
L'INTERIORISME COMERCIAL DE SEAT A BARCELONA. MODERNITAT ARQUITECTÒNICA EN TEMPS DE POSTGUERRA.

ALBERT CRISPI

L'any 1965 la Sociedad Española de Automóviles de Turismo (SEAT) va finalitzar la construcció d'un nou espai comercial a Barcelona situat a la cruïlla de l'actual passeig de la Zona Franca i la Gran Via de les Corts Catalanes. Formava part d'un conjunt arquitectònic que tenia com a principal objectiu ser un aparador propagandístic que mostrés una imatge de modernitat i de capacitat tecnològica.

Els arquitectes César Ortiz-Echagüe Rubio i Rafael Echaide Itarte van ser els responsables del seu disseny i construcció, que es va resoldre en dues fases. La primera va finalitzar l'any 1959 i va incloure un taller i un magatzem per als nous models que sortien de la fàbrica que

SEAT tenia a la Zona Franca, mentre que la segona fase es va acabar l'any 1965 i va incloure l'espai d'exposició i venda així com una torre d'oficines i serveis. El conjunt disposava d'un total de 28.357 metres quadrats de superfície construïda repartits entre els quatre volums i va requerir un pressupost global de 109.730.563 pessetes.

L'espai expositiu i de venda es va situar al centre del conjunt, formant el xamfrà del solar, i constava d'un gran espai lliure interior resolt en una planta trapezoïdal de 50 metres de longitud, 17 metres d'amplada i una alçada interior lliure de 6,95 metres, així com d'un conjunt d'oficines i banys situats a l'espai annex de connexió entre la zona comercial i el magatzem principal de cotxes. Tot el conjunt arquitectònic es va projectar amb una estructura a base de perfils d'acer laminat, que en el cas de l'espai comercial manté un mòdul constant entre els pilars de 6,75 metres, i requereix de 7 grans jàsseres de 1,31 metres d'alçada cadascuna per resoldre els 17 metres d'amplada de l'edifici.

La dimensió i la força de l'estructura es mostra tant a l'exterior com a l'interior, doncs es va deixar vista pintada de color negre mat, definint així el perfil exterior de l'edifici, alhora que els elements estructurals verticals i horitzontals modulen la resta d'elements que componen el disseny interior de l'espai.

Tot i el domini del formigó armat, les estructures d'acer laminat eren freqüents a Espanya fins l'any 1936, però la caiguda en la producció d'acer durant la postguerra va provocar un canvi radical en aquesta situació, que va obligar a racionar-lo mitjançant disposicions oficials, que en van restringir el seu ús al mínim. Durant aquells anys, el més habitual era l'ús d'estructures a base de murs de càrrega de totxo massís, formigó armat o fins i tots mixtes. Però



Fig. 1 F. Català-Roca.
Exterior de l'edifici comercial
SEAT, Barcelona (1968)
© Fons Fotogràfic
F. Català-Roca - AHCOAC.

Figura 2 F. Català-Roca.
Interior de l'edifici comercial
SEAT, Barcelona (1968)
© Fons Fotogràfic
F. Català-Roca - AHCOAC.



SEAT va voler dotar de modernitat a la seva marca a través de l'ús d'una estructura d'acer vista, fet que va requerir un alt nivell d'innovació, així com la col·laboració entre els tècnics dels Altos Hornos de Vizcaya S.A., la constructora Fomento de Obras y Construcciones S.A. i Rafael de la Joya Castro, calculista d'estructures del despatx dels arquitectes.

L'interior deixa tot el protagonisme als cotxes. Els vehicles es reparteixen al llarg del costat visible des del carrer a mode d'aparador, mentre que al costat oposat s'hi incorpora un mobiliari mínim, format per les cadires i taules del model Barcelona, dissenyades per Mies van der Rohe i Lilly Reich, que estan fetes amb materials que les relacionen amb l'edifici, com el vidre, l'acer inoxidable polit o el cuir negre. També hi trobem uns mòduls compactes que incorporen els aparells d'acondicionament de l'aire que, de la mateixa forma que els radiadors, es situen exempts al perímetre envidriat; i finalment unes jardineres formades a base de perfils d'acer de petita dimensió.

