

## ALBERGUES DE CARRETERA. LA METAMORFOSIS DE UN TIPO HOTELERO

María José Rodríguez Pérez\* y Antonio Ceresuela Puche\*\*

**Resumen:** Los albergues de carretera, obra de los arquitectos Carlos Arniches y Martín Domínguez, han despertado recurrentemente el interés de arquitectos e historiadores del turismo, tanto por su valor de anticipación del Movimiento Moderno como por ser uno de los tipos hoteleros clave del Patronato Nacional de Turismo; sin embargo, la visión que se ha dado hasta ahora del tema ha soslayado la escala particular de cada uno de los inmuebles. La red de albergues constituyó durante cuatro décadas del siglo XX una estructura hotelera con entidad propia dentro de la red de alojamientos turísticos del Estado, que nació vinculada a un prototipo arquitectónico. Este artículo realiza una revisión crítica del origen común de los doce albergues, a través de las premisas de las primeras propuestas y del proyecto final, para analizar a continuación su diversificación a través de sucesivas transformaciones a lo largo del tiempo debidas a reformas, ampliaciones o cambios de uso. Este estudio ha partido de la documentación inédita procedente de diferentes archivos, que ha sido contrastada con la toma de datos in situ realizada en cada uno de los albergues. El panorama actual muestra una red desmantelada y sus inmuebles en diversas coyunturas, algunos incluso desaparecidos, lo que obliga a realizar una reflexión final en relación a la posible reutilización de los edificios todavía existentes.

**Palabras clave:** Administración turística, albergue de carretera, arquitectura, Arniches, Domínguez, red de Paradores, rehabilitación, turismo.

**Abstract:** The roadside inns (*albergues de carretera*), a work from the architects Carlos Arniches and Martín Domínguez, have had a recurring interest from architects and tourism's historians, due to both their value of anticipation to the Modern Movement as well as being one of the key hotel types of the National Tourism Board (*Patronato Nacional de Turismo*). Nevertheless, this matter has been regarded so far in a way that has avoided the particular scale of each one of the properties. Over forty years of the 20th century, the roadside inns chain was a hotel structure in its own right within the national tourist accommodation chain which was born linked to an architectural prototype. This article undertakes a critical review of the common origin of the twelve roadside inns throughout the premises from the first proposal and the final project, in order to analyse its diversification along the successive transformations over time as a result of reforms, extensions or change in use. This study has taken as a starting point the unpublished documentation of various files, which have been verified with the in situ data gathering in each one of the roadside inns. The current outlook of a dismantled chain and with any properties in various circumstances, some have even disappeared, requires a final consideration regarding a possible reuse of the remaining buildings.

**Key words:** Tourist administration, roadside inn (*albergue de carretera*), architecture, Arniches, Domínguez, *Paradores network*, rehabilitation, tourism.

### I. INTRODUCCIÓN

La novedosa fórmula de promover el turismo con automóvil particular tomó forma a través de la construcción de pequeños alojamientos vinculados a la carretera, los “re-

fugios automovilistas”, en el contexto de la dictadura de Primo de Rivera y a través de una inexperta administración turística, en la que se había asentado la aristocracia. (1) La definición del nuevo concepto hotelero fue planteada por los jóvenes arquitectos Carlos

\* Doctora arquitecta. Cuerpo de Arquitectos al servicio de la Hacienda Pública. mariajose.rodriguez.0000@gmail.com

\*\* Arquitecto. antonio.ceresuela@yahoo.es

Arniches Moltó y Martín Domínguez Esteban, (2) en las páginas de un periódico de difusión nacional (Arniches y Domínguez, 1927), en el que solían exponer su visión del mundo de la arquitectura, fundamentalmente orientada a reformas y propuestas de nueva construcción, tanto para vivienda como para otros usos (Díez-Pastor, 2003a, pág. 61-84).

El recién creado organismo oficial dedicado al turismo, el Patronato Nacional de Turismo (1928-1939), (3) hizo rápidamente suya aquella idea para convertirla en el principal motor del programa de la red de alojamientos turísticos del Estado, la red de Paradores. Los primeros paradores situados en Gredos y Mérida se dotaron de carácter singular, mientras que los albergues de carretera, derivados de la propuesta del “refugio automovilista”, buscaron la estandarización según un único diseño de edificio, que se implantó en diversos puntos estratégicos de las carreteras del Circuito Nacional de Firms Especiales (Guerrero, 2003; Rodríguez, 2004). Los itinerarios turísticos programados inicialmente (Peypoch, 1928) se fueron perfilando hasta quedar reducidos a doce rutas con sus respectivos establecimientos, que estaban orientados al servicio de alojamiento y restauración para el cliente y abastecimiento de combustible para su automóvil.

