

2

Preliminary Proceedings

TERRITORIS DEL TURISME

L'IMAGINARI TURÍSTIC I LA CONSTRUCCIÓ DEL PAISATGE CONTEMPORANI

Actes Preliminars

TOURISTIC TERRITORIES

TOURISTIC IMAGERY AND THE CONSTRUCTION OF CONTEMPORARY LANDSCAPE

Actas Preliminares

TERRITORIOS DEL TURISMO

EL IMAGINARIO TURÍSTICO Y LA CONSTRUCCIÓN DEL PAISAJE CONTEMPORÁNEO



ACTAS DEL CONGRESO INTERNACIONAL

TERRITORIOS DEL TURISMO:

EL IMAGINARIO TURÍSTICO Y LA CONSTRUCCIÓN DEL PAISAJE CONTEMPORÁNEO

Seminario celebrado en Girona los días 23, 24 y 25 de enero de 2014 en la Universidad de Girona

Dirección: Nadia Fava, Marisa García Vergara

Comité Científico

Denis Bocquet (LATS, Francia)

José A. Donaire (UdG, España)

Roger Miralles (URV, España)

Antonio Pizza (UPC, España)

Heleni Porfyriou (CNR, Italia)

Secretaría: Carles Gómez López, Melanie Valencia Martínez

Diseño y maquetación: Meritxell Ministrat Rosa, Paula Lambán Berenguer

© de los textos: sus autores

© de las imágenes: sus autores

Edita: Viguera Editores, Barcelona

Girona, 2014

ISBN: 978-84-92931-37-8

El Plan Bonet, 1961-64.

La condición del paisaje en la ordenación del desarrollo turístico de La Manga del Mar Menor

José Parra Martínez, EPS, Universidad de Alicante

Juan Moreno Ortolano, EPS, Universidad de Alicante

Andrés Martínez-Medina, EPS, Universidad de Alicante

Abstract

In the rural context of Murcia, the acceptance of modernism was a late and incidental phenomenon. Around 1960, however, there was a short period full of expectations when some masters of Spanish architecture worked in the touristic development of its unspoiled coast. Among them, Antoni Bonet was assigned to start the planning of La Manga, a 24 km sand bar that lies between the Mediterranean Sea and the Mar Menor. In this Plan, Bonet reverted to the approach of Le Corbusier urbanmodels to elaborate his preliminary ideas: autonomy and hierarchy of the dwelling clusters, backbone road, civic center by the sea, treatment of the waterfront with artificial islands. In order to minimize the impact in the dune ecosystem a partially raised road was laid out. Also to free up land, the Plan concentrated the building in compact and closed units of dwellings, commercial spaces and facilities organized around 16-floor towers repeated every 2 km. Inspired in the same landscape interpretation in which is based Le Corbusier's Buenos Aires Plan (1929), Bonet underlined the height of the towers as landmarks that opposing the horizontality of the sea marked the presence of the clusters when seen from the opposite shore.

Keywords: touristic urbanism, modernity, territory, scale, landscape

Resumen

En el contexto rural de Murcia, la recepción de la modernidad fue un fenómeno episódico y tardío. Hacia 1960 se produjo, sin embargo, un breve e ilusionante período cuando algunos maestros de la arquitectura española llegaron para trabajar en el desarrollo turístico de un litoral virgen y lleno de oportunidades. Entre ellos, Antoni Bonet recibió el encargo de urbanizar La Manga, una estrecha franja de tierra de 24km que separa el Mediterráneo del Mar Menor. El Plan retomaba los planteamientos urbanos de Le Corbusier para reelaborar algunas ideas preparatorias: autonomía y jerarquía de los núcleos habitados, eje vertebrador, centro cívico al borde del mar, tratamiento del frente marítimo con islas artificiales. Minimizando su impacto en el ecosistema dunar con una carretera elevada puntualmente para favorecer el aporte de arena, el Plan concentraba la edificación alrededor de torres de 16 plantas, generando unidades compactas de viviendas y equipamientos repetidas cada 2km. Inspirándose en la lectura del territorio de Le Corbusier en Buenos Aires (1929), Bonet respondía a la horizontalidad del plano del mar por contraste topológico, subrayando la presencia vertical de las torres como hitos paisajísticos que, desde la orilla opuesta, marcaban la posición de cada núcleo.

