

**Equipamientos II**  
**Ocio, deporte, comercio, transporte y turismo**  
**Registro DOCOMOMO Ibérico, 1925-1965**



**Equipamientos II**  
**Ocio, deporte, comercio, transporte y turismo**  
**Registro DOCOMOMO Ibérico, 1925-1965**

Equipamientos II  
Ocio, deporte, comercio, transporte y turismo, 1925-1965  
Registro DOCOMOMO Ibérico

Colección arquia/temas 32

**EDICIÓN**

**FUNDACIÓN CAJA DE ARQUITECTOS**

www.arquia.es/fundacion

**Fundación DOCOMOMO Ibérico**

www.docomomoiberico.com

**RESPONSABLE DE LA EDICIÓN**

Susana Landrove

**COORDINACIÓN DE LA EDICIÓN**

Fundación Caja de Arquitectos:

Marta Rojals

Fundación DOCOMOMO Ibérico:

Montserrat Morenilla y Rocio Salas

**PROPUESTA Y SELECCIÓN DE OBRAS**

Fundación DOCOMOMO Ibérico

Fernando Aguerri

Fernando Agrasar

Miguel Centellas

Alberto Combarros

Joseba Escribano

Carlos Gómez Agustí

Magüi González García

Plácido González

Carmen Jordá

Gabriela Kacelnik

Susana Landrove

Miguel Lasso de la Vega

Xavier Llobet

José Parra

José Miguel Remolina Seivane

Juan Ignacio San Marcos Espinosa

Ana Tostões

Daniel Villalobos

**PATRONATO FUNDACIÓN CAJA DE ARQUITECTOS**

**Presidente**

Javier Navarro Martínez

**Vicepresidente 1.º**

Federico Orellana Ortega

**Vicepresidente 2.º**

Alberto Alonso Saezmiera

**Secretario**

Antonio Ortiz Leyba

**Patronos**

Carlos Gómez Agustí

Covadonga Alonso Landeta

Marta Cervelló Casanova

José Argudín González

Sol Candela Alcover

Montserrat Nogués Teixidor

Emilio Tuñón Álvarez

Francisco Javier Cabrera Cabrera

Fernando Díaz-Pinés Mateo

Jesús Hernández González

Antonio Ferrer Vega

**Director**

Gerardo García-Ventosa López

**PATRONATO FUNDACIÓN DOCOMOMO IBÉRICO**

**Presidente**

Celestino García Braña

**Vicepresidente**

João Belo Rodiea

**Directora**

Susana Landrove Bossut

**Consejo Andaluz de Colegios Oficiales de Arquitectos**

Patrono: Luis Cano Rodríguez

**Colegio Oficial de Arquitectos de Aragón**

Patrono: Francisco Pérez Arbués

**Colegio Oficial de Arquitectos de Asturias**

Patrono: Alfonso Toribio Gutiérrez

**Colegio Oficial de Arquitectos de Canarias**

Patrono: Víctor Hernández Pérez

**Colegio Oficial de Arquitectos de Cantabria**

Patrono: Ignacio Pereda Pérez

**Colegio Oficial de Arquitectos de Castilla y León Este**

Patrono: David Dobarco Lorente

**Colegio Oficial de Arquitectos de la Comunidad Valenciana**

Patrono: Ramón Monfort Salvador

**Colegio Oficial de Arquitectos de León**

Patrona: Pilar Morala Bueno

**Colegio Oficial de Arquitectos de Madrid**

Patrono: José Manuel Dávila del Cerro

Decana: Paloma Sobrini

**Colegio Oficial de Arquitectos de Murcia**

Patrono: Antonio García Herrero

**Colegio Oficial de Arquitectos Vasco Navarro**

Patrono: Joseba Escribano

Decano: Manuel Sagastume

**Colegio Oficial de Arquitectos de Galicia**

Patrono: Celestino García Braña

**Col·legi d'Arquitectes de Catalunya**

Patrono: Fernando Marzá

Decano: Lluís-Xavier Comerón I Graupera

**Col·legi Oficial d'Arquitectes de les Illes Balears**

Patrono: Luis A. Corral Juan

**Fundació Mies van der Rohe**

Patrono: Lluís Hortet

**Fundación Caja de Arquitectos**

Patrono: Carlos Gómez Agustí

**Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico**

Patrono: Román Fernández Baca

**Ordem dos Arquitectos, Portugal**

Patrono: João Belo Rodiea

**TRADUCCIÓN**

Emilia Pérez Mata

**DISEÑO GRÁFICO**

Estudi Tere Moral

**Fotomecánica**

**Impresión**

IGOL, SL

D.L. B-20954-2011

ISBN 978-84-937857-7-2

© de esta edición, Fundación Caja de Arquitectos/

Fundación DOCOMOMO Ibérico, 2011

© de los textos, sus autores

© de las imágenes, sus autores

# ÍNDICE

## **Presentación**

- 7 Equipamientos II. Ocio, deporte, comercio, transporte y turismo. Registro DOCOMOMO Ibérico, 1925-1965.  
CELESTINO GARCÍA BRAÑA

## **Introducción**

- 11 Gestionar, viajar, recrear: equipamientos para tres procesos. CARLOS GARCÍA VÁZQUEZ  
21 Equipamientos y modernidad. La afirmación de la arquitectura moderna en Portugal. ANA TOSTÕES

## **Registro DOCOMOMO Ibérico - Equipamientos**

- 30 **Andalucía**  
62 **Aragón**  
74 **Asturias**  
86 **Cantabria**  
96 **Castilla y León**  
112 **Cataluña**  
162 **Ceuta**  
168 **Comunidad de Madrid**  
200 **Comunidad Valenciana**  
214 **Galicia**  
228 **Islas Baleares**  
238 **Islas Canarias**  
260 **La Rioja**  
264 **Murcia**  
270 **Navarra**  
278 **País Vasco**  
296 **Portugal**
- 363 Agradecimientos  
365 Bibliografía  
371 Índice de autores  
373 Créditos de las ilustraciones



## Equipamientos II. Ocio, deporte, comercio, transporte y turismo Registro DOCOMOMO Ibérico, 1925-1965

Presentar un nuevo libro, por más que éste forme parte de una «saga» ya conocida, suele ser labor conveniente, incluso, a veces, imprescindible. La producción cultural siempre está sujeta a vaivenes y variables puntos de vista. Es su propia condición la que, insertada en un proceso perpetuamente cambiante, hace que su significado adquiera nuevas tonalidades por la misma variabilidad del contexto. Según el caso, incluso es necesario afirmar la línea de intereses y propósitos que están detrás de cada iniciativa, y no es menor la conveniencia de tener al lector habitual y, por supuesto, al recién llegado suficientemente alertados. Es por ello por lo que, de nuevo, se intenta aquí fijar posiciones, tanto las que vienen de un largo atrás como las que surgen al hilo del presente.

Este nuevo volumen, titulado *Equipamientos II*, es obvia continuación del anterior. Si el primero estuvo dedicado a registrar los edificios más significativos de los dedicados a educación, salud, religión y administración, este segundo se ocupa de los que corresponden a las finalidades de comercio, turismo, ocio, deporte y transportes. Dado que no habrá un tercero, se da por supuesto que con ello se completa el registro documental dedicado a este tema, y excusaría precisar que ambos aspiran a formar una evidente unidad.

Además, hay que decir que, después de los dos anteriores consagrados a la industria y la vivienda, se completa con estos cuatro la labor de documentar este período de la arquitectura realizada en los años comprendidos entre 1925-1965; referencia temporal que ha sido, como bien se sabe, una constante de la labor perseguida por el DOCOMOMO Ibérico.

Quizá convenga señalar en este momento, y desde luego no es más que una reflexión particular, que la consciente elección de estas fechas se apoyaba en argumentos que tenían mucho que ver con el cambio de panorama que se produce alrededor de estos años en la arquitectura occidental. Las provechosas reflexiones que en su día formuló Víctor Pérez Escolano en su texto «El registro de arquitectura del Movimiento Moderno», publicado en *Arquitectura del Movimiento Moderno. Registro DOCOMOMO Ibérico, 1925-1965* (1996), están ahí para avalarlo. Ahora bien, el trabajo realizado desde entonces podría, y lo digo con toda cautela, dar pie a formular una elemental pregunta: ¿sigue siendo válida esa referencia que se apoyaba en importantes argumentos «exteriores» o quizá hoy debemos plantearnos alguna más directa, surgida desde la propia interioridad de las específicas circunstancias de las arquitecturas portuguesas y españolas de estos años?

