

La fragilidad de un nido **Estación de servicio en Doctor Esquerdo, Madrid**

Blanco Agüeira, Silvia

Cesuga, Departamento de Arquitectura, A Coruña, España, silvia.blanco.agueira@gmail.com

Río Vázquez, Antonio S.

Universidade da Coruña, Departamento de Composición, ETSAC, A Coruña, España, ario@udc.es

Resumen

En ocasiones, surge la oportunidad de volver a alguna de esas joyas arquitectónicas que no tuvieron gran difusión editorial en su momento. Extremadamente vanguardistas y personales, pocos se reconocían en ellas, salvo un pequeño corro de locos atraídos por la modernidad menos ortodoxa. Nervios estilizados que se engarzaban en el aire y que se recortaban sobre el cielo o que se presentan de repente iluminados en la soledad de la noche acabaron por relacionar la obra de Juan Pedro Capote Aquino (Málaga, 1928) con los territorios creativos y sugerentes de la libertad de acción.

Los programas de las estaciones de servicio se convirtieron para el arquitecto en un lugar idóneo para experimentar la solidez y la fragilidad del nido del que nos hablaba Alejandro de la Sota. No fueron ocasiones para excesos estelares, menos aún para la obtención de medallas, sino que se transformaron en ejercicios capaces de seducir la mirada del espectador sensible. Algo tan simple como cubiertas ligeras, bajo las que había surtidores, aportaron modelos claros de éxito y decisiones valiosas que iban mucho más allá del uso previsto. Las gasolineras levantadas a principios de los años sesenta en las madrileñas calles de María de Molina y Doctor Esquerdo aportaron fresca arquitectura y también representativa, aunque ninguna de ellas haya logrado sobrevivir al paso del tiempo. Ambas han quedado ocultas bajo la envoltura de una conocida multinacional de hidrocarburos, su actual propietaria, transmutándose en arquitecturas ausentes. La investigación de la segunda de las propuestas, la ubicada en la calle Doctor Esquerdo, es especialmente atractiva: el interés por la ordenación del vacío, la administración austera de las estructuras, su economía constructiva y la creatividad en la disposición de las piezas hacen de ella un ejemplo pedagógico para las futuras generaciones. Su análisis crítico se plantea como el objetivo principal de la comunicación, en la medida en que permita establecer paralelismos con valores y estrategias vigentes en la actualidad.

Juan Pedro Capote triunfó en diversos concursos durante su etapa estudiantil, y continuó ganándolos cuando inició su carrera profesional, tras establecer interesantes alianzas de colaboración con colegas como Fernando Higuera o José Serrano-Suñer, junto al que diseñó las dos estaciones de servicio anteriormente mencionadas. La desaparición progresiva de sus proyectos en las revistas de arquitectura coincidió con su alejamiento de la obra pública y del reconocimiento general, a pesar de mantener intacto su nivel de pasión en todas las actividades que emprendió. La comunicación pretende mostrar los instrumentos del proceso de proyecto que llevaron a Capote a saber situarse de lleno en la mentalidad del usuario y a lograr de forma natural la mejor actuación con la menor intervención posible. Hoy en día a eso se le denomina elegancia y creatividad, pero en los sesenta, estas operaciones arquitectónicas solo sirvieron para calmar la satisfacción personal de sus autores y que para que estos sonriesen secretamente victoriosos tras mantener inalterable su singular e intransferible vocabulario arquitectónico.

Palabras clave: Juan Pedro Capote, José Serrano-Suñer, Fernando Higuera, gasolineras, modernidad.

Hoy en día, cualquier consideración sobre el diseño de una estación de servicio no consume demasiado tiempo: el que tardamos en encontrar un aseo escondido en alguna parte, revoletear entre los estantes y salir con la tarjeta en la mano. Las envolventes, chapas y cubículos que percibimos durante el repostaje no suelen canalizar ninguna visión de futuro, ni tampoco ser el resultado de elaborados lenguajes estéticos y constructivos. Se trata más de bien de realizaciones ligadas a estrategias de marketing y comunicación de grandes marcas internacionales. Pero dichas marquesinas, tabicados y falsos techos pueden llegar a ocultar verdaderas joyas en su interior, las cuales, alejadas de la visión directa tras envolventes corporativas, pasan a formar parte de las arquitecturas desaparecidas. Esto es lo que sucede, por ejemplo, en la gasolinera ubicada en el número 153 de la madrileña calle de Doctor Esquerdo. Después de una reforma global que ha desvirtuado por completo su carácter primitivo, es imposible en la actualidad disfrutar de una solución modular que se resolvía por medio de apoyos distantes y remates limpios (Fig. 1). Apenas unos quiebros en los paneles de chapa barruntan la vanguardista estructura inicial, ideada a principios de los años sesenta por Juan Pedro Capote, en colaboración con José Serrano-Suñer.

