

6 0 0
6 0 S
0 1 9

**RELACIONES ENTRE LA ARQUITECTURA
DE ANDRÉS FERNÁNDEZ ALBALAT Y EL
AUTOMÓVIL EN LA SEGUNDA MODERNIDAD**

**VARELA
VILELA
JESÚS**

Título: 600, 60s, 019. Relaciones entre la arquitectura de Andrés Fernández Albalat y el automóvil en la segunda modernidad.
Autor: Jesús Varela Vilela
DNI: 33559471X
Tutores: Antonio Santiago Río Vázquez, José Ramón Alonso Pereira
Curso: 2020-2021
Fecha de entrega: 23/02/2021
Palabras clave: Albalat, Segunda Modernidad, Automóvil, Seat, Citroën.

INTRODUCCION	001
MOTIVACIONES PERSONALES	004
CONTEXTO HISTORICO	008
EL SEAT 600	022
LA ARQUITECTURA DEL AUTOMOVIL	042
LA FILIAL SEAT	054
LOS AUTOMOVILES DEL FRANQUISMO	080
LA JEFATURA PROVINCIAL DEL MOVIMIENTO	088
CITROËN: MAS QUE UNA MARCA	096
EL CONCESIONARIO CITROËN	108
ENTRANDO EN LOS SETENTA	118
EL TALLER PARA EDELMIRO RODRIGUEZ	126
CONCLUSIONES	134
BIBLIOGRAFIA	138

INTRODUCCION



INTRODUCCIÓN

El siguiente documento pretende aproximarse a la obra de Andrés Fernández Albalat en la ciudad de La Coruña haciendo un recorrido por la misma. Para ello se valorarán las diferentes alternativas de transporte, poniéndolas en relación con su contexto y con la vida y obra de Albalat.

Desde su nacimiento en 1924 hasta su muerte en 2019 las ciudades han sido testigo de numerosas transformaciones, que casi siempre vinieron de la mano del desarrollo industrial y, en consecuencia, de la evolución del transporte.

El trabajo tratará de hacerse testigo de estos cambios y de cómo influyeron en la obra del arquitecto, haciendo especial hincapié en la etapa de la segunda modernidad, en la que se concentran la mayoría de sus mejores obras y que además, viene a coincidir con la implantación del vehículo de masas en España, que influyó no sólo en el urbanismo sino también en la forma de pensamiento moderno.

Además de suponer un cambio de paradigma, el automóvil supuso la creación de una serie de arquitecturas, entre las cuales el propio Albalat fue autor de dos concesionarios y un taller, por lo que se analizará la relación entre estas arquitecturas y las marcas que las ordenan construir.

MOTIVACIONES PERSONALES

6 0 0
6 0 S
0 1 9

MOTIVACIONES PERSONALES

600, 60s, 019 es la convergencia de varios planteamientos o enfoques diferentes que han ido surgiendo durante el desarrollo del mismo. Posiblemente el origen haya que situarlo en las clases de Antonio y José Ramón donde empecé a redescubrir e interesarme por la segunda modernidad española. Posteriormente me invitaron a participar en la Semana de la Arquitectura en Coruña, dedicada este año a la figura de Albalat, donde entre otras actividades se hizo un recorrido por el centro urbano donde los compañeros debíamos de guiar a los participantes por varias de las obras del arquitecto. Esto sentó las bases del trabajo. La idea de partida sería elaborar un recorrido ampliado a toda la ciudad con el que visitar la obra de Albalat. El planteamiento inicial sería el de hacer un recorrido en bicicleta, pero tras investigar la relación del protagonista con este medio de locomoción se descartó por la falta de puntos en común. Llegado a

este punto la investigación se centró en ver cómo eran los medios de transporte en estos años y el resultado fue evidente: la España de los sesenta era la España del Seiscientos. Mi pasión por el automóvil comenzó mucho antes que mi pasión por la arquitectura, con lo que desarrollar un trabajo que conjugase los dos temas resultó más que estimulante. A partir de ahí el trabajo tomó un nuevo rumbo en el que se trató de encontrar las relaciones existentes entre medio de transporte, momento histórico y la figura de Andrés Fernández Albalat. El título del mismo hace referencia a este trinomio y su relación, siendo 600 el famoso modelo de Seat, 60s la época que nos ocupa y 019 el número de colegiatura del arquitecto, siendo la relación entre los dos primeros muy directa mientras que aparece un tercer número desconcertante pero que debemos descubrir y ver que la relación con los anteriores es más fuerte de lo que parece.

CONTEXTO HISTORICO

CONTEXTO HISTORICO

El 23 de junio de 1924 nace en A Coruña Andrés Fernández-Albalat Lois. En esta época aún no se había popularizado el automóvil en España, si bien en Estados Unidos ya llevaba produciéndose el Ford T desde 1913, el primer coche fabricado en cadena, que llegaría a alcanzar en los años 20 un ritmo de una unidad cada 24 segundos, logrando como resultado un producto avanzado a un precio asequible. Esta metodología de trabajo sería la empleada por Albalat años más tarde, lo cual le permitiría resolver sus edificios con mayor precisión y con menores plazos de ejecución.





Hijo de coronel, pasa su infancia en la ciudad vieja. En la Coruña de los 20 el número de automóviles en circulación era muy escaso, ya que se trataba de un objeto de lujo al alcance de muy pocos, básicamente porque se trataba de modelos artesanales o importados (el primer coche fabricado en serie en España sería el Renault 4/4 de 1953). La sociedad de esta época se movía principalmente a pie o en transporte público y las mercancías se llevaban en carros tirados por animales. La primera línea de tranvía de Coruña apareció en 1903. Se trataba de vagones de tracción animal. Diez años después se electrificaría y ya para 1922 se inauguraría la línea hasta Sada. Esta supondría toda una revolución, ya que no solo permitía llegar con comodidad a un lugar lejano, sino que conectaba distintos puntos del territorio, lo que tendría repercusiones en el urbanismo de la zona, algo que trataría de emular Albalat en 1958 desde una perspectiva moderna en su Ciudad de las Rias.

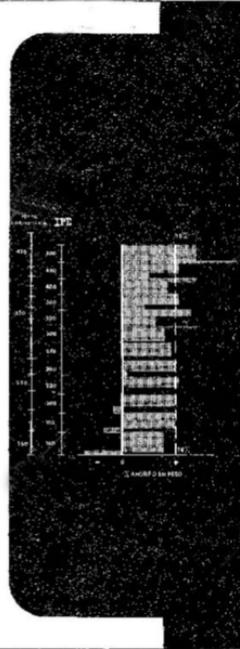


Además del tranvía y de los escasos automóviles también había numerosas bicicletas. En esta época la bicicleta aún no se concebía como una herramienta de ocio, sino meramente de transporte, un utensilio de trabajo, como reflejaría Vittorio de Sica en su película de 1948 “El ladrón de bicicletas”, un referente del neorrealismo italiano. En ella vemos el robo de la bicicleta que el protagonista utiliza para trabajar, un hecho aparentemente sin ninguna trascendencia, pero no así en 1948. Años después Le Corbusier retrataría el papel de la bicicleta desde una perspectiva diferente, la del ocio, que permitía tanto hacer ejercicio como llegar a lugares mas lejanos. Sin embargo en Coruña no se adoptaría este planteamiento hasta muchos años después debido principalmente al tráfico, a la climatología y a la topografía.

El hecho de ser hijo de un coronel del ejército le posicionaría en un nivel de vida superior, ya que en aquella época el ejército tenía una consideración superior y además el cargo de coronel era el de mayor rango entre los oficiales. La posición social de Albalat le permitiría formarse como arquitecto en la Escuela de Madrid, concluyendo sus estudios a los 32 años.

IPE
es economía

El perfil europeo IPE permite una mayor economía en sus proyectos. Su avanzado diseño, con un mejor reparto de masas, en iguales condiciones de trabajo consigue una economía media en peso del 15% respecto a los perfiles convencionales. Reduzca sus costes proyectando con IPE.



IPE
el perfil europeo fabricado en España

ensidesa

Dirección de Ventas en la zona: MADRID 4. Velázquez, 134 bis. Tlfono: 751 89 09



En 1955 gana una beca de estudios en un concurso de pintura que le permite viajar a Italia, donde conocería de primera mano la Roma del Ladrón de Bicicletas. Este año coincide además con la inauguración de la primera línea de metro, que sin embargo era un proyecto muy anterior. Una vez regresa a Coruña es testigo del gran desarrollo del automóvil y de la transformación de la ciudad.



Tal vez fuera el desarrollo de la industria del automóvil o tal vez el espíritu del tiempo de 1960, pero lo cierto es que se puede ver un reflejo de esta industrialización en la arquitectura de Albalat. No sólo emplea la modulación hasta la saciedad, sino que es capaz de incorporar materiales industriales sin renunciar a la tradición gallega. Quiere muros de mampostería “hechos mal a propósito” y al mismo tiempo quiere acero, hormigón, vidrio o plástico. Su arquitectura industrializada no es una cuestión estética o de moda, sino que pretende emplear la tecnología para economizar los costes de producción y democratizar la arquitectura como se democratizaría el automóvil.

La Galicia de los años cincuenta y sesenta presenta una sociedad completamente fragmentada por los grandes cambios de la época. Por una parte encontramos una población predominantemente rural que sigue viviendo como cientos de años atrás. Algunas aldeas empiezan a vislumbrar la modernidad con la aparición de la luz eléctrica o la llegada de los primeros tractores, pero por lo general aún son muchos los núcleos fuertemente arraigados a la tradición. Por otra parte tenemos una población muy concentrada en microcosmos culturales que son las ciudades. Éstas son fuertemente transformadas en los años sesenta por la modernidad. El automóvil inunda las ciudades y la arquitectura moderna sigue su curso imparable.

Una buena muestra de esta dualidad son las imágenes del Burgo de las Naciones de 1965 del arquitecto Julio Cano Laso que ilustran las siguientes páginas.

Esta primera se trata de una imagen que podría pertenecer a cualquier punto del territorio español donde la arquitectura moderna y un 600 forman una unión coherente en el tiempo. Unidos en el mismo espacio y tiempo dos iconos de la modernidad como son el Seat 600 y la arquitectura de Cano Laso.



Sin embargo en esta segunda imagen vemos frente a la conocida obra de arquitectura un Citroën tiburón, icono de la máxima tecnología del momento y un carro cargado de hierba seca tirado por dos vacas, reflejo de una Galicia rural antigua. La imagen es desconcertante, pero expresa a la perfección el contraste entre la modernidad y la ruralidad, condenada a desaparecer en muy pocos años. La ciudad absorbería los pocos resquicios del mundo rural que quedaban a su alrededor y paralelamente se produciría un éxodo rural que dejaría las aldeas despobladas.



EL SEAT 600

EL SEAT 600

En 1957 arranca la producción del Seat 600 como una estrategia para reactivar la economía tras la crisis derivada de la Guerra Civil. De esta forma, la Sociedad Española de Automóviles de Turismo, bajo la licencia de la italiana Fiat comienza a fabricar un modelo económico, ligero, de bajo consumo y fácil de mantener que saldría a la venta por unas 65.000 pesetas, lo que con un salario medio de unas 8.000 pesetas lo volvía accesible a la mayoría de la población.



El Seat 600 tuvo sus homólogos en Europa. Por una parte, el Citroën 2cv sería el medio de transporte de la Francia rural de los 60. Boulanger concibe el modelo de los dos chevrones como un paraguas abierto sobre cuatro ruedas, capaz de transportar hasta cuatro personas adultas y 50kg de equipaje sobre un campo arado con una cesta de huevos en el maletero sin que se rompiera ninguno de ellos.