Palabras clave: urbanismo, modernidad, territorio, escala, paisaje

Bonet frente al paisaje de La Manga

Si el Plan de Estabilización de 1959 venía a certificar el final del periodo autárquico que siguió a la guerra civil, ese mismo año, la visita del Presidente Eisenhower a Madrid escenificaba políticamente la normalización de las relaciones internacionales de España. La recuperación económica del país y el restablecimiento de sus vínculos con el exterior propiciaron entonces la transformación de un incipiente turismo en una actividad urbanizadora sin precedentes.

La colonización del perímetro mediterráneo y la emergencia de nuevas tipologías asociadas al ocio abrieron también una nueva vía por la que la modernidad alcanzó finalmente territorios periféricos como el levante sur que, hasta ese momento, se habían mostrado refractarios a la introducción de nuevas ideas arquitectónicas. En la costa, los sesenta trajeron la promesa de un nuevo e ilusionante periodo inaugurado con el trabajo de algunos de los principales maestros de la arquitectura moderna española que llegaron a Murcia para participar en el desarrollo turístico de un litoral virgen y lleno de oportunidades. Entre ellos, Antoni Bonet, recibió en 1961 el encargo de urbanizar La Manga del Mar Menor, una franja arenosa de 22 km de longitud interpuesta entre una excepcional laguna de agua salada y el mar Mediterráneo.

El Plan para La Manga coincide con el regreso de Bonet tras su exilio en Argentina. Pensado para más de 60.000 personas, asumía los principios del urbanismo moderno aprendidos por Bonet durante sus colaboraciones con la vanguardia (Plan Maciá, Barcelona, Le Corbusier GATCPAC, 1932), nutriéndose igualmente de sus experiencias con la gran escala de la ciudad y del paisaje latinoamericanos (Punta Ballena, Uruguay 1945).

Hasta 1963 –mientras Bonet recuperaba su reconocimiento oficial como arquitecto– los primeros proyectos para La Manga fueron firmados en colaboración con Josep Puig Torné, una figura clave durante el proceso de retorno de Bonet a España. Ambos se habían asociado en 1959, abriendo un estudio en Barcelona tras recibir numerosos encargos en la costa catalana. Su primer éxito conjunto fue la Casa Rubio en Salou, una obra también de 1959 y que conectó a los arquitectos con los promotores de los planes para La Manga.

La división del territorio de La Manga en dos municipios, Cartagena al sur y San Javier al norte, supuso una dificultad añadida a la hora de abordar un plan de ordenación conceptualmente unitario pero que debía prever su desarrollo posterior en dos sectores administrativamente diferenciados. Otro condicionante fue la titularidad del suelo que, a finales de los años 50, estaba en manos de unas pocas familias emparentadas entre sí pero con intereses empresariales enfrentados. El primero de aquellos propietarios que vislumbró el potencial del lugar como un exclusivo destino turístico internacional fue el

abogado madrileño Tomás Maestre. Por medio de una compleja operación legal trató de adquirir el resto de las tierras que sus parientes poseían en el área norte, así como la finca sur y los derechos de pesca en el canal que dividía a esta última por la mitad. Cuando por fin, en 1961, consiguió comprar casi toda La Manga, Maestre había organizado junto a su primo José Luis Rubio un entramado de sociedades inmobiliarias y de servicios que reunía importantes socios inversores.

La lectura del territorio

A principios del siglo xx, la ribera occidental del Mar Menor se mantenía prácticamente incomunicada y desabastecida. La bondad del clima y la naturaleza terapéutica de sus aguas estaban reservadas a unos pocos privilegiados que, durante el verano, podían alojarse en grandes residencias autosuficientes o bien en pequeños balnearios construidos en madera sobre la propia laguna. Por su parte, el límite oriental del Mar Menor, La Manga, se consideraba un lugar inhóspito por su sequedad y exposición a los vientos de levante.

