

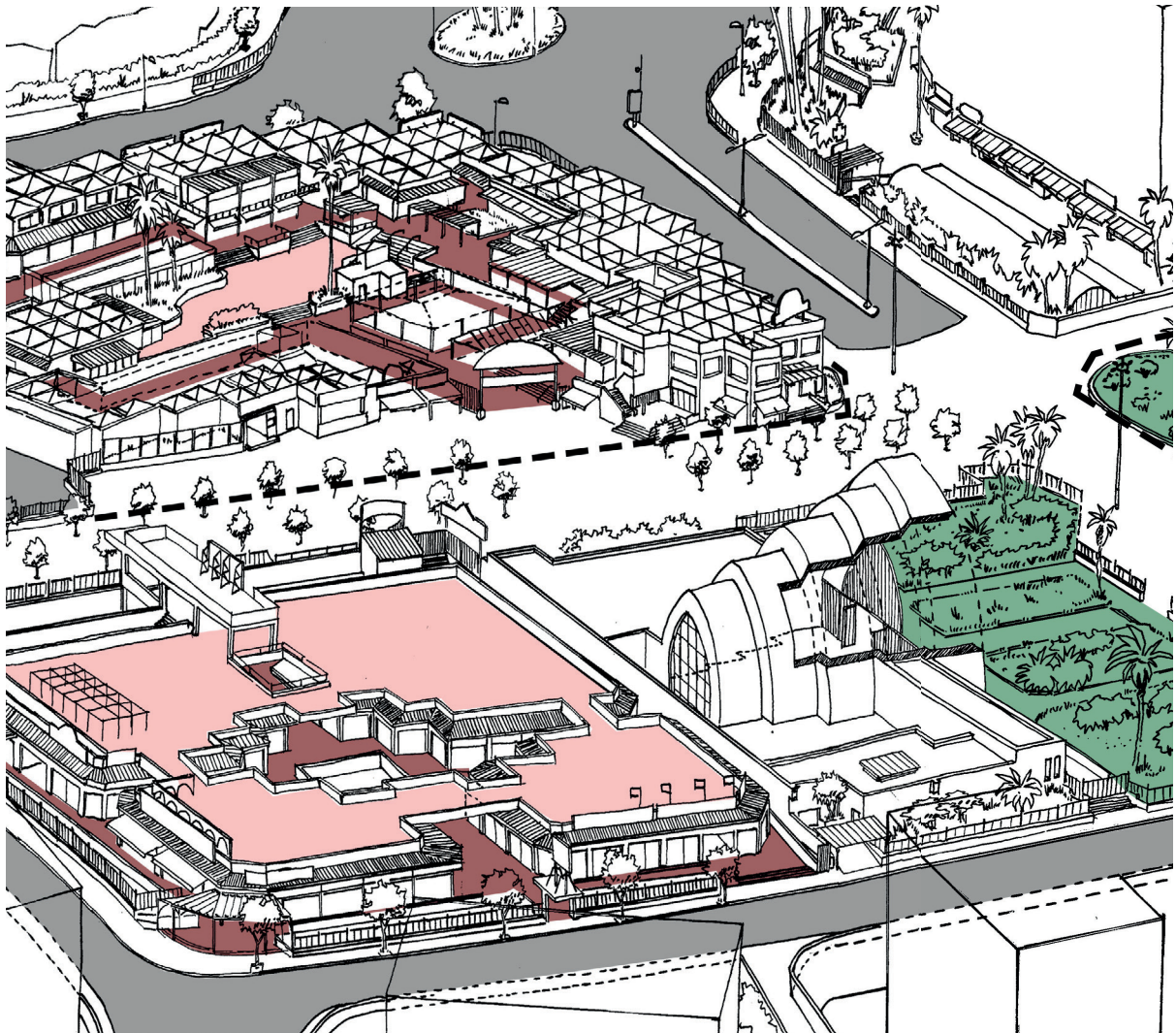


 **Universidad**  
de La Laguna



  
UNIVERSIDADE da MADEIRA

Tesis doctoral



# **El Espacio Colectivo en la Ciudad Turística**

El caso de Maspalomas-Costa Canaria

Óscar I. de Castro González

DOCTORADO ISLAS ATLÁNTICAS  
Historia, Patrimonio Y  
Marco Jurídico Institucional

Tesis Doctoral

# **EL ESPACIO COLECTIVO EN LA CIUDAD TURÍSTICA**

## **El caso de Maspalomas Costa Canaria**

Óscar I. De Castro González

**Director**

Joaquín Sabaté Bel (UPC)

**Codirector**

Pablo Ley Bosch (ULPGC)

**Tutor**

Jin Javier Taira Alonso (ULPGC)

**Tutor estancia internacional**

Jens Christian Pasgaard (AArch, Dinamarca)

Las Palmas de Gran Canaria, 2021

## AGRADECIMIENTOS

A la Escuela de Doctorado de la ULPGC, y en particular a la línea de investigación Islas Atlánticas.

Al Departamento de Arte, Ciudad y Territorio de la ULPGC, a su laboratorio Cartografía y Documentación.

A la Escuela Técnica Superior de Arquitectura, y en particular, al Servicio de Biblioteca.

A la Escuela de Arquitectura de Aarhus (AAA), y en particular al Departamento de Doctorado, a Jens Christian Pasgaard y a la secretaria de asuntos internacionales, por su acogida durante mi estancia en Dinamarca.

Al Ilustrísimo Ayuntamiento de la villa de San Bartolomé de Tirajana, y en particular al personal del archivo, por su amabilidad.

A Joaquín Sabaté Bel y Pablo Ley Bosch, director y codirector de esta tesis, por la paciencia y dedicación.

A mi mujer Natalia y a mis padres, por la paciencia, el esfuerzo y apoyo en todo momento.

A mi hijo Hugo, que nació y creció durante el desarrollo de esta tesis.

# ÍNDICE

Resumen	7
Introducción (Introduction)	10
Estructura del trabajo	19
Estado del arte	21
El espacio colectivo	21
La ciudad del turismo de masas	44
Otros estudios sobre Maspalomas-Costa Canaria	50
Hipótesis y objetivos	53
Metodología	56

---

## 01 La construcción de Maspalomas-Costa Canaria

1.1 La travesía hasta Maspalomas	61
1.2 El modelo urbano para el turismo	67
1.3 Desencuentros en el espacio público	69
1.4 Los espacios de uso público en el interior de los edificios privados	84
<b>Resultados del capítulo 1</b>	<b>88</b>

---

## 02 El espacio de uso colectivo de Maspalomas-Costa Canaria

2.1 Las áreas urbanas con mayor uso público comercial y de ocio	95
2.2 Análisis de las 22 muestras	102
2.3 Clasificación de las muestras	198
<b>Resultados del capítulo 2</b>	<b>200</b>

---

<b>03</b>	<b>Criterios de diseño en el espacio colectivo del turismo: volumetría, accesibilidad y uso</b>	3.1	Categorías de análisis para evaluar las arquitecturas comerciales y de ocio	208
		3.2	Tres casos de estudio en el interior del tejido	209
		3.3	Dos casos de estudio en el borde urbano con la costa	211
		3.4	Análisis: volumetría, accesibilidad e intensidad de uso	213
			C1- Área comercial compuesta por los centros comerciales Kasbah, Plaza y Metro	215
			C2- Centros comercial Yumbo	233
			C3- Complejo de apartamentos Barbados	255
			C4- Centros comerciales Anexo I y II	271
			C5- Boulevard El Faro	295
			<b>Resultados del capítulo 3</b>	<b>319</b>
<hr/>				
<b>04</b>	<b>Conclusiones y consideraciones finales</b> <i>(Conclusions)</i>			323
<hr/>				
	<b>Fuentes documentales</b>	Bibliografía		339



## Resumen

Las arquitecturas alojativas, el paisaje costero y en menor medida el espacio público son aspectos que han centrado el debate sobre los destinos turísticos de masas. Sin embargo, los centros comerciales y otros espacios interiores de uso colectivo tienen también una presencia importante en los mismos. Obviar esto deja incompleta la explicación del fenómeno turístico, ya que dichos espacios son propios del turista como clase ociosa que define D. MacCannell (2003).

Manuel de Solá-Morales apremiaba en su artículo "Espacio colectivo-espacio público" (1992) a considerar el espacio de ocio y consumo como lugar clave donde nos jugamos parte de la vida colectiva de las ciudades. En los destinos turísticos de masas estos lugares adquieren un peso cada vez más notable, mostrando una intensidad de uso, en ocasiones, muy superior a la del espacio público.

Maspalomas-Costa Canaria posee más de 20 centros comerciales, tres avenidas principales con comercios y dos bulevares marítimos. Todos estos lugares han sufrido modificaciones y ampliaciones en sus locales comerciales que se abren al exterior con arquitecturas informales por cuestiones de rentabilidad del espacio.

## Summary

*Accommodation architectures, coastal landscape and, to a lesser extent, public space are aspects on which the mass tourist destinations debate has focused. Nevertheless, shopping centres and other interior collective spaces have a mayor presence in these destinations. Since they are the most important tourism leisure spaces, not taking them into account will result in the incomplete explanation of the tourist phenomenon, D. MacCannell.*

*Manuel de Solá-Morales, encourages in his article "Collective space- public space" to consider the leisure and shopping spaces as the main scenario of the city life. In mass tourist areas, these types of spaces are becoming more and more important and even showing higher utilization rates than public spaces.*

*Maspalomas-Costa Canaria holds over 20 shopping centres, three main avenues with stores and two seaside promenades. All of them have suffered informal alterations and enlargements in their commercial premises due to a maximum profitability of the space.*

*These architectural variations modify both the relationship between stores and streets as their internal functioning itself, affecting its original morphology and aesthetics. Public*

Esto influye tanto en la relación de las arquitecturas comerciales con la calle, como en su funcionamiento interno, afectando a la morfología y estética original. El espacio colectivo hace que el tejido turístico evolucione hacia posiciones más complejas, donde las diferencias entre calle y espacio interior se diluyen.

El estudio de los espacios colectivos de Maspalomas-Costa Canaria muestra dos cuestiones clave en su evolución reciente:

- Los centros comerciales y los bulevares en la costa funcionan como elementos de conexión entre la urbanización y la playa y, junto al paseo marítimo, son capaces de construir un espacio urbano complejo y activo.

- Las ampliaciones informales de locales en edificios de apartamentos sobre vías interiores lleva a transformarlas en calles comerciales, donde se dan situaciones formales dispares. La conexión de estos ejes urbanos con el frente marítimo, da lugar a la aparición de una red de uso público y que aparece puntualmente en el núcleo turístico.

Estas ampliaciones ponen también en cuestión su imagen oficial y la falta de jerarquía clara del viario, mostrándose como la ciudad real (urbe) que estructura la experiencia de los turistas. La administración (polis) intenta aplacar lo que se interpreta como un "caos" mediante planes de regulación y modernización.

*spaces make tourist urban fabric develop into a more complex position, where differences between street and interior spaces dilute.*

*Maspalomas-Costa Canaria's collective space research shows two main aspects in its recent evolution:*

- *Shopping centres and costal boulevards operate as connection elements between urbanizations and the beach, and together with the seaside promenade, they are able to generate a complex and active urban space.*

- *Informal expansions of premises in apartment buildings on pathways leads to transformation into shopping streets, where disparate formal situations occur. The connection of these urban axes with the seafront, results in the emergence of a network for public use that appears on time in the tourist centre.*

*These enlargements also question its official image and the lack of a clear road hierarchy, showing itself as the real city (city) that structures the experience of tourists. The administration (polis) tries to placate what is interpreted as a "chaos" through regulatory and modernization plans.*

*Commercial spaces are also catalysts for public space. In recent years, modernization plans have implemented street pedestrianizations*



Los espacios comerciales son también catalizadores del espacio público. Los últimos años, los planes de modernización han implementado peatonalizaciones de calles en el entorno de estos edificios, incorporando estos espacios en la mejora y restructuración de Maspalomas-Costa Canaria.

*in the surrounding areas of these buildings, incorporating these public spaces in the improvement and restructuring of Maspalomas-Costa Canaria.*

## Introducción

En 2018 la Organización Mundial del Turismo registró 1.400 millones de llegadas de turista en todo el mundo. Solo el 51% de éstas son en Europa. El valor generado, incluyendo transporte de viajeros, supuso en ese mismo año un total de 1,7 billones de USD (OMT-UNWTO, 2019). Estos datos reflejan como el sector constituye una locomotora de crecimiento económico y desarrollo. En marzo del 2020, la pandemia de Covid-19 generó un parón en la movilidad mundial, afectando gravemente a muchas regiones de Europa, que dependían directamente del turismo, demostrando el importante peso de esta actividad en el desarrollo y bienestar social. Según el Secretario General de la OMT-UNWTO, Zurab Pololikashvili, para recuperar las cifras anteriores a 2020 es necesario gestionar de manera eficiente y eso requiere pensar también en valor y no solo en volumen (OMT-UNWTO,2019, p. 2).

Una de las manifestaciones más representativas hoy en día es el turismo de masas, también conocido como turismo de sol y playa. Muchas regiones aprovechan sus condiciones climáticas y la presencia de espacios naturales costeros de alto valor paisajístico, como recursos para conformar áreas destinadas a esta actividad. Según la OMT-UNWTO, España lidera en Europa la industria

## Introduction

*In 2018, the World Tourism Organization registered 1,400 million tourist arrivals worldwide. 51% of them were just in Europe. The profit generated that year, including travellers transport, increased to 1,7 billion USD (OMT-UNWTO, 2019). These figures reflect how wealthy this sector is developing. In March 2020, Covid-19 pandemic, caused a worldwide mobility slowdown which seriously affected many European regions that depended on tourism, showing how important this activity is to our social development and well-being. According to the OMT-UNWTO General Secretary, Zurab Pololikashvili, in order to restore previous 2020 figures, it would be necessary to manage tourism efficiently, meaning we should think of value instead of volume (OMT-UNWTO,2019, p. 2).*

*Nowadays, one of the most popular types is mass tourism, also known as “sun and beach” tourism. Many regions use their good weather and their highly valued natural coastal landscape to generate these touristic areas. As stated by the OMT-UNWTO, Spain leads the European tourist industry above Italy, Greece and Croatia, proving a sound growth.*

*As many other southern European countries, Spain is introduced in the mass touristic industry in the early 60’s with several*

turística en la subregión de Europa Meridional y Mediterránea, por encima de Italia, Grecia y Croacia, dando muestras de un crecimiento sólido.

Al igual que otros países del Sur de Europa, España empieza en la industria del turismo de masas en los años 60 con algunos ensayos en la costa. Maspalomas Costa Canarias, es un espacio natural de alto valor paisajístico, que se localiza en la zona más meridional de la isla de Gran Canaria. Esta ciudad hecha para el turista, arranca con el concurso internacional Maspalomas-Costa Canaria que le da nombre al destino. El proyecto ganador del estudio ATEA-SETAP sienta las bases para un desarrollo a partir del paisaje, siendo fuente de inspiración para las primeras construcciones. Pronto el desarrollo de la costa a base de planes parciales independientes da lugar a otro modelo urbano más denso. E. Cáceres (2002) apunta como partiendo de unas condiciones ventajosas se renuncia al paisaje en favor de una rentabilidad que, a la vista de los hechos, no parece mostrar un destino orientado a un turista de alto nivel gasto. En 2019, el destino recibe alrededor de 19 millones de pernoctaciones (Patronato del Turismo de Gran Canaria, 2019) posicionándolo como un destino internacional muy demandado.

Maspalomas Costa Canaria presenta un urbanismo con características desiguales. El espacio ajardinado, mayor que en la ciudad tradicional, la amplia oferta comercial

*trials in the coast. Maspalomas Costa Canarias is a highly valued natural landscape located at the south of Gran Canaria's island. This city is specially designed for tourism and it was first conceived as part of an international design contest. The winning project from ATEA-SETAP studio, used the local landscape as premise for development. This project became an inspiration to the first constructions in the area but soon, a new development based on independent "Partial Plans" resulted on a very different and dense urban model. According to E. Cáceres (2002), even though this development started with very favourable conditions, at some point profitability became more important than landscape resulting in a medium-level tourist area. Currently, this destination receives approximately 19 million overnight stays (Gran Canaria's Tourism Board, 2019), which makes it a highly demanded destination.*

*Maspalomas Costa Canarias reveals a very uneven urbanism. It holds many positive aspects such as the high amount of garden spaces, much more than in the traditional city, the immense commercial and leisure offerings and its regular customers. However, it also presents many morphological problems derived from its growth model. Its public spaces are fragile and patchy and its architecture, mostly autonomous, often opens inwards. The coastal colonization with this type of architecture generates a mosaic look, where buildings no longer contribute to shape the public*

y de ocio, igualmente considerable, y su clientela fija, que explica los datos de pernoctaciones antes mencionados, resultan aspectos positivos. Pero presenta problemas morfológicos asociados a su modelo de crecimiento. Su espacio público es débil y fragmentado; sus arquitecturas, generalmente autónomas, se abren hacia el interior. La colonización de la costa a partir de estas arquitecturas conforma un mosaico, donde los edificios no contribuyen a dar forma al espacio público, como tampoco las avenidas o el paseo marítimo estructuran el interior y los bordes. No existe la calle comercial tradicional de la ciudad compacta y se apuesta por centros comerciales como ámbitos de ocio. Desde su inicio, el espacio público cumple la función exclusiva de dar acceso a las parcelas sin mostrar una clara jerarquía. Solo desde el aire se intuye una cierta sensación de orden, que desaparece cuando recorremos el ámbito. El tratamiento homogéneo de las calles agudiza la sensación de desorientación, pareciendo más cerca de una imagen de laberinto. En los primeros destinos turísticos del siglo XIX, el frente marítimo se estructuraba como un bulevar. En Maspalomas-Costa Canaria este cumple como reserva de paso y son las piezas de arquitectura quienes toman protagonismo. Las plazas, parques o paseos son escasos y poseen una débil estructura que no permiten referirnos al espacio público del turismo como elementos estructurante.

*space as neither do avenues or seaside promenades to the coastal border. There is no traditional shopping street in the compact city, therefore, shopping centers are used as leisure areas. Since the beginning, public space is just conceived to give access to parcels and do not show a clear hierarchy. A slightly sense of order is appreciated when looking from an aerial view, but it vanishes when you walk around the area. The uniform and homogeneous look of streets intensifies the disorientation feeling and reminds of a labyrinth.*

*Within the first 19<sup>th</sup> century destinations, waterfronts were organised as boulevards. In Maspalomas-Costa Canaria they are merely used as a transit space while buildings are the main characters. Squares, parks or promenades are scarce and have a weak structure that does not allow us to refer to public space as structuring elements.*

*Maspalomas Costa Canarias has evolved from an arrangement of several accommodation buildings with a fragile public space into a much more complex space due to the gradual emergence of interior commercial areas. It highlights the amount of shopping centres, hotels and apartments with stores in the ground level, that shapes this alternative public space.*

*In general, mass tourism studies focus on accommodation architectures, landscape and, to a lesser extent, public space.*

Maspalomas Costa Canaria ha evolucionado desde un conjunto de piezas alojativas autónomas y espacios públicos débiles a un espacio más complejo debido a la aparición paulatina de áreas comerciales interiores. Destaca una notable presencia de centros comerciales, hoteles y apartamentos con locales, que dan forma a este espacio de uso público alternativo.

Por lo general, los estudios sobre el turismo de masas se centran en las arquitecturas del alojamiento, el paisaje y, en menor medida, el espacio público. Sin embargo, la presencia de estos espacios de ocio interiores aporta un nuevo elemento explicativo. Los denominamos espacios colectivos, espacios de propiedad privada que permiten el acceso público, pero donde se establecen pautas de comportamiento y control a los usuarios. Comprender esta casuística obliga a modificar la interpretación habitual del espacio urbano según su propiedad, y prestar más atención a su uso: público, colectivo o privado. Esto diluye las diferencias y nos muestra transiciones más graduales en las limitaciones de movimiento. En este sentido, la supuesta debilidad del espacio público no supone una hipoteca tan determinante para el funcionamiento de la ciudad de turismo.

Pero, ¿cuál es la verdadera dimensión del espacio de uso público en la ciudad del turismo? ¿Qué implicaciones tiene para la ciudad turística la presencia de estos espacios

*Nevertheless, the presence of these interior leisure spaces provides a new explanatory element. Collective space is the name given to private property spaces which allows public access but with several behaviour guidelines and control. The knowledge of this type of space forces us to modify the usual interpretation of urban space and property, to a new one based on the use: public, collective or private. This new focus dilutes the differences between public and private and shows a gradual transition in mobility restrictions. Accordingly, the functioning of the touristic city is not affected by the fragility of the public space.*

*However, what is the real dimension of public space in the tourist city? What implications to the touristic city does the presence of these inner spaces have where people interact collectively? What do they look like and how is their relationship with the street?*

*All these questions lead us to a final inquiry that influences the way we conceive tourist space. How can we explain and value tourist cities according to traditional urban patterns, where public space has a mayor presence, or are we facing a new phenomenon different to the everyday city?*

*The research proposed for Maspalomas Costa Canarias intends to achieve several objectives. Firstly, feature, describe and classify most important collective spaces in order*

interiores donde interactuamos de manera colectiva? ¿Cómo son sus espacios y la relación de éstos con la calle?

Todas estas dudas nos llevan a una cuestión última y que en el fondo influye en nuestra percepción del espacio turístico, ¿podemos explicar y valorar la ciudad turística según los patrones de la tradición urbana, donde el espacio público tiene un peso determinante, o estamos ante un fenómeno diferente al de la ciudad cotidiana?

