

# Planificación territorial del turismo en Yugoslavia y la definición de un borde costero en cuatro escalas

**Luciano Basauri**

Artículo producido a partir de tesis de doctorado

Profesor guía: Horacio Torrent

Comité de tesis: Horacio Torrent, Macarena Cortés, Joaquín Sabaté

Si bien el turismo a menudo tiene grandes impactos en el desarrollo y cultura de un pueblo, y si bien mucho se ha discutido al respecto en las últimas décadas, no es tarea fácil obtener con mayor agudeza, una investigación sobre las implicancias espaciales que el turismo ha tenido en el paisaje y en la arquitectura de la Yugoslavia socialista. Aunque el turismo en ese país ha sido abordado por varios autores<sup>1</sup>, sobre todo en la última década, tales implicancias sólo aparecen en algunos casos, no obstante atendidos sin la debida profundidad. Además, las miradas que allí se encuentran, frecuentemente se focalizan en una interpretación positiva, en concordancia con la apreciación de un sistema que combinaba aspectos del capitalismo y socialismo del momento. Sin hacer la distinción de que Yugoslavia fue predominantemente socialista, y no un sistema mixto<sup>2</sup>. A diferencia de sus pares detrás de la cortina de hierro, el fenómeno del turismo yugoslavo – y la planificación territorial que le acompañó – se fue desarrollado como una característica esencial del proyecto de sociedad que se estaba levantando. Es en este contexto, y desde la problemática falta de compromiso que ha venido desplegando la expresión social y material de las prácticas turísticas en masa frente al paisaje en que se instalan<sup>3</sup>, es que el caso yugoslavo viene a representar un episodio histórico que logró una forma distinta de abordar dichas prácticas. Ofreciendo a la vez una perspectiva actual que da cuenta del grado de sostenibilidad territorial y social que ha tenido el comportamiento del turismo costero yugoslavo en el tiempo.

El presente artículo aborda la construcción del espacio turístico costero que emerge con el proceso de consolidación del turismo de masas en el litoral yugoslavo entre 1950 y 1990<sup>4</sup>. Situado desde una perspectiva histórica que emerge desde la relación entre turismo y planificación como una práctica de gran influencia en la construcción física del litoral yugoslavo. Se hace particular hincapié en la eficacia de la matriz de relaciones programáticas y espaciales que implantó la arquitectura y las relaciones sociales y económicas que esta propició de manera inclusiva en el territorio costero. Por un lado atiende el análisis de costaneras, espacios de servicios y recreación al aire libre, morfologías y tipologías arquitectónicas, paisaje e infraestructura de uso público y, por el otro, los instrumentos de planificación del espacio que condicionaron el despliegue de las operaciones de la arquitectura del turismo, sus entornos y el compromiso de estas con la protección de preexistencias urbano-patrimoniales y paisajísticas.

El trabajo evidencia y confirma la construcción de un borde, de un espacio costero abierto y democrático. El cual, aparte de ser soporte de una economía asociada al turismo, logró instalar una serie de amenidades, servicios y cualidades espaciales que beneficiaron tanto a turistas como a habitantes locales. Es precisamente allí donde se pone el acento en el análisis y representación de las complejidades que tributaron en dicha construcción<sup>5</sup>.

El trabajo también apunta a generar un giro en la apreciación formal y simbólica de los resultados logrados por turismo yugoslavo. Desplazando la frecuente valoración situada en la representación de un país exótico que comulgaba entre el socialismo y el capitalismo; hacia una valoración de la planificación y arquitectura del turismo yugoslavo situada en un contexto particular y eminentemente socialista.

## **CONSOLIDACIÓN DE LA MÁQUINA TURÍSTICA: TRÁNSITO DESDE EL TURISMO SOCIAL AL TURISMO COMERCIAL MIXTO**

Llegada la Yugoslavia socialista, el litoral del Este adriático fue epicentro del turismo social que formaba parte de los programas de bienestar social de la

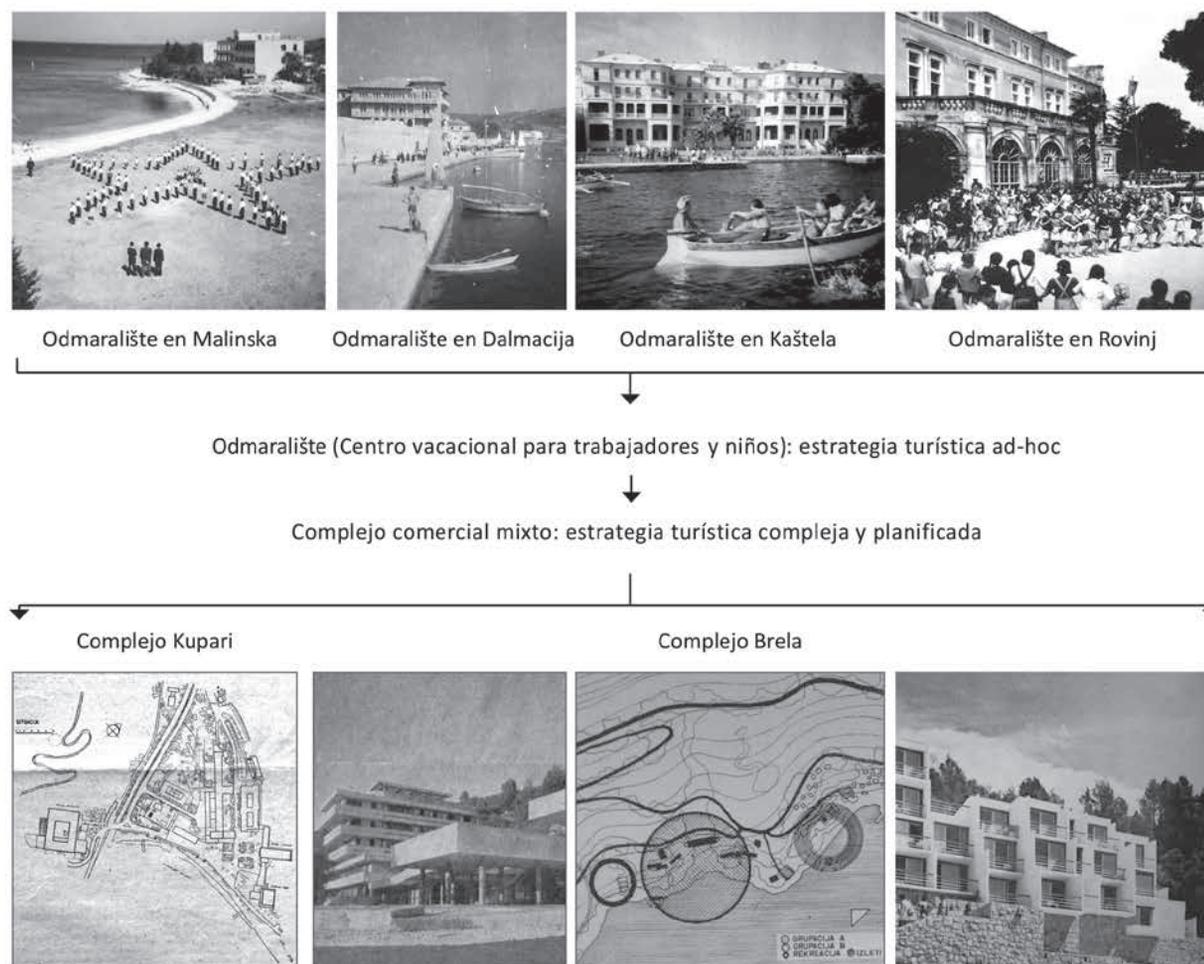


FIG. 01: Diagrama de imagen material del desplazamiento turismo social al turismo comercial mixto. Elaboración propia sobre la base de las siguientes imágenes: fotografía: Državni arhiv u Zagrebu. Fond AGE FOTO 48-31, 1950. b-272 Dom djece Malinska, imagen 26.; fotografía: Državni arhiv u Zagrebu. Fond AGE FOTO 48-31, 1950. b-580 Dom odmora u Dalmaciji, imagen 8; fotografía: Državni arhiv u Zagrebu. Fond AGE FOTO 48-31, 1950. b-579 Dom odmora narodnog heroja Ivana Lučića-Lavčevića u Kaštel Starom, imagen 4; fotografía: Državni arhiv u Zagrebu. Fond AGE FOTO 48-31, 1950. b-408 Dječje ljetovalište Rovinj, imagen 6; dos fotografías: Equipo editorial. "Kupari". *Čovjek i prostor* 129 (10-1963); fotografía: DE LUCA, Julje. "Hotel kompleks Maestral u Brelima kraj Makarske". *Arhitektura* 101 (23-1969); fotografía: rožić, Ante. Archivo personal (sin catalogar).

población del país, para la luego dar paso a la acogida del turismo comercial mixto desde fines de la década de 1950 en adelante<sup>6</sup>. Este desplazamiento, asistido por la federación y las repúblicas, posicionó al turismo de masas como un programa de desarrollo socioeconómico y como una actividad que debía ser planificada<sup>7</sup>.

La inicial impronta centralizada del turismo, enfocada en una estrategia económica de pocos recursos, y que utilizó la naturaleza e infraestructura preexistente, permitió sin más la transferencia de flujos monetarios domésticos desde zonas más desarrolladas a zonas subdesarrolladas y la inmediata contribución a la mejora de la calidad de vida de los trabajadores<sup>8</sup>. Aquí, el tipo de implementación espacial y arquitectónica fue más bien improvisado, ya sea mediante la apropiación de palacios y villas preexistentes, o campamentos, etc.<sup>9</sup> [FIG. 01].

Luego la estrategia evolucionó hacia una industria turística conciliadora de intereses financieros con requerimientos sociales transversales, administrada y planificada desde la perspectiva del sistema de autogestión yugoslava. Vale la pena, entonces, señalar brevemente los cinco marcos institucional-normativos

clave del sistema que impactaron la definición territorial de los entornos turísticos que se levantaron de la mitad de la década de 1950 en adelante.

El primer marco normativo dice relación con la obtención de capitales financieros, inmobiliarios y de suelo: Ley de reforma agraria y colonización de 1945<sup>10</sup>; Ley básica de nacionalización de empresas comerciales privadas de 1946<sup>11</sup>; y la Ley básica de expropiación de 1947<sup>12</sup>. Para toda Yugoslavia, estas tres leyes permitieron la transferencia rápida y radical de capitales y tierras, tanto estatales como privadas, a manos del pueblo yugoslavo, no obstante, manejadas por el estado; prácticamente un sistema de propiedad estatal. Esta fue la primera instancia en que dicho capital fue administrado por los municipios, pero mediante las representaciones del estado central que en ellas se situaron, para disponer de él en concordancia con los objetivos de los planes quinquenales<sup>13</sup>.