La obra de Juan Pedro Capote Aquino (Málaga, 1928) es mayoritariamente desconocida. Capote no es Sota. De la misma manera que Sota no es Mies. Pero preguntarse por su figura y su trayectoria supone descubrir a un "arquitecto químicamente puro", tal como lo definió en su momento Francisco Javier Sáenz de Oíza.¹ Su afán modernizador se desarrolló en estrecha conexión con investigaciones sobre la ordenación del vacío, la economía constructiva y la creatividad en la disposición de las piezas. Por todo ello, y a pesar de que siete surtidores y una cubierta sostenida por ocho pilares no parecen a priori elementos de gran interés para una investigación, un estudio detallado de este proyecto y sus conexiones con otros casos permite extraer criterios de actuación aplicables hoy en día a un ámbito de diseño que está reclamando a gritos una renovación. Las reformas, adiciones y transformaciones sufridas por esta pieza representan además un lamentable ejemplo de adulteración arquitectónica que debe ser evidenciado. Las justificaciones que avalan esta denuncia, las encontrará el lector a lo largo de las siguientes páginas.



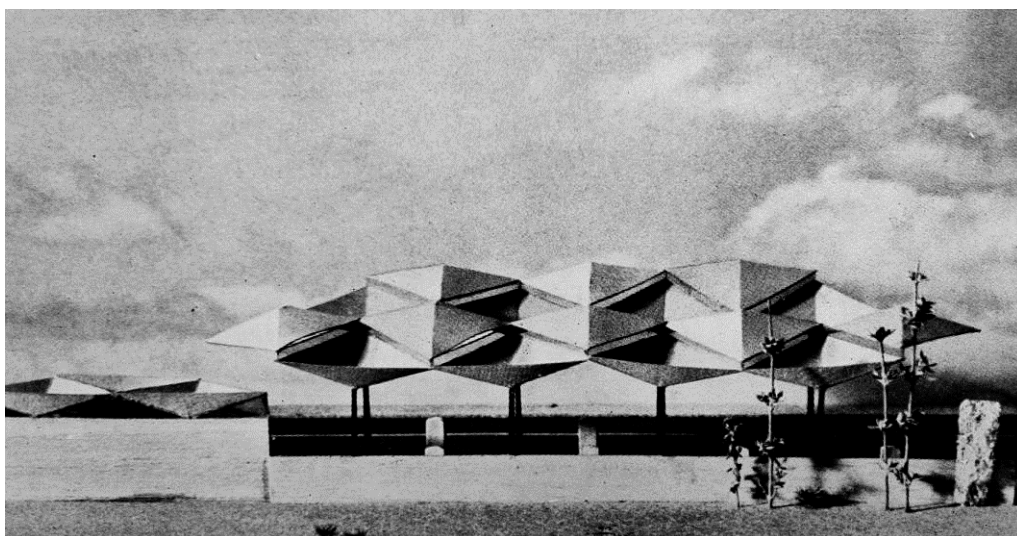
(Fig. 1) Gasolinera en la calle Doctor Esquerdo, Madrid. Revista *Arquitectura*.

Proceso de abstracción

En uno de sus ensayos recientes, Karl Schögel escribió: "Las gasolineras tienen un estilo, una estética, un diseño".² Esta afirmación sirve perfectamente al caso que nos ocupa. Proyectada en 1962 por Juan Pedro Capote, en colaboración con José Serrano-Suñer Polo³, la imagen de esta gasolinera nos habla de un concepto de cubierta tecnológica. Hay en ella una abstracción que remite a la idea de máquina, de precisión, de objeto industrial. Todo realizado con una economía de medios que refuerza su atractivo.

