**JUNTAS Y EN CONTRASTE**

**Las arquitecturas de ENASA en Barcelona (1947-1961)**

Carolina B. García Estévez

Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Barcelona ETSAB-UPC

carolina.garcia@upc.edu

**1. Producción: arquitecturas de la autarquía, 1947-1951**

En la España de la inmediata postguerra, el sueño de una economía autárquica alimentó una ilusión convertida en urgente necesidad: crear una industria automovilística que, a imagen y semejanza de la Volkswagen alemana, fuera capaz de impulsar la producción y a la vez representara la modernización del país. El Ministerio de Industria y Comercio creó en julio de 1939 la primera Rama del Automóvil que debía promover la producción industrial de vehículos y en febrero de 1940 convocó un concurso para la constitución de nuevas fábricas automovilísticas. Acciones limitadas al marco legal establecido por la Ley de Industrias, que fijaba la participación del capital extranjero para favorecer un modelo de industrialización nacional, guiado por intereses autárquicos y militares (Tamanes, 2005: 17-18). En junio de 1943, el Instituto Nacional de Industria (INI), presidido por Juan Antonio Suanzes, propuso al gobierno un plan que comprendía la construcción de dos fábricas de camiones en País Vasco y Cataluña -capaces de alcanzar el millar de unidades al año-, y una tercera dedicada a la producción de turismos y cuya ubicación quedaría pendiente de localizar.

Desde un primer momento se planteó la ciudad de Barcelona como uno de los centros de producción. La figura de Wilfredo Ricart -director técnico de Alfa Romeo- y la herencia de la fábrica Hispano Suiza se revelaron como claves la gestión (Mosquera; Coma-Cros, 2005: 16). Un proceso que concluía en junio de 1946 con la creación de la Empresa Nacional de Autocamiones S.A. (ENASA) y su Centro de Estudios Técnicos de Automoción (CETA), presidido por el mismo Ricart. De esta manera, el Estado garantizaba el control de las diferentes fases que acogía cualquier acto de producción: investigación, diseño y ejecución. Tras duras negociaciones con los herederos de Mateu-Birkigt, la compra de la antigua Hispano Suiza[[1]](#footnote-1) daba cuenta tanto de un relevo forzado como de la urgencia con la que una industria de marca nacional debía abrirse paso al mercado.

Así, la estructura, maquinaría y mano de obra procedente de la histórica fábrica en San Andreu lanzaba las primeras unidades de ENASA, que tras la absorción, necesitaba proyectar una nueva imagen de empresa. En 1947, Ricart encontró en la figura de Pegaso, el caballo alado de la mitología griega, un símbolo para la ligereza, potencia y movilidad que debían representar sus productos. Orquestar la reconstrucción de una nación devastada por la guerra desde su industria pesada no es más que la primera de las contradicciones que deberíamos resaltar. Fue necesario reformar las instalaciones de sus talleres, objeto de un cambio radical, tanto en los métodos de producción como en el control de calidad, instalando una sección de mecánica de alta precisión con maquinaria comprada en Suiza. Del mismo modo que las carrocerías de la antigua Hispano Suiza 66D dieron salida a las primeras unidades del Pegaso II de la fábrica de Barcelona a finales de 1947[[2]](#footnote-2) **(figura 1)**. La Dictadura imponía su lógica de la apropiación y la resistencia mientras que el tiempo como progreso encarnado en Pegaso se revelaba como el único futuro posible. Entre ambas fricciones debe medirse el alcance de sus primeras arquitecturas.

Tecnología, potencia y movilidad debían ser también los axiomas desde los que reconstruir el legado arquitectónico de los hangares de Hispano Suiza a partir de dos nuevos cuerpos que desempeñarían la función pública del complejo: la marquesina de acceso y la reforma del patio interior con su taller de carrocerías y escuela de aprendices.

