, con la finalidad de salvaguardar su carácter.

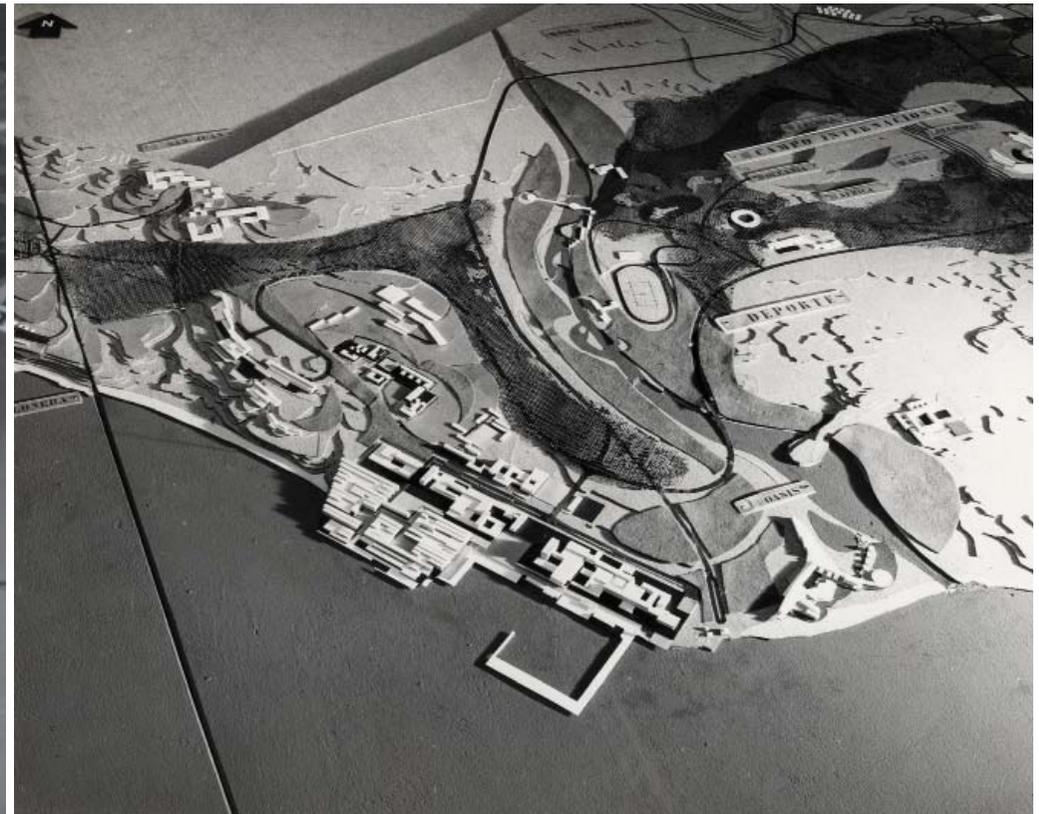
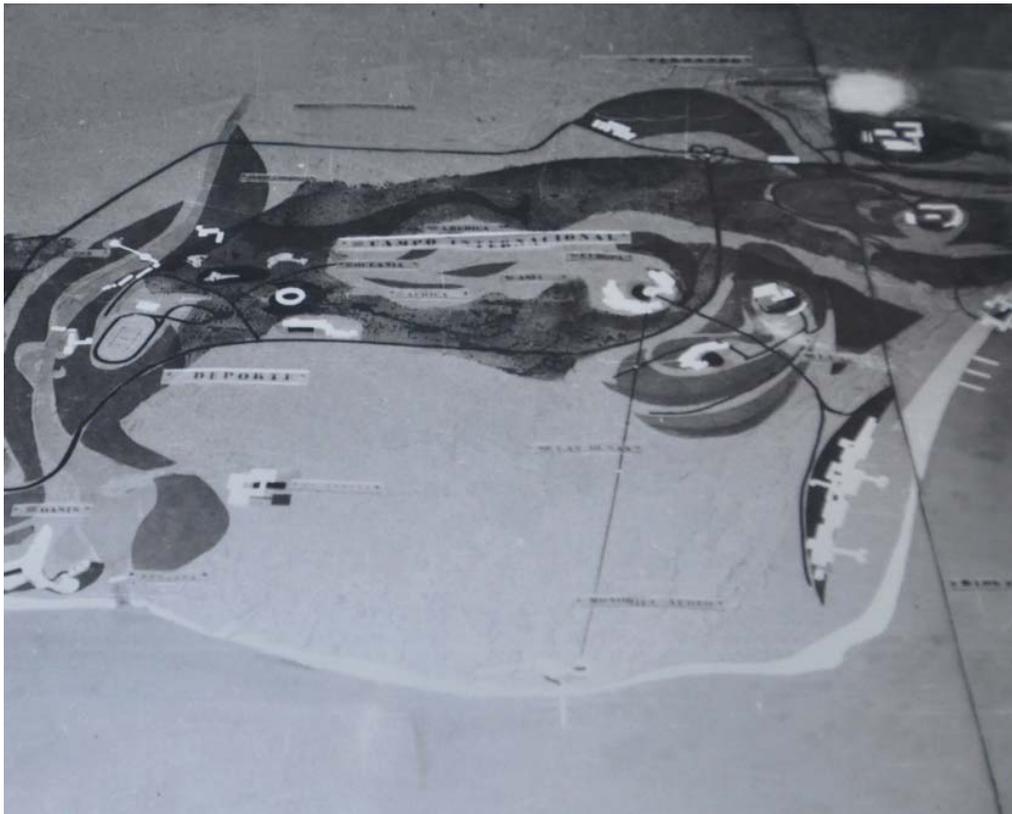
Después de la conversación con el arquitecto Dimitrijevic se presupone que la categoría de edificio alto quedó definida por 3 o 4 niveles de alturas. Los asentamientos de viviendas aisladas se sitúan en los primeros metros de la zona más occidental del terreno (de mayor relieve), esta situación privilegiada se