El paviment de tot l'espai es va resoldre amb peces de marbre negre polit tipus Guipúscoa, emfatitzant així la gran amplitud del volum interior a partir de la sensació d'un paviment continu negre brillant, que reflectia com un mirall el propi volum interior, el mobiliari i, evidentment, els cotxes. Al fals sostre s'hi van instal·lar plaques de guix de 40x40 cm. que deixen vistes les jàsseres d'acer laminat pintades i incorporen la il·luminació artificial a base de línies perpendiculars de fluorescents amb difusor.

Tant les juntes del paviment com tots els elements instal·lats al sostre seguien amb precisió el mòdul que marcava l'estructura i, per aconseguir la màxima expressió tecnològica, també es va calcular amb detall la seva col·locació amb peces sencers, simplificant al màxim els retalls de materials.

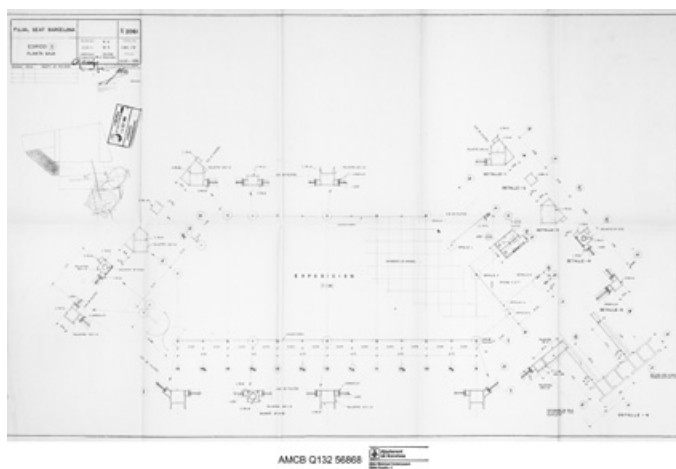
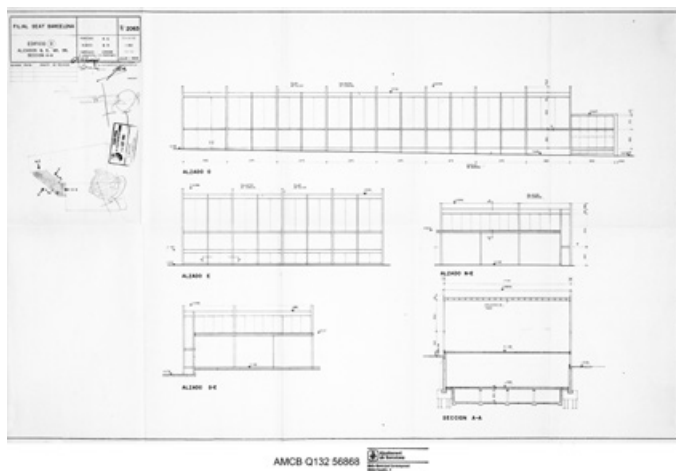


Fig. 3 Plànol de la planta baixa de la filial SEAT Barcelona, edifici D (juliol 1959). AMCB. Fons de l'Ajuntament de Barcelona: Q132 Antecedents, 56868 de 1959.

Figura 4 Plànol dels alzats O, E, NE, SE i secció A-A de la filial SEAT Barcelona, edifici D (juliol 1959). AMCB. Fons de l'Ajuntament de Barcelona: Q132 Antecedents, 56868 de 1959.

Destaquen les fusteries exteriors d'alumini color plata fabricades per Manufacturas Metálicas Madrileñas, que són unes de les primeres que s'instal·len a Espanya i que suporten uns vidres de grans dimensions i, alhora, segueixen els mòduls que marca l'estructura principal. A través d'un enginyós detall constructiu, aconseguen que el color plata emmarqui els tancaments fixes d'acer negre mate de l'estructura, fent referència als emmarcaments polits dels models dels cotxes exposats.