Luego le sigue marco normativo dice relación con la gobernanza a nivel local: Ley constitucional de 1953<sup>14</sup>; y la Ley general sobre la organización de los municipios y distritos de 1955<sup>15</sup>. Con la primera ley se logró consolidar los principios del sistema

de autogestión yugoslava y la introducción del principio de propiedad social; el concepto político y legal dirigido a garantizar que los objetivos y acciones de las agrupaciones de autogestión y los planes de desarrollo fuesen inclusivos. En la medida que estos últimos involucrasen cualquier tipo de capital, este último estaría 'congelado' de posibles operaciones de transacción y especulación financiera e inmobiliaria – permitiendo a la vez un grado menor de propiedad privada en sectores de la vivienda, pequeña agricultura y servicios menores en torno a la artesanía, mecánica, gasfitería, arquitectura, etc.

Con la segunda, se extendió la autonomía de gobiernos, definiendo al municipio como la unidad básica de autogestión administrativo-territorial del país, orientada a la gobernanza y a la introducción de medidas de control y desarrollo socioeconómico locales, reduciendo también el gran número de municipalidades preexistentes mediante la integración de varias en una de mayor extensión, según parámetros geográficos y demográficos, reorganizando el mapa administrativo territorial y fortaleciendo al municipio con mayor protagonismo en la acción de desarrollo estratégico espacial<sup>16</sup>.

Cabe señalar que por medio de la lógica de la propiedad social se instaló un enfoque racional del uso del espacio. Este aspecto surge por un lado con la disposición de grandes paños de tierra nacionalizados, adquiridos a bajo coste. Y por el otro, cuando se descarta el 'pie forzado' que implica la presión de la explotación de capitales de suelo, frecuentemente asociado a objetivos financieros situados en la maximización del futuro valor de venta o renta de dichos capitales. Es decir, se distinguen los objetivos de rentabilidad de una infraestructura turística de aquellos objetivos que consideran los costes de valor de capital de suelo y el rédito económico que implica su futura venta como modelo de negocio. Con mayor disponibilidad de espacio predial y/o menor coeficiente de constructibilidad requerido, la aproximación al espacio y diseño se pudieron abordar con menor densidad y de manera más amplia y flexible. Asimismo, se facilitó la exploración programática en función de la relación entre espacio interior y exterior; liberando mayores posibilidades de concebir el espacio turístico y su relación con el paisaje. Esta forma de administración de los capitales de suelo fue determinante en la configuración de una buena parte del espacio turístico costero. Asimismo, la planificación territorial también se comprendió desde la misma lógica.

Un tercer aspecto también tiene relación con el contexto de gobernanza y desarrollo socioeconómico local-municipal, en el cual el sector empresarial operaba junto a otras organizaciones y comunidades. Principalmente con el Consejo Ejecutivo de la Asamblea Municipal, la Organización Municipal de la Liga de Trabajadores Socialistas de Croacia y el Consejo Municipal de los Sindicatos de Trabajadores. Frecuentemente, los emprendimientos y estrategias empresariales fueron introducidos por el municipio, para luego entrar en una lógica de operación auto gestionada mediante las Organizaciones Básicas de Trabajo Asociativo. Sin embargo, a medida que las empresas fueron creciendo en tamaño y complejidad se transformaron en Organizaciones Complejas de Trabajo Asociativo<sup>7</sup>. De esta manera, las grandes empresas, en este caso turísticas, se transformaron en la punta de lanza del desarrollo socioeconómico local, en alianza estratégica con el municipio. En este sentido, el turismo no quedó a la deriva en el vaivén de la oferta y demanda.

El cuarto punto refiere al robustecimiento del marco institucional, con las instituciones determinantes en el análisis y estudios sobre turismo, sus tendencias y planteamientos sobre estrategias de desarrollo turístico: dentro de ellas cabe destacar la Asociación de turismo de Croacia y la Asociación de turismo de Yugoslavia, fundadas en 1953<sup>18</sup>. Además, el debate sobre los potenciales del turismo y su rol comercial, como industria, fue sistemáticamente seguido y documentado por la revista/boletín profesional de la propia Asociación de turismo de Croacia, *Turistički vjesnik* (fundada en 1953, renombrada *Turistički pregled* en 1954 y luego *Turizam* en 1956, manteniendo su publicación hasta la fecha). De igual o más relevancia en el campo de la producción de

planes de ordenación territorial del litoral yugoslavo, se encuentra el Instituto Urbanístico de la República Socialista de Croacia (RSC), fundado en 1947<sup>19</sup>, el cual colaboró posteriormente, entre otras instituciones, con la Comisión de ordenación territorial de la región adriática, establecida en 1961<sup>20</sup>.

Finalmente, una quinta arista se sitúa en la estabilidad de los planes quinquenales de desarrollo socioeconómico. Si bien se estableció un aparato administrativo fortalecido con instituciones especializadas en turismo que estaban interrelacionadas entre sí, competente en el abordaje de tareas de evaluación y monitoreo de actividades turísticas. Y, si bien todo ello fue conducente a estrategias de desarrollo turístico locales y macro regionales desde una perspectiva económica amparada en provisiones legales, los planes quinquenales establecieron objetivos y el marco de continuidad y estabilidad necesaria para sostener un sistema político-económico cambiante. Aunque las disposiciones legales con el pasar del tiempo fortalecieron la autonomía del accionar municipal, los objetivos de desarrollo socioeconómico de los planes quinquenales a nivel federal y a nivel de república fueron importantes referencias para la toma de decisiones locales. En ese sentido, y teniendo en cuenta que los planes quinquenales se confeccionaban a nivel federal, de república y de municipio, interesa recalcar cuatro en particular: Plan de desarrollo socioeconómico de la República Federativa Popular de Yugoslavia para el periodo de 1947-1951 y los planes de desarrollo socioeconómico de la República Popular de Croacia para los periodos 1957-1962, 1961-1965 y 1966-1970<sup>21</sup>.

Tomando en cuenta todas estas provisiones, las estrategias de desarrollo turístico fueron transitando hacia la implementación de una tipología de asentamiento turístico o de complejo turístico mixto, para entrelazar otros servicios y actividades asociadas al turismo, dirigidas tanto hacia turistas locales y extranjeros, como hacia las comunidades locales; pero permitiendo a la vez el fortalecimiento del turismo extranjero, la captación de divisas y el crecimiento económico del país<sup>22</sup>. Este tipo de complejo se caracterizó por sus entornos diversamente programados y costaneras o caminos de borde costero público. Se realizaron varios de ellos a lo largo de la costa, llegando a ser los entornos más representativos de la industria turística<sup>23</sup>. Industria que fue planificada territorialmente incorporando los resultados de los debates surgidos entre objetivos economicistas del turismo por un lado, y el cuidado con el paisaje y desarrollo urbano por el otro<sup>24</sup>. De tal evolución, surgió el posicionamiento de la arquitectura como sello distintivo entre los complejos o asentamientos turísticos mixtos.

El episodio del turismo comercial mixto fue sin duda el más representativo de la industria turística del adriático yugoslavo. Se puede apreciar en varios puntos del litoral tanto en su expresión programático-morfológica como en su comportamiento social, de inclusión transversal.

## DEFINICIÓN DE UN PAISAJE DESDE CUATRO ENCUADRES Y ESCALAS TERRITORIALES

Si bien los complejos mixtos fueron la vanguardia de las prácticas turísticas que respondieron a las ambiciones de desarrollo estratégico, tanto para el país como para zonas económicamente rezagadas, una mirada más atenta sobre el proceso de implementación de tales complejos revela gran complicidad con los siguientes aspectos.

Por una parte, subyace el esplendor paisajístico y patrimonial preexistente, junto a la infraestructura física y estructura legal-organizacional también preexistentes<sup>25</sup>. Todo lo cual presentó grandes suficiencias e insumos para montar la industria turística de la Yugoslavia socialista. Por otra parte, se encuentra la interrelación de los aspectos propios a la impronta socialista yugoslava, que incidieron en la creación y evolución del espacio turístico. Estos son: la arquitectura del turismo; el sistema de autogestión, en este caso municipal y empresarial; y el aparato de planificación espacial.

La forma en cómo este proceso impactó la definición de borde costero y su condición material y simbólica, se evidencia en el tránsito de encuadres territoriales propuestos a continuación. Se puede apreciar entonces, una secuencia multiescalar en la concepción de operaciones sobre el territorio costero, que ilustran la particular 'espacialización' de los objetivos que Yugoslavia situó en el turismo y en la urbanización de su litoral. Cada operación sujeta a la definición de un encuadre territorial, el cual comprendía un límite administrativo y la elección de una escala, y cómo esta fijaba un problema, objetivo y metodología de trabajo. Al respecto, se identifican cuatro encuadres territoriales con sus respectivas escalas: el macro regional, el regional municipal o intermunicipal, el urbano-arquitectónico y el arquitectónico.

En el encuadre macro territorial, comparece el sustrato del marco normativo y administrativo del sistema sociopolítico yugoslavo en cinco variables: a) propiedad social y libre acceso a inmuebles y servicios; b) disposición de capitales de suelo; d) gestión municipal como agente generador y coordinador de estrategias de desarrollo local; c) levantamiento de instituciones pertinentes al fomento del turismo (con sus programas de desarrollo); y d) interrelación de planes quinquenales a nivel federal, república y municipal.

Es en este encuadre que se definió la trayectoria política de la administración y planificación socioeconómica de la federación, sus repúblicas y municipios. Causa sujeta a varias discusiones, modificaciones y reformulaciones, que transitó desde la improvisación a la consolidación de una doctrina de planeamiento. En otras palabras, el rol mitigador del encuadre macro regional sobre las operaciones físicas 'ad-hoc' que se estaban realizando sobre el espacio para resolver demandas inmediatas en los años cincuenta, evolucionó hacia un rol indicador y ordenador del territorio en los años sesenta.

También se definió la continuidad necesaria para resolver objetivos de mediano y largo plazo mediante planes quinquenales de desarrollo socioeconómico.

Se definió la acción que tuvieron las organizaciones e instituciones, la agencia disciplinar, los actores y las prácticas democráticas participativas.

Se definió a la actividad comercial bajo la figura de asociaciones laborales autogestionadas, las cuales, frecuentemente surgieron de iniciativas municipales. Situándose de esta manera, al municipio como la unidad básica responsable del impulso del desarrollo socioeconómico local. De esta manera, la autonomía de la acción municipal fue empoderada considerablemente, como entidad responsable de las estrategias de desarrollo local - en alianza con las organizaciones comerciales o empresas.

Todo lo cual derivó en la creación de empresas especializadas en turismo, no sólo concebidas como el brazo armado del desarrollo local de los municipios costeros, sino también como el soporte principal de los complejos turísticos mixtos. Un ejemplo claro de esto es el caso del municipio de Poreč con la empresa turística de Plava Laguna, como se verá más adelante.

