



Arquitectura para la SEAT en España (1957-1973)

SEAT's architecture in Spain (1957-1973)

Jesús Gallo Gutiérrez*

*Arquitecto (2010), Máster en Análisis, Teoría e Historia de la Arquitectura por la ETSAM (2014) y actualmente desarrolla estudios de doctorado. Ha trabajado como redactor en la revista *Arquitectura COAM* y es cofundador y coordinador editorial de la plataforma *redfundamentos*.

Resumen

SEAT fue una de las empresas españolas que, desde los años 50, apostó por la modernidad en un país tecnológicamente atrasado. Su fundador, José Ortiz-Echagüe, supo valorar la importancia de una imagen vanguardista y una técnica avanzada que situasen a la compañía entre las principales del sector automovilístico europeo del momento. Los años 1957 y 1973 marcan el inicio y fin de producción del modelo más emblemático de SEAT, el 'seiscientos'; a su vez, corresponden con la aparición de algunas de las obras de mayor valor arquitectónico para la compañía, proyectadas por pioneros de la arquitectura moderna en España.

Palabras-clave: SEAT. Ortiz-Echagüe. Arquitectura industrial.

Abstract

SEAT was one of the Spanish companies that, in the 1950s, bet on modernity in, what was then, a technologically backward country. Its founder, José Ortiz-Echagüe, appreciated the importance of having an avant-garde image as well as the advanced technology that could place his company among the most important ones within the European automotive industry at the time. 1957 and 1973 marked the beginning and end of production of SEAT's most emblematic car, the '600' model; it was also the period when some of the company's most important buildings, designed by the pioneers of modern architecture in Spain, were built.

Keywords: SEAT. Ortiz-Echagüe. Industrial architecture.

Los inicios de la compañía: unos comedores para empleados y una escuela para aprendices

La Sociedad Española de Automóviles de Turismo S.A. 'SEAT', fundada en Barcelona en 1950 a partir de un acuerdo entre el Instituto Nacional de Industria y la firma italiana FIAT, fue una de las principales empresas que apostó por la modernización de un país tecnológicamente atrasado tras la Guerra Civil. La creación de una industria nacional del automóvil respondía a una clara necesidad: no existían prácticamente vehículos en el territorio nacional; la suma de automóviles, motocicletas, camiones y tractores apenas alcanzaba la cifra de 100.000.

Dentro de los comienzos de la compañía destacó su fundador y presidente, el ingeniero militar don José Ortiz-Echagüe. Una figura polifacética y emprendedora¹ que, lejos de limitarse a la construcción de naves anónimas que cubrieran la necesidad de elaborar y almacenar su creciente producción, supo valorar la importancia de una imagen vanguardista, optando por edificios téc-

nica y arquitectónicamente avanzados que situasen a SEAT entre las principales compañías automovilísticas europeas de la época.

Como parte del proyecto de desarrollo de la compañía, en 1953 se planteó la necesidad de unos comedores para los empleados de la factoría en la Zona Franca de Barcelona (1954-1956; Figuras 1 y 2), proyecto que César Ortiz-Echagüe Rubio (1927; t. 1952) —hijo de D. José y recién titulado en la Escuela de Madrid— tuvo la oportunidad de llevar a cabo en colaboración con Manuel Barbero Rebolledo (1924-1991; t. 1950) y Rafael de la Joya Castro (t. 1950). El edificio, que proponía la hora del almuerzo como un remanso de paz, se dividía en pequeños pabellones que respetaban la escala humana —pues ésta se perdía dentro del agresivo trabajo de la fábrica— y presentaban unos criterios de diseño que, probablemente, no provenían de la escuela, sino de las revistas que comenzaban a llegar del extranjero. En efecto,

1. José Ortiz Echagüe fue también piloto de globo y aviación, fotógrafo y fundador de la empresa de construcciones aeronáuticas C.A.S.A.



Figuras 1 y 2. Comedores para empleados en la Zona Franca de Barcelona. Fuente: Comedores de la SEAT. Barcelona 1956. Colección arquitecturas contemporáneas. Pamplona: T6 Ediciones, n. 2, 1999, p. 10, 14.

2. Edificio publicado en el número 138 de la revista madrileña RNA (1953). Precisamente, el mismo año en que Ortiz-Echagüe, Barbero y de la Joya comenzaban a proyectar los comedores de Barcelona.

algunos arquitectos como Richard Neutra fueron ampliamente publicados en aquella época (ESTEBAN, 2008, p. 499-500) y no resulta difícil detectar ciertas relaciones entre estos comedores y proyectos como las oficinas para la compañía de seguros *Northwestern*, en Los Ángeles, del arquitecto austriaco². La inventiva personal, apoyada en una oportunidad —el empleo de perfiles de aluminio provenientes de la empresa de construcciones aeronáuticas CASA, con objeto de reducir costes en la cimentación— hizo el resto. La ligereza de una estructura vista y sin maquillar (pues cada pórtico pesaba únicamente 143 kg. y podía ser montado por dos operarios) fue una clara imagen de referencia para la empresa, íntimamente ligada a su producto, pues SEAT producía en España “automóviles de tipo ligero.” (EDIFICIO..., 1956, p. 9).

En noviembre de 1953 salía de la factoría el primer modelo de SEAT, el ‘1400’. Con él comenzaba un prometedor futuro para la compañía, pues en 3 años de vida ya se fabricaban más de 10.000 unidades al año, es decir, el 93% del parque automovilístico español. El rápido crecimiento de la compañía, de la mano de una evolución constante del sector, exigió la creación de una escuela de formación especializada para aprendices (1956-1957; Figura 3), proyecto que fue encargado a Rafael de la Joya y Manuel Barbero y que se ubicó en un solar del Paseo de la Zona Franca, vía de acceso a las instalaciones de la compañía. El complejo, de 7.500m², se dividió en dos vo-

