

LA RECUPERACIÓN DE LA MODERNIDAD EN LA ARQUITECTURA INDUSTRIAL DE GALICIA

Recibido: 6/11/2013 • Aprobado: 10/12/2013

Antonio S. Río Vázquez

Departamento de Composición
Escuela Técnica Superior de Arquitectura
Universidade da Coruña

Introducción

La arquitectura moderna del siglo XX se desarrolla en Galicia —al igual que en España— en dos fases diferenciadas, separadas por el largo paréntesis que supuso la Guerra Civil y la autarquía inmediata. Por razones sobre todo ideológicas se frenaron los rumbos de la modernidad que habían brotado pocos años antes, permaneciendo únicamente algunos ejemplos aislados junto a gran cantidad de proyectos que no fueron ejecutados.

En Galicia, la arquitectura moderna se tuvo que enfrentar con las condiciones de una periferia empobrecida y aislada. Aunque algunos autores siguieron asumiendo los principios modernos, lo hicieron adhiriendo a ellos la expresión retórica y estilística propia del Régimen instaurado en España. Sólo cuando se superó este clima arquitectónico hermético e historicista de la posguerra, se hizo notar una progresiva recuperación de la modernidad, prolongándose durante un cuarto de siglo y haciendo coincidir el esplendor moderno con su trivialización y con un desaforado desarrollismo de dudosa calidad.

Desde mediados de los cincuenta se fue incorporando a la escena arquitectónica regional una generación de arquitectos que se desligan de los lenguajes historicistas y reintroducen paulatinamente los principios modernos. Esta generación

mantiene un paralelismo con el grupo revisionista liderado en Europa por el Team X, aunque la ausencia de una crítica interna y la general despreocupación por el problema teórico dio como resultado un trabajo más individualista y autoestimativo, trascendido por la calidad de algunos profesionales.

Sin estar apoyado por instituciones propias o seguido por las publicaciones profesionales,¹ la recuperación de la modernidad en Galicia es un proceso que trasciende su condición periférica y adquiere un valor propio y característico, dónde la arquitectura para la industria ocupa un lugar fundamental debido a la evolución que se produce en su concepción y materialización.

La industria en Galicia también siente el impulso definitivo a mediados los años cincuenta cuando, liquidando la autarquía, inaugura el Estado una dilatada política de desarrollo que culminará en la década posterior. El desarrollo trae a Galicia la industria, y a la arquitectura, la recuperación de la modernidad. Esta coincidencia entre modernidad y desarrollo condiciona a su vez una nueva visión profesional, que inserta todos los problemas en una dinámica de acelerado desarrollo social y edilicio. Progresivamente mejoradas las condiciones socio-económicas, irá abriéndose una nueva etapa expansiva, muy acelerada en todo el arco atlántico a partir de los años sesenta.

La fábrica como arquitectura

Gran parte de las obras que atestiguan la recuperación de la modernidad gallega están vinculadas a la industria y a empresas que buscan dotarse de formas arquitectónicas propias de su tiempo. En la consecución de este objetivo destacan las figuras de los «capitanes de la industria», retomando la definición empleada por Le Corbusier para nombrar aquellos prohombres vinculados a la incipiente producción automovilística europea, añorados por el arquitecto para hacer realidad el Movimiento Moderno.

Entre los capitanes de la industrialización gallega sobresale la personalidad de Pedro Barrié de la Maza (1888-1971), fundador de Fenosa y director del Banco Pastor, participando también Astano entre 1948 y 1971, durante el periodo de modernización de los astilleros. En todos los casos se rodea de un conjunto de profesionales de confianza -como el ingeniero Luciano Yordi de Carricarte (1917-1978 tit. en 1946), o el arquitecto Juan Castañón de Mena (1903-1982, tit. en 1940)- para materializar sus ideas.

