

## ÍNDICE

- 008 TEMA DEL CONGRESO  
CONGRESS THEME

### COMUNICACIONES COMMUNICATIONS

- 012 1939-1953, ARTE Y ARQUITECTURA EN ESPAÑA. OLVIDO Y RECUERDO DE "LO ABSTRACTO"  
1939-1953 ART AND ARCHITECTURE IN SPAIN. FORGETTING AND REMEMBERING "THE ABSTRACT"  
**Gillermo Zuaznabar Uzkudun, Juan Fernando Ródenas García y Manel Ferrer Sala**
- 032 TRADICIÓN DE FUTURO. ALEJANDRO DE LA SOTA: LO POPULAR COMO REFERENTE DE  
UNA NUEVA ARQUITECTURA  
FUTURE TRADITION ALEJANDRO DE LA SOTA: THE VERNACULAR AS A REFERENCE  
FOR A NEW ARCHITECTURE  
**Alejandro Tomás Roldán**
- 052 NOTAS PARA UNA POSIBLE HERMENÉUTICA DE SÁENZ DE OÍZA  
NOTES FOR A POSSIBLE HERMENEUTICS OF SÁENZ DE OÍZA  
**Alejandro Ferraz-Leite Ludzik**
- 070 PENSAMIENTO, FILOSOFÍA Y PRINCIPIOS ARQUITECTÓNICOS EN LA OBRA DE RAFAEL LEOZ:  
EL ESPACIO COMO MATERIA PRIMA  
THOUGHT, PHILOSOPHY AND ARCHITECTURAL PRINCIPLES IN THE WORK OF RAFAEL LEOZ:  
SPACE AS MATERIA PRIMA  
**Jesús López Díaz**
- 094 VIGENCIA DEL PENSAMIENTO DE JOSÉ MARÍA SOSTRES. APUNTES SOBRE DOCENCIA  
APPLICABILITY OF THE THOUGHT OF JOSÉ MARÍA SOSTRES. NOTES ON TEACHING  
AND THE PROFESSION  
**José Julio Martín Sevilla**
- 114 FISAC, PERIODISTA. DIFUSIÓN DE TEMAS DE ARQUITECTURA EN LA PRENSA NO ESPECIALIZADA  
FISAC, JOURNALIST. DIFFUSION OF ARCHITECTURE ISSUES IN NO SPECIALIZED PRESS  
**Alberto Ruiz Colmenar**
- 132 BONET CASTELLANA EN MADRID, DEL PLANO TERSO AL PLANO CONVULSO  
BONET CASTELLANA IN MADRID. FROM THE SMOOTH PLAN TO THE SHUDDERED PLAN  
**Juan Gavilanes Vélaz de Medrano**
- 148 LA CASA DEL SEISCIENTOS. ARQUITECTURA PARA LA SEAT EN ESPAÑA (1957-1973)  
THE 'SEISCIENTOS' HOME. ARCHITECTURE FOR SEAT FACILITIES IN SPAIN (1957-1973)  
**Jesús Gallo Gutiérrez**
- 168 EL ARQUITECTO ABURTO Y EL EDIFICIO PARA EL DIARIO PUEBLO: DE LA VANGUARDIA A LA  
INCOMPRESIBLE PÉRDIDA DEL PATRIMONIO ESPAÑOL  
ARCHITECT ABURTO AND THE BUILDING FOR THE "DIARIO PUEBLO": FROM THE VANGUARD  
TO THE INCOMPRESSIBLE LOSS OF THE SPANISH MODERN HERITAGE  
**Armando Valenzuela Moyano**
- 186 FERNANDO MORENO BARBERÁ: ENSEÑANZAS PRÁCTICAS  
FERNANDO MORENO BARBERÁ: PRACTICAL LESSONS  
**Juan Bravo Bravo**

