



---

Albert Crispí Brillas -  
Arquitecto y doctorando  
por la ETSAB y PDI y  
miembro del grupo de  
investigación GRHED  
(Grup de Recerca en  
Història y Estudis de  
Disseny) en EINA



Vista general nocturna del conjunto de edificios que forman la Filial de SEAT de la Barcelona. Autor F. Català-Roca. Arxiu Històric del Col·legi d'Arquitectes de Catalunya. Referència B-20175-1764.



# Filial de SEAT en Barcelona · 1957-1965

**Entre 1957 y 1965, SEAT construyó su filial en Barcelona, formada por un conjunto arquitectónico que debía transmitir una imagen de modernidad y precisión tecnológica, a modo de gran escaparate que se situaría en la principal entrada de la ciudad.**

Para ello, contaron con los arquitectos César Ortiz-Echagüe y Rafael Echaide, el primero de los cuales, y solo un año antes, había finalizado la construcción de los comedores para los trabajadores de la fábrica de SEAT en la Zona Franca de Barcelona, juntamente con Manuel Barbero, Rafael de la Joya y los ingenieros de C.A.S.A. El edificio se proyectó siguiendo los criterios racionalistas de la arquitectura moderna americana del momento, y todo ello, a pesar de la situación de autarquía económica y cultural española y las capacidades constructivas de la España de posguerra.<sup>1</sup>

El resultado se valoró muy positivamente por SEAT y su presidente José Ortiz-Echagüe, ya que, en ese momento, la marca tenía la intención de proyectar una imagen tecnológicamente avanzada a través de la arquitectura moderna de sus edificios. Por ello, un año después, encargaron al propio César Ortiz-Echagüe y su socio Rafael Echaide el diseño de la nueva filial de la marca en Barcelona.<sup>2</sup>

Así, los arquitectos siguieron con el planteamiento de un proyecto ambicioso a nivel técnico y formal. La situación estratégica del solar en la entrada de Barcelona (cruce entre la actual Gran Vía y el paseo de la Zona Franca) permitió plantear el edificio como un gran escaparate resuelto a partir de un conjunto de cuatro edificios que se proyectaron y construyeron en dos fases: la primera (1957-1959) incluyó los talleres (edificio A) y el gran almacén de coches (edificio B), mientras que la segunda (1959-1964) incluyó la torre de administración (edificio C) y el espacio de exposición y venta (edificio D).

A mediados de 1957, los arquitectos recibieron el primer premio Reynolds organizado por el American Institute of Architects para la promoción del uso del aluminio en las estructuras por el edificio de los comedores. Para recogerlo, viajaron a Estados Unidos, donde los recibió Mies van der Rohe, que era el presidente del jurado, y pudieron visitar algunas de sus obras durante dos semanas. También conocieron a Frank Lloyd Wright, Richard Neutra, Eero Saarinen y Josep Lluís Sert.



Los arquitectos reconocen una fuerte influencia de la arquitectura racionalista de Mies van der Rohe incluso antes del viaje a América, pues, de hecho, la primera fase de la filial se proyectó antes de éste.<sup>3</sup>

Durante las visitas a los edificios de Mies en Chicago, los arquitectos pudieron profundizar mucho más en su técnica constructiva: pudieron fotografiarlos y tomar medidas de los detalles constructivos, quedando deslumbrados por la belleza de las nuevas tecno-

logías, los materiales usados, las proporciones y los ritmos modulares de las fachadas.<sup>4</sup> A la vuelta, ellos mismos destacaron la voluntad de aplicar los nuevos conocimientos en la segunda fase del proyecto.<sup>5</sup>

Como dijo el mismo César Ortiz-Echagüe: “En la vida hay algunas obras que le dejan a uno estupefacto. Y realmente a mí el Crown Hall, las obras del MIT o las casas del lago de Michigan, me dejaron tan impresionado que no se me quitaban de la cabeza. Y al regre-

sar 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>6</sup>

A pesar de la voluntad de los arquitectos, construir varios edificios con acero a mediados de los años 50 resultó todo un reto. Su coste era muy elevado, la capacidad técnica de las empresas era todavía muy



Vista general aérea del conjunto de edificios que formaron la Filial de SEAT en Barcelona. Fondo fotográfico de TAF Helicopters S.A / Arxiu Nacional de Catalunya / Referencia 506820.





