

## **La libertad formal de la arquitectura del ocio. La irrupción de la modernidad en los primeros *campings* de la Playa de Barcelona (1958-1960)**

Maribel Rosselló

Profesora Titular de la Universitat Politècnica de Catalunya. Departamento de Teoría e Historia de la Arquitectura y Técnicas de la Comunicación.

La irrupción de los *campings* turísticos en la llamada “playa de Barcelona” (la costa de Viladecans, Gavà y Castelldefels) a finales de los años cincuenta determina la configuración de esta zona de manera diferenciada respecto a otros entornos turísticos y construye un imaginario de modernidad que la caracterizó durante casi cuatro décadas. Constituye uno de los referentes de éxito turístico de la España franquista después de la inflexión económica y política de mediados de los cincuenta.

Un imaginario vinculado a la idea de modernidad que implican las grandes vías rodadas, el coche como paradigma de movilidad, unos equipamientos turísticos populares y modernos vinculados a las playas, al sol y a una nueva cultura del ocio y del cuerpo que rompía con el marco nacional-católico imperante. La construcción de la entonces llamada autopista de Castelldefels que hacía accesibles unas playas (principalmente las de Gavà i Viladecans) alejadas de los núcleos respectivos, con humedales y sin urbanizar, dio el impulso a un conjunto de nuevos equipamientos turísticos e instalaciones de ocio en esta franja litoral.

Se pretende mostrar la calidad formal, la capacidad de experimentación y la libertad creativa de los primeros *campings* en la costa de Gavà y Viladecans. El carácter lúdico y estacional asociado al tiempo de descanso y vacaciones otorga una libertad creativa que propicia diseños singulares y valiosos.

Se plantea desde una aproximación histórico empírica a partir del estudio y análisis de los documentos guardados en los archivos municipales de Gavà y Viladecans, además del archivo histórico del COAC y el de la Fundación AGBAR. Estos documentos permiten reseguir el proceso de transformación de la costa del Baix Llobregat a finales de los años cincuenta. Una costa que en los años cuarenta, después del fallido intento del GATCPAC como ciudad de vacaciones, y con las expectativas de la abertura de la autopista de

Castelldefels, se planteaba como un área residencial de veraneo y segunda residencia. Una finalidad que con la aprobación del Plan Comarcal de 1953 se alteró completamente. Este plan requería a la franja costera inmediata a la línea de costa unas exigencias de superficie para su urbanización que hacía inviable las promociones de casitas de veraneo. Estas circunstancias motivaron a los diversos propietarios a buscar alternativas de negocio que se concretaron en los primeros establecimientos de baños de mar y *campings* en la zona. Una propuesta radicalmente novedosa en aquel momento.

A partir de las propuestas documentadas que realiza Ramon Tort (1913-2004) para los baños de La Pineda (1958) y el *camping* de Las Naciones (1960) podemos evidenciar el proceso apuntado e identificar soluciones arquitectónicas de gran interés. Unas soluciones que ya había empezado a experimentar en algunas obras anteriores y que suponen una reafirmación del vínculo ocio y atrevimiento formal. Unas propuestas que se enlazan con las propuestas de su socio y amigo Francesc Mitjans (1909-2006) para el *camping* La Ballena Alegre (1958) adyacente a La Pineda.

Este trabajo también persigue, además de mostrar a través de estos establecimientos la irrupción de la modernidad desinhibida, poner en valor los pocos testigos arquitectónicos que todavía hoy perduran, aunque paralizados en un proceso de indecisión urbanística que los hace mucho más frágiles y cercanos a su desaparición.

### **El turismo de masas y nuevas formas de alojamiento**

Los inicios de los años 1950 significaron un auténtico boom del turismo en Europa, y la plena conciencia de que se trataba de un área de negocio que procuraba exportaciones invisibles esenciales para equilibrar las cuentas con el resto del mundo. Los distintos países europeos trataban de controlar los flujos de salida de divisas y establecían acuerdos bilaterales. Pero en España, durante los primeros años del régimen franquista, el turismo se entendió más como una herramienta política y de propaganda que como un recurso económico. Aunque algunos sectores del régimen franquista eran perfectamente conscientes del interés económico del sector, otros muy influyentes seguían viendo la libre entrada de turistas como un gran peligro que era necesario controlar en un entorno europeo que percibían como hostil.

A principios de 1948 se habían eliminado las principales barreras que impedían el turismo británico y se reabrió la frontera francesa. En mayo de 1948 se firmaron los acuerdos comerciales con Francia y el Reino Unido. El gradual reconocimiento diplomático y el restablecimiento de relaciones culminó con los acuerdos con Estados Unidos y el Vaticano en 1953, y la entrada en las Naciones Unidas el 1955. No deja de ser significativa la creación del Ministerio de Información y Turismo en la reforma del Gobierno de julio de 1951.<sup>1</sup> La prensa se hacía eco del fenómeno y enumeraba los atractivos que ofrecía el país. Eran fundamentales los bajos precios, pero también los servicios de hotel, la diversidad climática y, finalmente, la historia, los monumentos y la cultura.