lúmenes compactos y diferenciados de cuatro plantas, conectados en ángulo recto por un tercer cuerpo articulador que resolvía el acceso y las comunicaciones verticales. El volumen principal, situado al norte de la parcela y de planta rectangular, se destinaba a aquellas actividades que requerían una mayor capacidad: almacén del taller de fundición, oficinas, aulas de la escuela de aprendices y un taller en la última planta; en el bloque sur, de planta trapezoidal, se ubicaban los locales auxiliares y de servicio: comedores, vestuarios, aseos y servicios. Se trataba de un edificio austero y racional, configurado en base a una sencilla estructura de hormigón armado, donde se ponía especial atención en la funcionalidad de los recorridos y la cuidada selección de los revestimiento interiores. Posiblemente debido a un presupuesto muy ajustado, la escuela no respondió a la tecnológica imagen que había comenzado los comedores, pues se construyó con materiales tradicionales locales, pero sí contó con gestos propios de la arquitectura moderna. Además del retranqueo del edificio en la esquina para crear un acceso ajardinado, se persiguió la armonía por contraste entre testeros de ladrillo visto y pulcras fachadas de cerámica blanca con ventanas corridas *lecorbuserianas* y *brisoileil* en dos disposiciones en función de la orientación. Como elemento representativo del conjunto, los arquitectos diseñaron una cubierta singular que dotó de personalidad a cada bloque, pues en todo momento el proyecto se entendió como dos naves independientes, pero íntimamente relacio-



Figura 3. Escuela de aprendices para empleados de la SEAT en Barcelona. Fuente: Cuadernos de Arquitectura, Barcelona, n. 35, p. 15, 1959.

3. La arquitectura española ya había obtenido importantes galardones en el extranjero durante aquella época. En concreto, destacaron los premios de José Antonio Coderch con Manuel Valls, Ramón Vázquez Molezún y Javier Carvajal con José María García de Paredes, en la Trienal de Milán de 1951, 1954 y 1957, respectivamente (FLORES, 1961, p. 207). Pero éstos posiblemente no tuvieron la envergadura, a nivel internacional, del Reynolds. España se situaba dentro del mapa de la arquitectura moderna y, un año después, José Antonio Corrales y Ramón Vázquez Molezún afianzarían este hecho ganando la Medalla de Oro al pabellón de España en la Feria Internacional de Bruselas.

nadas. De esta forma, los dientes de sierra del edificio norte iluminaban cenitalmente los talleres de fundición, mientras que una expresiva cubierta ondulante en base a bóvedas de hormigón encerraba el comedor del bloque de servicios.

1957: El premio Reynolds, Mies y el seiscientos

El *American Institute of Architects* celebraba en 1957 su primer centenario y, con este motivo, convocó junto con la empresa de aluminio *Reynolds* un concurso internacional para premiar obras que utilizaran dicho material como recurso fundamental de proyecto. Para sorpresa de sus autores, los modestos comedores de Barcelona resultaron ganadores de la competición frente a otros 85 edificios de 19 países, hecho que marcó un punto de inflexión, puesto que fue el primer reconocimiento internacional de envergadura que recibía nuestra arquitectura³. En contra de todo pronóstico, un país recién salido del aislamiento de posguerra proponía una arquitectura moderna, avanzada e innovadora, donde todos los detalles era pura inventiva a partir de un material nunca antes empleado en un edificio de estas características.

Por estas fechas, Ortiz-Echagüe ya había formado equipo con su antiguo compañero de Colegio Mayor e inseparable colaborador, Rafael Echaide Itarte (1923-1994; t. 1955), con objeto de afrontar los nuevos encargos de la compañía a raíz del éxito obtenido con la primera obra. Ambos compartían inquietudes similares y una gran admira-

ción hacia la obra de Mies van der Rohe, a quien César pudo conocer durante un viaje a Estados Unidos en 1957 para recibir el premio *Reynolds* junto con Manuel Barbero y Rafael de la Joya. Fue precisamente durante una visita a Chicago donde se confirmaron sus expectativas:

En ese viaje, pudimos ver la obra de Mies Van der Rohe muy en detalle. En la vida hay algunas obras que le dejan a uno estupefacto. Y realmente a mí el Crown Hall, las obras del IIT, o las casas del lago de Michigan, me dejaron tan impresionado que no se me quitaban de la cabeza. Y al regresar a España, vimos que estando ya en contacto con una empresa como la SEAT que tenía unas grandes posibilidades de realizar una arquitectura industrial y racionalizada, podíamos incorporar muchas de las ideas del racionalismo y de Mies Van der Rohe. (ORTIZ-ECHAGÜE, 2001, p. 23).

Ortiz-Echagüe pudo reconocer en la obra de Mies las características que la nueva arquitectura industrial en España debía poseer:

El trabajo diario con los ingenieros aeronáuticos en Madrid y con los industriales que montaban la SEAT en Barcelona me hizo apreciar las inmensas posibilidades estéticas de las estructuras vistas, de las instalaciones como elemento plástico, de la necesidad de una gran flexibilidad en las plantas para adaptarse a los continuos cambios internos, factores todos que

encontraban una bellísima expresión en la obra de Mies. (ORTIZ-ECHAGÜE, 2000, p. 18).

En 1957 comenzaba una nueva y prometedora etapa profesional para la joven pareja, partiendo de los proyectos para la filial de SEAT en Sevilla (por aquel año ya en obras) y Barcelona, para proseguir con la de Madrid. Fue, precisamente, el año en que se iniciaba la producción del famoso modelo '600', su vehículo más emblemático y elemento icónico por excelencia del incipiente desarrollo industrial y social en España. Una época que también coincidía con el fin de la Autarquía española, el comienzo de la apertura hacia al exterior, la liberalización y el crecimiento de la economía. El 'seiscientos' fue el responsable de la motorización de gran parte de la clase media del país y, a partir de ese momento, su reflejo de progreso y modernidad fue de la mano del espíritu renovador de las nuevas instalaciones de la compañía.

En los comedores, quizá por la falta de referencias, sus autores proyectaron un edificio formalmente libre, desenfadado y lleno de inventiva, donde el ser humano constituía el centro del proyecto. Por tanto, todas las decisiones se tomaban en función de sus necesidades, sin perder de vista los condicionantes del lugar, es decir, una arquitectura propiamente orgánica, concebida técnicamente a partir de criterios racionales. Por el contrario, en los siguientes proyectos de la SEAT, el coche pasó a ser el

auténtico protagonista de sus edificios y, para ello, Ortiz-Echagüe y Echaide consideraron más oportuno el lenguaje frío, depurado y preciso de Mies van der Rohe⁴: “Seguíamos su filosofía: desprecio de la forma caprichosa, orden, simplicidad, importancia fundamental de la estructura en el edificio [...] siempre nos interesó la solución radical: un solo motivo constructivo para todo el edificio.” (ECHAIDE, 1964, p. 28).