Vista aérea del conjunto de edificios de la Filial de SEAT en Barcelona. En primer término se puede apreciar el edificio A, correspondiente a los talleres. Fondo fotográfico de TAF Helicópters S.A / Arxiu Nacional de Catalunya / Referencia 506822.

limitada y la mano de obra estaba acostumbrada a trabajar con sistemas a base de hormigón armado o mixtos, ya que, entre otros motivos, hasta 1956 había estado vigente el decreto de limitación del uso del acero en la construcción.

Así, el proyecto requirió de múltiples ayudas públicas, como los decretos de desahucio de la Zona Franca, las exenciones fiscales derivadas de la consideración de interés nacional o la gran cantidad de capital aportado por el INI. Aun así, la construcción sufrió los obstáculos económicos propios de la autarquía de los primeros años del franquismo, como la tardanza en el suministro de material siderúrgico, las restricciones eléctricas o el alto coste para la obtención de divisas.

### LOS TALLERES (EDIFICIO A)

Primero se ejecutó el edificio de los talleres (edificio A), que se ubicó en la zona posterior del solar y se vio obligado a adaptarse a la rígida volumetría del resto de edificios y a la forma trapezoidal del propio solar. Disponía de 4.000 m<sup>2</sup> y se distribuyó en una planta formada por una gran nave y dos anexos con sótano.

A diferencia del resto de edificios de la filial, los talleres quedaban ocultos desde la visual principal por la entrada a Barcelona de la Gran Vía, por lo que se dejó parcialmente de lado la imagen de tecnificación que se buscaba para el conjunto y se usaron

sistemas constructivos más habituales en edificios industriales de la época. Destacan las tres grandes bóvedas atirantadas de hormigón armado con luces de hasta 18 metros y también la incorporación de varias soluciones de 'catálogo' como las planchas onduladas de Uralita o impermeabilizante de Asfaltex para las cubiertas. Únicamente se resolvió con estructura metálica la pérgola que enfatiza la entrada al taller.

Las fachadas se resolvieron mediante carpinterías metálicas (aunque el resto de los edificios eran de

aluminio), que se mostraban como un corte longitudinal que recorría toda la fachada, acabada en obra vista maciza.

### EL ALMACÉN DE VEHÍCULOS (EDIFICIO B)

Para el diseño del programa del almacén de vehículos (edificio B), se usó una estimación inicial de FIAT y fueron necesarias varias visitas a sus filiales en Italia hasta llegar a decidir su capacidad máxima (972 coches), organizando el edificio en planta baja (consignas, accesos del personal y vehículos, túnel



Presentación del proyecto de la nueva filial de SEAT en Barcelona. Izquierda: César Ortiz-Echagüe, arquitecto del proyecto. Derecha: José Ortiz-Echagüe, presidente de SEAT.



Imagen exterior de los apartamentos Lake Shore Drive de Mies van der Rohe en Chicago. Autor: Joan Cruanyes.



de limpieza para los coches, elevadores, almacenes varios y baños), primera planta (planteada como una ampliación del edificio A) y finalmente cuatro plantas más para el almacén de vehículos, que tenía como objetivo principal mejorar las garantías de entrega de las unidades a los clientes.

La búsqueda de una arquitectura industrializada llevó a los arquitectos a tomar prestada la tecnología de la propia industria del automóvil, hecho que se refleja tanto a nivel formal como funcional. Así, se organizó la estructura y el programa interior a partir de las medidas de los modelos SEAT 1400 y SEAT 600 del momento, quedando un módulo general de 6 x 12 metros, de tal modo que se podían colocar 5 modelos SEAT 1400 o 6 modelos SEAT 600 entre los pilares. En el sentido perpendicular del edificio se tuvo que añadir un voladizo de 1,50 metros a ambos lados para que se pudieran aparcar hasta cuatro coches SEAT 1400 en fila.