Para cubrir la zona de surtidores, los arquitectos se decantaron por una composición modular a base de cuadriláteros, algo que ya se podía apreciar en la maqueta del proyecto (Fig. 2). Los elementos sustentantes adquirieron así el aspecto de sombrillas: unos soportes verticales que se desplegaban en nervios metálicos, y que se rellenaban a su vez con paneles triangulares de poliéster. Dos razones determinaron la elección de este material: por un lado, la posibilidad de conseguir unas láminas muy finas y resistentes, por el otro, el anhelo de recrear una atmósfera monocroma de tonalidades ocres.⁴ Aunque el color es imposible de apreciar en las pocas fotografías que han sobrevivido de aquel episodio, el material empleado sí logra transmitir a través de la imagen ese aspecto de membrana, en cuanto que conlleva un carácter de fragilidad, de independencia, de capacidad de establecer un límite físico entre unos planos y

otros. De esta manera, la cubierta se acababa comportando como un hermoso envoltorio de regalo, como un tejido frágil pero impermeable, como un ente complejo pero fragmentado. La discontinuidad entre las distintas sombrillas creaba una entrada natural de luz que se provechaba para aportar sensación de ligereza a una organización modular, a una agrupación de piezas idénticas que daba como resultado una irregularidad visual, un caleidoscopio en la observación distante. La ubicación de la iluminación artificial en esas zonas de transición, que además estaban selladas por medio de vidrios transparentes, permitía la iluminación de la zona de repostaje, así como diversos juegos de luces nocturnos que ayudaban a resaltar ese paisaje artificial de picos y valles en medio de la ciudad. Había en esta decisión un respeto absoluto hacia la verdad estructural y hacia la economía constructiva. El tratamiento del espacio de separación entre las piezas aportaba dinamismo a la estructura, ayudaba a la definición del espacio y completaba la puesta en práctica de un esquema modular. El purismo estético y la ortodoxia formal obligaban a que las bajantes de pluviales y los tubos de respiración de los depósitos de carburante se introdujeran por la parte interna de los soportes. Parece obvio pues que la estructura se convirtiese en la definidora de su forma fundamental: su generación, su ser, su efecto. La fuerte conexión desde la fase de creación entre estructura y arquitectura nos remite a las manifestaciones que Eduardo Torroja había realizado unos años antes. Para él, el acto de proyectar, además de tener mucho de ciencia y de técnica, poseía mucho más de arte, de sentido común, de delectación en el oficio, de imaginar la traza oportuna, a la que el cálculo solo añadiría los últimos retoques.⁵ Es por ello que en este proyecto, la percepción de la estructura como elemento integral de la arquitectura sea tan evidente, con la pequeña oficina anexa, que completaba el programa, manteniendo el mismo patrón de composición. En la planta baja de la misma se ubicó una zona de exposición y venta, así como un pequeño despacho y aseos, mientras que en el sótano se dispuso un almacén de material al que se accedía por medio de una escalera de caracol.⁶

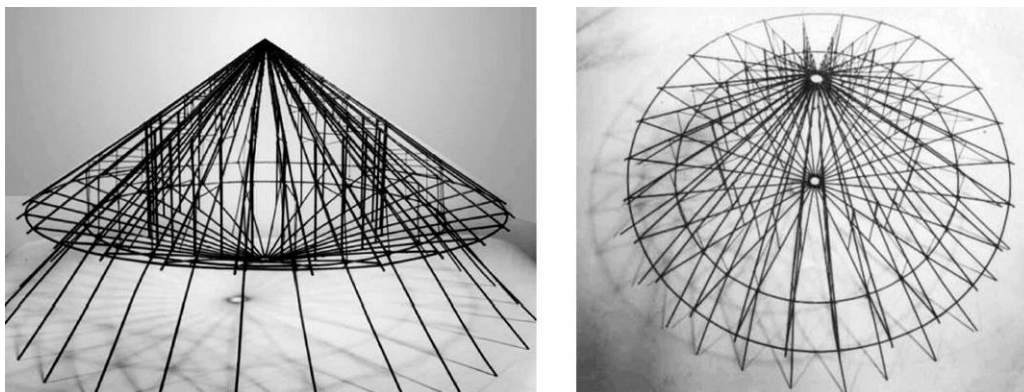


(Fig. 2) Maqueta del proyecto. Revista *Arquitectura*.

El vocabulario inequívocamente abstracto —racional y expresivo al mismo tiempo— sustentó el diseño de la gasolinera en Doctor Esquerdo, pero ya había sido evaluado por los arquitectos cuando todavía eran estudiantes (Fig. 3). Capote, Serrano-Suñer y Fernando Higuera fueron galardonados en 1958 con el primer premio "Mateu Pla", tras haber subrayado las ligeras estructuras triangulares que conformaban un refugio de alta montaña para los Pirineos.⁷ Se formulaban así los principales intereses que guiarían el diseño de la estación de servicio, pero también demostraba el buen ojo de Capote al elegir a sus compañeros de fatigas. De hecho, podemos considerar todos sus socios como brillantes profesionales con un papel bien definido: Higuera aportaba la imaginación, Serrano la mística estética y Capote, la belleza, siempre en palabras del arquitecto Miguel Oriol, que además consideraba a este último un excepcional proyectista, así como un virtuoso pintor y dibujante.⁸ Con Higuera y Serrano, Capote formó equipo nada más terminar la carrera, y sirvió de punto de apoyo cuando los problemas entre los dos profesionales comenzaron a aflorar, manteniéndose como el elemento de conexión entre ambos y participando alternativamente en concursos con uno u otro⁹, hasta que a principios de los años sesenta se decantó por una colaboración más estable con el hijo del que había sido Ministro de Exteriores español entre 1940 y 1942.