La pregunta no invalida de ningún modo ni los argumentos que la justificaron ni el trabajo desarrollado. Al contrario, vendría a demostrar su validez inicial puesto que este acotamiento, además de ser necesario como método inexcusable de trabajo, habría dado sus frutos si ahora demostrara ser necesaria una variación, que en cualquier caso sólo lo sería de matiz. Cuestión ésta, por lo demás, que ya ha venido siendo tenida en cuenta y a la que volvemos una y otra vez, pues es tema de debates constantes. Por eso siempre se ha dejado constancia de aquellos edificios que, identificados con la arquitectura del Movimiento Moderno, se adelantaron o retrasaron con relación a esas fechas. En realidad estamos todavía muy cerca para entender en toda su plenitud lo que ahora buscamos. Por otra parte, este debate acerca de los límites de estudio o de clasificación, si se plantea con demasiada rigidez, poco añade al análisis del fenómeno arquitectónico.

Sin embargo, debemos tener en cuenta, al mismo tiempo, su gran validez, pues ayuda a explicar, al menos desde el punto de vista de sus autores, las filiaciones detrás de las cuales están los orígenes de lo que se estudia. Baste repasar esta cuestión, en todas y cada una de las historias que se han preocupado por la arquitectura del Movimiento Moderno, para entender el largo y ancho significado que la propuesta de límites supone, abriendo con ello la intelectual disputa sobre la naturaleza y el origen de aquella arquitectura. Las aspiraciones explicativas que ello comporta son labores de enorme trascendencia para entender su «verdadero» contenido.

Las más sugerentes historias de la arquitectura moderna se apoyan, y ahí reside buena parte de su interés, en la variable interpretación de los orígenes, así como en la definición de los epígonos, de los acontecimientos que se interpretan. ¡Cuántos ejemplos se podrían poner de ello!

Y, desde luego, qué significativa y apasionante resulta la lectura de aquellas meditaciones, de aquellas «fijaciones», siempre tan estimulantes en el afán de la comprensión total de un fenómeno cultural como lo arquitectónico, tanto en su vertiente práctica como en la historiográfica o la crítica. Ello es así porque *limitar* significa «capacidad de conocer». Especular sobre la oportunidad de los límites significa conocer más. La cuestión está, no en fijar aquéllos, sino en argumentar las razones que puedan llegar a justificarlos. Ahí reside el valor que aportan al conocimiento. Por ello será una cuestión siempre abierta y sujeta a las ópticas de cada momento.

La tranquilidad que aporta un trabajo de registro como el que nos ocupa es que su objetivo se resuelve, en lo fundamental, en la constatación y en la descripción, sin llegar al más comprometido de la interpretación.

Independientemente de lo anterior, lo que resulta, a la postre, satisfactorio es que con este tomo finaliza, al menos momentáneamente, la labor ardua, por exhaustiva, de los Registros de la arquitectura del Movimiento Moderno en la Península. El recorrido por ambas geografías, española y portuguesa, queda cumplido, al menos conforme a la metodología inicial; lo que constituye motivo de complacencia por cuanto se puede dar por concluida una tarea que, en su momento, fue considerada como algo casi inabarcable. Quizá se pueda afirmar de nuevo: bien está lo que bien acaba.

Por tanto, la labor, necesaria e inexcusable, de tener la más completa información de lo que fueron las arquitecturas modernas en la Península Ibérica queda así completada.

Con ello hemos comprendido que su extensión numérica era bastante más amplia de lo inicialmente conocido, y la intuición inicial, relativa a su necesidad, se ha visto de este modo confirmada.

Hemos aprendido también, en esta tarea ampliamente colectiva, que si los hasta ahora considerados grandes edificios siguen siéndolo, es verdad que han «aparecido» otros que merecen un alto reconocimiento. También que el desierto cultural de aquellos años, quizá, no fuera tan seco como habíamos valorado. Y diría que felizmente, pues a pesar de las penurias de la época y de tantas otras cosas de aquellas décadas, la vitalidad de la arquitectura, de su enseñanza y la contrastada profesionalidad de sus autores, como nos recordaba Carmen Jordá en su texto «Los equipamientos en España», están ahí para demostrarlo.

Podemos reflexionar acerca de la calidad de la arquitectura española desde la década de 1970 en adelante y cuanto de ello no podría entenderse sin los soportes forjados, en los años referidos, por los magníficos arquitectos que los crearon.

También preguntarnos si, en el panorama europeo de aquellos años, estos nuestros edificios adquieren ahora una valoración más alta, y si tantas crisis anunciadas o presentidas no fueron más propias de los arquitectos que de sus arquitecturas, apoyándonos sobre todo en las inquietas y valiosas obsesiones intelectuales de sus formuladores y no en razones de la estricta realidad.

Y dentro de nuestro territorio, ¿conocíamos y valorábamos piezas arquitectónicas tan estupendas como las que después de estos registros conocemos en Asturias o Galicia, por poner sólo dos ejemplos? Claro que la producción importante sigue estando donde ya se conocía: Madrid, Barcelona, Canarias..., pero ¿cuántos hermosísimos ejemplos podemos visitar, y de ellos gozar, ahora, en toda la geografía ibérica?

Siguen estando ahí los grandes edificios icónicos y sus autores, pero han surgido nuevos nombres, apenas valorados en su momento, abiertamente desconocidos o casi, que deben ser objeto de mayor reconocimiento y culto.

Hemos hablado de registros, nunca de libros, sabedores de la diferencia de análisis que comportan ambas apelaciones: la labor documental del registro, frente a la elaboración intelectual de la que se supone depositaría el libro, o, dicho de otro modo, procurando distinguir la distancia que media entre la indispensabilidad del primero y la originalidad del segundo.

La Fundación DOCOMOMO se propone, como tarea inmediata una vez concluidos los registros, hacer un nuevo balance revisando lo que fue su primera valoración publicada en el año 1996.

Sin querer adelantar acontecimientos, estimo que debería adentrarse en caminos que otorguen nuevos significados, sobre todo en los años posteriores a la Guerra Civil. Me parece intuir que aquí reside el mayor interés,

pues habla de vitalidades específicas de la arquitectura ibérica. Del camino recorrido desde el aislamiento inicial a la plena madurez moderna.

El trauma de la Guerra Civil en España y el posterior resurgir de la arquitectura es inseparable de la mirada hacia lo propio como germen de lo que, con los años, daría lugar al posterior reconocimiento internacional.

¿Acaso no es sorprendentemente tardía la valoración, fuera de nuestras fronteras, de Alejandro de la Sota, por ejemplo?

Si en la década de 1920 fue la importación directa de los fenómenos externos y su pronta influencia en lo ibérico, años después se trataría de desarrollar lo propio para encontrarse finalmente con lo europeo. Algunas experiencias de los arquitectos más significativos así parecen orientarlo. Si fuera alzarón el vuelo de lo moderno a partir de nuevos materiales o de una íntima proximidad a lo industrial, aquí se partió de los materiales de siempre, aunque tratados con nuevas intencionalidades y moviéndose con persistencia dentro de lo estrictamente artesanal.

Si en Europa eran conscientes de su centralidad, aquí se sentía la condición periférica y, por tanto, lo útil que era partir de lo específico. Me resulta de especial interés y, por qué no decirlo, mucho más sugerente, la arquitectura de la posguerra civil que la construida antes, tan seguidista de la europea que ya se estaba haciendo. Si lo pensamos bien, ¿cuál de las dos etapas nos aporta las mayores emociones a nuestro presente?

Todo puede verse ahora con una cierta sorpresa, con la sorpresa que aporta un nuevo modo de ver y de comparar. Quizá ello no nos pueda compensar, ¡no nos compensará en absoluto!, de lo que fue la ínfima calidad urbanística de nuestras ciudades y territorios, tampoco lo que fue el mal tono medio de la arquitectura de aquellos años, pero sí podremos comprender, una vez más, lo que la cultura debe a los impulsos personales y lo condicionada que está por los valores dominantes del entorno. Cada cosa en su lugar y sitio.