La primera es obra del ingeniero Carles Mª Carreras Rius[[3]](#footnote-3) (AMA 1941), que como director de producción de ENASA, insistió en un trazado curvo y aerodinámico para acoger el cuerpo de ingreso al patio central de la fábrica, que destacaba por su sebera y rotunda monumentalidad fascista (Red. 1950; Red. 1951; Red. 1969). Un propileo en forma de puente similar al ingreso que el visitante realizaba en la Bauhaus Dessau (1925). Una escuela-taller de vanguardia debía ser eso, transparente. Pero ahora, la herencia de la tradición industrial más radical se encuentra en Barcelona atenuada por el efecto sedante de su realidad histórica, que sólo se ve capaz de acudir a la frágil estética del automóvil como posible redención. La rigidez de cornisas y paramentos verticales se enfrentan a *fenêtres en longueur* y marquesinas elípticas en voladizo. Tiempo histórico frente a visiones de futuro. Un trazado curvo y una tímida libertad de articulación en planta concentran toda la retórica que el edificio puede permitirse. Un gesto inusual[[4]](#footnote-4), en clara alusión al *streamline* art decó americano de los años veinte quehabía surgido como exaltación al dinamismo y velocidad de la industria automovilística **(figura 2)**. En Barcelona, dos mundos se han encontrado. Política y economía. Una dicotomía que se desprende también de sus memorias constructivas: muros de fábrica y azoteas a la catalana junto a jácenas y pilares de hierro laminado[[5]](#footnote-5). Una combinación de técnicas tradicionales con moderadas incursiones en la estandarización, más por afán de economía y rapidez que por verdadero espíritu innovador (Sobrino, 1996: 248).

 El edificio, inaugurado por Franco el 9 de junio de 1949 con motivo de la XVII Feria de Muestras, mereció una crónica en *La Vanguardia* que insistía en ello: la nave isotérmica, cuya instalación es una de las primeras y más modernas de España. […] También se detuvo en las salas de pruebas de las modernas instalaciones de frenos y de motores y de aparatos de comprobación electrónicos, que han sido instalados recientemente y que son los primeros que posee España (Red. 1949)*.* En septiembre de 1951 -tan sólo dos meses más tarde de la total renovación del gabinete ministerial de Franco- se presentaba en sociedad en modelo Z.102, una berlina que asumía el rol de embajadora internacional de unos nuevos tiempos para la dictadura: Ginebra, París, Londres y New York serían sus escalas en apenas un año y medio[[6]](#footnote-6). De camiones a berlinas deportivas. La industria pesada militar de la autarquía daba paso a otras solicitaciones. De las tensiones de este primer episodio dará cuenta la fábrica de San Andreu.

**2. Formación: manifiestos revulsivos desde la técnica, 1951-1959**

Cuando en 1955 se ponga en vigor la Ley de Formación Profesional Industrial (BOE, 1955), se introducirán profundas modificaciones, tanto en lo que respecta a los órganos rectores de la formación profesional, centros docentes y sistemas de enseñanza como en la participación directa de la industria en dicha formación. Fue así como el control inicial del diseño e investigación desde la sede del CETA en Madrid se transfirió, gracias a la iniciativa de la Obra Sindical de la Formación Profesional (OSFP), a unas nuevas instalaciones situadas junto al complejo fabril, proyectadas por Julio Chinchilla Ballesta, arquitecto de la Obra Sindical, en 1958.

 Las nuevas escuelas de ámbito nacional atendían al mejoramiento de todos los órdenes de la clase productora (Red. 1956: 35), y su arquitectura se exhibía como parte de esta nueva ordenación social requerida por el régimen. En los últimos tiempos se echa de ver que los oficiales de diferentes ramas de la producción carecen de la preparación necesaria; eso lleva consigo que los oficios vayan en decadencia y que la producción se resienta al encarecerse como consecuencia de la escasez de operarios competentes. […] Se advierte cuán necesaria es la creación de centros de enseñanza donde, a la par que se mantenga y se eleve el tono de formación profesional, se dé una formación social completa (Red. 1956: 33). Una necesidad a la que dieron salida numerosas iniciativas. Entre ellas, la pionera Escuela de Formación Profesional de Zaragoza (1956), de los arquitectos Fausto García Marco y Alejandro Allanegui, que apunta, desde una arquitectura bicéfala, el necesario viraje que las propuestas escolares deben adoptar. Presente y futuro de un régimen. El cuerpo de acceso que reúne la administración, aulas y servicios se resuelve desde esquematismos fascistas como el ladrillo, el arco de medio punto y la cornisa. Mientras, los talleres de producción marcan otro posible lenguaje desde la estética fabril: planta libre, estructura de hormigón armado y sección en diente de sierra para un interior que aspira a ser transparente.

