

El turismo de masas y el paradigma de la sostenibilidad en la obra de Antonio Bonet Castellana.

López Martínez, José María.

Universidad Politécnica de Cartagena, Departamento de Arquitectura y Tecnología de la Edificación.
Escuela Técnica Superior de Arquitectura e Ingeniería de la Edificación, Cartagena, España, jose.lopez@upct.es

Aroca Vicente, Edith.

Universidad Politécnica de Cartagena, Departamento de Arquitectura y Tecnología de la Edificación.
Escuela Técnica Superior de Arquitectura e Ingeniería de la Edificación, Cartagena, España, edith.aroca@upct.es

Resumen

*“Yo me formé en un momento en que había una gran ansiedad de renovación. Una gran esperanza en esa arquitectura (...) El pánico al futuro es un freno que no debe existir. Lo importante para un arquitecto es el futuro (...) Creo que nuestra labor es crear cosas para el futuro”.*¹

Entrevista a Antonio Bonet para el diario Clarín.

Si algo caracteriza la obra de Antonio Bonet es su actitud eufórica respecto de la utopía de la nueva arquitectura. Despojados de prejuicios se enfrenta a uno de los fenómenos específicos de su época, que será el boom del turismo de masas. A lo largo de su obra, Bonet se enfrentará a territorios vírgenes. Desde la colonización de Punta Ballena en Uruguay en 1945, pasando por el proyecto de ciudad-balneario de Necochea-Quequén en 1952 en Argentina, el proyecto de urbanización de la Manga del Mar Menor en 1961 en Murcia, Andalucía La Nueva en 1962 en Marbella, AiguaGelida en 1965 en Girona y el Plan I de el Prat en 1966 en Barcelona. El ocio se convirtió en una problemática moderna a la que el urbanismo debía dar una respuesta. La vuelta a la naturaleza y al aire libre, el sol, el mar y la arena, se convertían en los nuevos hábitos del tiempo libre.

En Punta Ballena, Bonet crea un espacio que, aunque artificial, es de apariencia natural. *“Hará talar después de un concienzudo estudio, el justo número de árboles, logrando así el que un nuevo elemento, la luz marina, penetre y se fusione con el bosque”.* Hay un esfuerzo por parte del arquitecto, por asumir el lugar, comprenderlo y posicionar la arquitectura como parte de él, habitar y preservar el bosque, evitando así su destrucción.

“Junto a la ribera y entre la playa y los primeros terrenos deberá desarrollarse un gran paseo exclusivamente para peatones, con estacionamiento para automóviles en los extremos de cada calle de acceso. Tal es el principio en que hemos basado el planeamiento de la zona balnearia”. Necochea-Quequén debía poseer la capacidad necesaria para alojar grandes masas humanas disponiendo las superficies de manera que el espacio absorbiera la masa confundiendo la masa con los elementos de la naturaleza.

En La Manga del Mar Menor, Bonet estudió profundamente los valores del paisaje y apostó por la concentración puntual de las intervenciones preservando el máximo de territorio posible, lo que permitía disfrutar del paisaje y de las condiciones paradisíacas de la situación entre dos mares. En Andalucía La Nueva, la trama viaria se adapta a la orografía existente, generando una trama irregular de “supermanzanas” que acogen las bases corbuserianas de “habitar, trabajar, circular y recrearse”. En AiguaGelida tratará de adaptar la edificación a la abrupta orografía. El Plan I del Prat saneaba y recuperaba la laguna de L’Illa y mantenía el entorno de dunas y pinos del litoral incrustando en este las viviendas a modo de cluster.

Todas estas intervenciones son modelos a seguir en cuanto a la intervención en el paisaje y la sostenibilidad de los desarrollos turísticos que con la distancia temporal se han demostrado aún en vigor y de perfecta actualidad. Su sensibilidad frente al territorio y su respeto por el lugar, concentrando las viviendas y adaptándolas al terreno existente, integrándose perfectamente y casi “difuminándose” en el paisaje, son lecciones olvidadas en estas últimas décadas, en las que ha brillado por su ausencia la racionalidad frente al medio y se ha fomentado la especulación con la vivienda a costa del turismo.

Palabras clave: turismo, sostenibilidad, paisaje, planeamiento, Bonet Castellana.

1945-1948, Bonet y el paisaje. La urbanización de Punta Ballena.

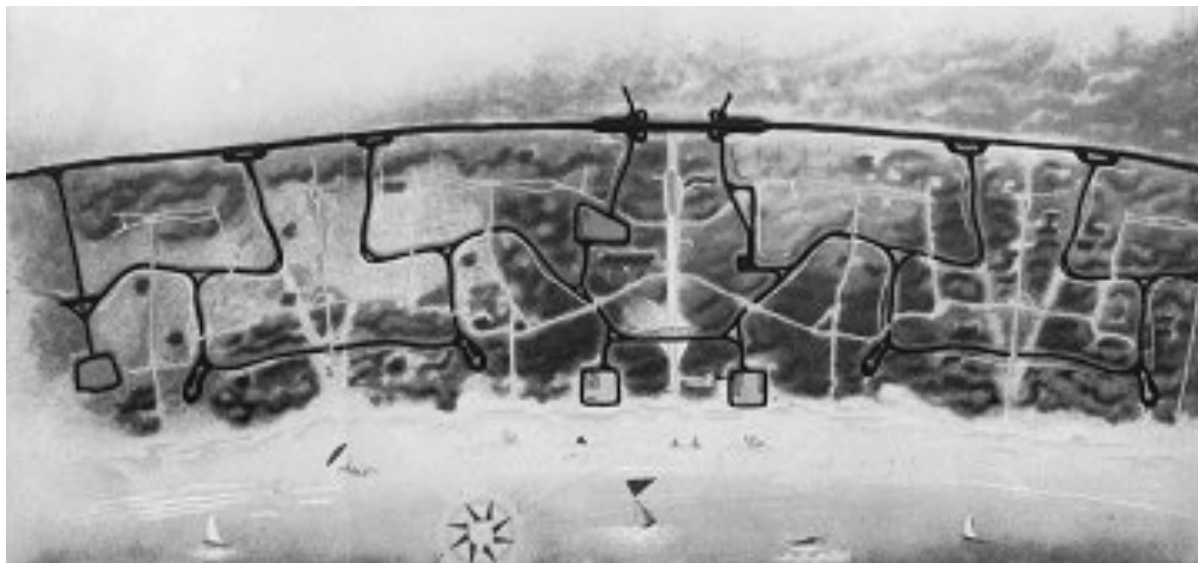
*“Cuando Antonio Bonet se instaló en la vieja casa del bosque ya decidido el plan que le daba poderes para transformarlo, la primera pregunta que asomó a sus ojos, no sin filo de miedo seguramente, fue: ¿cómo meterme en ese bosque, cómo penetrarlo, tocarlo sin dañarlo, sin herirlo en su maravilla?”*²

Rafael Alberti 1968.

