

Carreteras, turismo y arquitectura moderna: los albergues de automovilistas del Patronato Nacional de Turismo (1928-1946)

En el período que va desde 1918 a 1936, España abordará importantes y significativas transformaciones en todos los ámbitos: la creación del Circuito Nacional de Firms Especiales será una de ellas; esto va a posibilitar un auge inusitado de las comunicaciones por carretera. Sabemos que Primo de Rivera, a la vuelta de un viaje a Italia con el rey Alfonso XIII en el año 1926 e impresionado por las "autoestradas" mussolinianas –las primeras carreteras para vehículos de tres o más ruedas neumáticas que, entre 1923 y 1925, se construyeron en el norte de Italia, en torno a Milán–, pone "los firms especiales" a la orden del día.¹

Es en aquel momento de desarrollo económico, acontecido después de la I Guerra Mundial, cuando aparece la idea de dotar a este Circuito Nacional de Firms Especiales de un equipamiento hotelero de acuerdo a los nuevos tiempos, donde los viajeros y sus automóviles pudieran satisfacer las nuevas necesidades creadas. En la "Memoria sobre la organización nacional del Turismo en España" –que redacta Luis Peypoch en 1926– se esboza, bajo el epígrafe "El problema de las comunicaciones con respecto al Turismo", la propuesta de los albergues de carretera, siguiendo una idea del marqués de la Vega-Inclán para la Comisaría Regia de Turismo:

"A través de los siglos los hechos se reproducen. Las antiguas ventas o paradores que facilitaban el cambio de tiro y los descansos en las épocas anteriores al ferrocarril, vuelven a dejar sentir su necesidad, amoldadas a la vida moderna, en el momento en que las carreteras vuelven a constituir vías corrientes de comunicación. Es pues preciso establecer a lo largo de nuestras carreteras pequeños hoteles refugio situados en lugares convenientes, en los cuales el automovilista puede encontrar un confortable albergue y elementos precisos para continuar su viaje. El establecimiento de estos hoteles refugio puede llevarse a cabo con la colaboración directa de los Municipios y Diputaciones y con el apoyo de otras entidades interesadas directamente en el desarrollo del turismo en automóvil".²

Los arquitectos Martín Domínguez y Carlos Arniches, que publicaban por entonces una página semanal sobre arquitectura en el diario madrileño *El Sol*,³ envían a dicho periódico un bosquejo de

¹ El historiador Francisco Javier Rodríguez Lázaro en su tesis doctoral: "Los primeros proyectos de autopistas en España" (Madrid, 1997), ha estudiado este tema. Un avance del mismo puede consultarse en: RODRÍGUEZ LÁZARO, F. J., 'Los felices veinte', Primeros proyectos de 'autopistas' en España, en *Caminería Hispánica. Actas del II Congreso Internacional de Caminería Hispánica*, tomo I, *Caminería física*, Madrid, 1996, págs. 697-708. Sobre los Firms Especiales consultar también MARTÍN GAITE, Carmen, *El Conde de Guadalhorca, su época y su labor*, Madrid, 1977.

² PEYPOCH, Luis, "Memoria sobre la organización nacional del Turismo en España", Madrid, 1926. Archivo General de la Administración (Alcalá de Henares-Madrid), Cultura, Caja/legajo nº 11981.

³ ARNICHES, Carlos, y DOMÍNGUEZ, Martín, "La arquitectura y la vida. Refugio automovilista", *El Sol*, Madrid, 23 de octubre de 1927, pág. 4.

hotel de carretera. "Se nos ocurrió a Carlos y a mí pensar que al irse completando el Circuito Nacional de Firms Especiales, cuya construcción se inauguraba a bombo y platillos, a lo mejor les daba a las gentes por viajar por él en automóvil. ¿No habría llegado el momento de ir previendo dónde se iban a alojar los viajeros a los que sorprendiera la noche por el camino?", ha dejado escrito Martín Domínguez en un significativo testimonio titulado: "De mi serán caminero".⁴

Con el nombre "Refugio automovilista" plantean el siguiente análisis:

"En países como el nuestro, de densidad de población relativamente pequeña, es corriente atravesar y recorrer enormes extensiones sin encontrar pueblos importantes, es decir, sin encontrar puntos en los que una avería que sea necesario reparar, o el aprovisionamiento natural de los coches, y aun el mismo descanso de los viajeros, sean cómodamente resueltos.

Por fortuna, y gracias al aumento que de día en día toman el turismo y los transportes automovilistas, es cada vez mayor el número de los puestos de aprovisionamiento de esencia y accesorios.