 Un cambio de rumbo en la arquitectura que se presenta como traducción directa de nuevos horizontes económicos y sistemas de producción. Madrid, Barcelona y Deusto[[7]](#footnote-7) serían sus capitales **(figura 3)**. En 1958 el arquitecto Ángel Cadarso del Pueyo[[8]](#footnote-8) presentó en Madrid el proyecto homónimo a la propuesta de Chinchilla en Barcelona. Un *patio-jardín* actuaba como el centro de una composición ordenada entre talleres y aulas, cuya circulación ofrecía una distribución de masas y volúmenes ponderada y harmónica. El taller abandonaba la anterior impresión abigarrada de una zona fabril para adquirir una nueva dimensión humana, rítmica y controlada. Control traducido a arquitectura. De su memoria, Cadarso insistió en la realización de un método donde los movimientos del profesor y discípulo estén rigurosamente controlados, tanto en orden cronológico –a través de las distintas etapas de la formación- como en lo que respecta a la exactitud cronométrica de cada una de ellas; es por tanto, bajo el signo del calendario y el reloj como se desarrollará el trabajo en estos centros (Cadarso, 1958: 15). Para concluir: Se comprende fácilmente la importancia de la misión del arquitecto, aportando en su proyecto todo aquello que facilite y haga posible el funcionamiento eficaz del conjunto, estableciendo una red clara de circulaciones, proyectando una acertada disposición de los edificios, estudiando con el mayor cuidado los espacios donde va a realizarse una tarea tan minuciosamente calculada (Cadarso, 1958: 17). Todo ello a favor de una nueva articulación plástica de volúmenes bajo la estricta ordenación perimetral de la circulación.

 De esa estética de la ideología tomará partido Chinchilla en Barcelona. La antigua escuela de aprendices de ENASA que actuaba como centro de formación desde 1942 había quedado obsoleta (AMA, 1953). De su memoria destacaba la voluntad de unir producción, formación y vida, al emplazarse en los terrenos destinados a instalaciones deportivas del Frente de Juventudes. El programa, que recibía las instrucciones de la Obra Sindical de Formación Profesional (BOE, 1955: 4446-4448), se resolvía en dos agrupaciones separadas por una zona verde de silencio: la representativa-administrativa y los talleres. La relación entre ambas respondía a un orden lógico y funcional. […] La circulación entre talleres, almacenes y cubiertos se efectúa también a través de pasos cubiertos (Chinchilla, 1958: 31-33). Un sistema articulado a través de pabellones y patios en una disposición similar a la ensayada por Arne Jacobsen en la Escuela Munkegårds (1958).

 En Barcelona, seis naves especializadas en oficios (albañilería, hormigón armado, pintura, electricidad, fontanería y chapistería) convivían junto a cuatro pabellones destinados a aulas teóricas. Talleres y aulas compartían lenguaje, aspirando a una síntesis entre la fábrica y la casa: paramentos de ladrillo visto, cubierta laminar de vigas borde canalón, membranas sobre pórticos curvos y lucernarios en fachada norte. Una frágil marquesina de hormigón junto a sus pies derechos de acero cosía las veces a unos y otros **(figura 4)**. Todo ello mientras se insistía en criterios unitarios de productividad y sistema Bittner[[9]](#footnote-9). Tan sólo un año más tarde a la presentación del proyecto, España aprobaba su primer Plan de Estabilización (1959). Cuando se finalicen las obras en 1960, la escuela será el mejor testimonio de esta nueva etapa económica del régimen (Chinchilla, 1960a, 1960b).