- 206 LUIS CUBILLO Y LA IGLESIA DE CANILLAS  
LUIS CUBILLO AND THE CANILLAS' CHURCH  
**Jesús García Herrero**
- 224 INTIMIDAD Y VANGUARDIA. LA OBRA DE JUAN DE HARO  
INTIMACY AND VANGUARD. JUAN DE HARO'S WORK  
**Daniel Rincón de la Vega y Luis Tejedor Fernández**
- 238 PANTEÓN DE LOS ESPAÑOLES EN ROMA: UNA CASA PARA SIEMPRE.  
SPANISH PANTHEON IN ROME: A PERMANENT ABODE  
**Ángela García de Paredes de Falla**
- 252 MODERNIDAD Y TRADICIÓN EN LA OBRA DE LUIS PEÑA GANCHEGUI  
MODERNITY AND TRADITION IN THE WORK OF LUIS PEÑA GANCHEGUI  
**Mario Sangalli Uggeri**
- 272 UNA CAPILLA, UNAS PATAS DE GALLINAS Y UN PAR DE HORQUILLAS (CODERCH, FISAC Y DE LA SOTA)  
ONE CHAPEL, SEVERAL HEN'S LEGS AND A PAIR OF HAIRPINS (CODERCH, FISAC AND SOTA)  
**Rodrigo Almonacid Canseco**

**ARTÍCULOS DE LOS PONENTES INVITADOS SOBRE LOS DEBATES**  
ARTICLES ABOUT THE DEBATES BY KEYNOTE SPEAKERS

- 294 CRONOLOGÍA DE LA MODERNIDAD ARQUITECTÓNICA ESPAÑOLA  
A CHRONOLOGY OF MODERNITY IN SPANISH ARCHITECTURE  
**María Teresa Muñoz**
- 296 ARQUITECTURA DE NUESTRO TIEMPO  
ARCHITECTURE OF OUR TIME  
**Josep Llinás Carmona**
- 298 "NULLIUS IN VERBA"  
"NULLIUS IN VERBA"  
**Francisco Alonso de Santos**
- 302 PIONEROS. DOS DÉCADAS (1950-1970)  
PIONEERS. TWO DECADES (1950-1970)  
**José Manuel López-Peláez**
- 304 ANEXO I: PROGRAMA DETALLADO DEL CONGRESO: LECTURA DE COMUNICACIONES Y DEBATES  
ANNEX I: DETAILED CONGRESS PROGRAMME: COMMUNICATIONS AND DEBATES
- 308 ANEXO II: ÍNDICE DE COMUNICACIONES ACEPTADAS PUBLICADAS EN ACTAS DIGITALES  
ANNEX II: INDEX OF ACCEPTED COMMUNICATIONS, PUBLISHED IN THE DIGITAL RECORDS

La casa del seiscientos  
Arquitectura para la SEAT en España  
(1957-1973)  
The 'Seiscientos' home  
Architecture for SEAT facilities in Spain (1957-1973)

**Gallo Gutiérrez, Jesús**

Universidad Politécnica de Madrid, Departamento de Composición Arquitectónica, Escuela  
Técnica Superior de Arquitectura de Madrid, Madrid, España  
jesus.gallo@me.com

Universidad Politécnica de Madrid, Departamento de Composición Arquitectónica, Escuela  
Técnica Superior de Arquitectura de Madrid, Madrid

**Resumen:** La Sociedad Española de Automóviles de Turismo 'SEAT' es una de las principales empresas que, desde los años 50, apostó por la modernidad en la incipiente industria de un país tecnológicamente atrasado. Su fundador y presidente, José Ortiz-Echagüe, supo valorar la importancia de una imagen vanguardista, apostando por edificios técnica y arquitectónicamente avanzados que situasen a la SEAT entre las principales compañías automovilísticas europeas del momento.

Los años 1957 y 1973 corresponden al inicio y finalización de la producción del icónico modelo '600', el vehículo más emblemático de la compañía y responsable de la motorización de gran parte de la clase media del país. A su vez, estas fechas corresponden con la producción de algunas de las obras de mayor valor arquitectónico para la compañía, proyectadas por pioneros de la arquitectura moderna en España.