Por otro lado, en Italia se fabricaba el hermano pequeño del 600, el Fiat 500. Éste se trataba de un modelo muy parecido en su forma pero de menor tamaño, un microcoche que recibía la herencia directa del Topolino.





El ejemplo alemán lo encontramos con el Escarabajo, que si bien es un modelo muy anterior al 600, es todo un referente en cuanto a vehículo de masas y da nombre a la compañía Volkswagen (coche del pueblo). El sedán o tipo 1 arranca su producción en 1938 y adquiere en los 70 fama internacional con el movimiento Hippie y en cada país recibe su apodo: Escarabajo, Käfer, Beetle, Coccinelle, Vocho... son solo algunos de los nombres con los que se conoce alrededor del globo. Este modelo batiría el récord absoluto de años en producción, alargándose ésta hasta el 78 en Alemania y hasta 2003 en México, unos sesenta y cinco años.

SEAT 600



*El pequeño coche
4 plazas
de próxima
fabricación*

SOCIEDAD ESPAÑOLA DE AUTOMOVILES DE TURISMO S.A.
MADRID - Rey Francisco, 4. Zona Franca - BARCELONA 100 - Rabal, Tarragona.

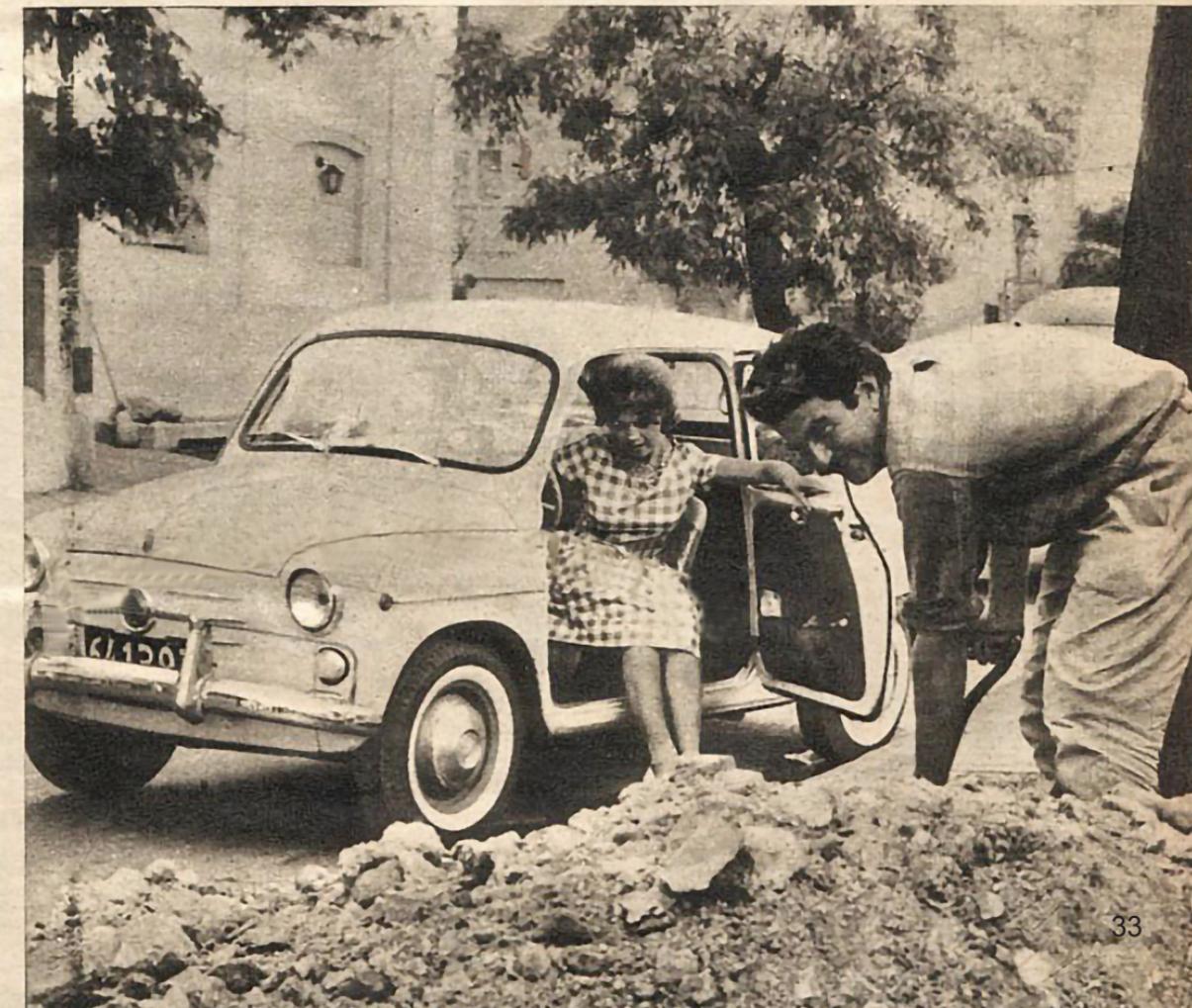
El éxito del 600 vino dado en buena parte por su escala, ya que se trataba de un vehículo bastante más pequeño que el Escarabajo, pero sin embargo más grande que el Fiat 500. Esto permitía unos costes de fabricación contenidos al mismo tiempo que seguía siendo un automóvil lo suficientemente grande como para viajar con la familia. Esto supuso toda una revolución, ya que no sólo cubría la distancia del hogar al trabajo, sino que posibilitaba desplazarse por el territorio. Esto, unido al establecimiento de las vacaciones pagadas hizo que la población se desplazara en masa de las ciudades a la costa en los meses de verano, apareciendo toda una economía vinculada al turismo, así como un desarrollo urbanístico a lo largo de la costa sin precedentes.



A lo largo de su historia, el Seat 600 tuvo varias versiones. El original se produjo entre el 57 y el 63 y daría paso al 600D, con ligeros retoques estéticos pero numerosas mejoras mecánicas. En 1969 aparecería el 600E, que redefiniría la forma de acceder al mismo, con la incorporación de puertas de apertura normal, ya que hasta la fecha todos los 600 tenían puertas de apertura inversa o puertas suicidas, llamadas así por su peligrosidad, ya que a causa del viento podían abrirse en marcha y expulsar al conductor del vehículo. El hecho de que la apertura se produjera desde delante responde más a una cuestión ergonómica que mecánica, ya que facilitaba el acceso al vehículo y era bastante habitual en aquella época, aunque tenía sus inconvenientes como vemos en el anuncio de la página contigua. Si bien hoy en día son muy pocos los coches con puertas suicidas quedan ejemplos como los modelos de la firma de lujo Rolls-Royce, que en pro de buscar el mayor confort emplean herrajes costosos para mantener un nivel de seguridad adecuado. En este sentido, la forma de acceder al espacio interior es algo a lo que Albalat presta una especial atención en sus edificios. No sólo separa el tráfico público y el privado, sino que crea una serie de transiciones que hacen de la entrada al edificio un proceso gradual. El acceso a un Albalat es mucho más que una línea que separa la calle del interior. Hablamos de una serie de planos, volúmenes, espacios que rompen esa frontera para que el usuario no sepa distinguir bien entre dentro y fuera, sino que se encuentra en una serie de fases intermedias. Un plano de agua, un pequeño jardín, una marquesina, un zaguán, un sofito, un zócalo elevado, una disminución de la altura del techo de entrada... son algunos de los elementos que introduce para generar esa serie de transiciones.

SI

¡Cómo! ¿La misma señorita, bajando del mismo coche, en el mismo lugar?... ¿Y nadie la mira?... Seguramente, alguien le explicó cuál era la manera correcta de hacerlo. Que hacerlo bien demanda mucho menos esfuerzo y resulta mucho más simple que cuando se baja mal. Con lo que se demuestra nuevamente que es más fácil —y, en este caso, más elegante— hacer las cosas bien.

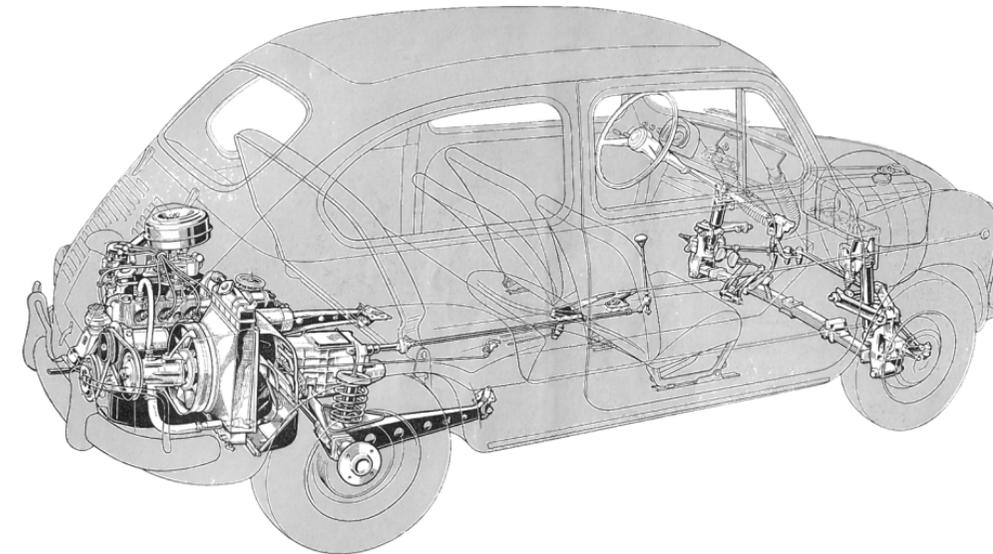




El último modelo de 600 sería el 600L, que se trataba de la variante con mejores acabados, que se distinguía principalmente por la incorporación de unas pequeñas rejillas en un triángulo en la parte trasera de los laterales, que servían para aliviar la presión al cerrar las puertas y evitar una sensación molesta en los oídos por el cambio brusco de presión. Este hito nos hace reflexionar sobre el papel de la acústica. Los ingenieros no solo tratan de insonorizar el vehículo, sino de acondicionar el sonido para que no sea molesto. Algo similar ocurre en arquitectura y por supuesto en Albalat. Sus edificios procuran una buena acústica. No sólo el conservatorio o las salas de conferencias, que son los casos más directos, sino también los espacios de estudio o los religiosos. Todos ellos tienen como denominador común la necesidad de una acústica adecuada a los acontecimientos que ocurren dentro de ellos. Albalat resuelve esta acústica mediante la forma del volumen interior y el material, sin necesidad de recurrir a artificios que resuelvan estos problemas pero desvirtúen su arquitectura.



Además de las distintas versiones, hubo modelos especiales, como el comercial, el descapotable y el modelo 800, de cuatro puertas y un poco más largo, que pretendía competir con el 2cv y el Renault 4. Se trata de pequeñas variaciones sobre el modelo original que hacen que el resultado sea completamente diferente para adaptarlo a un nuevo uso. En el caso de la arquitectura de Albalat, vemos que aunque trata constantemente de buscar un módulo que resuelva toda una serie de elementos del edificio para economizar y facilitar el montaje y minimizar errores, no tiene complejos en romper ese módulo cuando es por un bien mayor. No es una regla habitual la ruptura del ritmo en Albalat, pero cuando lo hace logra dotar al edificio de una mayor riqueza.