Imagen 267. Izquierda. **Imagen de la zona de dunas (área de camping y equipamientos).**

Fuente: Autor, cortesía de Fernando Hernández Gil.

Imagen 268. Derecha. **Imagen de la zona del núcleo principal y de los equipamientos más importantes (de fondo).** . Fotógrafo Biaugeaud, J.

Fuente: Autor, cortesía de Pedro José Franco López



encuentra favorecida por las visuales directas al mar y un fácil acceso desde la carretera principal.

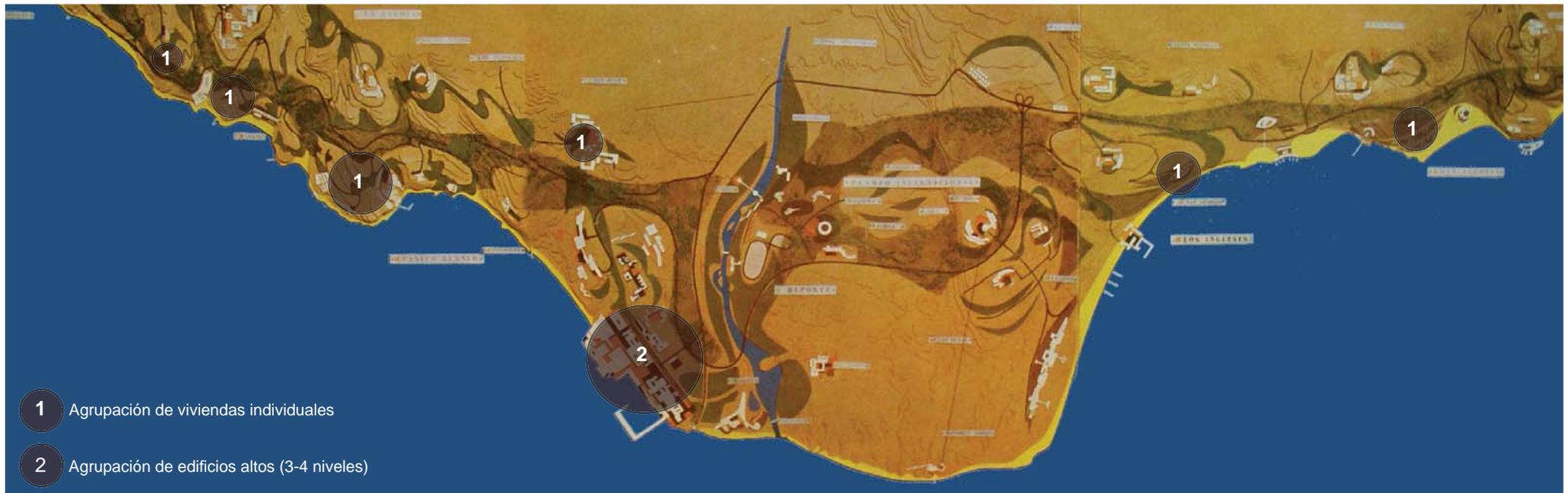
La última de las características fue la relación de los barrios y edificaciones existente con la estructura de ordenación. Para ello, algunos núcleos de casas (de mayor concentración) como el de San Fernando fue el lugar elegido para la población de servicio. El resto de viviendas dispersas localizadas donde se concentraba una mayor actividad agrícola (véase imagen 76, 78-79, pág.64-66), fueron integradas en los núcleos urbanos diseñados por el plan.

d) Generación de puestos de trabajo (clasificación).