El prototipo del edificio fue seleccionado mediante un concurso nacional de anteproyectos, convocado en 1928 por el Patronato, que premió a los autores de la idea, cuya solución planteaba escasas variantes respecto a la propuesta publicada en prensa un año antes.

Una vez adjudicado el concurso y mientras el prototipo se perfilaba por el equipo ganador, la sección de Alojamientos en los servicios centrales del Patronato, (4) en colaboración con las subdelegaciones regionales, (5) iniciaba, en 1929, el proceso de selección y adquisición de los terrenos en los que se construirían los doce albergues programados. La adquisición de los terrenos debía realizarse preferentemente mediante la donación de terrenos municipales. El Patronato acometía las obras una vez obtenido el certificado del acuerdo de cesión, sin necesidad de haber formalizado el acto, que en algunos casos se demoró hasta décadas muy posteriores debido a la interrupción de la guerra. La parcela debía tener aproximadamente 2.100 m<sup>2</sup> de superficie, con dimensiones de 60 m x 35 m, estar situada en las afueras de la población, próxima a la carretera y tener asegurado el abastecimiento de agua y electricidad. Esta fue la pauta general, aunque ocasionalmente el Patronato adquirió directamente los terrenos mediante compraventa.

Los albergues se construyeron en dos fases sucesivas. En la primera fase, entre 1930 y 1931, se acometió la obra civil correspondiente al edificio principal en los emplazamientos seleccionados, cuya construcción se sistematizó bajo la dirección de obra de Carlos Arniches en la zona geográfica septentrional y Martín Domínguez en la meridional, (6) y se acometió con un único contratista, Francisco Martínez Ponce, (7) que subcontrató la obra con constructores locales. Los edificios recién terminados debían quedar bajo la custodia de la constructora principal hasta su recepción definitiva, mientras se gestionaba el inicio de las obras de las infraestructuras necesarias, pero el

contratista incumplió sus deberes y el Patronato tuvo que buscar el auxilio de los ayuntamientos para la salvaguarda de los edificios. En la segunda fase, singularizada para cada ubicación, se fueron ejecutando las acometidas de las diferentes instalaciones, la urbanización y las construcciones auxiliares. Los doce albergues se construyeron antes de la guerra civil, pero la posterior urbanización de las parcelas determinó que fueran entrando en servicio de forma desigual, algunos incluso se demoraron hasta los años cuarenta (Muguruza, 1948).

El Patronato estuvo sometido a restricciones presupuestarias en este periodo que obligaron a paralizar las obras de los albergues en Antequera, Medinaceli y Triste, por acuerdo de 8 de junio de 1932. (8) Esta situación puso en peligro la integridad del proyecto durante los dos años que se mantuvo la suspensión, que finalmente sólo afectó a Triste. De igual forma, aunque por distinta causa, la gestión de los terrenos de algunos albergues y su urbanización se abandonaron durante los dos últimos años de la guerra y se retomaron a su término, en principio, por el Servicio Nacional de Turismo (1938-1939), que funcionó durante la contienda de forma paralela al Patronato; y finalmente, por la Dirección General de Turismo (1939-1951). El cargo de director general fue ocupado por el jefe del Servicio Nacional, Luis Antonio Bolín Bidwel, que a su vez había sido subdelegado regional del Patronato en la zona meridional. La administración turística, con su experimentado mentor al frente, acometió la reconstrucción y terminación de los albergues con la misma idea de su génesis, tras la cual tendrían lugar las primeras ampliaciones. Los arquitectos autores no intervinieron en las etapas pos-

teriores de transformación de los edificios, debido a que, una vez terminada la guerra, fueron sometidos a depuración profesional, además del exilio de Martín Domínguez en 1937.

## **II. ORIGEN COMÚN: PROPUESTA, CONCURSO Y PROTOTIPO**

*“... Se nos ocurrió a Carlos [Arniches] y a mi pensar que al irse completando el Circuito de Firms Especiales, cuya construcción se inauguraba a bombo y platillos, a lo mejor les daba a las gentes por viajar por él en automóvil. ¿No habría llegado el momento de ir previendo dónde se iban a alojar los viajeros a los que sorprendiera la noche por el camino?” (Domínguez, 1967, pág. 47).*

El tipo hotelero del albergue de carretera fue un invento de arquitectos, un ejercicio intelectual, que Carlos Arniches y Martín Domínguez presentaron de forma desenfada en un artículo de prensa, con la intención de divulgar sus ideas y darse a conocer como profesionales a potenciales clientes.

De igual forma, Martín Domínguez hizo uso de este recurso promocional en la sección “arquitectura y decoración” del suplemento dominical del *Diario de La Marina* (Rabasco, 2010), durante los primeros años de su exilio en La Habana (Cuba).