El diseño del 600 era bastante sencillo. El motor estaba situado en posición trasera, colgado por detrás del eje y la caja de cambios sobre el mismo. Esto permitía que las ruedas motrices fueran las traseras y que de esta forma las delanteras fueran únicamente directrices, de esta forma se restaba complejidad al diseño del tren delantero. Toda la mecánica era muy accesible y podía desmontarse y repararse con facilidad. La carrocería se componía de tres paneles principales que formaban el techo y los laterales y se soldaban entre sí, a los que se unían el portón trasero del motor, el frontal del maletero y las dos puertas laterales.



Sin duda lo más interesante del 600 no fue su calidad de construcción ni sus especificaciones técnicas, sino la repercusión que tuvo en su época. Se trataba de un icono de modernidad, de estandarización, de producción en serie. Tanto era así que los modelos iniciales estaban disponibles únicamente en diez colores y no podían ser escogidos, sino que tras una lista de espera de dos años el cliente recibía su 600 en un color totalmente aleatorio, la mayoría en blanco. Esto hizo que el 600 no tuviera un color oficial o un color reconocible, sino que eran reconocibles por sí mismos, por su forma, por su tamaño, por su construcción. Algo similar encontramos en la obra de Albalat. No niega el uso del color, sin embargo nunca es lo que predomina en sus edificios. Lo importante es la técnica, el material, la textura, el sistema constructivo. El color es dependiente de todo lo anterior. Cuando emplea materiales que necesitan ser pigmentados como el acero o el poliéster no tiene complejos en usar el color, pues entiende el color como un material necesario más que hace que el conjunto funcione constructivamente.

LA ARQUITECTURA DEL AUTOMOVIL

LA ARQUITECTURA DEL AUTOMOVIL

Con la llegada del automóvil de masas llegó la creación de infraestructuras dedicadas al mismo. Allison Smithson muestra en su libro AS in DS, del que hablaremos más adelante una analogía entre el crecimiento de la población y el crecimiento de los kilómetros de carreteras en la Gran Bretaña de aquellos años, algo perfectamente extrapolable a nuestro país.

No sólo se crearon carreteras, sino también estaciones de servicio, talleres y concesionarios. Si nos remontamos a 1936 encontramos la estación de servicio en Skovshoved que proyectó Arne Jacobsen. Esta se compone de un volumen prismático de servicios sobre el que vuela una superficie circular que se apoya en un único pilar y que cubre la zona de repostaje. De esta forma se evidencia la contraposición entre el volumen y el plano. Sobre esta construcción inmaculadamente blanca resalta un reloj rojo sobre la fachada principal.



En España tenemos también ejemplos sobresalientes como la estación Goya de Vitoria de 1935, del arquitecto José Luis López de Uralde. Ésta está formada por dos plantas. La inferior es abierta para permitir que los coches puedan repostar a cubierto, en parte gracias a su marquesina de hormigón. La segunda planta está acristalada y sobre ella hay una terraza. Las formas curvas de la gasolinera vienen a delatar un cambio de época en el que se empieza a dejar de lado el eclecticismo y a entrar en España la arquitectura moderna. El interior ya es totalmente moderno, con una rampa que recorre el edificio en herencia de la Villa Saboya o como un anticipo del Guggenheim de Wright.



Por su parte, Alberto Aguilera construyó unos años atrás en Madrid la gasolinera Gesa, que surtiría a los primeros automóviles del Madrid de 1927. Muy similar en su concepción a la de Jacobsen, tenía una zona de servicios y una marquesina donde repostar. Esta marquesina consistía en una fina lámina de hormigón alargada y redondeada apoyada sobre vigas de canto variable. Como contrapunto a esta forma plana encontramos una torre que se eleva con formas mecanicistas. A pesar de que fue derribada, ha podido reconstruirse una copia similar a la original que se conserva hasta nuestros días.



En Coruña tuvimos como ejemplo paradigmático la Estación de Servicio de Cuatro Caminos, de Antonio Tenreiro y Peregrín Estellés, construída en 1934 y demolida posteriormente. Se trata de un edificio entre medianeras con dos grandes arcos entre los que entraban y salían los vehículos para repostar, cambiar neumáticos y limpiarse. Sigue el mismo esquema funcional, de una zona de servicio cerrada y frente a ella otra cubierta pero abierta donde paran los coches.

En este caso, las dos zonas comulgan en un volumen unitario que se refuerza mediante el empleo de una fachada única. Al contrario que en los anteriores ejemplos, no es la arquitectura la que sale en busca del coche para cobijarlo, sino que es el propio automóvil el que se adentra en el edificio. Posiblemente este edificio estuviera en el imaginario del propio Albalat para construir sus futuras obras, ya que sus arquitectos fueron para él dos referentes dentro de la ciudad herculina.



Si bien estos proyectos son anteriores a la segunda modernidad son ejemplos de lo que la revolución del automóvil supuso en la arquitectura. En este sentido también las marcas apostaron por ofrecer cada una su imagen propia que la diferenciara de las demás. Esto hizo no sólo que se crearan modelos con diseños característicos que hicieran reconocible a cada firma, sino que los espacios vinculados a ellas también serían representativos. No sólo se trataba de crear espacios a cubierto donde se almacenaran y expusieran los distintos vehículos, sino que debían crearse instalaciones que además fueran una representación de la marca y sus ideales.



Hablando de arquitectura y automóvil en España no podemos pasar por alto la cuna del seiscientos, la fábrica de Martorell, proyectada por César Ortiz-Echagüe, Manuel Barbero y Rafael de la Joya en 1956. El complejo, de 7500m² está formado por distintos volúmenes independientes comunicados entre sí que incluían almacén, taller, oficinas, comedores, vestuarios y otros locales auxiliares, todos ellos dispuestos ortogonalmente unos respecto a otros. Lo más destacado fueron los comedores, con una gran celosía que los inundaba de luz y una estructura de aluminio tan ligera que cada pódico podía ser montado únicamente por dos personas. El proyecto fue pionero tanto por su concepción espacial como por el empleo del aluminio en su estructura, lo que le confirió el premio Reynolds en 1957.



Uno de los concesionarios más reconocidos de esta época en Coruña es el antiguo concesionario Louzao para Mercedes-Benz de 1977, obra del arquitecto Domingo Tabuyo. Se trata de uno de los primeros edificios de la ciudad de hormigón visto, lo que ya de por sí es toda una declaración de intenciones. Pero sin duda lo más significativo es su volumen colgante de cristal, con una ligerísima estructura de acero,



que irónicamente se sustenta gracias a un pesado núcleo que sirve a su vez de caja de ascensor para que los coches puedan llegar a la cima, donde en el momento de su inauguración se colocó un flamante Mercedes 170 descapotable de los años 40, que se sustituyó por un 180 de siete plazas y finalmente por un 115 amarillo de 1967 que desafiaría el tiempo hasta la demolición del concesionario en 2007. Este último estaba formado únicamente por la carrocería y el chasis para aligerarlo y no sobrecargar la estructura. El Mercedes amarillo de La Vedra fue durante años todo un símbolo de la ciudad y aunque el modelo se fue quedando desactualizado seguía formando una imagen de modernidad por su ubicación dentro del edificio. Esta obra es posiblemente uno de los mejores ejemplos de la relación entre arquitectura, automóvil e imagen de marca.



LA FILIAL SEAT

Precisamente Albalat es autor en Coruña de dos concesionarios representativos: Seat y Citroën.

La creciente demanda de automóviles hizo necesaria la construcción de un concesionario para Seat en 1964. La ubicación elegida es la Avenida de La Vedra, icono urbano de la automoción de los 60 en la ciudad herculina y cuya inauguración coincide con el año de presentación del Seat 600, 1957.

En la Vedra construirá Albalat no solo la Seat, sino también el taller Edelmiro-Bosch y la reconocida embotelladora de Coca-Cola.

LA FILIAL SEAT



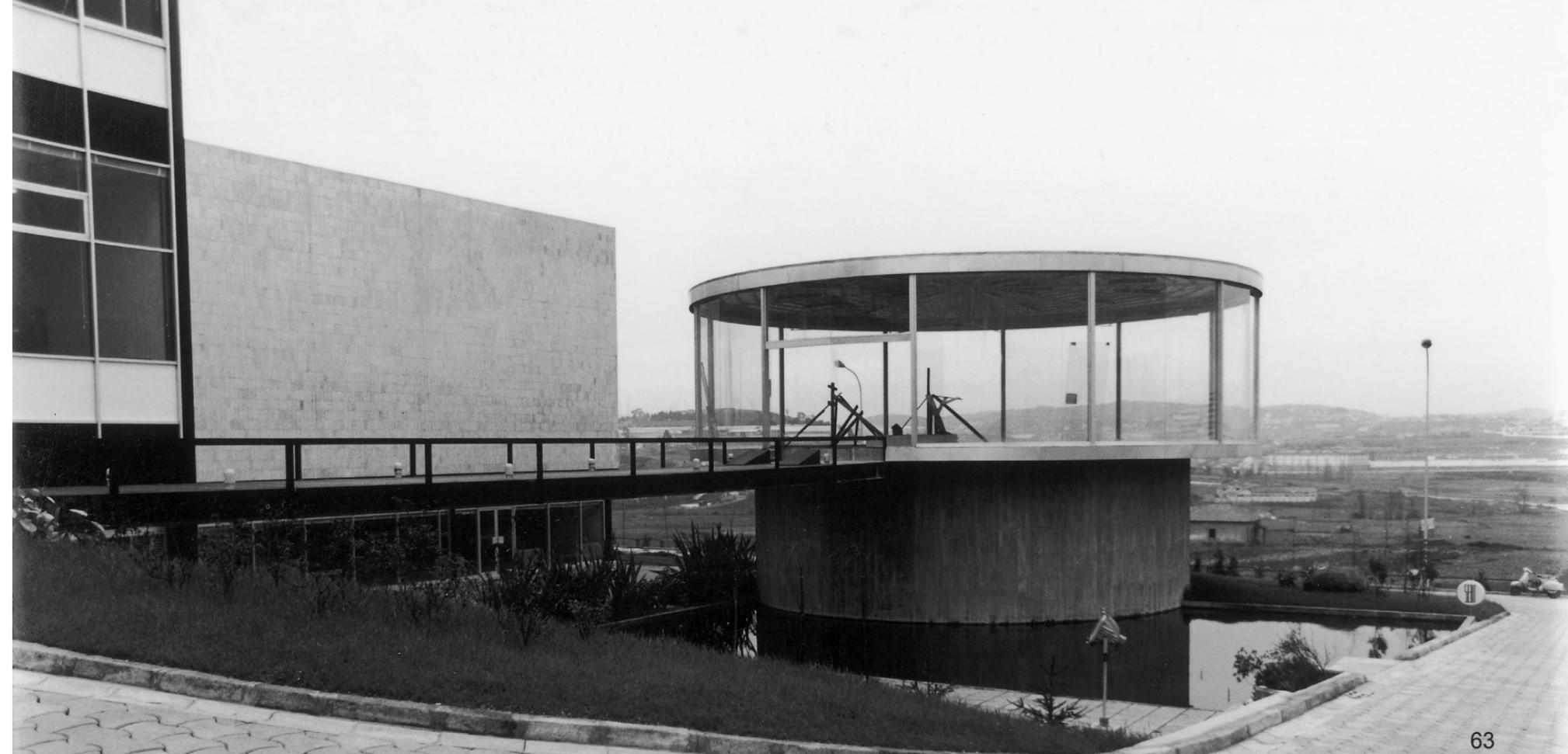
El solar escogido para la construcción del concesionario es toda una declaración de intenciones: visibilidad, modernidad, velocidad... Se encuentra en subida a la salida de la ciudad. La aproximación al mismo es casi una versión moderna de la aproximación a la Acrópolis de Atenas, donde la llegada ya no se produce por un relajado camino peatonal sino por una gran avenida llena de coches veloces. El edificio se eleva en el terreno sobre una línea de sombra que parece hacerlo levitar. Esta estrategia será repetida por Albalat en otros edificios situados en terrenos en pendiente. De esta forma genera un semisótano donde van a parar los usos secundarios que reciben igualmente soleamiento y ventilación.