La concesión del premio internacional *Reynolds* en 1957 a los comedores que César Ortiz-Echagüe (t.1952), Manuel Barbero (t.1950) y Rafael de la Joya (t.1950) diseñaron para los empleados de la compañía en la Zona Franca de Barcelona, supuso un punto de inflexión. En contra de todo pronóstico, un país recién salido del aislamiento de posguerra proponía un edificio moderno, avanzado e innovador, donde todos los detalles eran pura inventiva a partir de un material —el aluminio— nunca antes empleado fuera del mundo industrial en nuestro país. Este fue el punto de partida de Ortiz-Echagüe que, junto con Rafael Echaide (t.1955), comenzaba una breve, a la par que intensa, carrera que destacó precisamente por sus edificios para las filiales de la compañía en Sevilla (1960), Barcelona (1965) y Madrid (1966). El trabajo mano a mano con ingenieros aeronáuticos e industriales y la profunda admiración hacia Mies van der Rohe, les permitió apreciar las bondades de la arquitectura flexible y racional, exenta de elementos accesorios, así como las posibilidades estéticas de la estructura y las instalaciones al desnudo. Una arquitectura que aprovechaba los nuevos materiales de la época, fundamentalmente el vidrio y el acero, para exponer orgullosamente a su protagonista —el seiscientos— y mostrar hacia el exterior, sin pudor, todo el proceso industrial necesario para su mantenimiento y conservación.

Durante la década de los 60 tuvieron lugar nuevas instalaciones con objeto de cubrir la creciente demanda de la compañía. Álvaro Libano (t.1952) y Andrés Fernández-Albalat (t.1956), respectivamente dos de los máximos representantes de la arquitectura moderna en el País Vasco y Galicia, tomaron el relevo de Ortiz-Echagüe y Echaide con destacados edificios para la SEAT en Bilbao (1965) y La Coruña (1967). Años más tarde, de todo afán propagandístico, José Antonio Coderch (t.1940) proyectó un centro técnico en Martorell (1973), discreto y alejado de la trama urbana, donde exploró la integración con el paisaje de un edificio industrial de grandes dimensiones.

En la actualidad, la mayoría de estas obras han desaparecido o han sufrido transformaciones irreparables. El presente trabajo nace con objeto de rescatar del olvido y concienciar acerca del gran valor arquitectónico de estos edificios que forman parte de nuestra historia y patrimonio industrial.

**Palabras clave:** seat, ortiz-echagüe, arquitectura industrial, automoción.

**Summary:** The Spanish Automobile Association 'SEAT' was one of the Spanish companies that, in the early 50's, bet on modernity in, what was then, a technologically backward country. Its founder and president, Jose Ortiz-Echagüe, appreciated the importance of an avant-garde image, relying on technical and architecturally advanced buildings that could place SEAT amongst the major European car companies at the time.

The years 1957 to 1973 correspond to the beginning and ending of the production of the iconic '600', the flagship model of the company and responsible for the motorization for most of the middle class in the country. Moreover, this period also marks the production of the most valuable architectural works of the company, designed by pioneers of modern architecture in Spain.

The granting of the Reynolds International Award in 1957 to the dining halls that César Ortiz-Echagüe, Manuel Barbero and Rafael de la Joya designed for the company's employees in Barcelona's 'Zona Franca' (duty-free zone) was a turning point. Against all odds, a country coming out of international isolation in a postwar period proposed a modern, advanced and innovative building, where all the details were sheer innovation from a single material —aluminum— something never before used outside of the industrial world in Spain. This was the starting point of Ortiz-Echagüe that along with Rafael Echaide, began a brief yet intense career that stood out because of their buildings for SEAT's subsidiaries in Sevilla (1960), Barcelona (1965) and Madrid (1966). Working closely with aeronautical and industrial engineers and their deep admiration for Mies van der Rohe, allowed Ortiz-Echagüe and Echaide to appreciate the benefits of flexible and rational architecture, free of secondary elements, as well as the aesthetic possibilities of bare structure and facilities. This architecture used the new materials of this period of time, like glass and steel, to proudly expose its protagonist —'el seiscientos'— and show the world all the industrial process needed for its maintenance and conservation.