### **II.1. Propuesta. El refugio automovilista (1927)**

El sorprendente tipo hotelero del albergue de carretera surgió del afán de ser “mo-

dermo”, que estaba identificado con la experiencia de libertad propiciada por el uso del vehículo particular en el transporte por carretera, en contraposición con el viaje en ferrocarril. (9) Los arquitectos idearon una estación en ruta, que no era un verdadero hotel, “...sino simplemente un sitio donde descansar unas horas o, a lo más, una noche” (Arniches y Domínguez, 1927, pág. 4). La propuesta inicial de este no-hotel fue denominada “refugio automovilista”, aunque apareció grafiado como “refugio”, tanto en los planos de planta como en las perspectivas esbozadas para el exterior e interior del edificio. (10)

El croquis del refugio fue expuesto en la sección fija dedicada a la arquitectura del diario *El Sol*, en la que los arquitectos plantearon el desarrollo de un programa de necesidades para un edificio de configuración alargada. El protagonismo del edificio era para el automóvil, que en contradicción con su modernidad era desarrollado según una concepción arraigada en los estereotipos sociales del pasado. El transporte en coche de caballos había sido un medio de locomoción para gente adinerada al igual que, en los años veinte, el automóvil era un transporte elitista destinado a la aristocracia y las clases altas. (11) En ambos medios de transporte la conducción situada en la parte delantera del vehículo quedaba confiada a un conductor o *chófer* que, sin embargo, debía alojarse en habitaciones secundarias, situadas en un pequeño edificio anexo, aunque en desarrollos posteriores del modelo pasarían a una ubicación trasera del edificio principal. En contraposición con la vieja idea de lujo, las austeras habitaciones del refugio se alejaban de las características de

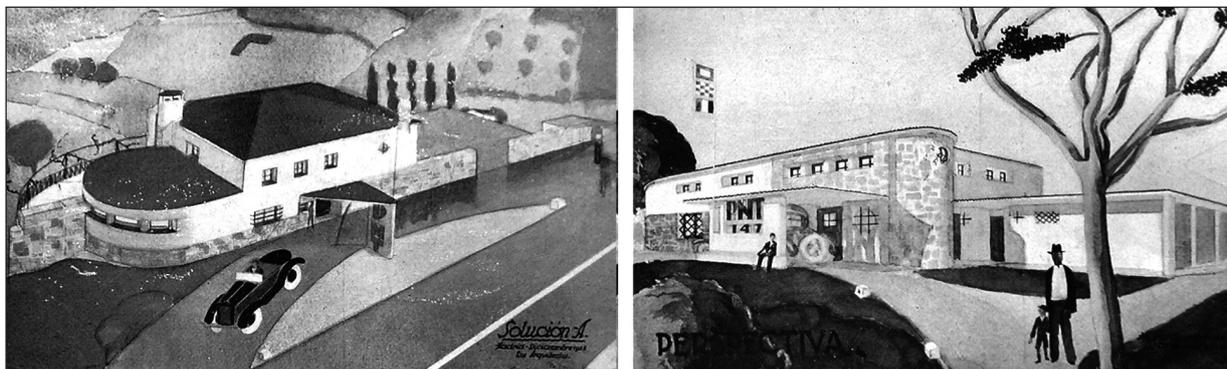
los hoteles contemporáneos de su categoría, ya que las diez habitaciones dobles tenían unas dimensiones mínimas y los dos cuartos de baño eran compartidos. La habitación solo disponía de un lavabo con espejo para el aseo personal, mientras que el inodoro y el baño eran externos.

La exedra alojaba el comedor del establecimiento y se esbozaba como la principal invariante del diseño del futuro albergue, en un afán de evocación del radio de giro del automóvil. (12) Las cocheras para el vehículo se desvincularon del edificio principal y se propusieron como posible zona de ampliación, a diferencia de las habitaciones, que constituyeron un núcleo cerrado a futuros crecimientos. La aparente contradicción de primar el número de plazas de aparcamiento de vehículos sobre el número de habitaciones, no significaba el predominio de la máquina sobre el hombre, sino el criterio funcional de tener en cuenta al cliente de paso, que haría uso del restaurante sin estar necesariamente alojado.