El programa hace que la obra se descomponga en tres volúmenes bien diferenciados: exposición, taller y almacén. De esta forma no sólo separa las funciones sino que, en palabras de Albalat, armoniza con la escala de la avenida, ya que el resultado sería muy distinto si fuera un gran contenedor. Los tres bloques están escalonados según las cotas del terreno y también retranqueados entre sí en planta.



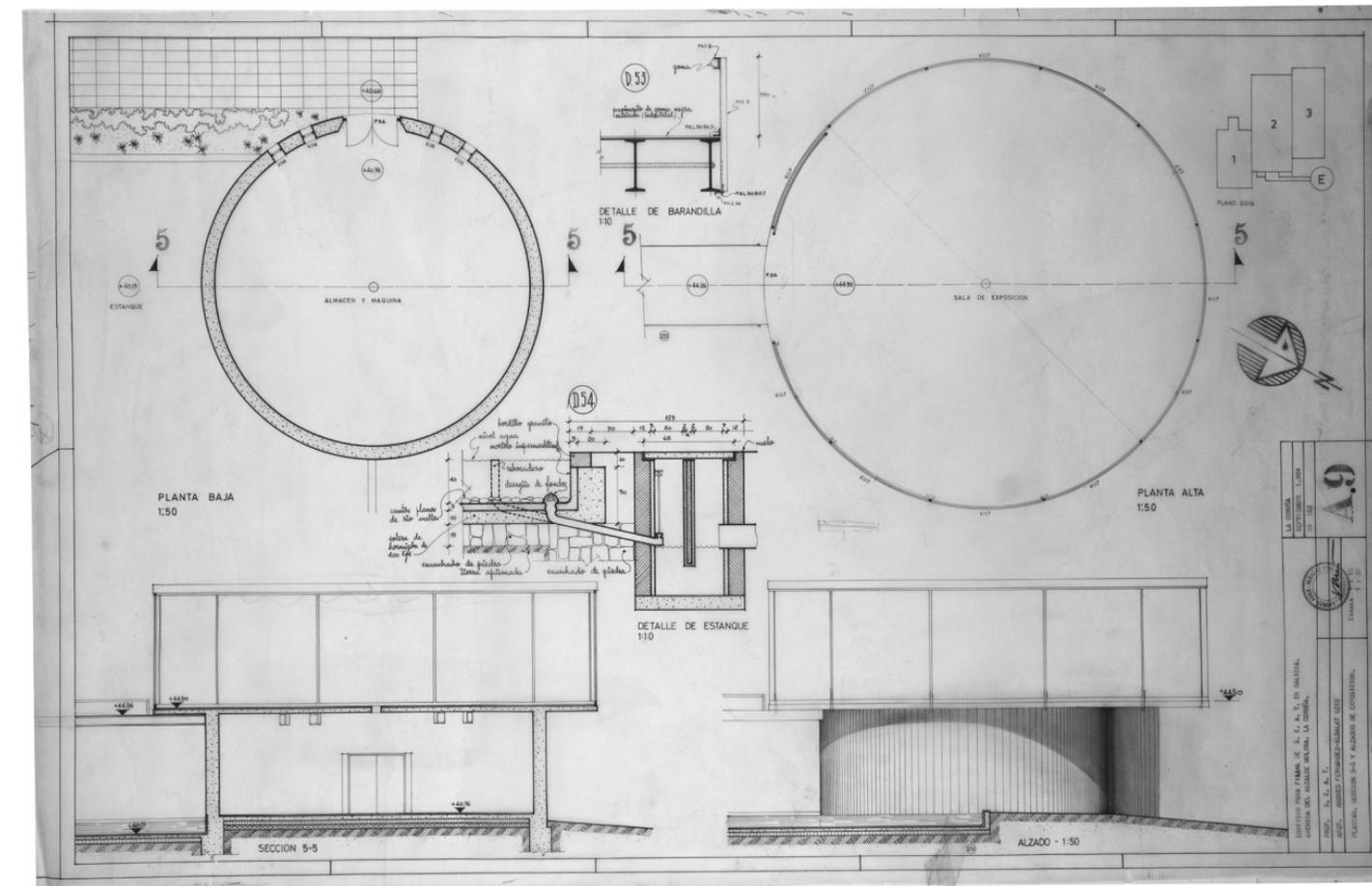


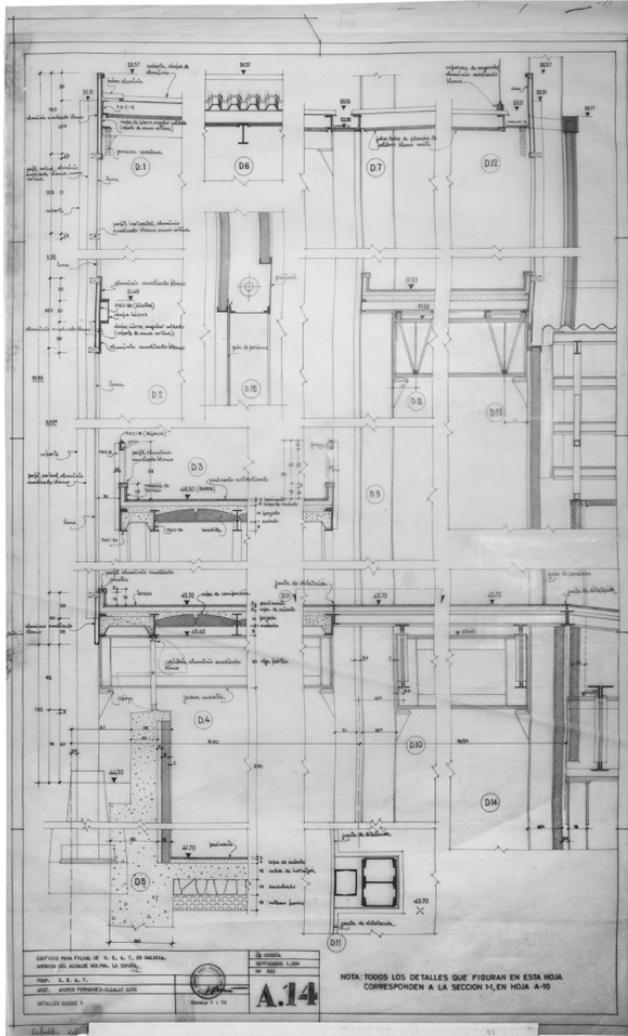
Como contrapunto existe un cuarto volumen conocido como la bombonera. Se trata de un pequeño cilindro achatado sobreelevado que sirve para colocar los vehículos más representativos y en el cual hoy en día se conservan modelos históricos, algunos incluso anteriores a la construcción del edificio, como el Seat 1400. Este volumen es un hito en el paisaje, un menhir habitado únicamente por la máquina inmóvil, que no tiene otra función que la representativa, la de anunciarnos qué es y dónde está la filial Seat. En este sentido, cumple la misma función que la insignia de un automóvil. Bajo él, un estanque lo refleja y lo vuelve ingrávido .





En cuanto a su construcción, el cuerpo ligero de vidrio se asienta sobre un pesado plinto de hormigón, haciendo bajar el centro de gravedad como si se tratara de un automóvil, dando un resultado coherente y equilibrado. Para la ejecución de la parte superior se evitan los vidrios curvos por su excesivo coste y se fragmenta la curva en distintos segmentos rectos para poder emplear vidrios planos, como sucedía en los parabrisas de algunos coches de los años veinte y treinta o en vehículos comerciales coetáneos al edificio como el Volkswagen Transporter o la Citroën Tipo H. La estructura espacial de planta radial, ligera y resistente, se apoya sobre finos pilares que parten los vidrios. Entre estos pilares hay dos vidrios ensamblados en ángulo sin ningún elemento de soporte, de forma que parece un vidrio continuo.





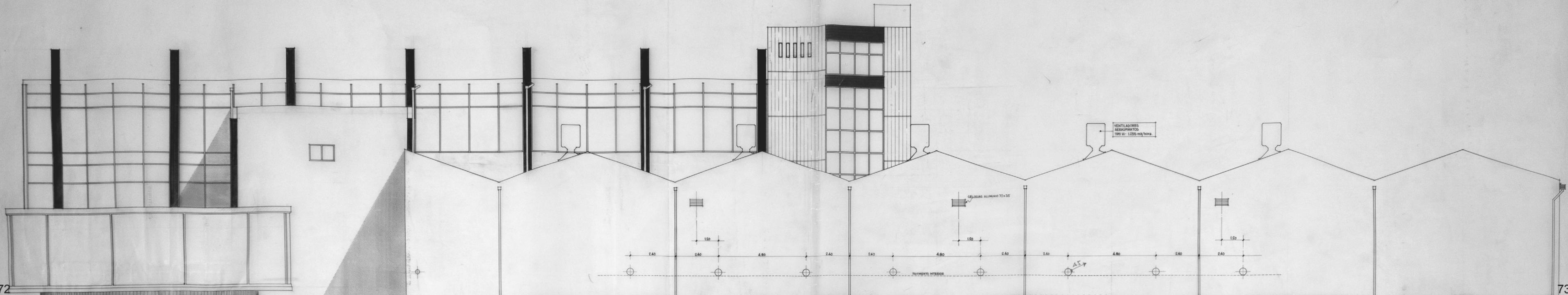
más pequeños sobre ellos, de los cuales son practicables los dos centrales. La fachada frontal tiene 16x2 y 16x1, respectivamente. El resultado es una planta rectangular con una proporción 7/4. Este módulo repercute en todo el edificio, no sólo en la estructura y el cerramiento, sino también en los pavimentos, el techo y hasta las instalaciones de ventilación e iluminación, colgadas del techo y dispuestas de forma homogénea según la retícula. El muro cortina está formado por una finísima perfilería de aluminio anodizado que alberga vidrios según las proporciones citadas. El canto de los forjados se trata de la misma forma que la carpintería, pero en lugar de emplear vidrio recurre a chapa de aluminio anodizado en el mismo tono que la perfilería. Actualmente se han repintado de un tono gris oscuro que trata de camuflar estas partes entre los vidrios, pero que rompe con la idea inicial de remarcar los forjados.