Es por ello necesario marcar un punto de inflexión, pues a partir de esta fecha la arquitectura de esta pareja se caracterizó por una técnica *miesiana* rigurosa⁵, que aprovechaba los nuevos materiales de la época en la creación de expresivos esqueletos estructurales en acero desnudo con grandes envolventes de vidrio “donde la simplicidad —solo aparente— era la virtud principal.” (SEPULCRE, 2006, p. 15). Prueba de estos nuevos criterios es el pequeño pabellón de laboratorios para el control de calidad de materiales (1959-1960; Figuras 4 y 5) que Ortiz-Echagüe y Echaide diseñaron en la Zona Franca de Barcelona mientras el complejo de Sevilla se encontraba en su última etapa de construcción. La estructura metálica vista y modulada, las ventanas continuas, así como el empleo de lamas prefabricadas de fibrocemento en la fachada a poniente, fueron claras señas de identidad de esta nueva arquitectura moderna, donde también se prestaba especial atención a la flexibilidad espacial interior y al cuidado diseño y registro de las instalaciones.

4. “La arquitectura de Mies nos pareció siempre —a Rafael Echaide y a mí— muy apropiada para la arquitectura industrial, pero no para arquitectura destinada fundamentalmente a actividades humanas normales, como era el caso de los comedores. Tampoco en nuestros edificios para la enseñanza nos inspiramos en Mies.” (ORTIZ-ECHAGÜE, 2014). GALLO, Jesús. Entrevista a D. César Ortiz-Echagüe Rubio. 17 abr. 2014.

5. Es posible reconocer en las generaciones madrileñas durante los años cincuenta una notable inclinación hacia la arquitectura racionalista proveniente del Movimiento Moderno. Un camino que retomaba los logros en los años

treinta de Secundino Zuazo, Luis Gutiérrez Soto o el grupo GATEPAC, entre otros, y que se había visto frenado con motivo de la Guerra Civil. Arquitectos como Francisco Javier Sáenz de Oiza, Francisco de Asís Cabrero o Alejandro de la Sota, adoptaron esta arquitectura como si estuviera en su periodo fundacional (CAPITEL, 1986, p. 20), dando lugar a edificios tan conocidos como el Poblado de Fuencarral 'A' y la Escuela Nacional de Hostelería en Madrid, o el Gobierno Civil de Tarragona. Una arquitectura donde es posible distinguir rasgos *miesianos* como aquellos que estuvieron presentes en gran parte de la obra de Ortiz-Echagüe y Echaide.



Figuras 4 y 5. Edificio de laboratorios. Fachadas norte y sur. Fuente: Cuadernos de Arquitectura, Barcelona, n. 49, p. 7, 1962.

Las primeras filiales: Sevilla, Barcelona y Madrid (1957-1966)

Las filiales comprendían un programa común resuelto mediante diferentes soluciones en función de las condiciones y situación de la parcela. De entre las diferentes tipologías solicitadas, el depósito de vehículos nuevos constituyó el elemento más característico e innovador, pues fue empleado como importante elemento propagandístico gracias a los insólitos muros cortina de vidrio que permitían la exhibición, orgullosa y sin pudor, de los modelos SEAT y todo el proceso industrial necesario para su mantenimiento y conservación. El programa se completaba con una estación de servicio, unos talleres para reparaciones, un edificio de oficinas para la administración y un pabellón o sala de exposición y venta. Es importante remarcar que en estas instalaciones no se fabricaban vehículos. Las filiales eran, en buena medida, edificios de exposición ubicados en solares estratégicamente situados de las principales ciudades del país, a diferencia de las periféricas y ‘anónimas’ plantas de producción. Eran el emblema de la compañía, la seña de identidad que demostraba el poderío de una empresa en pleno auge.

vicio, almacén de recambios y taller, destinando el extremo norte del solar a la construcción de tres edificios de nueva planta que constituyeron la cara visible del complejo: el almacén-expositor, las oficinas y el pabellón de venta y exposición. Debido a los límites irregulares de la parcela, así como la necesidad de respetar tres palmeras y mantener una escala razonable, los arquitectos crearon un sencillo juego de volúmenes donde el pabellón de exposiciones, de una sola planta, articulaba el conjunto y alejaba de la vía principal el cuerpo de mayor altura destinado a oficinas.

Al igual que la filial de Barcelona, el edificio fue proyectado con anterioridad al viaje de Estados Unidos, hecho que confirma la profunda admiración y estudio de las obras del maestro alemán, incluso antes de visitarlas. En esta primera obra de Ortiz-Echagüe en colaboración con Echaide, se insistió en una imagen moderna —con seguridad, ajena al resto de edificaciones de la zona— empleando delgados pórticos de acero sin revestir, tratados con la característica pintura en color negro mate y generosos paños de vidrio, a pesar del caluroso clima andaluz⁶. Las fachadas orientadas a poniente se protegieron con muros macizos de ladrillo sevillano en color siena (jugando nuevamente con el fuerte contraste entre paramentos) y en los interiores de las oficinas se empleó vidrio difusor *Termolux* en techos y mármol en pavimentos, de la misma forma que en las malogradas sucursales para Banco Popular que la pareja diseñó en esa misma época.

6. “Las grandes superficies de cristal las empleamos, sobre todo, en zonas no accesibles al público y en las que se exponían coches como propaganda. Una temperatura alta no era allí gran problema. Además procu-

ramos que siempre tuvieran ventilación cruzada. En las zonas utilizadas por persona instalamos ya refrigeración” (ORTIZ-ECHAGÜE, 2014). GALLO, Jesús. Entrevista a D. César Ortiz-Echagüe Rubio. 17 abr. 2014.

SEAT adquirió unas naves industriales al sur de la Sevilla para instalar en ellas su delegación de Andalucía (1957-1960; Figura 6). Éstas fueron rehabilitadas por César Ortiz-Echagüe y Rafael Echaide para utilizarlas como estación de ser-



Figura 6. Filial de Sevilla. Fuente: Rafael Echaide, arquitecto. 1923-1994. Pamplona: ETSAUN Monografías, 1994, p. 24.