D'aquesta manera, van aconseguir dotar al conjunt de la lleugeresa i la transparència que, combinada amb l'estructura d'acer, buscaven els arquitectes.

Els arquitectes van destacar la forta influència de l'arquitectura i l'interiorisme de Mies van der Rohe, però César Ortiz-Echagüe també fa esment a les obres d'Alvar Aalto, Louis Kahn, Paul Rudolph, Kenzo Tange o les últimes obres de Le Corbusier.

Amb tot, el projecte del conjunt arquitectònic es va redactar el 1957 i, per tant, en destaca l'absoluta modernitat tenint en compte que César Ortiz-Echagüe havia cursat els seus estudis d'arquitectura a Madrid entre els anys 1948 i 1952, quan la formació a l'escola d'arquitectura de Madrid estava basada en la tradició arquitectònica i en una formació clàssica de les proporcions.

Com ell mateix reconeix, «ninguno de los profesores, quizá con la excepción de Sáenz de Oiza... ninguno de los otros profesores, profesores de gran talla como Luis Moya o Gutiérrez Soto, nos citó jamás los nombres de Mies Van der Rohe o Le Corbusier. Eran nombres absolutamente desconocidos para nosotros, no nos enseñaron nunca ninguna de sus obras».¹

¹ Extracte de la conferència realitzada per César Ortiz-Echagüe a la Universitat de Navarra el 2001, titulada *50 años después*.

La situació d'autarquia i bloqueig no facilitava que els arquitectes accedissin a l'arquitectura que es feia a l'estranger, així que van haver d'organitzar-se per tal de buscar informació. Els que podien viatjar compraven revistes i intentaven acumular tanta informació com fos possible, per després compartir-la amb altres arquitectes en conferències com les *Sesiones de Crítica de Arquitectura* organitzades per Carlos Miguel, en aquell moment director de la Revista de Arquitectura:

Mi primer viaje fue a Roma en el año 1949. Me centré más en la Roma clásica, pero ya había algunas cosas de Gio Ponti o de la exposición universal, pero sobre todo pude comprar muchas revistas que en España no existían. Esa fue una primera abertura.²

Però per entendre la forta influència de l'arquitectura de Mies van der Rohe al projecte cal remuntar-se al 1953, quan el llavors president de SEAT Javier Ortiz-Echagüe (1880-1980), que també era enginyer militar, pilot i fotògraf, va encarregar al seu fill César Ortiz-Echagüe la construcció dels menjadors per als treballadors dins del complex fabril que SEAT tenia a Zona Franca de Barcelona, i que es van inaugurar l'any 1956.

El 1950 es va constituir SEAT a Madrid, iniciant-se aquell mateix any la construcció del complex de la Zona Franca de Barcelona. Aquest estava format pels grans tallers, resolt a base d'una estructura d'acer i una coberta tipus *shed* dissenyats de l'enginyer militar Luis Villar Molina, i l'edifici d'oficines, que es va executar amb una

² Extracte de l'entrevista personal realitzada a César Ortiz-Echague.



Fig. 5 Imatge exterior de l'edifici comercial de SEAT a la Plaça Cerdà. Autor: Plasencia Pons, Leopoldo. Col·lecció Plasencia / Institut d'Estudis Fotogràfics de Catalunya. Edifici de la fàbrica SEAT. Barcelona, 195- 196- / Ref. ACP-5-92p.



Figura 6 Imatge interior de l'edifici comercial de SEAT a la Plaça Cerdà. Autor: Plasencia Pons, Leopoldo. Col·lecció Plasencia / Institut d'Estudis Fotogràfics de Catalunya. Edifici de la fàbrica SEAT. Barcelona, 195- 196- / Ref. ACP-5-93p.

estructura de formigó armat i murs de càrrega en només 12 mesos, encarregat a Miguel Fisac.³ Només dos anys després van sortir els primers models 1.400 per a la seva comercialització.