El análisis que se plantea sobre Maspalomas Costa Canaria pretende cumplir varios objetivos. Por un lado, seleccionar, describir y clasificar los espacios colectivos más importantes para construir un catálogo de los mismos. Por otro, construir un atlas que muestre la dimensión urbana del uso público. Por último, analizar y comprender la riqueza interior de los espacios comerciales y de ocio a partir de la selección de casos de estudio representativos.

El trabajo se estructura por tanto a partir de estos objetivos y sigue el orden expuesto. Para este propósito ha sido necesario una recopilación documental, un trabajo de campo con reelaboración de la cartografía original y un análisis morfotopológico de los casos de estudio seleccionados.

La interpretación de este destino a través del análisis de sus espacios de uso público desvela varias cuestiones.

*to create a catalogue. Secondly, constitute an atlas which will show the urban dimension of public use. Finally, analyse and comprehend the inner space richness of shopping centres by using several sections of the most representative study cases.*

*This program is organized based on the objectives above stated. It has been necessary a document compilation, fieldwork which has allowed to redraft original cartography and a morphological analysis of the study cases selected.*

*The interpretation of this destination through the analysis of public space reveals several points:*

*- Firstly, the presence of shopping and leisure areas is not homogenous in the area. There is a bigger number of these spaces where there is a higher density and the amount of accommodation architecture is substantial. There is a lower existence of collective spaces in those places similar to a garden city model, however it increases the public space area that works exclusively as access to resorts.*

*- Secondly, two different types of collective spaces are identified: on the one hand, small, medium and big shopping centres, both isolated or grouped in shopping areas, which could be localized inside the urban fabric or as an urban border close to the beach. On the other hand, ground commercial premises with informal enlargements on sidewalks, particularly in main streets. Frequently,*

- En primer lugar, la presencia de áreas comerciales y de ocio no es homogénea en todo el ámbito. Existe una mayor presencia de estos espacios en sectores donde la densidad es más alta y con mayor variedad de arquitecturas alojativas. Allí donde el modelo se acerca más a la ciudad jardín, la existencia de espacios colectivos es menor, pero aumenta la superficie de espacio público que funciona únicamente como vía de acceso a los complejos.

- En segundo lugar, se detectan dos tipos de espacios colectivos: por un lado, centros comerciales pequeños, medianos y grandes, aislados o agrupados conformando áreas comerciales complejas, que se localizan tanto hacia el interior del tejido como en situación de borde urbano junto a la playa. Por otro lado, bajos comerciales con ampliaciones informales sobre la acera, especialmente en avenidas principales. Puntualmente encontramos servicios públicos en hoteles, bares y restaurantes, hacia el interior del edificio con poco impacto en los viales.

- En tercer lugar, los espacios interiores se componen principalmente de pasillos y patios. Las variaciones de estos según geometría, tamaño y localización, suponen los principales contrastes entre las arquitecturas comerciales. Pero estos espacios evolucionan a partir de ampliaciones de locales que reducen áreas abiertas a pasillos y limitan la libertad de movimiento del

*public services are found in hotels, bars and restaurants, mostly inside buildings and without any impact on streets.*

*- Thirdly, inner spaces are mostly corridors and patios. The geometric, size and location variations are the ones to allow some contrast between commercial architectures. These spaces have developed due the enlargement of establishments which tends to reduce and transform open areas into corridors, limiting the tourist freedom of mobility. These changes, not stated by the urban planning, questions the official image of the tourist city, but it also generates a much more active urban space which improves the experience of walking these main streets which no longer serve only as road connectors.*

*- Fourthly, the public use web is constituted by the addition of interior commercial spaces, main streets and side roads. This web is more developed in some areas than others. The research shows that in those places where the presence of shopping centres is higher, the web is more complex. Both the surrounding pedestrianisation and buildings which connect different parts of the urban fabric, strengthens the web and improves the connection with the beach.*

*- Lastly, the interior commercial and leisure space sets the pace in the tourist city. The opening schedule of these spaces not only enlarges or reduces the porosity, but also*

turista. Estas opciones, no previstas en el planeamiento, cuestionan la imagen oficial de la ciudad turística, y dan como resultado un espacio urbano más activo, mejorando la experiencia de las avenidas y permitiendo superar su carácter exclusivamente de conexión viaria.

- En cuarto lugar, la red de uso público se conforma por la suma de espacios interiores comerciales, avenidas y calles secundarias. Esta red está más desarrollada en algunas áreas que en otras. El estudio muestra que allí donde existe una mayor presencia de centros comerciales esta está más desarrollada. Tanto las peatonalizaciones en el entorno a estas áreas, como los edificios que conectan partes del tejido, potencian la red y mejoran la conexión con la playa.

- Por último, el espacio interior comercial y de ocio pauta el ritmo de la ciudad turística. La apertura de estos espacios no solo amplía o reduce la porosidad, también caracteriza la dimensión del tiempo que perciben los usuarios. El uso de estos espacios varía según las horas del día y están íntimamente ligados con los hábitos del turista. Por lo general, la mañana es para disfrute del sol, la tarde para las compras y la cena, y la noche para la fiesta.

Por todo ello, creemos que centrar el discurso del espacio turístico solo en el espacio público y las arquitecturas para el alojamiento no muestra toda la complejidad del

*contributes to organise a timing for users. The use of these spaces changes throughout the day and are closely linked to tourist habits. Generally, mornings are spent enjoying the sun, afternoons for shopping and evenings for dinners and parties.*

*Therefore, we believe that focusing the entire tourism space speech only in public spaces and accommodation architectures will not show the complexity of this phenomenon. Maspalomas-Costa Canaria collective spaces reveal an intensity of use far more superior, in some cases, than in the main public spaces. Informal architectures due to enlargements in retail stores are a symptom of a greater complexity that was not initially planned. As proof of this, there has been many "modernization plans" which have tried to retain and organize these enlargements. The fragility of the public space, more than a problem is a symptom of a city which is regulated by other cultural patterns, where spaces intended to commercial and leisure activities, play a role as important as accommodation architectures or landscape.*



fenómeno. Los espacios colectivos en Maspalomas-Costa Canaria muestran una intensidad de uso, en ocasiones muy superior a los principales espacios públicos. La arquitectura informal, fruto de las ampliaciones de comercios, son un síntoma de una complejidad que va más allá de lo inicialmente previsto. Prueba de ello son los planes de modernización implementados en los últimos años por la administración para contenerlas. La debilidad del espacio público, más que un problema, es un síntoma de una ciudad que se rige por otros patrones culturales y donde el espacio interior dedicado al comercio y al ocio juega un papel tan importante como las arquitecturas alojativas o el paisaje



# Estructura del trabajo

En la **epistemología**, tras la Introducción, el Estado del Arte aborda los conceptos de espacio colectivo y turismo de masas, además de una recopilación de los estudios previos sobre Maspalomas-Costa Canaria, y da lugar a las hipótesis, que igualmente se fundamentan en la observación de los espacios colectivos del caso de estudio. A partir de ellas se plantean una serie de Objetivos (Generales y Secundarios), y la Metodología justifica la necesidad de elaborar una cartografía propia a partir del estudio de campo y la labor de archivo.

El **capítulo 1** contiene la interpretación del proceso de construcción de Maspalomas-Costa Canaria. Se estudian los distintos planes urbanísticos y se evalúan los aciertos y debilidades de su espacio público. El objetivo es comprender la realidad urbana sobre la que se desarrollan los espacios colectivos y justificar la selección de las 8 áreas seleccionadas que contienen 22 muestras.

El **capítulo 2** incluye el análisis general de las 22 muestras describiendo el contexto urbano, su arquitectura y su relación con el espacio público. Se construye un atlas para dar testimonio de la existencia de una red mezcla de espacios colectivos y públicos, además de valorar el nivel de centralidad de cada pieza comercial y de ocio. Termina con una clasificación de las muestras analizadas que señala los tipos de espacios colectivos dominantes.

En el **capítulo 3** se seleccionan 5 muestras de las 22 a modo de casos de estudio representativos. Se eligen bajo tres criterios: en primer lugar, según su tipología, centro comercial con patio y bulevar comercial alargado. En segundo lugar, por su localización en el interior del tejido o en situación de borde urbano con la playa. Por último, por su nivel de complejidad y tamaño.

El análisis se realiza a escala arquitectónica, lo que permite evaluar los elementos que influyen en su permeabilidad y accesibilidad, volumetría y complejidad espacial y el nivel de intensidad de uso por parte de los turistas en función de la noche o el día.

Al terminar cada capítulo se hace un resumen con los resultados obtenidos y que sirven de apoyo para las **conclusiones** del trabajo elaboradas a modo de reflexión final.

# Estado del arte

En esta investigación convergen dos manifestaciones relevantes: el **espacio colectivo** y el **turismo de masas**. El primero nace de las arquitecturas comerciales y de ocio y el segundo muestra Maspalomas-Costa Canaria como ámbito privilegiado de estudio. Ambos han sido objeto de investigación por separado, pero su confluencia resulta poco habitual. La bibliografía sobre espacios comerciales se centra en la ciudad cotidiana, por lo que analizarlo en un contexto urbano diferente y especializado, como es el turismo implica una mirada alternativa sobre ambos conceptos. Los destinos turísticos presentan cualidades morfológicas y comportamientos sociales diferentes; por lo que la posibilidad de descubrir espacios interiores de uso público distintos a los propios de la ciudad permite ampliar el conocimiento sobre la realidad urbana contemporánea.

Los epígrafes que vienen a continuación constituyen una reflexión sobre ambos conceptos por separado. Este apartado recopila trabajos y reflexiones que ilustran la dimensión de ambos problemas. Las definiciones y miradas aportadas por los autores citados son enfrentadas con el objeto de fijar unas coordenadas comunes, desde donde iniciar la investigación, y que obligan a construir una definición propia del término “espacio colectivo” para ajustarla a la realidad del fenómeno turístico.

## 1. El Espacio Colectivo

El concepto de espacio colectivo es un terreno de ideas todavía dispares, lo que dificulta un consenso académico absoluto. Para Maurice Cerasi (1990) el espacio colectivo se da tanto en el espacio público, como en el privado. Manuel de Solà-Morales (1992) defiende su presencia principalmente en el espacio de propiedad o gestión privada y uso público. No se puede por tanto obviar el debate público-privado, dos categorías que han funcionado como criterio para estructurar el funcionamiento de la ciudad, pero que hoy son más difíciles

de reconocer. Otros autores como Maurice Hartevelt (2014) también dedican especial atención a estos espacios interiores, que el autor descubre en Tokio y en otras ciudades, y que nos ofrece una visión global del fenómeno. El debate sobre el espacio colectivo que se muestra a continuación, no solo sirve para fijar posiciones acerca de su dimensión y valor, sino que quiere mostrar una realidad urbana mucho más compleja (urbe) que escapa a las lógicas de la ciudad oficial (polis) y que tiene un peso determinante en la vida diaria de las personas.

## El debate

A partir de la década de los 70, el espacio colectivo aparece de manera rotunda en el debate académico (Bento, 2014). En los 80, Manuel de Solà-Morales (1999)<sup>1</sup> utiliza el término “Proyecto urbano”, que incorpora una reflexión inter-escalar con el objeto de intervenir al mismo tiempo a escala de ciudad, de sus partes y su arquitectura (Bescós & Bote, 1992). Esto significa apoyarse en la arquitectura para proyectar la ciudad (Sabaté, 2019) y promover la ciudad dibujada, más figurativa y precisa, como alternativa al urbanismo de zonas heredado del Movimiento Moderno. De esta manera, la forma urbana cobra protagonismo y presta atención al trazado del espacio público. Este cambio de paradigma coincide con el interés que suscitan los centros urbanos tradicionales tras las experiencias del funcionalismo ingenuo que critica A. Rossi (1982) en “La arquitectura de la ciudad”.

En este contexto, los agentes privados juegan un papel clave junto a la administración en labores de reconstrucción del tejido urbano existente. Esta relación incorpora espacios de gestión privada para el disfrute público, poniendo en cuestión la diferenciación clásica dentro de la ciudad entre espacio público y privado.

---

1 Manuel de Solà-Morales enumera algunas características del proyecto urbano entre las que se incluyen el espacio colectivo (espacio privado de uso público gestionado por entidades privadas) como uno de los problemas a los que el proyecto urbano debe atender en la ciudad.

*“Un número creciente de infraestructuras y de equipamientos entremezclan intervenciones públicas y privadas en diferentes tipos de consorcios, concesiones (...) combinados con servicios. Los estatutos jurídicos y prácticos de los espacios son cada vez menos homogéneos y no abarcan ya la distinción entre acceso público y privado, acceso libre y reservado, interior y exterior, infraestructura y superestructura, equipamiento y servicio” (Ascher, 2004, p.78).*

En este sentido, el espacio público cumple las condiciones de propiedad y uso público, mientras que ocurre lo contrario con el privado. Sin embargo, un espacio de propiedad privada y uso público no es espacio público en sentido estricto, y requerirá introducir un nuevo concepto (Gutiérrez, 2017).

Se sigue utilizando el concepto de espacio colectivo como un eufemismo para referirse al espacio público, lo que genera confusión. En el artículo de Lara Schrijver (Schrijver, 2006) “the Archipelago city: piecing together collectivities”<sup>2</sup> el espacio colectivo toma un papel de fondo sobre los centros históricos y de la ciudad en general.

En relación a esta confusión, Daniel Innerarity (2006, p. 39) apunta a la complejidad que toma la ciudad actual obligando contantemente a redefinir los acuerdos de valor y políticos que socialmente hemos establecido sobre lo privado y lo público:

*“Es cierto que la dos limitaciones de los ámbitos tradicionales hace cada vez más complejo distinguir entre las dimensiones públicas y privadas de la vida, entre lo que las personas, de acuerdo con sus convicciones y aspiraciones, consideran correcto y lo que se exige de ellas en tanto ciudadanos con “identidad*

---

2 Publicado en la revista holandesa OASE#71, Schrijver confronta los estudios de Oswald M. Unger y Rem Koolhaas sobre la capacidad de la arquitectura privada para mediar entre el papel del espacio público como lugar para la cohesión y el creciente individualismo de nuestra sociedad.

*pública”, por utilizar la expresión de Rawls (1993, 31). Qué haya de valer como público y privado es un asunto sometido a cambios históricos y decido políticamente, así como la correspondiente asignación arbitraria de funciones y las desigualdades estructurales que de este modo se generan. Estamos ante una diferencia que nunca es completamente estable ni natural sino ambigua y variable, controvertida y en continua revisión. Desde una perspectiva histórica es fácil advertir que se trata de un límite fluido y negociable, que exige una continua redefinición.”*

Las investigaciones sobre el espacio colectivo son cada vez más frecuentes en los estudios académicos. La tesis de P. Ley (2008) describe este fenómeno en el contexto de los ejes viarios en la ciudad dispersa. Las de A. Allegri (2012), W. Badillo (2012), P. Bento (2014) y E. Gutiérrez (2017) abordan los espacios interiores comerciales de capitales como Barcelona o Lisboa. La tesis de Maurice Hartevelt, “Interior Public Space” (2014), es un trabajo minucioso de nueve capítulos sobre la observación de este fenómeno en Tokio y otras ciudades. Del trabajo destaca el esfuerzo por construir un marco teórico, la tipificación de los espacios interiores más comunes (galerías, bazares, centros comerciales, pasos elevados y metros, entre otros) y la de establecer algunas cualidades comunes en su diseño. Todas estas investigaciones recientes demuestran el impulso que está tomando el debate los últimos años.

Abordar el espacio colectivo obliga al estudio de dos publicaciones que tienen un peso clave esta temática. El libro de Cerasi (1990), “El espacio colectivo de la ciudad: Construcción y Disolución del Sistema Público en la Arquitectura de la ciudad moderna”, publicado en Milán en 1976 y cuya primera edición en Castellano lleva por título “El espacio colectivo de la ciudad”, constituyendo una de las primeras publicaciones específicas al respecto. Por su parte, el artículo “Espacios públicos/espacios colectivos” de Manuel de Solá-Morales, publicado en La Vanguardia en 1992, significa un cambio de rumbo sobre los espacios de uso público en la ciudad y lleva el debate principalmente hacia el espacio privado.

Sin embargo, las áreas comerciales y de ocio tienen un origen muy anterior al debate actual. Este tipo de espacios



surgen a finales del XIX, como consecuencia de la aparición de la sociedad burguesa y en respuesta al declive de lo público. Conocer el espacio colectivo requiere de perspectiva histórica para comprender la evolución de sus arquitecturas.

### **Los orígenes del espacio colectivo: del espacio público al privado como nuevo ámbito de la esfera pública**

Uno de los ejercicios más habituales en la cultura occidental para definir un concepto es hacerlo por comparación con su opuesto en un juego de dualidades (Montaner, 2014). Habitualmente, este mecanismo también sirve para establecer las diferencias entre lo público y lo privado. En su obra “El declive del hombre público”, Richard Sennet (2002) apunta, citando a Malory y Hall, como lo público era lo abierto a la observación general, mientras que lo privado era utilizado en ocasiones para referirse a ciertos privilegios. Según Sennet, esta distinción se hizo menos evidente a finales del siglo XVII. Lo público es lo abierto a la consideración de cualquiera, mientras que lo privado es algo amparado por la familia y los amigos. A comienzos del siglo XVIII el sentido de dónde se encuentra uno cuando está en público se vuelve más amplio. La ciudad, para la burguesía de aquella época, se transforma en un mundo donde diversos grupos empiezan a relacionarse y no ocultan sus orígenes. La palabra “Público” adquiere entonces su significado actual, es decir, un dominio que incluye una gran diversidad de personas.

Para Sennet, esta nueva conducta de la sociedad burguesa, surgida en las ciudades industrializadas y capitalistas, introduce nuevos hábitos que, junto a la necesidad de acoger el incremento de la población, especialmente trabajadora, obliga a desarrollar planes de crecimiento para las ciudades. La construcción de parques urbanos tiene por objeto ajustar el espacio público al propósito de pasear como una nueva actividad social. Así, lo público, que tienen su origen en la ciudad, acaba por generar un concepto urbano nuevo, el del espacio público como lo entendemos hoy, “dispositivo topográfico” que hace posible el encuentro de la sociedad

(Gamboa Samper, 2003; Roncayolo, 1994).

Al mismo tiempo que aparecen el bulevar, el parque y la plaza, surgen los salones y las cafeterías. También el teatro y la ópera son más accesibles, lo que los convierte en lugares para socializar. Como añade Sennet (2002), la tensión entre la vida pública y privada constituye el principio de una cultura coherente, en busca de un equilibrio entre ambas geografías, que tiene su éxito en los tiempos de la Ilustración, a partir de finales del siglo XVIII.

A principios del siglo XIX, el capitalismo industrial introduce algunos cambios que conforman el origen del declive del espacio público. El intento por proteger tanto los bienes materiales, como la reputación de la alta sociedad, promueve la privatización del espacio social. Así, la familia o lo privado se torna un refugio frente a los terrores de la sociedad y del juicio público. La gente interpreta lo extraño y desconocido como negativo y lleva a considerar lo público como moralmente inferior frente a la vida privada. La estabilidad y la intimidad de lo privado pone en entredicho la legitimidad de lo público (Sennet, 2002, pp.53-55). De esta manera la voluntad de dar forma a lo público empieza a descuidarse.

A partir de aquí se produce un punto de inflexión en la sociedad moderna. Las actividades sociales se deslizan desde el espacio público hacia el privado de uso más restringido. Se establecen mecanismos de control sobre el usuario que garantizan la seguridad dentro del espacio privado, a diferencia del público. En algunos casos, el acceso es libre previo pago, pero con restricciones que limitan la libertad de determinados comportamientos, e incluso el acceso a algunas personas.

Estamos ante el antecedente del espacio colectivo que ya muestra algunas características actuales, como el control sobre el usuario. Lugares de dominio privado que permiten cierto grado de libre acceso y cuyas actividades contribuyen a la creación de la opinión que conforma la “esfera pública”. Este último, es un término que también requiere atención, ya que con frecuencia tiende a confundirse con el espacio público y se utiliza como sinónimo (Ricart & Remesar, 2013).

Para Jürgen Habermas (1989), la esfera pública surge también a finales del siglo XVII, en el nacimiento de

la sociedad civil, y constituye un ámbito no físico, donde se forma la sociedad y la cultura. Ricart y Remesar (2013) explican tal diferencia poniendo un teatro como ejemplo: En el teatro, la sociedad decimonónica queda claramente segmentada y definida según donde se sientan. Sin embargo, todos atienden a una obra que representa la esfera pública y que ocurre sobre un escenario que es el espacio físico (puede ser espacio público, colectivo o privado) Así, la esfera pública abarca los aparatos institucionales, foros de debate, medios de comunicación, etc. Es el lugar donde se genera opinión mediante el encuentro y discusión de las distintas expresiones individuales o colectivas.

El espacio público, como propiedad y lugar físico, coincide en su totalidad como ámbito de la esfera pública (Habermas, 1989). Sin embargo, no es el único lugar donde se desarrolla, como hemos visto en Sennet anteriormente. A principios del siglo XIX también las zonas privadas contemplan estas actividades.

Sin embargo, la debilidad del espacio público empieza en el siglo XIX; la modernidad acabará acelerando el proceso de la desintegración de la calle y la plaza como lugar común. La pérdida de interés del Movimiento Moderno por la ciudad compacta, en favor de la planta abierta, desdibuja la relación tradicional entre espacio público y privado. En la ciudad decimonónica, la arquitectura tiene un sentido urbano, donde las fachadas son inseparables de la calle y constituyen su límite físico. Por el contrario, los arquitectos modernos promueven la separación de los edificios respecto al espacio público tradicional, usando mecanismos como los retranqueos, la disposición del bloque de manera perpendicular al viario o la construcción sobre pilotes. Así, la arquitectura moderna entiende que su valor es independiente del espacio público. Como resultado, la plaza es sustituida por el interbloque y la calle comercial por las vías. El coche es ahora el principal medio de acceso en la mayoría de los casos y esta situación se agudiza cuando se propone la separación de usos dentro de la ciudad. Finalmente, esta dislocación entre la arquitectura y la calle deriva en la pérdida del espacio público como ámbito para socializar. El espacio social es trasladado hacia el interior de los edificios. La *Unite d'habitation* de Le Corbusier es quizás el estado último, en el cual la arquitectura acaba por

sustituir a la ciudad.