## II.2. Concurso. El albergue-refugio automovilista (1928)

La idea de los arquitectos de promover un tipo hotelero adecuado al automovilista en ruta por las carreteras de España fue apadrinada por el Patronato Nacional de Turismo, que promovió un concurso de anteproyectos el 28 de noviembre de 1928, (13) para la formalización de un tipo hotelero de características similares a las establecidas en el periódico. Las bases del concurso copiaron casi literalmente el contenido del artículo e introdujeron algunas modificaciones relati-

**Figura 1**  
**C. Arniches y M. Domínguez. Soluciones “A” y “B” del concurso**



FUENTE: *Arquitectura*, nº 117 (1929), pág. 23.

vas a conseguir una mayor confortabilidad en las habitaciones, dar importancia a las zonas de servicio con sus habitaciones específicas, y reducir el número de plazas de aparcamiento.

Las bases del concurso dieron la denominación de “albergue-refugio de automovilistas” al establecimiento y resultaron abiertas a cualquier tipo de arquitectura, con la única condición de que ésta se destacase de su entorno. El jurado otorgó por unanimidad el primer premio al equipo constituido por Carlos Arniches y Martín Domínguez, por ser el que proponía las mejores soluciones técnicas de acuerdo con las bases del concurso, y el segundo premio se repartió entre cinco equipos diferentes, debido al notable nivel de los anteproyectos presentados. (14) La característica de la convocatoria fue la heterogeneidad general y particular de las propuestas, ya que un mismo participante podía hacer dos propuestas simultáneas y radicalmente diferentes. Los arquitectos

ganadores presentaron dos soluciones, denominadas “A” y “B” (figura 1), que planteaban una arquitectura según el repertorio formal de la vanguardia con sus volúmenes desnudos de ornamentación, jambas de ventanas y puertas redondeadas, pero sin renunciar a las formas de la tradición vernácula, con una cubierta a cuatro aguas. Ambas soluciones se diferenciaban mínimamente en la forma espacial de ordenación del programa en el edificio.

La propuesta del “refugio automovilista” se desarrolló en la solución “B” del concurso de anteproyectos, que matizó la idea inicial al conseguir una estructura cerrada. El programa del pequeño hotel se integraba en un único edificio, a la vez que quedaba coartada la posibilidad inicial de crecimiento de las cocheras. La marquesina de recepción de coches en la solución “B” conservaba el aspecto de la propuesta de *El Sol*, aunque la puerta principal estaba dispuesta en el plano de fachada. Por el contrario, la solución “A”

abría una nueva vía al singularizar la marquesina con una forma triangular y acceso en un entrante del edificio, que se repetía en la construcción anexa destinada al surtidor de gasolina. La solución “A” fue la que finalmente se construyó con algunas modificaciones.