El aumento de turistas comportaba también un cambio en el perfil de los viajeros, en sus preferencias y, en consecuencia, en sus itinerarios. El boom del turismo europeo incorporaba capas cada vez más modestas de la población y los principales atractivos de nuestro país eran fundamentalmente el bajo coste de la vida y las playas. La popularización del automóvil impulsó un cambio importante. Entre 1950 y 1955 la entrada de turistas en vehículo propio aún no llegaba al 50%, pero a partir de 1955, en solo cinco años, se disparó casi al 70%. Una proporción cada vez más reducida de estos turistas precisaba de la intervención de agencias españolas. Pero la escasez de infraestructuras hoteleras de precios moderados, especialmente en las zonas de playa, planteaba un problema ante el aumento de los nuevos visitantes de itinerarios más libres y modestos. Es en este contexto en el que emerge el nuevo fenómeno de los *campings* turísticos.

### **La eclosión de los *campings* turísticos.**

Aunque la práctica del *camping* tenía sus antecedentes en las primeras décadas de siglo, no hay duda de que durante los años 1950 las nuevas circunstancias del turismo de masas y la popularización del automóvil le dieron un vuelo totalmente nuevo (Rosselló 2020, 1-23).

La reglamentación oficial del *camping* en España se prepara el 1953, y entra en vigor a partir de enero de 1954. Aunque el régimen franquista intentaba canalizar e instrumentalizar la “sana práctica del *camping*” propia del excursionismo a través de sus

---

<sup>1</sup> *La Vanguardia*, 20 de julio de 1951, p. 3

organizaciones, como la Obra Sindical de Educación y Descanso o la Organización Juvenil Española, su expansión facilitada por el crecimiento de la motorización desbordaba estos marcos oficiales y los del excursionismo. Se consideraba que el turismo en aquellas fechas visitaba mayoritariamente las ciudades, cuando justamente se estaba ya imponiendo el turismo de playa que levantaba graves reparos de orden moral.

El verano de 1954 parece ser un momento clave en la eclosión del *camping* en la costa catalana, como comenta en agosto un artículo de *La Vanguardia*:

“A lo largo de la carretera el espectáculo es sugestivo. A un ‘camping’ sucede otro, y por todas partes, junto a las olas, hacia la montaña, se extiende el panorama de las tiendas de acampada. Toda Cataluña se ha volcado por los pinares marítimos y la vida se ha hecho particularmente intensa en localidades en que hace pocos años, era el vivir de tono familiar y recogido.”<sup>2</sup>

La necesidad cada vez más imperiosa de reglamentar la libre acampada fue abordada finalmente por el Ministerio de Información y Turismo mediante el Decreto de 14 de diciembre de 1956. Explicaba como factores que habían favorecido la práctica del *camping*, la incorporación de grandes sectores sociales al movimiento turístico, la proliferación de medios particulares de transporte y las condiciones de vida de las grandes ciudades. Un año después se constituyó la Asociación Española de Camping y Caravanning, adherida a la Federación Internacional de Camping y Caravanning y a la Alianza Internacional de Turismo, con el objetivo de afiliar todas las sociedades españolas dedicadas a esta actividad y todos los “campamentos de turismo” que lo desearan. Los empresarios habían formado la Agrupación Sindical española de Terrenos de Acampada y publicaron aquel mismo año la primera guía publicitaria de *campings*. Aunque no existen garantías de su exhaustividad, permite hacer un primer balance. En esta guía de 1960 constan 115 *campings* repartidos en 25 provincias. Las regiones con más incidencia eran en aquel momento Cataluña, donde había 72, Andalucía con 14 y la región valenciana con 10. El fenómeno tuvo, en definitiva, una primera y muy fuerte repercusión en la costa catalana, que se mantiene desde entonces, y se fue generalizando en toda la costa mediterránea peninsular. Los primeros años adquirieron un peso muy significativo las playas del Baix Llobregat donde el cambio de planeamiento urbanístico los propició y la apertura de la

---

<sup>2</sup> *La Vanguardia*, sábado 14 de agosto de 1954, p. 13

que entonces se llamó “autopista de Castelldefels” los puso al alcance de los barceloneses y también de los turistas.