Sin embargo, creemos sería de un gran interés colocar en sitios estratégicos y bien elegidos, en las principales rutas automovilistas de España, esta especie de "refugios", que serían [...] verdaderas "estaciones" en esas rutas. Sitios en los que se encontrara no sólo el aprovisionamiento de los coches, cosa relativamente fácil de hallar actualmente, sino también el reposo y aseo necesarios a los viajeros después de una larga jornada".

A la hora de resolver estas necesidades, los arquitectos proponen albergues o refugios donde estarán presentes tres funciones diferenciadas: "viajeros", "automóviles" y "garaje", utilizando sus mismas palabras.

La creación del Patronato Nacional de Turismo hará posible la convocatoria, por parte de su Asesoría de Alojamientos, de un concurso nacional de anteproyectos de arquitectura para construir doce albergues de carretera.

Las bases para el Concurso de Anteproyectos de Albergues en Carreteras,⁵ convocado en noviembre de 1928, establecían entre su articulado el programa funcional de los albergues y proponían resolverlo en un edificio de dos plantas. La planta baja acogería el vestíbulo o sala de estar, el comedor, el oficio, la cocina, la despensa, un pequeño almacén y tres habitaciones para el servicio, además de dos habitaciones para los mecánicos situadas en esta misma planta baja o bien en el ático. El piso superior albergaría los dormitorios, en número de cuatro como mínimo, con capacidad para dos camas cada uno, y dos cuartos de baño, uno de ellos comunicado directamente con uno de los dormitorios. Adosado o en una situación próxima al albergue se proyectaría un garaje, con capacidad para tres automóviles como mínimo. Respecto al carácter arquitectónico, las bases establecían que éste permitiera su emplazamiento en las diversas regiones con sólo pequeñas variaciones. Así mismo, se recomendaba que el edificio resultara singular respecto las edificaciones circundantes, para facilitar su reconocimiento.

El concurso tuvo una importante acogida entre los arquitectos recién titulados. El jurado en el que figuran los arquitectos Secundino Zuazo, José María Muguza, Luis Blanco Soler y Fernando García Mercadal, así como Luis Peypoch de Perera por parte del Patronato, declaró ganador al proyecto de los arquitectos Carlos Arniches y Martín Domínguez. Las propuestas de Fernández Huidobro; Martínez Feduchi, Vilata y Eced; Aníbal Álvarez y Martínez Chumillas; Fernando de la Cuadra y Jesús Guinea; y finalmente el grupo de Arrate y Torriente, obtendrán un segundo premio.⁶

En 1928, los arquitectos ganadores entran a formar parte del Patronato. La reflexión que se inicia entonces sobre el tema de los Albergues de Carretera es más que importante: desde proyectar los albergues, "hacer planos", los llama Martín Domínguez, se pasa a "proponer y estructurar planes".⁷

4 DOMÍNGUEZ, Martín, "De mi serán caminero (Sobre Albergues de Turismo)", *Arquitectura*, nº 108, diciembre de 1967, págs. 47 y 48.

5 Bases para el Concurso de Anteproyectos de Albergues en Carreteras, AGA, Cultura Caja/ Legajo nº 11980.

6 "Concurso de albergues automovilistas. Abierto por el Patronato Nacional de Turismo", *Arquitectura*, enero 1929, pág. 23.

7 DOMÍNGUEZ, Martín, *Ibid.*

Desde el Patronato Nacional de Turismo, Luis Peypoch de Perera nos ha dejado escrito, en una memoria titulada "Construcción de Albergues para Automovilistas en las principales carreteras del Reino";⁸ las ideas que están presentes en la organización de la red de albergues para automovilistas:

"Las largas distancias existentes entre los grandes núcleos de población, en los cuales puede el viajero encontrar cómodos alojamientos durante el curso de sus viajes por las carreteras, constituye una dificultad que es, indudablemente, una de las causas que impiden que los viajes de turismo en automóvil no hayan alcanzado la importancia que era de esperar, si tenemos en cuenta el gran número de coches de todas las marcas que existen ya en España.

La resolución de este problema será inmediata desde el momento en que, a distancias convenientes, y en puntos estratégicos y pintorescos, tenga el automovilista la seguridad de encontrar un confortable albergue que, además de lugar de descanso para él, le proporcione los elementos indispensables para proseguir su viaje aún cuando por imprevisión hubiese dejado de abastecerse convenientemente en el punto de partida".