Entre otras cosas, este encuadre también definió la obtención y gestión de capitales de suelo bajo los auspicios de la propiedad social. La cual tuvo implicancias en los criterios de zonificación territorial de planes de orden mayor, determinación de densidades y espaciamientos de las configuraciones arquitectónicas y comportamiento programático de estas en tanto a su utilización inclusiva.

Sin embargo, es desde el cruce entre el encuadre macro político-territorial y el encuadre macro espacial-territorial, que surge la forma del borde costero en las cuatro escalas ya mencionadas (escala territorial macro regional-federal; escala territorial municipal e intermunicipal; escala territorial urbano-arquitectónica; y escala territorial arquitectónica).

El tránsito escalar de las tres primeras, comparte en primera instancia, la zonificación de patrones de uso variado, derivado de obstáculos y potenciales que a su vez privilegiaron variables demográficas, urbano-patrimoniales, logístico-infraestructurales y recursos naturales explotables. En una segunda instancia, pero más determinante aun, las tres escalas comparten la zonificación y dimensionamiento de prácticas turísticas con particular énfasis.

En la escala territorial arquitectónica, aparece la acción interventora de la operación proyectual arquitectónica en concomitancia con el aparato de planificación mencionado. Porosidad, espaciamiento y continuidad de un frente costero liberado, emergen como las formas más distinguibles del tránsito de encuadres mencionados.

A continuación se establece el relato de síntesis cartográfica que da cuenta de la forma del borde

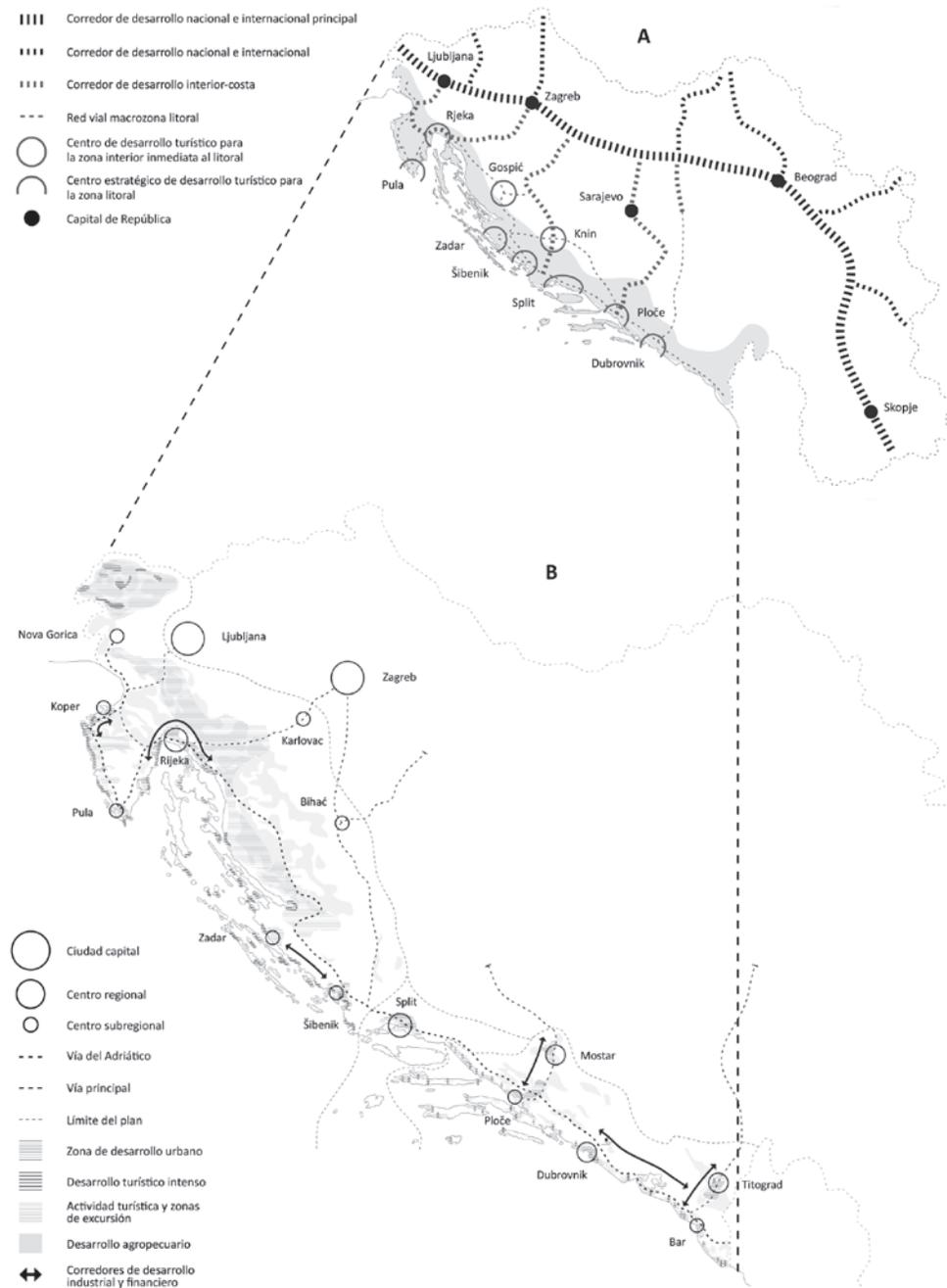


FIG. 02: Cartografía de correlación encuadre macro-regional entre A) Programa de desarrollo a largo plazo y plan espacial del área del Adriático (1964-1967) y B) Planes de coordinación del Sur Adriático y Alto Adriático (1967-1972). Elaboración propia sobre la base de los siguientes documentos: Urbanistički Institut Sr Hrvatske. "Program dugoročnog razvoja i plan prostornog uređenja jadranskog područja, 1964-1967." (Programa de desarrollo a largo plazo y plan espacial del área del Adriático, 1964-1967). *Monografija Urbanistički Institut SR Hrvatske 1947-1987*. Zagreb: Urbanistički Institut SR Hrvatske, 1988; Urbanistički Institut Sr Hrvatske et al. *Physical Development Plan for the South Adriatic Region, 1968 y Physical Development Plan for the North Adriatic Region, 1972*. *Arhiv Arhitektonskog fakulteta Sveučilišta u Zagrebu*. Dubrovnik, Split Zagreb, 1967-1972.

costero, en concordancia con la doctrina de planificación socioeconómica y espacial yugoslava.

Cada cartografía mostrada ilustra objetivos, zonas y tipos de desarrollo, pero también la forma como concepto de ordenamiento territorial. En distintas escalas emerge una intermitencia entre zonas urbanas, zonas de paisaje poco intervenidas o sin intervención y configuraciones turísticas densas y a la vez porosas, todo ello en un juego de intervalos entre ocupación y desocupación de suelos. De la misma forma alimentado y articulado por ramificaciones viales que llegan desde el interior hacia un frente costero que vuelve a reproducir la misma lógica espacial.

## ENCUADRE ESCALA TERRITORIAL MACRO REGIONAL-FEDERAL

La planificación del espacio correspondiente al encuadre macroterritorial, puede apreciarse principalmente en el Programa de desarrollo a largo plazo y plan espacial del área del Adriático de 1964-1967<sup>26</sup> y luego en los planes de coordinación del Sur Adriático, Macro-zona del Litoral de Split y Alto Adriático de 1967-72<sup>27</sup>. Estos fueron los únicos planes que trascendieron la administración territorial a nivel de república. En el primer caso, se fijaron los principales corredores de desarrollo federal desde una lógica de conectividad entre repúblicas [FIG. 02]. Asimismo, tomando en cuenta