Como ya se decía en el anterior volumen de equipamientos, y por tratarse de una novedad en relación con la actividad de DOCOMOMO Ibérico, daremos una importancia capital a la disposición *on line* de los archivos de nuestra Fundación.

Manejar este nuevo medio quizá pueda dar lugar a nuevas y significativas interpretaciones. De la amplia documentación que ahora acumulamos y de la disponibilidad con la que se presenta, seguro que cabe esperar nuevos análisis.

En la historia de la arquitectura tenemos buenos ejemplos de cómo nuevas disponibilidades dieron lugar a nuevos puntos de vista. Creo que, con naturalidad, debemos suponer que esto seguirá siendo así, y aquello que estaba en parte oculto, o a medias desvelado, cuando se somete a ilimitados puntos de vista puede estar destinado a sorprendentes nuevas interpretaciones.

Lo comprobamos cotidianamente en el ámbito de la literatura, de las artes y a veces también en el propio conocimiento científico. Los largos desplazamientos, las interminables horas de biblioteca, el tedioso repaso de diapositivas, en buena medida toca a su fin. Esperemos que, con ello, se fuerce más a la visita y al conocimiento que al olvido.

Hay un argumento último que no debe olvidarse: también en la difusión del conocimiento es ahora necesario competir facilitando su acceso. Poner en amplia y abierta disposición todos los datos existentes se hace necesario si hoy queremos atraer el interés de investigadores universitarios a estos temas, pues sin esta posibilidad, habrían de dirigirse de modo natural hacia otros ámbitos de estudio. La difusión de estos saberes, como de tantos otros, está sujeta a los medios que se utilicen. Así de práctico, aunque no sé si también, así de incierto.

Hay que recordar que desde Marshall McLuhan los vehículos para la difusión del conocimiento son portadores de nuevos significados y propiciadores de renovadas aproximaciones; aunque ello implique prestar la atención debida, a fin de que los nuevos medios no nos incapaciten para superar la lectura apresurada o no nos hagan confundir la cantidad de información con su asimilación.

Pienso también en temas colaterales, pero que tanta importancia económica tienen en nuestras nuevas cotidianidades, como el turismo: estas arquitecturas y estos arquitectos motivarán más de una visita. Sobre todo ayudarán a hacer comprender al conjunto de la sociedad aquello que aún muy pocos han interiorizado y comprendido: el importante papel de la arquitectura en la conformación de cualquier sociedad de cualquier época.

Con ello, no haremos si no contribuir al ensanchamiento de las expresiones de lo arquitectónico y por ende de lo humano. Y si, simultáneamente, logramos un mayor acercamiento y eficacia hacia la conservación de estas arquitecturas, tanto desde las administraciones como desde la iniciativa privada, nos podremos dar, razonablemente, por satisfechos.

Detrás de cada uno de los edificios destinados a equipamientos que aquí se registran, tanto en el tomo primero como en el segundo, está la valiosa dedicación de los miembros de la comisiones técnicas, correspondientes a los colegios de arquitectos que actualmente participan en el patronazgo de nuestra Fundación, tanto de España como de Portugal, también de la Caja de Arquitectos, del Instituto Andaluz del Patrimonio y de la Fundación Mies van der Rohe. A todos ellos debemos agradecimiento por su trabajo; sabido es, pero no por ello debe dejar de reconocerse públicamente. También, específicamente, a la Fundación Caja de Arquitectos, que tan buenos servicios presta a la profesión, no el menor de los cuales, el dedicado a la difusión del conocimiento de lo arquitectónico, en este caso financiando la presente publicación.

Celestino García Braña  
Presidente de la Fundación Docomomo Ibérico

## Gestionar, viajar, recrear: equipamientos para tres procesos

Los edificios de equipamientos son susceptibles de ser clasificados en dos grupos más o menos coincidentes con las publicaciones que la Fundación DOCOMOMO Ibérico ha dedicado al tema. En el primero estarían los recogidos en *Equipamientos I. Lugares públicos, nuevos programas*, que se identifican con los que los técnicos municipales del siglo XIX seleccionaron para racionalizar la ciudad: los educativos, sanitarios, administrativos y religiosos. Como todo producto ilustrado, la mayoría de ellos respondían a programas funcionales prescritos por el Estado, siendo proyectados y construidos por organismos creados a tal efecto. Es decir, la respuesta arquitectónica estaba condicionada por un corpus normativo y regulador que garantizaba coherencia y linealidad tipológica, de ahí lo acertado de abordar su estudio desde este punto de vista.

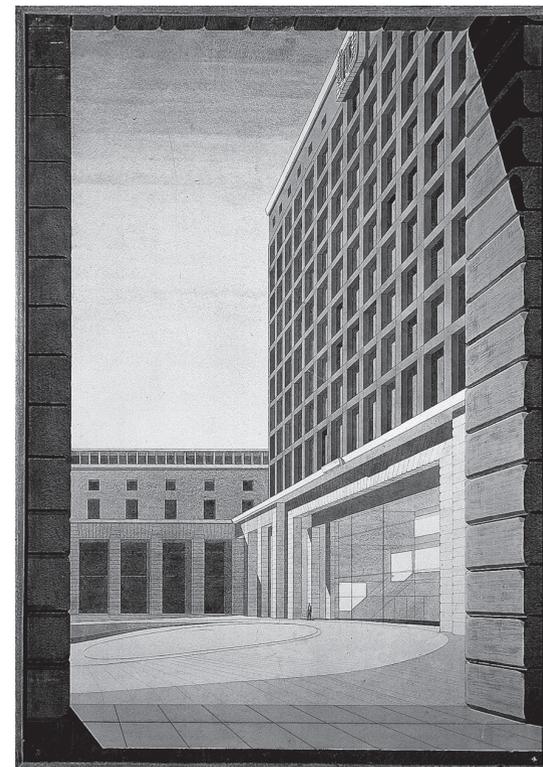
En el segundo grupo entrarían los equipamientos recogidos en este tomo, *Equipamientos II. Comercio, ocio, turismo y transporte*. En los edificios para el comercio, el ocio, la cultura, el turismo y el transporte, el papel regulador del Estado fue menos determinante. La mayoría de ellos fueron promovidos y construidos por la sociedad civil. Responden a sus necesidades, pero también a sus deseos y aspiraciones, a sus mitos y obsesiones; reflejan una visión del mundo que evoluciona en el tiempo. Por ello hemos eludido la clasificación tipológica y optado por la definición de tres categorías que se corresponden con procesos acontecidos en España entre 1925 y 1965: gestionar, viajar, recrear. La intención es ubicar las obras de este registro en su contexto económico, político, social y cultural; y el objetivo último, fijarlas en un universo simbólico. Ello nos permitirá dilucidar dos cosas: por qué la respuesta a una determinada necesidad (económica, social, cultural) vino de parte de la arquitectura moderna; y cómo ésta sintonizó sus postulados con la lógica gravitacional de aquel universo.

**1.- La primera categoría de equipamientos derivó de un proceso económico: la gestión de la producción industrial. A pesar de su ideología conservadora, la dictadura de Primo de Rivera puso en marcha un programa económico claramente modernizador. El motor del mismo era la industria que, entre 1923 y 1930, creció a un ritmo del 5,6% anual. Se trataba de un auténtico salto histórico: con un siglo de retraso, la Revolución Industrial se expandía por el territorio nacional. Pero industrializar la economía conllevaba una exigencia: profesionalizar y burocratizar la sociedad. De este efecto colateral se derivaron numerosos edificios de equipamiento: bancos, oficinas, sedes sindicales, etcétera.**

La senda de la industrialización que España emprendió en los años veinte no fue ni recta ni continua. El exitoso modelo económico de Primo de Rivera se agotó en 1929, cuando el *crack* de la bolsa de Nueva York y la subsecuente Gran Depresión hundieron las exportaciones. El estallido de la Guerra Civil la fracturaría definitivamente.

A pesar de ello, el convencimiento de que el proyecto industrializador era un designio histórico que España tenía que cumplir, salió indemne del conflicto bélico. En 1941, el régimen de Franco creó el Instituto Nacional de Industria (INI), con el que emprendía una política intervencionista tan obsesiva como irracional. La idea era: el sector privado había fracasado en la orientación del país hacia ese destino épico, por lo que el timón debía pasar a manos del Estado.