### II.3. Prototipo. El albergue de carretera (1929)

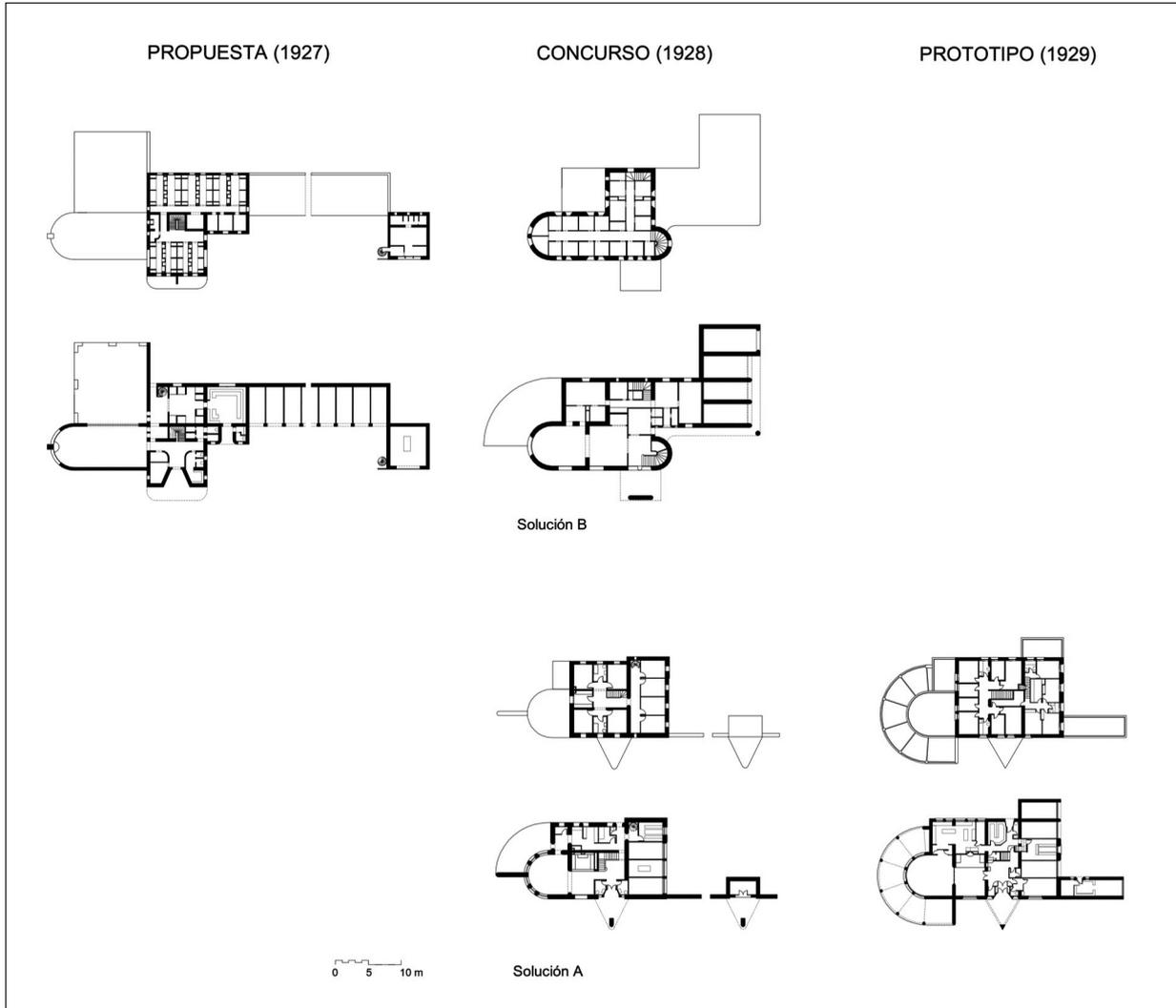
La propuesta del periódico había sido desarrollada en el concurso de anteproyectos y se concretó finalmente en los planos de construcción del albergue tipo, con los que se ejecutó el primer establecimiento en Manzanares. Este primer albergue fue el laboratorio de ensayo constructivo del concepto ideado por los arquitectos. La publicación de los planos del albergue de carretera, incluidos los detalles constructivos y las fotografías del albergue de Manzanares, en la revista especializada *Arquitectura* se puede considerar la presentación del prototipo del edificio (Arniches y Domínguez, 1931), que se repitió en los once establecimientos restantes, construidos simultáneamente. El prototipo definió de forma sintética mediante plantas, alzados y secciones todos los elementos necesarios para la construcción, que se acotaron en metros, con una precisión de milímetros. La representación gráfica del albergue no hacía referencia a la orientación específica de la parcela, de modo que los alzados se designaban apriorísticamente como fachada principal, posterior, derecha e izquierda. El edificio planteaba una arquitectura sencilla, desnuda y “razonable” (García, 1928, pág. 2), que constituía un tipo hotelero nuevo y un concepto turístico moderno.

La evolución arquitectónica del “refugio automovilista” desde el primer esbozo al prototipo presentó algunas invariantes (figura 2), como la definición de una planta concentrada, la forma de exedra del comedor, la terraza exterior, la embocadura de la puerta, la obsesión por los espacios mínimos, las escaleras de dos tramos con pendiente acusada y la distinción de una doble circulación cliente-servicio.

El prototipo final mantuvo relativamente la configuración de la solución “A” premiada en el concurso, que sólo se vio modificada en la planta alta para aumentar el número de habitaciones por indicación del promotor. La organización de la planta superior de habitaciones en las tres etapas evolucionó desde la propuesta de *El Sol* con la organización espacial característica del coche-cama ferroviario, de cabinas de dimensiones mínimas, hasta el concurso con la disposición de cuatro habitaciones dobles que compartían dos baños. El prototipo finalmente construido en Manzanares distorsionó el diseño de la solución “A” del concurso al integrar otras cuatro habitaciones individuales en aquel orden cerrado. La propuesta inicial era un mero esquema que permitía la ampliación en el sentido de adaptación a las necesidades de cada emplazamiento. Las dos soluciones del concurso matizaron la posibilidad de ampliación y el prototipo finalmente construido la imposibilitó.

Tradición y modernidad se entremezclaron en este edificio, al igual que ocurriría en las obras posteriores de los autores (Diéguez, 1997; Díez-Pastor, 2003a). Esta circunstancia se hacía patente, por una par-

**Figura 2**  
**Génesis del albergue de carretera**



FUENTE: Planimetría analítica de elaboración propia.

te, en la envolvente exterior que sugería la plasticidad del hormigón armado, aunque la ejecución se realizaba con ladrillo y mampostería; y por otra parte, en la traza compositiva del edificio, que entremezclaba la tradición académica de simetrías en la dis-

posición de huecos y uso de ejes en los alzados, con una concepción nueva (“racionalista”) de formas geométricas puras en planta (rectángulo, triángulo y círculo), ausencia de ornamentación y remates curvos en las esquinas.