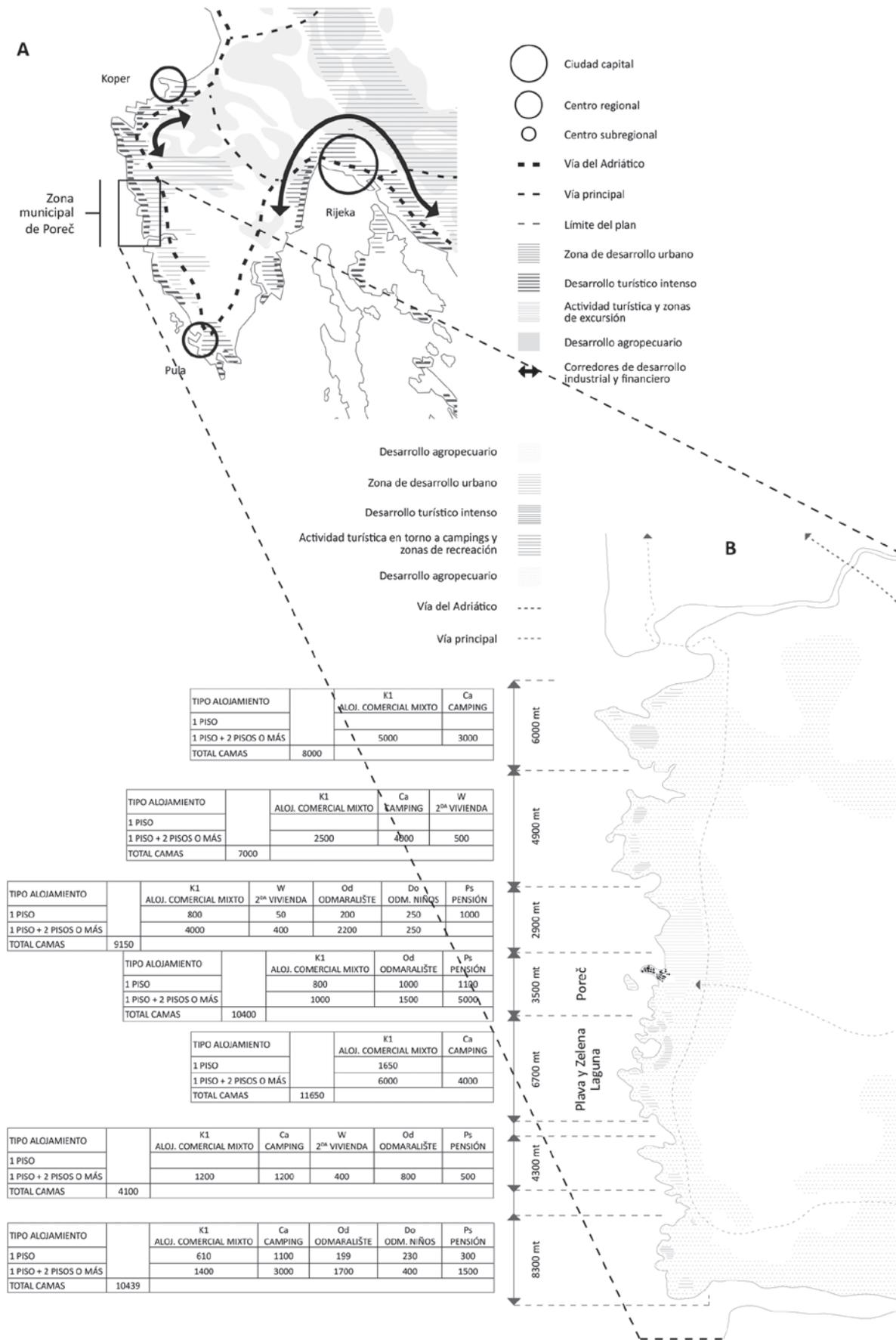


FIG. 03: Cartografía de correlación encuadre macro-regional y encuadre municipal entre A) Plan de coordinación del Alto Adriático (1967-1972) y B) Plan de Decisión de replazo al plan regional territorial municipal del litoral de Poreč de 1967 – con la capacidad de carga de alojamiento entre otros parámetros. Elaboración propia sobre la base de los siguientes documentos: Urbanistički Institut Sr Hrvatske et al. *Physical Development Plan for the South Adriatic Region, 1968* y *Physical Development Plan for the North Adriatic Region, 1972*. Arhiv Arhitektonskog fakulteta Sveučilišta u Zagrebu. Dubrovnik, Split Zagreb, 1967-1972; Urbanistički Institut Sr Hrvatske. "Regionalni prostorni plan Istre – Mogućnosti razvoja turizma: Odluka koja zamjenjuje regionalni prostorni plan obalnog područje općine Poreč". *Državni arhiv u Zagrebu. Fond Urbanistički institut Hrvatske, box 288* (apartado de planos al final pp: 129). *Urbanistički institut SR Hrvatske, 1967*.

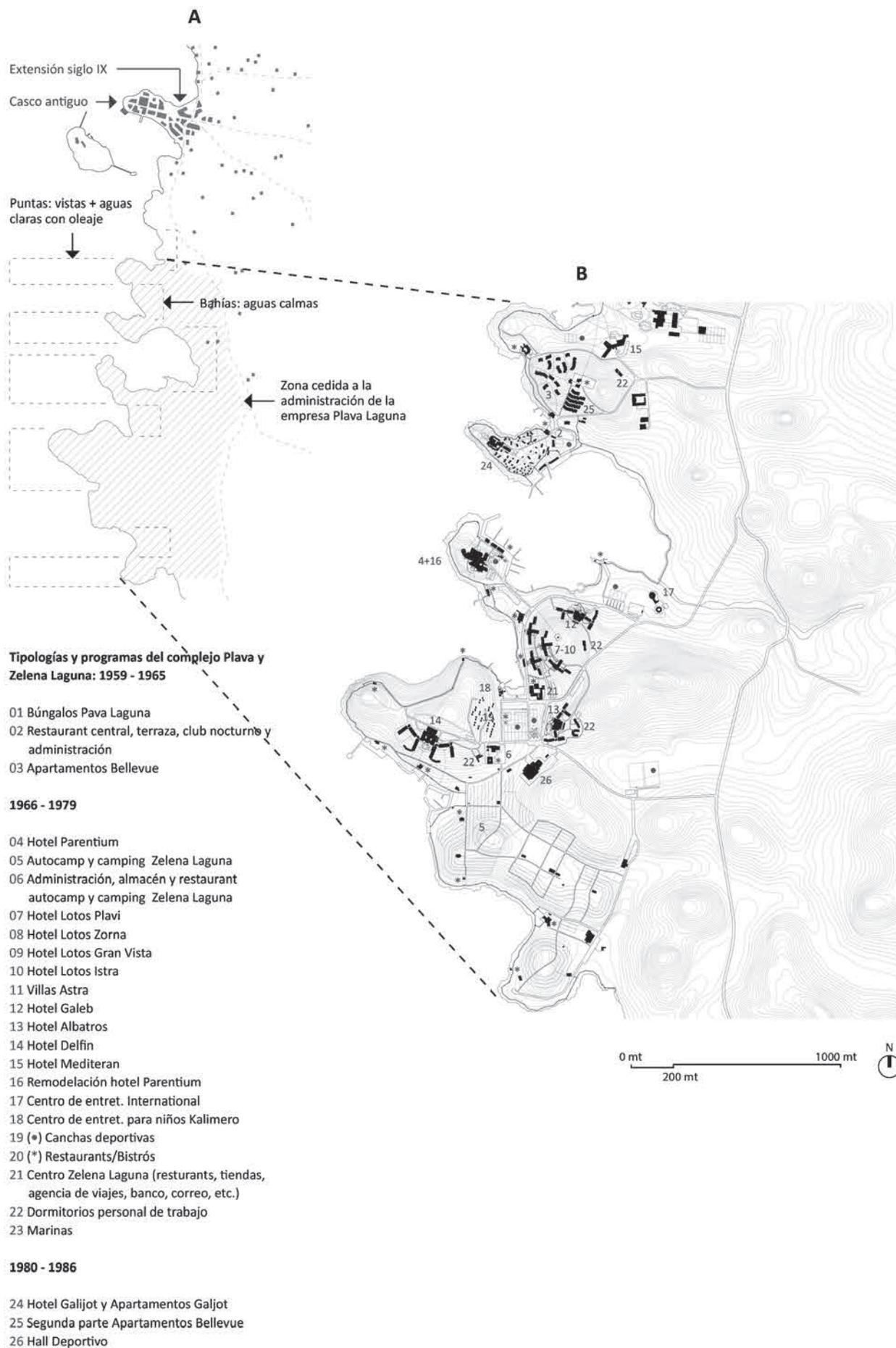


FIG. 04: Cartografía de correlación encuadre urbano-arquitectónico entre A) Poreč y B) Complejo turístico Plava y Zelena Laguna. Elaboración propia sobre la base de levantamientos propios apoyados en el archivo (sin catalogar) de la empresa Plava Laguna.

a los objetivos de concentración turística en las cercanías de las urbanizaciones costeras más grandes y mejor equipadas; tanto para optimizar el suministro de servicios asociados al turismo, como para minimizar los costes de inversión implicados en la conexión y ejecución de infraestructuras hoteleras en lugares remotos. En el segundo caso, los tres planes de coordinación lograron levantar datos específicos para cada área del ámbito territorial, establecer un diagnóstico de los problemas que aquejaban a la macro región, establecer con claridad sus potenciales y la consiguiente formulación de recomendaciones de intervención espacial (entre ellas la introducción de ejes de desarrollo industrial).

En ellos, se fijó una manera de entender la utilización de recursos naturales en función del paisaje que podían construir, estimando que los sectores agropecuario y maderero se condecían con el turismo. Esto, debido a la particular condición estética del paisaje generado por los dos primeros, era más que aceptablemente atractivo para turistas y habitantes del territorio objeto de los planes. Instalando así, una mirada sobre la explotación de la naturaleza en tanto a construcción de un paisaje simbiótico tripartito, con la actividad turística al centro de él. Esto derivó en una convicción (aún cuestionable) sobre el turismo, como medio capaz de explotar y a la vez proteger el paisaje natural y patrimonial, precisamente por ser considerada una economía menos invasora y depredadora de paisajes que otras industrias. En las FIG. 02 y FIG. 03, se puede apreciar la intermitencia entre los puntos rojos de desarrollo turístico intenso y las zonas en rojo claro de actividad leve relacionada al turismo como excursiones, etc., permeado constantemente por el desarrollo agrícola en gris claro.

#### ENCUADRE ESCALA TERRITORIAL MUNICIPAL E INTERMUNICIPAL

Le sigue un encuadre regional principalmente situado en un contexto territorial municipal e intermunicipal, en donde se encuentra la labor de las empresas especializadas en turismo y su estratégica relación con el municipio por un lado, y por el otro, la concentración de gran parte de la producción de los planes regionales municipales territoriales (incluyendo los planes de decisión de reemplazo)<sup>28</sup>. Tales planes conjugaron parámetros de: zonificación de usos en cuanto a la producción económica en sectores de la minería, industria pesada, industria de manufactura de artículos de consumo, industria agrícola y alimenticia e industria turística; también zonificación de áreas de protección patrimonial y natural, además del posicionamiento y extensión de las redes de infraestructura vial, infraestructura portuaria y marinas entre otras.

Con el propósito de enlazar este encuadre con los siguientes, se tomará en cuenta el caso de estudio del municipio de Poreč junto al empresa u Organización Compleja de Trabajo Asociativo especializada en turismo Plava Laguna (fundada en 1957), precisamente por constituirse en una muestra representativa del turismo comercial mixto, su

