

Concepción Díez-Pastor

Escuela Técnica Superior de Arquitectura, Madrid

Carlos Arniches y Martín Domínguez: arquitectura para el turismo

El Patronato Nacional del Turismo (PNT), fundado en 1928, heredó la Comisaría Regia de Turismo¹ y la Compañía Nacional de Industrias del Turismo.² De ésta tomó una organización que daba prioridad al problema de los alojamientos en la planificación del turismo español. El planteamiento se basaba en el Plan de Protección de la Industria Hotelera del gobierno francés, que funcionaba desde 1917. La compañía pretendía implantar otras medidas antes de las exposiciones Iberoamericana de Sevilla e Internacional de Barcelona de 1929, como calificaciones de hoteles y reglamento de confort. Tras su fundación, el PNT comenzó la redacción de planes y proyectos directores de la actuación turística ("Proyecto de clasificación por categorías de los edificios destinados al alojamiento de viajeros", "Estudio de las características generales que deben reunir los hoteles de turismo convenientes en España", "Estudio de los hoteles mínimos que deberían construirse en España para favorecer el desarrollo del turismo en las diferentes regiones" y "Normas para la construcción de hoteles").

Las normas que imponía el Patronato (economía de medios, sencillez y puntualidad) permitieron a Carlos Arniches y Martín Domínguez entrar en contacto con la realidad nacional y les dieron los medios para pulir su lenguaje arquitectónico hasta alcanzar expresiones de gran refinamiento y sencillez, cargadas de contenido, que constituyeron un registro arquitectónico con el cual entroncaban con el Movimiento Moderno.

Concurso de anteproyectos de albergues para automovilistas

En 1928, el Patronato Nacional de Turismo convocó un concurso para realizar los nuevos Albergues de Carretera, eje del desarrollo turístico del interior. La construcción iría ligada a la puesta en marcha del Plan Nacional de Firms Especiales del Ministerio de Fomento para la construcción de la red nacional de carreteras. El PNT elaboró, en coordinación con el Ministerio, su propio plan de rutas turísticas del interior y estableció los puntos clave en los que instalar pequeños alojamientos de descanso en los largos trayectos en automóvil, a una distancia de media jornada. El plan preveía, además de una compleja red de hoteles, paradores y albergues, una buena cobertura informativa y propagandística, fomentada por las oficinas de turismo que se abrieron dentro y fuera del país. El

¹ Fundada en 1909.

² En funcionamiento desde 1926 hasta 1928.