Una vez constituido su estudio independiente, tras una década de trabajo en sociedad, el interés de Capote por la desaparición física y la permeabilidad espacial pareció diluirse, dejando paso a una fascinación por el acento mediterráneo, la vegetación y la permanencia. La gasolinera proyectada en 1962 parece quedar lejana ya en el tiempo, hasta el punto de que se encuentra ausente de la única monografía que —por el momento— recoge toda la trayectoria de su autor.¹⁰ Ni la propuesta desarrollada en este importante eje de circulación

madrileño, ni tampoco la estación proyectada ese mismo año en la calle María de Molina, también en la capital, aparecen reseñadas o descritas en dicha publicación.



(Fig. 3) Refugio de alta montaña (concurso). Archivo profesional del arquitecto

Identidad estética: la otra modernidad

En el primer tercio del siglo XX, los diseños de gasolineras buscaron dotar de identidad estética un elemento impuesto por el desarrollo del automóvil.¹¹ En aquel momento era algo novedoso, pero superados los años cincuenta, la ejecución de este tipo de programas se generalizó hasta el punto de conseguir que lo supuestamente intrascendente se convirtiera — arquitectónicamente hablando— en un motivo revelador que aportó resultados muy diversos, básicamente determinados por la materialidad perseguida y el oficio y dedicación de sus autores.

Una de los últimos proyectos realizados por Mies van der Rohe antes de su muerte fue precisamente el diseño de una gasolinera para la compañía canadiense *Imperial Oil Limited*, la cual estaba destinada a dar servicio a un complejo residencial en la isla de Nun (Montreal). En la parte inferior de la cubierta, decenas de fluorescentes configuraban una traza geométrica que resultaba tan crucial para la composición como la trama generada por el entrecruzamiento de vigas en el techo (Fig. 4). La iluminación artificial se convertía así en un recurso indispensable en este tipo de programas, como lo demuestra el conocido proyecto de Juan de Haro Piñar en el acceso a Oliva (Valencia). En la famosa estación de servicio El Rebollet (1962), los paraboloides hiperbólicos y las estructuras fungiformes quedaron retratados de manera canónica en una fotografía nocturna, tomada por Joaquín Sanchís Serrano “Finezas”. Que la iluminación funcionaba como llamativo reclamo lo demuestran las únicas imágenes que nos han llegado de la estación de servicio proyectada por Capote y Serrano-Suñer en el número 21 de la calle María de Molina, las cuales se recreaban en la luminosa imagen de la marquesina en el cielo de Madrid.



(Fig. 4). The Nun's Island gas station, Montreal. Fotografía. Samy Lamoutie.

Con un voladizo de once metros, en este caso la estructura estaba formada por elementos piramidales triangulares, un antecedente de las superestructuras presentes de manera frecuente en el discurso arquitectónico de la década siguiente. La cara superior de la estructura

era plana, de forma trapezoidal y simétrica respecto al eje normal de la edificación. Como elemento de cubrición se emplearon unas planchas de fibrocemento, pintadas en su parte inferior de blanco, actuando así de pantalla reflectora (Fig. 5). Tubos fluorescentes proyectaban la luz hacia ella, ocultos a lo largo de las aristas inferiores de las pirámides tras chapas plegadas en forma de V. Se pretendía conseguir una dramatización de la estructura y de los volúmenes, de aquí que se hiciese especial hincapié en la descripción del proyecto sobre la precisa ubicación de los puntos de luz. La advertencia no surtió demasiado efecto pues, según los arquitectos, los propietarios se sintieron especialmente motivados tras la inauguración, modificando según su criterio el sistema de iluminación previsto.¹² La gran ventaja de contar con el testimonio directo de Capote permite conocer este dato, así como otros más anecdóticos, como las personalísimas pruebas de carga realizadas: los dos socios no dudaron en encaramarse a las estructura de la cubierta, saltando sobre la punta del voladizo para comprobar la fiabilidad de sus cálculos¹³; unos cálculos que permitieron envolver un sencillo programa en una imagen conceptualmente moderna y bastante diferente de la ejecutada a tan solo a cuatro kilómetros de distancia.