En 1945 Antonio Bonet conoce a Milka Lussich. Queda fascinada con Bonet y le propone estudiar los terrenos de su familia en Punta Ballena (Uruguay), en la desembocadura del Río de la Plata, realizando un proyecto de urbanización que permita la posterior venta de la finca a través de un desarrollo turístico, ya que en ese momento se inicia la masificación del turismo argentino en el Uruguay. Desde 1896, el padre de Milka, Antonio Lussich, había transformado la naturaleza salvaje de inconmensurable belleza de Punta Ballena incorporándole un gran jardín botánico de ochocientas hectáreas, considerado por muchos como un bosque. A su fallecimiento, gracias al promotor Roque García, a Milka y a Bonet, se preservará este bosque. Bonet se establecerá junto con su mujer Ana María en Punta Ballena durante tres años, en los que realizará el proyecto y desarrollará las obras de urbanización.

“En este momento, fui llamado al Uruguay para realizar un plan de desarrollo turístico de una zona maravillosa con playas, lago, bosque y sierra, de 1.500 hectáreas en total, llamada Punta Ballena. Era el planteo más importante que se iniciaba allí y esto originó mi traslado por tres años a ese bosque. proyecté un Plan General y logré realizar la primera fase del mismo. La existencia de playas, lago y sierra me llevó al planteo de un gran triángulo con tres zonas longitudinales de residencia sobre el mar, el lago y la sierra, de distinto carácter cada una de ellas. Un gran espacio de forma de estrella de tres puntas oponiéndose al triángulo antedicho agrupaba todos los servicios colectivos, abastecimientos, hoteles, centro comercial, diversiones, etc., y servía de conexión a las tres zonas residenciales. En los vértices del triángulo, otras tres zonas, una turística de acantilados, otra de granjas agrícolas para el abastecimiento y otra de carácter urbano permanente para los diferentes gremios de la zona. Por primera vez se logró construir una zona turística sin el tradicional paseo marítimo, con separación de tránsito de peatones y vehículos aprovechando desniveles y dunas naturales a base de pasos peatonales elevados contruidos con la propia madera del bosque y sin escaleras”.

Antonio Bonet, Santiago de Compostela 1975.



(Fig. 1) Ordenación de Punta Ballena. Archivo COAC.

Desde un principio las estrategias de Bonet en Punta Ballena serán por un lado la de anteponer la belleza del lugar, por encima de la urbanización y de su posterior desarrollo, y la otra será la separación del tráfico rodado del peatonal. La separación de las circulaciones es un principio tomado de los CIAM, pero que Bonet adaptará a las características tan especiales del lugar. Para ello las ideas sobre las que desarrollará el proyecto de urbanización serán:

El Bosque y la playa como elementos primordiales.

Exaltación del bosque como unidad evitándose desvirtuarlo por parcelación geométrica.

El urbanismo moderno ha desterrado la rutina de las calles.

El sendero conduce al hombre por el bosque.

Diferenciación clara de las zonas de residencia con las zonas de uso público.

Los senderos unen todas las casas con la playa sin encontrar el automóvil. Sencillas pasarelas de madera resuelven los pocos encuentros con los automóviles.

El automóvil no debe interponerse entre las viviendas y la playa ni tener acceso a esta.

Las separaciones entre la propiedad y el bosque público son independientes de la pista de automóviles

Una estudiada tala de árboles proporciona vistas al mar a través de abras sin destruir el bosque.

Los cercos separan las propiedades sin dividir el bosque. Constituyen un elemento plástico de composición.

El tamaño de los lotes evitará la congestión del suburbio.
Espacios públicos de bosque y estacionamiento estratégicamente emplazados.³

Bonet consigue así un bosque habitado, más que un bosque urbanizado y dominado. Las pasarelas ligeras de madera, los senderos serpenteantes y los cercos de pequeña dimensión ayudan, junto con la estudiada circulación de vehículos y peatones, a evitar la destrucción del bosque. La circulación no es a través de calles, sino que se realiza a través del bosque, que acaba abriéndose y mostrando el mar del Río de la Plata. El estudio por un lado del medio, con todas sus características, y por otro lado de los recursos disponibles, serán determinantes en la toma de decisiones. El protagonista es la naturaleza y su belleza. Lejos de ser un proyecto de turismo de masas, ya que va dirigido a un turismo de alto nivel, servirá para que Bonet se posicione e investigue sobre aspectos tan determinantes para futuras intervenciones, como la relación entre el proyecto y el medio en el que se va a implantar.

1950 Declaración de principios. Nuevas Precisiones sobre Arquitectura y Urbanismo.

En 1950 Bonet escribirá "Nuevas Precisiones sobre Arquitectura y Urbanismo", un texto en el que plasmará toda su carga teórica, sus principios de actuación. La influencia de los CIAM y de los postulados de Le Corbusier, impregna la mayoría de sus planteamientos. Así, de Le Corbusier destacará los sistemas de circulación en las nuevas ciudades: *"En Urbanismo, la conquista teórica más importante de Le Corbusier ha consistido en señalar la independencia de la vivienda con relación a las vías de tránsito. Nos lleva este principio nada menos que a la desaparición de la "calle" en su forma tradicional."*⁴

Sobre el planeamiento, Bonet, escribirá un apartado en el texto, en el que enumera sus principios de actuación: *"La creación de una Arquitectura verdaderamente progresista exige que sea desarrollada en terrenos planificados, conforme a las nuevas necesidades y a los modernos principios urbanísticos, es decir: Con la eliminación de la actual dependencia de la vivienda con relación a las vías de tránsito. Con el desarrollo de la vivienda en función del asoleamiento, una vez adquirida esa independencia. Con la diferenciación del tránsito de peatones, del de vehículos. Con la libre disposición del suelo por el peatón. Con el establecimiento de densidades de población adecuadas a la enorme concentración humana de la ciudad. Con la ocupación del suelo por los edificios, en un porcentaje mínimo. Con la organización de unidades vecinales, según un recorrido máximo de 15 minutos a pie. Con la perfecta relación del binomio vivienda-trabajo. Con el esparcimiento al pie de la vivienda, etc."*⁴

Como veremos en los siguientes proyectos, aplicará estos planteamientos a sus actuaciones urbanísticas, y tendrán especial relevancia en sus propuestas de planeamiento para el turismo de masas.