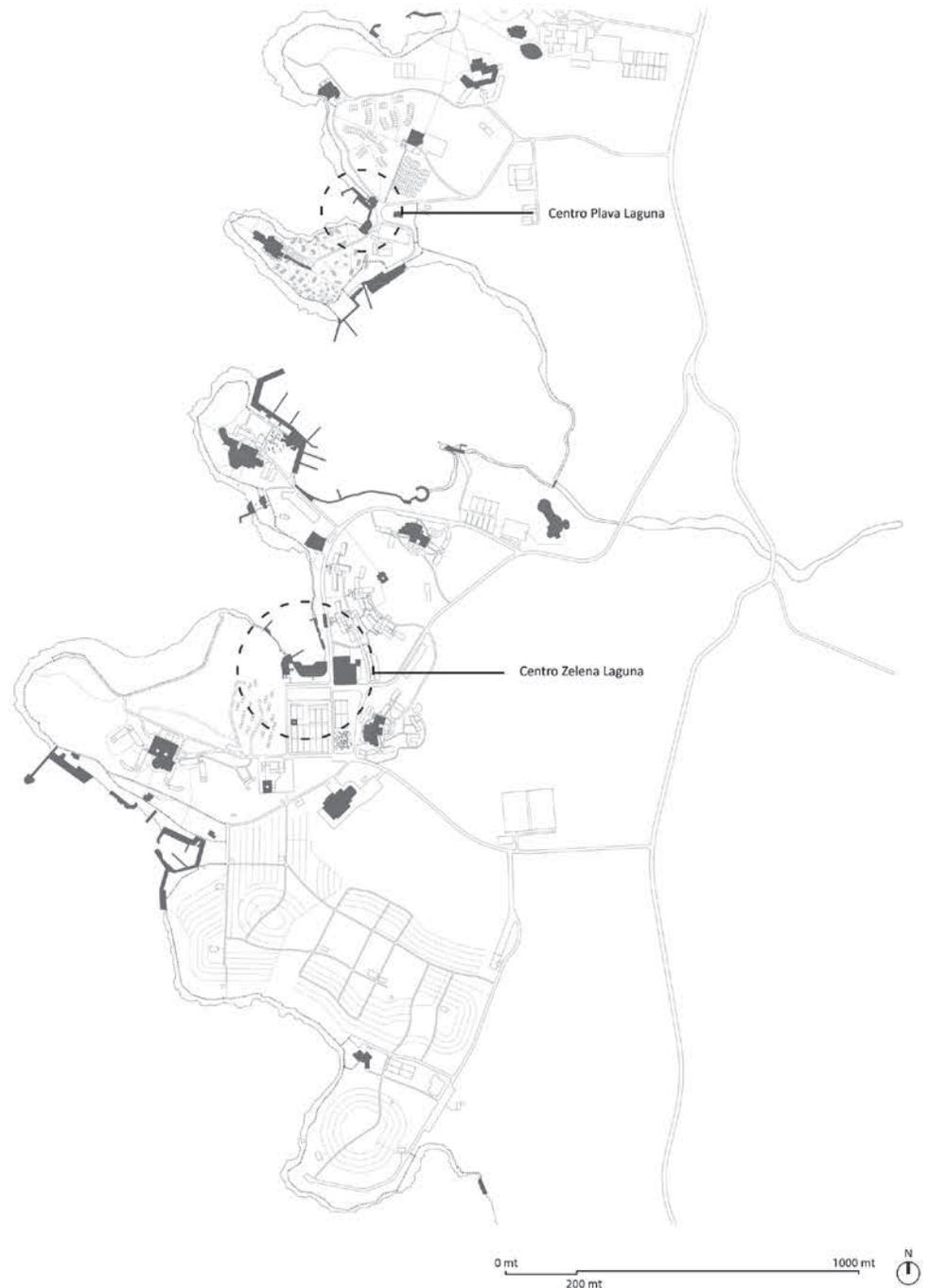


FIG. 05: Cartografía de encuadre urbano-arquitectónico del complejo turístico Plava y Zelena Laguna – con los programas y espacios públicos interiores y exteriores en rojo. Elaboración propia sobre la base de levantamientos propios apoyados en el archivo (sin catalogar) de la empresa Plava Laguna.

relación con el aparato de planificación determinó y el paisaje turístico que contribuyeron a definir en el litoral yugoslavo – particularmente el de Croacia<sup>29</sup>.

En el caso del plan Decisión de reemplazo al plan regional territorial municipal del litoral de Poreč de 1967<sup>30</sup>, se propuso el desarrollo de la industria del turismo como la principal actividad para dicho litoral, pero que junto al impulso de otras, como el sector agropecuario e industria alimenticia, y comercio, lograrían diversificar los prospectos de crecimiento de la zona municipal y evitar a la vez una dependencia excesiva en el turismo. En la FIG. 03, se puede apreciar dicho plan, con el dimensionamiento

de la capacidad de carga de alojamiento, expresado en número de camas y tipología de alojamiento entre otras cosas, derivado de las metodologías de cálculo que ideó el plan<sup>31</sup>. Asimismo, se aprecian las zonas turística en una paleta de marrones: la zona de protección de la ciudad antigua en negro; la zona urbana de uso mixto en gris claro; la zona industrial en gris oscuro, las zonas de protección de bosques en blanco; las áreas destinadas a la agricultura en 'hatch' jaspeado; y vialidad en líneas negras con la Vía del Adriático más gruesa hacia el interior<sup>32</sup>. Además, se puede apreciar el distanciamiento entre la ciudad patrimonial y las zonas turísticas señaladas en rojo, en cuyo caso, la gradación de colores rojos muestra

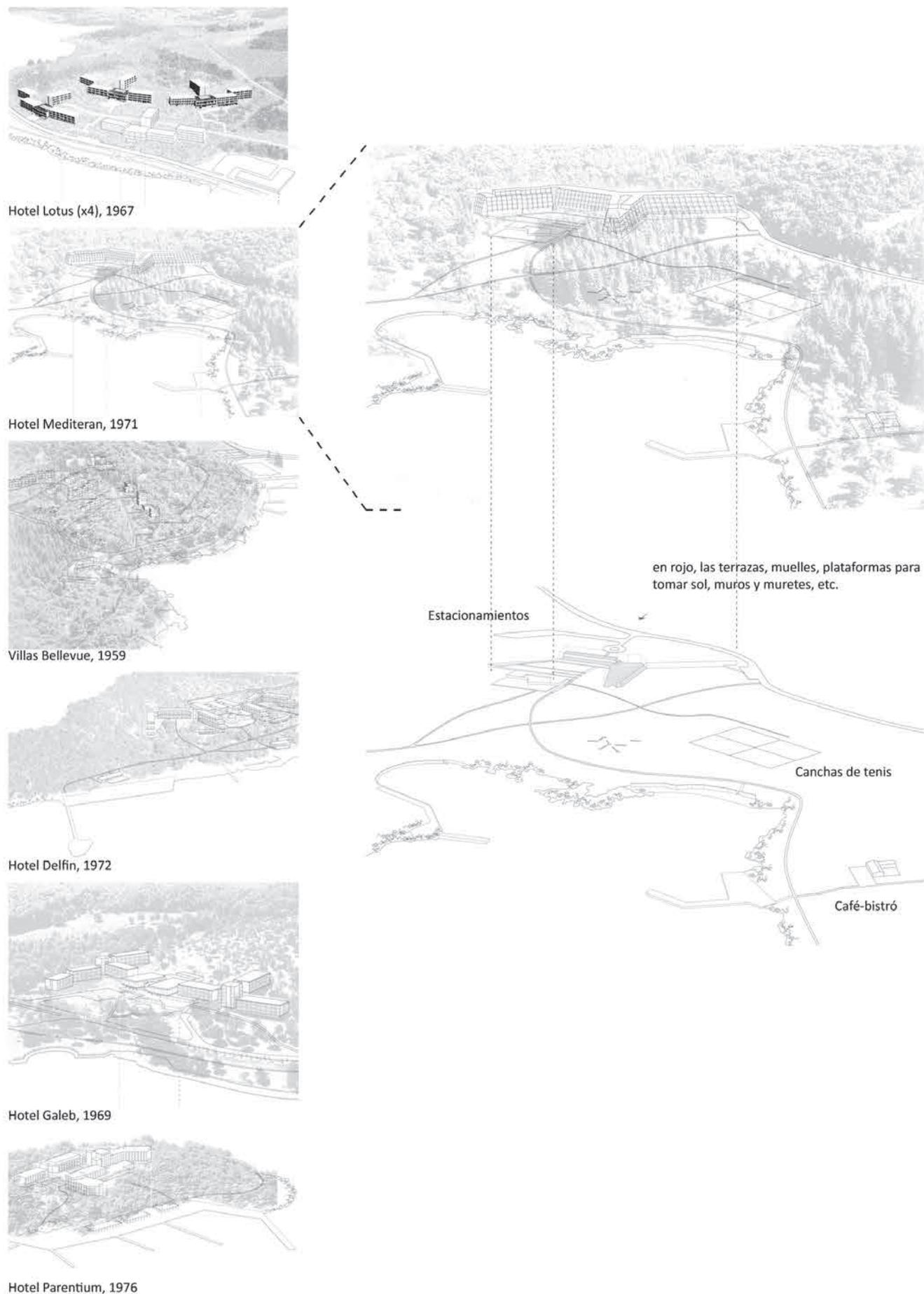


FIG. 06: Cartografía de encuadre arquitectónico del complejo turístico Plava y Zelena Laguna – con la operación de la pieza de arquitectura y su entorno. Elaboración propia sobre la base de levantamientos propios apoyados en el archivo (sin catalogar) de la empresa Plava Laguna.

el juego de intermitencias entre intensidades de usos turísticos que van desde el alojamiento a la recreación y los espacios de mitigación en blanco con puntos negros<sup>33</sup>.

Cabe notar que el plan indicaba que la infraestructura de alojamiento debía mantener un distanciamiento mínimo-promedio de 100 metros de la línea del mar. Tal franja debía sólo contener edificaciones para acoger actividades en torno a la gastronomía, deporte, entretenimiento, etc. También indicaba que la infraestructura turística debía facilitar el acceso y uso de la playa, la cual debía ser abierta a todos, y en donde la única restricción era el cobro por servicios ofrecidos en dicho espacio. Asimismo sugería el diseño sensible de instalaciones hoteleras en concordancia con la particular indentación vertical y horizontal de la costa, y el distanciamiento de estas entre sí<sup>34</sup>.

### ENCUADRE ESCALA TERRITORIAL URBANO-ARQUITECTÓNICA

Luego le sigue un encuadre urbano-arquitectónico, que definió la estructura y simbolismo de los nuevos entornos, propia de una escala que enlazó el sustrato normativo de la propiedad social y acceso libre, como también las indicaciones y prescripciones de los planes regionales municipales, objetivos de la empresa turística y las voluntades creativas de los arquitectos proyectistas. Una vez más, se utiliza el caso de Plava Laguna para ilustrar dicho encuadre.

La FIG. 04 muestra la ondulación vertical y horizontal de la costa, de la cual se tomó ventaja. Así, la forma de implantación de las operaciones de arquitectura – que se hicieron más adelante – estuvo en parte determinada por la geomorfología y la vegetación del lugar.

La misma figura muestra la matriz de relaciones morfológico-programáticas que se instaló con las operaciones a escala urbano-arquitectónica, la cual tuvo varias aristas, como el posicionamiento de piezas hoteleras mayores, ubicadas mayormente en las puntillas de la antedicha ondulación (por lo general emplazadas sobre la cota de los 10 metros de altura) para así privilegiar condiciones de asoleamiento y vistas sobre el mar y la ciudad antigua. Asimismo, se pueden apreciar los parámetros de distanciamiento que se tomaron en cuenta para definir por un lado, la relación y separación entre el mar y las grandes piezas hoteleras con el fin de establecer la continuidad del borde costero. Y por el otro, la relación y separación entre dichas piezas con el propósito de permitir la permeabilidad del paisaje vegetal y áreas recreativas. Logrando de esta manera, instalar una lógica de meandro vegetal en el cual los hoteles se constituyeron en un sistema de hitos singulares y reconocibles. La figura simultáneamente muestra la conectividad, que se planteó como un árbol de flujos, con una 'espiná dorsal' que los derivaba hacia a las agrupaciones hoteleras; estableciendo un frente principal libre y continuo hacia el mar y una zona intermedia de mayor extensión, caracterizada por vastas zonas de exteriores con cultivos, pastos, bosques