La ciudad es una estructura espacial desarrollada en el tiempo, llena de trazas y huellas materiales que funcionan como eslabones que conectan el pasado con el futuro (Inostroza, 2004). Esta superposición crea lugares para la memoria y el arraigo, permite el encuentro entre personas y genera un fuerte vínculo con el lugar. Así, el valor del espacio público es la de mezclar a la gente, aglutinar actividades diversas y poner en relación tanto los espacios privados como aquellos que devienen en espacios colectivos.

Según Sennet (2002, p. 39), en la actualidad todavía arrastramos algunas de estas ideas del Movimiento Moderno. Determinadas arquitecturas contemporáneas, tanto públicas como privadas, incorporan plazas de libre tránsito, que se enuncian formalmente pero que solo son un medio para acceder al edificio. El resultado es un espacio vacío, destinado a pasar y no a permanecer. En el caso de las plazas privadas de acceso público se incorporan mecanismos sutiles, como la diferencia de cota con la calle, que aísla la plaza de cualquier incursión fortuita de los transeúntes desde la calle.

Estas dinámicas son incluso más fuertes en los destinos turísticos de masas. Como veremos más adelante, estos adoptan el modelo de la ciudad jardín con bungalós y apartamentos turísticos que incluyen principios urbanos y arquitectónicos del Movimiento Moderno. Así, el espacio público (viales principalmente) queda reducido a su mínima expresión, la de un lugar de tránsito y acceso a los lotes turísticos (Pié & Carlos J., 2013). Es una tendencia común en la fundación de los primeros destinos de masas en los años 60 y 70.

Por último, un modelo urbano similar al de los destinos turísticos lo describe Michael Sorkin (2004) en relación a la expansión de las ciudades americanas convertidas en región o las megalópolis. Viviendas, oficinas o centros comerciales flotan sobre un tejido extenso, al tiempo que renuncian a la mezcla formal, social y vital, que hace que una ciudad esté activa. Además, añade que estas nuevas ciudades carecen de espacios intermedios y existe una obsesión por la seguridad (2004, p. 11), “(...) *un creciente grado de manipulación y vigilancia sobre sus ciudadanos*” que termina con una ciudad

de la simulación como una nueva urbanidad (p.12).

## **El espacio colectivo de Manuel Cerasi**

El peso de la iniciativa privada en la producción de espacios de uso público para la socialización da lugar a la aparición del término espacio colectivo. La obra de Maurice Cerasi (1990), "El espacio colectivo de la ciudad", define este concepto como una extensión del espacio público fuertemente vinculado a los lugares que tienen un significado colectivo para la sociedad, como monumentos, plazas históricas y arquitecturas principales.

Esta publicación se justifica con la ausencia de un debate claro sobre el espacio colectivo debido a la dificultad para descubrirlo:

*“No es casual que los análisis geográficos e históricos no mencionen el espacio colectivo, que aparece como una categoría demasiado fugaz para sus instrumentos, mientras que en cambio describen el espacio abierto, el centro de la ciudad, los monumentos dominantes: es decir, describen los componentes del espacio colectivo” (p.87)*

En una primera aproximación, M. Cerasi propone que el espacio colectivo entra en relación directa con una serie de áreas urbanas que puede o no ocupar la totalidad de ellas. Añade:

*“El espacio colectivo de una ciudad puede ser definido como el sistema unitario de espacios y edificios englobados en el territorio urbanizado que tiene una incidencia sobre la vida colectiva, que define un uso común para amplios estratos de la población y que constituyen la sede y los lugares de su experiencia colectiva” (p.87).*

El autor defiende que no existe el espacio colectivo

como hecho unitario asociado a un elemento concreto de la ciudad. Éste puede darse sobre varios espacios al mismo tiempo. No lo relaciona tanto con ciertas tipologías, como con una relación de hechos en determinados lugares de la ciudad, poniendo el énfasis en el uso y la experiencia. Así, este tiene que ver con un comportamiento colectivo sobre espacios de uso común: “...*elementos de viabilidad, escuelas o parques, y resultan en un conjunto y por sus interrelaciones representativos de la vida colectiva*” (p.87). Para M. Cerasi, esta cualidad del espacio colectivo dificulta acotarlo en la ciudad y su definición.

En su libro se aportan una serie de hechos que convierte a los elementos urbanos en lugares colectivos:

*“...Un espacio es tanto más significativo para la colectividad cuanto más amplio es el número de ciudadanos que lo utilizan ... cuanto más largo es el periodo histórico durante el cual ha ejercido su influencia”* (p. 88).

En primer lugar, encontramos un factor cuantitativo; a mayor número de ciudadanos y mayor consistencia en el tiempo (periodo histórico), más significativo será el espacio colectivo. Esto eleva también la jerarquía del lugar en cuanto a su entorno urbano:

*“(...) La atribución histórica y social de significados a aquellas funciones, espacios o edificios.”* (p. 88).

En segundo lugar, el factor cultural, en tanto qué hecho histórico y social, dota de significado el lugar:

*“(...) la inserción en la ciudad y el territorio, y la magnitud del espacio, la centralidad geográfica (...)”* (p. 88).

En tercer lugar, el factor espacial y geográfico. La disposición dentro de un territorio o un flujo conforma parte de un recorrido y de su dimensión.

Con todo, para M. Cerasi el espacio colectivo es el resultado de la suma de hechos culturales, históricos, geográficos y espaciales en un determinado ámbito de la ciudad. Esto incluye tanto espacios públicos, como de propiedad privada con uso público.

De manera complementaria propone una metodología de análisis del espacio colectivo mediante el reconocimiento de las piezas urbanas que inciden en la construcción del mismo. Más tarde, anima a estudiar las relaciones que existen entre ellas. Esto último debe hacerse a través de un análisis histórico del lugar, que explique cómo se conformó para poder demostrar cómo se articula la forma actual del espacio (pp.89-90).

Aunque para el autor el espacio público tiene el papel protagonista y centra sus esfuerzos en alinear su forma con el colectivo, deja claro que en la ciudad contemporánea las áreas terciarias, los comercios y otras actividades cumplen un papel análogo al de los centros urbanos, absorbiendo la casi totalidad de la actividad colectiva diaria (p.90).

## **El espacio colectivo de Manuel de Solà-Morales**

El trabajo de M. Cerasi pudo abrir el debate<sup>3</sup> del espacio colectivo en un momento en que el urbanismo científico entra en quiebra. El planeamiento racional se convierte en un sistema de trabajo demasiado rígido. Se promueve una vuelta a los planteamientos de la ciudad decimonónica, que la entendía como una suma de fragmentos. Además se centra la mirada en otras formas de la profesión más cercana a la arquitectura que al urbanismo (Sabaté, 2019)<sup>4</sup>.

---

3 “El espacio colectivo de la ciudad” de Maurice Cerasi se publica por primera vez en Milán en 1976. La edición en castellano llega a España en 1990. El artículo de Manuel de Solà-Morales “Espacio público y espacio colectivo” se publica en 1992, 16 años después de la publicación de M. Cerasi.

4 Joaquín Sabaté defiende que se han banalizado los buenos resultados en el campo del urbanismo y que el debate entre proyecto

La preocupación principal es la de intervenir directamente sobre el espacio urbano mediante grandes piezas edificadas. Esta nueva corriente de diseño urbano puede ser la causa del deslizamiento del espacio colectivo desde el espacio público al privado, entre otras cosas por la mayor presencia de agentes privados en la construcción de la ciudad como se apunta al principio.

El artículo de Manuel de Solà-Morales publicado en el suplemento “Cultura y Arte” del periódico La Vanguardia el 12 de mayo de 1992, que ocupa apenas dos páginas (4-5), trata en profundidad este fenómeno. El texto titulado “La urbanización de lo privado”, y que lleva por subtítulo “Espacio público y espacio colectivo”, muestra este cambio de rumbo en la práctica del urbanismo.

El autor presenta el debate dentro de un problema más general que es la relación entre espacio de propiedad pública y privada. Al mismo tiempo, y con la experiencia reciente de las mejoras del sistema de espacios públicos en Barcelona, el artículo advierte a la administración y al entorno académico que la ciudad no es solo el espacio de dominio público, que el exceso de plazas puede terminar en la hipertrofia de la misma. En este sentido se muestra partidario de incorporar al debate del diseño de la ciudad los espacios de gestión privada como una parte más que ya está operativa para los ciudadanos.

En la primera parte del artículo, se resumen las dos líneas que han dominado el debate del espacio público a partir de los años 70. Por un lado, el valor de las alineaciones como garante de las tipologías urbanas, como calles, parques o ensanches, y la referida a “la arquitectura de la ciudad”, que aporta el carácter simbólico y figurativo de la misma. Esta primera línea es la que lleva a la ciudad dibujada, el urbanismo urbano como hipótesis para superar la abstracción

---

urbano y planeamiento es estéril. Pese a los buenos ejemplos de proyectos urbanos, en muchos otros casos la arquitectura ha demostrado ser insuficiente por sí sola para hacer frente a la operatividad de la ciudad. Añade en referencia a Bernardo Secchi que sería mucho más interesante explorar las sinergias entre la escala intermedia del proyecto y su incorporación en un planeamiento renovado.



funcionalista del Movimiento Moderno. Por otro lado, existe otra corriente que defiende la construcción del espacio público como un único sistema compuesto por una cadena de acontecimientos, grandes parques que recorren la ciudad de un punto a otro, como en el proyecto de Olmsted para Boston.

M. de Solà-Morales valora en positivo los grandes esfuerzos de la administración por mejorar los espacios públicos y crear otros nuevos a partir de vacíos o de la demolición de solares en el caso de Barcelona, pero considera que dicho valor no es tanto cuantitativo como cualitativo. El autor considera que el espacio público tiene un valor aún más importante, el de referir entre si los distintos espacios privados haciendo de ellos también patrimonio público:

*“Dar carácter urbano, público, a los edificios y lugares que sin él serían solo privados, urbanizar lo privado es el concepto: es decir, absolverlo en la esfera de lo público”*

Para ilustrar la obligación de no dar a la ciudad un tono solamente público, se pone como ejemplo la remodelación del barrio de Ciutat Vella. El proyecto solo plantea viviendas nuevas, plazas y aparcamientos resultando un esquema muy duro que no contribuye a ajustarse a la realidad colectiva del barrio. Pensar en nuevos programas, tipologías más acordes a la diversidad y estudiar formas de apropiación permiten mejorar la referencia de los espacios entre sí.

Lo que M. de Solà-Morales nos muestra son las dinámicas urbanas que profundizan en la creciente disolución de los límites entre lo público y lo privado en favor del denominado espacio colectivo:

*“El espacio colectivo es mucho más y mucho menos que el espacio público (...) la riqueza civil y arquitectónica, urbanística y morfológica de una ciudad es la de sus espacios colectivos (...) quizás, estos son, cada vez más, espacios que no son ni públicos ni privados, sino ambas cosas a la vez. Espacios públicos absorbidos por usos particulares o espacios privados que adquieren un uso colectivo”.*

Ejemplos como los grandes almacenes o los estadios deportivos privados nos estimulan a pensar en el espacio privado como contenedor de espacios colectivos, según el autor. Explica que no se trata de hacer apología del espacio privado en detrimento del público, más bien de hacer del espacio privado patrimonio colectivo.

Aclara que también algunos espacios de propiedad pública pueden ser mixtos, como los mercados donde la propiedad y la gestión pública se combinan perfectamente con la iniciativa privada y otras actividades particulares que el mercado genera cada día a su alrededor:

*“(...) el bar de la esquina, la escuela, el kiosco, las paradas de metro son un tejido de derecho y obligaciones que, como espacios públicos, pero también colectivos, configuran los itinerarios maestros de la vida ciudadana. Entre éstos, los espacios propiamente públicos tienen un papel importante, pero parcial y quizás cada día menos necesario.”*

Además, el autor dirige la mirada a los programas de fin de semana o del turismo, como hoteles, restaurantes, discotecas suburbanas y otros. Éstas son las piezas urbanas donde se disputa la forma pública de nuestras ciudades. Prestar atención a muchas que, como ocurre en la periferia, carecen de la representatividad formal, pero que son lugares de interés común.

*“Quizás, los espacios ambiguos en su titularidad son cada vez más significativos de la vida cotidiana, pudiendo usarse y apropiarse muy variablemente por las diferentes tribus urbanas”*

Así, el espacio colectivo se perfila como lugar de oportunidad para trasladar el diseño de la buena ciudad a terrenos *“más resbaladizos, menos evidentes, más interesantes”* y evitar encallar en el espacio barroco disfrazado para la moda del momento. Esto abre nuevos campos de reflexión a múltiples escalas y pone en crisis el modelo de lo

público como única forma de lo social:

*“la buena ciudad es la que logra dar valor público a lo privado. Y, por tanto, la calidad de lo individual es condición para que, al ser semánticamente colectivizado, resulte rico para el colectivo”*

El artículo ofrece pistas para comprender donde descansan los valores de la ciudad actual y anima a actuar sobre el espacio colectivo, como una oportunidad para intensificar la experiencia urbana, más allá del espacio público. Además, nos plantea la ciudad como un sistema unitario de áreas y edificios de distinta naturaleza, de gestión pública o privada, que inciden sobre la vida colectiva de las personas. Una especie de red urbana de uso público mezcla de espacio públicos y colectivos.

## **El estado actual del debate**

En la actualidad no existe un consenso en la definición del espacio colectivo, lo que dificulta acordar su verdadera dimensión. Como hemos visto anteriormente, mientras Maurice Cerasi pone el acento sobre el espacio público, Manuel de Solá-Morales lo hace sobre el privado.

Otros estudios como los de Nuria Ricard y Antoni Remesar (2013), inspirados en M. Cerasi, ponen el acento en la accesibilidad. Los autores afirman que todo el espacio público es colectivo por su total accesibilidad, pero solo una parte del privado es colectivo. Si bien, podemos estar de acuerdo en su afirmación sobre el espacio privado, considerar la totalidad del espacio público como colectivo aludiendo a su plena accesibilidad genera dudas. Este planteamiento permitiría aceptar que cualquier calle, espacio residual o vacío urbano de dominio público, sin uso o apropiación por parte de actividades privadas, debería ser considerada un espacio colectivo de hecho. También hay recintos militares y edificios públicos que requieren de un permiso especial para su ingreso.

La accesibilidad es, por tanto, un factor importante para definir el espacio colectivo, pero los espacios de gestión privada que son accesibles al público tienen un nivel de control sobre el usuario algo más intenso que muchos lugares públicos. Esto ya nos marca una diferencia clara entre ambos.

Otras situaciones que pueden generar debate sobre la conceptualización del término la encontramos en la afirmación de M. de Solà-Morales por la cual los espacios colectivos no son ni públicos ni privados, más bien ambos a la vez. Dos ejemplos claros son los mercados y las terrazas, espacio donde se actúa de manera colectiva, son de propiedad pública, se gestionan de manera privada e introducen un control sobre los usuarios, pudiendo llegar a restringir su acceso. Así pues, determinadas situaciones sobre el espacio público pueden dar lugar a espacios colectivos y obligan a pensar en términos de tiempo. El espacio ocupado por la terraza dejaría de funcionar como supuesto espacio colectivo al cerrar o perder la licencia para ser devuelto al uso público. De esta forma encontramos otra justificación por la cual el espacio colectivo tampoco puede englobar la totalidad del público.

El tiempo también aporta otra dimensión. Los acontecimientos históricos, los cambios programáticos o morfológicos de un edificio o espacio abierto pueden alterar la manera en la que son reconocidos por la sociedad y aumentar el sentido de vínculo colectivo con el lugar. Las plazas son un buen ejemplo. Las principales mantienen su valor como lugar colectivo durante siglos; el de las secundarias es más intermitente y fluctúa según los movimientos sociales o la actividad comercial de los locales.

En cualquier caso, el reconocimiento de un espacio colectivo dentro del público resulta más resbaladizo, porque las características del primero se asocian al control de la accesibilidad y a la gestión privada. Por ello, la traslación sobre el espacio de propiedad privada, aspecto en el que Manuel de Solà-Morales (1992) parece ajustar más las características del término.

Por último, es relevante incorporar al debate la definición de M. Sorkin (2004, p.13) sobre los parques temáticos, un tipo de espacio “colectivo” muy presente en los destinos turísticos

de masas:

*“Un lugar que lo incorpora todo, la geografía (falta de relación con el lugar), la vigilancia y el control, las simulaciones sin fin. Con sus formas artificiosamente embusteras, el parque temático ofrece una visión alegre y civilizada del placer que suplanta al reino de la democracia pública (...) descarnada de los pobres, del crimen, de la suciedad, del trabajo.”*

Sorkin muestra la otra cara de estos lugares, quizás la más polémica, la que carece de valores democráticos, en comparación con el espacio público. Los parques temáticos son accesibles previo pago, lo que genera dudas sobre su clasificación como espacio colectivo ya que no es de entrada libre y se obliga a mantener ciertas normas de comportamiento. Las carencias democráticas de estos recintos quedan patentes en la imposibilidad de protestas dentro de ellos, un derecho fundamental, que sí se da en el espacio público.

## **Hacia una definición de espacio colectivo**

Analizando el estado del arte vemos la dificultad para definir el término de manera precisa. Ésta parece estar en sintonía con la inevitable subjetividad con la nos enfrentamos a los problemas, por mucho que busquemos mecanismos objetivos. Como afirma S. Tarragó<sup>5</sup> (Rossi, 1982:31), en relación a obra de L. Althusser (1970) “Ideología y aparatos ideológicos del estado”, la ausencia de una posible ciencia urbanística es consecuencia de que la mayoría de las formulaciones teóricas del urbanismo se realizan en distintos contextos sociales, políticos y económicos lo que

---

5 En el prólogo de la edición en castellano de 1968 de la obra “la arquitectura de la ciudad” de Aldo Rossi, Salvador Tarragó Cid reflexiona sobre el problema de formula una teoría total que explique la dimensión esencial de la ciudad y para ello se apoya en la obra del filósofo francés Louis Pierre Althusser

las convierte en meras formas ideológicas del urbanismo. Según K. Kosic (1967), esta naturaleza ideológica acaba por producir pseudo concreciones que fetichizan y cosifican el mundo. La inexistencia de una definición consensuada y clara para el espacio colectivo resulta sintomática de la mirada ideológica que avanza Kosic. No queda claro si es la carga ideológica de los espacios públicos y privados o la definición de lo colectivo lo que no nos permite acordar una definición unívoca para el término.

Las descripciones de M. Cerasi y M. de Solà-Morales no generan dudas en los aspectos que tienen en común, pero sí en la medida que uno u otro centran más el papel en lo público o lo privado. La falta de consenso obliga a acercarse a una posición a expensas de que exista un acuerdo mayor. Desde el punto de vista de esta investigación sobre el turismo de masas, el fenómeno no parece de igual intensidad en lo público que en lo privado.

Es oportuno resaltar que mientras el uso privado de un determinado espacio público deriva en la pérdida de libertad para acceder a él, la conversión de parte del espacio privado en colectivo deviene en un aumento de la accesibilidad para moverse por la ciudad más allá del espacio público.

El espacio colectivo también puede contener aspectos conflictivos, como apunta Sorkin, pudiendo ser utilizado para segregar, al limitar el acceso a una persona.

Por tanto, con el objeto de definir unas coordenadas de partida para el análisis del espacio turístico de masas, es necesario aportar una definición del término lo más operativo posible. Así pues, en el marco de esta investigación consideramos espacios colectivos aquellos **lugares de propiedad y gestión privada, con acceso público controlado (lo que puede suponer el establecimiento de ciertas pautas de comportamiento), donde es posible socializar.**

## Algunas características del diseño del espacio colectivo

### a. Condiciones de contorno

Engloban los límites exteriores, aquellos que permiten la relación con el espacio público o con otros espacios colectivos contiguos (permeabilidad física y visual), y los límites interiores (accesibilidad y privacidad), puesto que no todo el espacio de propiedad privada es de acceso libre.

#### Límite exterior

La forma de acceder a estos espacios es controlada y en ocasiones restringida (Crawford, 2004; Lynch, 2015), a diferencia de las plazas. Los mecanismos utilizados para permitir un flujo controlado de usuarios desde el exterior están relacionados con el concepto de permeabilidad, que atiende tanto a la accesibilidad como a la relación visual (Badillo, 2012; Henao, 2015).

Según M. de Solà-Morales (2009), la permeabilidad de un edificio es su capacidad para ser franqueable, una cualidad indispensable para su urbanidad. Pero la permeabilidad se refiere tanto a la epidermis de un edificio o espacio confinado, como a la relación de los espacios contiguos que están a un lado u otro del límite exterior.

La materialidad de la fachada en la planta baja de un edificio expresa, según Solà-Morales (2008) la voluntad de diluir o no el límite público-privado. Para R. Senett (2007), la construcción de una barrera o membrana debe prever siempre cierto grado de porosidad. El número de huecos, su dimensión y características del material (opaco, transparente o translucido) son aspectos claves para la relación física y visual entre los espacios.