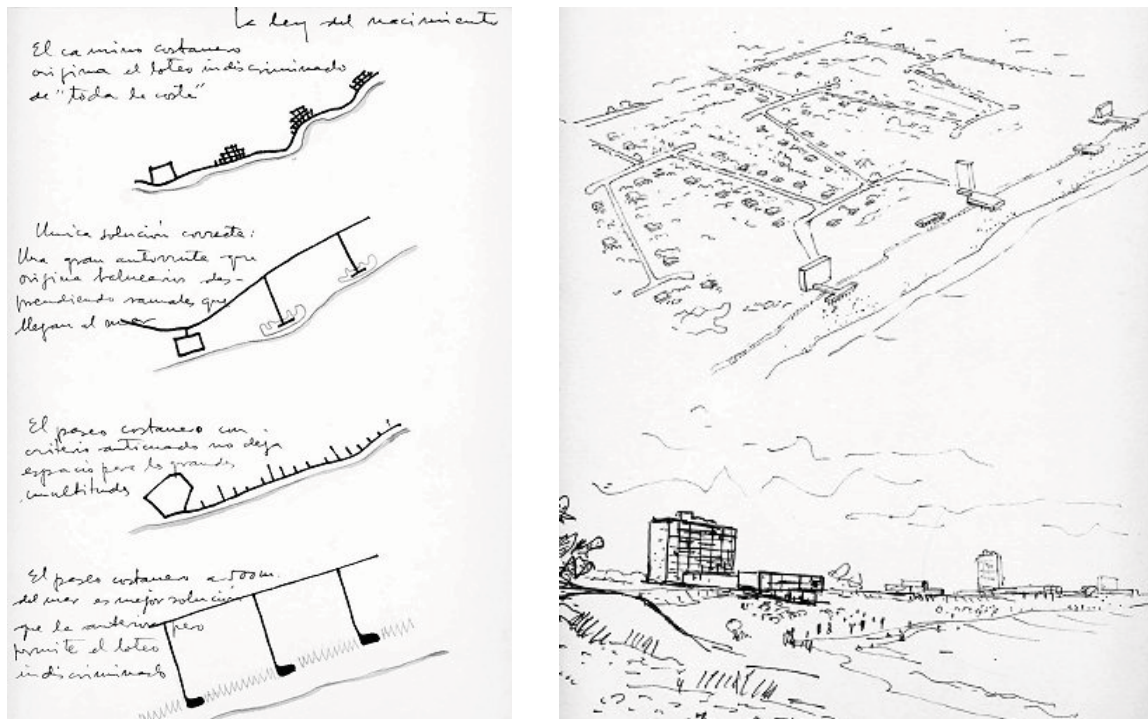
1949-1952 Necochea-Quequén, el balneario del turismo de masas.

Durante los años 40, Argentina inicia la urbanización de la costa atlántica de la provincia de Buenos Aires. Entendido el turismo como el contacto con la naturaleza, la cultura al "aire libre" y la práctica de deportes se establecen una serie de "balnearios" que darían pie a la reflexión urbanística acerca de la "sociedad del tiempo libre" o turismo de masas. En este marco se convocó el "Concurso de Anteproyectos para la urbanización de tierras del Instituto Inversor de la Provincia de Buenos Aires en la ciudad de Necochea" (1949). El concurso, supone una toma de posición ante la problemática urbana y en particular ante el balneario (establecimiento turístico residencial). Bonet es consciente de la necesidad de un Plan que, además de establecer una correcta disposición urbana, integre a Necochea y su balneario en un ámbito geográfico mayor, justificando su posicionamiento citando la *Carta de Atenas*, en tanto que una *"una ciudad es siempre consecuencia de la región que la rodea"*.

En su propuesta, Bonet detecta el problema de los accesos que tradicionalmente se resolvían con las "costaneras" o vía de tráfico rodado paralela a la costa y muy próxima al frente marítimo. Las considera una idea anticuada y perjudicial para el establecimiento turístico, ya que no dejan espacio y se convierten en un "cinturón de hierro" entre las viviendas de los turistas y la playa. Para Bonet, la alternativa de establecer esta vía a unos 500 o 600 metros paralela a la playa, dejando una faja de terreno para construcción residencial, tiene el efecto negativo de la especulación, tal y como ya había ocurrido en la ciudad de Mar del Plata. Por esta razón, propone la eliminación total de las avenidas costaneras, proponiendo la construcción de una *"autorruta de servicios de toda la costa argentina (...) desprendiendo en su recorrido ramales hacia la costa sólo en aquellos puntos que por su belleza, extensión de playas, clima u otros motivos, se consideran de verdadero interés (...). Junto a la ribera y entre la playa y los primeros terrenos deberá desarrollarse un gran paseo exclusivamente para peatones, con estacionamiento para automóviles en los extremos de cada calle de acceso. Tal es el principio en que hemos basado el planeamiento de la zona balnearia"*⁵ (fig. 3).

El plan rechaza la cuadrícula tradicional, anacrónica, pintoresca y monótona, además de incapaz de dar respuesta a la topografía y al paisaje. Según Bonet, *"el criterio que preside la disposición de un trazado de esta índole, es que el balneario debe poseer la capacidad necesaria para alojar grandes masas humanas, (...) sin que los veraneantes sientan el agobio de su número, disponiendo para ello las superficies tan sabiamente de forma*

que el espacio absorba la masa confundiéndola con los elementos de la naturaleza –árboles, cielo inmenso, playa dilatada,- para que así cada cual integrado en el paisaje, obtenga el solaz y descanso deseados.”⁵ Cree por tanto necesario establecer como valores turísticos la “vuelta a la naturaleza”, el respeto por el paisaje, la vida al aire libre, las actividades deportivas, el descanso y los espectáculos culturales, sobre todo “debe variarse fundamentalmente el paisaje ciudadano”.