**3. Vida, o sobre las síntesis imposibles**

De este modo, las arquitecturas colectivas que ENASA acogerá a partir de 1960 prosiguen el rumbo marcado por su escuela: comedores, equipamientos de ocio, viviendas y centros de asistencia médica. Los primeros, obra del arquitecto Pere Reig Girona, fueron inaugurados en 1961 y, aparecen publicados en la revista *Cuadernos de Arquitectura* (Chinchilla, 1960b). De nuevo un *patio-jardín* como elemento de humanización de tres volúmenes retranqueados en planta. Su estructura de hormigón armado sirve de esqueleto visto al montaje en seco de paneles prefabricadosF42 en las dos alas y Durisol en el cuerpo central. Los avances de la industria de la construcción se exhiben desde un nuevo brutalismo en el uso descarnado de los materiales, parterres ondulantes y una estructura que insiste en los ritmos compositivos seriados del mundo de la máquina. Del mismo modo que su acabado interior en pinturas murales alude al universo de la industria y recuerda la precisión con la que la vida del trabajador ha de medirse en cada momento **(figura 5)**.

 Junto a las arquitecturas que completaban el ritmo vital del trabajador en la fábrica, sus viviendas, emplazadas en el Polígono Meridiana. Sus referentes no son otros que las propuestas prefabricadas de Gran Bretaña y Alemania, modelos con los que la mayoría de los números de *Hogar y Arquitectura* medía su alcance internacional[[10]](#footnote-10). Una precisión que toma incluso partido del único folleto publicitario editado por ENASA (Red. 1966). En él se insiste en el control total de todos y cada uno de los componentes que forman parte del proceso de producción, desde la Sala de Proyectos del CETA, los talleres de embutición de piezas para la carrocería y su final comercialización, apuntando hacia una pretendida síntesis entre vida y trabajo. A ella acuden para justificar gran parte de los equipamientos que se dan cita alrededor de Pegaso **(figura 6)**. Una síntesis imposible que evidenció sus tensiones los últimos años de vida de la factoría (Fernández, 1991). Fue así como frente a la estética del control y la exclusión que llevaron a cabo gran parte de campañas publicitarias orquestadas desde ENASA, la marquesina de acceso al recinto fabril se transformó en escenario de reivindicaciones laborales, permitiendo que lo cotidiano irrumpiera con fuerza. A ella acudieron los obreros en huelga y es desde su presencia actual como vestigio o ruina moderna que ha sido posible reconstruir un tiempo y una lucha silenciada. Un silencio que también formó parte de la gran mayoría de las posteriores políticas urbanas que se dedicaron a borrar parte del legado de la Barcelona industrial para transformar su herencia en un escenario epidérmico del pasado.

 Con el traslado de la fábrica a la Zona Franca, el 19 de julio de 1971 la Comisión de Urbanismo del Ayuntamiento de Barcelona aprobó la calificación de los terrenos en tres zonas (A, B y C), pasando éstos a manos de la Compañía Española de Viviendas de Alquiler (CEVASA). La privatización fue la única salida al colapso de arquitecturas y modelos que quedaban obsoletos ante las nuevas dinámicas de producción (AMA, 1973; Red. 1973). La democracia poco o nada hizo para rectificar en su nombre. Barcelona dejaba de ser esa capital, obrera e industrial con la que soñaron los arquitectos del G.A.T.C.P.A.C. para dar paso a una irremediable transformación en metrópolis de servicios. De los cuerpos que desempeñaban esa función pública y social de la fábrica sólo nos queda su marquesina, que los arquitectos Joan Roig y Enric Batlle decidieron preservar en su proyecto para el Parque Pegaso (1983). Un gesto elocuente. A unos metros, sus escuelas siguen impartiendo docencia como Escuela Superior de Diseño y Arte. *Juntas y en contraste*, ambas son el testimonio de un tiempo en que la arquitectura aún medía el alcance de las estructuras del poder sobre la sociedad.

**BIBLIOGRAFÍA**

AMA (1941). Archivo Municipal del Ayuntamiento de Barcelona. Obras Públicas A-171 1941; carpeta 20.962; carpeta 15.890. Instancia 10-III-1949. Memoria constructiva, firmada por Carles Mª Carreras Rius.