7. Frente a una primera opción en hormigón armado, la estructura metálica —proveniente de la empresa Altos Hornos de Vizcaya— ofrecía mejor terminación, mayor velocidad de colocación en obra y, sobre todo, menores secciones y peso. Ésta, utilizada como factor decisivo del carácter estético del edificio, se compuso de perfiles normales y palastros de acero unidos mediante soldadura en las partes vistas, pintados en el característico color negro mate.

8. “Entre la torre y el edificio de almacén de automóviles proyectamos un edificio de una sola planta, aunque con altura importante, destinado a la exposición de automóviles. Su grandes vigas vistas, de las que cuelga la cubierta, son claro indicio del fuerte impacto producido por la visita a las construcciones de Mies en el IIT, en especial a la propia escuela de arquitectura que dirige”. ORTIZ-ECHAGÜE, César. *Arquitectura industrial*. In: Ortiz-Echagüe en Barcelona. Barcelona: COAC, 2000, p. 28.

La filial de Barcelona (1958-1965; Figura 7), situada en un solar de planta irregular y 8.000 m² de superficie próximo al centro de la ciudad, comprendía 4 edificios realizados en diferentes fases. El inicial, destinado a talleres y reparaciones, no fue proyectado por el estudio de Ortiz-Echagüe y Echaide, aspecto patente en una construcción menos tecnológica en bóvedas de hormigón que poco respondían al espíritu renovador buscado por SEAT. Los siguientes 3 edificios, realizados en diferentes fases, representaron la cara visible del complejo hacia las vías principales del solar, la Gran Vía de las Cortes Catalanas y el Paso de la Zona Franca en su cruce con la Plaza Ildelfons Cerdà. Éstos comprendían un depósito de vehículos nuevos (1958-1959), un pabellón de exposición y venta (1961) y una torre de oficinas (1961-1965), adoptando nuevamente una composición de prismas sencillos, racionales y flexibles, fiel a los postulados *miesianos* hasta el límite de la imitación casi literal de algunos de sus modelos más representativos.

El primer edificio fue el más emblemático del conjunto y, posiblemente, el más importante en la carrera de sus autores. Contaba con un almacén de recambios en planta sótano, una estación de servicio en planta baja, una de zona de revisión y puesta a punto en planta primera y cuatro plantas en altura para almacenaje de coches nuevos (en concreto, 288 unidades del modelo ‘1400’ y 592 unidades del ‘600’). Todo ello encerrado en un prisma de acero⁷ y vidrio, en contra de lo que se podría esperar en un edificio de estas característi-

cas dentro de nuestro país (Figura 8). Una imagen que llegó a constituir toda una señal de identidad para la compañía y un símbolo de modernidad para la nueva sociedad española. El programa se completaba con pabellón de exposiciones, basado en el Crown Hall de Chicago⁸, que contaba con un gran espacio diáfano de 40,50x17 m. y 7,50 m. de altura libre, donde las instalaciones de climatización circulaban libremente y sin complejos —pues se entendían como una importante parte integradora del proyecto— y un edificio de oficinas que fue necesario organizar en una torre de 15 plantas de 30x15 m. de superficie, dada la alta edificabilidad de la parcela. A pesar de las diferencias formales entre los tres edificios, existía una tensión espacial debida no solo a la proximidad —pues todos los edificios estaban conectados— sino a la igualdad en el empleo de materiales, colores y tramas en fachada, que otorgaba una indudable unidad compositiva al conjunto

A diferencia de Barcelona, en la filial de Madrid (1963-1966; Figura 9) no existió una unidad tan clara, pues cada uno de los cuatro edificios tenía una fuerte personalidad. Partiendo de un anteproyecto de ordenación de 1961, desarrollado por la pareja en colaboración con Rafael de la Joya y Manuel Barbero, el complejo se ejecutó por fases en una gran parcela de 23.000 m², planta regular y baja edificabilidad (justo al contrario que en el caso de Barcelona), al norte de la ciudad. Los dos primeros edificios, un taller de reparaciones (1963) y el depósito de vehículos con estación de



Figura 7. Almacén de coches de la Filial de Barcelona. Fuente: 38 fotografías para retratar los cincuenta. Pamplona: T6 Ediciones, 2006, p. 21.

9. “No recuerdo los motivos por los que en el depósito de coches en Madrid incorporamos el brisoleil. Esos brisoleils en aluminio los fabricaba ya entonces CASA en serie y quizás tuvo mi padre interés en que sirviera allí de propaganda”. (ORTIZ-ECHAGÜE, 2014). GALLO, Jesús. Entrevista a D. César Ortiz-Echagüe Rubio. 17 abr. 2014.



Figura 8. Torre de oficinas y pabellón de exposición y venta. Fuente: 38 fotografías para retratar los cincuenta. Pamplona: T6 Ediciones, 2006, p. 3

servicio (1962-1964), fueron diseñados por Ortiz-Echagüe y Echaide, mientras que Barbero y de la Joya se encargaron posteriormente de la escuela de formación y las oficinas con sala de exposición y venta. Éstas, junto con el clásico depósito de coches, representaron la cara visible de la filial a los pies del Paseo de la Castellana (antigua avenida del Generalísimo).

Los talleres de reparaciones necesitaban grandes luces que permitieran una libertad de movimiento y flexibilidad espacial, así como era deseable un nivel de iluminación alto y constante (Figura 10). Con este fin, el ingeniero Adrián de la Joya, que también había participado en la filial de Barcelona, colaboró con los arquitectos en el diseño de una estructura en base a cerchas metálicas de perfil triangular apoyadas sobre vigas en mén-

sula a modo de correas longitudinales. Mediante esta solución se consiguió una nave diáfana de 141x35.8 m. culminada por expresivos dientes de sierra de aluminio en contraste con contundentes muros de ladrillo: “Creemos que hemos realizado un edificio útil, cómodo, de fácil conservación. Además un taller con la suficiente dignidad para estar situado al borde la principal vía de Madrid. Y finalmente una silueta personal, inconfundible.” (EDIFICIO..., 1964, p. 36).