La estructura se planteó de acero visto, para lo cual repitieron el modelo de colaboración usado para los comedores; pero en este caso, colaboraron con los técnicos de los Altos Hornos de Vizcaya S.A., la propia constructora Fomento de Obras y Construcciones S.A. y Rafael de la Joya Castro, calculista del despacho de los arquitectos. Los intervinientes entendieron que era una oportunidad para resolver técnicamente un edificio complejo, y que las mejoras técnicas que resultaran los situarían en una mejor posición respecto a otras empresas para afrontar futuros edificios de tipología similar.<sup>7</sup>

La gesta fue aún mayor si se tiene en cuenta el entorno tecnológico durante la posguerra, pues la caída de la producción de acero y su priorización para la industria militar requirió racionar su uso mediante disposiciones oficiales.

La fachada se ordenó en base a la estructura de acero vista color negro mate y los cerramientos de aluminio color plata, que se instalaron en la totalidad de la superficie restante, obteniendo así, un gran volumen formado por un "acristalamiento continuo" y de aspecto ligero que funcionaba como un gran escaparate para los coches que ahí se almacenaban.

Las carpinterías de aluminio fueron fabricadas por Manufacturas Metálicas Madrileñas y se consideran de las primeras instaladas en toda España<sup>8</sup>. Éstas seguían la voluntad racionalista del proyecto y, por lo tanto, se adaptaron a los módulos generales, dividiendo los 6 metros entre 5 partes y los 12 metros entre 10 partes, obteniendo un ancho regular de 1,20 metros. La altura era la máxima que permitía la estructura (3,18 metros), lo que forzó a dividirla en 3 partes, dejando la parte superior practicable puntualmente mediante un sistema basculante sobre el eje superior.

La imagen de gran escaparate de cristal se enfatizó todavía más con la incorporación de una iluminación artificial a base de fluorescentes colocados en línea, justo detrás de los cristales de las fachadas.



Imagen exterior del almacén de vehículos (edificio B) de la Filial de SEAT en Barcelona. Todavía no se había ejecutado la segunda fase del proyecto. Autor: Plasencia Pons, Leopoldo. Colección Plasencia / IEFC / Referencia ACP-5-83.



Junto la fachada posterior se situaba la rampa interior, lo que requirió un cerramiento más rígido a base de ladrillo revestido con cerámica vidriada de color blanco, alternando con franjas verticales de pavés en toda altura del edificio.

También destaca el uso de un sistema de calefacción central por agua caliente a baja presión que se distribuyó con 3 tubos que recorrían las fachadas con la doble función de defensa de éstas contra el posible choque de los vehículos alma-

cenados. El proyecto también preveía la limpieza exterior de los cristales mediante un ascensor exterior móvil que se desplazaba a lo largo de las fachadas, apoyado sobre carriles situados en la cubierta.

### LA TORRE DE ADMINISTRACIÓN (EDIFICIO C)

La torre (edificio C) ya forma parte de la fase 2 del conjunto (1959-1964). De 15 plantas en total, se formalizó dentro un prisma de 30 x 15 en planta y 54 metros de altura. Ésta incorporaba un programa básicamente administrativo que incluía oficinas y comedores completos para el personal, servicio médico, vestuarios, una central térmica e incluso algunas viviendas.

Las fachadas del edificio siguen la lógica modular del almacén (edificio B), pero destaca la evolución del detalle constructivo anterior, pues, aunque sigue bajo un módulo de 1,20 metros, esta vez se distribuyeron verticalmente unos perfiles laminados de color negro mate soldados por la parte exterior de los forjados. El detalle usado está claramente inspirado en el que utilizó Mies en los apartamentos de Lake Shore Drive de Chicago, donde incluso usó el mismo módulo de 1,20 metros.



Detalle exterior del almacén de vehículos (edificio B) de la Filial de SEAT en Barcelona. Autor: Plasencia Pons, Leopoldo. Colección Plasencia / IEFC / Referencia ACP-5-89.



Imagen exterior del Crown Hall del MIT, de Mies van der Rohe, en Chicago.  
Foto: Albert Crispi.



El remate superior del edificio se realizó añadiendo una altura extra para ocultar las instalaciones (ascensores, chimeneas, etc.), permitiendo así un corte limpio y una imagen exterior más regular y

ordenada. Además, se aprovechó este elemento para incluir el nombre de la empresa SEAT, haciendo coincidir cada una de las 4 letras en uno de los módulos.