La empresa Astilleros y Talleres del Noroeste resulta especialmente significativa: fundada en la ría de Ferrol en 1941 y dirigida por el ingeniero naval José María González-Llanos y Caruncho, podía haber seguido una evolución similar a otros

astilleros gallegos. Sin embargo, en 1944 entra en su accionariado el Banco Pastor, guiado por Pedro Barrié, lo que permite una profunda modernización de las instalaciones, llegando a convertirse en el astillero español que construya un mayor número de barcos de pesca durante los años cincuenta y sesenta.

De un modo paralelo a la modernización de los astilleros se fueron levantando un conjunto de instalaciones fabriles que permitieran albergar las distintas fases del proceso de construcción naval. Estas instalaciones se hacen atendiendo a una clara organización funcional, buscando un espacio de trabajo luminoso y adecuado, y empleando -al igual que para los barcos que producen- las soluciones constructivas más avanzadas del momento.

Los astilleros demandaban un espacio cubierto de grandes dimensiones, que permitiera realizar el trabajo de una manera confortable y ambientalmente controlada, por lo que se genera una piel modulada y homogénea, un *tamiz de luz* que se convierte en la fachada tipo para los nuevos edificios de trabajo, levantados entre 1954 y 1965.

Esta fachada se emplea con mínimas variaciones en el taller de maquinaria (1954) y su posterior ampliación (1957) el taller de herreros de ribera (1957, Fig. 1), y el taller de monturas y tuberos (1958). Los talleres se convierten en modernas catedrales para el trabajo y, junto a ellos, las gradas construidas en 1957, de 40 metros de manga y 160 metros de fondo configuran una monumental sala hipóstila haciendo de todo el conjunto edificado una luminosa y ordenada *Atlántida de hormigón*, recordando a la descrita en los Estados Unidos por Reyner Banham.³

Sorprende la claridad y exhaustividad con la que se documentan los proyectos de los talleres, explicando las razones de la elección de cada material y sistema constructivo y aportando gran cantidad de información gráfica, mucha más que para la construcción edilicia del momento, demostrando cómo la precisión y la racionalidad de la construcción naval -ya desde la fase proyectual- se traslada a la arquitectura.

Como un aspecto singular hay que destacar la capacidad de Astano para generar sus propios elementos de arquitectura, haciendo un uso ampliado de la fabricación de piezas para barcos. Así, en los propios astilleros se diseñan y fabrican las grandes puertas correderas, tiradores, barandillas... abarcando todas las escalas del proyecto moderno.

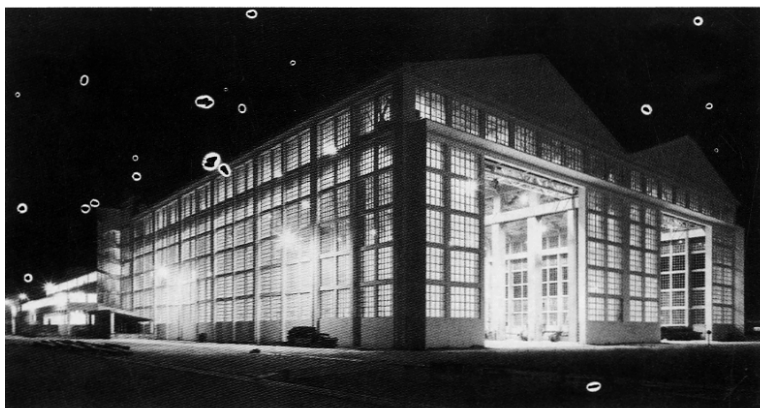


Fig. 1: Astano. Taller de herreros de ribera (Fene, A Coruña), 1957 (Archivo Navantia - Ferrol)

Con el primer Plan de Desarrollo Económico y Social, del año 1964, la industria naval española consigue las mayores cifras hasta el momento, y la empresa ártabra aumenta su capacidad de producción, especializándose en la construcción de grandes buques. Con el segundo Plan de Desarrollo (1968-1971) aparece el que se convertirá en el icono por excelencia de la comarca: la colosal grúa-pórtico de 145 metros de luz y 87 de altura, auténtico menhir de la modernidad asentado en la ría de Ferrol.