Resultado de un proceso de sedimentación que selló un cordón de islotes litorales, la aparición de La Manga confinó un mar interior de 140 km², caracterizado por su escasa profundidad y elevada tasa de salinidad, compensada naturalmente por tres canales de conexión con el Mediterráneo. Denominados *golas*, dichos canales son el *Marchamalo*, el de *El Estacio* y, en el extremo norte, un área de salinas y humedales de gran valor ecológico. Tres entornos donde todavía pervive un sistema tradicional de pesca, las *encañizadas*, cuya técnica se remonta a los árabes.

Las numerosas fotografías aéreas que forman parte de la documentación de trabajo recopilada por los arquitectos revelan un espectacular cordón de dunas emergiendo del plano del mar con una anchura variable entre los 100 y 900 metros y que, como todo el campo que rodea la laguna, genera un territorio de marcada componente horizontal.

Debido a la falta de referentes construidos, la geografía es la responsable última de la forma global de la propuesta urbana. Ésta se adapta a los rasgos físicos del medio, dotándolo de cualidades para ser habitado. La voluntad de preservar los valores naturales del paisaje, llevó a los arquitectos a plantear una ocupación discontinua del territorio, concentrando la edificación en clusters de viviendas y equipamientos organizados alrededor de torres de 21 plantas repetidos, aproximadamente, cada 1,2 km a lo largo de un eje vertebrador. Inspirándose en las primeras propuestas de Le Corbusier para los rascacielos de la *cit  d'affaires* de Buenos Aires (1929), y en su visión de la ciudad desde el mar, los arquitectos respondían a la horizontalidad por contraste topológico, subrayando la presencia vertical de las torres como hitos paisajisticos que, contemplados desde la distancia, marcaban la posición de los núcleos habitados. Una estrategia a la que también había recurrido otro maestro moderno, Adalberto Libera, en su proyecto de intervención en el litoral de Castelfusano (Roma) en fecha tan temprana

como 1933.

El análisis de La Manga como una configuración lineal que, puntualmente, amplía su dimensión transversal por medio de penínsulas rocosas, marcó otra pauta de intervención sobre la idea de dimensión, materializada, por ejemplo, en la secuencia de *islas* artificiales sobre la que, en la Memoria del Proyecto de mayo de 1962 se afirma: “*se puede considerar que el terreno actual sólo tiene una dimensión, el largo; con las torres sistemáticamente dispuestas y las islas artificiales le añadimos dos nuevas, alto y ancho*”.

Puig Torné visitó La Manga por primera vez en abril de 1961 y volcó sus impresiones⁴ en dos croquis de partida corroborados por Bonet quien, por encontrarse en Buenos Aires, no pudo visitar el paraje hasta el verano⁵. Ambos dibujos condensan las principales ideas que caracterizarán el Plan hasta finales de 1963.

El primer croquis, apostillado “*Ideas básicas*”, está realizado sobre un plano que abarca todo el ámbito del Mar Menor a escala 1:50.000, aunque se circunscribe exclusivamente al área norte. Supone toda una declaración de intenciones, y avanza la estrategia de proyectar desde el paisaje, como revela la anotación de Puig Torné: “*grupo de torres que ligan el conjunto y le dan verticalidad al paisaje*”.

En el segundo croquis, dibujado sobre un plano a escala 1:10.000 del área norte, aparece esbozada la carretera, respecto a la que se sitúan los principales elementos del Plan. Se adelanta la idea de los poblados turísticos, de las islas artificiales e, incluso, la propuesta de una carretera elevada allí donde la estrechez del istmo permita una “*playa doble*”.

Aprovechando la estancia de Bonet en Barcelona, en septiembre de 1961, los arquitectos prepararon dos series de planos a lápiz de color. Cada una se compone de cinco planos de usos sobre levantamientos topográficos a escala 1:2.000. La primera, denominada *Plan Parcial “La Encañizada”*, constituye el más claro antecedente del Plan Norte. La segunda incorpora numerosas correcciones a mano alzada y difiere de la anterior en el tratamiento del espacio que queda entre núcleos de equipamientos. Éste se destina a grandes parcelas (de 3.000 a 10.000 m²), perpendiculares a la carretera y destinadas a viviendas unifamiliares que disfrutan de salida directa a uno u otro mar.