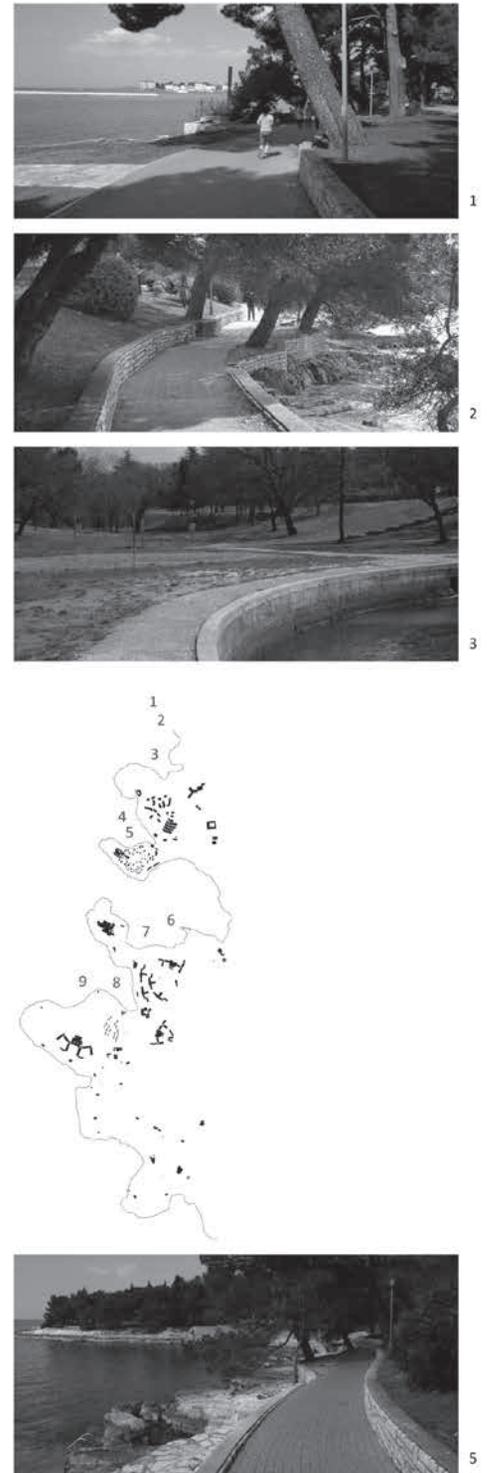


FIG. 07: Cartografía de encuadre arquitectónico del complejo turístico Plava y Zelena Laguna – secuencia del borde. Elaboración propia sobre la base de levantamientos y fotografías propias.

y equipamiento deportivo. A su vez, se puede apreciar la intermitencia entre concentraciones de actividad turística encapsuladas en líneas negras segmentadas, y por supuesto, la diversidad programática del complejo (con el listado de tipologías de alojamiento, equipamiento y servicios en la leyenda).

Se puede afirmar que las características y el comportamiento del espacio turístico, en este caso, de Plava y Zelena Laguna, se situó primordialmente en la definición de un borde turístico continuo y

ampliamente programado, complementado con puntos de convergencia a modo de centralidades de encuentro y convivencia social, abastecimiento de bienes básicos que se enlazaron con los elementos de carácter recreativo, y que a su vez se interconectaron mediante los caminos y costaneras [FIG. 05].

### ENCUADRE ESCALA TERRITORIAL URBANO-ARQUITECTÓNICA

Finalmente se encuentra el encuadre de la pieza de arquitectura, el cual encarnó la definición estructural

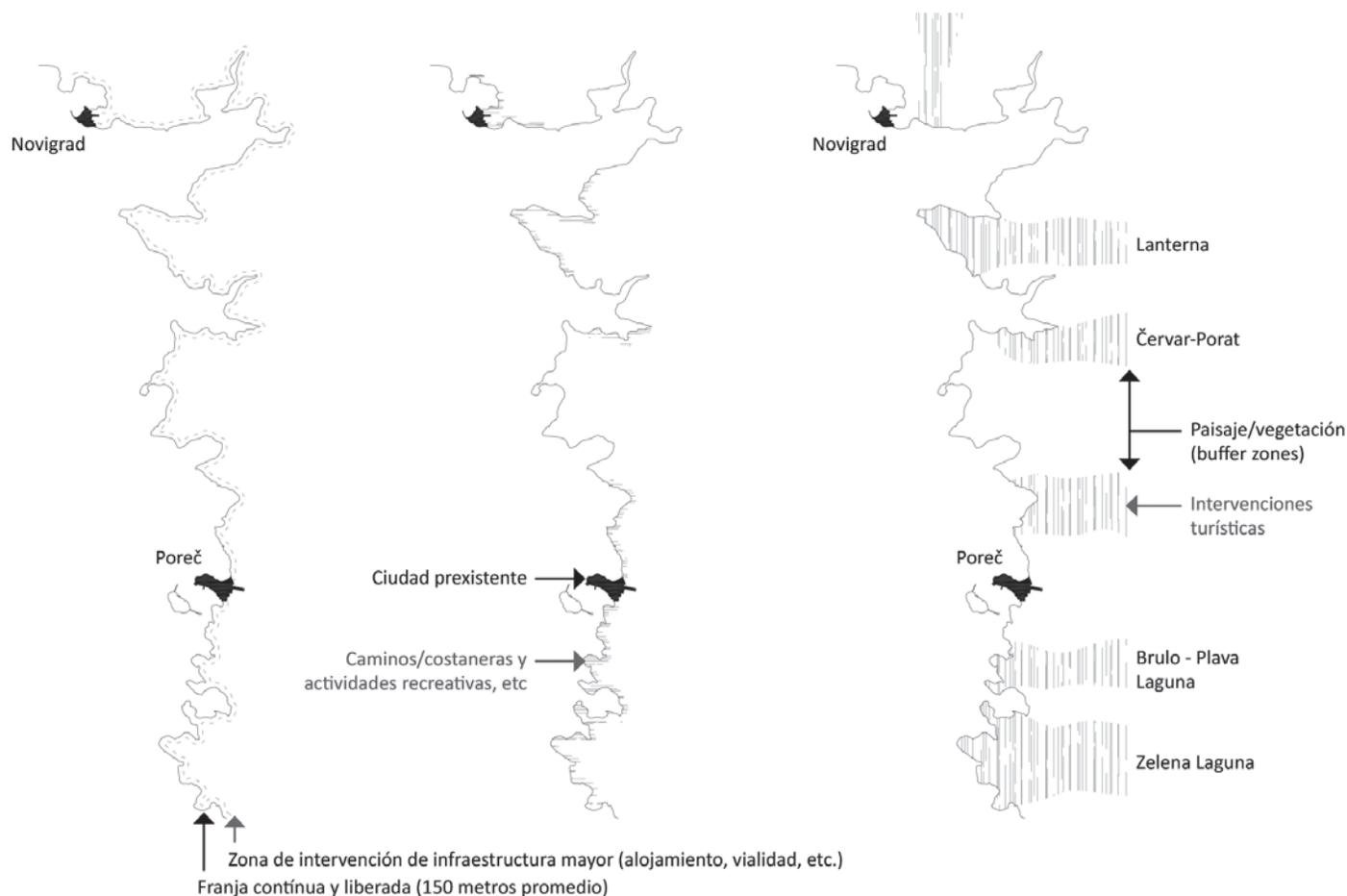


FIG. 08: Cartografía de síntesis del principio y forma de la organización del espacio turístico para el segmento Novigrad – Plava y Zelena Laguna. Elaboración propia.

y simbólica del encuadre anterior. Esta operación compleja, que por una parte incorporó al hotel como unidad principal y distinguible del entorno construido, concebida como un hábitat autónomo capaz de resolver gran parte de los requerimientos de sus usuarios, y que por otra parte, incorporó un correlato exterior, fue la pieza principal por el cual se fue conformando el borde, operación tras operación<sup>35</sup>. Surge entonces, una secuencia morfológico-programática en la pieza que se conjuga con la secuencia producida por repetición lineal de tales piezas, tejiendo de esta manera, la particularidad del borde costero en cuestión.

Como se muestra en la FIG. 06, en este encuadre se definieron los parámetros de magnitud de las piezas hoteleras, tipología de alojamiento, tipología tectónica, programa general y secuencia de flujos peatonales entre estacionamientos, interior colectivo y exterior público de hoteles, terrazas, piscinas, cafés, bistrós y la playa. Asimismo, se definieron los caminos, pero también los elementos exteriores horizontales y verticales predominantemente de piedra, responsables del acondicionamiento arquitectónico-paisajístico; como muros de contención, muretes, otras terrazas, muelles, plataformas para tomar sol entre otras cosas (representado en las líneas rojas). Todo lo cual cobró gran protagonismo como instancia de goce, recreación, descanso y divertimento.

Tal como se puede apreciar en la secuencia fotográfica de la FIG. 07, en este encuadre se muestra con claridad la continuidad del borde costero del caso en cuestión.

Se puede afirmar que este encuadre tuvo un rol como significador, como encarnación precisa de las relaciones abstractas indicadas por la planificación y sistema de autogestión yugoslava. Por sobre todo, fue el medio por el cual se introdujeron las diferencias formales entre los complejos turísticos mixtos. A través de distintas improntas, el diseño se encargó de crear ambientes gratos (con mayor o menor éxito). Es aquí donde surge con nitidez el carácter simbólico del espacio turístico. Cumpliendo así, su rol principal, que era por un lado económico. Aparte de los hoteles per se, el borde en cuestión permitió varias modalidades de recaudación financiera mediante los servicios ofrecidos por centros de entretenimiento, instalaciones deportivas, comercio, gastronomía, etc. Por otro lado, cumplió un rol social, desde el cual se levantó una imagen inclusiva y transversal, que introdujo servicios e infraestructuras novedosas a las comunidades locales que le acogieron, complementaria a la imagen de la 'maquina' económica de la cual se ha hecho mención.

Se entiende entonces, que las características del espacio turístico fueron impactadas por la arquitectura, el

aparato de planificación espacial y el sistema de autogestión, en lo que se puede llamar una doctrina de planificación integrada o al menos interrelacionada.

De la interrelación, surgen las cualidades del espacio turístico producido; y la forma de la definición de borde costero más reconocible [FIG. 08]. Donde la preservación del paisaje y patrimonio urbano se encuentra expresado en los principios de concentración y distribución de los complejos turísticos en tanto a agrupaciones de instalaciones turísticas distanciadas entre sí mediante largas extensiones de paisaje (o *buffer zones*). Pero a su vez integradas funcionalmente a los circuitos de las ciudades preexistentes. Complementado con un borde costero interconectado por caminos y costaneras.

La planificación y arquitectura yugoslava no inventó o extendió mayormente el repertorio de métodos de planificación territorial y diseño existentes en aquel momento. De hecho, utilizó a su conveniencia distintas improntas epistemológicas de la planificación urbana. Sino más bien encontró particular innovación en la interrelación de un sistema de gobernanza, con distintos encuadres de planificación territorial, que incorporó también la escala arquitectónica. En ese sentido, la arquitectura y planificación del movimiento moderno tardío, encontró en Yugoslavia un campo fértil para manifestarse.