El desarrollo experimentado por los astilleros en esos años hace que la empresa se plantee la necesidad de promover conjuntos de viviendas en las proximidades que permitan alojar a los trabajadores y a sus familias. Paralelamente a la transformación que sufren las instalaciones de Astano se va produciendo la urbanización del borde de la ría, construyendo nuevas infraestructuras de comunicación como el puente de las Pías (1968).

La llegada de los setenta supone un importante receso para Astano, dónde el éxito profesional deja de ir parejo al éxito económico debido al estallido de la crisis del petróleo, desapareciendo los encargos de grandes unidades. La empresa tendrá que afrontar, a partir de esa década, una dura y amplia reconversión con un alto coste social para la comarca.

En la actualidad, la arquitectura generada por y para Astano, sobrevive como uno de los mejores ejemplos de espacios industriales de la recuperación moderna en Galicia, dónde la capacidad y los recursos técnicos del momento se emplearon con el objetivo principal de mejorar las condiciones ambientales del trabajo humano.

La industria como obra integradora

Si Astano sirve para reconocer el papel de la arquitectura moderna en la definición de nuevos espacios fabriles, algunos aprovechamientos hidroeléctricos y explotaciones mineras -también impulsados por capitanes de la industria- sirven para hacer realidad el ideal de integración de ingeniería y arquitectura y la extensión del territorio de proyecto desde la escala de diseño hasta el urbanismo a través de los poblados para trabajadores.

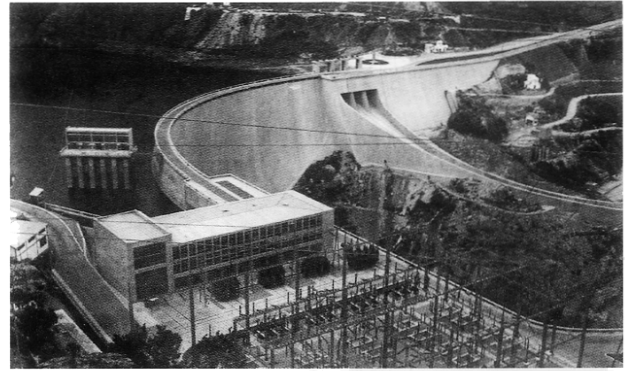


Fig. 2: Subestación del embalse de Belesar (Lugo), 1960 (Archivo del autor)

La infraestructura eléctrica fue decisiva para la industrialización del noroeste peninsular en el ecuador del siglo veinte. Mientras en Asturias son las empresas Hidroeléctrica del Cantábrico y Electra del Viesgo, con el excepcional embalse de Grandas de Salime sobre el Navia (1954) dónde sublima su papel Vaquero Palacios,⁴ o en Soto de Ribera (1959), dónde confluyen las trayectorias del arquitecto Ignacio Álvarez Castelao y el ingeniero Carlos Fernández Casado,⁵ en Galicia son las obras promovidas por Fuerzas Eléctricas del Noroeste (Fenosa) en las cuencas de sus principales ríos las que se conviertan en la expresión perfecta de la conjunción de ingeniería, arquitectura y arte en una «obra total» a la manera corbuseriana.⁶

Las obras de los aprovechamientos hidroeléctricos destacaron por su doble importancia, como solución al problema energético y por su valor representativo, lo que exigía gran calidad técnica y estética y estrecha colaboración de arquitectos e ingenieros.⁷ La relación entre la presa y los edificios de la central presenta una problemática diversa según los tipos de centrales: centrales de superficie y centrales ocultas total o parcialmente.