En cuanto a cuestiones formales, espaciales, funcionales o estructurales, el depósito de coches no representó grandes cambios respecto al ejercicio ensayado cinco años antes en Barcelona. No obstante, en esta ocasión se tuvo en cuenta el factor climático, encerrando casi por completo los frentes este y sur con ladrillo y protegiendo la fachada principal, orientada a poniente (al igual que en Barcelona), con un ligero *brisoleil* vertical de aluminio⁹. La industria avanzaba a paso ligero y los nuevos materiales y técnicas constructivas perfeccionaron considerablemente la avanzada técnica que los arquitectos habían decidido adoptar:

En 1958 era todavía el hierro un material difícil de conseguir en España y, sobre todo, no existían en nuestro país antecedentes de estructuras vistas, salvo en naves industriales. Tuvimos la suerte de encontrar una gran colaboración en Altos Hornos, que construyó la estructura en su factoría de Sagunto, consiguiendo una calidad de ejecución francamente aceptable, aunque



Figura 9. Perspectiva de la Filial de Madrid desde el Paseo de la Castellana, donde se puede observar el depósito de vehículos (izquierda) y las oficinas con auditorio (derecha). Fuente: 38 fotografías para retratar los cincuenta. Pamplona: T6 Ediciones, 2006, p. 33.

bastante inferior a la que cinco años después conseguiría la casa OMES en el almacén de la filial de Madrid. (ORTIZ-ECHAGÜE, 2000, p. 26).

El edificio de oficinas adquirió una singular importancia respecto al resto de filiales, puesto que funcionó como sede central de la Sociedad. Frente al resto de edificios hasta ahora vistos, organizados en espacios de planta y sección uniforme, este bloque destacó por su riqueza espacial en base a múltiples articulaciones en las zonas más representativas. La necesidad de proteger la fachada principal frente al sol de poniente y al rui-

do ambiente de la Castellana sugirió el empleo del salón de actos como colchón protector, flotando sobre la habitual sala de exposición y venta al público. El resto de espacios del edificio —de uso privado y permanente, es decir, oficinas, despachos y cuartos auxiliares— se separaron de este incómodo entorno mediante una plaza de acceso orientada a mediodía y un gran patio central equipado con estanques y zonas ajardinadas (Figura 11). El diálogo entre estas dos soluciones aunaba el principio de representatividad de la Sociedad hacia la vía principal y el de confort de los usuarios hacia zonas más apacibles, puesto que, al igual que en los comedores, en estos espacios el ser humano volvía a ser el protagonista.

Las filiales periféricas (1962-1968)

En la década de 1960, SEAT se encontraba en un magnífico momento, produciendo modelos tan exi-

Figura 10. Perspectiva general de los talleres de la filial de Madrid vistos desde la actual calle de Mauricio Legendre. Fuente: Baumeister, Múnich, n. 6, p. 708, 1967.



10. Según Ortiz-Echagüe: “Los ingenieros pusieron todo su empeño en adaptar sus soluciones al proyecto arquitectónico y nosotros buscamos, entre los perfiles de que disponía CASA, los que parecían más adecuados para el diseño” [...] “un problema que nos dio mucho trabajo conjunto fue el de las dilataciones, mucho mayores en el aluminio que en el acero”. Sobre estas palabras, José Manuel Pozo añade: “Ya sea por esto sólo o porque no se podía disponer de perfiles de mayor longitud el hecho es que los perfiles de aluminio Pantal que aparecen en los planos de detalle tienen 3160 mm de longitud; esto es, contando con la holgura para las dilataciones, una longitud doble del módulo (1600 mm); o si se quiere el módulo elegido, buscando una medida que fuese próxima a la altura de un hombre, era la mitad de la longitud del perfil máximo disponible”. POZO, José Manuel. Los comedores de

la SEAT: La primera arquitectura tecnológica española. In: Comedores de la SEAT. Barcelona 1956. Colección arquitecturas contemporáneas. Pamplona: T6 Ediciones, 1999, p. 30.

11. De acuerdo a la memoria del proyecto de la filial de Madrid: “Estudiadas las unidades superficiales medias de trabajo individual para oficina, se adoptó el módulo de 1,60x1,60 m. que se hizo extensivo a todo el edificio [...] Sin hacer enumeraciones de las ventajas del módulo en un edificio impregnado del espíritu de la repetición (recuérdese que la Sociedad fabrica automóviles), es evidente su utilidad solo con pensar que en el programa se imponía la utilización de tabiquería móvil. Los elementos de cielo raso, pavimento, iluminación, rejillas de aire acondicionado, etc. son siempre consecuencia, en sus medidas, del módulo adoptado”. OFICINAS para SEAT en Madrid. *Arquitectura*, Madrid, n. 94, p. 27, 1966.



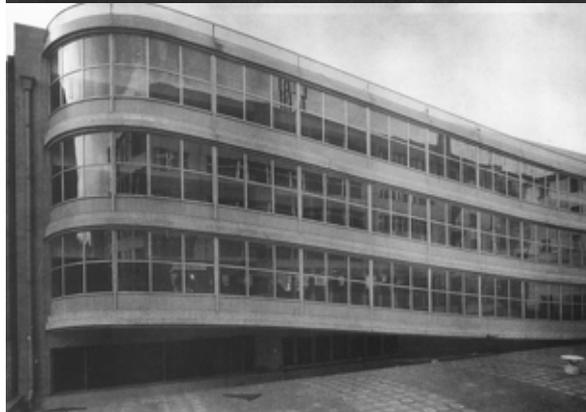
Figura 11. Patio interior del edificio de oficinas de la Filial de Madrid, mirando hacia el Paseo de la Castellana. Fuente: Rafael Echaide, arquitecto. 1923-1994. Pamplona: ETSAUN Monografías, 1994, p. 33.

tosos como el ‘1500’ (1963), el ‘850’ (1966) o el ‘124’ (1968), de cual se llegaron a producir 200.000 unidades anuales. Con la entrada de estos vehículos y el crecimiento exponencial de la producción, la compañía se vio obligada a abrir concesionarios en otras capitales del país para suplir las notables carencias de infraestructura. Sin perder de vista la línea de proyectos anteriores, se decidió encargar estas filiales a destacados arquitectos locales que contaban con experiencia en la construcción de tipologías industriales. En términos arquitectónicos, sobresalieron por su moderna imagen y voluntad innovadora las filiales en Bilbao (1962-1965), de Álvaro Libano; La Coruña (1964-1967), de Andrés Fernández-Albalat y Valencia (1963-1968), de Mauro Lleó Serret.