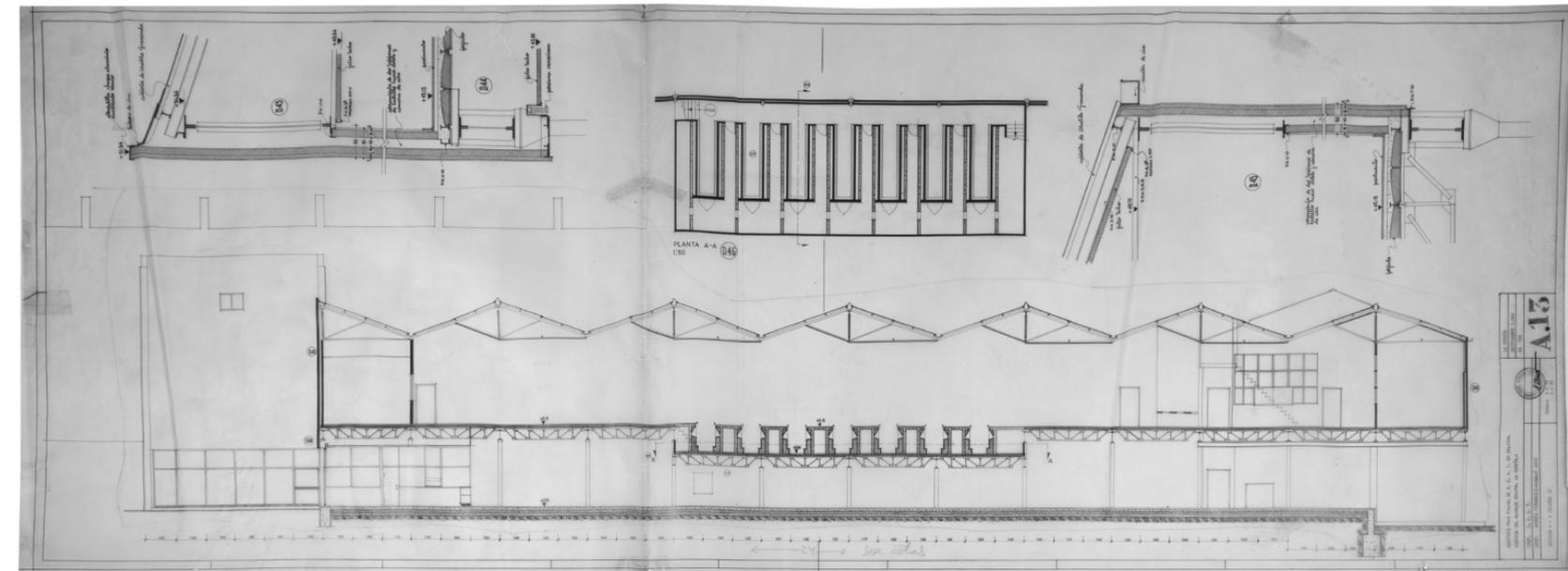
Los módulos de ventilación son necesarios por la gran cantidad de vidrio del edificio para evitar el efecto invernadero, ya que la tecnología de 1957 no permitía fabricar vidrios con rendimientos equivalentes a los de hoy en día. Estas ventilaciones se sitúan en una franja estrecha elevada para permitir la ventilación sin incomodar a los clientes, abatiéndose desde la parte superior, de forma que no entre agua en caso de lluvia. Algo así ocurre en el Seat 600E de 1963, que como novedad incorpora un derivabrisas, un pequeño triángulo pivotante de vidrio que permite ventilar el vehículo sin generar turbulencias. En ambos casos se busca una renovación de aire que no cree flujos de aire indeseados.





El taller está concebido como un lugar de trabajo, arquitectura puramente estructural. La cubierta dentada permite una entrada óptima de luz y el espacio interior diáfano posibilita una gran libertad en las tareas de mantenimiento. Los vehículos pueden entrar y salir sin interferir entre ellos y llegar a los distintos puestos de trabajo. Dentro hay una serie de elevadores donde trabajar la mecánica general, así como una sección de chapa y pintura.

Frente al taller se encuentra el almacén y oficinas, un prisma rectangular alargado que se posa sobre el terreno en un extremo y se levanta en el opuesto, con una escalinata de bajada. El acceso se produce mediante una escalera de hormigón casi ceremonial, con más superficie de descansos que de peldaños que pasa sobre un pequeño jardín y llega a una marquesina semicircular que nos da la bienvenida. Vuelve a aparecer la modulación de fachada con elementos de carpintería de iguales proporciones al cuerpo de exposición, aunque en este caso se remarcan mucho más los forjados y el edificio se vuelve mas pesado. No busca ser visto desde la carretera como el anterior, sino que busca únicamente ver desde dentro.



Como no podía ser de otra manera en un concesionario de automóviles, Albalat presta especial atención a la circulación. En este caso sabe diferenciar el tráfico peatonal y el de vehículos. Genera una rampa interior para que el coche pueda llegar a cualquier parte del edificio. Esta rampa tiene una pendiente mayor de la que exigen los estándares de accesibilidad, pero suficiente para que cualquier automóvil pueda superarla sin problema. Las personas ascenderán no obstante por un núcleo de comunicaciones de hormigón situado en la parte posterior al edificio y bien diferenciado. Por su parte, el acceso al icónico cilindro volado se produce desde otra rampa que se sitúa a nivel y salva la pendiente del terreno.



Si bien en los sesenta en este concesionario han sido vendidas numerosas unidades del 600 también había otro modelo en el momento de la inauguración. Se trata del Seat 1500, que venía a sustituir al 1400. Era un modelo mucho más moderno mecánicamente, pero también en cuanto a las líneas de su carrocería. El 1400 nació en 1953 y en su momento era toda una novedad por su carrocería de tipo pontón es decir, con las ruedas bajo la misma, sin aletines, lo que supuso una gran mejora respecto a otros modelos de principios de los cincuenta. Sin embargo en los sesenta sus formas redondeadas se veían bastante antiguas y se dio paso al 1500, con aristas vivas



y un diseño mucho más agresivo. Se trataba de un modelo de gama media-alta grande, espacioso y confortable, lo que hizo que fuera un éxito entre los taxistas y la gente adinerada, sin embargo no fue tan común encontrarlo como coche de representación.



LOS AUTOMOVILES DEL FRANQUISMO

LOS AUTOMOVILES DEL FRANQUISMO

Durante el franquismo los vehículos oficiales del Jefe de Estado eran ante todo un reflejo de cada etapa por la que pasó España durante esos cuarenta años. En este sentido, tras rematar la Guerra Civil el primer coche en el que se pudo ver a Franco entrando victorioso en Madrid fue un Hispano-Suiza, reflejo del orgullo nacional, una de las marcas mas lujosas del mundo fabricada en colaboración entre España y Suiza, con diseños nada mas y nada menos que del artista Amédée Ozenfant, creador, junto con Le Corbusier, del Purismo.





En los años siguientes las relaciones diplomáticas entre los regímenes fascistas de Europa se consolidarían cada vez más y en 1934 Mercedes-Benz fabricaría tres unidades del modelo 540 G4, una para cada líder. Se trataba de un vehículo de inspiración militar de seis ruedas y casi seis metros de longitud con carrocería y acabados de lujo que fue cedido al Estado y actualmente se conserva en el Museo de El Pardo.





Los años siguientes, tras la caída del Tercer Reich, se caracterizarían por la buena relación entre España y los Estados Unidos, de forma que era frecuente ver a Franco en vehículos americanos tales como Cadillac, Chrysler o el famoso Dodge Dart, en el que fue asesinado el ministro Carrero Blanco. Tal fue la relación que estos últimos modelos aún a pesar de ser diseño y patente americanos fueron manufacturados aquí por Barreiros, una firma española y gallega de gran

importancia que fabricaba coches, camiones, autobuses y hasta tractores y que cobró su importancia debido a que descubrió la forma de transformar motores para camión de gasolina en tecnología diésel, mucho más económica.

En la última etapa España trataría de mejorar las relaciones con el resto de Europa, por lo que no sería de extrañar ver al Jefe de Estado en Rolls-Royce británicos como el Phantom IV que ilustra esta página, que mas adelante usaría la Familia Real.



LA JEFATURA PROVINCIAL DEL MOVIMIENTO

LA JEFATURA PROVINCIAL DEL MOVIMIENTO

Como comentamos, existía una correlación directa entre los vehículos del régimen y la época histórica, un concepto ampliable también a la arquitectura. En este sentido, Albalat recibe el encargo del edificio para la Jefatura Provincial del Movimiento, concluida en 1967. Se trata de un edificio representativo en la ciudad que debería albergar oficinas y viviendas. Además debería compaginar estas dos funciones más directas con la representativa. El edificio debía ser reflejo del poder del Estado y al mismo ser un edificio completamente moderno tanto en su forma como en su planteamiento. Cabe destacar que en estos años el régimen comenzaba a abrirse y ya no había que cumplir con unos determinados cánones estéticos de una arquitectura oficial del régimen historicista y artificiosa, sino que podían explorarse nuevas posibilidades.



La parcela escogida sería frente a la Plaza de Pontevedra, pudiendo tomar parte de la plaza para su construcción. El planteamiento inicial fue construir dos volúmenes separados con sendas funciones, pero el arquitecto decidió liberar el eje de Juana de Vega y retrasar todo el conjunto, por lo que la decisión pasó por apilar los dos volúmenes en altura. Sin embargo seguía presente la voluntad de diferenciar los dos cuerpos, por lo que se separaron mediante una celosía, dando como resultado una planta abierta intermedia, como ocurre en el edificio que proyecta en la esquina entre la Ronda de Outeiro y la Calle de la Merced.



Albalat plantea dos accesos bien diferenciados como de costumbre, uno público y otro privado. En ambos casos la entrada nunca se produce de manera directa, sino que hay una serie de transiciones desde la calle al interior. El alzado de San Andrés se quiebra para anexionarse al edificio contiguo sin constreñir la calle, un gesto sutil que resuelve el encuentro entre el edificio y la ciudad y el acceso al mismo. Un pequeño jardín nos separa la calle del acceso privado. Persiste el interés por la modulación. En el cuerpo inferior de oficinas se remarca la horizontalidad para vincularlo con el plano, con el terreno. En el de viviendas se remarca la verticalidad, que no sólo viene dada por la estructura vista, sino que queda también remarcada por la presencia de los núcleos de comunicación vertical. Esta forma de actuar nos hace recordar la idea de gravitación presente en el monolito de Seat, donde lo que pesa se asienta sobre el terreno y lo liviano

se diluye en el cielo, como un alzado de un coche, donde los vidrios están en la mitad superior. Una vez más vemos cómo Albalat no coloca ningún elemento de coronación para mantener esta verticalidad, sin embargo opaca las ventanas de la última planta, ya que en ella sólo se albergan instalaciones, repitiendo de nuevo la estrategia empleada en Seat para ocultar el canto de los forjados. Sin embargo la carpintería del edificio de la Jefatura tiene una segunda lectura que no tiene la de Seat o Bosch pero sí la de Citroën, se trata de una reinterpretación de la galería tradicional coruñesa, que se adapta al contexto donde se sitúa, el centro urbano y no la periferia. El acceso de las viviendas tiene un aplacado de piedra mampuesta, herencia del interés del arquitecto por la arquitectura tradicional gallega. El único ornamento es un mural esculpido en el acceso a las oficinas, un gesto muy repetido en otros proyectos del arquitecto.



Constructivamente el edificio está formado por un esqueleto de hormigón armado que se completa con los ya citados muros cortina de cerramiento. La estructura reticular y ordenada permite que todos los elementos se rijan por el mismo módulo. De esta forma, se repite un único diseño de carpintería en todo el edificio, lo que permite ahorrar costes y facilitar la construcción, como si se tratara de piezas de un automóvil dispuestas a ser ensambladas en una cadena de montaje.

El edificio de la Jefatura reúne las características de prefabricación y seriación que hicieron posible el desarrollo del automóvil de masas y tuvo una fuerte repercusión en la trama urbana de una ciudad que dejaba de pertenecer al peatón y al tranvía y comenzaba a adueñarse de ella el 600. Albalat comprendía esta realidad y actuaba en consecuencia. Sus proyectos no niegan la historia, pero miran hacia el futuro, hacia la industria y hacia la automoción.