Esta permeabilidad también tiene una componente espacial que refuerza la sensación de continuidad del exterior con el interior. El historiador del arte Sigfried Giedion<sup>6</sup>

---

6 S. Giedion propone una teoría de la historia de la arquitectura a partir de tres modelos de concebir el espacio en la arquitectura

(2019) defiende, en relación a la continuidad entre estos espacios, que ésta solo se consigue gracias a la transparencia de las fachadas, lo que permite que ambos se fundan en una sola entidad espacial. Esto tuvo su apogeo en la tradición moderna, que convierte la arquitectura en algo más interior que exterior y que utiliza la transparencia (muro cortina) como mecanismo de relación entre las partes. En el caso de situarse en el exterior, el acercamiento a un edificio se prolonga más allá de su fachada siguiendo la secuencia de espacios interiores, un mecanismo que contribuye a difuminar la diferencia (Ching, 2010). En el edificio de usos mixtos de la Illa de Barcelona, algunos pasajes y atrios interiores se alinean con las calles exteriores e introducen las trazas públicas dentro del espacio colectivo. Sus grandes huecos y cerramiento de cristal permiten además reforzar la sensación de continuidad. El edificio queda cosido al lugar y en permanente diálogo con el entorno.

### **Límite interior**

El espacio colectivo se encuentra entre el público y el privado. La variedad de este último implica distintos niveles de privacidad, al restringir de manera gradual el acceso hasta el espacio más privado. En este sentido, Chermayeff y Alexander

---

y una etapa de transición: 1. Etapa antigua. Arquitectura como espacio exterior (sombras exteriores), 2. Desde Roma hasta el Barroco. Arquitectura como espacio interior (luces en la sombra). Etapa de transición. Siglo XIX. Arquitectura transparente y luz (luz sin sombra). 3. Siglo XX. Interpretación del volumen y espacio interior en continuidad con el exterior.

(Artículo de Óscar Linares de la Torre (2015): "Las concepciones espaciales de Sigfried Giedion como teoría de proyecto" Boletín Académico. Universidad da Coruña).

Tres obras célebres de S. Giedion en Castellano: "Espacio, tiempo y arquitectura" (1978, original 1941), "El presente eterno: una aportación al tema de la constancia y el cambio" (1981, original 1964) y "La arquitectura, fenómeno de transición: las tres edades del espacio en arquitectura" (1975, original 1969)



(1968), en su libro “Comunidad y privacidad” investigan el concepto de privacidad. Para los autores esto forma parte del carácter urbano, pues conforma una experiencia personal más y representa un reducto de salud y bienestar frente a la cultura de masas. La privacidad como lugar para preservar la intimidad de la familia ya se concebía, pero los autores van más allá y reclaman la extensión a un espacio aún más privado llegando hasta la privacidad personal.

Para garantizar el buen funcionamiento de estos dominios privados y graduales, los autores incorporan la idea de “filtros”, mecanismos que permiten cerrar los dominios y evitan interferencias indeseadas del exterior. En el caso del espacio colectivo, estas puertas evitan que cualquier persona que accede libremente a los pasillos desde la calle pueda entrar a un recinto restringido de uso privado. Esto sirve para definir los límites interiores de las áreas privadas de uso público.

La existencia de filtros requiere hablar de gradientes de privacidad o publicidad que afectan al movimiento de las personas. El último nivel de libre acceso para el público es aquel donde empieza el espacio de uso privado.

Los filtros cumplen otra función clave en el diseño de los centros comerciales y de ocio. Como apunta Margaret Crawford (2004), el objeto de estos espacios colectivos es también el consumo de bienes y servicios que los usuarios hacen en su interior y del cual depende su éxito. Así, una vez dentro, se busca la desconexión con el exterior, para que nada interfiera en las compras o el usuario sea molestado.

#### **b. Riqueza interior**

La combinación de los distintos espacios interiores es el mecanismo mediante el cual se organiza la arquitectura de los espacios colectivos. Pero la acumulación no garantiza por sí sola su riqueza espacial. Resulta necesaria la buena concepción de los espacios y su capacidad para establecer continuidad entre sí mismos y el exterior.

Según Manuel de Solà-Morales<sup>7</sup> (Bento, 2014), una de las características esenciales que convierte en urbano los espacios colectivos es la mezcla de programas distintos. La mezcla de usos resulta fundamental. El autor pone el Rockefeller Center como ejemplo. El conjunto, que es una suma de proyectos que coexisten en un mismo lugar, es la manifestación madura de las teorías del “manhattanismo”, que consiste en la existencia simultánea de distintos programas conectados por elementos comunes (Koolhaas, 2009). El autor añade que, aunque sea un conjunto de muchas alturas, todo se cuece en las plantas bajas. Es el estómago que alimenta la parte de arriba.

Los centros comerciales tienden a ser horizontales porque es más fácil vender si estas pegado al suelo. En este sentido, los espacios interiores buscan reproducir las calles y las plazas, pero en un contexto controlado, como explica M. Crawford (2004), lo que supone buscar un equilibrio entre la accesibilidad y la seguridad. Así, el triunfo de un espacio colectivo depende de un balance adecuado entre apertura al espacio público y aislamiento. En un centro urbano tradicional la cercanía de los edificios comerciales a las plazas anima a establecer un diálogo a través de las plantas bajas. Éstas son las principales responsables de establecer la conexión entre el interior y el exterior.

## **Resumen de los aspectos operativos en el diseño de los espacios colectivos**

El espacio colectivo complementa al público y contribuye a generar un entorno urbano más complejo. Sus interiores enriquecen la experiencia del ciudadano y son un contrapunto al espacio exterior. Además, generan un tejido urbano más permeable, lo que multiplica las opciones de movilidad dentro la ciudad.

Las características espaciales que operan en estos

---

<sup>7</sup> La afirmación se incluye en la entrevista realizada por Pedro Bento para su tesis doctoral.

lugares se resumen así:

- En el límite con el espacio público, la accesibilidad y continuidad se mide a través del nivel de permeabilidad de la fachada, en la planta baja generalmente. Tanto la materialización de ese límite, como el número de huecos para ver o acceder influyen en la transparencia y la accesibilidad desde el exterior.
- Su valor también recae en la capacidad para generar una atmósfera apropiada para el ocio y las compras. Este espacio colectivo adopta formas parecidas al espacio público, con el objeto de reproducir paisajes urbanos o experiencias similares. Esto va asociado a su complejidad mediante la acumulación de zonas interiores debidamente concebidas que enriquecen la arquitectura.
- Los centros comerciales y locales establecen medidas de control a modo de filtros (puertas) para restringir el acceso y la movilidad de los usuarios.

Aparte de las características descritas por los autores, cabe añadir además que el espacio colectivo también introduce el tiempo como factor que condiciona la movilidad dentro de la ciudad. El establecimiento de horarios de apertura en centros comerciales y galerías amplía o reduce el espacio destinado a uso públicos según el momento del día. Ésto supone un contraste frente al espacio público que es accesible prácticamente todo el día, a excepción de algunos lugares por cuestión de seguridad. La coexistencia de dos o más tiempos distintos en la ciudad es por tanto un hecho a considerar en el diseño de su espacios de uso público y colectivo.

## La ciudad del turismo de masas

Fig. 0-1:

Frente marítimo de Brighton. En primer plano el desaparecido Muelle Oeste con la sala de espectáculos, al fondo el hotel "Metropole". Foto de la década de 1920.

Fuente:

<http://www.oldukphotos.com/sussex-brighton6.htm>



### Antecedentes

Los antecedentes del turismo de masas asociado a los baños en la costa los encontramos a mediados del siglo XVIII en Reino Unido. El propósito a partir de la Ilustración es racionalizar la vida del hombre con la ciencia y abrazar la medicina como principal camino para la curación. Con ello se retoma una cultura olvidada de baños termales. Al principio se popularizan las aguas termales en ciudades del interior como Bath, que atraen principalmente a la aristocracia (Borsay, 2008). Más tarde se extiende la cultura higienista hacia los baños de agua salada, lo que promueve el auge de las ciudades junto al mar (Corbin, 1993; Walton, 2002). Scarborough es una ciudad costera que ya poseía una cultura de aguas termales, pero a finales de 1730 empieza a funcionar también como destino para baños en el mar (Brodie & Winter, 2008), junto a otras como Brighton o Whitby. Brighton (Fig. 0-1), se consagra como la capital del verano inglés frente a su competidora Weymouth. La razón está en la presencia en 1783 del príncipe de Gales, futuro rey Jorge IV

(1820-1830), quién escoge Brighton como lugar de veraneo y construye el *Royal Pavilion* (Farrant, 1987). El fenómeno de las ciudades balneario en la costa pronto es imitado en el resto de Europa. De manera análoga a Brighthon, aparece en el siglo XIX la ciudad francesa de Deauville en la costa de la región de Normanda, un destino para la élite parisina (Hébert, 2005). También Dunkerque, Boulogne y Ostende son ejemplos de ciudades balnearios en la costa francesa y belga, sin olvidar Abenra en Dinamarca. Mientras tanto, en el sur de Europa aparecen en la costa hispano-francesa Biarritz (Francia) y San Sebastián (España); en la zona franco italiana Niza, Cannes, San Remo y en el mar Adriático con Trieste y Split (Cáceres & Pescador, 2001).

El auge de la actividad turística de la costa tiene implicaciones que afectan al desarrollo futuro de estas ciudades. En San Sebastián las autoridades se proponen diseñar una ciudad turística de renombre, capaz de atraer a las élites. Promueven la implementación del ensanche (Cortázar en 1864) como solución urbana, que dota a la ciudad de espacios públicos de elevada calidad, pensando siempre en los turistas (Fernández, 2012). A su vez, se incentiva la creación de edificios que puedan albergar nuevos usos asociados al turismo como el casino inaugurado en 1889. El ensanche se convierte en un territorio que propicia la relación entre espacio público y edificios de ocio. El ensanche también tiene en cuenta el arco que dibuja la bahía de La Concha y permite disponer edificios a lo largo de la misma para dar forma al paseo marítimo, ofreciendo un frente de fachada más moderno.

El paseo marítimo es, quizás, el espacio urbano más representativo de las ciudades costeras turísticas. Aparte del casino, como pasa en San Sebastián, al paseo marítimo de muchas otras ciudades turísticas y costeras también se adosan hoteles, centros comerciales y parques de atracciones.

En un artículo del periódico *Pall Mall Gazette*<sup>8</sup> del 21 de julio de 1890, se anuncia la construcción de un

---

8 El *Pall Mall Gazette* fue un periódico vespertino fundado en Londres en 7 de febrero de 1865 por George Murray Smith.

hotel emblemático, “Metropole”, en Brighton, y se da todo lujo de detalles de los usos abiertos al público. Un salón social, saunas, restaurantes o pistas de tenis, entre otros, son las ofertas más destacadas que el hotel pone a disposición de los visitantes.

En relación a su arquitectura, estos primeros edificios turísticos para el descanso y el ocio copian los modelos y estilos de la gran ciudad, a modo de arquitectura prestada (Pié, 2013, p.18). El hotel Metropol de Brighton, construido por el arquitecto del Museo Natural de Historia de Londres, Alfred Waterhouse, o el Casino de Mónaco por Charles Garnier, arquitecto de la Opera de Paris ilustran este periodo.

Independientemente de los estilos arquitectónicos, la combinación del espacio público y los edificios para el ocio conforman un frente marítimo con un marcado carácter colectivo. Este espacio urbano, tan característico de Brighton (Fig. 0-2), se repite en otros destinos como Mónaco (Fig. 0-3), como explican A. Bescos y M. Bote (1989), en relación a la ciudad turística decimonónica:

*“Es característico de las ciudades de vacaciones del siglo XIX, por ejemplo, la aparición de un paseo marítimo que media y formaliza las relaciones entre ciudad y el sistema playa-mar. Igualmente es característico de estas ciudades la aparición de un centro o eje de actividades centrales de grandes equipamientos (...), Entre ambos se organiza el sistema paseo marítimo-equipamientos que da la forma urbana global”*

Todos estos espacios, los bulevares comerciales en el interior del tejido y los paseos marítimos equipados con edificios de uso colectivo en estas primeras ciudades turísticas, constituyen el antecedente del tándem “espacio colectivo-espacio público” que hoy reconocemos en los núcleos costeros actuales.

Como apunta Ricard Pié (2013, p.20), la aportación urbana más significativa en esta época a la cultura del turismo son la *promenade* marítima y el *pier*, dos balcones urbanos sobre el mar que se constituyen como salones urbanos, la versión marítima del bulevar. Su solución formal dependerá

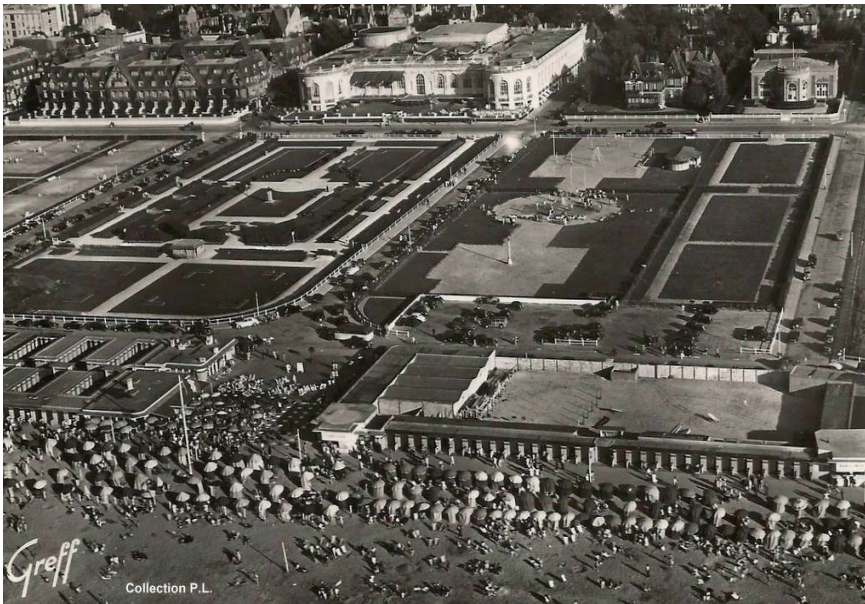


Fig. 0-2:  
Frente marítimo de Deauville, en Francia. 1920s. De abajo a arriba: la Playa, Paseo con Cafeterías y los balnearios de Pompeya, jardines y áreas deportivas y el casino al fondo.

Fuente: Greff, Collection P.L.



Fig. 0-3:  
Frente marítimo de San Sebastian en la playa de La Concha. 1920s.

Fuente:  
[www.todocolección.net](http://www.todocolección.net)

de dos condiciones, en mares bravos como el océano abierto este se constituye como un malecón elevado sobre muros, por el contrario, en el Mediterráneo el paseo se dispone sobre las dunas desafiando las dinámicas litorales.

## El destino del turismo de masas en la mitad del siglo XX

El “turismo de masas” toma su nombre entre los años 1950 y 1970 en Francia y en Estados Unidos por el aumento exponencial de turistas internacionales que se duplicaba cada año (Boyer, 1996, 2002; Gordon, 2002). Es un término

que hace referencia a la cultura de las vacaciones periódicas redistributivas, por la cual los trabajadores se desplazan una vez al año a espacios costeros para disfrutar del sol y el mar (Pié, 2013, p.9)

Este fenómeno turístico asociado a los baños en la costa abre un nuevo campo de investigación para muchas disciplinas, como la geografía, la economía o la antropología. En el campo de la urbanística, salvando los estudios de planificación urbana y regional, son pocos los que reparan en las cuestiones urbanas que afectan a la construcción del espacio del turismo de masas (Pié, 2015), o por lo menos, con la misma intensidad y profundidad como se hace con las ciudades tradicionales.

Por lo general, los primeros estudios del turismo de masas desde la arquitectura y el urbanismo arrancan en los años 90. El libro “Turismo líquido”, publicado en 2013 por Ricard Pié y Carlos J. Rosa, supone ya un referente para la investigación del fenómeno. En él se recopilan algunas investigaciones desarrolladas por diversos autores, que abordan el problema desde ópticas y escalas distintas, evaluando aspectos que van desde la arquitectura al planeamiento y el paisaje del turismo de masas.

El primer capítulo del libro “Las formas construidas del turismo de masas” aborda la arquitectura del turismo y el destino turístico como una ciudad del ocio. Este texto es el resultado de los trabajos de investigación en la UPC en la década de los 90 por los dos autores, cuyo objetivo es profundizar en el estudio de estas arquitecturas denostadas por la academia y reconocer sus valores, así como avisar de los errores cometidos en los destinos maduros.

El texto presenta las arquitecturas del turismo de masas agrupadas en dos categorías: las destinadas al alojamiento y las del ocio. Estas arquitecturas son el resultado de la búsqueda de un estilo propio que bebe del Movimiento Moderno como mecanismo para superar la etapa de la arquitectura decimonónica, pero con un carácter especulativo y autosuficiente. A diferencia de la ciudad industrial, las arquitecturas turísticas no son interdependientes; su acumulación de programas diversos en su interior les permite colonizar el territorio y vivir en soledad.





*Fig.0-4:  
Foto aérea del sector de  
Playa del Inglés en Mas-  
palomas-Costa Canaria  
en la década de 1970.  
Fuente: FEDEC*



*Fig. 0-5:  
Imagen de una calle del  
Resort Seaside, en Flori-  
da, proyecto experimen-  
tal sobre los principios del  
New Urbanism.  
Fuente: Steven Brooke  
Studio*

Esta idea del espacio turístico como espacio colonizado por arquitecturas (Fig. 0-4) nos sirve para explicar la teórica conformación urbana del espacio turístico de masas. Para Ricard Pié (2013, p.17), la ciudad del turismo hay que entenderla como un gran mosaico lleno de teselas distintas,

que por yuxtaposición generan la imagen final.

Con todo, el mapa de la investigación en arquitectura, urbanismo y paisaje del turismo de masas se completa con el doble número, 5 y 6, de la revista Cuadernos de investigación en Urbanismo y bajo el título “Paisajes del turismo” publicado por el departamento de Urbanismo y Ordenación del Territorio de la UPC.

De esta publicación destaco los siguientes artículos: “Allí donde acaba el mar” de R. Pié, J.M. Vilanova y P. Díaz (pp. 63-85) que aborda las repercusiones de la Ley de Costas de 1988 y su aplicación en los frentes marítimos de los espacios turísticos; R. Pié nos avanza, en “Investigar sobre la arquitectura del turismo: cuatro notas para no perdernos” (pp.17-43), cómo la última etapa actual de la arquitectura del turismo de masas es la de la simulación y el pastiche influenciado por el postmodernismo del *New Urbanism*<sup>9</sup> americano de la década de los 70-80 (Fig. 0-5). En Maspalomas Costa-Canaria, la arquitectura tradicional canaria se utiliza como referente estilístico para el diseño de los bungalós y villas. El hotel Villa del Conde en Meloneras es el ejemplo más radical, en él se recrea un casco histórico canario y se utiliza una catedral como edificio principal.

## Otros estudios sobre Maspalomas-Costa Canaria

*“(...) el fenómeno turístico en nuestro medio geográfico reviste de una importancia de primera magnitud, no sólo en la estructura económica canaria y en su modelo de distribución espacial, sino también en la organización social y en el cambio cultural” (Bescos y Bote, 1989, p.213).*

---

9 New Urbanism fue una corriente arquitectónica de carácter neoconservadora en los años 70 que pretendía recuperar las formas de la arquitectura tradicional americana en respuesta a muchos problemas de la ciudad achacados al Movimiento Moderno. Los creadores del movimiento son los arquitectos con base en Miami Andrés Duany y Elizabeth Platter-Zyberk quién tras su primer proyecto Sea-side Resort definirían los principios del New Urbanism.

El peso de la industria del turismo en Canarias la convierte en el principal objeto de estudio para los arquitectos locales, como afirman Bescos y Bote. Los trabajos que veremos a continuación se consideran básicos para acercarse al fenómeno urbano de Maspalomas-Costa Canaria.

En “La ciudad del turismo” Alfredo Bescós y Manuel Bote (1989) hacen un ensayo comparativo entre Playa del Inglés y la ciudad balneario de Brighton, para demostrar la falta de una estructura urbana clara que permita referirse a ella en términos de ciudad. Los autores se justifican por la ausencia de ejes urbanos dominantes, de paseos marítimos equipados asociados al paisaje y por la inexistencia de plazas o calles comerciales tradicionalmente vinculados a la vida urbana de la ciudad.

Otra publicación interesante desde este punto de vista es “Génesis y desarrollo del espacio turístico en Canarias



Fig. 0-6:  
“Las Rotondas” en San Agustín (Maspalomas-Costa Canaria), década 1960. Arquitecto Manuel de la Peña. Equipamiento con usos de balneario, restaurante y comercios. Demolido en la actualidad

Fuente: FEDAC

(una hipótesis de trabajo)” de Eduardo Cáceres (2002). Aporta un método de análisis del fenómeno de Maspalomas-Costa Canaria centrándose principalmente en dos aspectos: los orígenes del turismo en Canarias, ofreciendo una visión histórica, y un método de trabajo basado en la cuantificación de datos.

Este mismo año se publica el segundo número de la revista Exploraciones (EX2) “La construcción del Espacio turístico: san Bartolomé de Tirajana” (Casariego & Ley, 2002). La publicación analiza la evolución del tejido de Maspalomas,

los aspectos paisajísticos y algunas propuestas para la rehabilitación urbana del área de San Agustín.

En “A través del espacio turístico (transferencias entre naturaleza y cultura urbana)”, Pablo Ley (2004) destaca la posibilidad de que algunos equipamientos urbanos turísticos en Playa del Inglés adopten el rol de espacio colectivo, en respuesta a la ausencia de estructuras clásicas urbanas. Contribuyen además a la construcción de la idea de paraíso exótico dentro del imaginario general. Ley también apunta a la importancia del paisaje natural como aglutinador de actividades de carácter colectivo.