## NOTAS

1- La importancia del turismo y del espacio turístico llevado a cabo por la Yugoslavia socialista ha sido estudiada en varias aristas: desde la planificación territorial por el arquitecto Vladimir Mattioni, centrándose en la discordancia que tuvieron las proyecciones de crecimiento económico de los Planes de Coordinación de las regiones del bajo y alto adriático con sus resultados 20 y 30 años después (respectivamente); desde el fenómeno socioeconómico por los historiadores Karin Taylor y Hannes Grandit, apuntando a que el espacio del turismo fue primero establecido desde el derecho al ocio, para luego situarse como una plataforma de consumo; desde el turismo social, por el historiador Igor Duda; desde la variedad tipológica, expresión arquitectónica y diseño de interiores por el arquitecto Maroje Mrduljaš; desde la construcción de un borde articulada y democrático, abordado por los arquitectos Luciano Basauri, Dafne Berc y Maroje Mrduljaš donde se hace una puesta en valor de la producción arquitectónica, urbanística y artística de Yugoslavia, elaborando con especial atención la morfología de la arquitectura - asumiendo la mirada que ha tenido occidente sobre la región de los Balcanes, como el 'oriente' europeo, sinónimo de lo 'otro'. En: KULIĆ, Vladimir; STIERLI, Martino (eds.). *Toward a Concrete Utopia: Architecture in Yugoslavia 1948-1980*. (New York: MoMA, 2018), 7.

2- DIMITRIJEVIĆ, Branislav. *Consumed Socialism – Culture, Consumerism and social imagination in Yugoslavia (1950-1974)*. (Belgrade: Fabrika Knjiga, 2016).

3- URRY, John; LARSEN, Jonas. *The Tourist Gaze*. (London: Sage Publications, 2011); FRANKLIN, Adrian. "The Tourist Syndrome: An Interview with Zygmunt Bauman". *Tourist Studies*, vol. 3, no. 2 (2003): 205-217; GAMULIN, Grgo. "Krug što se zatvara" [Cierre de círculo]. *Život umjetnosti*, vol. 18, no. 7 (1972): 45-56.

4- La fecha de término del arco histórico tomado en cuenta obedece por una parte, a una metodología de estudio basada en la configuración de cuatro escalas de intervención asistidas de manera particular y permanente por el sistema político y socioeconómico yugoslavo. Por lo tanto, la producción y consolidación del borde costero en cuestión, sólo se termina de comprender desde el proceso que le fue dando forma hasta el final de la Yugoslavia socialista. Por otra parte, obedece a la relevancia de la colaboración entre la autogestión de las empresas turísticas y la autogestión administrativo-municipal en la conducción de las operaciones de intervención costera, también lo hicieron de manera sostenida hasta el final de la Yugoslavia socialista, año 1990.

5- Este artículo surge de la tesis doctoral del autor "Planificación integrada del turismo yugoslavo: forma y continuidad en la definición de un borde costero". Santiago: Programa de Doctorado en Arquitectura y Estudios urbanos, Pontificia Universidad Católica de Chile, 2019.

6- Con el tránsito del turismo social al turismo comercial mixto, se idearon y se pusieron en marcha los objetivos político-financieros de la industria turística en cuestión. El informe Regionalni "aspekti planiranja turizma: Osnovni referat jugoslavenskih stručnjaka", estableció entre otras cosas, criterios de capacidad de carga en razón de la microrregión o zona de desarrollo con sus litorales, para determinar accesibilidad y

dimensionamiento de todas las instalaciones; a su vez determinada por la calidad del mar y playas o bordes, belleza del paisaje circundante, cercanía con lugares, poblados y ciudades con valor cultural y patrimonial, estableciendo diferentes categorías de oferta turística. La mirada política detrás de los objetivos de inclusión estaba alineada con criterios financieros, por tanto los complejos debían contar con una oferta multiprogramática, ya que esta podía tener llegada a un mayor rango adquisitivo, y así minimizar la dependencia en un sólo mercado. En ese sentido, la planificación de la oferta turística global, dentro del marco regional, se realizó sobre la comprensión de un territorio finito, asumiendo la mejor utilización del espacio turístico que se pensó en su momento. ALFIER, Dragutin.

"Regionalni aspekti planiranja turizma: Osnovni referat jugoslavenskih stručnjaka" [Aspectos regionales de la planificación turística: Informe elemental de expertos yugoslavos]. *Turizam*, vol. 10-11, no. 10 (1962): 18-26.

7- Cabe recordar que después de la segunda guerra mundial, la idea del turismo un sector estratégico del desarrollo económico clave, y por tanto que debía ser dirigido por el estado, también fue una visión compartida en otras naciones europeas. PACK, Sasha D. *Tourism and dictatorship: Europe's peaceful invasion of Franco's Spain*. (New York: Palgrave Macmillan us, 2006).

8- DOMANIK, Roman. "Uloga turizma u unapređenju privredno nerazvijenih područja" [El rol del turismo en la mejora de zonas económicamente rezagadas]. *Turistički pregled*, vol. 1-2, no. 3 (1955): 10-12.

9- DUDA, Igor. "Workers into Tourists: Entitlements, Desires, and the Realities of Social Tourism under Yugoslav Socialism". En: GRANDITS, Hannes; TAYLOR, Karin. (eds.). *Yugoslavia's Sunny Side: A History of Tourism in Socialism (1950-1980s)*. (Budapest: Central European University Press, 2010).

10- "Zakon o agrarnoj reformi i kolonizaciji, 1945", *SL Demokratske Federativne Jugoslavije (DFJ) 64/45* ["Ley de reforma agraria y colonización" de 1945", *Diario oficial de la Yugoslavia Democrática Federativa (YDF) 64/45*].

11- "Zakon o nacionalizaciji privatnih privrednih poduzeća, 1946", *SL Federativne Narodne Republike Jugoslavije (FNRI) 10/46* ["Ley básica de nacionalización de empresas comerciales privadas de 1946", *Diario oficial de la República Federativa Popular de Yugoslavia (RFPY) 10/46* – esta ley se complementó con un apéndice en 1948 para incorporar la nacionalización de pequeñas y medianas empresas, edificios y hoteles].

12- "Osnovni zakon o eksproprijaciji, 1947", *SL Federativne Narodne Republike Jugoslavije (FNRI) 28/47* ["Ley básica de expropiación de 1947", *Diario oficial de la República Federativa Popular de Yugoslavia (RFPY) 28/47*].

13- PETRANOVIĆ, Branko. *Istorija Jugoslavije 1918-1988. Knjiga III – Socijalistička Jugoslavija 1955-1988*. Ed. por Simon Simonović. Beograd: Nolit, 1988. (Debido al gran número de capítulos del libro, cabe precisar aquel utilizado: "Državna privreda i njene protivurečnosti").

14- "Ustavni zakon, 1953", *SL Federativne Narodne Republike Jugoslavije (FNRI) 3/53* ["Ley constitucional de 1953", *Diario oficial de la República Federativa Popular de Yugoslavia (RFPY) 28/47*].

15- "Opći zakon o organizaciji općina i kotara, 1955", *SL Federativne Narodne Republike Jugoslavije (FNRI) 26/55*

["Ley general sobre la organización de los municipios y distritos de 1955", *Diario oficial de la República Federativa Popular de Yugoslavia (RFPY) 26/55*].

16- HORVAT, Branko. *Privredni sistem i ekonomska politika Jugoslavije*. (Beograd: Institut ekonomskih nauka, 1970). PETRANOVIĆ, Op. cit. (Debido al gran número de capítulos del libro, cabe precisar aquellos utilizados: "Državna privreda i njene protivurečnosti", "Radnički saveti" y "Država, Savez komunista Jugoslavije i samoupravni preobražaj").

17- Izvršno vijeće Skupštine općine [Consejo Ejecutivo de la Asamblea Municipal]; Općinska organizacija Saveza socijalističkog radnog naroda Hrvatske – SSSRNH [Organización Municipal de la Liga de Trabajadores Socialistas de Croacia]; Općinsko sindikalno vijeće [Consejo Municipal de los Sindicatos de Trabajadores]; Osnovne organizacije udruženog rada – OOUR [Organizaciones Básicas de Trabajo Asociativo]; y Složene Organizacije Udruženog Rada – SOUR [Organizaciones Complejas de Trabajo Asociativo]. "Izvadak iz rezolucije o ostvaranju politike društveno-ekonomskog razvoja općine Poreč" [Resolución sobre la implementación de Políticas de Desarrollo Socioeconómico para la Municipalidad de Poreč]. *30 Dana*, vol. 1, no. 6 (1978): 15-18.

18- Turistički savez Hrvatske y Turistički savez Jugoslavije.

19- Urbanistički Institut Socijalističke Republike Hrvatske (SRH) y Komisija za prostorno uređenje Jadranskog područja.

20- Otras instituciones importantes que tributaron de gran manera en la planificación del turismo: Urbanistički institut Split [Instituto urbanístico de Split]; Urbanistički zavod Fakulteta za arhitekturu, geodeziju i građevinarstvo Sveučilišta u Zagrebu [Departamento Urbanístico de la Facultad de Arquitectura, Geodesia e Ingeniería Civil de la Universidad de Zagreb]; Urbanistički institut Rijeka; Institut za ekonomiju i turizam Socijalističke Republike Hrvatske (SRH) [Instituto urbanístico de Rijeka; Instituto de Economía y Turismo de la RSC]; Komisija za turizam Zavoda za ekonomsko planiranje Narodne Republike Hrvatske (NRH) [Comisión de turismo del Departamento de planificación económica de la RPC]; Zavod za ekonomsko planiranje Socijalističke Republike Hrvatske (SRH) [Departamento de planificación económica de RSC]; Institut za zaštitu spomenika [Instituto de conservación de monumentos]; Vrhovni institut za zaštitu prirodnih rijetkosti [Instituto de conservación de monumentos]; y Biro za turističku izgradnju [Oficina para la edificación turística].

21- Društveni plan privrednog razvoja Federativne Narodne Republike Jugoslavije za razdoblje 1947.-1951. (*SL FNRI n/47*); Društveni plan razvoja Narodne Republike Hrvatske za razdoblje 1957.-1961. (*NN 1/58*); Društveni plan razvoja Narodne Republike Hrvatske za razdoblje 1961.-1965. (*NN n/61*); y Društveni plan razvoja Socijalističke Republike Hrvatske za razdoblje 1966.-1970. (*NN 30/66*).

22- ALFIER, Op. cit., 18-26; RADŠIĆ, Franjo. *Turizam i turistička politika: s ogledima na području Istre*. (Pula: Istarska naklada, 1981).