Ello también incumbía al proceso de burocratización y profesionalización de la sociedad. En 1940 se promulgaron las leyes de Unidad Sindical, que pusieron los sindicatos en manos de la Falange. Era la demostración de que el dirigismo estatal se abatía sobre la base humana que sustentaba la industria: el proletariado. Lo dejó claro el poderoso vector ideológico que señaló la arquitectura de las Casas Sindicales, puesto de manifiesto en uno de los edificios más emblemáticos del Régimen: la Casa Sindical de Madrid (1949). Aunque predeterminada a haber sido resuelta con alguno de los historicismos bendecidos por el franquismo, Asís Cabrero y Aburto lograron conciliar sus requerimientos ideológicos con la modernidad. Les sirvió como intermediadora la arquitectura tardofascista italiana. El pabellón de Albinetti en la EUR de Roma (1942) y el edificio del paseo del Prado compartían estrategias: los paradigmas funcionalistas cedían ante la sed de simbolismo, que era saciada



1 Casa Sindical de Madrid (actualmente Ministerio de Sanidad y Consumo), 1949-1951, Madrid. Francisco de Asís Cabrero Torres-Quevedo y Rafael de Aburto.



2



3



4

2 Edificios de Sindicatos (actualmente sede de la Federación Vallisoleitana de Empresarios, UGT y CC OO), 1959. Calles Dos de Mayo/ Divina Pastora, Valladolid. Julio González Martín.

3 Colegio de Arquitectos de Cataluña, 1957-1962, Barcelona. Xavier Busquets i Sindreu; murales: Pablo Picasso.

4 Torre de Madrid, 1954-1960, Madrid. Julián Otamendi Machimbarrena y José Otamendi Machimbarrena (ingeniero).

5 Edificio Gesa, 1963-1975, Palma de Mallorca. Josep Ferragut Pou y José Falcó (dirección de obra).

6 Edificios Trade, 1965-1968, Barcelona. José Antonio Coderch y Manel Valls i Vergés.

con técnicas clasicistas (axialidad, simetría, zócalos, orden reticular, dominio del espacio público colindante, etcétera). En la década de los cincuenta, las Casas Sindicales de todo el país seguirían el ejemplo de Madrid, escenificando también en Ávila (Cabello, 1957), Granada (Pfeiffer y Castillo, 1958) o Valladolid (González, 1959) el sometimiento de la industria y los trabajadores a los dictados del Régimen.

El recurso a esta síntesis se demostró circunstancial. A medida que avanzaba la década de los cincuenta se fue imponiendo una nueva generación de arquitectos que estaba decidida a despojarse del lastre academicista adquirido en las escuelas de Madrid y Barcelona. En las escasas revistas de arquitectura que traspasaban las fronteras y en viajes personales,<sup>1</sup> estos jóvenes descubrieron una realidad que posteriormente difundieron mediante encuentros (como las Sesiones Críticas de Arquitectura que, desde 1951, se celebraban mensualmente en Madrid), concursos (como los convocados por los Colegios de Arquitectos de Madrid y Cataluña) y publicaciones (la *Revista Nacional de Arquitectura*, dirigida por Carlos de Miguel). En menos de un lustro, esa generación preparó el gran salto.

La espectacular secuencia del mismo fue trazada por los edificios construidos por las cámaras de comercio y los colegios profesionales, asociaciones que, aunque igualmente controladas por el Estado, sufrieron menos coerción que los sindicatos. La Cámara de Comercio e Industria de Córdoba (De La-Hoz y García de Paredes, 1950) evidenciaba las dificultades a las que había de enfrentarse esta generación en el hostil ambiente cultural de las postrimerías de los «años del hambre». El impecable clasicismo de la fachada ocultaba un tumultuoso flujo de formas orgánicas que arrastraba muebles, pinturas y esculturas de la vanguardia artística española (Oteiza, Miguel del Moral, etcétera). Siete años después, cuando Xavier Busquets construyó la sede del Colegio de Arquitectos de Cataluña, la modernidad estalló en plena calle, con un mural de Picasso encintando un pódium sobre el que se erigía una torre de ocho plantas de altura.<sup>2</sup> Ya no había nada que ocultar.

Ciertamente, en el breve lapso de tiempo que separaba ambas obras (1950-1957) se sucedieron acontecimientos trascendentales. El agravamiento de la Guerra Fría por la situación en Berlín y Corea acabó aliándose con el Régimen. En 1953 se firmó el «Pacto Americano», un acuerdo entre Franco y Eisenhower que comprometía ayuda económica estadounidense a cambio del uso de las bases aéreas de Rota, Morón, Zaragoza y Torrejón. Concluía el aislamiento internacional de España, que en 1955 era admitida en la ONU.

El Pacto Americano incluía programas de formación de técnicos españoles. En 1956, arquitectos, ingenieros y otros profesionales relacionados con el mundo de la edificación acudieron a la «meca del progreso» para conocer de primera mano las bases técnicas de su arquitectura. En este aspecto, un abismo separaba ambas orillas del Atlántico. Tal como comenta Jaime Sepulcre,<sup>3</sup> en la España de mediados de los cincuenta no se fabricaban ni plásticos, ni maderas sintéticas, ni aceros estructurales. En la industria de la construcción, aún no se había generalizado el uso del hormigón armado ni del acero laminado, y el aluminio era un perfecto desconocido.

Los jóvenes arquitectos concentraron sus esfuerzos en superar la cultura artesanal e incorporar la edificación al proceso de industrialización del país. Aparecieron publicaciones como *Informes de la Construcción*, la revista del Instituto Torroja, que empezó a difundir patentes internacionales de prefabricación y a investigar todo lo referente a organización del trabajo, nuevos materiales y sistemas constructivos.

Un precoz resultado de esta batalla fue la Torre de Madrid (Otamendi, 1954), el primer rascacielos de España y uno de los escasos edificios construidos íntegramente con estructura de hormigón. Bien es cierto que en este complejo de viviendas y oficinas de 34 plantas de altura persistían la axialidad y el monumentalismo, evidencia de la inseguridad que embargaba a una vanguardia arquitectónica que no acababa de encontrar su lugar en una dictadura.

Con el Pacto Americano también llegaron los préstamos. El Estado confió al sistema bancario la tarea de promoción del sector industrial, que, espoleado por las exportaciones, comenzó a crecer al 7,2% anual (un ritmo sin precedentes en la historia). La banca, la niña mimada del franquismo, pasó a controlar la mayoría de esas nuevas industrias (lo que le garantizó incrementos de beneficios que superaban el 700% por ejercicio).

Aunque la arquitectura bancaria había sido tradicionalmente conservadora (feudo de los más pomposos historicismos), en los años cincuenta inició una travesía que desembocaría, una década después, en el expresionismo tecnológico. A la primera etapa de este recorrido pertenecían los edificios de la Caja Provincial de Ahorros de Gerona (Masramon, 1953) y el Banco de Santander de Palencia (Gutiérrez Soto, 1957). Ambos conjugaban

viviendas y oficinas (una ingenuidad tipológica); y volvían a reproducir los débitos de la modernidad española con el clasicismo (simetrías, jerarquías, fachadas reticuladas, etcétera).

En 1957, se produjo un cambio de Gobierno que revolucionó a la clase dirigente. La representación de la Falange fue reducida al mínimo y se impusieron los ministros tecnócratas del Opus Dei (López Rodó, Ullastres, Navarro Rubio). La política pasaba a un segundo plano en pro del pragmatismo económico. Dos años después se aprobaría el Plan de Estabilización, con el que el Régimen renunciaba al intervencionismo estatal y aceptaba las reglas del capitalismo liberal (dictadas por organismos internacionales). El «fin de las ideologías» anunciado por Daniel Bell (y que en España supuso la suplantación del nacionalcatolicismo por el «desarrollismo») garantizó a la arquitectura moderna un feliz aterrizaje en su gran salto desde las contaminaciones clasicistas al rigor y la falta de complejos.