Del estudio de la red radial de carreteras de España, analizando las distancias que permite el uso del automóvil en etapas normales de viaje, y en combinación con los establecimientos de hospedaje ya existentes, se estudia la disposición de los albergues de carretera. En un primer momento se definen trece itinerarios, que luego se reducirán a doce. La localización de cada uno de ellos se define a partir de calcular las distancias adecuadas que permitan dividir el recorrido total en diferentes etapas sobre la base de que el automovilista pueda realizar una o dos paradas coincidiendo con el horario de las comidas y con el descanso nocturno. Todo ello se calcula con la premisa de una velocidad media de 40 km/h. Las localizaciones que se proponen en los primeros estudios son las siguientes:⁹

- Itinerario nº 1.** Madrid-Zaragoza-Lérida-Barcelona, 625 km, 15 horas.
Construcción de un albergue entre Medinaceli y Alhama de Aragón, y otro, cerca de Fraga.
- Itinerario nº 2.** Barcelona-Tarragona-Valencia, 381 km, 10 horas.
Construcción de un albergue cerca de Vinaroz.
- Itinerario nº 3.** Madrid-Valencia, 362 km, 9 horas.
Construcción de un albergue entre Valverde de Júcar y Motilla del Palancar.
- Itinerario nº 4.** Madrid-Albacete-Murcia-Cartagena, 445 km, 11 horas.
Construcción de un albergue cerca de La Roda.
- Itinerario nº 5.-** Málaga-Almería-Murcia, 445 km, 11 horas.
Construcción de un albergue cerca de Águilas, y otro, cerca de Motril.
- Itinerario nº 6.-** Madrid-Sevilla, 547 km, 14 horas.
Construcción de un albergue entre Calzada de Oropesa y Torralba de Oropesa, y otro, entre Mérida y Trujillo.
- Itinerario nº 7.-** Madrid-Córdoba-Cádiz, 700 km, 17 horas.
Construcción de un albergue cerca de Villa del Río, y otro, entre Manzanares y Valdepeñas.
- Itinerario nº 8.-** Madrid-Linares-Jaén-Granada-Málaga, 564 km, 14 horas.
Construcción de un albergue cerca de Bailén.

Distribución en el mapa de España de los albergues de carretera del Patronato Nacional de Turismo

8 AGA Cultura, Caja/legajo nº 11980.

9 AGA Cultura, Caja/legajo nº 11980.

Itinerario nº 9. Madrid-Burgos-San Sebastián, 460 km, 12 horas.

Construcción de un albergue cerca de Aranda de Duero.

Itinerario nº 10. Santander-Oviedo-Ferrol-La Coruña-Santiago-Pontevedra-Vigo-Orense y León.

Construcción de un albergue cerca de Ribadeo.

Itinerario nº 11. Madrid-La Coruña, 621 km, 16 horas.

Construcción de un albergue cerca de La Bañeza, y otro, cerca de Becerreá.

Itinerario nº 12. Madrid-Vigo, 655 km, 17 horas.

Construcción de un albergue cerca de Barco de Valdeorras.

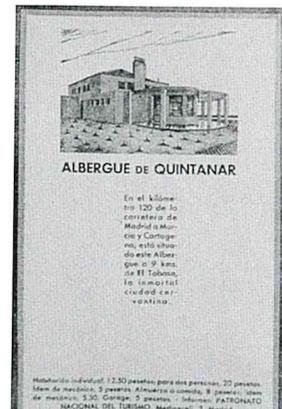
Itinerario nº 13. Madrid-Vigo (por Puebla de Sanabria).

Construcción de un albergue entre Puebla de Sanabria y Verín.