La ambición del plan de AS estableció una línea de acción por el cual el proyecto preveía la generación de empleo en los siguientes ámbitos:

- a- Funcionamiento y gestión de los hoteles.
- b- En todas las categorías de comercios y negocios (cotidianos, ocasionales y excepcionales).
- c- Trabajo de servicios para la ciudad, incluido el mantenimiento de hoteles e industrias afines.
- d- Personal de recreación, ocio y actividades de relajación.

Imagen 269. Izquierda. **Imagen de la maqueta del concurso.** Vista cenital del masterplan. Color. Escala de detalle 1/5.000
Fuente: Vega Grande, Conde. (1963), s/p.



e- A escala regional, personal necesario para la gestión administrativa y económica en funciones regionales.

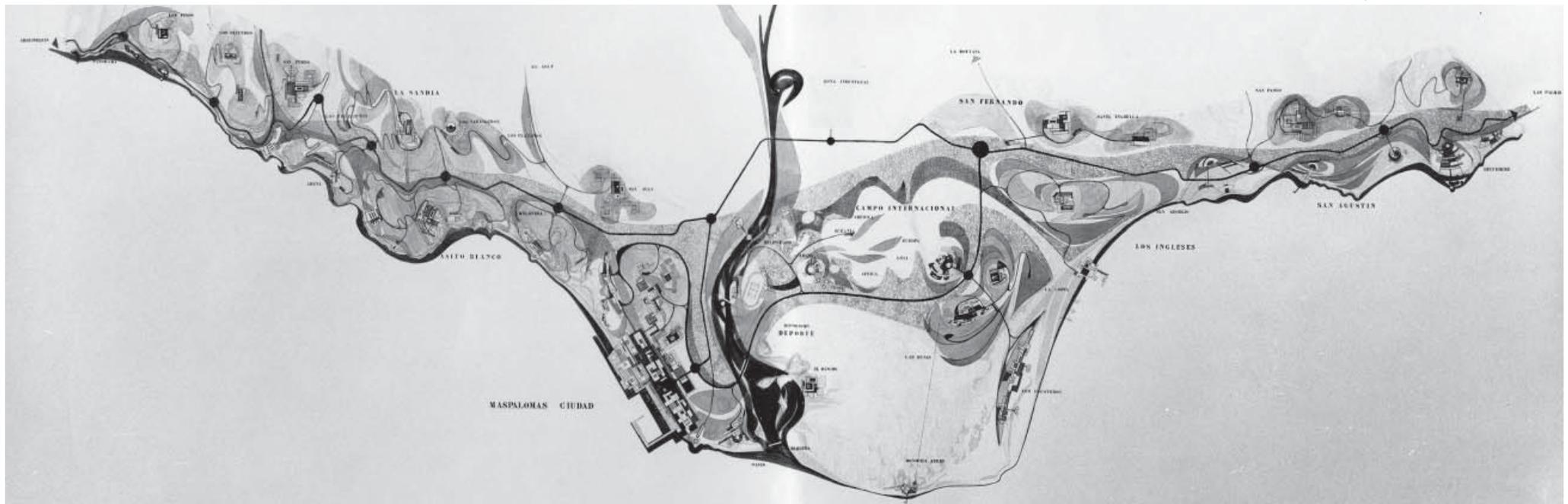
De una manera general las diferentes categorías de actividades estaban agrupadas en los núcleos urbanos, asegurando de este modo el funcionamiento del mismo.

e) Disposición de los equipamientos.

El objetivo del plan fue considerar Maspalomas como un centro de turismo internacional capaz de convertirse en el motor económico del sur de la isla. Los equipamientos públicos y privados corresponden a diferentes usos y actividades distribuidos en núcleos, con la misión de:

- a- Afirmar la importancia de Maspalomas como centro regional.
- b- Asegurar una cierta independencia de equipamientos ocasionales y excepcionales entre Maspalomas, Pasito Blanco y Los Ingleses.
- c- Permitir una cierta autonomía en el funcionamiento de los comercios cotidianos, en función del número de viviendas que debe abastecer.

Imagen 270. Izquierda. Imagen del plano presentado al concurso por el atelier AS. Blanco y negro. Escala de detalle 1/5.000
Fuente: Autor, cortesía de Pedro José Franco López



La localización geográfica de las diferentes categorías de equipamientos se intensifica según la proximidad a los núcleos, favoreciendo de esta manera el intercambio “humano”. El atelier consideró que la relación entre el habitante y el espacio de los equipamientos contribuye a reforzar la urbanidad de las ciudades.