También puso las bases del «milagro económico español». Entre 1960 y 1974 el PIB estuvo creciendo al 8,3% anual, una tasa sólo superada por Japón. Edificios de oficinas y sedes corporativas se propagaron por doquier. La nueva clase empresarial, que comenzaba su andadura internacional, exigía eficiencia y modernidad. A comienzos de los sesenta, los arquitectos transcribían estos reclamos con plantas diáfanos pero moduladas y muros cortina (en realidad, voluntaristas fachadas de vidrio de fabricación artesanal). El edificio Mallorca en Barcelona (Cosp, 1955) marcó la pauta. Le seguiría, en esa misma ciudad, el edificio Hispano Olivetti (Belgiojoso, Pressutti, Rogers y Soterías, 1960), el edificio Gesa en Palma de Mallorca (Ferragut y Falcó, 1963), la sede social de Olivetti en Madrid (Perpiñà y Busquets, 1964), etcétera.

A mediados de la década, el muro cortina saltó a la aún balbuceante tipología del rascacielos, su seno natural. El protagonismo pasó de Madrid a Barcelona, cuyo alcalde, Josep Maria de Porcioles, estaba decidido a modernizar la imagen de la ciudad. En 1965 se construyó el Banco Atlántico (Mitjans y Balcells), un edificio de 24 plantas claramente deudor de la Torre Pirelli de Milán (Ponti y Nervi, 1956). Ese mismo año comenzó a erigirse el conjunto Trade, una obra tardía de José Antonio Coderch (con Manel Valls) inspirada en el rascacielos de Cristal de Mies van der Rohe (1922).

La internacionalización de la economía también requería espacios de encuentro y exhibición. En 1964 se construyó el Pabellón Central de Ferias y Exposiciones de Madrid. Con la contundente racionalidad de esta nave gigantesca, cuyo referente era el proyecto de Mies para el Convention Hall de Chicago (1953), culminaba la evolución de los equipamientos derivados del proceso de burocratización y profesionalización de la sociedad española. Nadie mejor que Francisco Asís Cabrero, el autor de la Casa Sindical de Madrid, para cerrar el arco descrito por la arquitectura moderna española en su compromiso con la gestión económica: del simbolismo ideológico de los cuarenta al pragmatismo funcionalista de los sesenta.

**2.- La segunda categoría de equipamientos derivó de un proceso social: la expansión de la movilidad. En la década de 1920, tras siglos anclada a sus terruños, la sociedad española se puso en marcha. Numerosos colectivos comenzaron a abandonar sus lugares de nacimiento o residencia, de manera definitiva o temporal, para trabajar o para disfrutar. Aunque con medios y objetivos muy diferentes, lo hicieron los emigrantes, los hombres de negocio, los turistas... Utilizaron para ello trenes, barcos y automóviles. Previamente fue necesario reformular el territorio con las infraestructuras del transporte. También equiparlo con edificios de alojamiento temporal. Este trasiego humano sacó a la luz la veta más lúdica y atrevida de la arquitectura moderna española.<sup>4</sup>**

El general Primo de Rivera convirtió las obras públicas en uno de los ejes de su política económica: desarrolló la red de telefonía, tecnificó los puertos, expandió el sistema tranviario y creó 800 km de vías férreas. Pero el principal reto infraestructural del país eran las carreteras (la compra de automóviles, camiones y autobuses se había multiplicado por ocho, pasando de los 28.000 de 1920 a los 232.000 de 1930). Así lo entendió la dictadura, que amplió y asfaltó más de 15.000 km de caminos vecinales.

Los arquitectos hubieron de proyectar espacios donde abastecer y acomodar esos vehículos. Dado que, desde el siglo XIX, la movilidad estaba envuelta en una poética futurista (ya lo dijo Baudelaire, fluir era una condición de la contemporaneidad), no es de extrañar que apostaran por la vanguardia. En 1927 se construyó la emble-



5



6

1. De La-Hoz y Sáenz de Oiza se desplazaron a Estados Unidos, Molezún a Italia, Romany a Escandinavia, etcétera.

2. Su ubicación frente a la catedral de Barcelona evidenciaba, igualmente, la inmadurez del debate sobre los criterios de intervención en la ciudad histórica.

3. Jaime Sepulcre Bernad: «Los comedores de la SEAT: aterriza el alumnio», en: AA. VV.: *Los años 50: la arquitectura española y su compromiso con la historia*, Pamplona: Escuela Técnica Superior de Arquitectura de la Universidad de Navarra, 2000, págs. 91-100.

4. Entre 1958 y 1974 la proporción del gasto de los españoles en transportes ascendió meteóricamente: del 1,0% al 9,4%.



7



8



9

7 Estación de servicio y garaje (actualmente estación de servicio Goya), 1935, Vitoria. José Luis López de Uralde y Francisco Alonso Martos.

8 Estación de autobuses, 1952, Almería. Guillermo Langle Rubio.

9 Estación de servicio, 1955-1957, Huelva. Alejandro Herrero Ayllón.

10 Estación de servicio Disa, 1964, Los Llanos de Aridane (Santa Cruz de Tenerife). Rubens Henríquez.

11 Hotel Condestable, 1935-1937, Burgos. Manuel Sánchez Arcas, Marcos Rico Santa María, A. Rubio y Eduardo Torroja Miret (ingeniero).

12 Hotel Park, 1950-1953, Barcelona. Antoni de Moragas i Gallissà.

mática estación de servicio Petróleos de Porto Pi. Casto Fernández-Shaw recurrió al expresionismo para salpimentar un mecano estructural que reproducía en hormigón la lógica mecanicista del automóvil. Esta práctica se trasladó a instalaciones cada vez más complejas, como el edificio Parque Sur, un garaje para los camiones de limpieza del Ayuntamiento de Madrid (Azpíroz, Ferrero y Paz, 1933), o la estación de servicio y garaje de Vitoria (López de Uralde y Alonso, 1935).

Hasta bien entrada la década de 1950, el medio de transporte utilizado mayoritariamente por los españoles fue el autobús, cuyas estaciones solían imitar a las de ferrocarril: una plataforma de operaciones flanqueada por un edificio de oficinas, tiendas, almacenes y, en la fachada principal, el vestíbulo y la sala de espera. Como en el caso de las gasolineras, también aquí el dinamismo futurista del mundo automotor se enunciaba en claves expresionistas, al menos hasta finales de los años treinta, cuando se construyó la estación de autobuses de Gijón (Del Busto, 1939). Más adelante, con la generalización del uso del automóvil, los arquitectos dejaron de lado la poética de la movilidad y pasaron a considerar las estaciones de autobuses como un equipamiento público más. Esta normalización vino de la mano de edificios como el de Almería (Langle, 1952), que respondía con serenidad y discreción al entorno urbano circundante.

Por esa época, el sector automovilístico comenzó a perfilarse como uno de los vectores del proceso de industrialización dirigido por el franquismo. En 1950, el INI creó la Seat, que siete años después empezó a fabricar el modelo 600. Su precio asequible (65.000 pesetas) desencadenó la primera avalancha de coches sobre las calles y carreteras españolas.<sup>5</sup>

A la zaga le fueron las gasolineras. Su reducido tamaño y sencillo programa funcional permitieron que los arquitectos siguieran proyectando sobre ellas elucubraciones futuristas. En los años cincuenta, modernizaron la tradición establecida por Fernández-Shaw, diseñando piezas centralizadas que confiaban su tenso expresionismo a la intersección de un esbelto elemento vertical con atrevidos vuelos de hormigón. Así lo hicieron Herrero Ayllón en Huelva (1955), Cabrera Sánchez en Santa Cruz de Tenerife (1960) o el propio Fernández-Shaw en la gasolinera de la carretera de Aragón, en Madrid (1958). En los sesenta, se impuso la atomización de las marquesinas en paraguas de distintas alturas y formas: circulares en la gasolinera de Haro Piñar, en Valencia (1962), cuadrados en la de Rubens Henríquez, en Santa Cruz de Tenerife (1964).

También en garajes y concesionarios de automóviles los arquitectos siguieron explotando la poética de la movilidad, que les permitía desplegar rampas helicoidales, curvas aerodinámicas y marquesinas de vértigo (elementos difíciles de insertar en arquitecturas más convencionales). Ejemplo de ello eran el concesionario Renault de Tarragona (Bonet y Puig, 1956), el garaje Forné de Gerona (Ribot, 1957) y el concesionario Seat de La Coruña (Fernández-Albalat, 1964).