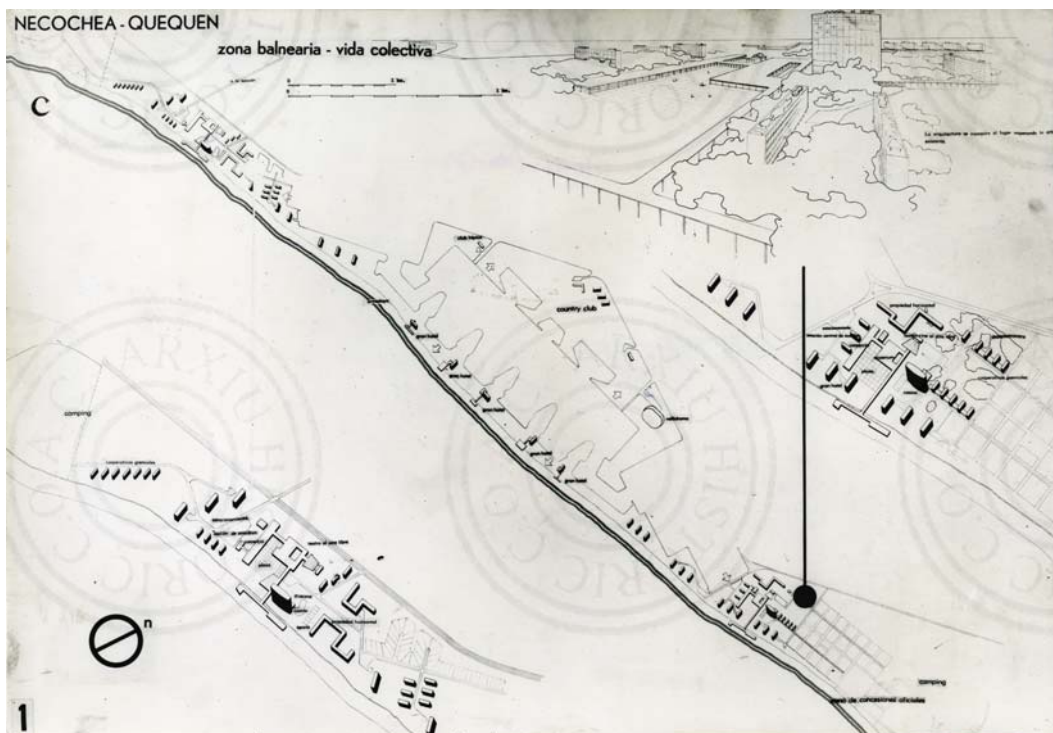
(Fig. 3). Dibujos de la propuesta de Necochea -Quequén. Archivo COAC.

“Los edificios para esos lugares, serán de gran altura y uso colectivo, ya que por su condición de lugares de corta estadia, pueden acumular gran cantidad de gente, en un espacio reducido. Pero, en cambio, deben tener al pie las superficies –plazas, paseos, playas- necesarias para un movimiento libre de trabas y amplio de horizontes”⁵ Concentrar la población en edificios en altura, permitía liberar espacio para tener en la base el espacio necesario para el esparcimiento.

La vivienda individual también ha de tener su lugar en el balneario moderno, siempre con un “criterio sensato equilibre las superficies destinadas a uso público con las que ocupará la edificación privada. Un predominio de cualquiera de las dos, perjudicará el principio básico a respetar en este aspecto: la libertad de ejercicio de la diferentes formas de vida deseadas (...) la manera particular que cada persona o familia tiene de disfrutar sus vacaciones”⁵

El balneario no puede parecerse a la ciudad, para ello habrá de eliminarse el ruido y peligro del automóvil, haciendo que la trama balnearia sea totalmente distinta de la ciudad tradicional. El peligro que puede suponer el crecimiento descontrolado hace que Bonet insista en la necesidad de una previsión armónica de etapas de crecimiento y una limitación final que fije la densidad del balneario en población y extensión máxima. Llegar a este máximo implica la necesidad de iniciar otra unidad independiente del conjunto planificado. Entre unidades balnearias, se reservarán extensas zonas de propiedad pública formando bosques donde la costa sea mantenida en su estado original, “conservando la grandiosidad propia de la naturaleza”.

Con toda esta declaración de intenciones, Bonet y Ferrari Hardoy abordan la ordenación de la zona balnearia. Se evita la disposición de una avenida paralela a la costa a menos de 500 metros. La zona balnearia se divide en dos subzonas: una dedicada a vivienda individual y otra a la vida colectiva. La zona de vivienda individual se halla en el centro, con los núcleos de vida colectiva en los extremos y limitada al sur por la playa y al norte por un área destinada a actividades deportivas. Esta disposición limita el crecimiento del área de vivienda individual y establece un área “verde” no pública entre los núcleos de vida colectiva. Propone la desaparición de muros separando las propiedades mediante setos bajos. Todas las parcelas tienen calle al frente y sendero para peatones al fondo, independizando las circulaciones de ambos, así se puede llegar a la playa sin cruzar ninguna calle rodada o a lo sumo mediante un “liviano puente de madera para peatones” como ya se había puesto en práctica en Punta Ballena.



(Fig. 4). Dibujos de la propuesta de Necochea -Quequén. Archivo COAC.

Las calles presentan variedad de dimensiones en función de la velocidad y uso previstos. Orientadas principalmente norte-sur, sirven de acceso a la playa, terminando en “fondo de saco” con áreas de estacionamiento de vehículos. De esta forma se genera una sección central más arbolada (con mayor amplitud de parcelas) que va evolucionando gradualmente hasta la sección lateral de las zonas de vida colectiva, “*la menor densidad de población se halla en el centro de la composición, creciendo en la medida en que se acerca a los núcleos de vida colectiva.*”⁵ La disposición contraria, produciría en los bordes un decaimiento de “intensidad” urbana similar al que se produce en los suburbios, “*en los que se mezcla el campo y la ciudad sin límite preciso ni definición clara.*”⁵

La zona de vida colectiva se halla constituida por dos núcleos. Ambos se unen por delante de la zona de vida individual mediante la anteplaya y un paseo paralelo a la línea de costa y por detrás a través de la zona de deportes y espacios libres. Para el planeamiento de estos núcleos, las calles rodadas no los atraviesan, sino que llegan a ellos como “terminales” de la red general, finalizando en bolsas de aparcamiento. El espacio destinado a peatones y arboledas es predominante sobre el resto, ya que la gran densidad de población alojada en edificios en altura, necesita amplios espacios libres para transitar. Las dimensiones internas de cada núcleo, son en función del peatón o “*tiempo que se puede andar a pie sin excesivo cansancio.*”

La ordenación de cada núcleo gira en torno a una plaza central rodeada de negocios, donde también se ubica el gran hotel-casino y que se convierte en la zona de esparcimiento y paseo de los veraneantes, convirtiéndose en su centro de reunión. Es el punto de mayor “intensidad”, Bonet hace una similitud de este espacio con la Piazza San Marcos de Venecia, que cumple la misma función.

Limitando la zona balnearia por el norte, se propone una zona destinada a deportes inserta en un área forestada. Limitando la ordenación por el sur, se proponía una gran superficie continua denominada “anteplaya”. El objetivo de ésta era ensanchar y dar amplitud a la playa, cuya dimensión dependía de factores naturales, garantizando así siempre un espacio útil mínimo. Este espacio penetraba incluso, mediante espacios libres y forestados dentro de la zona de vida individual. Entre la playa y la anteplaya se disponía un amplio paseo de borde reservado exclusivamente para peatones. Sobre la anteplaya y vinculados con el paseo, se preveía la disposición de negocios separados entre sí por amplias zonas libres, instalaciones para el balneario y todos los establecimientos necesarios para el uso de la playa. Estos elementos, todos de uso público, daban vida, atractivo e “intensidad” al paseo.