A diferencia de los otros edificios del conjunto, el uso previsto en la torre demandaba una mayor opacidad y aislamiento térmico, así que se resolvió la fachada mediante la repetición de un módulo constructivo de 1,20 metros, que se situaba justo entre los perfiles verticales, formado por un antepecho de obra de dos tabiques y aislamiento térmico interior, acabado con gresite blanco para la parte exterior. Encima del módulo, se situaron las carpinterías de aluminio color plata, que en este caso eran dobles: la exterior era oscilobatiente con eje horizontal en el centro y la interior, practicable. Este sistema permitía incorporar en su interior unas persianas venecianas que se ocupaban de la protección solar.

Todos los cierres estaban formados por cristal simple y las ventanas ocupaban el 45% de la superficie de las fachadas. El edificio también disponía de una cesta colgada para poder limpiar los cristales desde el exterior y hacer el mantenimiento de las fachadas.

Respecto las instalaciones, el edificio se equipó con un sistema de aire acondicionado para convectores, que permitía el uso de calefacción y refrigeración de forma simultánea. En palabras de César Ortiz-Echagüe, "fue éste el primer edificio en España en el que se utilizó a gran escala una instalación de acondicionamiento de aire a gran velocidad, que simplificó notablemente el alojamiento de conductos".<sup>9</sup>



Imagen interior de las oficinas de la torre (edificio C) de la Filial de SEAT en Barcelona.  
Autor: Plasencia Pons, Leopoldo. Colección Plasencia / IEFC / Referencia ACP-5-91.



## ESPACIO DE EXPOSICIÓN Y VENTA (EDIFICIO D)

El espacio expositivo y de venta (edificio D) se situó en el centro del conjunto formando el chaflán del solar, y constaba de un gran espacio libre interior resuelto en una planta trapezoidal de 50 metros de longitud, 17 metros de anchura y una altura interior libre de 6,95 metros, así como de un conjunto de oficinas y baños situados en el espacio anexo de conexión con el almacén principal de coches.

La estructura se proyectó con perfiles de acero laminado bajo un módulo regular de 6,75 metros, y requirió de 7 grandes jácenas de 1,31 metros de canto situadas por encima del volumen principal para resolver los 17 metros de anchura máxima. Destaca la clara referencia de este detalle constructivo al que usó Mies van der Rohe en el Crown Hall de la universidad IIT de Chicago.

La dimensión y la fuerza de la estructura se muestra tanto en el exterior, como en el interior, ya que se dejó vista, pintada de color negro mate. Así, se definían perfectamente tanto el perfil exterior del edificio, como también los elementos estructurales verticales y horizontales que componían el diseño interior del espacio.

El interior dejaba todo el protagonismo a los coches, pues éstos se repartían a lo largo del lado visible desde la calle, a modo de escaparate. En el lado opuesto, se incorporó un mobiliario mínimo, formado por las sillas y mesas del modelo Barcelona, diseñadas por Mies van der Rohe y Lilly Reich, que tenían una vinculación estética con el edificio, al estar hechas de materiales como el vidrio, el acero inoxidable pulido o el cuero negro. También se instalaron unos módulos compactos que incorporaban los aparatos de acondicionamiento del aire que, de la misma forma que los radiadores, se ubicaron exentos al perímetro acristalado. Finalmente, se colocaron unas jardineras formadas a base de perfiles de acero de pequeña dimensión.