César Ortiz-Echagüe va afrontar el projecte dels menjadors amb la col·laboració dels arquitectes Rafael de la Joya Castro i Manuel Barbero Rebolledo, però va ser a partir del consell del seu pare⁴ d'intentar utilitzar l'alumini com a material per a l'estructura, que va decidir col·laborar amb R. Valle Benítez i H. Herrera, enginyers de l'empresa aeronàutica C.A.S.A.

El resultat va ser un edifici innovador en tots els sentits, doncs l'estructura es va resoldre amb alumini Pantal soldable, d'un gruix de 0,80 mm, el mateix que s'utilitzava per al fusellatge dels hidroavions Junkers 52, i que va deixar en 7 Kg/m² el pes de l'estructura en una època en la que encara ni tan sols es podien trobar fusteries d'aquest material. També es va crear un sistema de brise-soleils automàtics partint del concepte del moviment del tren d'aterratge dels avions i fins i tot les instal·lacions es van dissenyar centralitzades, sent un dels primers edificis espanyols que van plantejar aquesta solució.

Aluminio: ligereza y actualidad. Ladrillo: cerramiento y tradición. Ambos tratados con el máximo respeto, sin revestimientos que desvirtúen su valor estético. Siempre independientes, sin mezclarse. El único enlace que nos hemos permitido entre ambos ha sido el cristal, que los une sin desvirtuarlos.⁵

El 1957 els arquitectes van rebre el primer premi Reynolds organitzat per l'American Institute of Architects per a la promoció

³ Segura Soriano, Isabel. *La modernitat a la Barcelona dels cinquanta: arquitectura industrial*. Barcelona: Ajuntament de Barcelona; [Sant Cugat del Vallès]: Arxiu Nacional de Catalunya, 2010.

⁴ Ell mateix havia fundat el 1923 l'empresa Construcciones Aeronáuticas S.A. (CASA), n'havia estat el seu president i per tant coneixia perfectament l'empresa i les possibilitats dels materials que s'hi utilitzaven.

⁵ Extracte de la revista Cuadernos de Arquitectura. Núm. 28 (1956).

de l'ús de l'alumini en les estructures⁶. Així, van poder viatjar als Estats Units a recollir el premi, on els va rebre Mies van der Rohe, que n'era el president del jurat, i van poder visitar algunes de les seves obres durant dues setmanes. També van conèixer Frank Lloyd Wright, Richard Neutra, Eero Saarinen i Josep Lluís Sert.

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 regresar a España, vimos que estando ya en contacto con una empresa como la SEAT que tenía unas grandes posibilidades de realizar una arquitectura industrial y racionalizada, podíamos incorporar muchas de las ideas del racionalismo y de Mies Van der Rohe.⁷

Finalment, SEAT va encarregar a César Ortiz-Echagüe i Rafael Echaide de la filial de l'empresa a Barcelona, que es va desenvolupar en el conjunt de la plaça Cerdà, on els arquitectes van poder incorporar la forta influència del seu viatge als EUA.

La situació estratègica del solar a l'entrada de Barcelona, va permetre plantejar el projecte com un gran aparador, resolt a partir d'un conjunt d'edificis singulars que mostraven la modernitat i la capacitat tecnològica de la marca, recolzant-se en una arquitectura moderna amb clars referents americans.⁸

Així, els edificis i els seus interiors van ser concebuts per l'admiració del cotxe, doncs formaven un entorn tecnològic a partir de l'ús de materials industrialitzats com el propi acer laminat de l'estructura, les fusteries d'alumini extruït, el vidre polit de grans

⁶ El jurat estava presidit per Mies van der Rohe, i a l'acta del premi destaca la capacitat del projecte de «demostrar imaginació creadora en l'ús de l'alumini, des del punt de vista estructural i estètic, que promogui el futur desenvolupament d'aquest en la construcció».

⁷ Extracte de la revista *Cuadernos de Arquitectura*. Núm. 28 (1956).

⁸ Segons la memòria descriptiva del projecte original.

dimensions o els conductes per a les instal·lacions dels radiadors, que es deixen a la vista.

Observant les imatges dels models que SEAT comercialitzava aquells anys, el símil entre el cotxe i l'edifici es fa evident. L'edifici com una màquina. Un edifici modern.