1961 La Manga del Mar Menor, la ciudad lineal del turismo de masas.

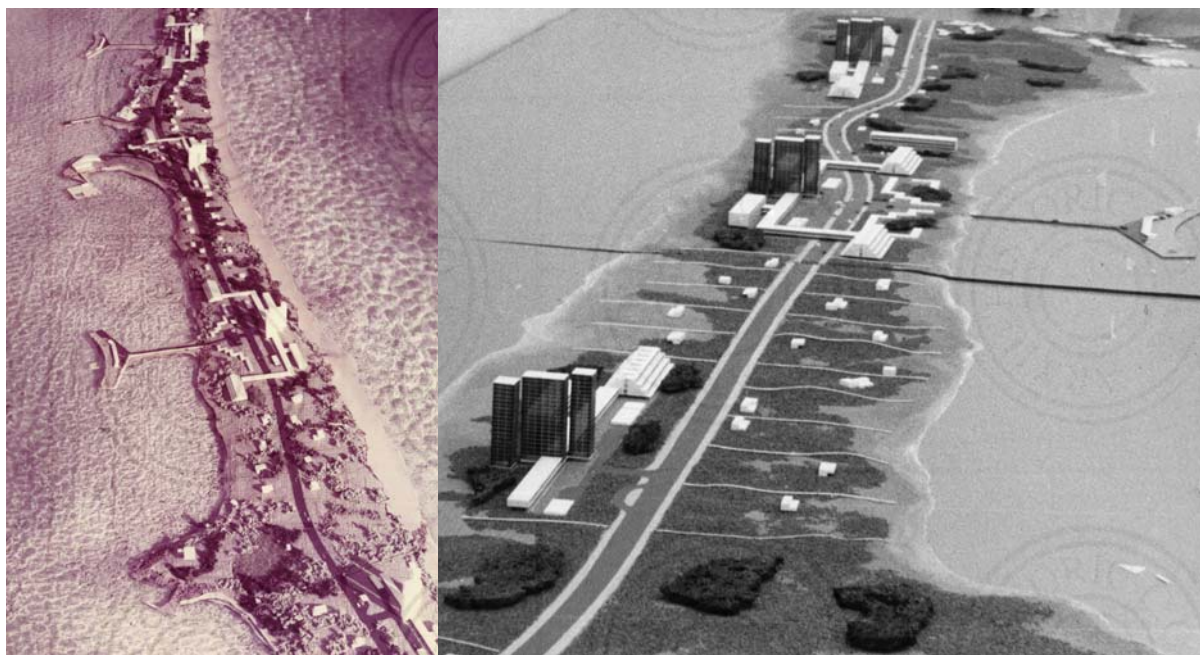
En 1961, Bonet junto a Josep Puig Torné, son los encargados de hacer la planificación urbana de La Manga del Mar Menor en Murcia. El proyecto asumía el cambio conceptual en el turismo de la época en España: de las vacaciones “tradicionales” al “turismo de masas”. El Mar Menor es una laguna salada con unas condiciones climáticas que “dulcifican” el clima tanto en invierno como en verano. Su separación del mar Mediterráneo es una lengua de tierra, una franja arenosa. Su belleza y su situación geográfica la hacían única para emplazar el “*complejo turístico más importante de Europa.*” Destacan en la memoria su horizontalidad, su luz, su clima, la

flora y fauna, las condiciones del Mar Menor para la práctica de deportes náuticos y las propiedades minero-medicinales de sus aguas.

La Manga con playa y mar a ambos lados de la franja de tierra, representa la “quintaesencia” de lo que el turista espera en vacaciones. Destaca Bonet que *“hay que lograr con el Planeamiento una utilización racional, que no destruya el paisaje y cree centros de interés”*.⁶ El Plan se basará en una serie de ideas surgidas de la realidad topográfica de La Manga. Una de las estrategias es el aprovechamiento de los puntos singulares geográficamente (zona montañosa de Calnegre, punta de La Raja, isla del Ciervo, gola de Marchamalo...), dándoles mayor interés a base de realzar sus características naturales.

El Plan de La Manga se organiza en base a núcleos tipificados que se sitúan cada dos kilómetros del recorrido del paseo marítimo. El alejamiento entre estos núcleos permitía disfrutar del paisaje y sus valores y de las condiciones paradisiacas de la situación entre dos mares. Este distanciamiento garantizaba la preservación del paisaje existente y por tanto su valoración y conservación, convirtiéndose en un atractivo turístico de importante durabilidad en el tiempo. Así mismo se trazaba una vía axial que recorrería la lengua de tierra y que sería único acceso y vía de tráfico dada la dimensión transversal del área. Es por esto por lo que insiste en que *“la vía principal –concebida como paseo- se traza de forma que no permita grandes velocidades y representa la columna vertebral de la ordenación.”*⁶

La carretera se convertirá en el elemento básico de planeamiento al ser el único acceso, por ser el enlace entre los distintos sectores y por la repercusión económica que suponía. Se optó por alejar la carretera de la playa del mediterráneo, situando la carretera a una distancia de 150 a 200 metros, para asegurar su protección frente a temporales. En altura, la vía sigue el trazado del propio terreno, siempre un metro por encima de la cota inicial. El trazado en planta huye voluntariamente de los tramos rectos demasiado largos, intercalando curvas suaves *“que sin entorpecer ni hacer peligroso el tráfico dan a la carretera un carácter más agradable, tanto paisajístico como turísticamente.”*⁶ En cuanto a su perfil transversal, se desecha la solución “autopista”, además de por los costes (con pasos a distinto nivel), porque se quiere conservar el carácter “apacible y de zona de descanso”, pero también se reconocen los problemas que puede presentar una carretera con solo dos vías en las horas punta.