Igualmente lúdica y atrevida fue la arquitectura diseñada para albergar a los «nómadas del siglo XX». En los años veinte y treinta, el incremento de la productividad derivado de la industrialización permitió a las empresas españolas saltar los límites de los mercados locales y estructurarse territorialmente. Ello dio lugar a un notable crecimiento de los viajes de negocio hacia las ciudades (donde se concentraban los organismos oficiales y las sedes centrales de las compañías). De ahí que la mayoría de los hoteles de esa época fueran urbanos.

Una vez más, los arquitectos materializaron la poética de la movilidad con fachadas expresionistas y *art déco*, en este caso envolviendo sencillas plantas donde una batería de habitaciones (a menudo sin baño) circundaba un núcleo de servicios. Así eran el edificio Martí Alegre en Valencia (Goerlich, 1934) y el hotel Castilla en Burgos (Rico, 1935). Algo más sofisticado, por la imaginativa disposición de la planta, era el hotel Condestable también en Burgos (Sánchez Arcas, Rico, Rubio y Torroja, 1935).

En los años cincuenta, representantes de la nueva generación de arquitectos (organizada en Cataluña en torno al Grupo R) trasladaron a los hoteles los postulados racionalistas del Movimiento Moderno. Uno de los pioneros fue Moragas con el hotel Park (Barcelona, 1950), cuya planta sistematizó radicalmente como una doble cruz de habitaciones servidas por un pasillo central. También redujo las fachadas laterales a un plano perforado por una impenitente secuencia de ventanas, levantamiento vertical de la estricta seriación de la planta. No quedó ni rastro de las curvas, aleros e inspiradas esquinas de los hoteles de los años treinta.

La otra versión del viaje que alimentaba la expansión de los establecimientos hoteleros era el turismo, que hasta los años cincuenta estuvo acotado a los estratos sociales más acomodados. El franquismo intuyó su

potencial económico (y político) y decidió apostar por él. Acorde con el dirigismo estatista de esa década, comenzó ejerciendo como promotor de complejos destinados a determinados colectivos (militares, sindicalistas, estudiantes, falangistas). La Obra Sindical de Educación y Descanso (organismo encargado de proveer de vacaciones a los trabajadores) acometió la Ciudad de Reposo y de Vacaciones de Barcelona (Monravà y Pujol, 1955) y la Ciudad Sindical de Vacaciones de Marbella (Aymerich y Cadarso, 1956), dos enclaves semiautónomos que contaban con residencias, comercios, zonas deportivas y capilla. Por otra parte, la Sección Femenina de la Falange creó una red de albergues, entre los que destacaba el de Agüimes (De la Peña, 1963), organizado en torno a un dinámico y sugerente patio ovalado. También el Ministerio de Información y Turismo actuó como promotor turístico, en este caso explotando el sistema de paradores. Aunque fue creado en los años treinta para recuperar edificios históricos, el Ministerio lo utilizó para potenciar nuevos destinos, de ahí que decidiera construir paradores ex novo (como el de Jávea, de Osuna y Rubió, en 1962). La arquitectura plástica, sugerente y, a veces, amanerada de estos complejos estaba muy alejada del riguroso pragmatismo del Hotel Park. Y es que el franquismo había descubierto las potencialidades políticas del turismo. Consciente de que el gran filón estaba allende sus fronteras, quería mostrar una imagen de progreso pero también de amabilidad.

Efectivamente, el *boom* definitivo fue detonado desde fuera. La elevación de la renta per cápita de los europeos, que a finales de los años cincuenta doblaba la de los españoles, permitió que un elevado porcentaje de nuestros vecinos accediera a la movilidad vacacional. España tenía mucho que ofrecerles: cercanía, playa, sol y bajos precios, una fórmula exitosa que hizo que los 7 millones de turistas de 1961 se trasformaran en 17 en 1966 y en 24 en 1970.

Para recibirlos hubo que modernizar y ampliar las infraestructuras del transporte (prácticamente congeladas desde la época de Primo de Rivera). La Estación Marítima de Palma de Mallorca (Dicenta, 1959) fue acondicionada para buques de pasajeros, y el aeropuerto de Barcelona repetidamente ampliado: en 1963 se construyó la torre de control (Terradas y Alegre) y un año después la terminal (Aguirre y Cudós). En estas «puertas de España» el Régimen ensayó su nuevo universo simbólico. Tras el alarde tecnológico de los 14 metros de vuelo de la cubierta de la terminal de Barcelona subyacía una doble metáfora: acogimiento y modernidad, el mensaje que el franquismo quería trasladar al exterior para conjurar su fama de dictadura feroz (retroalimentada por la del atávico atraso económico, social y cultural del país).

También fue necesario multiplicar las plazas hoteleras, una labor que, tras el Plan de Estabilización, el Estado dejó en manos de cadenas privadas. A diferencia de los hoteles de la primera generación (la mayoría de ellos ubicados cerca de estaciones de ferrocarril), los destinados al turismo de masas se levantaban junto a la playa, la gallina de los huevos de oro. Ello los liberaba de los constreñidos límites de los solares urbanos. Lo habitual era contar con un amplio espacio verde para ubicar restaurantes, cafeterías, salas de juego, barbacoas, discotecas..., todo ello al amparo de la piscina. La arquitectura hotelera adquirió así una cierta dimensión urbanística, de ordenación territorial. Ésta se regía por dos premisas. La primera era orientar las habitaciones hacia el mar y hacerlo mediante terrazas. Ello potenció la opción de la crujía única servida por un pasillo trasero (un modelo menos especulativo que el del hotel Park), y acabó con el perforado de la fachada para dejar paso a una malla de celdas profundamente sombreada. La segunda premisa era organizar el entorno exterior en clave paisajista: terrazas a distintos niveles, jardineras en cascada, amontonamientos rocosos y una piscina con forma de riñón eran de rigor. El hotel Los Fariones de Lanzarote (Roca, 1962) y el hotel Dos Playas de Mazarrón (Guardiola, 1965) ilustran los resultados de la conjugación de estas dos premisas.

Habitualmente iban acompañadas de una tercera: la explotación de lo icónico, la escenificación del hedonismo, de la cultura del *relax*, de la leyenda de la *dolce vita*. *Spain is different*, alardeaba el eslogan lanzado por Manuel Fraga desde el Ministerio de Información y Turismo para explotar, ante los arrecidos obreros europeos, el mito de la mediterraneidad. Éste puso en valor la arquitectura vernácula: cubiertas de teja, revocos a la tirolesa, paredes encaladas, volúmenes pintorescos... Tras superar la ortodoxia racionalista del período de entreguerras, la modernidad arquitectónica de la época estaba abierta a ese tipo de experimentaciones. En algunos casos, la arriesgada apuesta por lo identitario, lo popular y lo táctil derivó en ejercicios interesantes, como el del hostel El León de Sotogrande (Corrales, 1963), una «aldea andaluza» para que los acaudalados turistas ingleses se sintieran como en casa.



10



11



12

5. En la primera mitad de la década de 1960, el número de automóviles por habitante se duplicó. Esta dinámica se prolongó hasta el ocaso del franquismo. Los 250.000 turistas producidos en 1966 se convirtieron en 700.000 en 1974.



13



14



15

13 Hotel los Fariones, 1962-1963, Puerto del Carmen, Tías, Lanzarote (Las Palmas). Manuel Roca Suárez.

14 Hipódromo de la Zarzuela, 1934-1941, Madrid. Carlos Arniches Moltó y Martín Domínguez Esteban, Eduardo Torroja Miret (ingeniero).

15 Teatro Figaro, 1930-1931, Madrid. Felipe López Delgado.

16 Teatro-cine Torcal Municipal, 1932-1934, Antequera (Málaga). Antonio Sánchez Esteve.

17 Mercado de Abastos de Pola de Siero, 1928-1930, Pola de Siero (Asturias). Ildefonso Sánchez del Río y Pisón.

18 Mercado de San Agustín, 1932-1938, La Coruña. Santiago Rey Pedreira y Antonio Tenreiro Rodríguez.

En otras ocasiones el mito de la mediterraneidad se recreó con alusiones menos literales, limitándose a insinuar su esencia con celosías de madera, paramentos cerámicos y cuerpos fragmentados. En el hotel del Mar de Calvià (1962), José Antonio Coderch adaptó su tradicional planta escalonada a esos propósitos. Consegua así dulcificar la gigantesca mole de unos hoteles que no paraban de crecer en altura y anchura (el de Calvià contaba con 160 habitaciones).