During the 1960s, new facilities were built to accommodate SEAT's increasing demand. Álvaro Libano and Andrés Fernández-Albalat, two of the greatest representatives of modern architecture in the Basque Country and Galicia, followed Ortiz-Echagüe and Echaide's work with outstanding buildings for SEAT in Bilbao (1965) and La Coruña (1967). Some years later, José Antonio Coderch projected a modest technical center in Martorell (1973), far from the urban plot, in which he explored the integration of a large industrial building in its landscape.

Currently, most of these works have disappeared or suffered irreparable transformations. This paper sees the light to rescue from oblivion and raise awareness of the great architectural value of these buildings that are part of Spain's history and industrial heritage.

**Key words:** seat, ortiz-echagüe, industrial architecture, automotive.

## Los comienzos de la compañía: comedores para empleados y escuela para aprendices

La Sociedad Española de Automóviles de Turismo S.A. 'SEAT', fundada en 1950 a partir de un acuerdo entre el INI y la firma italiana FIAT, fue una de las principales empresas que desde la década de los 50 buscó la renovación y modernidad en España, apostando por la incipiente nueva industria en un país tecnológicamente atrasado. Su presidente, el ingeniero militar y gran emprendedor José Ortiz-Echagüe, lejos de limitarse a la construcción de naves anónimas que cubrieran la necesidad de elaborar y almacenar su creciente producción, supo valorar la importancia de una imagen vanguardista, optando por edificios técnica y arquitectónicamente avanzados que situasen a SEAT entre las principales compañías automovilísticas europeas de la época.

Como parte del proyecto de desarrollo de la compañía, en 1953 se planteó la necesidad de unos comedores para los empleados de la factoría en la Zona Franca de Barcelona (1954-1956; Fig. 1), proyecto que César Ortiz-Echagüe Rubio (1927; t. 1952) -hijo de D. José y recién titulado en la Escuela de Madrid- tuvo la oportunidad de llevar a cabo en colaboración con Manuel Barbero Rebolledo (1924-1991; t. 1950) y Rafael de la Joya Castro (t. 1950). El edificio, que proponía la hora del almuerzo como un remanso de paz, se dividía en pequeños pabellones que respetaban la escala humana -pues ésta se perdía dentro del agresivo trabajo de la fábrica- y presentaban unos criterios de diseño que, probablemente, no provenían de la escuela, sino de las revistas que comenzaban a llegar del extranjero. En efecto, arquitectos como Richard Neutra eran de los más publicados en aquella época<sup>1</sup> y no resulta difícil detectar ciertas relaciones entre estos comedores y proyectos como las oficinas para la compañía de seguros *Northwestern*, en Los Ángeles, del arquitecto austriaco<sup>2</sup>. La inventiva personal, apoyada en una oportunidad -el empleo de perfiles de aluminio provenientes de la empresa de construcciones aeronáuticas CASA, con objeto de reducir costes en la cimentación- hizo el resto. La ligereza de una estructura vista y sin maquillar (pues cada pórtico pesaba únicamente 143 kg. y podía ser montado por dos operarios) fue una clara imagen de referencia para la empresa, íntimamente ligada a su producto, pues SEAT producía en España "automóviles de tipo ligero"<sup>3</sup> (Fig. 2).