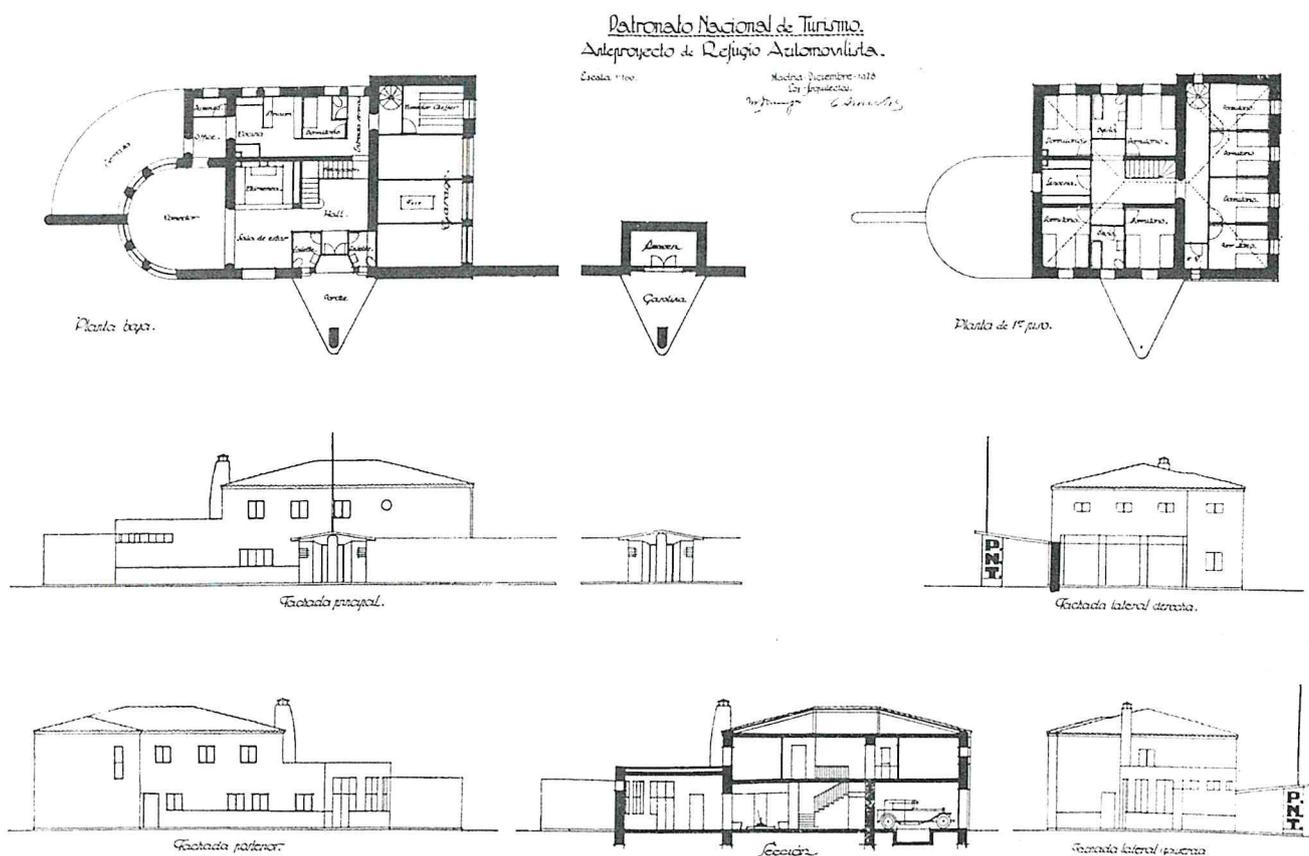
objetivo final era la publicación de un Mapa Nacional de Carreteras con todos los establecimientos hoteleros y los posibles recorridos y rutas turísticas. Lo que el plan denominaba albergue era un tipo de hotel muy pequeño, inspirado en los de Alemania y Suiza, con las siguientes características: debía situarse en poblaciones de importancia turística donde no se aconsejase la construcción de un hotel pero que necesitaran una pequeña instalación; la construcción debía armonizar con el lugar de emplazamiento y tener un carácter netamente regional; su explotación sería lo más económica posible, sin carecer de las comodidades necesarias; dispondrían siempre de un vestíbulo y un comedor, además de un garaje; no se definirían un sistema constructivo ni unos materiales concretos para la construcción, porque dependían del emplazamiento y las posibilidades de la zona.³

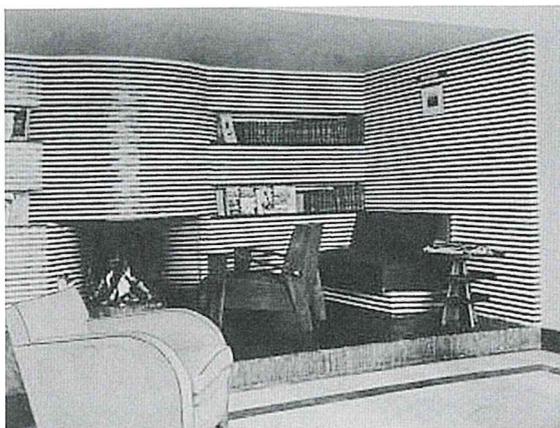
Estas sugerencias, anteriores a la convocatoria del concurso, fueron incluidas en las bases como condiciones y formarían parte del informe previo del Patronato,⁴ donde se analizaban también los principales itinerarios turísticos por carretera en cada provincia, teniendo en cuenta las distancias recorridas y el tiempo invertido, a razón de 40 km/h de media. De esos itinerarios se deducían los albergues que se construirían una vez estudiados los alojamientos existentes en otros puntos del trayecto, siendo el número mínimo de entre 10 y 20 para permitir una o dos estancias, coincidiendo con las horas de las comidas. Los albergues se situarían en lugares pintorescos para que la permanencia en ellos resultara agradable; y, además de comedor y sala en la planta baja, y de cinco o seis dormitorios en la planta superior, dispondrían de un garaje para tres o cuatro coches, un taller y un surtidor de gasolina. Su construcción debería ser rápida para que entraran en funcionamiento en cuanto las principales carreteras se terminasen.