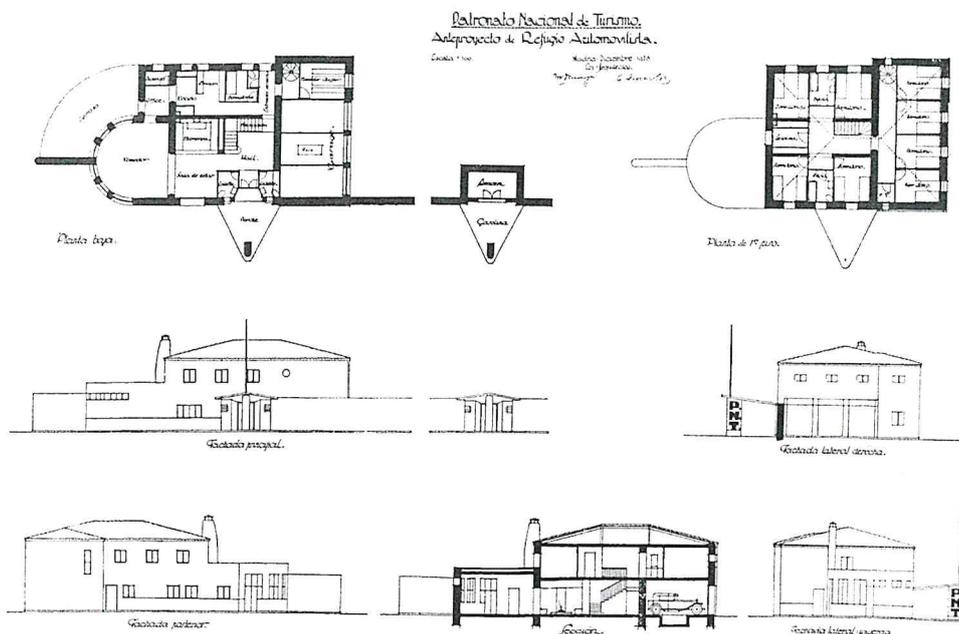
Finalmente, los doce lugares seleccionados para la construcción de los albergues serán: Aranda de Duero en la carretera Madrid-Irún por Burgos; Medinaceli, en la carretera Madrid-Barcelona por Zaragoza; Quintanar de la Orden en la carretera Madrid-Cartagena por Albacete y Murcia; Manzanares y Bailén en la carretera Madrid-Cádiz por Córdoba y Sevilla; La Bañeza en la carretera Madrid-La Coruña; y así hasta completar la lista: Almazán, Triste (proyecto finalmente abandonado), Antequera, Benicarló, Puerto Lumberras y Puebla de Sanabria, en un período de tiempo que va desde 1931, fecha de inauguración del de Manzanares, hasta 1946, fecha de inauguración del albergue de Puerto Lumberras.

Es a partir de la propuesta sobre el territorio que constituye la construcción de la primera red moderna de carreteras llevada a cabo en el país, donde hay que situar el estudio de lo que supone la construcción de los albergues de carretera, diferenciándolos del tema de las Hospederías o Paradores, pues entiendo que, en éstos, la idea, desde el punto de vista de puesta en valor del patrimonio, ya sea natural (parador de Gredos) o monumental (paradores de Úbeda, Oropesa y Mérida), es distinta.

No es este el momento de realizar un análisis sobre la obra de los arquitectos Martín Domínguez (1897, título 1922, 1970) y Carlos Arniches (1897, título 1921, 1957), miembros de lo que, en su día, Carlos Flores llamó generación de 1925 y autores de la primera arquitectura moderna en España, que no es otra que el grupo generacional de arquitectos coetáneos a lo que en otras disciplinas se ha llamado generación del 27. Lo que sí constituye mi propósito es analizar la solución premiada de las dos que presentan al concurso, la llamada solución A, que es la que adopta el albergue de Manzanares,¹⁰ el primero que se construyó –se inicia en 1929– y entró en servicio (1931).



Publicidad del albergue de Quintanar de la Orden aparecida en la revista Residencia

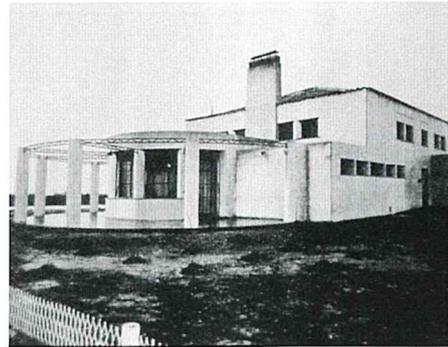
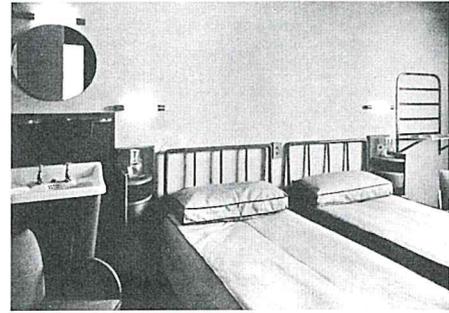
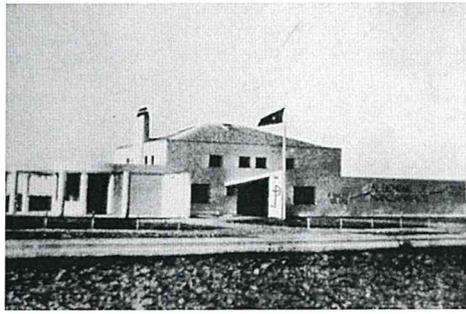