AMA (1953). Archivo Municipal del Ayuntamiento de Barcelona. Carpeta 15.890, 28 de octubre de 1953.

AMA (1973). Archivo Municipal del Ayuntamiento de Barcelona. R- 3-9-73; carpeta 25.996.

ARIÑO, César (2008). *De Hispano a Pegaso: 100 años de transporte público en España*. Barcelona: autoedición.

Associació de Veïns de Sant Andreu (1974). *Informe sobre els terrenys de la Pegaso*. Barcelona: autoedición.

BALFOUR, Sebastián (ed.) (2013). *Barcelona malgrat el franquisme*. Barcelona: Museo de Historia de la Ciudad de Barcelona.

BALLESTEROS, Alfonso (1993). *Juan Antonio Suanzes 1891-1977. La política industrial de la posguerra*. León: LID editorial empresarial.

Boletín Oficial del Estado, BOE (1955). *Ley de 20 de julio de 1955 sobre Formación Profesional Industrial*, n.º202, pp. 4442-4453.

CADARDO, Ángel (1958). Centro de Formación Profesional Acelerada, *Hogar y Arquitectura. Revista bimestral de la Obra Sindical del Hogar*, n.º 16, pp. 15-35.

CHECA ARTASU, Martín (2000). Fábrica y arquitectura en Barcelona: entre lo mimético y lo mastodóntico (1950-1965). En *Arquitectura e Industria Modernas, 1900-1965. Actas del II Congreso Internacional DOCOMOMO Ibérico,* Barcelona: DOCOMOMO Ibérico, pp. 107-112.

CHINCHILLA, Julio (1958). Escuela de Formación Profesional Acelerada en Barcelona (San Andrés). *Hogar y Arquitectura. Revista bimestral de la Obra Sindical del Hogar*, n.º 14, pp. 21-34.

CHINCHILLA, Julio (1960a). Escuela de Formación Acelerada en Barcelona (S. Andrés). *Hogar y Arquitectura. Revista bimestral de la Obra Sindical del Hogar*, n.º 29, pp. 13-25.

CHINCHILLA, Julio (1960b). Escuela de Formación Profesional Acelerada en Barcelona (San Andrés). *Cuadernos de Arquitectura*, n.º 41, pp. 20-21.

COLÓN, Yara (2010). *Arquitectura de la posguerra en Barcelona*. Tesis doctoral inédita. Director: Josep M. Rovira. Barcelona: Universidad Politécnica de Cataluña, pp. 474-495.

FERNÁNDEZ GALLARDO, Juan Manuel (1991). *Crónica del movimiento obrero en PEGASO: Barcelona, 1946-1990*. Barcelona: Universidad Autónoma de Barcelona.

LAGE, Manuel (1995). *Hispano Suiza / Pegaso: un siglo de camiones y autobuses*. Barcelona: Lunwerg.

LÓPEZ CARRILLO, José María (1998). *Autarquía y automoción: evolución de la Empresa Nacional de Autocamiones (ENASA) entre 1946 y 1958*. Madrid: Fundación Empresa Pública.

MARTÍNEZ, Celestino (1958). Escuela de Formación Profesional en Deusto (Vizcaya). *Hogar y Arquitectura. Revista bimestral de la Obra Sindical del Hogar*, n.º15, pp.17-29.

MOSQUERA, C.; COMA-CROS, E. (2005). *Pegaso: los automóviles y sus protagonistes*, vol.1. Barcelona: Familia Coma-Cros.

Red. (1946). *Guía industrial y comercial de España.* Barcelona: T. 1, Cataluña y Baleares, Pegaso.

Red. (1949). El Caudillo y la industria catalana, *La Vanguardia Española*, 10 de junio, pp.1,3-4.

Red. (1951). *La Vanguardia Española*, 8 de noviembre.

Red. (1952). Camiones y turismos, *Revista STA*, n.º 14, año IV, pp. 167-169.

Red. (1956). Escuela de Formación Profesional en Zaragoza. Arquitectos: Fausto García Marco, Alejandro Allanegui, *Hogar y Arquitectura. Revista bimestral de la Obra Sindical del Hogar*, n.º 7, pp. 33-44.