(Fig. 5) Estación de servicio en la calle María de Molina, Madrid. Revista *Arquitectura*.

La idea de una cubierta que se despegaba del suelo, creando grandes espacios abiertos, fue un planteamiento habitual en icónicas gasolineras contemporáneas, como las levantadas en California por Whitney Smith y Wayne Williams (Anaheim, 1956)¹⁴, o posteriormente por Albert Frey y Robson C. Chambers (Palm Springs, 1965).¹⁵ En el primer caso, el edificio desaparecía para hacer trabajar los signos. Este proyecto se acercaba a la idea que manejaron los arquitectos españoles en Doctor Esquerdo: organización en planta a partir de un mismo módulo y dinamismo impulsado por la variación de altura del mismo. Con sus distintivos voladizos, el ejercicio de Frey y Chambers prevalecía sobre el paisaje cotidiano por medio de una brillante e inclinada cuña, que sobrevolaba las zonas de repostaje, protegiéndolas del asfixiante soleamiento (Fig. 6). En este segundo caso, al igual que en la estación de María de Molina, la construcción auxiliar se situaba en el eje perpendicular de la marquesina, aunque su definición arquitectónica se alejaba de la racionalidad y experimentación formal del caso español. A pesar de lo anterior, lo distintivo de su arquitectura atrajo siempre el interés público, lo que ha ayudado a preservar prácticamente intacto el edificio hasta la actualidad, aún sin el uso al que estaba destinado inicialmente.

La realización que da título a esta investigación no compartió la misma suerte que los otros proyectos expuestos, conservados en mayor o menor grado y reconvertidos en patrimonio de la comunidad. Y eso que casi todos coincidían en adoptar geometrías sencillas que, a base del empleo de una sola pieza o módulo, se pudiesen cubrir amplios espacios, dentro de un proceso de optimización estructural. La ausencia de reconocimiento patrimonial que posee la arquitectura moderna y, en especial, la proyectada a partir del ecuador del siglo veinte, queda patente en estos casos, dónde obras que por su dimensión, ubicación y uso podrían disfrutar de una fácil protección que hubiese permitido la adecuada conservación de sus valores constructivos y espaciales.



(Fig. 6) Tramway Gas Station, Palm Springs (California). Archivo de los autores.

La solidez y la fragilidad

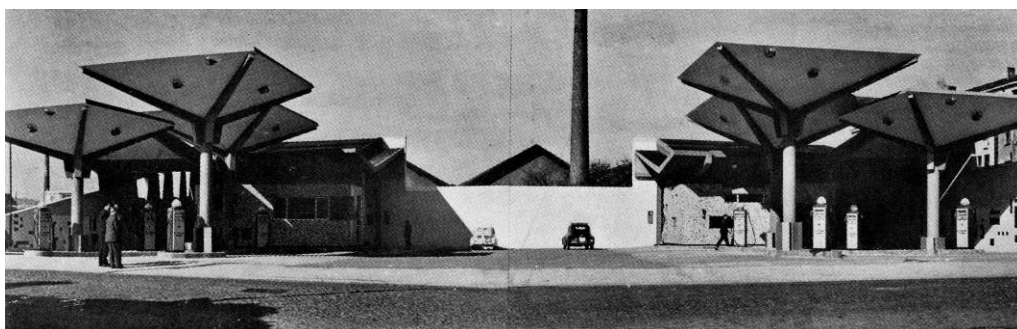
Los condicionantes del madrileño barrio de la Estrella les hablaron a los arquitectos de una parcela plana, situada delante de un vacío urbano y en confluencia de las transitadas calles Doctor Esquerdo y Arias Montano. Más que una cubierta, los arquitectos proyectaron una superficie que mantenía las cualidades lumínicas y ambientales de los elementos vegetales. Una pequeña arboleda artificial de troncos huecos que permitían tamizar moderadamente la luz, recolectar la lluvia y evacuar el agua, todo al mismo tiempo. El elemento elegido para esta tarea se convirtió en autónomo respecto a sus tres cualidades principales: sustentación, desagüe y respiradero. Como hemos podido comprobar, para un mayor movimiento en su lectura, el contorno se desplegó como una línea quebrada, con entrantes y salientes que dotaban de vida al espacio inferior, a la sombra bajo el follaje. Los surtidores ejercieron de contrapunto escultórico en la composición general, recortados visualmente sobre un muro medianero recubierto de plaqueta clara que, a pesar de su reducida altura, ejercía de telón de fondo sobre el vacío urbano posterior. En una escenografía cuidada, se reinterpretaron las condiciones lumínicas de la arquitectura industrial, aportando una mirada distinta hacia la permeabilidad de la luz y hacia las configuraciones formales. Los soportes, pintados de marrón oscuro como leños, destacaban sobre los ocres, marrones y barquillo del resto de elementos (Fig. 7). Estilizados en su base, iban creciendo unos al lado de otros, hasta al final definir un conjunto de flores-árbol modulares. Las distintas alturas alcanzadas por estos elementos consiguieron que el conjunto pareciera más irregular de lo que realmente era.