En todos los casos, de la ejemplar colaboración profesional entre ingenieros y arquitectos nacieron en Galicia una serie de creaciones, ajustadas en su funcionalidad y en su construcción, que integraban los dos aspectos de la cultura arquitectónica entonces vigente: la potencia expresiva y plástica del



Fig. 3: Explotación minera y poblado de Fontao (Pontevedra), 1954 (Archivo Museo de la Minería de Fontao)

brutalismo corbusieriano y la transparencia de la *glass box* miesiana con ejemplos como Belesar (Fig. 2), convirtiéndose en ejemplos perfectos de la recuperación de los principios modernos.

En 1954, coincidiendo con el comienzo del proceso de recuperación moderna en Galicia, la *Revista Nacional de Arquitectura* dedica un número monográfico a los aprovechamientos hidroeléctricos⁸ destacando, entre otros valores, la calidad técnica y estética en las construcciones y la oportunidad de colaboración entre ingenieros y arquitectos. Diez años después, las realizaciones se exhiben con orgullo en el Pabellón español de la Feria Mundial de Nueva York.

Paralelamente, otro capitán de la industria, el ingeniero de minas Fernando Cort Botí se convierte en 1940 en director técnico de la explotación de las minas de Fontao, en el municipio pontevedrés de Vila de Cruces. Bajo su dirección Fontao se convierte en un paradigma de poblado industrial, donde la mina, la residencia y los equipamientos se integran en un proyecto único, a la manera de las *industrial village* inglesas o las *company towns* americanas (Fig. 3).

El proyecto del poblado había sido redactado como proyecto fin de carrera en la Escuela de Arquitectura de Madrid

por César Cort Gómez-Tortosa. Será éste quien se ocupe de las tareas ejecutivas de construcción en la empresa familiar durante los años cincuenta, estableciendo criterios generales para los proyectos y trasladando la dirección de obra a hombres de confianza ubicados en el lugar, como el arquitecto Joaquín Basilio Bas (1921, tit. en 1952).

El proceso de construcción del poblado tiene lugar entre 1955 y 1958. La falta de medios materiales obligó al montaje de pequeñas fábricas *in situ* para la obtención de los elementos necesarios. Joaquín Basilio lo recordaba de la siguiente manera: «Los carpinteros eran los mismos que trabajaban en la mina. Siempre intenté buscar la esencia de la construcción tradicional gallega, y tuve la oportunidad de formar a los obreros. Como no había materiales de construcción, fabricamos una máquina de hacer bloques y allí, en el campo de fútbol, hicimos los bloques de 25x50. Y lo mismo con las vigas. Íbamos inventando todo a la vez que formábamos al personal».⁹

No sólo era importante el hacer, sino el cómo hacer las cosas. La fabricación en serie para la arquitectura doméstica, que tanta relevancia había logrado con el Movimiento Moderno, adquiere aquí una nueva dimensión. El poblado industrial pone de manifiesto el anhelo de llevar el territorio de trabajo de la arquitectura moderna desde el diseño de los elementos constructivos hasta la implantación urbana.

El edificio empresarial como icono urbano

Mientras el proceso industrial llevado a cabo en Astano transforma por completo el borde marítimo de la ría y los aprovechamientos industriales hacen al territorio artificial y moderno, un conjunto de edificios empresariales se sitúan próximos a las ciudades existentes, buscando identificarse con una arquitectura propia.

Es el caso de los concesionarios de coches, que siguen el planteamiento de *glass box* introducida por los modelos americanos. Suponen el lugar de encuentro funcional entre el almacén de vehículos, los talleres de reparación y las oficinas de administración y venta, actividades que se quieren mostrar al exterior y convertirlas en la mejor publicidad de la marca. El interior se desvela a través de grandes paños acristalados, y los productos en venta se convierten en la fachada más representativa.¹⁰

Los edificios se ubican generalmente en el borde de las principales vías de acceso a la ciudad, concebidos para ser observados desde el vehículo en velocidad. La arquitectura se convierte en un icono, tratando de conquistar el floreciente mercado del automóvil y enseñando a vivir según los parámetros del modo de vida americano.