A pesar de que la compañía no imponía una arquitectura a imagen y semejanza de los proyectos

anteriores, en las nuevas filiales se continuó experimentando con los nuevos materiales industrializados y las portentosas estructuras metálicas, sin perder de vista el valor propagandístico y la gran presencia del conjunto. Sin embargo, sí existió un claro requerimiento: el módulo. Parece lógico proyectar a partir de una unidad fija en naves industriales donde la maquinaria y las piezas de ensamblaje se regían por dimensiones estándar. En el caso de SEAT, el módulo de 1,60x1,60 m. surgió, posiblemente, a partir de las dimensiones de los perfiles de aluminio *Pantal* empleados en los comedores¹⁰. A partir de ese momento, los arquitectos se sirvieron de las múltiples combinaciones que esta unidad ofrecía —haciéndola extensiva incluso al diseño de instalaciones¹¹— hasta el punto en que SEAT acabó por adoptarla como medida oficial a principios de los años sesenta.

El arquitecto bilbaíno Álvaro Libano Pérez-Ullíbarri (1921-2010; t. 1952), junto con arquitectos como Eugenio Aguinaga y Francisco Hurtado de Saracho, formó parte de la corriente de innovadores vascos con “afán de experimentar nuevos procedimiento y materiales, es decir, estar siempre a la última.” (ÍÑIGUEZ DE ONZOÑO, 2004, p. 15). El edificio respondió a los intereses del arquitecto durante la década de 1960 hacia las tendencias internacionales —en concreto, los modelos del Movimiento Moderno— y la industrialización; referencias que fue introduciendo en sus obras de forma comedita y controlada como señal de respeto hacia la tra-



Figuras 12 (esq. arriba), 13 (esq. abajo) y 14 (arriba). Filial de Bilbao. De izquierda a derecha: fachada del bloque de oficinas, rampa del depósito de coches y talleres. Fuente: Nueva Forma, Madrid, n. 36, p. 64-65, 1969.

dición local. A diferencia del resto de edificios de SEAT, la filial de Bilbao se dispuso en una parcela entre medianeras con un gran patio interior cubierto que separaba el bloque de oficinas y el almacén de coches. Cada una de las tres piezas contaba un elemento singular: la fachada de oficinas hacia la avenida Lehendakari

Aguirre, carente de elementos accesorios, presentaba uno de los primeros muros cortina de Bilbao (Figura 12); los talleres se encerraban en el patio de manzanas mediante una cubierta abovedada de hormigón y vidrio (Figura 13) y el depósito de coches, en el extremo opuesto de la parcela, presentaba una expresiva rampa acristalada con posibles referencias a edificios como los almacenes *Petersdorff* de Erich Mendelsohn (Figura 14).

Andrés Fernández-Albalat Lois (1924; t. 1956), al igual que Líbano, había ensayado previamente con los nuevos materiales constructivos aplicados a un edificio industrial en una fábrica para Coca-Cola (en colaboración con Antonio Tenreiro). También compartía con el arquitecto bilbaíno, así como con Ortiz-Echagüe y Echaide, un gran interés hacia la arquitectura de Mies van der Rohe, de quien admiraba “el sentido de la fluidez espacial, la honestidad de sus planteamientos y la lógica constructiva”¹². Su preocupación por mantener la escala del entorno dio lugar a una primera decisión que acabó configurando el conjunto de la filial en La Coruña (Figura 15). Cada bloque principal del programa — taller, aceptación y consigna y almacén de coches— se dividió en edificios independientes, pero conectados, adaptados de forma natural a la pendiente del solar y retranqueados respecto a la avenida. Mediante este sencillo gesto se evitaba la masificación frente a la vía de acceso a la vez que se enfatizaba el

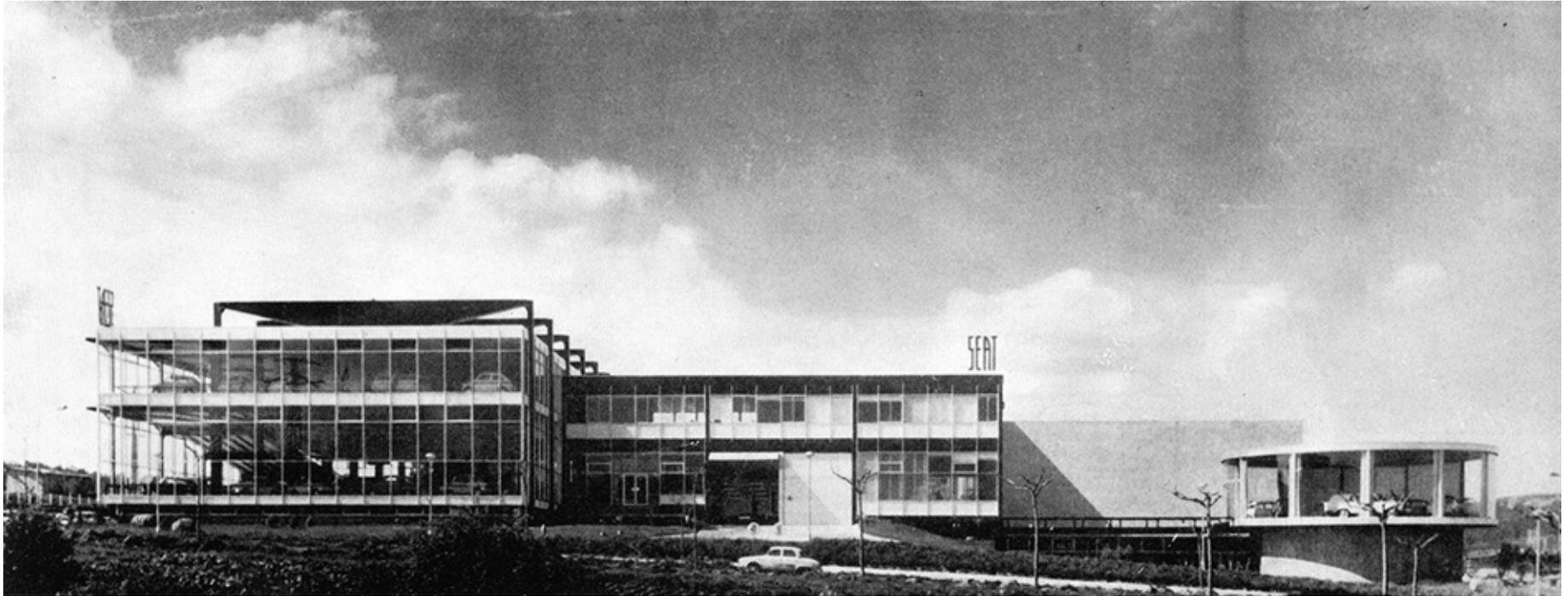


Figura 15. Filial de La Coruña. Fuente: Arquitectura, Madrid, n. 117, p. 53, 1968.