CITROËN: MAS QUE UNA MARCA

CITROËN: MAS QUE UNA MARCA

No podemos hablar de la relación entre Albalat y el automóvil sin mencionar a Citroën, cuyo concesionario en Coruña construiría en 1959 y ampliaría en 1970.

La historia de la marca francesa se remonta a 1900, cuando André Citroën patenta los engranajes en forma de chevrón, que permitían una mayor suavidad de funcionamiento y engranaje que los convencionales, de ahí la imagen de su logo que llega hasta nuestros días. El dinero obtenido con esta patente le permitió dar el salto a la fabricación de automóviles. Citroën fue pionera en la creación de vehículos de tracción delantera, que reducía los costes de producción e incrementaba la seguridad a bordo.



1919



1921



1932



1936



1959



1966



1985



2009



2016



Uno de los coches más representativos era el 2cv citado anteriormente y producido entre 1948 y 1990. Se trataba de un modelo altamente económico pero que no por ello renunciaba al confort de marcha, con unas suspensiones de tarado deliberadamente blando. Al contrario que en el 600, el motor iba montado en posición frontal gracias al desarrollo de la tracción delantera, a excepción de la serie Sahara, con doble motor y tracción a las cuatro ruedas, de escasa producción. Compartía con el 600 características como la facilidad de mantenimiento y montaje, con su carrocería de pocas partes y uniones, para la cual se empleaba chapa ondulada para incrementar su resistencia. Además al igual que el modelo español también introdujo posteriormente la novedad de cambiar el sentido de apertura de las puertas. Su sistema de ventilación sin embargo era diferente, pues no tenía deribabrisas ni ventanillas correderas, sino que la ventanilla era abatible horizontalmente. Además contaba con un techo de lona enrollable que convertía al práctico utilitario en un divertido descapotable similar a una lata de sardinas abierta. El 2cv tenía un diseño no sólo práctico sino también divertido y las campañas de marketing se hacían eco de ello con anuncios llamativos y curiosos que podrían ser obra del mismo René Magritte.

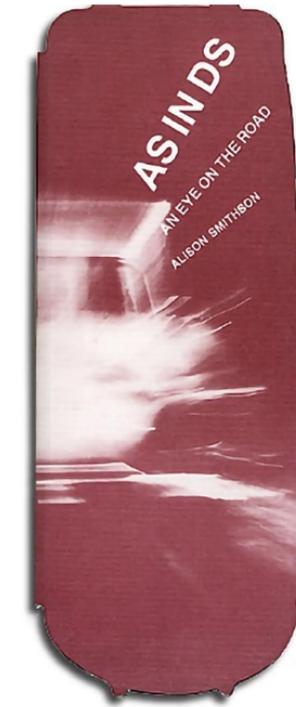
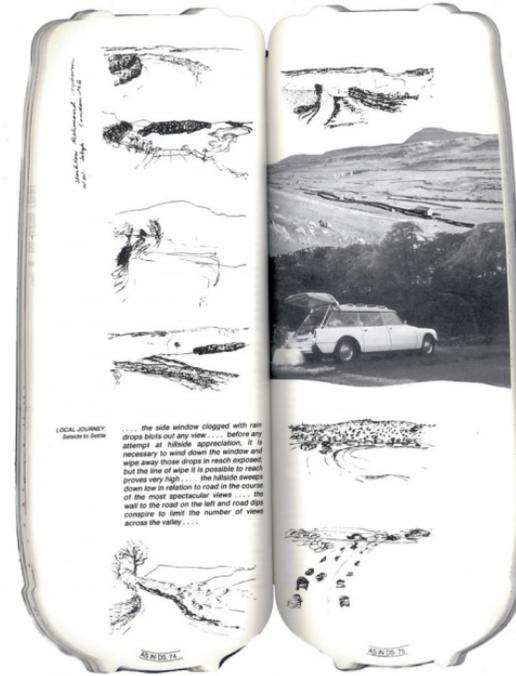
El Citroën 2cv supuso una gran innovación y si bien no hubo tantas unidades en España como del Seat 600, en Francia fue todo un superventas. Sin embargo, el modelo más icónico de la marca fue el DS o tiburón.



El Citroën DS era una berlina de lujo producida entre 1955 y 1975, que sirvió de vehículo oficial a Charles de Gaulle o a François Mitterrand. En el diseño de su carrocería se priorizó la aerodinámica, lo que le confirió el apodo de “tiburón”. Además incorporaba innovaciones nunca vistas hasta entonces, como la suspensión hidroneumática, que regulaba automáticamente la altura mediante un gas y un líquido para aumentar el confort en marcha. Este sistema permitió en cierta medida salvar la vida de Charles de Gaulle, ya que tras el atentado pudo circular con solo tres ruedas. En versiones posteriores sería el primer vehículo en incorporar faros direccionales, que seguían la dirección de las ruedas para dar mayor visibilidad en curva. Todas estas innovaciones hicieron que el tiburón fuera posiblemente el modelo más avanzado tecnológicamente, pudiendo competir con marcas de lujo pero a un precio inferior. En los sesenta en España un tiburón costaba unas 300.000 pesetas frente a las 500.000 de un Dodge Dart.



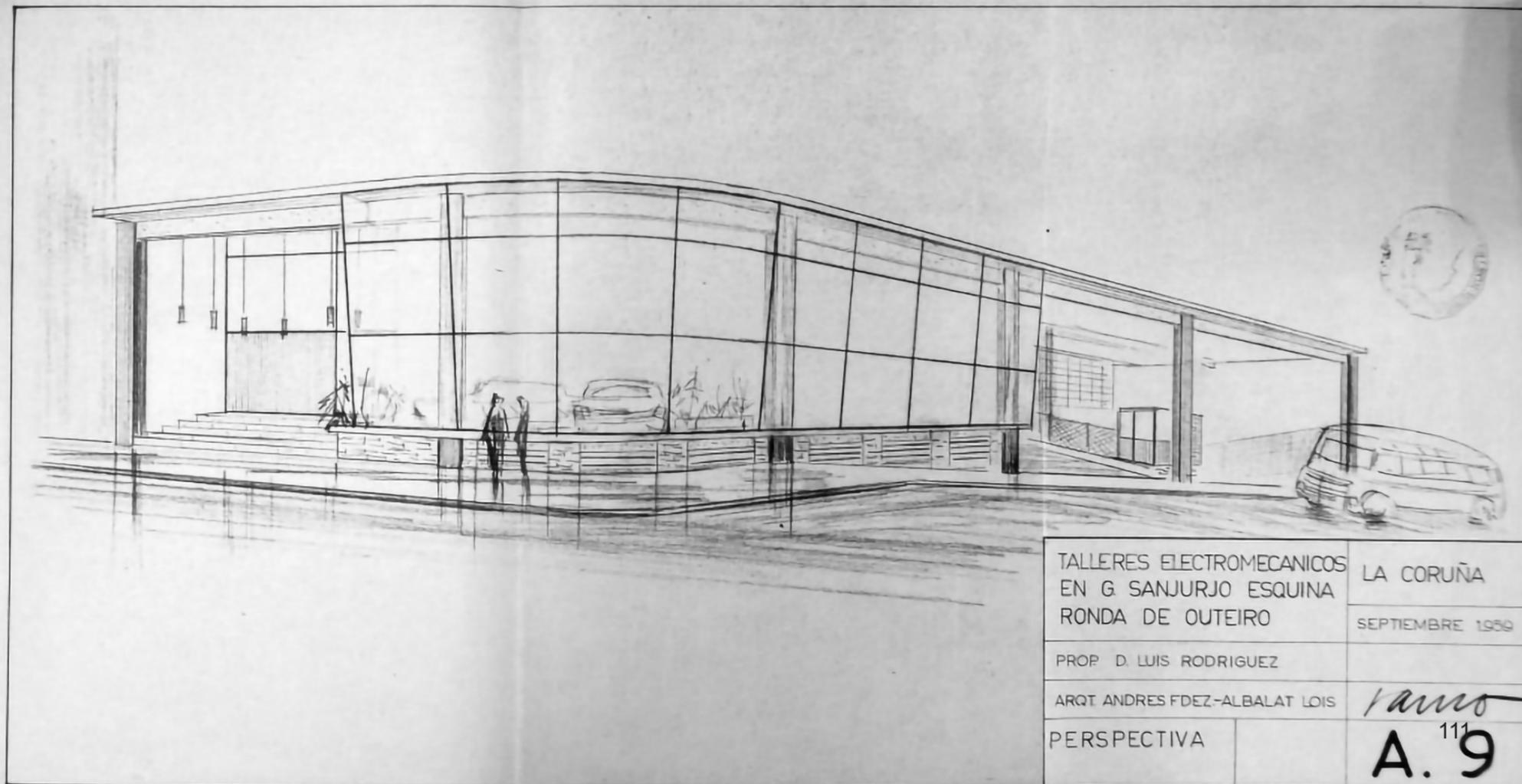
Todo esto hizo que el Citroën tiburón se volviera un automóvil de culto, alcanzando incluso el campo de la arquitectura y el urbanismo, con la publicación de AS in DS en 1983, donde Allison Smithson narra su viaje a bordo de un Citroën DS con dibujos y fotografías en un libro con forma de DS en planta.