En noviembre de 1953 salía de la factoría el primer modelo de SEAT, el '1400'. Con él comenzaba un prometedor futuro para la compañía, pues en 3 años de vida ya se fabricaban más de 10.000 unidades al año, es decir, el 93% del parque automovilístico español. El rápido crecimiento de la compañía, de la mano de una evolución constante del sector, exigió la creación de una escuela de formación especializada para aprendices (1956-1957; Fig. 3), proyecto que fue encargado a Rafael de la Joya y Manuel Barbero y que se ubicó en un solar del Paseo de la Zona Franca, vía de acceso a las instalaciones de la compañía. El complejo, de 7.500m<sup>2</sup>, se dividió en dos volúmenes compactos y diferenciados de cuatros plantas, conectados en ángulos recto por un tercer cuerpo articulador que resolvía el acceso y las comunicaciones verticales. El volumen principal, situado al norte de la parcela y de planta rectangular, se destinaba a aquellas actividades que requerían una mayor capacidad: almacén del taller de fundición, oficinas, aulas de la escuela de aprendices y un taller en la última planta; en el bloque sur, de planta trapezoidal, se ubicaban los locales auxiliares y de servicio: comedores, vestuarios, aseos y servicios. Se trataba de un edificio austero y racional, configurado en base a una sencilla estructura de hormigón armado, donde se ponía especial atención en la funcionalidad de los recorridos y la cuidada selección de los revestimientos interiores. Posiblemente debido a un presupuesto muy ajustado, la escuela no respondió a la tecnológica imagen que había comenzado los comedores, pues se construyó con materiales tradicionales locales, pero sí contó con gestos propios de la arquitectura moderna. Además del retranqueo del edificio en la esquina para crear un acceso ajardinado, se persiguió la armonía por contraste entre testeros de ladrillo visto y pulcras fachadas de cerámica blanca con ventanas corridas *lecorbuserianas* y brisoleil en dos disposiciones en función de la orientación. Como elemento representativo del conjunto, los arquitectos diseñaron una cubierta singular que dotó de personalidad a cada bloque, pues en todo momento el proyecto se entendió como dos naves independientes, pero íntimamente relacionadas. De esta forma, los dientes de sierra del edificio norte iluminaban cenitalmente los talleres de

## The beginning of the company: employees' dining halls and school for apprentices

The Spanish Society of Cars S.A. 'SEAT' was founded in 1950 from an agreement between the National Industry Institute 'INI' and the Italian company FIAT. SEAT was one of the main companies that from the 1950's looked for renovation and modernity in Spain, betting on the new-born industry in a country that lagged behind technologically speaking. SEAT's president, the military engineer and great entrepreneur José Ortiz-Echagüe, did not just built of anonymous industrial units to store the company's increasing production, but he also appreciated the importance of an ultramodern image. Therefore, Mr. Ortiz-Echagüe designed technically and architecturally advanced buildings that were going to place SEAT among the main European auto companies of the time.

As part of the project of development of the company, in 1953 the need for new employee dining halls was identified in Barcelona's 'Zona Franca' (duty-free zone) (1954-1956; Pic. 1). The project was led by César Ortiz-Echagüe Rubio (1927) —Mr. Ortiz-Echagüe's son who had recently graduated in Madrid— in collaboration with Manuel Barbero Rebolledo (1924-1991) and Rafael de la Joya Castro. The building suggested that lunch hour had to be a peaceful retreat, so it was divided in small pavilions that respected human scale —aspect that got lost with the aggressive work in the factory. Ortiz-Echagüe and Barbero presented new design standards that were probably not coming from the Spanish Universities' guidelines, but from magazines that started to arrive from other countries. Indeed, architects like Richard Neutra were among the most published in that time<sup>1</sup> and it is easy to see the resemblance between these dining halls and other projects such as the offices for the insurance company Northwestern in Los Angeles, designed by the Austrian architect<sup>2</sup>. Ortiz-Echagüe and Barbero took advantage of the opportunity to use aluminum profiles from the Aeronautical Constructions Company 'CASA' to reduce foundation costs. The lightness of a naked structure with no additional accessories (every frame weighted just 143 kg and could be mounted by two operatives) was a clear reference to a company tightly linked to his product, since SEAT was producing "light cars" in Spain<sup>3</sup> (Pic. 2).