El Plan Norte, 1961

Abarca unas 290 ha de superficie urbanizada y se extiende a lo largo de casi 16 km donde se repiten, con ligeras variaciones, 12 núcleos de equipamientos. Cada uno de estos clusters se ordena simétricamente, constando de: dos edificios hoteleros; dos bloques escalonados con terrazas ajardinadas; pequeñas agrupaciones de bungalows; y todo tipo de establecimientos comerciales y servicios como restaurantes, una gasolinera

y hasta una pequeña capilla. Formalmente, las piezas más pequeñas adoptan soluciones plásticas y resistentes singulares, como el paraboloide hiperbólico, una de las geometrías más apreciadas de la época. Las plantas bajas se dejan diáfanos, generando espacios de sombra que ayudan a delimitar un recinto frente al espacio isótropo de la duna. Cada clúster está presidido por tres torres de apartamentos muy próximas entre sí. Dos de ellas son cuadradas y flanquean una torre de planta rectangular cuyo eje, perpendicular al perfil natural de la costa, marca el centro de la ordenación.

Cuando la topografía lo permite, aparece una *isla* artificial alineada con el eje de la torre central. En estas *islas* confluyen tanto la referencia lecorbusierana, como la idea de las construcciones autóctonas que se introducen en la laguna buscando calado. Accesibles por un pantalán y acondicionadas con restaurantes, piscinas y talleres, las islas debían funcionar como muelles para embarcaciones de recreo, convirtiendo así todo el borde occidental de La Manga en un puerto natural a la escala del Mar Menor.

A los doce núcleos hay que sumar el gran puerto deportivo y el centro cívico de *El Estacio*, presidido por una torre de 25 alturas que pretende dialogar en la distancia con el faro del *Cabo de Palos*, situado en el extremo sur de La Manga. Junto a ella se proyecta un pequeño puerto de pescadores que concentra, literalmente sobre el agua, un poblado turístico para la población residente todo el año.

En otra de las penínsulas naturales, *El Pedrucho*, estaba previsto un segundo poblado que, como el anterior, reunía pequeños servicios de escala doméstica. En los años 60, estos “pueblecitos” fueron un recurso habitual de algunos asentamientos turísticos mediterráneos, como por ejemplo, el denominado *casbah* del Plan del Saler, proyectado por Cano Lasso en 1962 junto a la Albufera de Valencia.

El idealismo de estas primeras propuestas arquitectónicas es evidente, por ejemplo, en las insólitas proporciones de los bloques escalonados de doble orientación, cuyos croquis iniciales de 1961 insinuaban una posible prolongación indefinida. La tipología del bloque escalonado tiene en Bonet un claro referente paisajístico en el proyecto Durand de Le Corbusier (Argel, 1933), que ya había inspirado el edificio Terrace en Mar del Plata (1957). No obstante, la peculiaridad de la doble orientación surge, por primera vez en *La Manga*, como respuesta a la existencia de dos mares.

El Plan Sur, 1962

En mayo de 1962 se finalizó la redacción del denominado *Plan de Marchamalo*. Éste adaptaba las ideas del Plan Norte a un ámbito mucho más reducido de sólo 6 km donde tenían cabida 4 clusters. El proyecto desarrollaba la conexión con el área norte a través de un club de golf y de equitación, previstos ya en el Plan Norte como una gran infraestructura verde que actuase de rótula entre los ámbitos de San Javier y Cartagena.

Entre sus novedades puede destacarse la atrofia de las islas artificiales, que abandonan su característica forma de martillo y se plantean más próximas a tierra; también, la aparición de la geometría hexagonal que, a partir de este momento, se convertirá en una de las preferidas por Bonet.

El tratamiento paisajístico de la carretera

Hasta la reunión de los dos ámbitos de intervención en un solo plano de conjunto en 1965, los dibujos suelen interrumpir bruscamente la carretera en la línea que separa las áreas norte y sur, dejando abierta la doble posibilidad de acceso a la península de La Manga. En 1961, el acceso sur era el más conveniente desde el punto de vista geográfico, pero presentaba todavía el problema sin resolver de la propiedad del suelo. El acceso norte, enlazando con la carretera de Alicante, tenía un precedente en un proyecto irrealizado de la II República, pero requería atravesar las marismas mediante un sistema de puentes sobre el Mar Menor que, afortunadamente, se vio frustrado por el prohibitivo coste de la operación.