### **La “autopista de Castelldefels” y la “playa de Barcelona”.**

La costa el Baix Llobregat (la del Prat de Llobregat, Viladecans, Gavà y Castelldefels) era desde el inicio de siglo y sobre todo desde finales de los años veinte y treinta, por la proximidad a Barcelona, un territorio con una fuerte potencialidad de crecimiento motivado por la expansión de la ciudad y por los atractivos de sus playas. Desde las primeras décadas del siglo, el tren permitía el acceso a la playa de Castelldefels que se convirtió en un paraje balneario valorado. Las playas de Viladecans y de Gavà resultaban de mucho más difícil acceso, pero desde los años veinte las previsiones urbanísticas destacaron el potencial de esta área si se le proporcionaba acceso en automóvil. El trabajo de Nicolau Rubió i Tudurí “El problema de los espacios libres” publicado en 1926 hacía una clara apuesta por la valorización de los valores paisajísticos de estas áreas cubiertas de pinares (Sauquet, 2012). En el plafón del proyecto para la Barcelona Futura expuesto en la Exposición Internacional de Barcelona de 1929 se visualizaban estas posibilidades, se concretaba la conexión con la ciudad mediante la prolongación de la Gran Vía de les Corts Catalanes y dedicaba esta área a ciudad jardín y a espacios de ocio. En 1932 los arquitectos del GATCPAC retomaron estas ideas, primero en tres artículos en la revista *Mirador* y después en el proyecto de la *Ciutat del Repós i de Vacances* que recogió el número 7 de la revista *AC*.<sup>3</sup> El proyecto destinaba el área al ocio y descanso para la población trabajadora, y en 1934 estas mismas propuestas fueron recogidas en el popularmente conocido como Pla Macià. En estos proyectos que fueron expuestos y gozaron de considerable difusión mediática se ponderaba el atractivo y las potencialidades de estas áreas de playa que se consideraban la única opción para dotar a la ciudad de una gran zona marítima de descanso. En todas estas propuestas era esencial la conexión con la ciudad y el eje vertebrador esencial era la prolongación de la Gran Vía tratada como “autopista”. Este eje respondía a un planteamiento territorial amplio que desde Montgat cruzaba la ciudad

---

<sup>3</sup> En la revista *AC* núm. 1, aparece el artículo “La urbanización de la Barcelona futura”, a pesar de la distancia entre ambas propuestas supone un reconocimiento del GATCPAC al trabajo de los hermanos Rubió. En este artículo hay un plano del territorio metropolitano que marca el Baix Llobregat como dirección de crecimiento.

y llegaba hasta el macizo de Garraf. Servía también de acceso a un nuevo aeropuerto que tenía que substituir los distintos aeródromos privados que había el municipio del Prat de Llobregat. En un estudio se consideraban distintas localizaciones posibles que comportaban distintos trazados de la prolongación de la Gran Vía.

La definición de este eje fundamental se retomó inmediatamente después de la Guerra Civil, aunque con todas las limitaciones del período. En efecto, en 1940 se planteaba el proyecto de prolongación de la Gran Vía en forma de “autopista”. El 15 de enero de 1943 se pone en marcha la elaboración del proyecto.<sup>4</sup> El trazado definitivo de esta vía, llamada comúnmente Autopista de Castelldefels justo después del nuevo aeropuerto se desviaba hacia el pinar litoral para ponerlo en valor. La ejecución se realizó muy lentamente y aunque el ministro de Obras Públicas inauguró oficialmente el puente sobre el río Llobregat el 16 de junio de 1949, la realidad es que no fue hasta el noviembre de 1949 que la autovía llegó al aeropuerto del Prat. Las obras se detuvieron hasta finales de 1952, lo que obligó a aplazar la inauguración definitiva al 11 de julio de 1954.<sup>5</sup> Estos retrasos acabaron modificando radicalmente las expectativas que se habían generado, comprometiéndose seriamente algunos de los negocios planteados ante la perspectiva de la nueva vía.

Un ejemplo concreto de la repercusión de la autopista son las iniciativas inmobiliarias de la Sociedad General de Aguas a través de la constitución de la sociedad filial Aguasbar S.A. El 1946 constan algunos terrenos recién adquiridos en el municipio de Gavà para urbanizar a la espera de la apertura de la “autopista de Castelldefels”. La publicidad insistía en que la inminente nueva vía la convertía en la urbanización de playa más próxima a Barcelona: “la futura ‘Ciudad del Reposo’ y el porvenir inmediato con todas las comodidades”.<sup>6</sup> Resultaba esencial para estas urbanizaciones el valor promocional de las playas.

---

<sup>4</sup> *Memoria de la Carretera del límite Municipal de Barcelona a la de Santa Cruz de Calafell (Carretera Comarcal de Barcelona a Valls n° 246)*. Arxiu Nacional de Catalunya, 1943. Ingeniero responsable: Pablo Nobell.

<sup>5</sup> *Carretera del límite Municipal de Barcelona a la de Santa Cruz de Calafell (Carretera Comarcal de Barcelona a Valls n° 246). Proyecto Parcial número 3, número 4 y número 5*. Arxiu Nacional de Catalunya, 1946.

El puente sobre el Llobregat, inaugurado por el ministro de Obras Públicas el 16 de junio de 1944, aún se estaba construyendo, de hecho, a finales de 1945 y la autovía no llegó al aeropuerto hasta al noviembre de 1949.

<sup>6</sup> Borradores del folleto publicitario. Archivo Agbar.

Sin embargo, las previsiones de finales de los años cuarenta, no solo sufrieron las graves demoras por los renovados retrasos de la autopista, sino fundamentalmente porque un año antes de la inauguración de la nueva vía, el 1953, se aprobó el Plan de Ordenación Urbana y su zona de influencia, el habitualmente llamado Plan Comarcal. Éste obligaba a aprobar planes parciales para cada municipio e imponía directivas de ordenación incompatibles con las expectativas que hasta aquel momento se habían generado. Significaba un cambio considerable y de fuerte impacto en la evolución de la costa de Gavà y Viladecans.