Esta idea de generar una imagen simbólica a través de la arquitectura está presente en dos proyectos del arquitecto Andrés Fernández-Albalat Lois (1924, tit. en 1956) en A Coruña: la embotelladora de Coca-Cola (1960, en colaboración con Antonio Tenreiro Brochón), que muestra al exterior todo el proceso de fabricación, almacenaje y gestión, y la filial de la SEAT (1964), un conjunto de volúmenes adosados donde la solución del cerramiento se convierte en el elemento diferenciador del uso. En el volumen más adelantado, avanzando sobre la vía de acceso, se muestra a la avenida, con una carpintería mínima de aluminio y con los forjados sostenidos por una estructura metálica de pilares y cerchas situada en el exterior. Más retranqueados y herméticos, los volúmenes destinados a al almacén y taller reducen sus huecos y ceden protagonismo a un cuarto volumen: un cilindro aislado empleado como reclamo publicitario.

El aspecto industrial acristalado y aséptico de los proyectos coruñeses contrasta con la vinculación al lugar y a la memoria que el mismo autor emplea en la fábrica de cerámica del Laboratorio de Formas de Galicia en Sargadelos (Cervo, Lugo, 1967).

En Sargadelos, una corona circular anilla el itinerario de producción. Es una fábrica con soportales y una plaza que permite reuniones y celebraciones de todo tipo. La arquitectura se convierte en la imagen integradora e identificativa de la principal instalación del Laboratorio de Formas, como anhelaban sus fundadores Luis Seoane e Isaac Díaz Pardo. El resultado se aleja del arquetipo de fábrica estandarizada *fordista*, y se convierte en un conjunto de lugares con significado (Fig. 4).

Si las primeras obras industriales de Fernández-Albalat como la fábrica de Coca-Cola y la filial de Seat habían supuesto una respuesta moderna al problema de albergar el proceso industrial y de la imagen que se presenta hacia el exterior, Sargadelos introduce la humanización del proceso, la



Fig. 4: Complejo industrial de Sargadelos (Cervo, Lugo), 1967 (Archivo del autor)

vinculación al lugar y la recuperación de la memoria a través de la arquitectura.

En las instalaciones industriales, el trabajador acaba convirtiéndose en un medio, casi un instrumento. Fernández-Albalat aboga en sus proyectos por analizar estos cambios para no deshumanizar el resultado final: «El hombre, el gran artífice, hizo de los eriales, campo de labor; de las fieras ganadería; de las piedras, sillares; del barro, una vasija; del ruido, música; del sexo, amor; de la comida, un rito; todo ello gracias a que antes había hecho de la garra, mano. Creo que es importante tener esto en cuenta cuando tenemos el riesgo de deshumanizarnos».¹¹

Conclusión

La importancia del patrimonio industrial en la recuperación de la modernidad que se produce en la arquitectura gallega durante la segunda mitad del siglo veinte, queda reflejada en tres aspectos que afectan a concepción de los edificios e instalaciones vinculadas a los procesos industriales: desde

la evolución del espacio fabril gracias a la utilización de los materiales y técnicas modernas y, sobre todo, gracias a la introducción de una nueva espacialidad, abierta y luminosa, con el ejemplo de las transformaciones de Astano; hasta la identificación de la empresa con una imagen representativa, bien del proceso que alberga, bien de su relación con el lugar y la memoria, como sucede en los sucesivos proyectos de Fernández-Albalat, pasando por la continuidad en las estructuras y la concepción como «obras totales» de los aprovechamientos hidroeléctricos de Fenosa o la explotación minera de Fontao, que hicieron realidad el ideal de la integración de industria, ingeniería y arquitectura en la recuperación de la modernidad.

Todos estos casos ponen de manifiesto un momento especialmente significativo y fecundo en la arquitectura industrial gallega, obras en gran medida desconocidas y desprotegidas que hoy son parte fundamental de nuestro patrimonio construido.