### **III. PRIMERA DIVERSIFICACIÓN: EL EMPLAZAMIENTO**

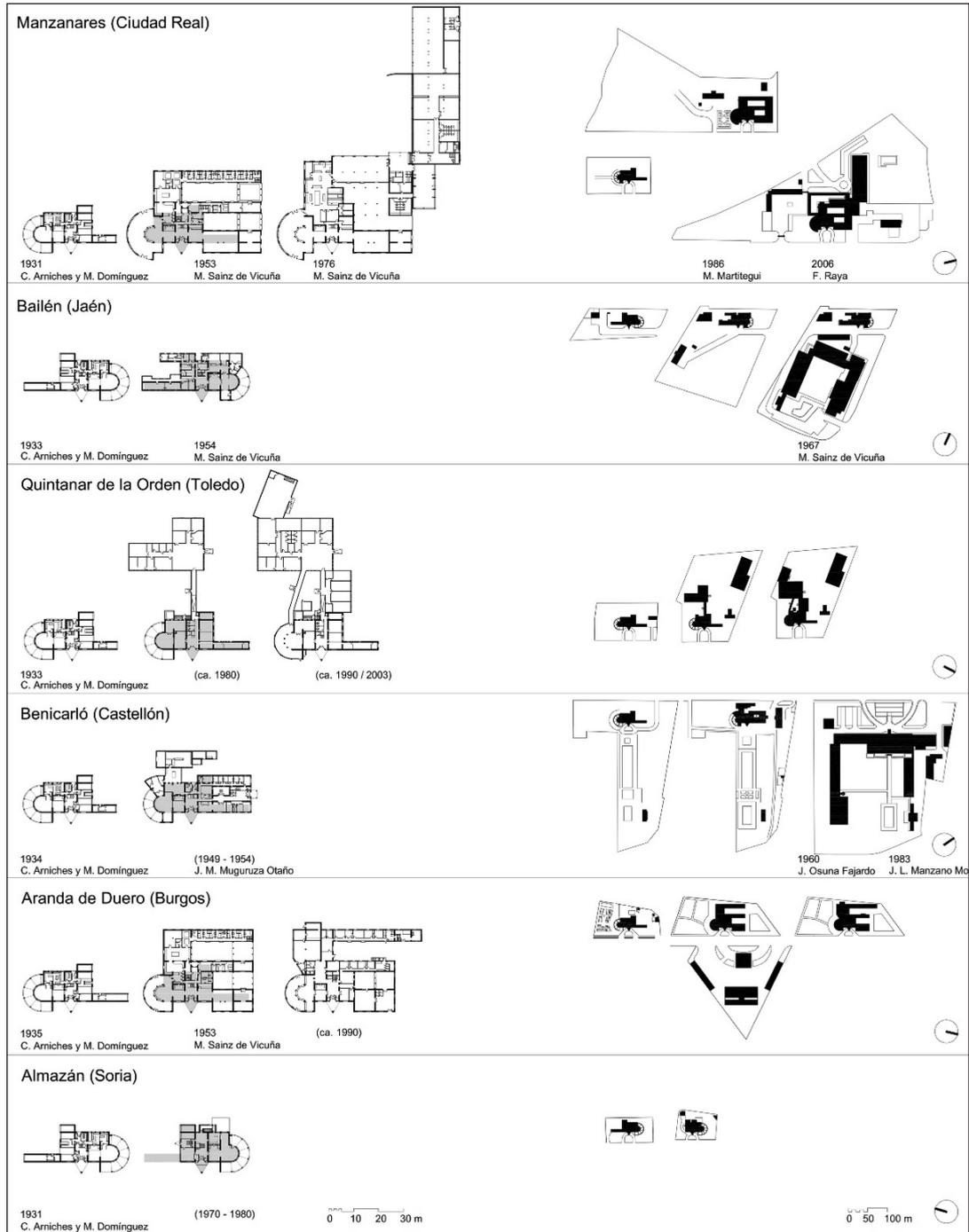
El postulado implícito del Movimiento Moderno de construir el mismo edificio en cualquier lugar se materializó de forma anticipadora en España con la red de albergues, que sistematizó, no sin obstáculos, un mismo diseño de edificio al margen de la geografía y del clima de cada emplazamiento. La idea de partida era crear un modelo único de albergue cuya construcción fuera rápida y económica, que sólo debería requerir mínimas adaptaciones a la singularidad de cada emplazamiento. Sin embargo, las características de cada parcela y su entorno conllevaron los primeros cambios que alteraron la pureza del modelo en función de las condiciones de acceso desde la carretera, la orientación geográfica, la topografía, las vistas o la propia geometría de la parcela (figura 3 y 4).