En “Reinventar el destino: Reflexiones sobre el Espacio Turístico contemporáneo” Casariego y Guerra (s. f.) editan un libro entorno a grandes arquitectos para hablar del fenómeno en Canarias, en otras regiones de España y en destinos internacional.

“El proyecto turístico del atelier AS ATEA+SETAP: concurso internacional de ideas Maspalomas-Costa Canaria 1961”, tesis doctoral de Iván Álvarez (2013) nos propone un recorrido sobre lo que fue el concurso de ideas previo al desarrollo urbano. Supone la base para comprender las ideas que sustentan alguna de las propuestas arquitectónicas en dicho ámbito (Fig. 0-6).

Me quiero referir a dos publicaciones de Joaquín Sabaté que abordan la relación entre paisaje y turismo de masas:

En “Turismo, paisaje y urbanismo: un diálogo necesario” (2014) el autor busca conciliar la actividad turística de masas y el paisaje costero. Para ello reivindica mecanismos tradicionales, asociados a la cultura isleña, como la construcción de piscinas naturales (charcas intramareales) en la costa. En “César Manrique: la conciencia del paisaje” (Sabaté, Sabaté, & Zamora, 2015), reivindica el legado del artista canario como un ejemplo para conciliar desarrollo turístico y respeto al territorio.

La publicación “Canarias: Territorios/ Paisajes del Turismo” (Ley & Taira (eds), 2018) del departamento de Arte, Ciudad y Territorio de la ULPGC recoge varios artículos sobre el turismo en Canarias. Alfredo Bescós (2018) y Pablo Ley (2018) ponen el acento en los tipos de paisaje para el turismo

de masas, desde los espacios naturales a las escenografías de los hoteles o parques temáticos. Por su parte, Manuel Bote (2018) analiza dos fragmentos urbanos para el turismo como son el paseo de La Playa de Las Canteras en Las Palmas de Gran Canaria y la avenida de Tirajana en Playa del Inglés.

## Hipótesis

Del Estado del Arte se desprenden algunas ideas que mueven esta investigación. En una primera aproximación a Maspalomas-Costa Canaria se reconocen algunos principios que apunta Ricard Pié. Los destinos turísticos de masas son una suerte de mosaico resultado de la acumulación de piezas autónomas sin relación aparente. A diferencia de la ciudad, donde existen una estrecha interdependencia entre las arquitecturas, en este caso el turista no necesita salir de su alojamiento hotelero o extra hotelero. También se cumple otra condición de las dos categorías de arquitecturas turísticas en este contexto: las destinadas al alojamiento y las de ocio (centros comerciales principalmente).

Otra premisa común es la debilidad del espacio público en Maspalomas-Costa Canaria como apuntan E. Cáceres, A. Bescós, M. Bote y P. Ley. Tal debilidad está en sintonía con los principios urbanos del turismo de masas donde las arquitecturas colonizan la costa y funcionan de manera autónoma, como apunta R. Pié.

Sus calles muestran la preponderancia de la movilidad en vehículo privado y las aceras tienen un ancho mínimo. Esto hace que la principal función de las calles sea el simple acceso a los establecimientos. No encontramos el típico bulvar marítimo, elemento característico de los primeros destinos turísticos decimonónicos. Al contrario, el Paseo Marítimo “Costa Canaria” no se propone como un elemento urbano para estructurar la relación entre el interior del tejido y la playa.

Como alternativa al frente marítimo aparecen grandes piezas arquitectónicas de uso colectivo en el borde urbano como preámbulo a la playa. Esto lleva a que el espacio

colectivo, en forma de centro comercial, sea la alternativa. Sobre este espacio colectivo cae, a diferencia de lo que pasaba en el bulevar marítimo decimonónico, la responsabilidad de conectar las partes del tejido.

A partir de estas premisas y de la notable presencia de centros comerciales en Maspalomas se perfilan las siguientes hipótesis:

1. En Maspalomas-Costa Canaria el espacio colectivo constituye un elemento urbano imprescindible para su funcionamiento.
  - a. Debido a la debilidad del espacio público, en muchas ocasiones los espacios colectivos son centralidades más activas que calles y avenidas.
  - b. Son lugares complejos y aportan una gran diversidad espacial, establecen conexiones entre las partes del tejido y aportan más espacios para moverse libremente dentro de la ciudad turística.
2. El espacio de uso público de Maspalomas-Costa Canaria se construye como una combinación entre espacios públicos insuficientes y espacios colectivos de distintas escalas arquitectónicas.
  - a. La dimensión y cualidades del espacio de uso público destinado al turista (colectivo más público) depende del modelo de tejido urbano elegido en cada sector.
  - b. El reparto de la red de espacios de uso público no es igual en todo el ámbito de Maspalomas-Costa Canaria y se desarrolla con una intensidad muy distinta.

No es posible explicar la ciudad turística por comparación con la cotidiana. Ésta tiene como fin último el ocio. Está destinada al turista y no al ciudadano, por lo que no se dan plazas y bulevares como espacios públicos para manifestaciones sociales. El espacio turístico es un espacio urbano diferente, con una naturaleza y unas leyes propias en

su organización.

# Objetivos

Los objetivos generales y específicos de la tesis tienen como función principal elaborar un itinerario que permita profundizar en el problema de manera gradual. Al mismo tiempo, obligan a ajustar paulatinamente la lente haciendo necesario manejar las escalas urbanas, intermedia y arquitectónica. Sintéticamente éstos serían:

1. Explicar la construcción de Maspalomas-Costa Canaria (justificando la localización de los espacios colectivos).
  - 1.1. Corroborar las debilidades del espacio público expuestas en la bibliografía específica.
  - 1.2. Justificar la presencia de espacios comerciales y la de locales en determinadas avenidas.
2. Construir una clasificación de espacios colectivos para determinar las tipologías más predominantes.
  - 2.1. Seleccionar, describir y clasificar los tipos de espacios comerciales y de ocio en Maspalomas-Costa Canaria.
  - 2.2. Cartografiar y dimensionar el espacio de uso público por sectores y compararlos.
  - 2.3. Explicar los tipos y niveles de centralidad urbana existentes
3. Describir las cualidades urbanas y arquitectónicas de los espacios comerciales y de ocio de Maspalomas-Costa Canaria.
  - 3.1. Señalar el tipo de relación que se establece entre las arquitecturas colectivas y el espacio público, enumerando aspectos positivos o desfavorables
  - 3.2. Demostrar la riqueza espacial interior, su volumetría y la intensidad de uso según el momento del día.

# Metodología

Interpretar la realidad a partir de un fragmento urbano entraña el riesgo de generalizar una situación no constatada en otras partes, especialmente cuando conviven distintos modelos urbanos. La ciudad contemporánea está fragmentada con posibilidad de encontrar situaciones bien distintas en cada punto. Para minimizar el margen de error seleccionamos diversas muestras representativas.

Maspalomas-Costa Canaria es un destino extenso y heterogéneo, que ofrece diversos modelos para el turismo, urbanos y arquitectónicos. Recopilar todos los espacios colectivos representativos implica una actitud consciente en el proceso de selección para reconocer aquellos fragmentos donde el fenómeno tiene una mayor incidencia.

El otro aspecto clave de la metodología es el tipo de análisis. Lo que se muestra a continuación es el esquema de trabajo seguido, organizado por etapas, que atienden tanto a la necesidad de establecer herramientas y criterios de selección como de análisis a escala urbana y arquitectónica.

## **Análisis del tejido de Maspalomas-Costa Canaria**

Se ha seguido la siguiente relación de tareas según varias escalas de análisis:

1. Describir y cartografiar el proceso de crecimiento del núcleo turístico y explicar los aspectos más críticos de su espacio público a partir de una revisión de los planes urbanísticos del archivo histórico del Ayuntamiento.
2. A escala de todo el destino, cartografiar los centros comerciales, avenidas con presencia de locales y hoteles. Se establecen dos sistemas de comprobación:
  - Reconocimiento de áreas mediante cartografía existente y ortofotos por satélite.
  - Estudio de campo para constatar la realidad



mostrada en las ortofotos.

## **Selección y descripción de los espacios colectivos**

1. Análisis de la estructura urbana de cada área seleccionada y de las áreas de uso colectivos. Se propone la elaboración de un **catálogo de espacios colectivos** para describir la dimensión del espacio **de uso público** (espacio colectivo más público), y el programa de cada arquitectura comercial.

### 1.1. Contenido del catálogo

- 1.1.1. Ortofoto de áreas de estudio, esquema de los elementos más representativas del lugar y los espacios de carácter colectivo.
- 1.1.2. Descripción de los espacios públicos significativos y reportaje fotográfico.
- 1.1.3. Análisis general de los centros comerciales, locales en apartamentos y espacios interiores de uso público en hoteles.
  - Se requiere una labor de recopilación documental de planos originales con el objeto de comprender su organización interior.
  - Se incorpora un reportaje fotográfico para mostrar aquellos aspectos más críticos en la relación espacio colectivo-espacio público.

### 1.2. Atlas de espacios colectivos (escala 1:4500)

- 1.2.1. Mapa de Uso público (espacio colectivo-espacio público):

Redibujar las áreas seleccionadas bajo los criterios del uso público y privado. Se trata de representar la existencia de una red de uso público y su nivel de accesibilidad.

- 1.2.2. Mapa de Centralidad:

Análisis del nivel de centralidad urbana de cada espacio colectivo a partir de su oferta comercial y de ocio.

- 1.3. Construcción de un diagrama de clasificación de las muestras de espacios colectivos de tipos y tipologías.

- 1.3.1. Categorías según centros comerciales, apartamentos con locales y parque de atracciones con comercios, todos localizados en el interior o al borde del tejido en la costa
- 1.3.2. Se organizan según criterios secundarios del tipo: tamaño (pequeño, mediano y grande)<sup>10</sup> y aislados o agrupados conformando áreas comerciales.

## **Análisis pormenorizado de las muestras representativas**

1. Selección de centros comerciales y avenidas con locales a partir del análisis anterior como casos de estudio representativos.

### Criterios de selección

- Por su localización: en el interior del tejido o en el borde con el mar.
- Por su tipo: centros comerciales, locales de apartamentos y espacios interiores de hoteles.
- Por su complejidad: aquellos que muestren una mayor variedad de espacios interiores y un programa más complejo.
- Por la presencia de espacio público de primer orden: paseos marítimos, avenidas principales y espacios peatonales.

Con el objeto de poder comparar resultados entre las muestras, se proporcionará al menos dos casos de estudio similares para cada tipo elegido (dos centros comerciales interiores, dos en situación de borde, etc.)

---

10 El ICSC (International Council of Shopping Centers) establece una clasificación de centros comerciales según tamaño (superficie bruta alquilable): grandes: con más de 40.000m<sup>2</sup>, mediano: aquellos entre 20.000 m<sup>2</sup> y 40.000 m<sup>2</sup> y pequeño: entre 5.000 m<sup>2</sup> y 20.000 m<sup>2</sup>.

## 2. Análisis de los casos de estudio representativos.

2.1. Representación tridimensional de cada muestra a escala arquitectónica como soporte para el análisis.

2.2. Categorías de análisis:

2.2.1. Volumetría:

Volumen (original y modificaciones claramente diferenciadas)

- Espacios interiores (pasillos, patios, plazas, distribuidores, etc)

2.2.2. Accesibilidad:

- Permeabilidad

Física (acceso desde el espacio público)

Visual (opacidad y transparencia de la fachada)

- Gradiente de publicidad-privacidad

Representación en planta del nivel de libertad del turista a partir de un gradiente de color basado en un espectro a partir del cual se pasa de una movilidad libre a otra algo más controlados.

- Puntos de control

Análisis fotográfico de elementos de control físico (vallas, puertas, carteles, cámaras)

2.2.3. Intensidad de uso de los espacios interiores:

La presencia de comercios de uso diurno y nocturnos constituyen puntos de atracción para el turista. Para cada caso de estudio se simulan las zonas más activas según el momento del día. Se utilizan dos colores (rojo y azul) a modo de mapa de calor.



## CAPÍTULO 1

# LA CONSTRUCCIÓN DE MASPALOMAS-COSTA CANARIA

### 1.1 La travesía hasta Maspalomas

En 1776 James Cook, tras visitar Tenerife, describe Canarias como un lugar con un clima idóneo para la cura de las enfermedades del pecho. Pero no es hasta mediados del siglo XIX cuando se promocionan las islas como extensión del *Health Resort* que existía en Madeira (González, 2007). Destacan las publicaciones de C. Bolle en 1861 para los alemanes, Olivia S. Stone en 1889 y A. S. Brown en 1890 con *Madeira and the Canary island: A practical and complete guide for the use of invalids and tourist* (Cáceres, 2001). En 1907, la novela *Agencia Thomposon & Cia*, de Julio Verne recrea la excursión por los tres archipiélagos, Azores-Madeira-Canarias, lugares comunmente visitados por los británicos en la época colonial.

En Canarias, la implementación de un sistema de transporte para turistas comienza con la Ley de Puertos Francos de 1852 (Ferrera, 1988). La presencia de alemanes e ingleses en África y la aparición de líneas regulares de vapor para carga permiten llevar pasajeros a las islas.

En Las Palmas de Gran Canaria surge una comunidad británica que se asienta principalmente en el barrio de Ciudad Jardín. La empresa británica Elder and Dempster construye

el Hotel Metropol en ese mismo lugar. Posteriormente aparece el emblemático hotel Santa Catalina, diseñado por el arquitecto James Marjoribank Mac Laren (Cáceres, 2001; Hernández, 1990) Por entonces, el barrio también se conocía como “el de los hoteles” (Franco, 2004). Con el tiempo, la construcción de hoteles se extiende hacia el interior de la isla, a pocos kilómetros de la capital, en Tafira y Monte Lentiscal. El Viceconsul británico Swanston escribe en sus informes periódicos a Inglaterra:

*“Cada invierno llegan a Las Palmas más visitantes en busca de salud y de ocio, y los hoteles son tan buenos, si no mejores, que la mayoría de los que se encuentran en los balnearios europeos”*

La actividad se reduce drásticamente con la Primera Guerra Mundial y, aunque se construyen aeropuertos como el de Gando en Gran Canaria, la reactivación del turismo en las islas no vuelve hasta acabada la segunda Guerra Mundial.

En el invierno de 1958-59, la agencia de Viajes de Estocolmo “Svensk Turistbyrå” (STB), posteriormente fusionada con *Vingresor*, ofrece el primer vuelo *chárter*, lo que supone la creación de la tradicional temporada de turismo invernal en Canarias<sup>11</sup>.

Las Palmas de Gran Canaria contaba con hoteles, servicios y la playa del Las Canteras para atraer de vuelta al turismo. Sin embargo, el aumento de tráfico y de población en la capital obliga a buscar otra ubicación más apta. Al Sur de la isla existían terrenos por explotar e idóneos para el descanso, por su buen clima y paisajes de dunas y playas.

---

11 Información extraída de la revista Costa Canaria a raíz de una entrevista a Beng Kohler, delegado en Canarias de la Agencia Sueca STB. Esta revista surge como parte de la estrategia de Alejandro del Castillo, principal propietario de los terrenos del sur de la isla, quién buscaba animar la inversión extranjera utilizando la arquitectura como reclamo de la mano de su arquitecto de confianza Manuel de la Peña (Medina, 2012)

El lugar elegido es un paraje natural en el punto más meridional de la isla. Hay un sistema de dunas, largas playas de arena rubia y un palmeral junto a un oasis (Fig.1-1 y 1-2). En su entorno la única actividad existente es la agrícola.

La búsqueda de un nuevo lugar en Gran Canaria para el turismo coincide con los intereses aperturistas del régimen español, la declaración de las Islas Canarias como “Zona de Interés Turístico” (1963) y la Ley Strauss (1968), que regula las ayudas a los países en vías de desarrollo (Cruz, 2001; Medina, 2012)



*Fig. 1-1:*  
*Levantamiento del estado anterior al desarrollo turístico donde se aprecia la extensión de las dunas, la forma original del barranco de Maspalomas y la distribución del tejido agrícola.*

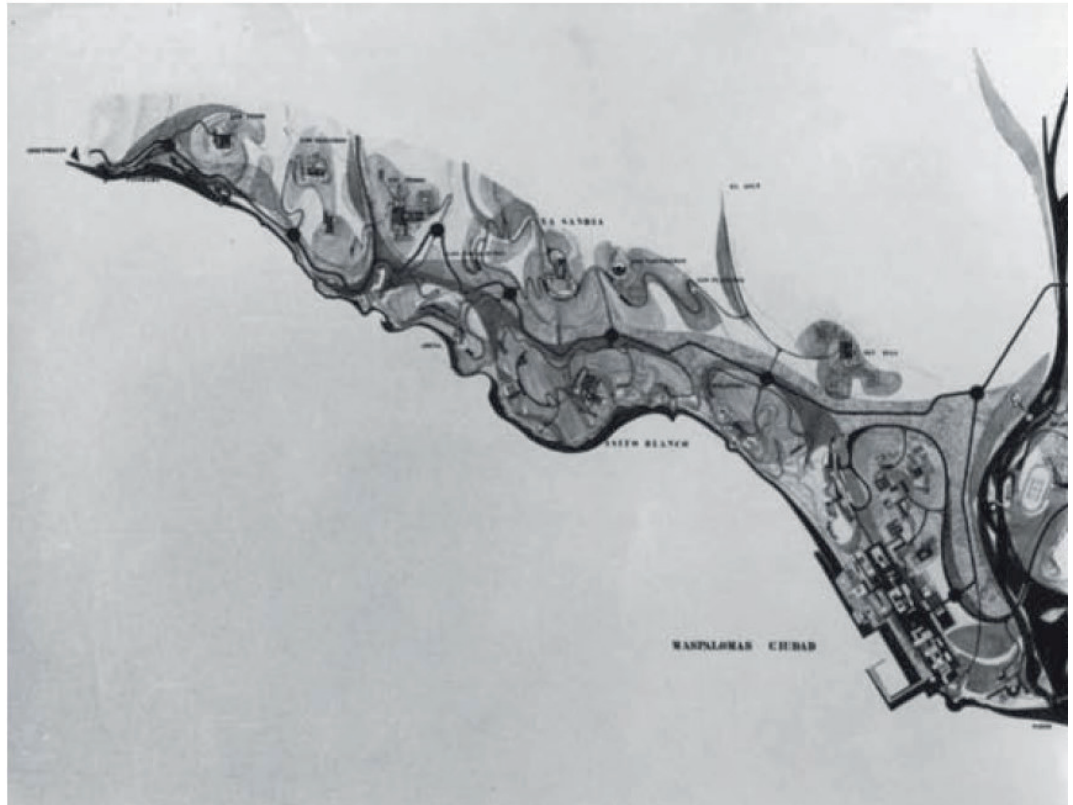
*Fuente:* *Elaboración propia a partir de fotos de vuelos aéreos de 1961*



*Fig. 1-2:*  
*Oasis de Maspalomas antes del desarrollo turístico.*

*Fuente:* *José Naranjo Suárez, 1960-65.*

*(FEDAC)*



En 1961 se convoca el concurso internacional de ideas “Maspalomas Costa Canaria”, con el objetivo de definir los principios para la creación de un destino turístico único. Las bases del concurso establecen la no construcción en el área de las dunas (Franco, 2004). Se reciben 81 proyectos siendo el estudio francés AS ATEA+SETAP el ganador del concurso. La propuesta tiene un alto componente paisajístico que fomenta la relación entre arquitectura y naturaleza (Fig.1-3) (Álvarez, 2015).

Tras el concurso, el arquitecto Manuel de la Peña es elegido para los primeros proyectos en San Agustín. Se contruyen los bungalós “Los Caracoles” (Fig. 1-4), el edificio de ocio “Las Rotondas” (Fig. 1-6) y se planifica la costa con los primeros Planes Parciales (Gago, 2008).

El éxito de los primeros proyectos en San Agustín anima la inversión, tanto local como extranjera. Se impulsa en primer lugar la consolidación de Playa del Inglés y posteriormente se crea Campo Internacional y el entorno del Faro de Maspalomas. Años más tarde se construye Meloneras, como lugar para los grandes resorts.



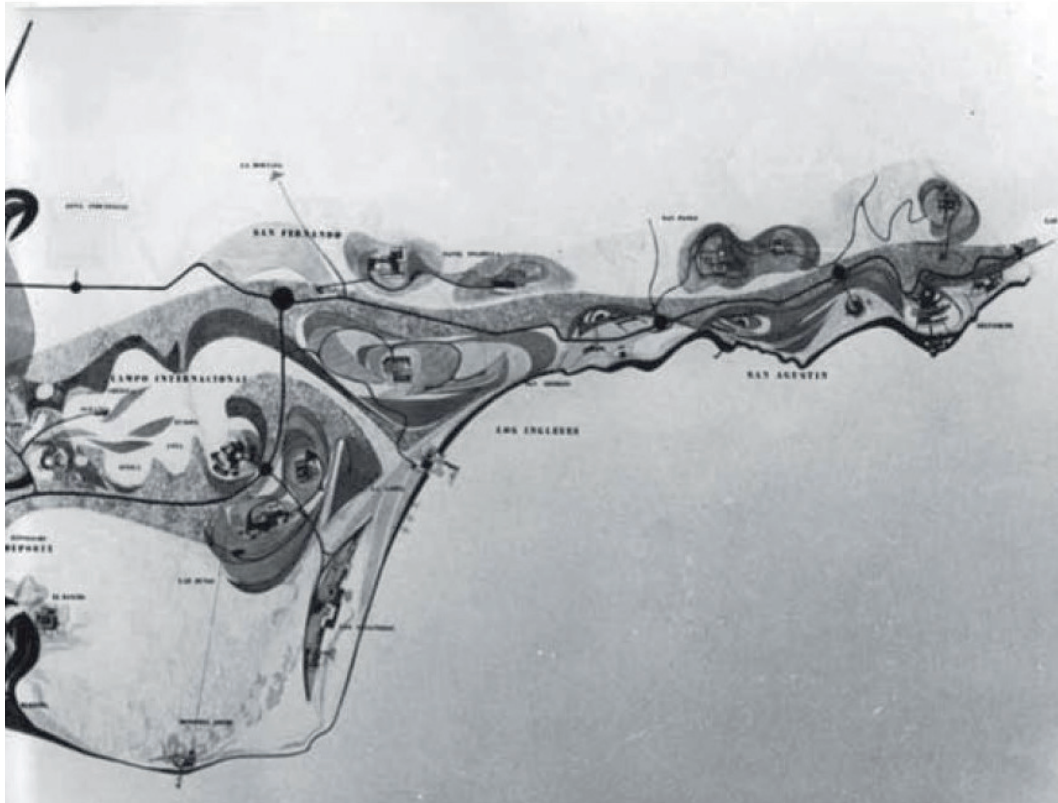


Fig. 1-3:  
Propuesta ganadora  
del equipo AS ATEA+-  
SETAP.