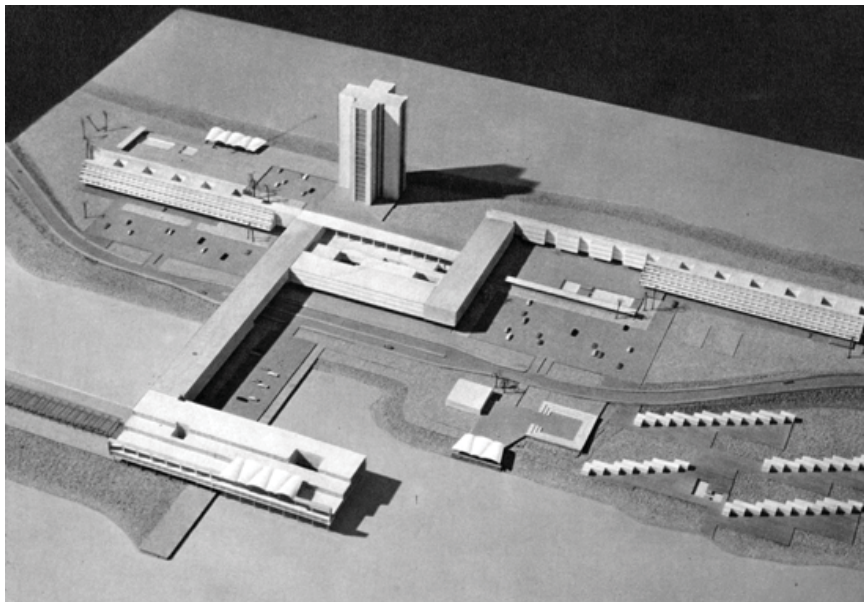
(Fig. 5). Maquetas de la propuesta de La Manga del Mar Menor. Archivo COAC.

Cada núcleo, que supone una revisión del “centro” propuesto para Necochea, incluía un grupo en altura de tres torres (21 plantas), con la planta baja calada. Estas torres o hitos pretendían concentrar densidad en localizaciones muy puntuales para liberar la mayor superficie de terreno sin construir y, por otro lado, constituirían un contrapunto a la horizontalidad del paisaje natural. Por otro lado dotaba de unidad al conjunto de la intervención y mostraba una imagen del Mar Menor moderna. Comenta J. Puig Torné⁷, que estos grupos se orientaban conforme al radio de giro natural del terreno, de forma que desde la ribera opuesta del mar Menor, se apreciara la sinuosidad y singularidad del ámbito y no se viera simplemente una línea horizontal al fondo del paisaje. A cada núcleo se pretendía dotarlo de cierta autonomía, para lo que se los dotaba de todos los servicios necesarios como si se tratara de un núcleo urbano, un “pueblo” independiente.

En los primeros proyectos de ordenación, aparece ligada a cada núcleo una “isla artificial” que aumentaba la dimensión transversal y “desahogaba” el espacio. Bonet cuenta que *“se puede considerar que el terreno actual solo tiene una dimensión, al largo; con la torres sistemáticamente dispuestas y las islas artificiales le añadimos dos nuevas dimensiones alto y ancho.”*⁶ Esta inclusión de la isla artificial, bien podría ser una reinterpretación del balneario tradicional del Mar Menor, en los que a través de un muelle de madera se accede al baño. Nótese

también que es una estrategia similar a la que utilizará posteriormente Bonet en el plan de AguaGelida, cuando une, mediante un puente de madera, la playa con un islote existente. O también la utilizada en Necochea-Quequén en los equipamientos de anteplaya, donde aparecía un elemento horizontal en cada núcleo a modo de muelle que albergaba espacios de expansión y disfrute.

En la zona montañosa de Calnegre, como punto singular, se propone un gran hotel en el “punto culminante” y alrededor, bungalows dependientes del mismo. En la zona de “La Raja”, en cambio, genera un pueblo, al que se vincula un centro deportivo de “gran categoría” que tenía acceso a los dos mares. El recurso de la creación de un núcleo urbano tradicional, al que llama “pueblo”, aparecerá posteriormente, tanto en Andalucía la Nueva como en AguaGelida, pero ya muy deformado. Mientras que en La Manga atiende a cuestiones conceptuales (la escala, la densidad, la sombra...), en los dos posteriores se contamina con cuestiones de “ambiente” (“andaluz-mediterráneo” en Andalucía la Nueva), e incluso “pintorescas” (pueblo de pescadores en AguaGelida):



(Fig. 6). Maqueta de la propuesta de núcleo de La Manga del Mar Menor. Archivo COAC.

1962 Andalucía la Nueva. Ciudad turística y de reposo.

En 1962 el empresario José Banús encarga a Bonet, junto a otros arquitectos, el Plan de Ordenación de la Ciudad-Parque de Turismo de Andalucía la Nueva, en Marbella (Málaga), a 4 km del núcleo, junto a la carretera Málaga-Cádiz. En la memoria del plan, Bonet hace una descripción geográfica del ámbito, destacando la belleza del paisaje y su topografía, que permiten enlazar los ambientes de costa y montaña. El objeto del proyecto es alojar grupos de turistas del norte de Europa que vienen a España en busca de sol, clima benigno y condiciones económicas ventajosas.

Bonet denuncia el crecimiento “sin orden ni plan” de los pueblos de la costa de Málaga, con construcciones que se “amontonan” entre la carretera y el mar, lo que ha propiciado que ésta se convierta en una calle de tráfico asfíxiado, que impide el crecimiento perpendicular a la costa, anulando la situación privilegiada de mar y montaña. Esta acumulación desordenada impide que se desenvuelva la “vida turística”, no existe una zona residencial que reúna los servicios y equipamientos adecuados, por lo que se produce un desplazamiento constante de los turistas y por tanto dependencia del vehículo. Bonet entiende que la iniciativa privada *“debe acometer en su totalidad el planteamiento de la industria de turismo con sus zonas residenciales acompañadas de la dotaciones de servicios y equipos comerciales, deportivos, de reposo y esparcimiento, sanitarios, culturales y de cultos reunidos por las obras de urbanización que hacen cómodo y agradable el aprovechamiento de todos estos equipos para llenar las necesidades de una vida que responde a las exigencias del turismo.”*⁸

Es destacable que en la memoria del proyecto ya no hay un interés por justificar socialmente y urbanísticamente el plan de ordenación como sí se hacía en los planes de los 40 y 50 (Punta Ballena y Necochea-Quequén). Se limita a una descripción somera de los elementos a incluir en el proyecto. Sí que incluye la previsión de un trazado para la futura autopista de la costa, rectificando el trazado inicial previsto y alejándolo lo suficiente de la vida de costa (del mismo modo que en Necochea) y también se prevén áreas ajardinadas a cada lado de la autovía, reservando una franja de 60 m a esta vía de tráfico y su protección.

El fin turístico de la propuesta es disfrutar simultáneamente de los ambientes de mar y montaña. Para ello se prevé un “corazón” en la zona media donde se sitúen el centro de equipamientos y de esparcimiento de la ciudad, enlazando las dos zonas y asumiendo la función de lugar de reunión de sus habitantes. Nótese la radical diferencia de planteamiento respecto a Necochea, donde esos centros (que en aquel caso eran dos) se situaban en los extremos de la ordenación para evitar el efecto suburbio por degradación de la “intensidad” urbana.