Paralela a la línea de costa y consecuencia de la morfología de La Manga, la carretera es el dispositivo fundamental del Plan. Es el eje del que cuelgan los diferentes elementos del proyecto, ordenando la propuesta en función del espacio que queda entre la carretera y la playa.

Aunque la linealidad del territorio exigiese una movilidad dependiente del automóvil, la baja densidad inicialmente prevista (120 personas/ha), la autonomía de los núcleos minimizando desplazamientos innecesarios, y el trazado de la carretera como un paseo que impidiese grandes velocidades, responden a la voluntad de los arquitectos de convertir esta arteria en un elemento paisajístico a pesar de su importancia como generador de orden. La carretera se plantea con un solo carril para cada sentido. Éstos se duplican sólo al atravesar los núcleos de equipamientos, evitando giros y cambios de sentido en el resto del recorrido. La calzada se proyecta a partir de un cuidadoso estudio de taludes y de disposición del arbolado que separe peatones de vehículos. Además, frente a una idea urbana de paseo marítimo paralelo a la línea de costa, los arquitectos impiden que el automóvil llegue hasta la playa. En lugar de eso, la altura de la calzada, ligeramente elevada, es suficiente para permitir visuales controladas sobre el mar.

Al igual que en Punta Ballena, en La Manga la idea de puente como elemento que salva el tráfico rodado es fundamental para integrar naturaleza y artificio. Son varios los núcleos donde la edificación salta de una playa a otra por encima de la carretera. Otras veces, es la propia carretera la que, puntualmente, se despega del suelo para minimizar su impacto en el ecosistema dunar. De este modo, Bonet plantea una solución que pretende recuperar "la rutina de la calle" que, según sus palabras, el urbanismo moderno había desterrado, esto es, pretende posibilitar un encuentro más cercano y sensible con el paisaje que materializaba los ideales teóricos y arquitectónicos expuestos

inicialmente en el *Manifiesto Austral* de 1935 y que, finalmente, señalaron una nueva lectura de la modernidad reconstructiva y crítica.

Implantación urbana

Frente al error de muchos desarrollos turísticos costeros de los años 60 que, al abordar la colonización del territorio, emplearon instrumentos propios de la planificación de las periferias urbanas, mucho más densas, Bonet y Puig Torné, proponen un modelo de implantación específico para el lugar, basado en un sistema lineal de asentamientos independientes relacionados con su entorno próximo y comunicados entre sí físicamente por una vía de circulación. Se trata en realidad de una repetición de fragmentos de ciudad que, propiciando la comprensión del paisaje a través de un nuevo sistema de relaciones ópticas y topológicas, rechaza cualquier idea de continuo urbano.

Los arquitectos recurren a una repetición de unidades discretas cuyas características (superficie, número de habitantes, tipologías, etc.) son predeterminadas en función de parámetros absolutamente vinculantes como las necesidades de agua de la población o la viabilidad económica de la operación. El hecho de que cada unidad se conciba como un organismo autónomo y completo en sí mismo, posibilitaba un desarrollo diferido del Plan, construyendo por fases a medida que fuera posible.

Probablemente, la asociación con Puig Torné permitió a Bonet alcanzar un equilibrio entre la carga poética y experimental del Plan y los ineludibles condicionantes geográficos, biológicos, económicos y técnicos que revelan los pormenorizados análisis localizados en su archivo, entre ellos, problemas de abastecimiento y saneamiento, estudios pluviométricos y de soleamiento, de regímenes de vientos y de acción del mar sobre la línea de costa. Es llamativa la atención prestada a la producción pesquera, a la fauna marina y al impacto de su modificación en la economía local. Y son importantísimos los estudios de vegetación, para los que se decidió cultivar de forma experimental cuatro parcelas: *“en las dos primeras, los cultivos más adecuados para las zonas que contienen tierras vegetales, así como la acción de los vientos sobre las plantas. En las dos últimas se trata de determinar cultivos sobre arena pura y arena mejorada con intercalaciones de algas”*, como se afirmaba en la citada memoria de proyecto de 1962.