Fuente: Álvarez, 2015.

En la actualidad, la superficie que ocupa el suelo turístico en relación al resto de la isla es de un 1,77% y su actividad aporta un tercio de su PIB. El área de Maspalomas Costa-Canaria contiene más de 100.000 camas turísticas y supone el 60% de la oferta turística de Gran Canaria<sup>12</sup>. Según los datos del INE<sup>13</sup> de 2019, el municipio de San Bartolomé de Tirajana, donde se localiza Maspalomas Costa Canaria, alcanzó la cifra 17,1 millones de pernoctaciones en ese año, situándose en tercera posición detrás de Madrid y Barcelona.

<sup>12</sup> Dato extraído del Informe de SERGESTUR (Moreno, 2019): “Análisis de la estructura del sector alojativo en la isla de Gran Canaria”.

<sup>13</sup> Instituto Nacional de Estadística. Los datos se extraen comparando pernoctaciones turísticas por municipios en España. Según el INE, “Se entiende por pernoctación cada noche que un viajero se aloja en el establecimiento”

en <https://www.ine.es/daco/daco42/ocuphotel/notaeoh.htm>

## 01. La construcción de Maspalomas-Costa Canaria



*Fig. 1-4  
(arriba-izquierda):  
Vista parcial de los  
bungalós "Los Caraco-  
les". Fotógrafo Günter  
Kunkel, 1965.  
Fuente: FEDAC*

*Fig. 1-5  
(arriba-derecha):  
Jorn Utzon. Viviendas  
"Kingo en Helsingor, Di-  
namarca, 1956*

*Fig.1-6  
(abajo-izquierda):  
Foto aérea bungalós  
"Los Caracoles" y Res-  
taurante "Las Roton-  
das". M. de la Peña,  
1963  
Fuente: GRAFCAN  
y J. L. Padrón (2010)*

*Fig. 1-7  
(abajo-derecha):  
Maqueta del Plan Par-  
cial de Playa del Inglés  
de M. de la Peña.  
Fuente: J. L. Gago  
(2008)*

## 1.2 El modelo urbano para el turismo

El proyecto ganador del concurso internacional Maspalomas Costa Canaria fomenta la utilización del paisaje como elemento activo en la organización del destino turístico. La arquitectura no delimita el espacio público, pasa a ser un elemento central rodeado de espacio natural (Álvarez, 2015).

El edificio ya desaparecido de “Las Rotondas” (Fig.1-6), compuesto por boutiques, restaurante y balneario, es un ensayo de colaboración entre los arquitectos Manuel de la Peña y Michel Weill del estudio SETAP. Este proyecto se integra en una tradición de arquitectura organicista, basada en las formas de la naturaleza (Padrón, 2010). El complejo de bungalós “Los Caracoles” se caracteriza por la fragmentación, la baja densidad y las líneas blandas que permiten acomodarse en el paisaje y recuerda al conjunto Kingo en Dinamarca de Jorn Utzon (Fig.1-5).

Manuel de la Peña es también el encargado de diseñar los primeros planes urbanísticos. Según J. L. Gago (2008), el urbanismo de M. De la Peña no parte de las teorías de la ciudad jardín, no se fuerza la geometría para crear ejes urbanos ni se busca el desorden geométrico. Se propone un urbanismo fácil de ejecutar, que se apoya en las pendientes del terreno (Fig.1-6) generando viales ramificados (Fig.1-7). Su urbanismo está ligado a la experiencia de los asentamientos rurales tanto en el Mediterráneo como en los campos canarios.

En muchos sectores de Maspalomas Costa Canaria los principios urbanos de M. de la Peña están presentes en muchos casos. En Meloneras y Playa del Inglés el viario se deforma siguiendo la topografía del lugar (Fig.1-8).

En la actualidad, no se reconoce una relación clara entre viario y arquitectura. Por lo general las vías principales acumulan edificios en altura, aunque existen complejos de bungalós en ejes principales, y hoteles en calles secundarias (Fig.1-9).

## 01. La construcción de Maspalomas-Costa Canaria

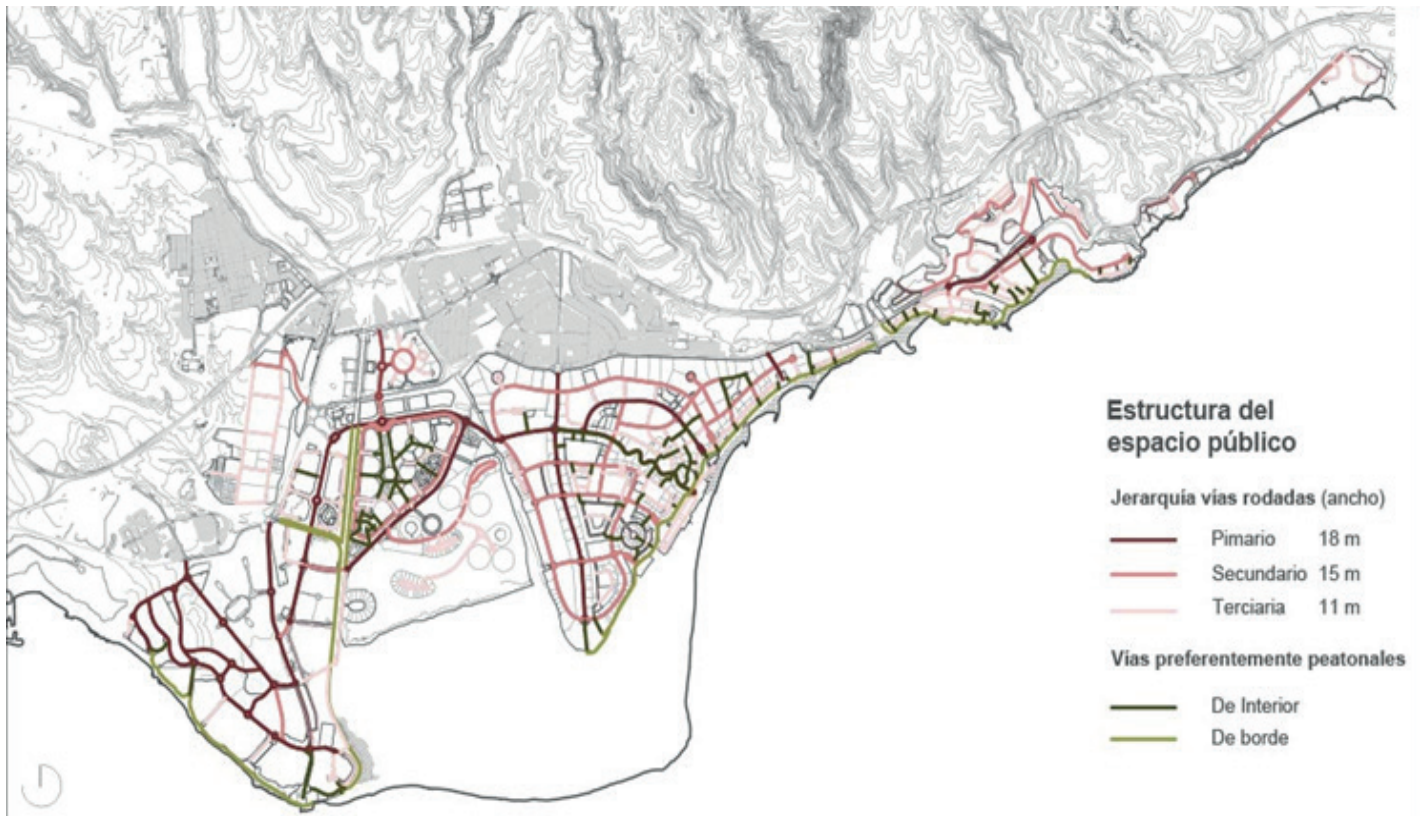


Fig. 1-8: Estructura del espacio público rodado y peatonal. Fuente: Elaboración propia

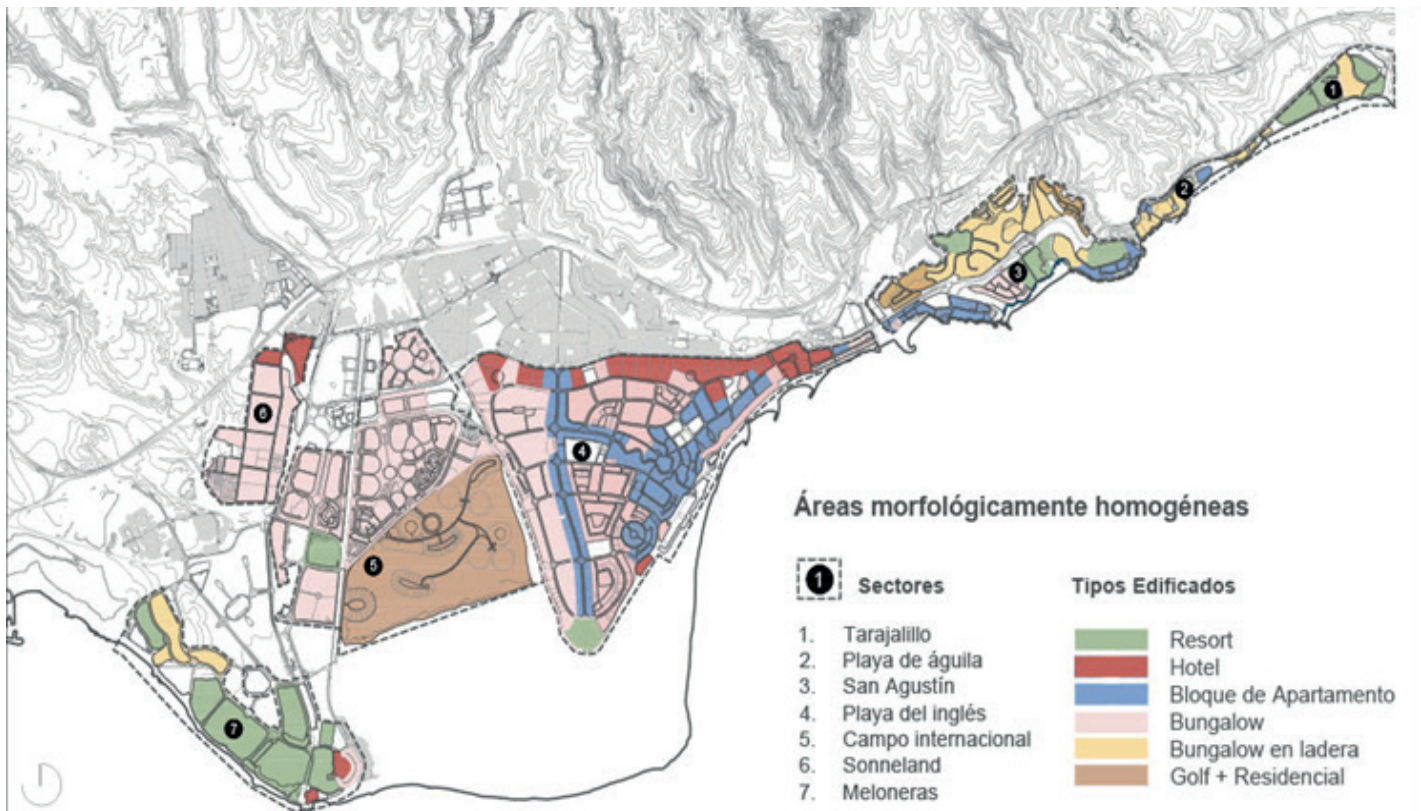


Fig. 1-9: Tipos arquitectónicos por sectores y áreas morfológicas. Fuente: Elaboración propia

Este tejido no responde al enfoque paisajista francés del proyecto ganador del concurso. Tampoco es una ciudadjardín, sus avenidas no muestran una clara jerárquica; es el resultado de un crecimiento a base de Planes Parciales que obliga a estudiar por separado cada fragmento urbano.

La desafección por el planeamiento se palpa en los primeros años del desarrollo turístico como una dinámica heredada de la urbanización marginal en Canarias en los años 60. En consecuencia, el posterior desarrollo de Playa del Inglés tendrá repercusiones en el tratamiento del espacio público, no será hasta la aprobación de la Ley de Costas Españolas de 1988 cuando se preste más atención a resolver el contacto de la urbanización con el paisaje litoral (Ley & De Castro, 2019).

### **1.3 Desencuentros en el espacio público**

En el primer Plan Parcial para “El Veril” (Fig.1-10), al inicio de Playa del Inglés, se distribuye el tejido con avenidas que dan acceso a los alojamientos. Todas ellas tienen un tratamiento y un ancho parecido. La avenida perpendicular a la GC-500 es el principal acceso al conjunto y termina en el paseo marítimo. A la mitad se cruza con la avenida de Italia, que conforma el eje principal del plan.

Esta última comienza en una rotonda y se prolonga hacia el Sur para conectar con el futuro Plan Parcial de Playa del Inglés. La presencia de comercios y dos carriles denotan su importancia. Sin embargo, la alternancia de hoteles y pequeños apartamentos con muros perimetrales a lo largo de la vía, la debilitan como espacio público estructurante de primer orden (Fig.1-11).

El conjunto se divide en franjas paralelas a la costa. Entre la GC-500 y la avenida de Italia se reserva espacio para hoteles en altura, y entre esta avenida y la de Madrid, se disponen bloques de apartamentos en parcelas más pequeñas,

## 01. La construcción de Maspalomas-Costa Canaria

Fig. 1-10:

Primer Plan Parcial para el Veril, 1967 (Principio de Playa del Inglés). Autor: Manuel de la Peña.

Fuente: Archivo Municipal del Ayuntamiento de San Bartolomé de Tirajana



Fig. 1-11:

Inicio de la avenida de Italia desde el cruce que conecta con la GC-500  
Fuente: Google Street View



Fig. 1-12:

Calle secundaria avenida de Madrid. Paralela al paseo marítimo. A la izquierda de la imagen apartamentos, a la derecha viviendas vacacionales hacia el paseo costero.

Fuente: Google Street View





Fig. 1-13:  
Esquina principal del  
centro comercial Águila  
Roja

Fuente: O. de Castro



Fig. 1-14:  
Centro comercial Tropical,  
vista desde el paseo  
marítimo.

Fuente: O. de Castro



Fig. 1-15:  
En marrón, paseo marí-  
timo interrumpido por el  
centro comercial "Tropi-  
cal"

Fuente: Google Earth

y a partir de aquí (Fig.1-12), la franja de la costa se destina principalmente a viviendas vacacionales. Esta estructura de franjas se aprecia al atravesar el conjunto desde el interior hacia el paseo marítimo.

En relación a los espacios libres, se distinguen dos áreas. En un extremo se dispone un área verde que incluye un edificio comercial en su interior, el actual centro comercial Águila Roja (Fig.1-13). La otra es el frente marítimo, un paseo peatonal de 6 metros, que incorpora la ladera como espacio natural. En el encuentro con la avenida perpendicular de ingreso a Playa del Inglés, se dispone otro centro comercial, el “Parque Tropical” que funciona como mirador y permite acceder a la playa (Fig.1-14).

Fig. 1-16:  
Plan Parcial “Playa del Inglés”  
Fuente: Archivo Municipal del Ayuntamiento de San Bartolomé de Tirajana

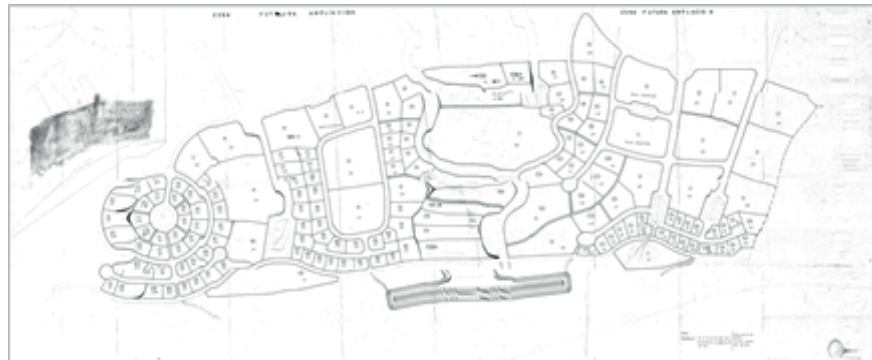


Fig. 1-17:  
Plan Especial Anexo I y II.  
Fuente: Archivo Municipal del Ayuntamiento de San Bartolomé de Tirajana



Este Plan Parcial establece las primeras trazas urbanas, que tendrán continuidad en los siguientes planes de Playa del Inglés (Plan Especial “Parcela V”, Plan Parcial “Playa del Inglés” (Fig.1-16) y Plan Especial “Anexo I y II” (Fig.1-17). En todos ellos la solución es adaptar las vías a la pendiente, aunque la organización en bandas no se cumple y



PLAN GENERAL DE ORDENACION URBANA DE SAN BARTOLOME DE TIRAJANA  
===== M E M O R I A =====

D5) ESTRUCTURACION Y REGENERACION DEL ESPACIO  
CONSOLIDADO EN PLAYA DEL INGLES Y MASPALOMAS (EPM)

El objetivo de esta Operación Estratégica es la búsqueda de un cambio cualitativo en el espacio urbano de esta zona, mediante la regeneración de su propia estructura urbana. Siendo este objetivo coincidente con los del Plan General, éste asume el planteamiento de la operación en su globalidad. Sin embargo, como consecuencia de la mayor profundización en los problemas que plantea la instrumentalización de la misma, el Plan General propone variaciones en las líneas de actuación, cuyo desarrollo se planifica mediante Planes Especiales que afectan principalmente al sistema viario estructurante como a la ordenación parcelaria y de los productos turísticos existentes.

En principio se asume totalmente la necesidad de reconvertir el tratamiento de la carretera C-812 y de la Avenida de Tirajana, para lo que se propone la realización de sendos planes especiales que analicen y ordenen su función como vías principales y la de los espacios libres de edificación que conforman su entorno.

En este mismo sentido se proponen planes especiales para las avenidas de Italia y Gran Canaria que junto con los anteriores constituyen los elementos estructurantes de la trama urbana y condensan la mayor parte de la actividad socio-económica de la zona turística.

Fig. 1-18:

Extracto de la memoria del PGO96-SBT

Fuente: Archivo Municipal del Ayuntamiento de San Bartolomé de Tirajana

## 01. La construcción de Maspalomas-Costa Canaria

Fig. 1-19:

La línea negra dentro del área saturada de Playa del Inglés (en rosa) conforma el viario principal de referencia para el uso comercial del PGO'96

Fuente: PGO1996

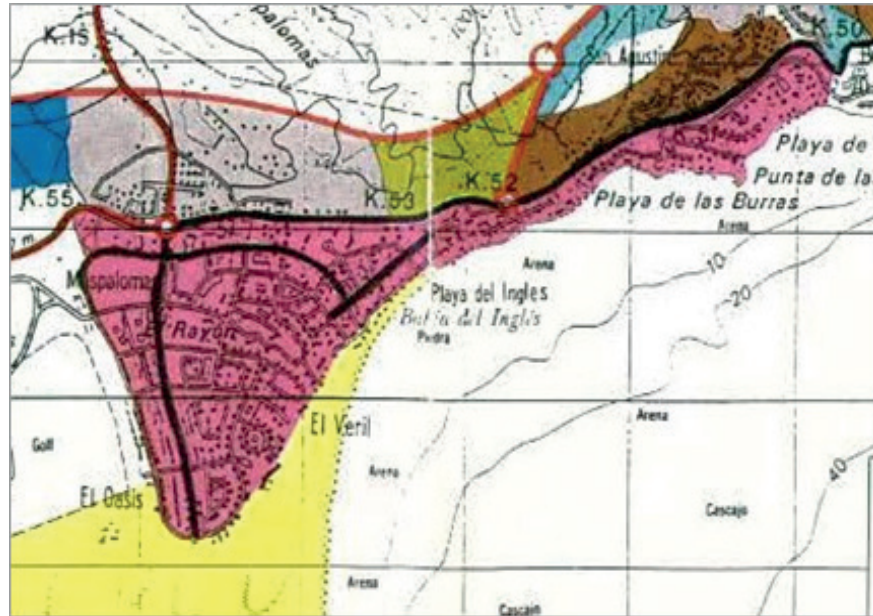


Fig. 1-20:

Cruce Avenidas de Italia y de Gran Canaria.

Fuente: Google Earth



Fig. 1-21:

Imagen de la avenida de Gran Canaria con los comercios a la derecha.