(Fig. 7) Gasolinera en Doctor Esquerdo, Madrid. Revista *Arquitectura*.

Esta idea de entender la gasolinera como un oasis arborescente en el medio de la ciudad se refleja también en otros proyectos del momento. Además del caso ya mencionado de Haro

Piñar en Oliva, con sus planos en suspensión, Mariano Marín Rodríguez Rivas opta por un esquema similar para la estación de servicio en la avenida de Portugal de Gijón (1959)¹⁶ —apodada precisamente “los paraguas”—, con dos grupos de tres pirámides invertidas de hormigón armado elevadas desde el suelo por pilares redondos del mismo material (Fig. 8). Nuevamente, los pabellones de los usos habituales se desdibujan y diluyen en la imagen, adosándose al muro que actúa como telón de fondo. Una calle nunca abierta, situada en el eje entre los dos grupos de estructuras, hubiera dado sentido a todo el proyecto. Son planteamientos que se pueden entender dentro de una corriente de experimentación constructiva internacional, con resultados tan notables como los concebidos por Félix Candela desde su exilio en México o los trasladados a pequeños ensayos como los de Oliva, Gijón, Fuentes de Oñoro (Salamanca) o las estaciones de servicio proyectadas por Jack Rogers en Macon (Georgia, Estados Unidos) para la empresa Diamond, con sus series de paraboloides hiperbólicos de hormigón elevados sobre pilares fungiformes (Fig. 9). Esta imagen de bosque artificial sería recuperada años después por Norman Foster —con distintos materiales y sistema constructivo— para la red de gasolineras de la petrolera Repsol (1997), otorgando una gran presencia al color corporativo de la empresa y planteándolo como un sistema adaptable a los 200 emplazamientos diseminados por toda España.



(Fig. 8) Estación de servicio en la avenida de Portugal de Gijón (Asturias). Revista *Arquitectura*.



(Fig. 9) Diamond Gas Station, Macon (Georgia). Fotografía: Pedro E. Guerrero.

Lejos de esta deslocalización y banalización de la gasolinera entendida como lugar, y como tal, con un proyecto singular y específico, la configuración de Doctor Esquerdo hundía sus raíces en el ejercicio realizado por Juan Pedro Capote en 1959 como proyecto fin de carrera.¹⁷ Muros de barro formaban la base sobre la que se situaba una ligerísima estructura espacial conformada a base de tetraedros. La identidad y unicidad del proyecto se debía a la suma exclusiva de dos componentes: la realidad primaria, masiva, que quedaba ligada al terreno, y la coronación por medio de un elemento racional, matemático y frío. El programa de una estación de servicio se convirtió para el arquitecto en un lugar idóneo para experimentar lo que Alejandro de la Sota denominó la solidez del topo y la fragilidad del nido:

“La solidez de un topo y la fragilidad de un nido son lecciones dignas. Usamos materiales térreos, pétreos, barro, y usamos materiales ligeros, madera, hierro, aluminio. Definamos profundamente sus funciones, como el topo y el pájaro, como la naturaleza nos enseña; aplastemos contra la tierra el barro —el ladrillo—, la piedra; elevemos y adelgazemos las jaulas

*de aluminio y hierro; separemos o juntemos las dos cosas, pero sin que jamás se disuelvan la una en la otra, que se conserven puras: es una arquitectura, la buena*¹⁸.

Las referencias a las arquitecturas anónimas del valle del Tiétar, sus volúmenes y texturas, han mantenido siempre gran influencia en la obra de Capote. Los sistemas de prefabricación, la sencillez constructiva y económica, así como las nuevas tecnologías fueron otras de sus constantes, sobre todo en los primeros años de trayectoria profesional. Nunca se disolvieron unas en otras. Nunca lo necesitaron.