El Plan Parcial de Gavà se aprobó el 1955, mientras que el de Viladecans se demoró considerablemente. El seguimiento de los criterios establecidos por el Plan Comarcal comportaba la zonificación de los terrenos de la Pineda en zona de bosque urbano y zona de ciudad jardín extensiva. La nueva “autopista” era el límite entre una y otra zona. Desde esta vía hasta límite de terrenos de cultivo estaba calificada como ciudad jardín extensiva, en cambio la franja costera entre la vía rápida y el mar estaba calificada como bosque urbano para preservar el valor paisajístico y natural de los pinares, lo que implicaba por su menor edificabilidad una depreciación en relación a lo previsto hasta entonces. Exigía edificaciones rodeadas por bosque, con una altura máxima de 11 metros, una parcela mínima de 4.000 metros con una porción edificable únicamente del 5% de la misma. Con la misma voluntad de protección del litoral el plan definía una faja de 25 metros de profundidad desde el límite marítimo-terrestre, de trazado irregular, con la intención de evitar vallas o edificaciones de las propiedades y de garantizar la continuidad entre la pineda y la playa. Con este fin se impedía incluso la construcción de un paseo marítimo que pudiera alterar el paisaje. Todas estas condiciones hacían estos terrenos inaccesibles a las propuestas de urbanización para las clases medias.

En la costa del municipio de Viladecans, la calificación del Plan Comarcal fue distinta de la de Gavà, aunque los efectos finales fueron similares. El espacio comprendido entre las lagunas del Remolar y de la Murtra, no aprovechable como terreno agrícola, se destinaba a una futura zona deportiva de la aglomeración barcelonesa (Viladecans, 1997, 14-15). Este espacio fue objeto, en la III Bienal Hispano Americana, en 1955, de un Concurso de Ordenación Urbanística para un Centro de Deportes y Turismo (Torres 1999, 244-245). El proyecto ganador de Antoni Perpiñá retomaba y concretaba buena parte de las propuestas iniciales de la memoria del Plan Comarcal. Acompañaba el área deportiva de una de uso turístico con pabellones unifamiliares y hoteles en el área costera, compatible con

la calificación de bosque urbanizado prevista en la ordenación. El plan se aprobó inicialmente en 1956, pero las impugnaciones presentadas por particulares, corporaciones y ayuntamientos de Viladecans y Gavà forzaron su modificación en repetidas ocasiones, lo que supuso una larga demora.

Esta tesitura propició que los baños de mar, y después los *campings* turísticos, aparecieran como una vía de salida. Coincide con el momento de la eclosión y regulación de éstos últimos; primero como una opción circunstancial y, con el tiempo, como actividad hegemónica en aquel espacio litoral. Además, por su propia idiosincrasia se convierten en espacios de experimentación arquitectónica y libertad creativa.

### **Las propuestas arquitectónicas de La Pineda y el *camping* Las Naciones.**

Las vicisitudes de los terrenos de la Sociedad General de Aguas de Barcelona ilustran bien el proceso de transformación de la primera línea de la costa del Baix Llobregat de residencial a la aparición de *campings*. Adquiridos inicialmente para parcelar y construir casas de segunda residencia, la nueva ordenación impulsó la búsqueda de nuevas respuestas.

La primera idea fue impulsar un establecimiento de baños de mar.<sup>7</sup> En enero de 1958 el consejo de la Sociedad manifiesta que:

“...Se posee en el término municipal de Viladecans una finca en el paraje denominado ‘La Murtra’ que linda con la Gran Vía y la zona marítimo-terrestre, que no se podrá, como se ha hecho en otras, vender por parcelas por estar afecta a proyectos de la Comisión de Urbanismo que dificultan su enajenación. Con el fin de conseguir un rendimiento a su valor, se podría construir en ella, por lindar con la playa, un establecimiento de baños (...) confía que de su explotación se obtendrían buenos resultados dada la prosperidad que va adquiriendo aquella zona,

---

<sup>7</sup> La Sociedad General de Aguas de Barcelona había creado la empresa Baños Populares de Barcelona que se había puesto en marcha en la inmediata postguerra como una iniciativa sin fines lucrativos con el objeto de cubrir el grave déficit de baños domésticos en algunos de los barrios menos favorecidos de la ciudad. Sus objetivos principales eran mejorar la imagen de la Sociedad de Aguas, habituar a las capas populares en las prácticas higiénicas y, finalmente, conseguir una mayor complicidad del Ayuntamiento. Gestionaba tres locales de baños públicos, dos de ellos con piscina, de carácter higiénico, con duchas y baños.

mejorada por la prolongación de la Gran Vía y la concurrencia de numeroso público”.<sup>8</sup>



Figura 1. Imagen aérea de las instalaciones de La Pineda Viladecans, 1958 Fuente: Archivo Fundación AGBAR

En marzo de 1958 se inician las obras de construcción de un grupo de 340 cabinas-vestuario ocupando una superficie aproximadamente de 450 m<sup>2</sup> y un vestuario común que ocupará una superficie aproximada de 150 m<sup>2</sup>, así como un local destinado a bar, con una pérgola y piscina infantil anexa y un depósito de equilibrio, destinado todo ello a baños de mar. El proyecto se encargó al arquitecto Ramon Tort (1913-2004).<sup>9 10</sup> En la memoria se insistía en el efecto de la nueva vía y también se defendía el proyecto como una

---

<sup>8</sup> Consejo de Administración de Baños Populares de 17 enero de 1958

<sup>9</sup> Arquitecto de la Sociedad General de Aguas de Barcelona y al mismo tiempo arquitecto municipal del municipio colindante de Gavà.