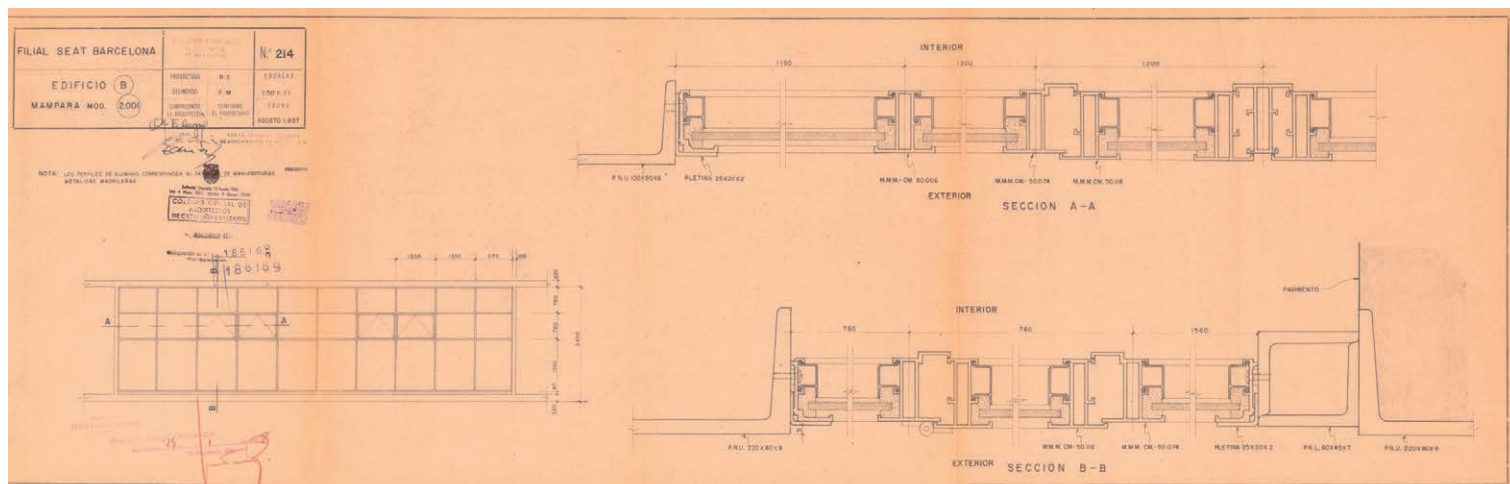
Tanto las juntas del pavimento de mármol negro pulido tipo Guipúzcoa, como las placas de yeso acústicas del techo y la iluminación artificial a base de fluorescentes seguían con precisión el módulo que marcaba la estructura. Para conseguir la máxima expresión tecnológica, también se calculó con detalle la colocación de los elementos con piezas enteras, simplificando al máximo los recortes de materiales.

Destacan las carpinterías exteriores de aluminio color plata que soportan unos cristales de gran tamaño y, al mismo tiempo, siguen los módulos que marca la estructura principal. A través de un ingenioso detalle constructivo, consiguen que el color plata enmarque los cierres fijos de acero negro mate de la estructura, haciendo referencia a los marcos pulidos de los modelos de los coches expuestos.



Imagen interior del edificio comercial (edificio D) de la Filial de SEAT en Barcelona. Autor: Plasencia Pons, Leopoldo. Colección Plasencia / IEFCA / Referencia ACP-5-93.





Detalles constructivos de los cerramientos de fachada del espacio comercial (edificio D) de la filial de SEAT. Archivo contemporáneo de Barcelona / AMCB Q 13256868.

## EJEMPLO DE MODERNIDAD E INNOVACIÓN EN UNA ÉPOCA DE AUTARQUÍA ECONÓMICA Y CULTURAL

Los edificios del conjunto de la filial de Barcelona fueron concebidos a partir de la admiración del coche, ya que formaban un entorno tecnológico a partir del uso de materiales industrializados como el propio acero laminado de la estructura, las carpinterías de aluminio extruido, el vidrio pulido de grandes dimensiones o los conductos para las instalaciones de los radiadores, que se dejaban a la vista.

Los propios arquitectos destacaron la fuerte influencia de la arquitectura y el interiorismo de Mies van der Rohe, así como también de Alvar Aalto, Louis Kahn, Paul Rudolph, Kenzo Tange o las últimas obras de Le Corbusier.

Para la construcción de la filial de Barcelona fue necesaria la colaboración entre técnicos de ámbitos distintos y llevar al límite las posibilidades disponibles en ese momento a partir de un espíritu pionero, que acabó forzando un salto tecnológico y formal durante una época de autarquía económica y cultural.

Observando las imágenes de los modelos que SEAT comercializaba aquellos años, el símil entre el coche y el edificio se hace evidente. El edificio como una máquina: un edificio moderno.