Enmascarar la arquitectura. A modo de conclusión

Como hemos podido comprobar, la estación de servicio en Doctor Esquerdo constituyó una obra pionera desde su proceso de proyecto y construcción. A pesar de lo aparentemente sencillo que podía resultar el encargo, y de la escasa atención editorial prestada desde su finalización, la estrategia llevada a cabo por sus autores condujo a una respuesta de gran valor, tanto en términos de experimentación estructural, entendimiento del lugar y concreción del ambiente en todas las escalas del diseño, mostrándose completamente atentos y receptivos a las preocupaciones arquitectónicas de su tiempo

La obra de Juan Pedro Capote revela una arquitectura clara y directa, sincera en su materialización y precisa en su resolución técnica que, sin embargo, no ignora atributos tan subjetivos como leve, agradable o fascinante. Es por lo tanto, una arquitectura de contraste, desde su programa inicial: el hombre y el vehículo, la parada y el tránsito, hasta su imagen final: el terreno y el umbráculo, la sombra y la luz.

La gasolinera en Doctor Esquerdo —y su hermana, tan igual pero tan distinta en María de Molina, como dos hijas de un mismo padre— nos desvela la clave para conocer el trabajo de Capote y situarlo como uno de los protagonistas de la modernidad española, alejándolo de esas extrañas posiciones secundarias que fácilmente suelen conceder tanto la historiografía como el olvido.

Redescubrir esta obra y a su autor nos permite redescubrir la vigencia de todos estos valores, patentes en esa imagen que hoy solo podemos conocer a través de fotografías y testimonios de la época, porque la obra original está completamente tergiversada, manipulada, enmascarada (Fig. 10). La misma empresa que se enorgullece de proyectar unas gasolineras novedosas y revolucionarias a comienzos del siglo veintiuno no tuvo ningún reparo en ocultar bajo sus enormes rótulos dos de las piezas más singulares y auténticas que la arquitectura moderna pudo legarnos en este ámbito.



(Fig. 10). Estación de servicio en la calle Doctor Esquerdo en la actualidad. Archivo de los autores.

Bibliografía

- CAPOTE, P., SERRANO-SUÑER, J. Estación de servicio en Doctor Esquerdo, Madrid. En: *Arquitectura*, 1963, 53, p. 24.
- CAPOTE, P., SERRANO-SUÑER, J. Estación de servicio en María de Molina, Madrid. En: *Arquitectura*, 1963, 53, p. 22.
- NANCLARES, F., RUIZ, N. *Lo moderno de nuevo. Arquitectura en Asturias 1950-1965*. La micro: Madrid, 2014.
- PUENTE, M (ed.), *Alejandro de la Sota. Escritos, conversaciones y conferencias*. Gustavo Gili: Barcelona, 2002, p. 149.
- SÁNCHEZ, Teresa. Casto Fernández-Shaw. Arquitectura para el transporte, 1929-1958. En: *Revista de Obras Públicas*, 1999, 3.385, p. 47-54.
- SMITH, W., WILLIAMS, W. Handsome Gas Station. In: *Architectural Forum*, 1957, 107, p. 118-119.
- TORROJA, E. *Razón y ser de los tipos estructurales*. Madrid: Instituto Eduardo Torroja, 1957.
- VARIOS AUTORES. *Juan Pedro Capote: cincuenta años de arquitectura y urbanismo*. Madrid: E-dito Servicios Editoriales, 2013.

Biografía

Silvia Blanco Agüeira. Arquitecta (2004) y doctora (2009) por la Escuela de Arquitectura de la Universidad de A Coruña. Profesora en el Centro de Estudios Superiores Universitarios de Galicia-University College Dublin, impartiendo docencia en las asignaturas de Historia de la Arquitectura y Metodología de la Investigación. Miembro del grupo de investigación Fame, autora de numerosas publicaciones, ha mantenido asimismo una intensa actividad investigadora centrada en la reintroducción de la modernidad en el panorama arquitectónico español de la segunda mitad del siglo XX.

Antonio S. Río Vázquez. Arquitecto (2006), Máster en Urbanismo (2008) y doctor (2013) por la Universidade da Coruña, donde es profesor en el Departamento de Composición. Miembro del Grupo de Investigación en Historia de la Arquitectura, los resultados de sus investigaciones, centrados en la recuperación de la modernidad en la arquitectura gallega, han servido como aportación a congresos nacionales e internacionales y han sido publicados en libros y revistas.

¹ Esta definición del que fuera su profesor en la Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Madrid, ha sido entendida habitualmente desde el punto de vista del poco interés mostrado por Capote hacia aquellos aspectos de la profesión que se alejaban del diseño propiamente dicho, un aspecto al que él ha dedicado siempre toda su energía. VARIOS AUTORES. *Juan Pedro Capote: cincuenta años de arquitectura y urbanismo*. Madrid: E-dito Servicios Editoriales, 2013, p. 12.