<sup>10</sup> *Proyecto de establecimiento de baños en el paraje de la Murtra en terrenos particulares y de la zona marítimo-terrestre del término municipal de Viladecans*, Barcelona. Ramon Tort, arquitecto. 15 de marzo de 1958. Archivo de Viladecans, signatura S32/255

necesidad para ordenar la práctica del baño por razones morales, se considera que los servicios existentes no alcanzan a cubrir, particularmente durante los festivos de la temporada de baños, la demanda de servicios propios para el baño. Los bañistas tienen que utilizar la playa libre, con grave peligro para la moral y la consiguiente molestia por la falta de servicios para desvestirse. Se considera que la propuesta encajaba dentro del Plan Comarcal de Ordenación como zona deportiva.<sup>11</sup> Es muy significativo que solo dos meses después, el 23 de mayo, se pidiera también permiso para instalar un ‘campamento público de turismo’.<sup>12</sup> Incorporaba sanitarios, lavaderos y un pequeño “bazar”.

El establecimiento de La Pineda incorporaba en un mismo recinto dos instalaciones diferenciadas: los baños de mar destinados sobre todo a un público local y en la parte posterior una zona de *camping* destinada al público extranjero. Se conformaba un establecimiento híbrido con una parte, la de los baños junto al mar, con un programa conocido y ensayado durante décadas, y una propuesta que entonces era nueva de campamentos de turismo, en la parte más adentrada del terreno, cerca de la autopista. Un doble propósito que comportó, inicialmente, denominaciones diferentes: Establecimiento de Baños del Paraje de la Murtra y Establecimiento de Camping en La Pineda de Viladecans. Nombres que en poco tiempo se fusionaron en La Pineda para referirse a ambos.

Esta diferencia también se traduce en un planteamiento arquitectónico divergente y desigual. La propuesta del arquitecto Ramon Tort se centra especialmente en los baños. Cuatro hileras paralelas de casetas de baños dispuestas a modo de segmento de arco, junto a la torre-depósito de agua y a una pérgola estrellada irregular destinada a bar y zona de mesas, constituyen un conjunto formalmente contundente y con un decidido lenguaje internacional. El conjunto de las casetas, plásticamente muy intencionado y con un uso decidido del hormigón y las cubiertas planas, define un espacio singular y marcadamente moderno que se refuerza con el depósito a modo de tótem geométrico y el pabellón del bar junto a las pérgolas de hormigón armado.

---

<sup>11</sup> *Proyecto de establecimiento de baños en el paraje de la Murtra en terrenos particulares y de la zona marítimo-terrestre del término municipal de Viladecans*, Barcelona. Ramon Tort, arquitecto. 15 de marzo de 1958. Archivo de Viladecans, signatura S32/255

<sup>12</sup> Solicitud para instalar un campamento de turismo a la Murtra y Proyecto Sanitario para establecimiento de camping en La Pineda de Viladecans. Archivo de Viladecans, signatura S32/255.



Figura 2. Instalaciones del *camping* La Pineda. Fuente: Fundación Arxiu Agbar

La propuesta para el *camping* es, inicialmente, mucho más discreta, tan solo un pabellón de sanitarios y un bazar, aunque, al cabo de poco tiempo, después del primer verano, ya se proyecta un acceso claro desde la carretera con un muro panel de casi doce metros de altura a modo de anuncio de entrada. Un cambio que anuncia el devenir de este establecimiento, si de entrada tenía mucha importancia el establecimiento de baños, en muy poco tiempo cogerá el relevo la instalación de acampada.

En septiembre del mismo año, un artículo de prensa ya ponía un mayor énfasis en el *camping*:

“Ahora en las inmediaciones de Castelldefels, en el término municipal de Viladecans concretamente, va a ser inaugurada una nueva instalación que se nos asegura constituirá

un incentivo para el turismo. Un terreno de ‘camping’ –campamento de turismo según nueva terminología de nuestro idioma– dotado de servicios muy completos.”<sup>13</sup>

La explotación y las problemáticas que comportaban una y otra actividad eran distintas, el calendario era también diferente: las instalaciones de baños eran de temporada y se cerraban el 30 de septiembre; mientras que el *camping* y el aparcamiento continuaban abiertos.