(Fig. 7). Ordenación de Andalucía la Nueva. Archivo COAC.

El núcleo aislado junto a la playa, que en Necochea era únicamente equipamiento, y en La Manga equipamiento y edificios residenciales (plurifamiliares), en Andalucía la Nueva, acoge ya todos los usos, incluida la vivienda aislada. También incluye servicios para uso deportivo, lo que implica la construcción de embarcaderos, hoteles y grupos de bungalows y de apartamentos. Para “completar el ambiente de vida agradable” se proponían unidades de habitación en composición cerrada que van a ser “verdaderos pueblos y conseguir unas condiciones de ambiente y de vida análogos a las de la región con su definido carácter andaluz-mediterráneo”⁸. Como se puede deducir, la utopía moderna se ha diluido.

Respecto del trazado viario dos vías fundamentales configuran un eje que une el “corazón” de la ciudad-parque con la zona de playa y una vía de ronda que, en forma de circuito, enlaza en su recorrido todos los elementos notables de la ordenación. La resultante es un trazado viario que, aunque parte de una disposición axial, huye de la trama ortogonal adaptándose a la orografía del terreno y valorando el paisaje existente, lo que, además de respetar la topografía del lugar, minorra los costos de trazado y ejecución. Afirma Bonet: “el criterio que ha presidido para el trazado en planta de estas vías es ceñirlas al terreno para procurar no descomponer el conjunto del paisaje a la vez que se facilita el acceso a las parcelas colindantes”⁸. Al tratarse de una ciudad “turística y de reposo”, Bonet considera fundamental los paseos y caminos para peatones, por lo que se proyectan circuitos de paseo para peatones independientes de la circulación rodada y también un paseo marítimo peatonal paralelo a la línea de costa.

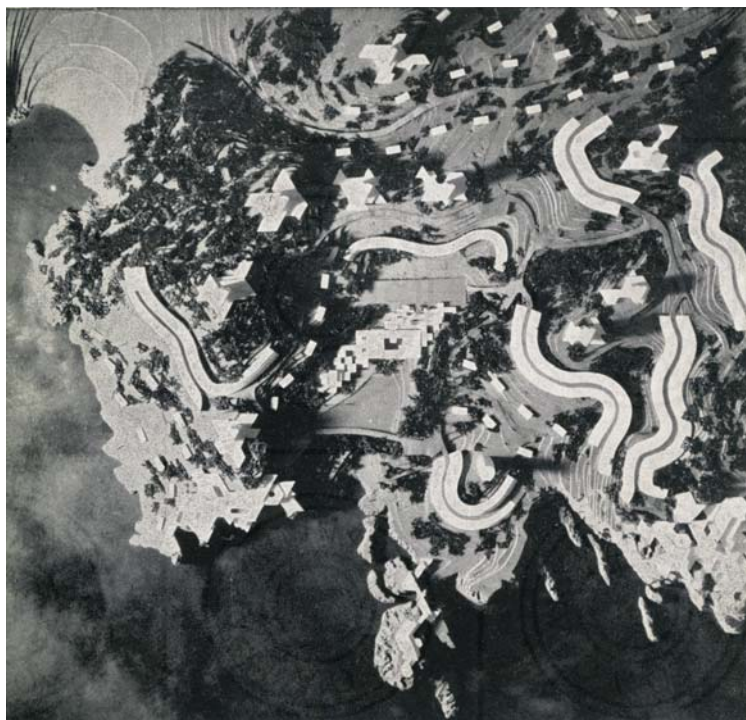
1965 Reconfigurando la Costa Brava. AiguaGelida

En 1965, Bonet redacta el Plan Parcial de Ordenación de AiguaGelida, en Palafrugell-Bagur (Girona). En la introducción, resalta que, como en otros puntos del Mediterráneo, la falta de una planificación coherente en la Costa Brava la había ido saturando, formando núcleos caóticos, sin su debida explotación y consecuente aprovechamiento. En la exposición de “ideas fundamentales” del proyecto, se basa en las consideraciones de tipo geográfico y paisajístico y el trabajo con los valores naturales. Este área de alto valor paisajístico, ofrecía otra vez la oportunidad de ordenar un gran conjunto turístico de forma coherente, evitando la destrucción del paisaje y el caos circundante. Pretende el autor un gran conjunto turístico que se adaptara y respetara la topografía natural y el paisaje, pero que estuviera provisto del equipamiento necesario y los elementos urbanísticos que requiriera el área, evitando así la destrucción del paisaje.

AiguaGelida, contaba con dos grandes zonas naturales, una con pendientes suaves orientadas a suroeste y con visuales sobre paisaje terrestre y otra zona, orientada al sureste con vistas sobre el paisaje marítimo a modo de anfiteatro. La única “dificultad”, según Bonet, era el reducido espacio de playa con el consiguiente problema de escasa expansión deportiva. Las construcciones turísticas se situarían en puntos destacados, ya fuera por sus visuales (en puntos altos) o por su proximidad a la cala natural, donde organizaba un gran centro cívico, comercial, recreativo y hotelero. La conexión con los núcleos urbanos existentes (Tamariu y Aiguablava), se hacía por el interior, es decir, por fuera de la urbanización, alejando la vía de tráfico, como en otras ocasiones, de la línea de borde de la costa.

Respecto a la línea de costa, se respetaba su situación inicial y se trataba de enfatizar sus elementos naturales. Prolonga la zona de playa hacia el interior, generando una gran plaza donde se vuelcan los equipamientos y también prolonga esta playa hacia el mar, integrando un islote frente a la playa. De esta forma, estas prolongaciones configuran el “centro” del conjunto, subsanando la inconveniencia del tamaño de la cala. Este

centro estaba destinado a peatones, con inclusión de espacios verdes y de playa. Se llegaba a él por la vía principal, generando bolsas de aparcamiento rodeando la zona edificada a modo de cinturón. Todas las vías con tránsito de vehículos, nacían como ramales de ese cinturón y del eje principal y van repartiéndose a las distintas zonas. Todas estas calles rodadas, acaban en "cul de sac" o en aparcamientos públicos "para evitar una excesiva circulación y así dar la necesaria tranquilidad a las construcciones."⁹ Como en todos los proyectos turísticos anteriores, Bonet establece un red de senderos peatonales independientes del tráfico rodado, así como un paseo de borde junto a la línea de costa.



(Fig. 8). Maqueta de la propuesta de AguaGelida. Archivo COAC.