² SCHLÖGEL, K. Archipiélago Europa. En *Letra Internacional*, 2010, 106, p. 4

³ Nacido en octubre de 1932 en Zaragoza y fallecido en Madrid en diciembre de 2013, formó equipo durante años con Pedro Capote, período en el cual obtuvieron destacados galardones por sus trabajos conjuntos.

⁴ "La calidad y el color que se ha pretendido conseguir es el de una tripa curtida como las que se emplean para hacer tambores y panderos". CAPOTE, P., SERRANO-SUÑER, J. Estación de servicio en Doctor Esquerdo, Madrid. En: *Arquitectura*, 1963, 53, p. 24.

⁵ TORROJA, E. *Razón y ser de los tipos estructurales*. Madrid: Instituto Eduardo Torroja, 1957, p. 28.

⁶ Para trasladar los bidones al sótano se ideó un pequeño montacargas con acceso desde el exterior.

⁷ Premio concedido por la Real Academia Catalana de Bellas Artes de San Jorge, tras un concurso en el que tomaron parte los estudiantes de arquitectura de las escuelas de Madrid y Barcelona.

⁸ "Fernando Higuera elegía a sus socios y, admirado por todos, entresacó a Perico Capote. Formaron equipo con José Serrano-Suñer, sensato y extraordinariamente equilibrado". ORIOL, M. La memoria de Pedro Capote. En: *Juan Pedro Capote: cincuenta años de arquitectura y urbanismo*. VARIOS AUTORES. Madrid: E-dito Servicios Editoriales, 2013, p. 5.

⁹ En 1960, los tres socios obtuvieron el segundo premio de arquitectura de la Academia de Bellas Artes con el proyecto de un teatro infantil en un parque público. En los años siguientes, Capote obtuvo el Premio Nacional de Urbanismo por el proyecto de la continuación de la Alameda de Málaga; un premio especial del ayuntamiento de Guadalajara; el primer premio en el Concurso Nacional de Urbanismo, donde encabezaba un equipo formado por Fernando Higuera y Antonio Miró; un primer premio para un equipo quirúrgico de la Unión Previsora, con Fernando Higuera y José Serrano-Suñer; un primer accésit en el Concurso Internacional de Urbanismo para el Palacio de la Ópera de Madrid, en colaboración con José Serrano-Suñer; y finalmente, el primer premio en el Concurso Nacional convocado por el Ayuntamiento de Ávila para la construcción de la plaza de toros en dicha localidad, realizado en colaboración con José María Peña y José Miguel Sánchez-Monge. A partir de este último proyecto, Juan Pedro Capote se dedicaría a montar su estudio propio y a trabajar de forma independiente.

¹⁰ VARIOS AUTORES, *Juan Pedro Capote: cincuenta años de arquitectura y urbanismo*. Madrid: E-dito Servicios Editoriales, 2013.

¹¹ De hecho, la gasolinera de Porto Pi, obra de Casto Fernández-Shaw, tiene el privilegio de ser considerada como una de las tres obras claves en la introducción de la arquitectura racionalista en España. SÁNCHEZ, Teresa. Casto Fernández-Shaw. Arquitectura para el transporte, 1929-1958. En: *Revista de Obras Públicas*, 1999, 3.385, p. 47-54.

¹² CAPOTE, P., SERRANO-SUÑER, J. Estación de servicio en María de Molina, Madrid. En: *Arquitectura*, 1963, 53, p. 22.

¹³ Conversación mantenida con el autor en su casa de Las Rozas (Madrid) el 18 de febrero de 2015.

¹⁴ SMITH, W., WILLIAMS, W. Handsome Gas Station. In: *Architectural Forum*, 1957, 107, p. 118-119.

¹⁵ También conocida como *Tramway Gas Station*, dejó de funcionar en los años noventa para ser luego reconvertida en centro de arte. En la actualidad,

¹⁶ NANCLARES, F., RUIZ, N. *Lo moderno de nuevo. Arquitectura en Asturias 1950-1965*. La micro: Madrid, 2014, p. 216-217.

¹⁷ CX promoción de la Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Madrid.

¹⁸ "Arquitectura y naturaleza", conferencia pronunciada en 1956 durante el curso "Jardinería y Paisaje", en la Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Madrid. Recogida en: PUENTE, M (ed.), *Alejandro de la Sota. Escritos, conversaciones y conferencias*. Gustavo Gili: Barcelona, 2002, p. 149.