Red. (1966). *Empresa Nacional de Autocamiones, S.A.: 1944-1966: XX años de servicios*. Bilbao: Imp. Industrial.

Red. (1969). *La Vanguardia Española*, 9 de marzo.

Red. (1973). El traslado de la Pegaso y sus consecuencias, *Cuadernos de Arquitectura*, n.º 99, p.64.

Red. (1983). Parc Pegaso, Arq. Joan Roig, Enric Batlle. En *Plans i projectes per a Barcelona, 1981-1982*. Barcelona: Ajuntament de Barcelona.

RIBAS I MASSANA, Albert (1978). *L’economia catalana sota el franquisme (1939-1953)*. Barcelona: Edicions 62.

SOBRINO, Julián (1996). *Arquitectura industrial en España, 1830-1990*. Madrid: Cátedra.

TAMAMES GÓMEZ, Ramón (2005). La autarquía española y las rémoras para el crecimiento económico posterior [en línia]. *Información Comercial Española, ICE. 75 Años de Política Económica Española*, n.º 826, pp. 13-24. Disponible en: < <http://www.revistasice.com/CachePDF/ICE_826_13-24__34F2AFD5BC45A2E5A5710C0A1C0C6F55.pdf>> [Consulta: 24 de agosto de 2016]

**PIES DE IMAGEN**

Figura 1 De izquierda a derecha: CETA. Centro de Estudios Técnicos de la Automoción. *Revista Sociedad Técnicos de la Automición (STA)*, año I, n.º1, junio 1949, p.55; Pegaso I en la Feria de Muestras de Barcelona, 1947; ilustración del modelo Pegaso II, 1947.

Figura 2 De arriba a abajo: visión aérea de la Fábrica Pegaso, 1949; Carles Mª Carreras Rius: Marquesina ENASA, 1949; acceso al Parque Pegaso, 1997. Fotografía: Xavier Basiana; arquitectura *streamline* art decó, USA, 1930.

Figura 3 Arquitecturas escolares que resumen la evolución de los modelos franquistas: izquierda, Fausto García Marco y Alejandro Allanegui: Escuela de Formación Profesión de Zaragoza, 1956; derecha, Ángel Cadarso del Pueyo: Escuela de Formación Profesional Acelerada de Madrid, 1958.

Figura 4 Julio Chinchilla Ballesta: Escuela de Formación Profesional Acelerada en San Andrés, Barcelona, 1958: arriba, modelo axonométrico junto a su homónimo de Arne Jacobsen, Escuela Munkegårds, 1951-58; planta general del conjunto de los talleres y las aulas; imagen final del interior del complejo y las visuales cruzados del *patio-jardín*, 1960.

Figura 5 Pere Reig Girona: Comedores ENASA, Barcelona, 1961.

Figura 6 Páginas interiores de *Empresa Nacional de Autocamiones, S.A.: 1944-1966: XX años de servicios*. Bilbao: Imp. Industrial, 1966.