Los itinerarios se basaron en la guía de carreteras del Real Automóvil Club de España, en la Guía Michelin del año 1927 y en la guía hotelera de 1928. De todo ello se dedujo la lista final de los albergues que se deberían construir.

El 20 de noviembre de 1928, el PNT comunicaba a la Sociedad Central de Arquitectos la convocatoria del "Concurso de anteproyectos de albergues en carreteras" del que adjuntaba las bases.

Solución A de Arniches y Domínguez para el concurso





Voladizo de la entrada del albergue de Antequera

Chimenea del albergue de Manzanares

En ellas se recogían todos los aspectos ya mencionados como condiciones del concurso. El fallo se conoció a principios de 1929.³ Adjudicaba el primer premio a Carlos Arniches y Martín Domínguez, quienes habían presentado dos soluciones: en la primera proponían ocho habitaciones y en la segunda doce.

Las propuestas de Arniches y Domínguez destacaban por su sencillez y claridad, por el uso de elementos modernos con reminiscencias de la tradición vernácula, materiales fáciles de obtener en las zonas de emplazamiento y un solo repertorio de pocos elementos. La diferencia entre las dos propuestas radicaba en la combinación de dichos recursos.

Las características comunes a los diferentes albergues eran: un acceso principal dispuesto en el centro de la pieza, con una marquesina en voladizo; una pequeña sala de estar con chimenea encastrada de ladrillo visto; un comedor terminado en rotonda con grandes ventanales abiertos a una terraza para disfrutar del paisaje; unas dependencias del servicio agrupadas; las habitaciones, ocho o doce según la propuesta, en la planta superior; y una pieza secundaria para garajes y dormitorios de conductores, taller y surtidor de gasolina con acceso desde el exterior.

La propuesta A tenía una planta cuadrada y la B constaba de dos piezas longitudinales paralelas que resaltaban el eje mayor tanto en la planta como en el alzado. El comedor, también semi-circular, estaba más cerrado al exterior, lo cual se compensaba con una terraza más amplia y una pérgola. La pieza de los garajes se situaba en un eje perpendicular al principal.

En ambas soluciones la estructura era mixta, de fábrica de ladrillo y elementos portantes metálicos. Los voladizos de la entrada eran de hormigón armado. El exterior se enfoscaba de blanco y las cubiertas eran de teja árabe. Las jambas de las ventanas y los huecos se redondeaban, y se empleaban colores suaves en comedor y sala de estar. En la entrada se pintó un gran mural que representaba un plano de la zona con los itinerarios turísticos de mayor interés. La chimenea de ladrillo visto encastrada de la sala de estar, las marquesinas triangulares sobre la entrada y el comedor en rotonda abierto al paisaje se convirtieron en elementos característicos de los albergues.

El proyecto con el que ganaron el concurso tenía su origen en un artículo que Arniches y Domínguez publicaron en su sección del periódico *El Sol* en octubre de 1927, titulado "Refugio automovilista". En él proponían un nuevo tipo de alojamiento inventado por ellos mismos: un hotel de pequeño tamaño, situado en algún punto estratégico de una carretera principal española, donde los automovilistas pudieran descansar y encontrar "aprovisionamiento para los coches". El lugar elegido para la construcción debería ser singular por su paisaje, tranquilo y contar con un pequeño taller de reparaciones. El artículo se acompañaba con dibujos de las plantas, que anunciaban claramente el proyecto presentado al concurso. Sólo había una diferencia con la solución ganadora del mismo: en el "Refugio automovilista" las cubiertas eran aterrazadas y el conjunto presentaba un aire más moderno. La razón, como ellos mismos explicaban en su artículo, era su tendencia natural a la modernidad cuando los problemas que planteaban eran abstractos, de su invención, y no se debían a un caso concreto. Esto explica que, al adaptar el caso genérico al más concreto del concurso,

³ "Estudio acerca de las características generales que deben reunir los hoteles de turismo convenientes en España", Compañía Nacional de Industrias del Turismo, AGA, 1926.