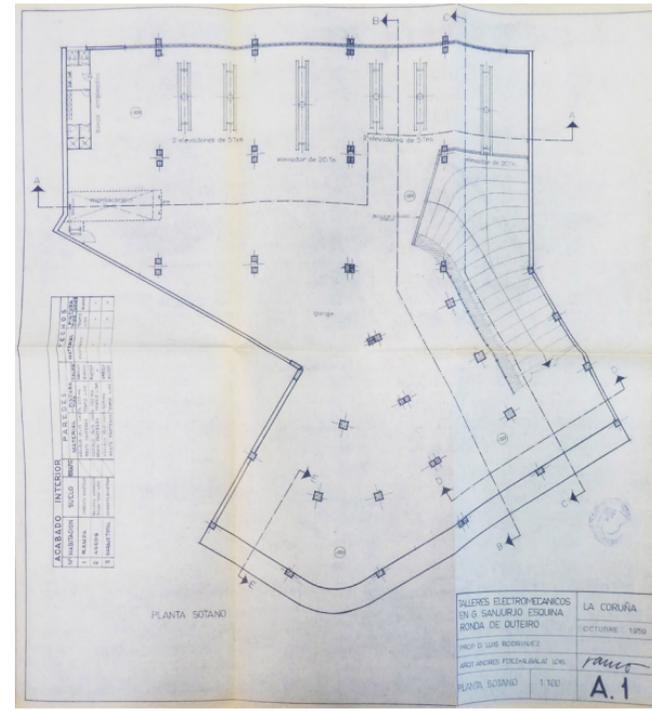
EL CONCESIONARIO CITROËN

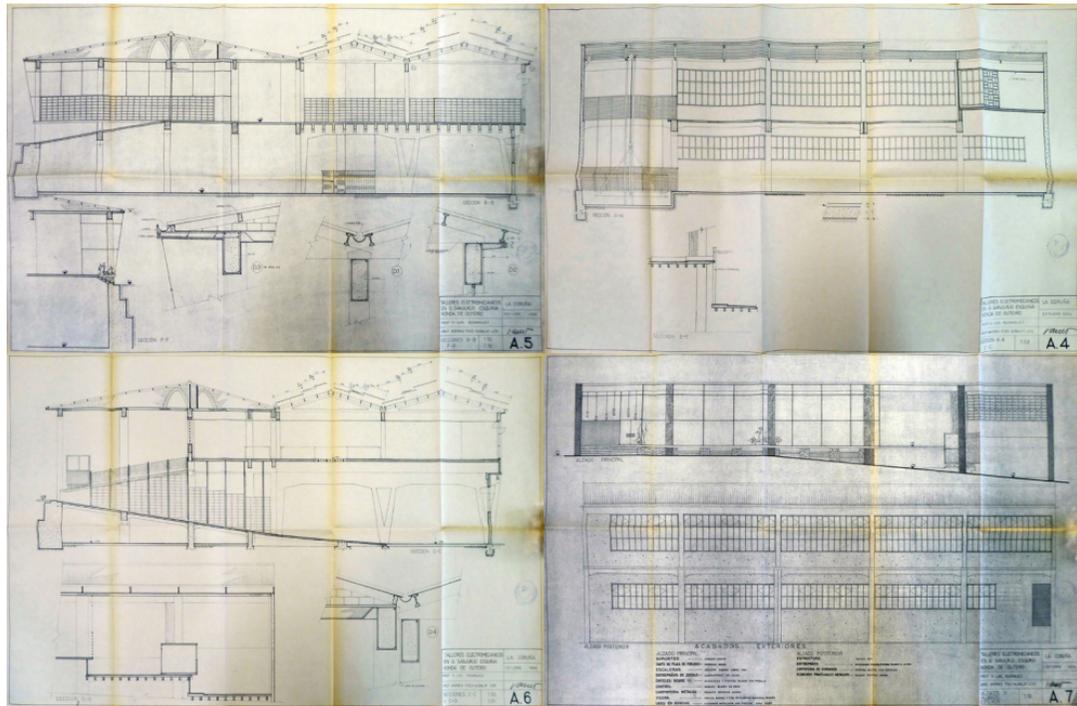
EL CONCESIONARIO CITROËN

Veintiocho años antes de la publicación de AS in DS Albalat ya habría concluido la construcción del concesionario Citroën para Coruña. Esta construcción tiene mucho más de tiburón que de 2cv. No se trata de una obra meramente utilitaria, sino que busca ir más allá. En este caso la situación es bien distinta del concesionario de Seat. Ya no se encuentra en la gran avenida de salida de la ciudad, sino que está dentro de la ciudad, en la esquina entre la Ronda de Outeiro y la Avenida de Oza, por lo que la respuesta deberá ser mucho más urbana. En este sentido busca resolver un solar en esquina entre dos edificios que se prolonga hasta la calle trasera. La forma de hacerlo será mediante una fachada curvada de vidrio que recuerda bastante a las líneas del tiburón, aunque también tiene algo del expresionismo alemán de Mendelshon, con los almacenes Schocken de 1926 como referente. La curva es más que una mera forma de resolver la esquina. Se trata de toda una declaración de modernidad



La planta principal se encuentra ligeramente elevada como ocurría en Seat. Bajo ella un semisótano que recibe luz y renovación de aire. De esta forma resuelve el encuentro con la calle en pendiente dejando el canto del forjado visto sin que haga contacto con la calle, lo que proporciona aún más liviandad al conjunto. Por su parte, el forjado de coronación queda retrasado respecto a la línea de fachada y se prolonga un finísimo peto que cubre el tramo hasta alcanzar la carpintería, aflorando en fachada y dando la sensación de que es el grosor total del forjado. La fachada de vidrio presenta una gran transparencia debido a que las carpinterías se inclinan ligeramente hacia abajo, de forma que los rayos de sol no reflejan directamente y permite una mejor visión del interior desde la calle, volviéndola casi inmaterial. A esto se une que la perfilería es casi inexistente, más fina incluso que en Seat.





De nuevo vuelve a hacerse un tratamiento especial de los accesos, diferenciando la entrada de vehículos de la peatonal, una a cada lado de la curva. La entrada peatonal se lleva a dentro del edificio y se llega a ella tras subir una escalinata cubierta pero abierta a la calle. Por su parte la entrada rodada se duplica y permite llegar a cualquiera de las dos plantas mediante sendas rampas, estando además comunicadas mediante un montacargas. La estructura consiste en una doble retícula (similar al ensanche de Coruña) de pilares que, si bien dificultan las maniobras de vehículos dentro del edificio, posibilitaron el futuro crecimiento del edificio, el cual fue ampliado en 1970 por el mismo Albalat, añadiendo cuatro plantas más un bajocubierta de viviendas, lo que permitió al edificio en buena parte conservarse hasta nuestros días.



Esta ampliación merece mención aparte como un proyecto independiente. Continúa con la idea de curva, pero con un tratamiento diferente, generando una tipología de galería reinterpretada similar a la que podemos encontrar en otros edificios de Albalat en A Coruña. Esta fachada se adapta a la altura de los edificios colindantes. No sólo ofrece viviendas, sino que amplía la parte destinada a taller del concesionario. La parte trasera tiene un carácter muy diferente, mucho más industrial debido a que está más vinculada al puerto que a la ciudad. Se trata además de la parte norte del edificio, por lo que a ella da el taller, que incorpora una luz difusa apta para trabajar pero no tanto para ser habitado, por lo que las viviendas se reservan a la parte sur, que da a la ciudad. Como excepción a esta regla nos encontramos con la última planta de viviendas de la cara norte que son también viviendas, ya que las excelentes vistas de la ría se priorizan sobre la orientación. Todo esto puede ser apreciado en el ritmo de la fachada, con una modulación bien diferenciada entre partes vivideras y no vivideras.



ENTRANDO EN LOS SETENTA

ENTRANDO EN LOS SETENTA

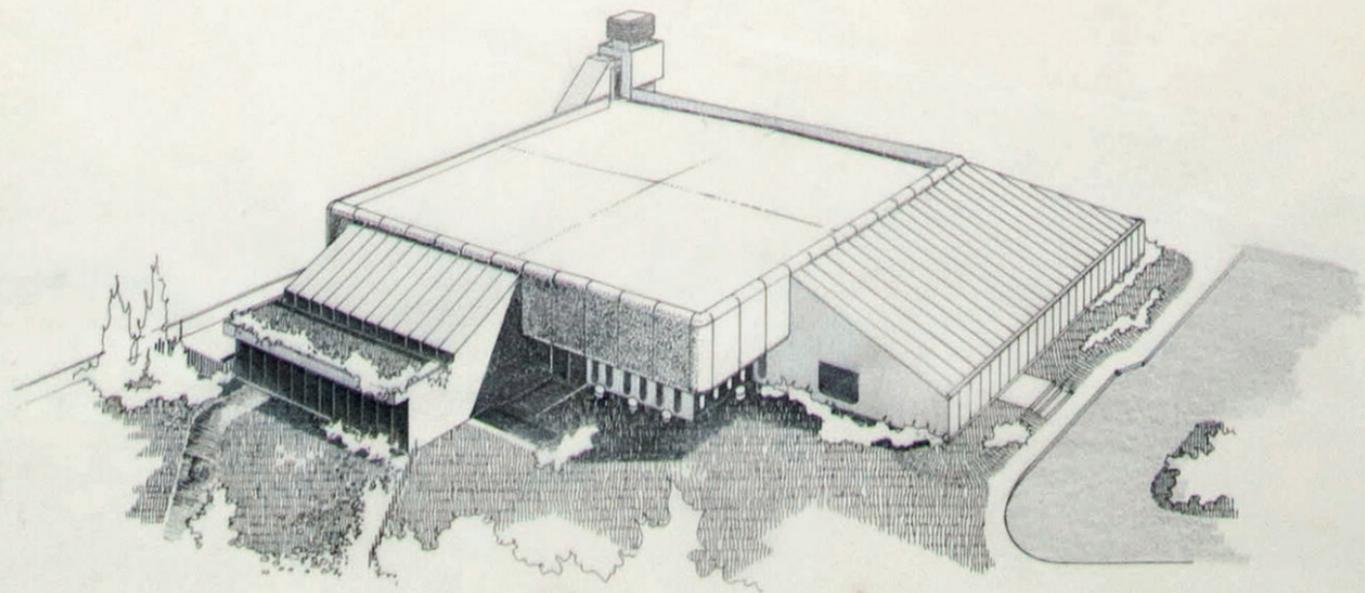
Precisamente dos años antes de la ampliación del concesionario de Coruña, Citroën introduciría dos modelos nuevos: el Dyane 6, como continuación del 2cv y el Mehari, que fue toda una novedad por su carrocería fabricada enteramente de plástico, ya que no se oxidaba y permitía ser usado en la playa como vehículo de ocio. Con él comenzarían los años setenta y la época de los plásticos y los materiales sintéticos, lo cual afectaría a la obra de Albalat, con el ejemplo más paradigmático del Centro de Cálculo de Caixagalicia, con su fachada de poliéster, influido en parte por la arquitectura de Stirling.



El Centro de Cálculo se construyó en dos etapas: la primera en 1979 y la segunda en 1983. El volumen principal es de planta cuadrada de treinta por treinta metros, con revestimiento de poliéster reforzado con fibra de vidrio sobre muros de hormigón. Adosado lleva una sucursal de Caixa Galicia y otro volumen con todas las dependencias sirvientes al centro de cálculo, con la cubierta y la fachada acristaladas. Este volumen principal está formado por una planta baja, un sótano con las instalaciones y una planta alta.

Albalat tuvo especial cuidado con las instalaciones porque, además de las habituales, en este edificio son muy importantes el equipo de continuidad y la climatización, que evitan el daño que puede originar un corte de suministro eléctrico en los ordenadores. Para ello se emplea un grupo electrógeno y un equipo de continuidad, que cubre el lapso de tiempo que tarda en activarse el grupo.





PROYECTO DE EJECUCION
EDIFICIO PARA CENTRO DE CALCULO E INSTALACIONES VARIAS, EN LA PARCELA F-1
DEL POLIGONO POCOMADO, EN LA CORUÑA.