Los apartamentos se sitúan en largos bloques escalonados de cuatro plantas garantizándoles vistas sobre el paisaje, adaptándose a la topografía, curvándose, asimilando la orografía del lugar. Dice Bonet en la memoria que "adaptándose a la topografía del terreno con el fin de no introducir incongruencias en el paisaje."⁹ Habría que destacar aquí que esta disposición del bloque de vivienda colectiva se lleva a la práctica en los apartamentos Atamaría del Club de Golf de La Manga, donde además de curvarse el edificio, el cuerpo de basamento con las plantas inferiores se materializa con sillar de piedra autóctona, mimetizándose con el paisaje y destacando únicamente el cuerpo superior blanco como si el bloque se elevara únicamente una o dos plantas sobre el nivel del terreno. Los hoteles y los apartamentos en altura, se sitúan en las cumbres de los cerros, aproximándose su disposición a un semicírculo en torno al centro del conjunto.

Además de estas edificaciones, se proyecta la construcción de dos pueblos turísticos, como también se hacía en La Manga y en Andalucía la Nueva. Se situaban en la zona superior de los acantilados y en el punto más bajo frente al mar y unidos por el paseo peatonal paralelo a la costa. Según Bonet, se pretendía conseguir una ambientación propia de un pueblo mediterráneo de pescadores, con sus pequeñas plazas, alta densidad y espacios de sombra.

Planeamiento Sostenible para el Turismo de Masas en Bonet Castellana.

Bonet avanzaba en sus proyectos de planeamiento turístico, preceptos actuales como la sostenibilidad y la conservación de los valores paisajísticos del territorio. La preocupación por minimizar la huella ecológica, fijar la capacidad de carga en todas sus propuestas y ahorrar el máximo de suelo posible son constantes en todos los proyectos. Analizaba las características físicas del territorio, preservando el valor paisajístico o ecológico, y proponía ámbitos urbanos compactos con mezcla de usos y servicios de forma equilibrada. El estudio de las circulaciones era fundamental, logrando una separación de vehículos y peatones que favorecía la aparición de un sistema de espacios públicos de calidad, y una ordenación accesible. Todas estas intervenciones son modelos a seguir, en cuanto a los desarrollos turísticos, que con la distancia temporal se han demostrado aún en vigor y de perfecta actualidad.

Notas.

1. Autor desconocido. *Entrevista a Bonet en el diario Clarín*. Buenos Aires. Transcripción escrita sin datar en el Fondo Bonet Castellana del Archivo Histórico del Colegio Oficial de Arquitectos de Cataluña (COAC).
2. ALBERTI, Rafael. *Crónicas sobre Bonet (1968)*. Incluido en ALVAREZ PROZOROVICH, F. *Antonio Bonet y el Río de la Plata*. Barcelona: C.R.C. Galería de Arq., 1987, p. 11.
3. BONET CASTELLANA, Antonio. *Punta Ballena – Uruguay. Un centro de turismo en América del Sur*. Folleto publicitario sin datar. Fondo Bonet Castellana en el Archivo Histórico COAC.
4. BONET CASTELLANA, Antonio. *Nuevas Precisiones sobre Arquitectura y Urbanismo*. 1950. Fondo Bonet Castellana del Archivo Histórico COAC. Editado en ÁLVAREZ PROZOROVICH, F. y ROIG NAVARRO, J. *Bonet Castellana*. Barcelona: Edicions UPC, 1999.
5. BONET CASTELLANA, Antonio y FERRARI HARDOY, Jorge . *Memoria de la propuesta para el concurso de Anteproyectos para la urbanización de tierras del Instituto Inversor de la provincia de Buenos Aires en la Ciudad de Necochea*. Buenos Aires, 1949-1950. Inédito. Fondo Bonet Castellana del Archivo Histórico COAC.
6. BONET CASTELLANA, Antonio y PUIG TORNÉ, Josep. *Memoria del plan de ordenación de la "Zona de Marchamalo", Cabo de Palos, Cartagena*. Barcelona, 1962. Inédito. Fondo Bonet Castellana del Archivo Histórico COAC.
7. LOPEZ MARTINEZ, J.M. y AROCA VICENTE, E. *Entrevista a Josep Puig Torné*. Barcelona, 2013. Inédito.
8. BONET CASTELLANA, Antonio et al. *Memoria del plan de ordenación de la ciudad-parque de turismo Andalucía la Nueva*. Madrid, 1962. Inédito. Fondo Bonet Castellana del Archivo Histórico COAC.
9. BONET CASTELLANA, Antonio. *Memoria del plan parcial de ordenación de Aigua Gelida, Palafrugell-Bagur (Gerona)*. Barcelona, 1965. Inédito. Fondo Bonet Castellana del Archivo Histórico COAC.

Bibliografía.

- ALVAREZ PROZOROVICH, F. *Antonio Bonet y el Río de la Plata*. Barcelona: C.R.C. Galería de Arq., 1987
- ÁLVAREZ PROZOROVICH, F. y ROIG NAVARRO, J. *Bonet Castellana*. Barcelona: Edicions UPC, 1999
- ÁLVAREZ PROZOROVICH, F. y ROIG NAVARRO, J. *Bonet*. Barcelona: COAC-Ministerio Fomento, 1999
- LE CORBUSIER. *Los tres establecimientos humanos*. Barcelona: Editorial Poseidón, 1981
- PIERREFEU, F. y LE CORBUSIER. *La casa de los hombres*. Barcelona: Ediciones Apóstrofe, 2008

Fuente Documental.

Archivo Histórico Colegio Oficial de Arquitectos de Cataluña (Fondo Bonet Castellana).

Biografía de los autores.

José María López Martínez, jose.lopez@upct.es.

Nacido en Murcia, 1970. Arquitecto por la Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Valencia, 1998. Máster en Restauración y Conservación del Patrimonio Arquitectónico por la UPCT, 2007. Premiado en diversas ocasiones en los Premios Regionales de Arquitectura de Murcia. Seleccionado en primera edición Arquia Próxima. Profesor asociado del Dpto. de Arquitectura y Tecnología de la Edificación de la Escuela Técnica Superior de Arquitectura e Ingeniería de Edificación de la UPCT en el área de proyectos arquitectónicos. Actualmente desarrolla su tesis doctoral sobre la obra de Bonet Castellana en la Manga del Mar Menor.

Edith Aroca Vicente, edith.aroca@upct.es.

Nacida en Murcia, 1976. Arquitecta por la Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Valencia, 2001. Diploma de Estudios Avanzados por la UPCT, 2010. Premiado en diversas ocasiones en los Premios Regionales de Arquitectura de Murcia. Profesora asociada del Dpto. de Arquitectura y Tecnología de la Edificación de la Escuela Técnica Superior de Arquitectura e Ingeniería de Edificación de la UPCT en el área de expresión gráfica arquitectónica. Actualmente desarrolla su tesis doctoral sobre Arquitectura del Movimiento Moderno en la Región de Murcia.