Por último, hubo arquitectos que eludieron las referencias vernaculares y prefirieron escenificar el hedonismo vacacional recurriendo a formas sensuales (curvas sinuosas, pilares fungiformes, etcétera). El cilindro nervado y las columnas troncocónicas del hotel Pez Espada de Torremolinos (Jáuregui y Muñoz, 1959); los soportes arbóreos del Marbella Palace Hilton (López y Santos, 1963); la planta parabólica del Meliá Don Pepe (Población, 1961)..., con esta exhibición de erotismo arquitectónico, la poética de la movilidad cerraba su informal y ecléctica trayectoria.

**3.- La tercera categoría de equipamientos derivó de un proceso cultural: la difusión de los hábitos recreativos. La progresiva elevación del nivel de renta limó las ancestrales desigualdades de la sociedad española. A partir de los años veinte, la clase media se fue imponiendo al binomio burguesía-proletariado, de lo que se derivaron importantísimas consecuencias culturales. Para su desarrollo, el capitalismo industrial necesitaba establecer una cultura única, impersonal y válida para todos los ciudadanos. Como estrategia de poder, aquella debía estar inspirada en los usos y las costumbres de la burguesía. Generalmente, esa tarea de intermediación se confió a la clase media y a las actividades de ocio y consumo. En España, culminó en los años cincuenta, cuando las revistas, el cine y la televisión expandieron sus gustos y preferencias al resto de los estratos del arco social. Nació así la «cultura de masas».**

Los cimientos de este proceso se pusieron en la dictadura de Primo de Rivera. Durante los siete años que estuvo en el poder, la renta per cápita estuvo creciendo a un ritmo del 3% anual, el porcentaje de población rural cayó por debajo del 50%, el analfabetismo descendió al 8% (un mínimo histórico) y el número de licenciados universitarios se duplicó. Así se erigió el trípode prosperidad-urbanización-educación, pedestal tradicional de la clase media. Su emergencia permitió vehicular el transvase de los valores de la burguesía al resto de la población. Este fenómeno propició la aparición de varios tipos de equipamientos.

En primer lugar, comerciales. Georg Simmel intuyó el poder sociabilizador del consumo como medio de expansión del orden burgués. Las modas iban de arriba abajo, de las clases superiores a las inferiores, contribuyendo así a la conformación de una cultura de masas sustentada sobre la visión burguesa del mundo (en la España de los años veinte y treinta, por ejemplo, la moda inglesa acabó desterrando las vestimentas tradicionales). La arquitectura moderna, sofisticada y cosmopolita, desempeñó un significativo papel en esta causa. Algunos comercios de lujo la aplicaron al diseño de interiores, como las joyerías Roca de Barcelona (Sert, 1933) y Malde de Santiago de Compostela (Caridad, 1933).

Otro eficaz vehículo transmisor fue el ocio. La necesidad de descanso físico y recuperación psicológica atraía a personas de toda condición a los locales recreativos. Una vez más, el modelo a imitar era la enriquecida burguesía del momento. La naciente clase media, a la que le gustaba autorrepresentarse como un grupo social más moderno y dinámico, la imitaba escuchando música en gráciles quioscos de hormigón, como el de Haro (López de Uralde, 1937); departiendo en casinos *art déco*, como el Eslava de Pamplona (Eusa, 1930); o asistiendo a teatros bendecidos por el GATEPAC, como el Figaro de Madrid (López, 1930).

Al mismo tiempo, mostraba su querencia por los deportes de élite. La espectacular marquesina de hormigón del Hipódromo de la Zarzuela (Arniches, Domínguez y Torroja, 1934) significaba el refrescante baño de modernidad en que estaban inmersos los hábitos recreativos más conservadores. Lo mismo ocurría con los clubes náuticos, uno de los epicentros de este ocio sociabilizador. Es significativo que a uno de ellos, el Real Club Náutico de San Sebastián (Aizpúrua y Labayen, 1928), se le considere un manifiesto de la arquitectura racionalista española. Su metáfora del barco varado inauguró una tradición que perduraría durante tres décadas.

Pero el equipamiento de ocio más igualitario de la primera mitad del siglo xx, el que verdaderamente trascendió la clase media para penetrar en los estratos populares, fue el cine. Arquitectónicamente era una tipología

difícil. Su preferente ubicación en los centros urbanos obligaba a encajar plantas y secciones de gran escala en abigarrados parcelarios (muchos de ellos de origen medieval). La compleja volumetría del cine teatro de Ordizia (Unanue, 1927) o la planta en forma de corazón del cine Rialto de Valencia (Borso, 1935) demuestran el virtuosismo del que hubieron de hacer gala los arquitectos para diseñar estos establecimientos.

Por lo que respecta a la imagen exterior, al cine le ocurría lo que a gasolineras y garajes: el deseo de proyectar sobre ellos la percepción futurista que se tenía de las actividades que se desarrollaban en el interior, se tradujo en una poco comprometida arquitectura expresionista-*art déco* que no cuestionaba los dictados fundamentales del clasicismo. Luis Gutiérrez Soto estableció la pauta con el cine Barceló de Madrid (1930). Su publicación en el *Neufert* hizo que la siguieran arquitectos de todo el país: Sánchez Esteve en el teatro cine Torcal de Antequera (1932), Terneiro y Estellés en el Gran cine Ortigueira de La Coruña (1938), etcétera.

El huracán de modernidad que empujaba el tándem consumo-ocio alcanzó el cénit arquitectónico en el edificio Carrión de Madrid (Martínez-Feduchi y Eced, 1931). Esta torre de 16 plantas albergaba un cine, una sala de fiestas, una cafetería, un bar, un restaurante, un salón de té, comercios, oficinas y un hotel. Era «la ciudad dentro de un edificio» que los arquitectos norteamericanos llevaban décadas materializando en los rascacielos de Manhattan. También era «la esquina de Madrid», la expresión del irrefrenable deseo de la capital del Estado de convertirse en una metrópoli internacional. Pocos podían imaginar que, diez años después, volvería a ser «el eterno aldeón manchego» que deprimía a Ortega y Gasset.

Pero así fue. El proceso de sociabilización en clave de clase media quedó interrumpido en 1936, con el estallido de la Guerra Civil y la posterior llegada del franquismo. Las condiciones de vida empeoraron drásticamente. Los salarios se desplomaron a la mitad de su importe en 1936 (la mayor caída en doscientos años); cientos de miles de niños abandonaron los colegios para trabajar (el nivel de escolarización de la «República tardaría veinticinco años en recuperarse»); y la sociedad se reagrarizó (la población activa agrícola volvió a superar el 50% del total). Fulminado el trípede prosperidad-urbanización-educación, la clase media quedó pulverizada.

Los equipamientos comerciales y de ocio reflejaron esta hecatombe. El consumo privado se contrajo radicalmente, ya que los ciudadanos habían de dedicar prácticamente todos sus ingresos a lo más básico (alimentación y vivienda). Lacónicamente, el protagonismo pasó de las joyerías a los mercados, una tipología tradicional que había asumido los preceptos del racionalismo durante la dictadura de Primo de Rivera. Sus políticas higienistas promovieron la creación de espacios ventilados, diáfanos y sistematizados que, a menudo, se resolvían con atrevidas estructuras de hormigón (arcos parabólicos, láminas alabeadas, etcétera). Ése fue el caso del Mercado de Abastos de Sevilla (Lupión y otros, 1926), el Mercado Central de Frutas y Verduras de Madrid (Ferrero y otros, 1926) o el espectacular Mercado de Abastos de Pola de Siero (Sánchez del Río, 1928). El expresionismo estructural se consolidaría durante la «República con el Mercado de San Agustín de La Coruña (Rey y Teneiro (1932) y el Mercado de Abastos de Algeciras (Torroja y Sánchez Arcas, 1933).

El impacto del ideario fascista sobre esta arquitectura fue limitado y sugerente (expresión del mismo fue el Mercado de Mayoristas de Málaga, proyectado por Gutiérrez Soto en 1937). Muy pronto (el Mercado de Abastos de Andújar comenzó a construirse en 1939) retornaron los alardes estructurales. Cartillas de racionamiento y productos de «estraperlo» volvieron a desplegarse bajo pliegues de hormigón.