Después de la primera temporada, los baños de mar, que habían motivado las principales inversiones, dirigidos a la población de la aglomeración barcelonesa, resultaron un fracaso. A pesar de las restricciones morales de la época la gente se desvestía prescindiendo de las cabinas, el control resultaba demasiado difícil, exigía mucho personal y ocasionaba considerables quebraderos económicos. En cambio, el *camping*, planteado como subsidiario, con un 96% de la clientela extranjera, había requerido menos instalaciones, menos personal, y se había demostrado mucho más rentable. Los resultados del primer año de explotación, de noviembre de 1958 a octubre de 1959 revelaban que era ésta la mejor opción. Esta situación marcó el camino a seguir en aquella franja litoral, ya que la mayoría de propietarios de terrenos calificados como bosque urbano vieron en esta experiencia la oportunidad de aprovechar el potencial económico de un turismo en auge. Se iniciaba así la rápida expansión de estas instalaciones entendidas como negocio turístico de masas que acabarían definiendo la franja costera desde Viladecans a Castelldefels.

Junto a La Pineda también se inició, en 1958, el proyecto y construcción del *camping* La Ballena Alegre. El promotor era Rafael P. Galindo en representación de AISA, SA y encargó el proyecto al arquitecto Francesc Mitjans quien experimentó de manera decidida y libre con las formas curvas de las duchas y las casetas de alojamiento. Contiguo a éstos se levantó en 1960 el *camping* Las Naciones (después 3 Estrellas), también de Baños Populares, un proyecto concebido desde el inicio como *camping*, con una decidida ambición formal y con una clara apuesta de modernidad.

Ramon Tort también fue el autor del proyecto de Las Naciones donde lleva a cabo algunas aportaciones muy creativas y formalmente muy desinhibidas. Cómo el mismo contaba,

---

<sup>13</sup> *La Vanguardia*, jueves 18 de septiembre de 1958, p. 15

su tarea como director de la revista *Cuadernos de Arquitectura* estrechó sus vínculos con los arquitectos más implicados en la renovación de la arquitectura catalana y esto le situó en la primera fila de los debates más vivos de esos años, con contribuciones de importantes figuras internacionales. Una primera propuesta de arquitectura de costa fue el diseño del balneario y restaurante denominado Capri, proyectado en 1951 y que no se realizó hasta 1957. Este proyecto era radicalmente diferente a lo que Ramon Tort había hecho hasta entonces para las empresas vinculadas a la SGAB y constituye un precedente de Las Naciones.

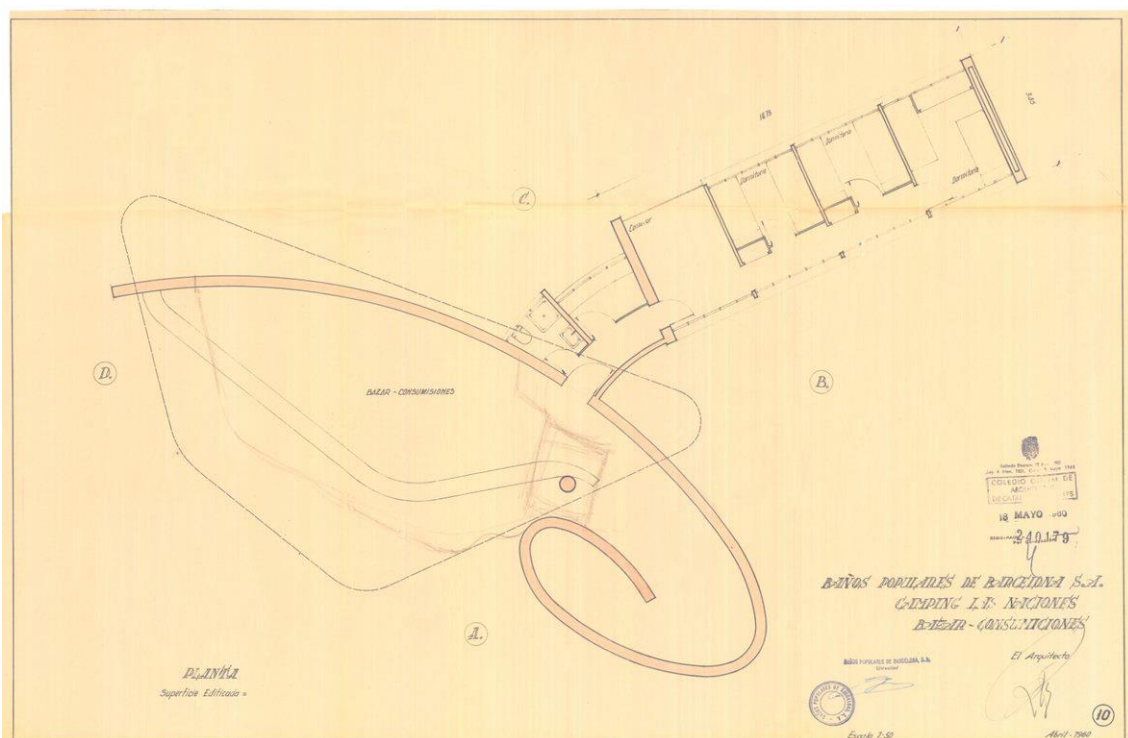


Figura 3. Bazar del camping Las Naciones. Arxiu Municipal de Gavà

Las Naciones comprendía entrada, recepción, sanitarios, bazar depósito y duchas concebidos con una clara fuerza formal y plástica. Tanto las duchas como el bazar, la fuente y algunos cerramientos juegan con las curvas y con un trazado ondulado. Una imagen reforzada con las bóvedas de los sanitarios. Tort y Mitjans que compartían intereses y despacho exploran y prueban en paralelo unas formas helicoidales libres y novedosas, que también ensayaran en este tipo de edificaciones otros arquitectos como Manuel Aymerich y Ángel Cadarso en su propuesta para la Ciudad Sindical de Vacaciones de Marbella, 1958-1963. El concurso data de 1956 (Revista Hogar y Arquitectura, 1956 y 1962).