1. Descripción del proyecto en el artículo del número anterior de AFL.
2. Sobrino Simal, J. (2000) 'La arquitectura de la industria y la organización territorial en España, 1925-1965', in *La arquitectura de la industria, 1925-1965*. Registro Docomomo Ibérico., pág. 8.
3. Echaide, R. (1994) *Rafael Echaide: arquitecto, 1923-1994*. Pamplona: Universidad de Navarra. Escuela de Arquitectura [etc.]. Pág. 6.
4. Sepulcre Bernad, J. (2006) 'Cajas de acero y cristal para la filial de la SEAT en Barcelona (1957-1964): el funcionalismo tecnológico norteamericano llega a España', Congreso Internacional de Historia de la Arquitectura Moderna Española.
5. Entrevista personal a César Ortiz-Echagüe. 19 de agosto de 2015.
6. Extracto de la revista "Cuadernos de Arquitectura", núm. 28.
7. Pozo, J. M. (2000) *César Ortiz-Echagüe a Barcelona*. Barcelona: COAC. Pág. 26. Extraído de J. Gallo Gutiérrez, J. 'La casa del seiscientos. Arquitectura para la SEAT en España (1957-1973)'.
8. Entrevista personal a César Ortiz-Echagüe. 19 de agosto de 2015.
9. ORTIZ-ECHAGÜE, C. "Arquitectura industrial". Fragmento extraído del artículo de Sepulcre Bernad, J. (2006) 'Cajas de acero y cristal para la filial de la SEAT en Barcelona (1957-1964): el funcionalismo tecnológico norteamericano llega a España', Congreso Internacional de Historia de la Arquitectura Moderna Española.

## Bibliografía

- Ortiz-Echagüe, César, arquitecto (2018) *Mirando hacia atrás / César Ortiz-Echagüe, arquitecto; editor: José Manuel Pozo*. Pamplona: T6 Ediciones.
- Ortiz-Echagüe, C. (2001) *Cincuenta años después*. T6.
- Echaide, R. (1994) *Rafael Echaide: arquitecto, 1923-1994*. Pamplona: Universidad de Navarra. Escuela de Arquitectura [etc.].
- Ortiz-Echagüe, C. (1960) 'Depósito de automóviles para la S.E.A.T.', *Cuadernos de arquitectura*, 41.
- Sepulcre Bernad, J. (2006) 'Cajas de acero y cristal para la filial de la SEAT en Barcelona (1957-1964): el funcionalismo tecnológico norteamericano llega a España', Congreso Internacional de Historia de la Arquitectura Moderna Española.
- Pozo Municio, J. M., Martínez González, J. and Universidad de Navarra. Escuela Técnica Superior de Arquitectura. (2006) *La arquitectura norteamericana, motor y espejo de la arquitectura española en el arranque de la modernidad (1940-1965): actas preliminares*, Pamplona, 16/17 marzo 2006, Escuela Técnica Superior de Arquitectura Universidad de Navarra. T6 Ediciones.
- Gallo Gutiérrez, J. (2014) 'La casa del seiscientos. Arquitectura para la SEAT en España (1957-1973)', I Congreso Pioneros de la Arquitectura Moderna Española: Vigencia de su pensamiento y obra: Actas digitales de las Comunicaciones aceptadas al Congreso., 2014, ISBN 978-84-697-0296-3, págs. 319-330. Fundación Alejandro de la Sota, pp. 319-330.
- Pozo, J. M., Sepulcre Bernad, J. and Martín Larumbe, C. (2006) *38 fotografías para retratar los cincuenta - los edificios de la SEAT - escaparate de una nueva arquitectura*. Pamplona: T6 Ediciones.
- Escola Tècnica Superior d'Arquitectura del Vallès. (1987) *La Arquitectura de los años cincuenta en Barcelona (Catàleg d'Exposició, Barcelona) (setembre-octubre 1987)*. Barcelona: Generalitat de Catalunya.
- Segura, I. (2010) *La modernitat a la Barcelona dels Cinquanta: arquitectura industrial*. [Sant Cugat del Vallès]: Ajuntament de Barcelona.
- Fundación Docomomo Ibérico. (2005) *La arquitectura de la industria, 1925-1965?: registro Docomomo Ibérico*. [Barcelona]: Fundació n Docomomo Ibérico
- Museo SEAT. Available at: <https://www.museoseat.com/>.
- Tappi, A. et al. (2010) *SEAT: modelo para armar: fordismo y franquismo (1950-1980)*. Alzira: Germania.
- Blaser, W. and Mies van der Rohe, L. (2002) *Mies van der Rohe: IIT Campus*, Illinois Institute of Technology, Chicago. Basel [etc.]: Birkhäuser.