Fuente: Google Earth



se introducen edificios grandes en la costa.

El crecimiento de Playa del Inglés a base de Planes Parciales obliga a desarrollar un Plan General de Ordenación (PGO1996 - S.B. de Tirajana). El objetivo es dar coherencia al conjunto y proponer la ordenación de toda el área turística. Hasta entonces San Bartolomé de Tirajana solo disponía de normas subsidiarias<sup>14</sup> que resultaban insuficientes para organizar el mayor municipio de la isla con el principal núcleo turístico.

El PGO propone actuaciones específicas sobre Playa del Inglés que re-estructuran los viarios existentes (PGO, 1996: 85). Pretende resolver problemas de jerarquía del tejido, la ordenación parcelaria y de los productos turísticos existentes (Fig.1-18).

El PGO'96 propone elaborar un futuro Plan Especial de Regulación Interior (PERI) donde plantea un cambio cualitativo en algunos viales por su carácter estructurante.

La carretera C-812 (ahora GC-500) era una vía exterior a la zona turística, que actualmente queda entre ésta y el núcleo residencial de San Fernando, situado al Norte, que surge para acomodar a los trabajadores del turismo. El plan propone reconsiderar el tratamiento de la GC-500 acorde a su nueva función como avenida interurbana (Memoria Parte II, p.85).

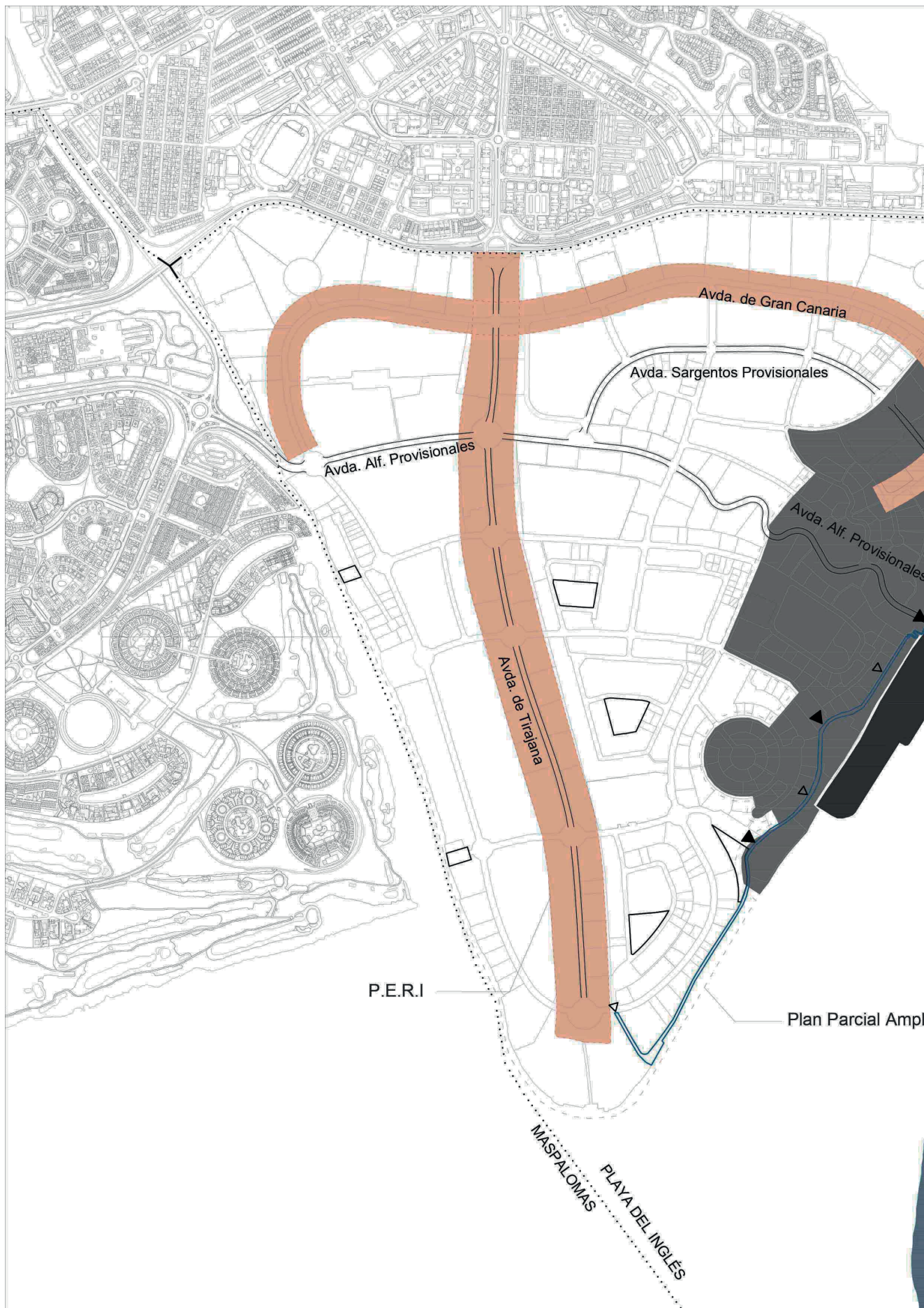
El Plan presta especial atención a la avenida de Tirajana, eje norte-sur del ensanche de Playa del Inglés que conecta con la GC-500. También se centra en las avenidas de Gran Canaria y de Italia. Según el Plan, éstas tres vías son elementos estructurantes de Playa del Inglés ya que condensan la mayor parte de la actividad socio-económica de la zona (Fig.1-19). Se propone, mejorar su tratamiento como vías principales y ordenar los espacios libres de la edificación de su entorno.

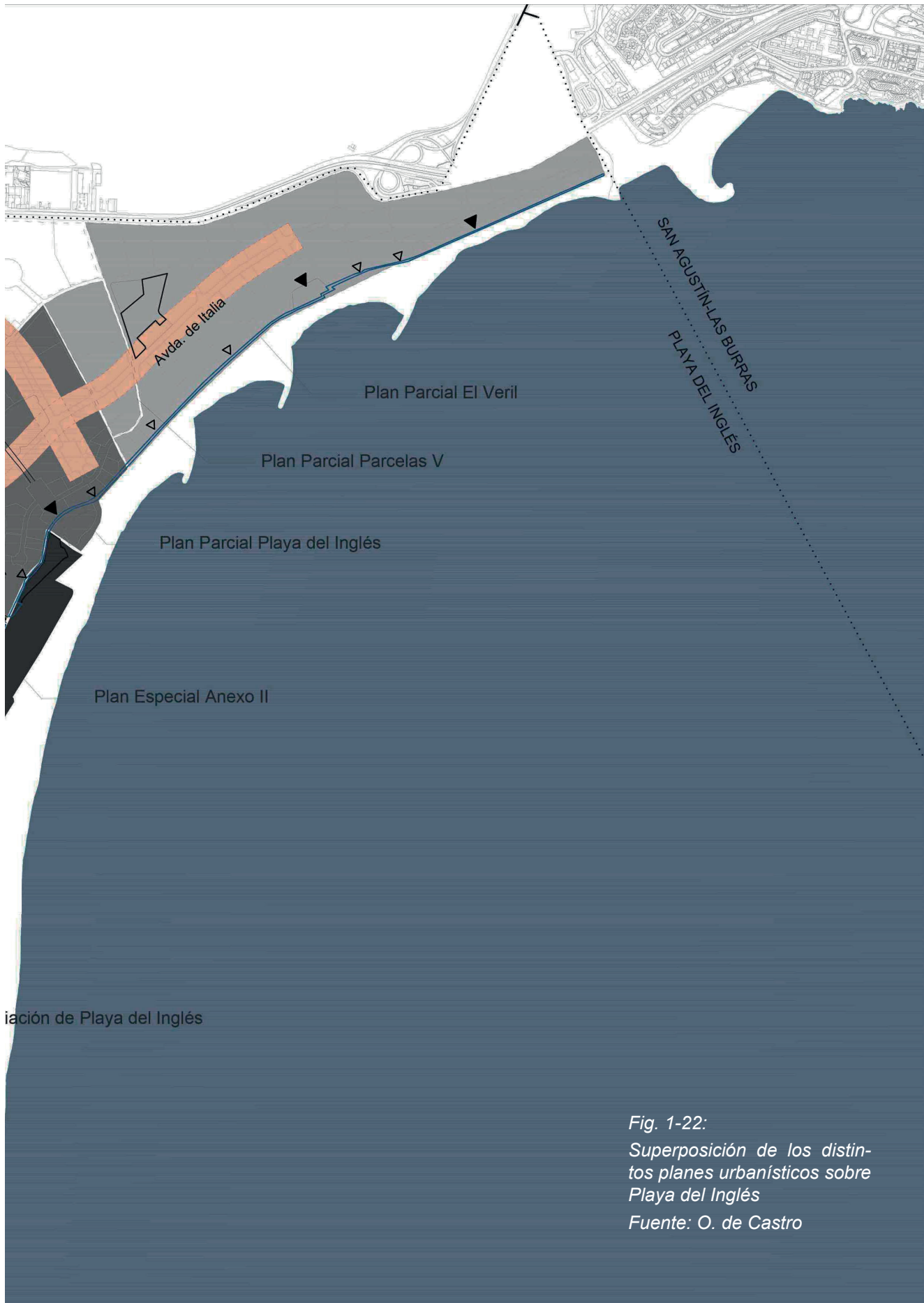
En la figura 1-22 se observa la superposición de los

---

14 PGO de San Bartolomé de Tirajana, 1996. Tomo I. Capítulo primero: justificación del Plan.

# 01. La construcción de Maspalomas-Costa Canaria





iación de Playa del Inglés

Fig. 1-22:  
Superposición de los distintos planes urbanísticos sobre Playa del Inglés  
Fuente: O. de Castro

## 01. La construcción de Maspalomas-Costa Canaria

Fig. 1-23:

Vista aérea de un segmento de la avenida de Tirajana.

Fuente: Google Earth

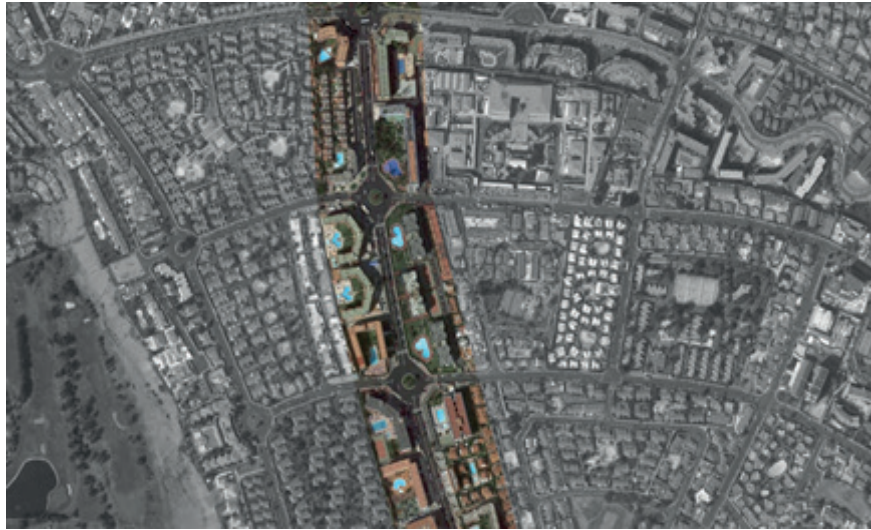


Fig. 1-24:

Fragmento de la Avenida de Gran Canaria analizado dentro del PERI 1997.

Fuente: GESPLAN

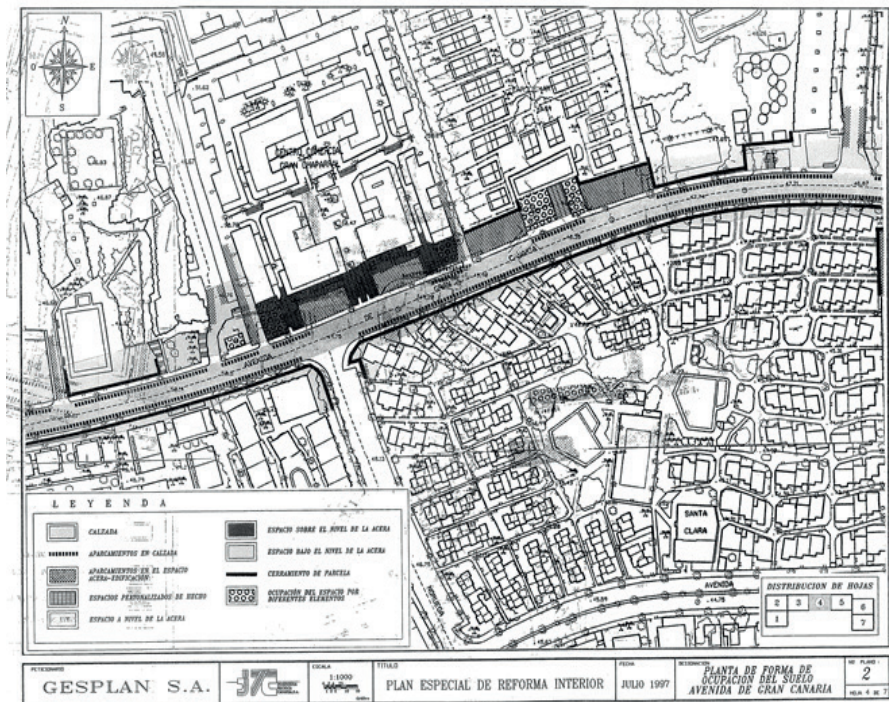


Fig. 1-25:

Extracto de la memoria sobre debilidades en el destino Maspalomas Costa Canaria

Fuente: GESPLAN



### Puntos débiles:

- Fenómeno de residencialización creciente que amenaza el buen funcionamiento de la ciudad turística.
  - Deterioro y falta de puesta en valor de los espacios naturales.
  - Obsolescencia tanto de la planta de alojamiento como de la oferta comercial y de restauración, así como del entorno urbano.
- Excesiva concentración del comercio en centros comerciales.
- Insuficiencia de espacios libres, recorridos peatonales, espacios para practicar deportes, en resumen, falta una red de espacios libres adecuada y de un mobiliario urbano adecuado.
- Falta de jerarquización del viario, señalización peatonal y un adecuado tratamiento de la accesibilidad para personas de movilidad reducida.

distintos planes urbanísticos en Playa del Inglés, así como las tres avenidas que el Plan General propone como ejes urbanos estructurantes. La avenida de Italia no tiene continuidad en los siguientes planes parciales ya que se interrumpe antes de la avenida Alféreces Provisionales, que discurre hacia la playa en medio del barranco.

El eje “Avenida de Gran Canaria”, intercepta casi a la mitad con la avenida de Italia (Fig.1-20). En el cruce encontramos el centro comercial Plaza, un hotel en un vértice y en los otros dos, edificios de apartamentos. La arquitectura no refuerza la importancia que tiene el nodo diluyendo su valor como espacio urbano de primer orden

La avenida de Gran Canaria se prolonga en paralelo a la vía interurbana GC-500, quedando desplazada del centro del conjunto de Playa del Inglés. Su propuesta como eje se debe a la alta presencia de hoteles y bajos comerciales como indica la memoria del Plan General. Sin embargo, estas arquitecturas solo se disponen en un lateral de la avenida, la otra tiene complejos de bungalós con muros y vegetación que eluden cualquier tipo de relación urbana (Fig. 1-21).

Esta avenida tiene otro cruce con la avenida de Tirajana en un punto bastante alejado del centro neurálgico, de la actividad de ocio y casi en el límite del conjunto (Fig.1-22).

La avenida de Tirajana se extiende en sentido sur hasta el vértice final de Playa del Inglés y dispone de edificios en altura con bajos comerciales a ambos lados de la calle lo que refuerza su carácter primario frente a las otras dos avenidas principales (Fig.1-23). Sin embargo, la relación entre la edificación y el viario se diluye en algunos momentos.

Estos edificios se ubican de manera asimétrica respecto al eje de la calle y se organizan volumétricamente según la orientación de la parcela. En la margen oeste se acercan más al viario que en el lado izquierdo. Esto repercute en la proximidad de los bajos comerciales a la calle.

En 1997, la empresa pública GESPLAN presenta un Plan de Especial de Reforma Interior (PERI,1997) donde analiza la forma de ocupación del suelo en las avenidas

## 01. La construcción de Maspalomas-Costa Canaria

Fig. 1-26:

*Interrupción del paseo marítimo "Costa Canaria" (línea negra) a la altura de la avenida Alféreces Provisionales (línea amarilla)*

Fuente: Google Earth



Fig. 1-27:

*Arriba, estado original de la avenida Alféreces Provisionales. Debajo, imagen tras la peatonalización parcial.*

Fuente: Google Street View



Fig. 1-28:

*Entorno peatonal de los centros comerciales Plaza, Kasbah y Metro, Playa del Inglés.*

Fuente: O. de Castro





Italia, Tirajana y Gran Canaria. Destacan los cerramientos de parcelas, los retranqueos con elementos que los ocupan, los aparcamientos, etc. (Fig.1-24).

Dentro de la estrategia para la modernización y rehabilitación de los destinos turísticos del Gobierno de Canarias, GESPLAN también presenta en 2012 un plan de modernización para Maspalomas Costa Canaria. Éste reconoce las debilidades en el espacio público (Fig.1-25) y rescata las ideas del primer Plan General de mejorar la jerarquía de las avenidas de Tirajana, Gran Canaria e Italia, la actuación sobre los nodos principales, la conformación de un bulevar sobre la GC-500 y la restructuración del paseo marítimo (Plan de Modernización de S.B. de Tirajana, 2012: p.156).

El Paseo Marítimo-terrestre es también un ejemplo de falta de espacio público estructurante. Su forma es el resultado de varios planes y como consecuencia se interrumpe en tres ocasiones: al principio, por el centro comercial Tropical (Fig.1-15), en su encuentro con el barranco que baja a la playa (Fig. 1-26) y al final por el hotel RIU Maspalomas. Ningún eje primario o bulevar conecta el interior del tejido con el paseo marítimo.

El acceso al paseo costero se hace a través de pequeños pasos peatonales. La avenida Alféreces Provisionales, que según el PGO es una vía secundaria, es la única que permite acceder de manera rodada a la playa. Adopta una la forma zigzagueante del barranco y queda por debajo del paseo marítimo. La conexión entre ambos se soluciona mediante una rampa y una estrecha escalera.

La avenida Alféreces Provisionales atraviesa la totalidad de Playa del Inglés. Su peatonalización parcial se apoya en la necesidad de reforzar este eje como vía principal de acceso a la costa. Además, la ampliación de la acera se hace en el lado donde se concentran los apartamentos con locales mejorando la relación entre el espacio público y los comercios (Fig.1-27).