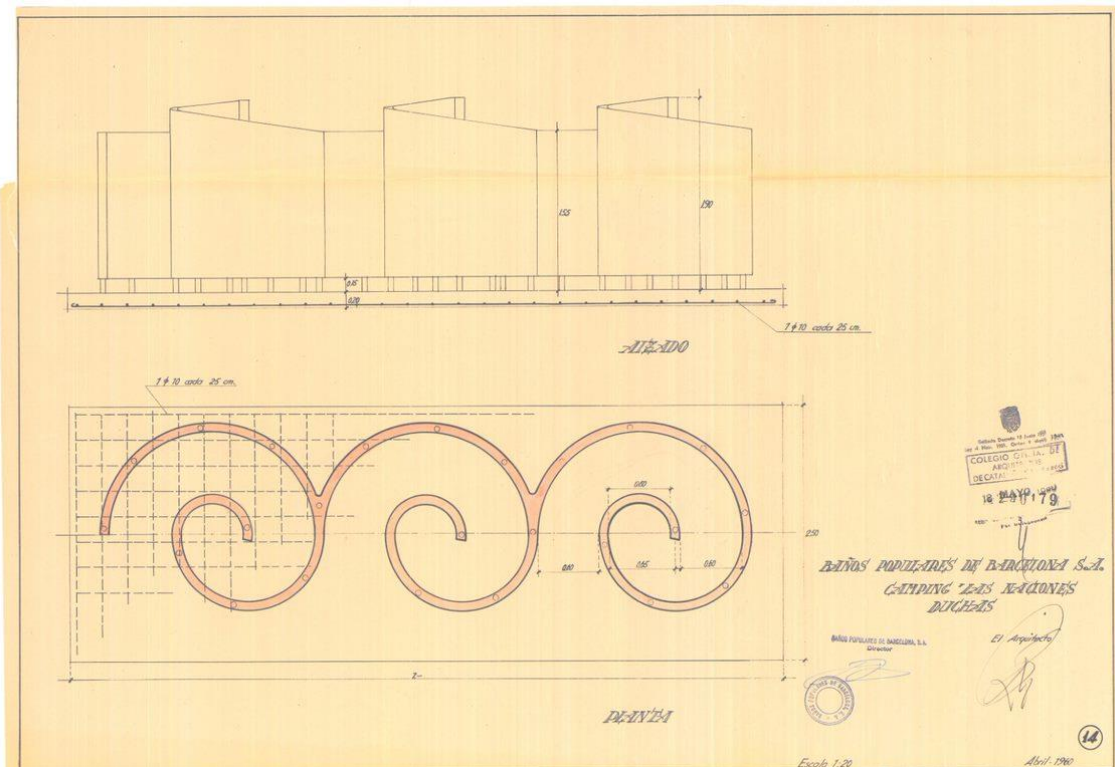


Figura 4. Duchas del *camping* Las Naciones. Arxiu Municipal de Gavà

En definitiva, La Pineda, La Ballena Alegre y Las Naciones, junto con los otros que se crean durante estos años, formaban los eslabones de una cadena de establecimientos dedicados al ocio con acceso desde la primera gran vía rápida de tráfico rodado comparable a lo que se conocía en otros países más avanzados.

A pesar de ello, la suerte de estos establecimientos ha sido diversa. El solar de La Pineda, que durante los años iniciales era el *camping* de referencia, fue vendido por la Sociedad General de Aguas con la obligación de dejar la finca “libre, vacua y expedita”. Hubo que demoler las distintas construcciones. El *camping* estuvo activo hasta el 1964 incluido.<sup>14</sup> El *camping* de Las Naciones que desde el inicio había funcionado muy bien y proporcionaba una buena recaudación tuvo que dejarse por problemas de herencia de la propiedad y se reconvirtió en el *camping* 3 Estrellas todavía activo.<sup>15</sup> Por otra parte, el *camping* La Ballena Alegre continuó durante décadas, pero quedó afectado a raíz de la última

<sup>14</sup> Nota sobre la playa de la Pineda Archivo Agbar. La Comisión ejecutiva de 8 de septiembre de 1963 acordó la venta La Pineda, y la escritura de venta del 30 de junio 1964. Archivo Agbar

<sup>15</sup> En junio de 1966 se liquidan las cuentas con los herederos de Juan Ventosa Calvell, Libro de actas del Consejo de Administración de Baños y Establecimientos Turísticos, SA. Volumen 2. 27 de junio de 1966, p.5. Archivo Agbar

ampliación del aeropuerto y las edificaciones que perduran yacen en un estado de semi abandono.