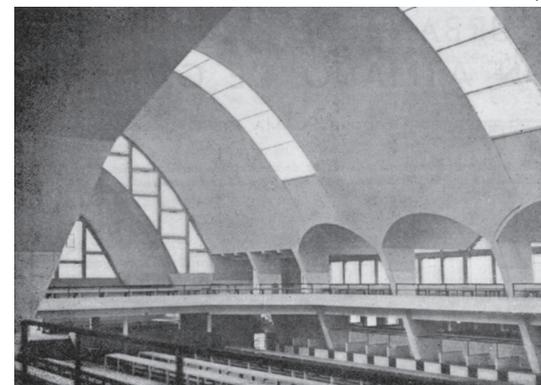
La fractura del proceso de sociabilización también afectó a los equipamientos de ocio, aunque de manera diferenciada. La gran relegada del franquismo, que hasta 1970 estuvo dedicando mayores presupuestos al ejército que a la educación, fue la alta cultura. De ahí la escasa presencia de teatros, museos o bibliotecas en la historia de la arquitectura moderna española. No ocurrió lo mismo con la cultura popular, que el Régimen explotó por sus propiedades narcóticas. El cine fue declarado industria de interés nacional, con ello el número de salas se multiplicó hasta alcanzar una proporción por habitante similar a la de Estados Unidos. Algunas de ellas fueron concebidas como auténticos monumentos ciudadanos, como el cine Felgueroso (Suárez, 1954), un potentísimo cilindro de planta elíptica que dominaba el eje comercial de Sama de Langreo. Otros arquitectos actualizaron el imaginario futurista de estos edificios, superando el expresionismo de los años treinta con arquitecturas canónicamente modernas. Moragas lo consiguió dotando de una poco habitual fachada de vidrio al cine y bar Liceo de Barcelona (1956).



16



17



18



19



20

19 Edificio Almacenes Al Pelayo, 1964, Oviedo.  
Federico y Francisco Somolinos Cuesta.

20 Real Club Náutico de Vigo, 1944-1947, Vigo  
Francisco Castro Represas.

21 Chalé del Club de Golf de Ulzama, 1962-1967, Gueredian  
(Navarra). Fernando Redón Huici y Javier Guibert Tabar.

22 Canódromo Meridiana (actualmente Centro de Arte  
Contemporáneo), 1962-1963, Barcelona.  
Antoni Bonet Castellana y Josep Puig i Torné.

En estas salas, Mr. Marshall hacía ostentación del *American way of life*. Lavadoras, frigoríficos y cocinas eléctricas encandilaban a millones de personas cuyos hogares no contaban con agua corriente, electricidad o red de saneamiento. Pocas eran conscientes entonces de que, sin embargo, el camino para que los sueños se convirtieran en realidad había comenzado a despejarse. Tras la huelga de tranvías en Barcelona (1951), los salarios comenzaron a subir por decreto (en 1956, con el famoso «gironazo», llegaron a duplicarse). Aunque la inflación erosionó gran parte de esos incrementos, lo cierto es que la capacidad adquisitiva de los españoles empezó a mejorar (en 1955 recuperaron el nivel de vida de 1929). Y lo mejor estaba por llegar. El Plan de Estabilización de 1959 abrió «los tres lustros gloriosos» que multiplicaron la renta per cápita por 2,5. La clase media reapareció con más vigor que nunca, abrazando nuevos sectores sociales (oficinistas, vendedores, técnicos...) que demostraron su decidida voluntad de prosperar aceptando pluriempleos y jornadas laborales de más de 10 horas.

Su nivel de ingresos les permitía dedicar una parte cada vez más sustancial a bienes que no eran de primera necesidad.<sup>6</sup> Galerías Preciados, El Corte Inglés y Simago se embarcaron en ambiciosos procesos de expansión, abriendo numerosos centros comerciales. Llama la atención la discreta calidad arquitectónica de la mayoría de ellos, un panorama mediocre en el que brilla la serena elegancia del edificio de Almacenes Al Pelayo en Oviedo (Somolinos, 1964).

La reaparición de la clase media también revolucionó los equipamientos de ocio. El referente no era ya la burguesía decimonónica, sino el *American way of life* que las películas de Hollywood llevaban más de una década propagando. Pocas ocasiones mejores para hacerlo que las que brindaban los bailes, galas y eventos que se sucedían en los clubes sociales. La segunda generación de clubes náuticos, la de los años cuarenta y cincuenta, heredó la metáfora del barco varado, instituida por el Club Náutico de San Sebastián. A ella pertenecían los edificios de Vigo (Castro, 1944), Palma de Mallorca (Roca, 1948) y Castro Urdiales (Torriente y Gómez, 1955). La tercera irrumpió a finales de los cincuenta y se impuso en los sesenta. La inauguró el Real Club Náutico de Madrid (1958), con su espectacular despliegue de terrazas voladas, salones diáfanos y cristaleras infinitas. Su autor, José Antonio Corrales, dejó de lado la alegoría del barco para apuntar hacia lo que la clase media española consideraba «la tierra prometida»: California. La arquitectura de Richard Neutra, Pierre Koenig y demás se había mostrado por primera vez en el país en la exposición *La Casa Americana*, inaugurada en 1953 en el Palacio de la Virreina de Barcelona. Los arquitectos quedaron deslumbrados por aquella fascinante síntesis de los dictados de las vanguardias europeas con sensibilidades típicamente americanas (tecnologías avanzadas, tendencia al formalismo, etcétera).

Pero la esencia de la exclusividad social se destilaba en otro tipo de clubes deportivos: los de golf. Aparecieron más tardíamente y adoptaron el tono californiano de la tercera generación de clubes náuticos, perfectamente perceptible en el Real Club de Golf El Prat (Terradas y Coderch, 1955) y el Club de Golf de Sotogrande (Gutiérrez Soto, 1963). Una alternativa más septentrional, pero de inspiración igualmente americana, arraigó en el norte. Los clubes de Guecho (Aguinaga, 1958) y Ulzama (Redón y Guibert, 1962) tomaron como referente las casas usonianas de Frank Lloyd Wright: cubiertas inclinadas, techos de madera, grandes chimeneas y plantas moduladas con figuras geométricas (preferentemente hexagonales).

Los menos afortunados tuvieron que conformarse con deportes no tan elitistas. En los años sesenta, el «opio del pueblo» ya no era el cine sino el fútbol. A pesar de ello, y con excepciones como la del estadio del Fútbol Club Barcelona (Soteras, Mitjans y García-Barbón, 1954), la mejor arquitectura deportiva resultó de modalidades minoritarias, como el frontón o las carreras de galgos. Los canódromos de Carabanchel (Azpiazu, Pinto, Torroja y otros, 1960) y Meridiana (Bonet y Puig, 1962) son un buen ejemplo de ello.

Pero el deporte no sólo era un espectáculo. La modernidad de entreguerras lo contempló como una actividad formativa que participaba del proyecto de racionalización de la sociedad industrial (un cuerpo sano era un cuerpo productivo). El franquismo se adscribió a esta idea con entusiasmo, introduciendo la educación física en el sistema educativo en los años cuarenta. En 1954 se construyó el Parque Sindical Deportivo Puerta de Hierro (de Muñoz y Semelas, posteriormente ampliado por Asís Cabrero), cuyo objetivo era fomentar el ejercicio físico entre las clases trabajadoras.

Estas instalaciones polideportivas eran muy del gusto de los arquitectos modernos. La mayoría tan sólo precisaba de una gran envolvente que cobijara un espacio único, diáfano y gigantesco. Era la arquitectura «de un solo gesto» a la que apelaba Mies van der Rohe, edificios donde fachada, cubierta y espacio interior se resolvían con la estructura: con los arcos de hormigón de 65 m de luz del Palacio Municipal de Deportes de Barcelona (Soteras y García-Barbón, 1953), con los arcos-onda de 96 m de luz del de Oviedo (Sánchez del Río, 1962) o con la malla metálica tridimensional del de Pontevedra (De la Sota, 1965). Grandes gestos. Los equipamientos construidos para gestionar, viajar y recrear coincidieron en cerrar así los tres procesos que transformaron un país rural en la décima potencia industrial del planeta.

Carlos García Vázquez



21



22

6. Entre 1958 y 1974 la proporción del gasto en alimentos bajó del 56,3 al 39,5%; mientras que en restaurantes, cafeterías y turismo ascendió del 2,5 al 6,7%.