⁴ "Proyecto de construcción de albergues para automovilistas en las principales carreteras del reino", Luis Peypoch, AGA, 1928.

⁵ El 15 de enero, el Comité Ejecutivo y Directivo del Patronato Nacional del Turismo celebró una sesión en la que dio lectura al fallo del concurso que decía, entre otras cosas: "Reunidos en el local del Patronato Nacional del Turismo, el día cinco del corriente, los sres. don Pedro Muguruza, don S. de Zuazo Ugalde, don Luis Blanco Soler, don Francisco (sic) García Mercadal, arquitectos, y don Luis Peypoch de Perera, ingeniero y funcionario del Patronato, para fallar el concurso de anteproyectos de albergues para automovilistas, acordaron, por unanimidad, adjudicar el primer premio al anteproyecto presentado por los sres. don M. Domínguez y don C. Arniches, por ser el que, ajustándose por completo a las bases del concurso, presenta mejores soluciones técnicas [...]". AGA.

Refugio automovilista

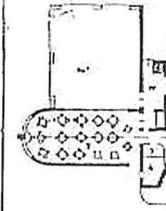


VISTA DEL COMEDOR.

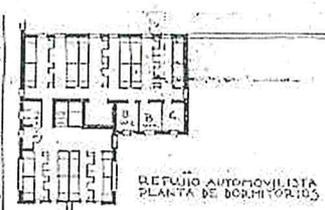
Al estar en un rincón por las dependencias de España, se vean de la vista esta clase de construcciones que son necesarias "refugios" en las rutas automovilistas. En estos casos el estudio de detalles es particularmente importante, ya que se trata de un espacio que debe ser cómodo y agradable, y que además debe ser capaz de albergar a un gran número de personas.

Por fortuna, y gracias al estudio que de él se hizo en el momento de su construcción, se pudo hacer un estudio de los puntos de apoyo y de los puntos de apoyo de la estructura. En los momentos de construcción de España, esta especie de "refugios" que se ven en las rutas, son de una gran importancia, ya que se trata de un espacio que debe ser cómodo y agradable, y que además debe ser capaz de albergar a un gran número de personas.

Salvador Oliver
PASEO DE ISABEL II, 14
BARCELONA
Cordelería
general de
CAÑAMO



REFUGIO AUTOMOVILISTA PLANTA PRINCIPAL.



REFUGIO AUTOMOVILISTA PLANTA DE DORMITORIOS.

ANCIANOS DE MANZANARES DE CONSTRUCCION
HERMOSA Y MARTINEZ
CONDOMINIO Y TERRENO EN CALLE DE
TRAYectoria SAN MARTIN, 2, MADRID. TELEFONO 21205



REFUGIO AUTOMOVILISTA PLANTA PRINCIPAL.

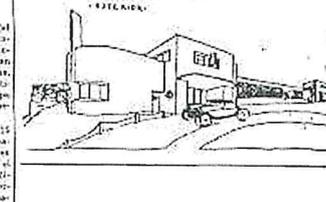
En el valle, la decoración del "refugio" será de los tipos sencillos, y se hará, como siempre, lo más sencillo que sea con un gran número de dormitorios de madera, con una planta de distribución flexible para los viajeros. Este tipo de refugio es el más adecuado para el uso de los viajeros.

La terraza tiene 11 por 25 metros, y servirá para ser utilizada por los viajeros en el caso de lluvia. Tanto la terraza como el comedor tienen una conexión directa con la parte de servicio, formada por un gran "oficina" distribuida en los que a su vez, comunican también con el "comedor de recepción" (véase 12).

La parte de servicio, y parte de la terraza, se comunican con esta sala, ya sea mediante un pasillo para bajar a la parte de recepción, o si son más cómodos la cocina y los diferentes servicios de recepción, etc.

La parte destinada a "comedor de recepción" que estará independiente, y a un servicio de ella están adaptados los servicios de "oficina". El comedor tiene un gran número de mesas, y se trata de un espacio que se adapta a las necesidades de los viajeros.

El refugio para que pueda ser aprovechado para viajar con la familia (por ejemplo, hay 20 personas, con los cuartos de baño, con un cuarto para platos, y un cuarto de servicio, etc.). La parte superior tiene 11 por 25 metros, y servirá para ser utilizada por los viajeros en el caso de lluvia. Tanto la terraza como el comedor tienen una conexión directa con la parte de servicio, formada por un gran "oficina" distribuida en los que a su vez, comunican también con el "comedor de recepción" (véase 12).