Figura 5. Duchas del *camping* La Ballena Alegre, 2022. (Autora: Maribel Rosselló)

### **A modo de conclusión**

La irrupción de los *campings* en el Baix Llobregat constituye un episodio representativo de la transformación que supone la irrupción del turismo de masas a mediados de los cincuenta. Al mismo tiempo se enlaza con alguno de los episodios urbanísticos fundamentales para entender el área metropolitana de Barcelona a partir de los años cincuenta, la aprobación del plan Comarcal de 1953 y la apertura de la autopista de Castelldefels.

La costa del Baix Llobregat, la denominada Playa de Barcelona, había sido vislumbrada por los integrantes del GATCPAC como la *Ciutat de Repòs i de Vacances* lugar de reposo para trabajadores y las clases populares desde un planteamiento muy abierto y global de toda la costa a partir de construcciones ligeras y servicios compartidos.

A inicios de los años cuarenta los intereses son otros y las expectativas para la zona se transforman. Se hace efectiva la urbanización a partir del modelo de casitas de segunda residencia, se vislumbra la oportunidad de negocio para los propietarios de los solares que preveían la rentabilidad de esta opción. Estas iniciativas tenían como eje principal una buena comunicación con la ciudad de Barcelona a partir del proyecto largamente demandado y publicitado de la autopista de Castelldefels. Un proyecto que por circunstancias políticas, económicas y logísticas con la construcción del Aeropuerto del Prat se va posponiendo poniendo en crisis las operaciones inmobiliarias previstas.

En este contexto, la irrupción del turismo de masas, concretamente la práctica del *camping*, y el cambio radical del planeamiento urbanístico de toda el área metropolitana de Barcelona (Plan Comarcal) dan lugar a una transformación hasta entonces imprevista. Aquellos solares de primera línea de mar para los que se habían previsto urbanizaciones de casitas, pasan a ser calificados como bosque urbano lo que implica una reducción muy importante de la edificabilidad. Se precisa de grandes solares para poder construir por lo que el modelo previsto deja de ser válido y se buscan nuevas alternativas. Los terrenos de acampada, los *campings* como neologismo que se incorpora en este momento, se presentan como una alternativa a la situación urbanística. Permiten la rentabilidad de la zona con inversiones que pueden ser inicialmente modestas y, por tanto, sin demasiado riesgo.

Estas propuestas con poca inversión inicial y vistas en un contexto de abertura hacia el ocio internacional se muestran claramente exitosas lo que conduce a su expansión en la franja litoral desde Viladecans a Castelldefels. El tipo de establecimiento y su función destinada a las vacaciones constituyen un campo propicio de experimentación arquitectónica. Aquí caben los atrevimientos formales, las probaturas plásticas y los lenguajes desinhibidos que hemos visto en los establecimientos de la Pineda, La Ballena Alegre y Las Naciones. Un lenguaje y una imagen de modernidad que se reforzará en toda la costa. Grandes establecimientos de *campings* claramente visibles desde la autopista acompañados de discotecas, áreas de servicio y otras “modernidades” conforman la imagen de la costa de la “Playa Barcelona” hasta los años ochenta.

## Bibliografía

- Barciela, Carlos, Albert Carreras, Albert y Xavier Tafunell. *Estadísticas históricas de España: siglos XIX-XX*. Bilbao: Fundación BBVA, 2005.
- Carcelén, Ricardo. La ordenación del reposo en la España del régimen franquista: las ciudades sindicales y la cualificación para el descanso. *VIII Seminario Internacional de Investigación en Urbanismo, Barcelona-Balneário Camboriú*. Barcelona: DUOT, 2016, <http://hdl.handle.net/2117/100245>
- “Ciudad Sindical de Vacaciones de Marbella”. *Revista Hogar y Arquitectura*, 1962.
- Feo, Francisco. Los cámpings en España, *Cuadernos de Turismo* 11 (2003):83-96.
- Fernández, Luis. *Historia general del turismo de masas*. Madrid: Alianza Madrid, 1991.
- García, M.M.; Gómez, A.L. La legislación turística española y la configuración del *camping* como modalidad de alojamiento desde la perspectiva de Cantabria (1956-1992), *Estudios Turísticos* 119-120(1993):59-81.
- Pack, Sasha D. *La invasión pacífica y la España de Franco*. Madrid: Turner, 2009.
- Rosselló, Maribel y Manel Guardia. “La eclosión de los *campings* en la España franquista: el caso de la Playa de Barcelona”. *Biblio 3w*, vol. XXV1300 (2020):1-23.
- Sauquet, Roger. *El projecte de la Ciutat de Repòs i Vacances (1931-1938). Un paisatge pel descans*. (Tesis doctoral dirigida por Carlos Martí Arís). Sant Cugat del Vallès: Universitat Politècnica de Catalunya, 2012, <http://hdl.handle.net/10803/125373>
- Tatjer, Mercè. *Els Banys de mar a Catalunya*. Barcelona: Albertí Editor, 2012.
- Vallejo, R. Economía e Historia del Turismo Español del siglo XX, *Historia Contemporánea* 25 (2002):203-232
- Viladecans. *Les idees del passat*. Viladecans: Ajuntament de Viladecans, 1997.