El trazado de la carretera determinaba la forma de ubicación del albergue en la parcela, que debía ser visible y reconocible desde ella en los dos sentidos de la circulación. La proximidad del edificio a la carretera, en principio, no era un obstáculo, sino algo deseable, ya que la circulación de vehículos no era frecuente y la velocidad media del automóvil era de unos 40 Km/h. (15) El rumor del escaso tráfico en la carretera se amortiguaba fácilmente con los propios muros del edificio, sin necesidad de disponer todas las habitaciones en su trasera. El edificio debía estar al pie de la carretera, aunque en algunos casos tuvo que situarse en una variante próxima, debido a la singularidad del entorno natural o cultural. El albergue de Benicarló se situó, con este criterio, en

una carretera secundaria que se desarrollaba paralela a la línea de costa entre Benicarló y Peñíscola, a cierta distancia de la carretera principal. Esta estrategia motivó el desarrollo posterior de la urbanización en la línea de la costa entre las dos localidades. De igual forma, el albergue de Medinaceli se situó en una meseta en el acceso de la población y próximo al arco romano, pero en una derivación de la carretera principal. El reclamo cultural del emplazamiento motivó la ubicación del edificio al margen de la disposición estándar.

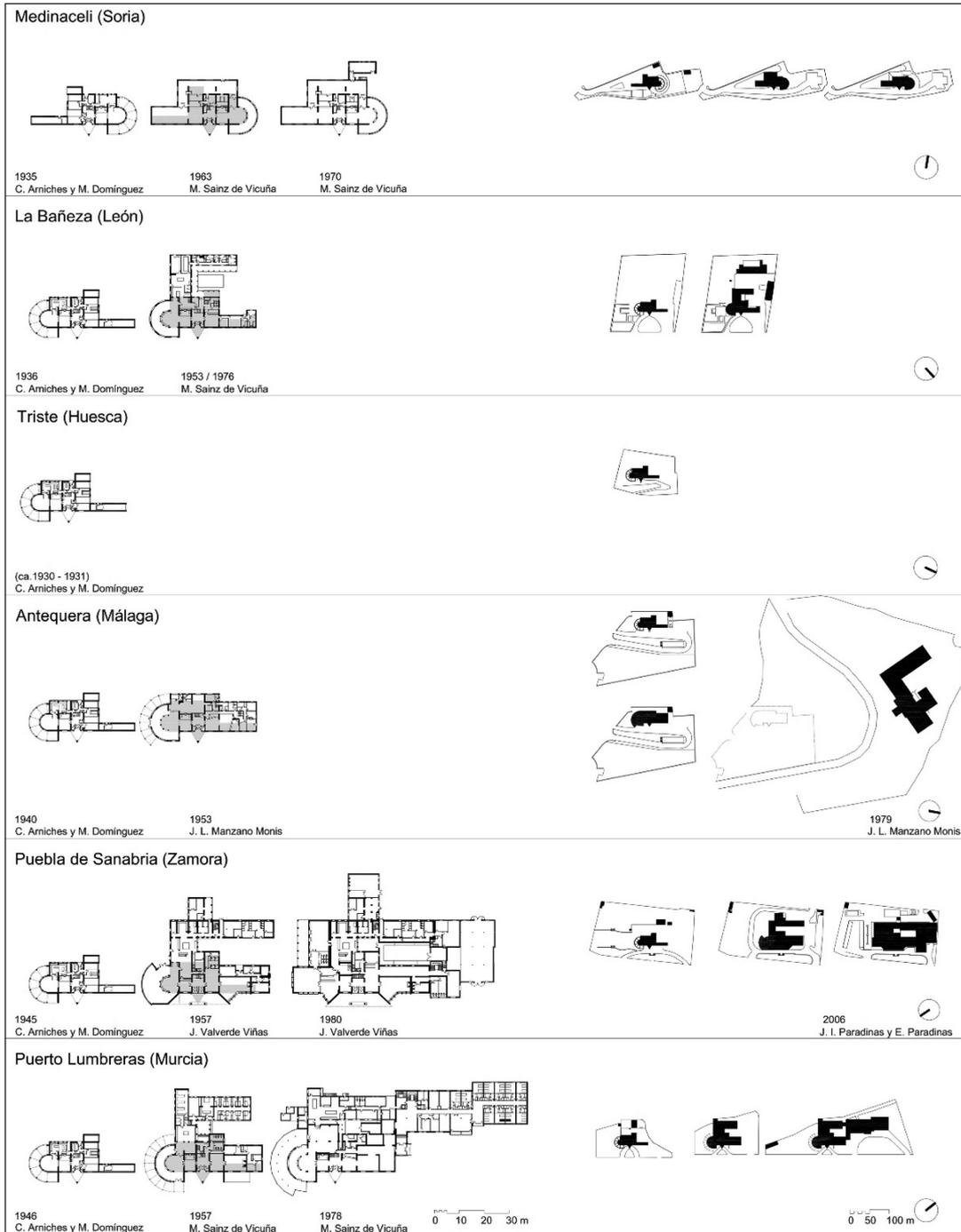
El albergue tipo contaba con espacios exteriores privativos para uso del cliente, tales como el acceso, la terraza y el jardín, y espacios servidores que se organizaban en arquitecturas menores exentas para alojar el lavadero, el gallinero o el surtidor de gasolina (figura 5). Estos edificios auxiliares adoptaban un carácter vernáculo, sin concesión a la innovación arquitectónica, como correspondía a su condición secundaria. Los espacios del cliente debían ser accesibles y estar a la vista, mientras que los espacios auxiliares o servidores debían esconderse. De modo que la única forma de conseguir este objetivo era ocultarlos tras la edificación del albergue para que no fuesen visibles en el recorrido de ingreso desde la carretera. Esta cuestión, en las parcelas de Almazán y Medinaceli, determinó la construcción de un edificio simétrico al prototipo, con el fin de garantizar la privacidad del comedor, la terraza y los jardines exteriores. Sin embargo, el albergue de Bailén incumplió esta regla y, además, se situó en las afueras de la población visible en el sentido Sur-Norte de la carretera, en contra de la norma de localizar los albergues reconocibles en todos los trayectos que tenían su origen desde Madrid.