El planeamiento desde 1963

En junio de 1962 se exhibió en San Javier una expresiva maqueta del Plan Norte. Tras su presentación pública y como resultado de una efectiva campaña publicitaria, los promotores consiguieron el apoyo de este Ayuntamiento y también del de Cartagena, que autorizó el abastecimiento de agua. No obstante, el espaldarazo definitivo llegó desde el Ministerio de Información y Turismo que, en 1963, incluyó La Manga en el ámbito de la *Ley de Centros de Interés Turístico*. Ese mismo verano, la maqueta fue

presentada en Madrid en la *Exposición Nacional de Recursos Turísticos*, con gran acogida por parte de diferentes medios impresos.

El desarrollo posterior del Plan tuvo que incorporar importantes consideraciones legales y económicas que afectaron a la forma original de la propuesta. Quizás, el cambio más representativo fue la eliminación de las islas artificiales ante las reiteradas objeciones de Costas. En los proyectos redactados en 1963 se modificó la configuración de los núcleos de equipamientos que, abandonaron la simetría para adoptar una forma similar a los bloques à *redent*. También cambió la volumetría de las tres torres, que se funden en una sola de planta cruciforme y, más tarde, en modelos de inspiración lecorbusierana de planta en Y.

A finales de 1963, la inversión privada atraída por la publicidad permitió iniciar las obras de urbanización del área sur y, con ellas, la posibilidad de parcelación y venta de solares para obtener mayores ingresos, iniciándose así un proceso especulativo sobradamente conocido. Desde 1965, los continuos cambios en el planeamiento se sucedieron de manera vertiginosa, vulnerándose sistemáticamente su espíritu hasta su total obsolescencia a principios de los 70.

No obstante, durante el lapso entre 1964 y 1969, cuando se levantan las primeras torres respetando aproximadamente la distancia prevista entre núcleos, las fotografías ponen de manifiesto la eficacia del planeamiento original como previsión de lo que La Manga debiera haber sido. Las imágenes tomadas en aquel instante captan el verdadero alcance de la propuesta de Bonet: reproducir el paisaje de una manera abstracta, ordenar el territorio por medio de hitos visuales con los que reconocer, por primera vez, el perfil de la costa desde cualquier punto de la laguna.

Bibliografía

Abad Cayuela, I. & Moreno Ortolano, J. (2009). Imagen y apariencia en la arquitectura moderna. *Catálogos de Arquitectura*, 22, 30-33.

Álvarez Prozorovich, F. (1999). Antonio Bonet Castellana. Barcelona: UPC.

Cánovas, A. & Amman, A. (2002). Monólogos. En *La arquitectura del Sol/Sundland Architecture* (pp. 222-231). Barcelona: COAC, COACV, COAMU, etc.

Katzenstein, E. (1985). Antonio Bonet: arquitectura y urbanismo en el Río de la Plata y España. Buenos Aires: Espacio.

Landrove, S. (ed) (2004). *Arquitectura Moderna y Turismo: 1925-1965*. Actas IV Congreso DOCOMOMO Ibérico. Barcelona: Fundación DOCOMOMO.

Liernur, F. (1996). Antonio Bonet. Consideraciones sobre su obra en el Río de la Plata. (pp. 5-42). Buenos Aires: Cuadernos de Historia 7. Boletín del Instituto de Arte Americano e Investigaciones Estéticas "Mario J. Buschiazzo". FADU.

Martínez Medina, A & Oliva Meyer, J. (2012). The 'other' cities: urban planning and architecture for tourism. The case of Spanish Mediterranean (1945-1975). AA. VV. Universitat Politècnica de Catalunya, 621-630.

Memoria Técnica del Proyecto. Acta del Consejo de Administración de ManMenor S.A., 26 octubre 1962, s. p. Archivo Histórico COAC.

Palomares, M & Parra, J. (2012). Información y representación gráfica. La Manga del Mar Menor y el primer Plan Bonet (1961-63). Information and Graphical Display: La Manga del Mar Menor and the First Plan Bonet. EGA, Revista de Expresión Gráfica Arquitectónica, 19, 252-261.