1. El 5 de noviembre de 1946, ENASA adquirió los terrenos y la fábrica que la Hispano Suiza poseía en el barrio de San Andreu desde el año 1911. [↑](#footnote-ref-1)
2. El camino para llegar a la producción del Pegaso II no fue fácil. La ineficacia, la burocratización, la imposibilidad de seriar la producción ante la falta de un abastecimiento regular de materiales, hacían augurar un futuro incierto para la empresa (Mosquera; Coma-Cros, 2005: 22). [↑](#footnote-ref-2)
3. En marzo de 1949 -tan sólo tres meses antes de la inauguración- se solicitó el permiso de obras para construir un edificio industrial en el solar situado en la calle de la Sagrera 179-197, entre la Riera de Horta y el actual Pasaje de la Harinera. La memoria del proyecto describe las edificaciones que se detallan en los planos que acompañan la solicitud: un edificio de entrada, con fachada a la calle de la Sagrera, y un taller para el montaje de las carrocerías, con fachada a la Riera de Horta. [↑](#footnote-ref-3)
4. Un gesto que contrasta con los volúmenes escalonados que jerarquizan habitualmente las entradas a los edificios utilitarios que modestamente se fueron construyendo en esos años en Barcelona. Basta comparar la disposición simétrica de edificios como la Fábrica Myrurgia (1929) de A. Puig Gairalt, o el edificio industrial de R. Manau Balagué (1945), donde los volúmenes se escalonan para remarcar la entrada, o incluso el edificio de EUCORT, de H. Lorenzo (1945), donde las ventanas horizontales de los cuerpos laterales contrastan con el volumen acristalado vertical (Colón, 2009: 474-495). [↑](#footnote-ref-4)
5. El edificio de montaje de las carrocerías, sobre la Riera de Horta, cubriría la fábrica de ladrillo con un techo con armadura metálica en forma de dientes de sierra para iluminar el interior, pero rematada por tejas planas y con un cielo raso debajo. [↑](#footnote-ref-5)
6. Las campañas publicitarias llevadas a cabo desde la revista STA se hacían eco de ello. En la edición de 1952, con motivo del IV Congreso Internacional de Automóvil (Red. 1952: 167-169), se evidencian las contradicciones. Los tiempos y la economía que validan el lenguaje arquitectónico del patio de exhibiciones poco o nada tienen que ver con los tiempos y modelos a los que el régimen se acogerá a partir de ahora. [↑](#footnote-ref-6)
7. La propuesta de Celestino Martínez Diego en Deusto (Vizcaya) presenta un bloque compacto cuya sintaxis se aleja de las propuestas de Madrid (Cadarso, 1958) y Barcelona (Chinchilla, 1958). En: MARTÍNEZ, Celestino (1958). Escuela de Formación Profesional en Deusto (Vizcaya). *Hogar y Arquitectura. Revista bimestral de la Obra Sindical del Hogar*, n.º15, pp.17-29. [↑](#footnote-ref-7)
8. El arquitecto es autor también del Centro de Formación Profesional Acelerada de Madrid, presentado en la revista *Hogar y Arquitectura*, n.º 51, 1964, pp.3-7. La finalización de las obras queda recogida en: *Hogar y arquitectura*, n.º 63, 1966, p.2. En esta propuesta, la persistencia del *patio-jardín* adquiere la monumentalidad de un eje de simetría desde el cuerpo central de acceso, distribuyendo a lado y lado los seis talleres de producción y las aulas. [↑](#footnote-ref-8)
9. En los primeros números de *Hogar y Arquitectura* ya aparecen menciones a los perfiles en frío, una técnica que empezó fundamentalmente en Estados Unidos, Inglaterra, Alemania y Francia, y cuyo perfeccionamiento se ha realizado en las dos últimas décadas. En: Red. Perfiles en frío, *Hogar y Arquitectura. Revista bimestral de la Obra Sindical del Hogar*, 1956, n.º 3, p.33. [↑](#footnote-ref-9)
10. Los referentes son Gran Bretaña: Red. (1956). La nuevas viviendas en Gran Bretaña, *Hogar y Arquitectura. Revista bimestral de la Obra Sindical del Hogar*, n.º 3, pp.23-32; junto a los congresos de Luxemburgo y Ginebra. También las arquitecturas de la República Federal Alemana, como: Dr. Fischer-Dieskau (1956). La construcción de viviendas populares en Alemania, *Hogar y Arquitectura. Revista bimestral de la Obra Sindical del Hogar*, n.º5, pp. 51-63; las acciones del Ministerio Federal de la Construcción, destinadas a cubrir la urgente demanda de vivienda obrera; y finalmente: Red. (1956). La vivienda en Alemania en 1955, *Hogar y Arquitectura. Revista bimestral de la Obra Sindical del Hogar*, n.º6, pp. 50-64: entre las que destaca las propuesta de Gabriel Werner, Viviendas en Stuttgart; Ferdinand Streb, Viviendas corridas en Hamburgo; Paul Seitz, Viviendas en Leverkusen; Ernest M. Lang y Martin Elsaesser, Rascacielos en Munich [↑](#footnote-ref-10)