12.GALLO, Jesús. Entrevista a D. Andrés Fernández-Albalat Lois. La Coruña, 14 abr. 2014.

programa con mayor valor propagandístico, es decir, el almacén de coches, el frente central de oficinas y un peculiar pabellón exento para la exposición de novedades. Espacios que, como ya era habitual en SEAT, se encerraron en muros cortina que, en esta ciudad —la ciudad de las galerías— encajaba a la perfección. Como solución singular —pues estos arquitectos se vieron forzados a innovar en una época donde la tecnología todavía dejaba mucho que desear— Fernández-Albalat diseñó para el almacén de coches una estructura en base a vigas exteriores de sección variable que liberaban de soportes estructurales el interior del edificio.

Coderch y su participación en el centro técnico de Martorell (1973)

En el año 1971 SEAT planteó la idea de construir un centro de I+D+i para el desarrollo de modelos propios en una gran parcela de 13 hectáreas al noroeste de la localidad de Martorell (Barcelona). Para este cometido, se contrató al ya veterano y prestigioso arquitecto, José Antonio Coderch de Sentmenat (1913-1984; t. 1940), que asesoró a los ingenieros de proyectos y obras de la compañía en cuestiones puramente formales y de disposición. Se trató del último proyecto desarrollado para SEAT por uno de arquitectos

españoles pioneros del siglo XX. Proyecto que tuvo lugar en el año 1973, uno de los históricos para la compañía, pues también coincidió con la llegada del motor *Perkins*, la aparición del primer vehículo de tracción delantera de la marca y la finalización de producción del emblemático ‘seiscientos’ después de cerca de 800.000 unidades fabricadas.

La principal decisión proyectual consistió en la implantación de un edificio de 40.000 m² sobre un terreno relativamente accidentado. En contraposición al prototípico esquema de planta rectangular, el maestro catalán optó por descabezar la colina a una determinada cota para obtener un plano base de trabajo y, con él, la forma articulada del edificio. Solución que no supuso una novedad en la obra de Coderch, pues se podría entender como un ejercicio a gran escala de planta fracturada o ‘fachada escalonada’ similar a los desarrollados en muchas de sus viviendas unifamiliares desde la casa Uriach de 1961. Al igual que Fernández-Albalat en La Coruña, para evitar la masificación se dividió el gran complejo en 6 pabellones —cada uno con una zona administrativa y técnica y otra de talleres de investigación a doble altura— situados en los límites del orgánico contorno del plano base. Volviendo al planteamiento de los comedores de la Zona Franca, con esta solución Coderch proponía un ambiente de trabajo agradable, con vistas a lo largo del perímetro del edificio a través de ventanas continuas a la altura del plano de traba-

jo: “Es verdad que se pueden distraer, pero su moral compensa sobradamente el rendimiento.” (CODERCH, 1979, p. 51).

A diferencia de la línea tecnológica y sofisticada del resto de filiales de la compañía, el centro de Martorell se distanció con un proyecto más humilde, alejado de la trama urbana y de todo afán propagandístico. Un edificio que podría entenderse como la reunión controlada de construcciones populares, antes que verse como un artificioso complejo industrial. Un ejercicio de proporción y escala, materialidad, contención y, ante todo, sentido común.

A modo de conclusión: el estado actual del patrimonio SEAT

La gran mayoría de los edificios mencionados en el presente trabajo han sido modificados total o parcialmente en la actualidad. En 1986, Volkswagen pasó a ser el máximo accionista de una SEAT muy debilitada tras el inesperado abandono de FIAT en 1980. Por este motivo, la compañía alemana se vio obligada a vender las filiales de Sevilla, Madrid y Barcelona, hecho que ocasionó la pérdida total de la primera y la seria alteración del resto. Tampoco tuvo demasiada suerte el edificio de Álvaro Líbano, actualmente transformado en un centro comercial que solo respetó la fachada principal y, parcialmente, las bóvedas de los talleres. El resto de edificios, catalogados por la fundación DOCOMOMO Ibérico, permanecen



Figura 16. Estado actual de la filial de Barcelona. Imagen cedida por el arquitecto autor de la intervención.

en pie, aunque con serias alteraciones llevadas a cabo por la propia SEAT.

Resulta difícil entender por qué estos edificios, reflejo del intenso momento de industrialización al que estuvo sometida la arquitectura española del momento, no han sido valorados. Es necesario reconocer la valentía de estos pioneros que apostaron por una arquitectura que, a pesar de la falta de experiencia en sistemas todavía en fase experimental, lucharon por competir frente a la ‘cómoda’ construcción tradicional e hicieron lo posible por innovar en un momento donde los recursos tecnológicos eran escasos.

Resulta también difícil entender por qué ciertos arquitectos, como los mencionados en el presente trabajo, no han sido convenientemente valo-

rados y estudiados por los libros de historia de la arquitectura española moderna. No parece lógico que hayan sido olvidados por el simple hecho de tener una corta trayectoria, como fue el caso de Ortiz-Echagüe y Echaide, o por haber ejercido profesionalmente fuera de los núcleos principales del país en obras, muchas veces, anónimas.