PROP. CAJA DE ANDRIGOS DE GALICIA
ARQT. ANDRÉS FERNÁNDEZ-ALBALAT LOIS

PERSPECTIVA

LA CORUÑA

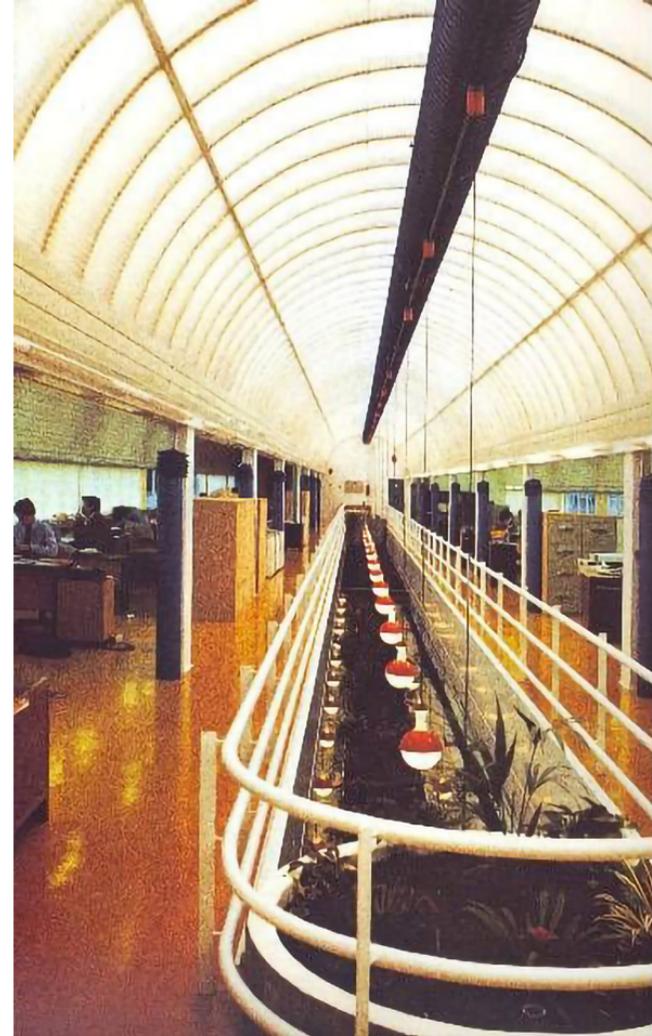
OCTUBRE 1.979

Nº 696



ARQUITECTO

La siguiente fase se hizo con un lenguaje similar. Se trata de un contenedor, un elemento longitudinal enlazado con el otro. Tiene un semisótano y un sótano de instalaciones y en las plantas de acceso y en las superiores unas grandes aberturas en el medio. La cubierta está formada por tres bóvedas longitudinales: las dos de los extremos son ciegas, de poliéster reforzado con fibra de vidrio; sin embargo, la del medio es traslúcida. Los testeros son opacos, y los laterales están acristalados. En la bóveda central hay unas jardineras con plantas colgantes que, caen del cielo igual que la luz.

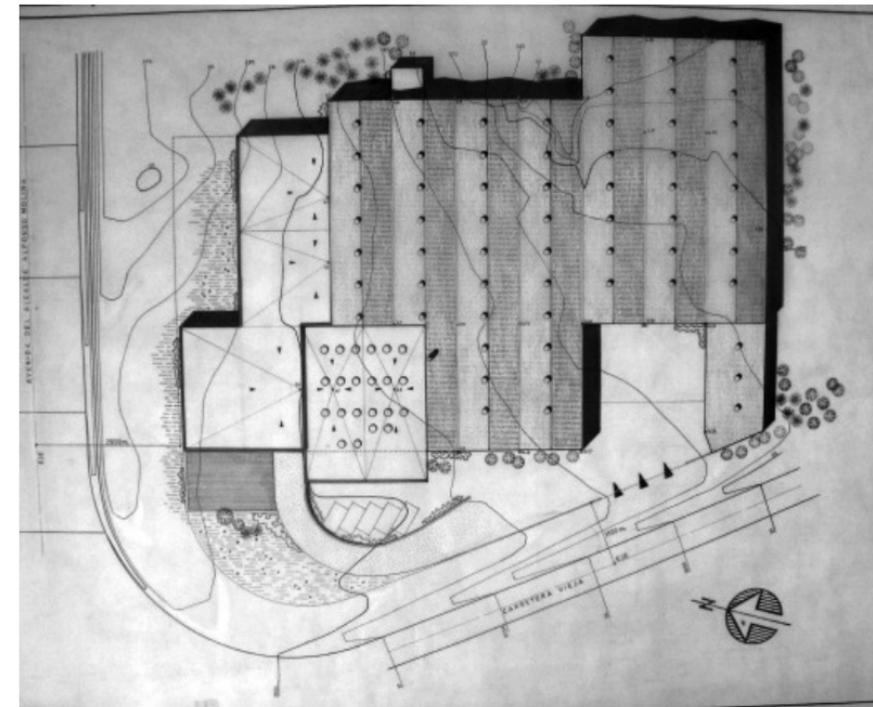


EL TALLER PARA EDELMIRO RODRÍGUEZ

También de los setenta es un taller-concesionario construido para Edelmiro Rodríguez, conocido actualmente como Rodamovil y terminado en 1975. Sin embargo el proyecto es de 1968, por lo que la obra está mucho mas próxima en cuanto a su planteamiento a la filial de Seat que al Centro de Cálculo, por ello a pesar de ser construida a mediados de los setenta debe ser entendida como una obra de la segunda modernidad. En un principio la obra fue concesionario de vehículos Mercedes-Benz, pero las circunstancias hicieron que pasara a ser taller Bosch y posteriormente concesionario Ford.

EL TALLER PARA EDELMIRO RODRÍGUEZ





Se trata de un contenedor miesiano a la salida de la ciudad próximo al puente del pasaje y muy cercano al Convento de los Padres Pasionistas, actualmente Santuario de Santa Gema, también de Albalat. La actuación de Albalat es similar a la que hace en la Seat o en la Coca-Cola. Éste consiste en un volumen principal de vidrio junto a la autovía que permite observar lo que ocurre en su interior mientras circulamos por ella. Junto a ese volumen principal se van anexionando otros más secundarios con funciones menos representativas, como talleres y oficinas, que en este caso las sitúa en un volumen en voladizo. Los distintos cuerpos que componen el complejo se escalonan en planta para adaptarse a la pendiente del solar. El acceso se produce lateralmente mediante una rampa de ligera pendiente en curva.

En este caso se comparte con Seat y Coca-Cola el interés por la modulación de fachada, con una franja elevada de ventilación. También tienen en común el hecho de elevarlos ligeramente del suelo para hacerlos flotar, acrecentando el efecto con un estanque en el frente que refleja la imagen del edificio. La disposición del taller es similar a su edificio hermano, con una cubierta muy similar, que permite el paso óptimo de luz

natural para el desarrollo de la actividad en su interior. Sin embargo, dista mucho de él en cuanto a concepción estructural. Ya no se trata de esa gran cercha exterior de la que cuelgan cosas, sino que en este caso las cerchas están en el interior y se recubren posteriormente. Como en muchos edificios de Albalat el tiempo ha hecho estragos y se han destrozado el jardín frontal y la rampa de acceso.



CONCLUSIONES

CONCLUSIONES

Tal y como hemos visto, la obra de Albalat no puede ser entendida sin el 600. Sin embargo, los últimos años han hecho tomar conciencia de los problemas medioambientales que puede suponer el exceso de automóviles dentro de las ciudades. El desarrollo del vehículo eléctrico puede suponer un parche en la emisión de polución y ruido del mismo modo que las reparaciones en los edificios de Albalat tratan de mejorar su rendimiento energético, pero la solución debería ir más allá y tratar de enfrentar el problema volviendo a la metodología crítica que caracterizó al Movimiento Moderno, no tanto a sus soluciones, sino a sus planteamientos.

La peatonalización y la creación de zonas verdes e infraestructuras para el uso de la bicicleta y otros Vehículos de Movilidad Personal, así como la mejora del transporte colectivo, vienen a configurar una alternativa no sólo ecológica, sino también más humana, que nos hará comprender la ciudad desde una nueva perspectiva.

Por lo tanto, se deduce que la mejor forma de entender la arquitectura de Albalat en su tiempo y en su lugar es decir, en su contexto, es sin duda a través del 600. Sin embargo, la mejor manera de recorrerla hoy día ya no sería en un 600, sino tal vez sobre una bicicleta, lo que nos devuelve a la casilla de salida y nos arroja una nueva lectura de El Ladrón de Bicicletas.

BIBLIOGRAFIA

BIBLIOGRAFIA

Aunque la bibliografía citada es sólo una síntesis de las fuentes más empleadas, existen otras que me inspiraron o me llevaron a escribir este trabajo, sin embargo no he considerado oportuno citarlas por tener una relación menos directa.

Entre las fuentes que me sirvieron de toma de contacto están: “Le Corbusier y el Descubrimiento del Ocio”, el “elogio de la bicicleta”, la película de “El ladrón de bicicletas” y el excelente trabajo de fin de grado de Carlos-Martín Muñoz. Todas ellas me hicieron descubrir la movilidad urbana desde una nueva perspectiva de época.

Sin embargo las obras que más pistas me dieron sobre la arquitectura de la segunda modernidad en general y de Albalat en particular fueron “Arquitectura y oficio”, Viajes en transición de la arquitectura española hacia la modernidad”, la monografía de Miguel González Garcés sobre Albalat para Obradoiro 17, así como diversos documentales del NODO y publicaciones del DOCOMOMO ibérico.

Finalmente la mayoría de recursos acerca del automóvil fueron tomados de internet (museoseat.com, seat600.info, “todos los secretos y curiosidades de los coches del franquismo”, etc). Sin embargo también hay libros acerca del automóvil, concretamente del Tiburón que me influyeron, como “The Goddess-La Déese” o el imprescindible “AS in DS”, así como nuevamente los documentales del NODO. En cuanto al nexo entre arquitectura y automóvil no podemos dejar de mencionar el trabajo de Antonio Amado en Voiture Minimum.

LIBROS

- Fernández-Albalat, Gaviria, Peña, López de Lucio, Dalda, de la Guardia, Sánchez-Casas. La Ciudad de las Rías. A Coruña: Diputación de A Coruña, 1968.
- José-Ramón Alonso Pereira. Le Corbusier y el descubrimiento del ocio. P+C (Proyecto y Ciudad). Cartagena: 2014
- Antonio Amado Lorenzo. Voiture Minimum. Le Corbusier y el automóvil. Madrid: Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 2014.
- Otxotorena, Pozo. Andrés Fernández-Albalat. Arquitectura y Oficio. Navarra: T6 Ediciones, S.L., 2008.
- Allison Smithson. AS in DS: an Eye on the Road. Delft: Delft University Press, 1983.
- Carlos-Martín Muñoz. La Moto de Molezún. Movilidad y libertad de un Pensionado de Roma. Trabajo de Fin de Grado. Madrid: Universidad Politécnica de Madrid, 2019.
- Alonso Pereira, Río Vázquez, Viajes en Transición de la Arquitectura Española hacia la Modernidad: T6 Ediciones, S.L., 2010.
- Miguel González Garcés, “A Arquitectura de Fernández-Albalat”. Obradoiro 17 (1991): 58-65.
- Marc Augé, Elogio de la Bicicleta. Boletín académico 189-289. Barcelona: Gedisa, 2009.
- Christian Sumi. The Goddess-La Déesse. Zurich: Lars Müller Publishers, 2020.

RECURSOS WEB

- “Historia del Seat Seiscientos, diferentes modelos, sus derivados y su mecánica”. <https://seat600.info>
- “La historia de Citroën”. <https://www.citroen.es/conocenos/la-historia-citroen.html>
- “Instituto Nacional de Estadística” <https://ine.es>
- Alejandro Tovar “Todos los secretos y curiosidades de los coches del franquismo”. 2019 <https://motor.elpais.com/actualidad/todos-los-secretos-curiosidades-los-coches-del-regimen-franquista/>
- “Concesionario de Seat”. Docomomo Ibérico. http://www.docomomoiberico.com/index.php?option=com_k2&view=item&id=1531:concesionario-de-seat&Itemid=11&vista=1&lang=es
- “Comedores Seat” Docomomo Ibérico. http://www.docomomoiberico.com/index.php?option=com_k2&view=item&id=135:comedores-seat&lang=es
- “La casa del seiscientos. Arquitectura para la Seat en España (1957-1973), Gallo Gutiérrez, Jesús. <https://www.museoseat.com>

VIDEOGRAFIA

- Filmoteca uruguaya. Documental de la línea de tranvía a Sada. A COruña: 1926
- Vittorio de Sicca. El ladrón de bicicletas. Roma: 1958
- Televisión Española: NODO (1023,1152,1197,1476). Madrid: 1962,1965,1965,1971