Anteproyecto de refugio automovilista presentado por los arquitectos Carlos Arniches y Martín Domínguez al concurso convocado por el Patronato Nacional de Turismo en 1928

El albergue de Manzanares (Ciudad Real), inaugurado en 1931

Vista de un dormitorio del albergue de Manzanares

Vista exterior del albergue de Manzanares con la pieza del comedor y la pérgola que lo rodea en primer término



Acercarse al albergue de Manzanares es hacerlo a un tema, el de las "arquitecturas del automóvil":¹¹ gasolineras, garajes, hoteles de carreteras, etc., que se desarrolla entonces por vez primera en España. Estos albergues, junto con otras arquitecturas (por ejemplo, la afamada gasolinera de Porto Pí, de Casto Fernández-Shaw) serán ejemplos paradigmáticos de la primera modernidad en la arquitectura española. Desde esta relación con el automóvil es desde donde los albergues adquieren su imagen más característica: un muro en calado con el rótulo indicativo del albergue, un porche o marquesina de acceso en forma triangular —donde se sitúa el logotipo del Patronato Nacional de Turismo y se alza el mástil con la bandera— y una terraza en rotonda, rodeada de columnas, que trasdosa la pieza del comedor.

El polifacético José Moreno Villa fue quien dio a conocer la labor de los albergues de carretera publicando en la revista *Arquitectura* un completo reportaje del albergue de Manzanares. A partir del título de una conferencia que pronunció en la madrileña Residencia de Estudiantes, *Función contra forma, confort contra lujo*, donde analizó la obra de un puñado de jóvenes arquitectos, entre los que se encontraban Carlos Arniches y Martín Domínguez,¹² es como mejor puede definirse esta arquitectura. En ella se encuentran las claves para entender estas construcciones: función como programa de necesidades, y confort en las estancias y servicios interiores, para el que cumple un papel fundamental el mobiliario diseñado por los propios arquitectos.

Frente al camino de herradura y la venta, la alternativa que en estos años define el Patronato Nacional de Turismo es la de la carretera de firme especial y el albergue automovilista. Frente al viaje en diligencia o a lomos de un burro y el hospedaje en una venta sórdida, ejemplificado en el testimonio del viaje del historiador Gómez-Moreno por tierras de Ávila cuando realiza el catálogo monumental de la provincia, ahora predominará la función y el confort de un automóvil y un albergue de carretera; en definitiva, la síntesis orteguiana del viaje en automóvil en los años veinte y treinta en España, como ha señalado el profesor José Carlos Mainer.¹³

El conocimiento que sobre España, la variedad de sus regiones y comarcas, la textura de sus paisajes, la riqueza monumental, los usos y costumbres, y las gentes y sus tradiciones se desarrolla entonces —y aquí conviene hacer notar cómo en los albergues de carretera se establecen centros de información turística para promover excursiones por cada una de las comarcas y regiones donde se encuentran—, ya sin el tono moralizante que tenían los viajes tanto para los institucionalistas como para los noventayochistas, la aparición de un turismo moderno en España.

10 El primer albergue de carretera terminado, el de Manzanares, 1931, fue publicado en un extenso reportaje en la revista *Arquitectura*, en el número de agosto de 1931.

11 Sobre este tema consultar: DUPUY, Gabriel, *Les territoires de l'automobile*, París, 1995.

12 Sobre Arniches y Domínguez véase el número monográfico dedicado a Martín Domínguez en la revista *Nueva Forma*, nº 64, mayo de 1971; "Carlos Arniches y Martín Domínguez, moderación, equilibrio, realismo", en DIÉGUEZ PATAO, Sofía, *La Generación del 25. Primera arquitectura moderna en Madrid*, capítulo XIII, Madrid, 1997; BONET, Juan Manuel, y GUERRERO, Salvador, *Diccionario de las Vanguardias en España (1910-1936)*, Madrid, 1995; y "El arquitecto Martín Domínguez (1897-1970): de la Residencia de Estudiantes al exilio americano", en *Actas del Congreso Internacional Sesenta años después. La cultura del exilio republicano español de 1939*, volumen II, diciembre de 1999, UNED, Madrid, 2003, págs. 95-103.

13 MAINER, José Carlos, *La Edad de Plata (1902-1939). Ensayo de interpretación de un proceso cultural*, Madrid, 1987, pág. 179. A propósito de este tema es interesante la lectura del libro *La velada en Benicarló*, escrito en 1937 por el que fuera presidente de la República, Manuel Azaña, y ambientado en el albergue de la localidad levantina.