Destacó el diseño de un camping considerado como un equipamiento especial, con una capacidad aproxima para 4.000 personas. El camping considerado como un tipo de alojamiento barato ofrecía la posibilidad de atraer a otro tipo de clientela procedente de toda Europa.

Otra de las atracciones del plan fue la implantación de un teleférico que recorría las 200 ha. de dunas, situado entre Los Ingleses y la playa de Maspalomas. La construcción del teleférico facilitaba el acceso a la playa, conservando y protegiendo su carácter tan singular.

Entre los equipamientos que aportaba un carácter internacional se encontraba un campo de golf; un anfiteatro; un estadio; el desarrollo del puerto de pesca actual, y la creación de un puerto deportivo para embarcaciones de placer.

La concentración de los principales equipamientos “ligeros” se situó en la zona central de Maspalomas (véase imagen 60, pág.54), revalorizando paisajísticamente el área. El autor habiendo estudiado otras ordenaciones de la época denomina a este tipo de espacio *paisajes equipados* (léase 1 Parte, pág.52-55).

En las imágenes de la maqueta se puede apreciar claramente una intervención en la zona de dunas con un fuerte valor paisajístico que articula las dos zonas de Maspalomas.

f) Movilidad. Infraestructuras viarias.

Los criterios empleados para la configuración de la red de vías fueron diseñados por los ingenieros, según las siguientes características:

- a- Dar máxima eficacia a las vías de acceso, conectando los núcleos con la red interurbana exterior.
- b- Liberar totalmente la costa de todas las vías importantes de circulación.
- c- Relación entre núcleos urbanos.
- d- Separar en la medida de lo posible los recorridos del vehículo a los del peatón.

La carencia de un puerto con capacidad para albergar naves que pudiera abastecer los suministros necesarios para una ciudad de 60.000 habitantes, obligaba a pensar en el puerto de Las Palmas de Gran Canaria y en el aeropuerto como infraestructuras necesarias para el desarrollo de Maspalomas. La estimación de carga de camiones y autobuses procedentes desde Las Palmas fue de 100 al día. Para ello, el plan introdujo dos estaciones principales:

1. Una estación turística en el centro de Maspalomas, como punto de llegada de los autobuses y presencia de taxis.
2. Una estación para el transporte pesado (camiones, etc) de las futuras empresas industriales que se instalen en Maspalomas.

g) Red de suministros.

El plan tuvo en cuenta las condiciones particulares de instalaciones y suministros para el desarrollo de la ciudad. Siguiendo la fases previstas por el plan se construirían tramos por cada 2000 habitantes hasta alcanzar un total de 60.000 habitantes.

h) Etapas de ejecución.

La preocupación que surge por ejecutar el plan director en función de la situación económica general, de la evolución del mercado del turismo internacional, y de la propia disponibilidad de los promotores, incitó a plantear un plan en sectores independientes. De esta manera, cada sector constituía un desarrollo homogéneo susceptible de ejecutarse durante un periodo determinado. La división del plan en un determinado número de núcleos autónomos en cuanto al funcionamiento de los equipamientos cotidianos, ofrecía total libertad de acción al promotor.

Finalmente, el plano de AS no se llevó a cabo por distintas razones que el doctorando no ha profundizado en la investigación, y que deja abierto para futuras investigaciones. Tan solo se construyó el restaurante *La Rotonda* (inaugurado el 20 febrero de 1964), identificado como la única obra realizada del plan de AS para Maspalomas (proyectada y firmada por el arquitecto Manuel deLla Peña).

En 1972, diez años más tarde el atelier AS volvió a intervenir en Maspalomas, esta vez con una ciudad que se encontraba en pleno *boom* turístico. El encargo nuevamente provenía de la empresa Maspalomas Costa Canaria. Esta operación (ver anexo II) el atelier la denominó como “Maspalomas 2, Propuesta de desarrollo de un complejo turístico de 200.000 camas,” una capacidad cinco veces mayor que la proyectada en 1961.



Imagen 271. Izquierda. Imagen de la explicación del 9º Conde de la Vega Grande al Sr.D. Díaz Bertrapa, el Ministro a la Vivienda y otras personalidades políticas.
Fuente: *Ibidem*.

Imagen 272. Derecha. Imagen de la maqueta del plan de AS acompañado de personalidades políticas.
Fuente: *Ibidem*.



Sin cambiar el paisaje hemos de ganar una obra de relieve arquitectónico y turístico que despierte admiración, y que, por su valía, supere a cuantas existen. La Naturaleza nos ha dado lo principal: el clima, el buen sol y un paisaje variado y amplio, a los hombres nos corresponde hacer los más fácil...

(Arquitecto fundador AS ATEA+SETAP, Michel Weill, *Diario de Las Palmas*, 19 Febrero, 1962)