La terraza tiene 11 por 25 metros, y servirá para ser utilizada por los viajeros en el caso de lluvia. Tanto la terraza como el comedor tienen una conexión directa con la parte de servicio, formada por un gran "oficina" distribuida en los que a su vez, comunican también con el "comedor de recepción" (véase 12).

La parte destinada a "comedor de recepción" que estará independiente, y a un servicio de ella están adaptados los servicios de "oficina". El comedor tiene un gran número de mesas, y se trata de un espacio que se adapta a las necesidades de los viajeros.

algunos elementos sufrían variaciones como consecuencia de las determinaciones de las bases y, posteriormente, de la situación concreta de cada albergue. Así, la cubierta plana aterrizada del proyecto previo al concurso se transformó en otra de teja a cuatro aguas, aunque los elementos principales de la idea inicial, como el comedor en rotunda abierto al paisaje, la marquesina volada sobre la entrada y el gran mural del vestíbulo se mantuvieron. Lo mismo ocurrió con la sencilla disposición del resto de las dependencias en los volúmenes principal —para uso de los viajeros— y secundario —destinado a los conductores y los automóviles—. Con esta simplificación y sistematización se agiliza la construcción.⁶

Los doce albergues fueron Manzanares, Quintanar de la Orden, Benicarló, Aranda de Duero, Almazán, Medinaceli, Triste, Lorca, La Bañeza, Bailén, Antequera y Puebla de Sanabria.

Arniches y Domínguez consiguieron unos edificios de ejecución fácil y rápida que se adaptaban sin problemas a los distintos emplazamientos y permitían una construcción fácil. La función predominaba sobre otras consideraciones, lo cual permitió dar con un tipo que cumplía claramente las exigencias del programa y era fácil de repetir. Por primera vez se planteaba en España la inclusión de la naturaleza en el edificio como un elemento compositivo más, desde la relación del interior con la terraza, hasta la transición entre ésta y el campo a través de un pequeño jardín. El registro formal se redujo al mínimo para dar prioridad a los elementos esenciales y aprovechar sus posibilidades expresivas; además, adoptaron nuevas técnicas que, simplificadas, permitieron sistematizar y agilizar las obras en el medio rural. El "confort" era una consideración principal, por lo que no se pusieron objeciones administrativas para conseguirlo. Ello hizo posible que, además del proyecto de los edificios, los arquitectos se encargaran también de proyectar el mobiliario, consiguiendo llevar a cabo uno de los mejores ejemplos de proyecto integral del Movimiento Moderno español. En su ruptura con lo precedente, Arniches y Domínguez se esforzaron por alcanzar la belleza⁷ mediante la construcción de un lenguaje moderno propio con raíces culturalmente sólidas.

En la actualidad, muchos albergues siguen en pie, aunque pocos conservan todavía la disposición original —como el de Medinaceli—. Otros, como los de Aranda de Duero y Lorca, desaparecieron. Y algunos, como los de Benicarló y Manzanares, fueron transformados en Paradores Nacionales y las trazas originales son casi irreconocibles en la actualidad.

Artículo publicado en El Sol en 1927

6 La propuesta que hacían los propios arquitectos en su artículo describía una solución casi idéntica a la ganadora. "Refugio automovilista", *El Sol*, octubre de 1927, BNE.

7 En el sentido en el que la entendía Karl C. F. Krause, de suma de "belleza subjetiva" y "belleza objetiva". Ver *Compendio de estética*, Madrid, 1883, traducción de Francisco Giner.



Albergue de Quintanar

Jardín del albergue de Quintanar



La influencia de esta obra en su trabajo posterior no quedó en lo anecdótico: desde los poblados en las zonas regables del Guadalquivir y Guadalmeñato y el Hipódromo de La Zarzuela, hasta el Centro de Estudios del Tabaco y los pueblos de Algallarín y Gévora que Carlos Arniches proyectó después de la Guerra; y alcanzó a colegas como García Mercadal y Rivas (Club Alpino) o Fernández Shaw (Albergue de turistas aéreos).