Así mismo, conviene denunciar las actuaciones de rehabilitación llevadas a cabo en los últimos años. Poniendo como ejemplo el depósito de coches de la filial de Barcelona —emblema de SEAT y emblema de la ciudad— este edificio fue transformado en viviendas en el año 1998 a partir de un proyecto que, ciertamente, no entendió, ni valoró su memoria histórica (Figura 16). A pesar del cambio de uso, que podría ser admisible y comprensible, no parece lógico eliminar su elemento más carac-

terístico y singular —el histórico muro cortina de vidrio, símbolo del progreso de la única compañía automovilística española— con unos paneles prefabricados de hormigón que acabaron desprestigiaron para siempre aquellos ideales de modernidad. Por último, es necesario entender que el proyecto formaba parte de una situación urbana en la cual la identificación con el contexto ya estaba resuelta y la imagen icónica, símbolo de aquello que SEAT representó, podría haber jugar a favor de la revitalización de toda su área de influencia.

Referências Bibliográficas

Monografías

CAPITEL, Antón. José Antonio Coderch, del mar a la ciudad. In: **J. A. Coderch 1945-1976**. Madrid: Xarait, 1978, p. 5-11.

_____. El triunfo del estilo internacional como primer ideal moderno. In: **Arquitectura española. Años 50-80**. Madrid: Centro de publicaciones del MOPU, 1986, p. 19-21.

CENTRO técnico SEAT. Martorell, 1973. In: **Coderch de Sentmenat** (catálogo de exposición). Madrid: Dirección General del Patrimonio Artístico, Archivos y Museos, 1980, p. 100-101.

ESTEBAN MALUENDA, Ana. Edificios. La crónica de lo último construido. In: **La Modernidad Importada: Madrid 1949-1968**: Cauces de difusión

de la arquitectura extranjera. Tesis Doctoral. Madrid: ETSAM, 2008, p. 499-500.

FERNÁNDEZ-ALBALAT, Andrés. **Arquitectura y oficio**. Colección lecciones/documentos de arquitectura. Pamplona: T6 Ediciones, 2008, 63 p.

FLORES, Carlos. Las generaciones de posguerra. Situación actual. In: **Arquitectura española contemporánea**. Madrid: Aguilar, 1961, p. 201-219.

ÍÑIGUEZ DE ONZOÑO, Félix. Un apunte. In: **Álvaro Líbano: obras**. Bilbao: Colegio Oficial de Arquitectos Vasco-Navarro. Delegación en Bizkaia. Colección Arquitectos Contemporáneos, n. 10, julio 2004, p. 15.

ORTIZ-ECHAGÜE, César. Nuestra trayectoria arquitectónica: Charla en la Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Madrid, diciembre de 1966. In: **Ortiz-Echagüe en Barcelona**. Barcelona: Colegio Oficial de Arquitectos de Cataluña, 2000, p. 12-21.

_____. Arquitectura industrial: Charla en la Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Madrid, diciembre de 1966. In: **Ortiz-Echagüe en Barcelona**. Barcelona: Colegio Oficial de Arquitectos de Cataluña, 2000, p. 22-31.

_____. **Cincuenta años después**. Colección lecciones/documentos de arquitectura Pamplona: T6 Ediciones, 2001, 35 p.

PALACIOS DÍAZ, Dolores. Edificio industrial Seat. In: **Álvaro Libano: obras**. Bilbao: Colegio Oficial de Arquitectos Vasco-Navarro. Delegación en Bizkaia. Colección Arquitectos Contemporáneos, n. 10, julio 2004, p. 64-67.

POZO, José Manuel. Los comedores de la SEAT: La primera arquitectura tecnológica española. In: **Comedores de la SEAT**. Barcelona 1956. Colección arquitecturas contemporáneas. Pamplona: T6 Ediciones, n. 2, 1999, p. 6-33.

SEPULCRE BERNAD, Jaime. Ortiz-Echagüe y Echaide, una trayectoria tan brillante como fugaz. In: **38 fotografías para retratar los cincuenta: los edificios de la SEAT** escaparate de una nueva arquitectura (catálogo fotográfico). Pamplona: T6 Ediciones, 2006, p. 13-17.

SÒRIA BADIA, Enric. Conversaciones. En: **Conderch de Sentmenat: Conversaciones**. Barcelona: Blume, 1979, p. 49-51.

Publicaciones periódicas

COMEDORES Seat. Barcelona (España). **Arquitectura**, Madrid, n. 64, p. 32, abril 1964.

DEPÓSITO de automóviles para la SEAT en Barcelona. **Cuadernos de Arquitectura**, Barcelona, n. 41, p. 22-25, tercer trimestre 1960.

ECHAIDE, Rafael. Obras de César Ortiz-Echagüe

y Rafael Echaide. **Arquitectura**, Madrid, n. 61, p. 28-39, enero 1964.

EDIFICIO de oficinas de la SEAT en Madrid. **Informes de la Construcción**, Madrid, n. 185, p. 47-57, noviembre 1966.

EDIFICIO para comedor en la factoría SEAT. **Cuadernos de Arquitectura**, Barcelona, n. 28, p. 8-13, 1956.

EDIFICIO para laboratorios de la fábrica de automóviles SEAT en Barcelona. **Cuadernos de Arquitectura**, Barcelona, n. 49, p. 6-8, tercer trimestre 1962.

EDIFICIO SEAT en Bilbao. **Nueva Forma**, Madrid, n. 36, p. 64-67, enero 1969.

ESCUELA de aprendices y oficinas del taller de fundición para SEAT. **Cuadernos de Arquitectura**, Barcelona, n. 35, p. 15-17, 1959.

FILIAL de S.E.A.T. en La Coruña. **Arquitectura**, Madrid, n. 117, p. 53-56, septiembre 1968.

OFICINAS para SEAT en Madrid. **Arquitectura**, Madrid, n. 94, p. 25-29, octubre 1966.

Sitios web

JORDÁ, Carmen. Filial SEAT de Valencia. **Fundación DOCOMOMO Ibérico**. Disponible en

<<http://www.docomomoiberico.com>>. Acceso **Entrevistas**
en: 20 abr. 2014.

Museo SEAT, 2014 Disponible en: <www.museoseat.com>. Acceso en: 22 abr. 2014.

GALLO, Jesús. **Entrevista a D. Andrés Fernández-Albalat Lois**. La Coruña, 14 abr. 2014

_____. **Entrevista a D. César Ortiz-Echagüe Rubio**. 17 abr. 201