Sin embargo, no se ha ejecutado ninguna peatonalización o mejora del tratamiento del espacio público en las avenidas principales de Tirajana, Gran Canaria e Italia

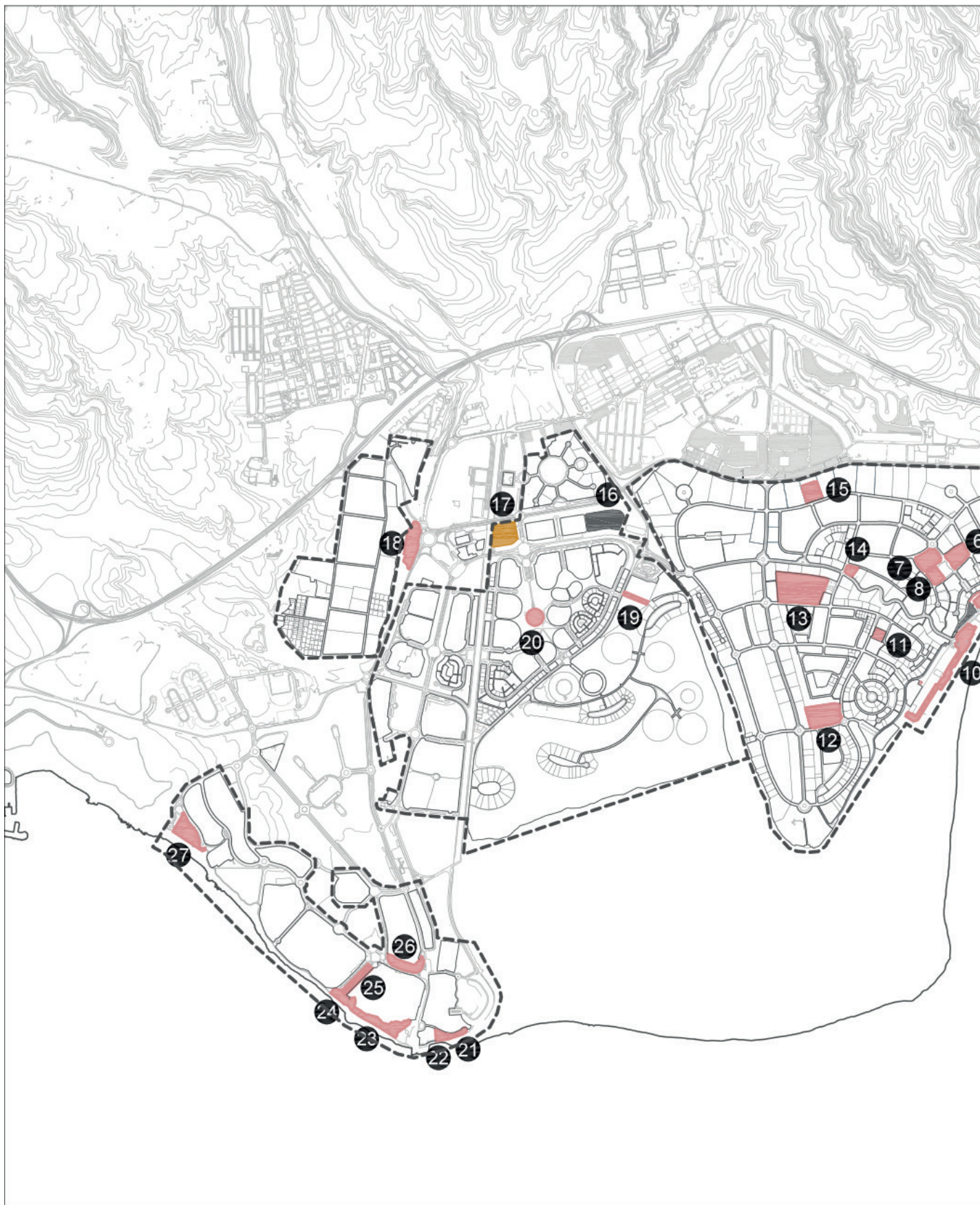
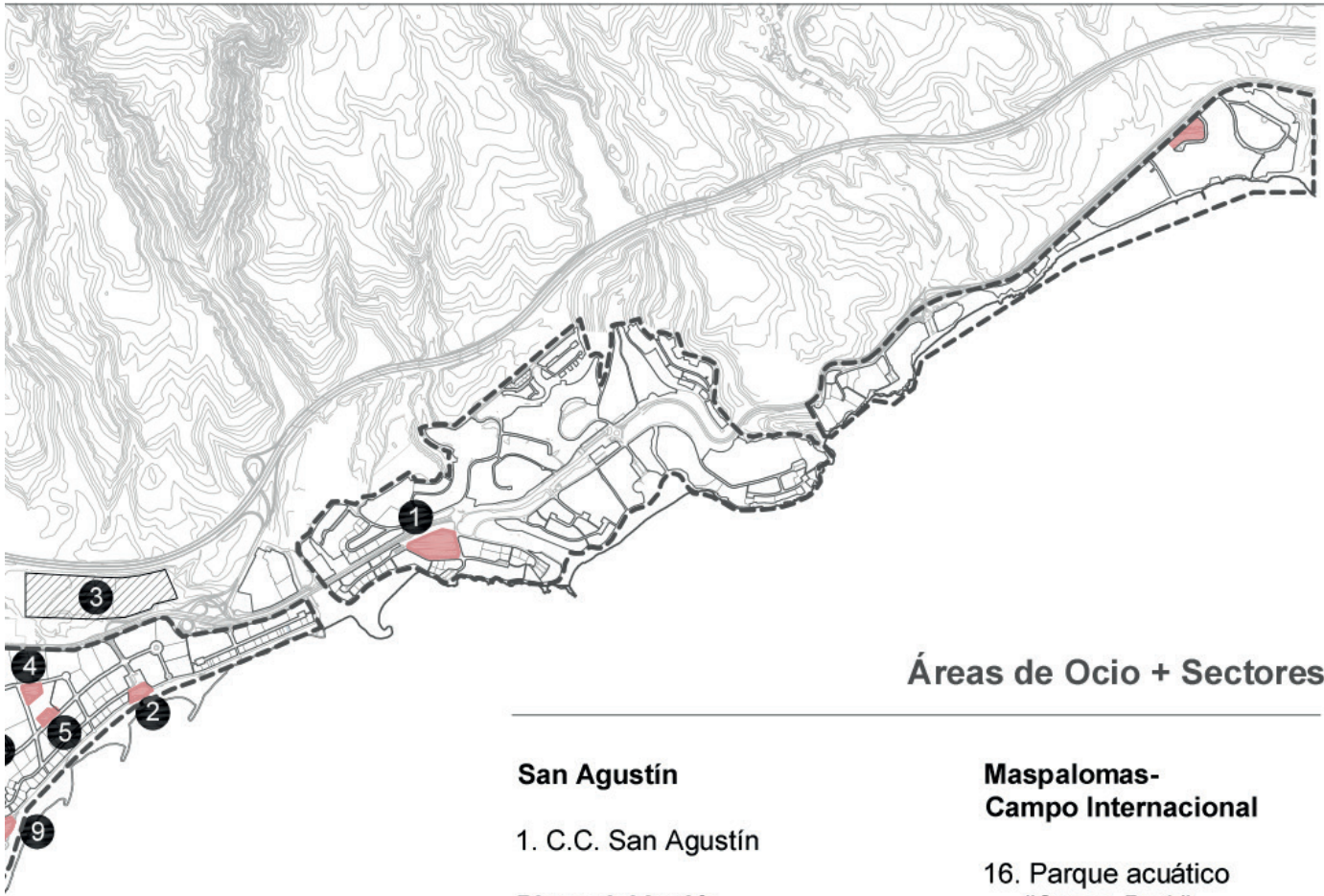


Fig. 1-29:  
Localización de los centros  
comerciales y otras áreas  
de ocio.

Fuente: O. de Castro



## Áreas de Ocio + Sectores

### San Agustín

1. C.C. San Agustín

### Playa del Inglés

2. C.C. Tropical
3. Parque acuático "Siam park"
4. C.C. Águila Roja
5. C.C. Parque Europa
6. C.C. Plaza
7. C.C. Kasbah
8. C.C. Metro
9. C.C. Atlantic Beach Club
10. C.C. Anexo I y II
11. C.C. La Sandía
12. C.C. Cita
13. C.C. Yumbo
14. C.C. Prisma
15. C.C. Gran Chaparral

### Maspalomas-Campo Internacional

16. Parque acuático "Ocean Park"
17. Parque de atracciones "Holiday World"
18. C.C. Sonneland
19. C.C. Playmar
20. C.C. Faro 2
21. C.C. Paseo del Faro
22. C.C. Oasis Beach

### Meloneras

23. Boulevard El Faro
24. Conjunto comercial
25. C.C. Varadero
26. C.C. Boulevard Oasis
27. C.C. Playa Meloneras

- Centros comerciales
- Parques de atracciones
- En ruina
- En proyecto



que también contienen un alto porcentaje de comercios. Las peatonalizaciones se implementan en vías secundarias o terciarias como ocurre en el entorno de los centros comerciales Plaza, Kasbah, Metro (Fig.1-28) y en el Águila Roja.

## **1.4 Los espacios de uso público en el interior de edificios privados**

Otros espacios peatonales de uso público los encontramos en el interior de las parcelas. Maspalomas Costa-Canaria destaca por la amplia presencia de centros comerciales que se distribuyen de manera no homogénea en el núcleo turístico. La existencia de distintos modelos urbanos en Maspalomas está también relacionada con la mayor o menor presencia de estos centros comerciales. Playa del Inglés es el sector más poblado y tiene una densidad urbana mayor debido a la mezcla de hoteles, apartamentos y bungalós, frente a otros, como Campo Internacional, que es un modelo puro de ciudad jardín de baja densidad. Playa del Inglés es el que más número de centros comerciales posee (Fig.1-29) seguido de Meloneras. En el resto su presencia es menor.

Los centros comerciales son distintos en tamaño, muy condicionados por la forma de la parcela. Se pueden encontrar aislados (Fig.1-30), en un entorno residencial turístico, o agrupados conformando una centralidad comercial importante (Fig.1-31). También se localizan en situaciones de interior del tejido o en los bordes. En general, Maspalomas Costa Canaria muestra una importante presencia de centros comerciales en un núcleo urbano no muy grande.

El Anexo I y II de Playa del Inglés (Fig.1-32), es un edificio longitudinal construido en el frente de la playa que recrea un bulevar marítimo y que se sitúa más allá del borde urbano. Se trata de una pieza aislada, separada del paseo marítimo elevado excepto por su conexión en dos puntos mediante rampas estrechas.

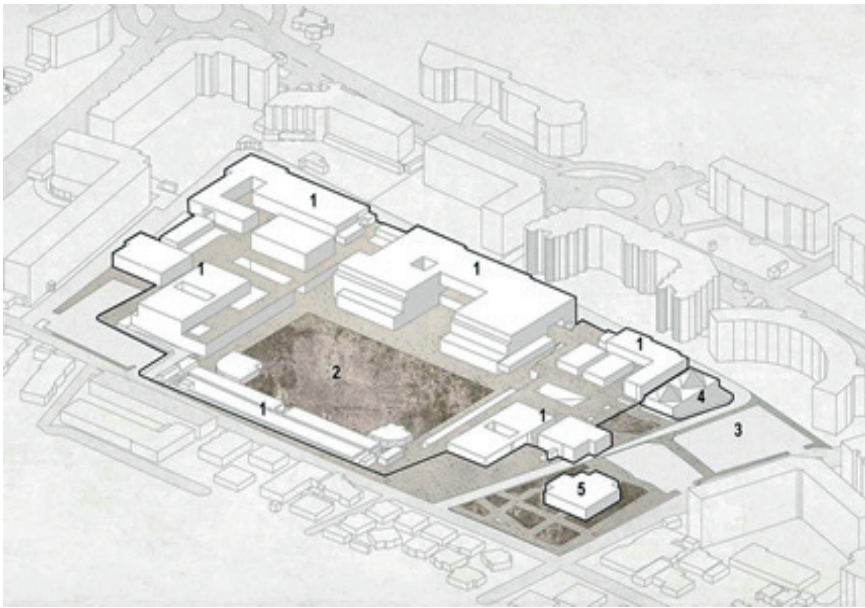


Fig. 1-30:  
Centro comercial Yumbo  
Fuente: O. de Castro

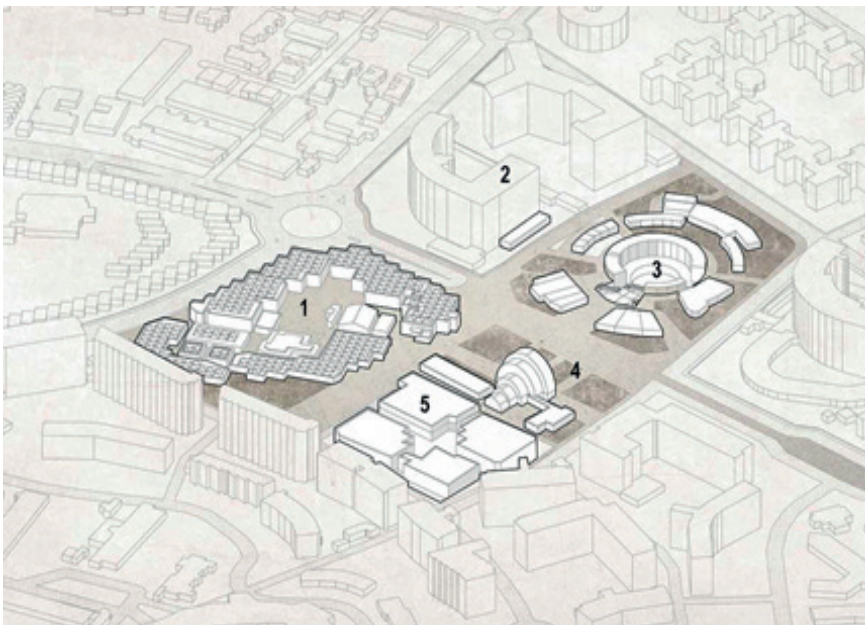


Fig. 1-31:  
Área comercial de gran centralidad conformada por centros comerciales Kasbah, Metro y Plaza.  
Fuente: O. de Castro

En la actualidad, este edificio en forma de paseo marítimo tiene su reflejo con el de “El Faro” en Meloneras (Fig.1-33). Ambos conforman los dos centros comerciales de mayor tamaño y representan dos formas distintas de entender el límite urbano con el paisaje costero; el primero como arquitectura aislada en ausencia de un paseo marítimo y el segundo con un diálogo más directo con el espacio público.

Los centros comerciales no son los únicos espacios colectivos. Hoteles y bajos comerciales de apartamentos complementan una red amplia de ocio público. Existen otros

## 01. La construcción de Maspalomas-Costa Canaria

*Fig. 1-32:  
Centro Comercial Anexos  
I y II en Playa del Inglés  
Fuente: Google Earth*



*Fig.1-33:  
Bulevar El Faro en  
Meloneras  
Fuente: Google Earth*



*Fig. 1-34:  
Bajos comerciales al mismo nivel que la acera.  
Avenida de Alféreces Provisionales  
Fuente: O. de Castro*



*Fig. 1-35:  
Bajos comerciales a nivel de la calle y por debajo en foso, se requiere pasarelas y escaleras de conexión.  
Avenida de Tirajana.  
Fuente: O. de Castro*

espacios más dispersos en el tejido y difíciles de reconocer, porque se encuentran retirados de la vía pública. Son restaurantes y chiringuitos que se encuentran en el interior de complejos de bungalós y hoteles cuyo acceso requiere atravesar un espacio de uso más privativo. El arquitecto y urbanista Jens C. Pasgaard (2012, 2014) afirma que la planta baja de los hoteles estimula el encuentro social y, en aquellos situados en primera línea costera, ésta funciona como un espacio híbrido capaz de articular la calle con la playa.

Los bajos comerciales predominan en las avenidas principales, ya que disponen de un mayor número de bloques residencial-turísticos. La relación de los locales con la calle queda determinada por el retranqueo del bloque y por la localización de la planta comercial. Estas últimas pueden estar a igual (Fig.1-34) o distinta (Fig.1-35) cota de la acera. No existe una solución que predomine más que otra en cada vía. La libertad de cada bloque para acomodar la topografía de la parcela y la disposición del bloque, dan como resultado una amplia variedad de relaciones local-calle en una misma avenida.

Otra característica común son las ampliaciones informales a base de mamparas, cerramientos de aluminio y toldos. Estos recintos se construyen sobre el espacio de retranqueo y muestran una imagen distinta de la oficial. Los primeros planes parciales y el PGO no tratan esta cuestión. Son soluciones espontáneas que surgen posteriormente, muchas de ellas al margen de la legalidad, y que plantean dudas sobre la relación entre la arquitectura y la calle en los planes urbanísticos. Más tarde el Plan Especial de Reforma Interior de 1997 (fig.1-23) describe los elementos existentes en las avenidas principales indicando espacios peatonales, de aparcamiento y ocupados con comercios.

## Resultados del Capítulo 1

### 1. La ilusión de continuidad del tejido de Maspalomas-Costa Canaria

Para Bernardo Secchi (2004), la modernidad fundamenta desde el Renacimiento hasta el siglo XIX la construcción del espacio urbano en la continuidad. Este atributo tiene su base en la matemática infinitesimal sobre la que se apoya la economía moderna. Así, el espacio urbano es divisible y da lugar a la especulación del suelo. Ésta es la base de la propiedad de una parcela para la sociedad burguesa.

Maspalomas Costa Canaria se fundamenta en esta lógica, mostrando un espacio urbano continuo, pero cuya división en lotes no es homogénea debido a la topografía abrupta de la costa. Dentro de los lotes también se aplica la misma lógica de división del espacio. La repetición de las tipologías (bungalós o aparta-hoteles) permite la alternancia de espacios libres (pequeños jardines). Sin embargo, tampoco se consigue un reparto equitativo por la irregularidad de las parcelas.

Los complejos alojativos (Fig 1-12) presentan, en muchos casos, muros perimetrales que aíslan las arquitecturas de la calle, comprometiendo aún más la continuidad del tejido.

El núcleo turístico que se aprecia desde el aire es en realidad el aglomerado de unidades de alojamiento autónomas y arquitecturas con escasa vocación urbana. Los bloques residenciales y los hoteles no se alienan a la calle, no definen las manzanas con su arquitectura como ocurre en los barrios de muchas ciudades. En Maspalomas Costa-Canaria, el único denominador común de los edificios es compartir el territorio sobre el que se asientan, siendo la topografía más relevante que el propio tejido. El modelo turístico se basa en la adaptación de las vías al terreno y la orientación de las construcciones al sol.

Las vías principales no ordenan las piezas de arquitectura ni estructuran el tejido. Los ejes son el resultado de la suma



de planes parciales y sus encuentros resultan casuales. La avenida de Italia se interrumpe por el corte de la bajada a la playa (avenida Alféreces Provisionales) mermando la posibilidad de coser las distintas partes. Las avenidas de Gran Canaria y Tirajana también se sitúan en una posición descentrada del núcleo original de Playa del Inglés, alejadas del frente marítimo, con el que no conectan.

Como alternativa a esa debilidad, se apuesta por la arquitectura en mayor altura, para reforzar el carácter de ejes principales, aunque no estructuren. De hecho, cualquier otra avenida cumple la misma función de conexión.

## 2. Debilidades del espacio público

En el espacio público de Maspalomas Costa Canaria prima la función de acceso. La reducción de las vías a esta única función, no asume otros aspectos urbanos importantes y compromete el funcionamiento urbano.

La ausencia de una jerarquía clara en las avenidas es palpable; las vías principales no estructuran y las secundarias tienen una cierta importancia en la unión de las distintas partes del tejido. Derivado de lo anterior, los cruces entre éstas surgen como un encuentro casual. Como consecuencia, las tipologías arquitectónicas en los cruces principales parecen fortuitas. Encontramos bungalós con muros perimetrales, torres, bloques y hoteles con retranqueos, aparcamientos o muros perimetrales que no afrontan la ordenación de las esquinas. El resultado son nodos sin identidad y que no se diferencian de otros secundarios en una muestra clara de debilidad urbana.

La mala relación entre aceras y construcciones se extiende a todo el núcleo. Esto tiene que ver con la atención al soleamiento y la privacidad del turista como principales criterios de diseño. El resultado son retranqueos respecto a la acera, aparcamientos, jardines y muros como elementos de separación respecto a la misma.

El Paseo Marítimo presenta también carencias, fragmentado, escasa anchura y avenidas principales que no conectan. Las actuaciones de peatonalización solo en el

entorno de las áreas de ocio y la amplia presencia de centros comerciales muestran un tejido donde el espacio público no tiene protagonismo. Por el contrario, son los espacios de propiedad privada y uso colectivo los que generan centralidad.

### 3. El espacio interior comercial de las parcelas

En Maspalomas Costa Canaria existe una importante presencia de centros comerciales, 25 en total. Playa del Inglés acumula gran parte de ellos (13), algunos muy juntos conformando áreas comerciales grandes y otros de gran dimensión sobre la misma playa. Esta circunstancia es poco usual, si se compara con las grandes ciudades que, por lo general, distribuyen los centros comerciales de manera puntual dentro del tejido.

La variedad de centros comerciales es amplia en todo el núcleo turístico. En su mayoría son abiertos, algo avanzado para la época en la que fueron construidos donde predominaban los espacios comerciales cerrados. En la actualidad existen cada vez más centros comerciales abiertos, especialmente en condiciones climáticas suaves.

El espacio comercial y de ocio de la ciudad turística es mucho más que los centros comerciales. Los interiores de uso público en los hoteles y los bajos comerciales en los apartamentos absorben parte de la actividad colectiva. Estos dos tipos de espacios se concentran tanto en avenidas principales, como en secundarias, no teniendo un criterio claro para su localización.

En el caso de los interiores de uso público en los hoteles, su relación con la calle no suele ser directa y en muchos casos, los usuarios deben atravesar el aparcamiento para llegar a la recepción. En general los hoteles se cierran al paseo marítimo con altos muros en busca de privacidad.

A diferencia de éstos, los bajos comerciales de apartamentos muestran mayor vocación urbana y continuidad con el espacio público.

#### 4. Desconexión entre espacio comercial y público

Los bajos comerciales tienen un peso importante en la actividad de las avenidas de Maspalomas Costa Canaria. La gran mayoría ocupan los espacios libres dejados por el retranqueo respecto a la acera. Lo hacen con construcciones informales y ligeras (toldos, aluminio y cristal), que permiten alterar continuamente el paisaje.

Estas ampliaciones tienen también impacto en el espacio urbano. Los planes urbanísticos son la ciudad antes de la ciudad (Joseph, 2000). El termino latino *Urbs*, que deriva del griego *Urbe*, hace referencia al lugar construido de la propia ciudad. Para Manuel Delgado (1999) la *Urbs* es una energía creativa y amoral, que construye de manera dinámica fragmentos urbanos en contacto y de manera apasionada, de espaldas a un orden político que intenta apaciguarlo. Ese orden se materializa en la figura de la *Potesta-Polis* que se esfuerza en desactivar estas dinámicas. Para M. Delgado (1999:196), el urbanismo no pretende ordenar lo urbano, más bien atenuarlo o anularlo al máximo.

Las ampliaciones informales de los locales ponen de relieve una discrepancia entre la imagen oficial turística propuesta desde la administración (*Polis*) y la real (*Urbe*). El PERI-1997 es un instrumento de la administración que pretende actuar a la escala adecuada sobre este fenómeno.

Estas ampliaciones expresan la tendencia natural de las avenidas principales a conformar corredores comerciales. La necesidad de los comercios de ocupar el espacio libre vacante para aproximarse hacia la calle pone en entredicho los retranqueos propuestos en origen. La debilidad de las aceras como espacio público se debe a esos retranqueos, que alejan la arquitectura del viario.

El comercio urbano no se puede desligar del espacio público. En muchos casos, los retranqueos son también ocupados por aparcamientos que rompen absolutamente con esa relación.

El comercio es una prolongación del espacio público, arquitecturas de acceso controlado que cumplen una función

## 02. El espacio de uso público de Maspalomas-Costa Canaria

urbana (Secchi, 1991). La separación de los locales del espacio público genera un espacio urbano disfuncional, incapaz de establecer relaciones. Las ampliaciones en las avenidas buscan crear ese vínculo no previsto en Maspalomas Costa Canaria.

En Playa del Inglés, la peatonalización de algunas vías en el entorno de comercios y centros comerciales avanzan en esta línea. Estas actuaciones junto a las ampliaciones generan una nueva condición más urbana para este sector.