Bibliografía

- ALONSO PEREIRA, José Ramón. (Coord.), *Modernidad y contemporaneidad en la arquitectura de Galicia*. A Coruña: Grupo de Investigación en Historia de la Arquitectura de la Universidade da Coruña, 2012
- BIEL IBÁÑEZ, Pilar y CUETO ALONSO, Gerardo, *100 elementos de Patrimonio Industrial en España*. Zaragoza: TICCIH España, Instituto de Patrimonio Cultural de España y CICEES, 2011.
- GARCÍA BRAÑA, Celestino, LANDROVE BOSSUT, Susana y TOSTÕES, Ana (eds.). *La arquitectura de la industria, 1925-1965*. Barcelona: Fundación DoCoMoMo Ibérico, 1996
- NADAL, Jordi y CARMONA, Joan, *Galicia industrial (c. 1750-2005)*. A Coruña: Fundación Barrié, 2005
- RÍO VÁZQUEZ, Antonio S., *La recuperación en la modernidad en la arquitectura gallega* (Tesis Doctoral). A Coruña: Universidade da Coruña, 2013

Notas

¹ Vid. Vid. ALONSO PEREIRA, José Ramón y RÍO VÁZQUEZ, Antonio. «Galicia, panorama periférico. La recuperación de

la modernidad como presencia y ausencia en las revistas de arquitectura». En: POZO MUNICIO, José Manuel, GARCÍA DIEGO VILLARIAS, Héctor y GARCÍA EDERRA, Izaskun (coords.). *Las revistas de arquitectura (1900-1975): crónicas, manifiestos, propaganda*. Pamplona: T6 Ediciones, 2012, p. 345

² Vid. ALONSO PEREIRA, José Ramón. «El Polo de Desarrollo de La Coruña como emblema de la modernidad en la arquitectura de Galicia». En: LANDROVE BOSSUT, Susana (ed.). *Actas del VII Seminario DoCoMoMo Ibérico*, Barcelona: Fundación DoCoMoMo Ibérico, 2012, pp. 165-172

³ BANHAM, Reyner. *La Atlántida de hormigón*. Madrid: Nerea, 1989

⁴ Vid. TIELVE GARCÍA, Natalia, *El Salto de Grandas de Salime: arte e industria*. Gijón: CICEES-INCUNA, 2007

⁵ Vid. TIELVE GARCÍA, Natalia, *Arquitectura moderna en la central de Soto de Ribera. La obra de Ignacio Álvarez Castela y Carlos Fernández Casado*. Gijón: CICEES-INCUNA, 2007

⁶ Vid. ALONSO PEREIRA, José Ramón. «La arquitectura de los aprovechamientos hidroeléctricos en el noroeste de España». En: LANDROVE BASSUT, Susana: *Actas del II Congreso DoCoMoMo Ibérico Arquitectura e industrias modernas 1900-1965*. Barcelona: Fundación DoCoMoMo Ibérico, 2000

⁷ Vid. GARCÍA MAYO, Ana (coord). *Luciano Yordi 1917-1978*. A Coruña: Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos de Galicia, 2010, pp. 41-60

⁸ *Revista Nacional de Arquitectura* 147, (1954)

⁹ RODRÍGUEZ GALDO, María Xosé y LOSADA ÁLVAREZ, Abel. «Paternalismo empresarial y desarrollismo. Reflexiones sobre la construcción del poblado minero de Fontao» En: *Revista Galega de Economía* 16 (2007), p. 18

¹⁰ Vid. BLANCO LORENZO, Enrique y SABÍN DÍAZ, Patricia. «El hueco paño. Dos situaciones de oportunidad» En: *Boletín Académico. Revista de investigación y arquitectura contemporánea* 1 (2011), p. 47

¹¹ FERNÁNDEZ-ALBALAT LOIS, Andrés. *Arquitectura y oficio*, Pamplona: T6 Ediciones, 2008, p. 7. 