Parra, J. (2010). En Landrove, S. (ed). Equipamientos I. Registro DOCOMOMO Ibérico (pp. 331-338). Barcelona: Fundación DOCOMOMO Ibérico, Fundación Caja de Arquitectos.

Parra, J. (2009). Murcia. En Centellas, M. & Alter. (eds). La vivienda moderna 1925-1965. Registro DOCOMOMO Ibérico (pp. 232-237). Barcelona: Fundación DOCOMOMO Ibérico, Fundación Caja de Arquitectos.

Puig Torné, J. (2009 y 2010). Entrevista con José Parra en Barcelona en septiembre de 2009 y marzo de 2010.

Revista Arquitectura (1969), 131, 2-18.

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

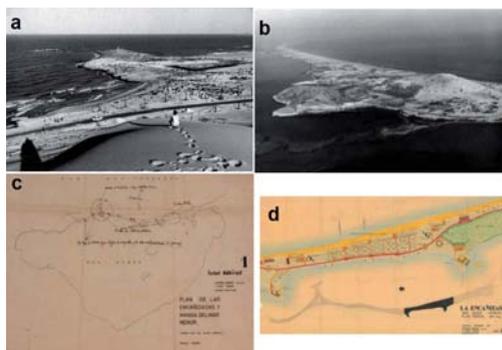


fig 1: La Manga, península de La Raja (actual emplazamiento del hotel Galúa) h. 1964 (a), Imagen aérea de La Manga h. 1964. Archivo Bonet. Archivo Histórico del COAC (b), Bonet y Puig Torné: primer croquis de ideas, 1961, escala 1:50.000. Archivo Bo

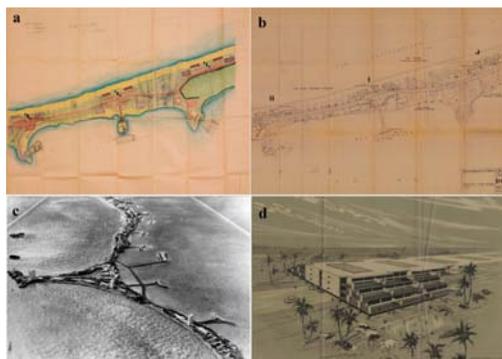


fig 2. Plan La Encañizada, segunda serie de planos de usos a lápiz de color, 1961, e. 1:2.000. Archivo Bonet, Archivo Histórico del COAC (a), Plan Norte, plano de la ordenación, sector El Pedrucho, 1961, e. 1:2.000. Archivo Histórico del COAC (b), B

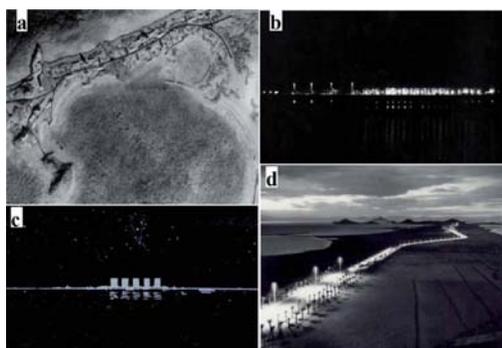


fig 3: Bonet: maqueta del Plan Sur, 1962 (a), Le Corbusier, Plan de Buenos Aires, dibujo de 1929 de los rascacielos de la cité d'affaires reflejados de noche en el mar (c), vista nocturna de La Manga h. 1964 con la carretera recién construida (b, d).

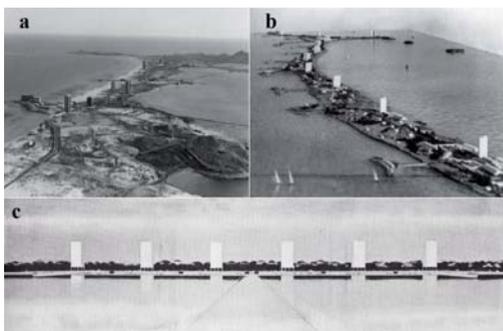


fig 4: Imagen de La Manga h. 1969 (a), Bonet: maqueta del Plan Norte (b), Adalberto Libera: intervención en el litoral de Castelfusano, Roma, 1933-34 (c).