23- Los principales complejos turísticos son los siguientes: 1) Plava y Zelena Laguna, a cargo de Plava

Laguna, Poreč: 1957- / 180 ha / a 3 km del centro de Poreč / 50-200 m de distancia de la costa / organización en base a agrupaciones de edificios con más de una centralidad; 2) Brela, a cargo de Hoteli Brela: 1961- / 7 ha + 1,4 ha / ubicado en ambos extremos del poblado de Brela / 20-60 m de distancia de la costa / organización lineal en base a agrupaciones de edificios con una centralidad; 3) Lanterna, a cargo de Riviera Poreč: 1966- / 135ha / a 8 km del centro de la ciudad de Novigrad / 100-300 m de distancia de la costa / organización en base a agrupaciones de edificios con más de una centralidad; 4) Solaris, a cargo de Solaris Šibenik: 1968- / 35 ha / a 6 km del centro Šibenik / 40-100 m de distancia de la costa / organización en base a agrupaciones de edificios con más una centralidad; 5) Polari, a cargo de Maistra Rovinj: 1969- / 52 ha / a 4 km del centro de Rovinj / 40-200 m de distancia de la costa / organización en base a agrupaciones de edificios con más de una centralidad; 6) Rabac, a cargo de Riviera Poreč: 1969- / 40 ha / a 4 km del centro de Labin / 40-170 m de distancia de la costa / organización lineal en base a agrupaciones de edificios con más una centralidad; 7) Stella Maris, a cargo de Istraturist Umag: 1969- / 46,6 ha / a 2 km del centro de la ciudad de Umag / 50-200 m de distancia de la costa / organización en base a agrupaciones de edificios con más de una centralidad; 8) Borik, a cargo de Hoteli Zadar: 1970- / 25,5 ha / a 2 km del centro de Zadar / 40-180 m de distancia de la costa / organización en base a agrupaciones de edificios con más de una centralidad; 9) Babin Kuk, a cargo de Hoteli Babin Kuk Dubrovnik: 1972- / 104,5 ha / a 4 km del centro de Dubrovnik / 10-250 m de distancia de la costa / organización en base a agrupaciones de edificios con más de una centralidad.

24- Uno de los espacios de discusión relevante, se dio en el simposio "Turismo y ordenación territorial de la región adriática" ocurrido en Crikvenica, 1963. La misión de la comisión fue la de establecer el marco de los objetivos del desarrollo costero, decidiendo situar a la actividad turística al centro de ella. Asimismo, asumiendo que la manera de preservar el paisaje sólo podía darse en la medida que estuviese dentro de una impronta planificada, estableciendo a la vez que la planificación de la costa en base al turismo debía abarcar más allá de instalaciones recreativas, e incorporar procesos de urbanización en base a infraestructuras de redes viales y redes de suministro eléctrico, agua potable, alcantarillado, etc. Entre otras cosas, el simposio mostró por primera vez al público la metodología de planificación territorial costera, con énfasis en el turismo, la cual fue llevada a cabo por el instituto urbanístico de Croacia y patrocinado por la recién establecida (1961) Komisija za prostorno uređenje Jadranskog područja [Comisión de ordenación territorial de la región adriática]. *Turizam*, vol. 4-5, no. 11 (1963): 1-2.

25- KRSTIĆ, Branislav; PAJLOVIĆ, Dušan. *Zakonodavstvo urbanizacija, arhitekture, baštine, prostornog uređenja i čovjekove sredine*. (Beograd: Naučna knjiga, 1987). VUKONIĆ, Boris. *Povijest hrvatskog turizma*. (Zagreb: Prometej, 2005). ANTUNAC, Ivan. "Prilog historiji razvitka turističke organizacije u Jugoslaviji od početka do II svjetskog rata. Prvi dio" [Mirada histórica del desarrollo de la organización turística en Yugoslavia desde sus inicios hasta la segunda guerra mundial. Primera parte]. *Turizam*, vol. 8, no. 14 (1966): 16-19. ANTUNAC, Ivan. "Prilog historiji razvitka turističke organizacije u Jugoslaviji od početka do II svjetskog rata. Drugi dio" [Mirada histórica del desarrollo de la organización turística en Yugoslavia desde sus inicios hasta la segunda guerra mundial. Segunda parte]. *Turizam*, vol. 9, no. 14 (1966): 16-19.

26- Urbanistički Institut Sr Hrvatske. "Program dugoročnog razvoja i plan prostornog uređenja jadranskog područja, 1964-1967". [Programa de desarrollo a largo plazo y plan espacial del área del Adriático, 1964-1967]. *Monografija Urbanistički Institut sr Hrvatske 1947-1987*. (Zagreb: Urbanistički Institut sr Hrvatske, 1988).

27- United Nations Development Program and The Government of Socialist Federative Republic of Yugoslavia. Town Planning Institute of Croatia, Town Planning Institute of Montenegro, Town Planning Institute of Bosnia and Herzegovina; in collaboration and consultation with The Institute for Economics and Tourism Zagreb and International Consulting Consortium Tekne Milan – Cekop Warsaw. *Physical Development Plan for the South Adriatic Region, 1968; Physical Development Plan for Split Macro Region, 1970; Physical Development Plan for the North Adriatic Region, 1972*. *Arhiv Arhitektonskog fakulteta Sveučilišta u Zagrebu*. (Dubrovnik, Split Zagreb, 1967-1972).

28- Respecto a los planes regionales de ordenamiento territorial abordados en el trabajo y muchos otros, cabe señalar lo determinante que fue para la configuración de estos, el marco regulatorio establecido en Zakon o urbanističkom i regionalnom prostornom planiranju u NRH, 1961, *NN Narodne Republike Hrvatske (NRH) 21/61* [Ley de ordenación del territorio y planificación urbana de la RPC de 1961, *Diario oficial de la República Popular de Croacia (RPC) 21/61*]. La ley estaba orientada a establecer un nuevo marco de interrelación del espacio en transformación y a la vez dirigida principalmente a zonas rurales y parcialmente urbanizadas que no contaban con planes reguladores, pero que requerían de rápida intervención dentro los índices de crecimiento que presentaba el país. Debido a las diferencias de tamaño, población, posicionamiento e importancia de los asentamientos, dicha ley estableció tres nuevos tipos de planes de urbanización que, junto al existente plan regulador general, debían contener un programa, un plan espacial básico y un plan de ejecución. Estos son: Plan regional territorial, Plan regulador parcial y Proyecto urbanístico (KRSTIĆ; PAJLOVIĆ. Op. cit.). Esta ley fue complementada con enmiendas de gran utilidad en 1966, las cuales introdujeron una nueva figura técnico-legal: Odluka koja zamjenjuje regionalni prostorni plan općine, 1966 *NN Socijalističke Republike Hrvatske (SRH) 39/66* [Decisión de remplazo del plan regional territorial municipal – precisamente para agilizar la demorosa producción de los planes regionales].

29- Cabe aclarar que el desarrollo del turismo en Poreč y otras localidades costeras estuvo significativamente determinado por la gobernanza municipal de la ciudad y las empresas turísticas que jugaron un rol en la integración económica de los diferentes sectores productivos de la zona municipal en cuestión. En el caso de Poreč, la política de desarrollo e integración económica estuvo situada principalmente en el sector turístico y agrícola del municipio. Al respecto, Plava Laguna tuvo a su cargo dos grandes líneas: Plava Laguna Turist y Agrolaguna. Con el paso del tiempo, las estrategias de desarrollo económico local comenzaron a ser coordinadas con planes físicos de desarrollo regional municipal e interregional en razón del crecimiento de la ciudad y el municipio. VUKONIĆ, Boris. *Plava Laguna: 1957-2007*. (Zagreb: Prometej, 2007).

30- "Regionalni prostorni plan Istre – Mogućnosti razvoja turizma: Odluka koja zamjenjuje regionalni prostorni plan obalnog područja općine Poreč"

[Decisión de remplazo al plan regional territorial municipal del litoral de Poreč de 1967, incluido en el Plan regional de Istria]. *Državni arhiv u Zagrebu. Fond Urbanistički institut Hrvatske, box 288*. (Urbanistički institut sr Hrvatske, 1967).

31- El dimensionamiento de la capacidad de carga de alojamiento, expresado en número de camas y tipologías de alojamiento, fue el derrotero para definir otros parámetros de zonificación. El plan estipuló un total de 12.000 camas, distribuidas en uno y dos pisos, con un 16% de camas destinadas a camping. El cálculo se basó en la cantidad de metros lineales de costa apta para el baño – en este caso 6.700 metros lineales. Cifra que se multiplicó por un promedio de 1.7 bañistas por metro lineal. Luego se multiplicó el resultado por un factor de uso simultáneo correspondiente a 1.5 (equivalente a una unidad de cálculo derivada de 10 personas bañándose simultáneamente de un total de 15). Por lo tanto 6.700 x 1.5 x 1.7 arrojaba un total 17.000 camas. Finalmente, a esta cifra se le restó el 30%, equivalente a la población local y a los turistas que visitaban las playas por el día. Llegando a la cifra estimada de 12.000 camas. Ver: Urbanistički Institut SR Hrvatske. "Regionalni prostorni plan Istre – Mogućnosti razvoja turizma: Odluka koja zamjenjuje regionalni prostorni plan obalnog područja općine Poreč" [Decisión de remplazo al plan regional territorial municipal del litoral de Poreč de 1967, incluido en el Plan regional de Istria]. *Državni arhiv u Zagrebu. Fond Urbanistički institut Hrvatske, box*. (Urbanistički institut sr Hrvatske, 1967).

32- *Ibid.*

33- Criterios de distanciamiento fueron incorporados frecuentemente para establecer los emplazamientos de los nuevos complejos turísticos, y consecuentemente la relación funcional entre estos y los entornos urbanos consolidados junto a su preservación. En ese sentido, un sector de la crítica disciplinar del urbanismo que se instaló en su momento también fue de corte culturalista en su cuestionamiento al progresismo implícito detrás de la valoración economicista del paisaje costero, que en ciertos lugares estaba forzando el desarrollo turístico sin las medidas mitigadoras pertinentes recomendadas por la propia disciplina. Tales advertencias fortalecieron la producción de documentos de ordenamiento territorial relativo al cuidado del paisaje costero. SEISSEL, Josip. "Aktuelno stanje izgradnje na jadranskom području" [Estado actual de la edificación en el área del Adriático]. *Turistički pregled*, vol. 4-5, no. 11 (1963): 2-5; GAŠPAROVIĆ, Franjo.

34- Urbanistički Institut sr Hrvatske. Op. cit.

35- Esta lógica de construcción paisajística también tiene resonancia en la propuesta metodológica de Ricard Pié, que postula la conformación del paisaje turístico a través del enlace entre: el tiempo como categoría que muestra la transformación del paisaje; el proceso como categoría que muestra los aspectos políticos y socioeconómicos que inciden el paisaje; el simbolismo como categoría que muestra la identidad y comportamiento del paisaje; y la categoría de la arquitectura como pieza mínima inaugural, que mediante su implantación aditiva muestra la forma en la que se constituye el paisaje. PIÉ, Ricard. "Investigar sobre la arquitectura del turismo: cuatro notas para no perderse". *QRU: Quaderns de Recerca en Urbanisme*, 5/6 (2015): 16-43.