In November 1953 SEAT's first model, the '1400', came out of the factory, and with it a promising future for the company. Annual production reached 10,000 units in the first three years, which represented 93% of the Spanish car fleet. The rapid growth of the company, together with the constant evolution of the sector, required the creation of a specialized apprentices school (1956-1957; Pic. 3), project that was led by Rafael de la Joya and Manuel Barbero. The school was located in

**FIG. 1** Perspectiva general de los comedores para empleados en la Zona Franca de Barcelona. Autor: Plasencia. Fuente: *Arquitecturas Contemporáneas: Comedores de la SEAT. Barcelona 1956*. Pamplona: T6 Ediciones; n.º 2, 1999, p. 10. Employees' dining halls in Barcelona's 'Zona Franca'. Author: Plasencia. Source: *Arquitecturas Contemporáneas: Comedores de la SEAT. Barcelona 1956*. Pamplona: T6 Ediciones; n.º 2, 1999, p. 10.

**FIG. 2** Interior del comedor de invitados. Autor: Pando. Fototeca del Instituto del Patrimonio Cultural de España, Ministerio de Educación, Cultura y Deporte / Archivo General de la Universidad de Navarra, fondo César Ortiz Echagüe y Rafael Echaide. Interior view of the guests' dining hall. Author: Pando. Fototeca del Instituto del Patrimonio Cultural de España, Ministerio de Educación, Cultura y Deporte / Archivo General de la Universidad de Navarra, fondo César Ortiz Echagüe y Rafael Echaide.



fundición, mientras que una expresiva cubierta ondulante en base a bóvedas de hormigón encerraba el comedor del bloque de servicios.

### 1957: El premio Reynolds, Mies y el seiscientos

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

Por estas fechas, Ortiz-Echagüe ya había formado equipo con su antiguo compañero de Colegio Mayor e inseparable colaborador Rafael Echaide Itarte (1923-1994; t. 1955) con objeto de afrontar los nuevos encargos de la compañía a raíz del éxito obtenido con la primera obra. Ambos compartían inquietudes similares y una gran admiración hacia la obra de Mies van der Rohe, a quien César pudo conocer durante un viaje a Estados Unidos en 1957 para recibir el premio *Reynolds* junto con Manuel Barbero y Rafael de la Joya. Fue precisamente durante una visita a Chicago donde se confirmaron sus expectativas:

“En ese viaje, pudimos ver la obra de Mies Van der Rohe muy en detalle. En la vida hay algunas obras que le dejan a uno estupefacto. Y realmente a mí el Crown Hall, las obras del IIT, o las casas del lago de Michigan, me dejaron tan impresionado que no se me quitaban de la cabeza. Y al regresar a España, vimos que estando ya en contacto con una empresa como la SEAT que tenía unas grandes posibilidades de realizar una arquitectura industrial y racionalizada, podíamos incorporar muchas de las ideas del racionalismo y de Mies Van der Rohe”<sup>4</sup>.

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

“El trabajo diario con los ingenieros aeronáuticos en Madrid y con los industriales que montaban la SEAT en Barcelona me hizo apreciar las inmensas posibilidades estéticas de las estructuras vistas, de las instalaciones como elemento plástico, de la necesidad de una gran flexibilidad en las plantas para adaptarse a los continuos cambios internos, factores todos que encontraban una bellísima expresión en la obra de Mies”<sup>5</sup>.

En 1957 comenzaba una nueva y prometedora etapa profesional para la joven pareja, partiendo de los proyectos para la filial de SEAT en Sevilla (por aquel año ya en obras) y Barcelona, para proseguir con la de Madrid. Fue, precisamente, el año en que se iniciaba la producción del famoso modelo ‘600’



**FIG. 1** Escuela de aprendices para empleados de la SEAT en Barcelona. Autor desconocido. Fuente: *Cuadernos de Arquitectura*, Barcelona, nº 35, 1959, p 15. Apprentices' school for SEAT's employees in Barcelona. Unknown author. Source: *Cuadernos de Arquitectura*, Barcelona, nº 35, 1959, p 15.