**Figura 3**  
**Evolución arquitectónica de los albergues de carretera (I)**



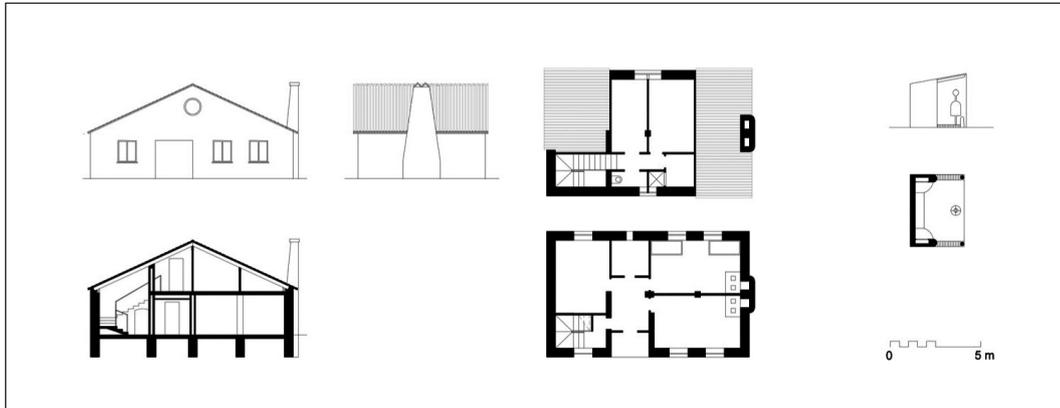
FUENTE: Planimetría analítica de elaboración propia.

**Figura 4**  
**Evolución arquitectónica de los albergues de carretera (II)**



FUENTE: Planimetría analítica de elaboración propia.

**Figura 5**  
**Arquitecturas menores: lavadero, servicios y surtidor de gasolina (1935)**



FUENTE: Elaboración propia a partir de los planos de C. Arniches y M. Domínguez

La geometría alargada de la parcela de Benicarló motivó también la singular orientación del albergue, de espaldas a la carretera, para dirigir sus vistas al mar. La franja trasera de terreno, perpendicular a la playa, tenía una longitud de 150 m y acaparaba el protagonismo debido a las zonas ajardinadas y la alberca.

La posición habitual del albergue era en paralelo a la carretera y aproximadamente a su misma cota, pero en las ubicaciones de Bailén, Medinaceli y Antequera se situó de forma perpendicular. El albergue de Triste en el pantano de La Peña (Huesca) se posicionó en una acrópolis natural, que obligaba a realizar un acceso forzado en zigzag desde la carretera, para superar la pendiente del terreno (Rodríguez y Ceresuela, 2014).

Los planos del prototipo del albergue no habían incorporado el pequeño sótano destinado a la despensa y cuarto de registro de

las acometidas que, sin embargo, se construyó en cada edificio con variantes de trazado improvisadas en obra, según las características del terreno. El diseño del tipo hotelero se realizó según criterios funcionales abstractos, adoptados a priori, mientras que la elección del emplazamiento y la ubicación del edificio en la parcela se realizaron con criterios particulares para cada caso, en los que la orientación solar fue indiferente. El resultado fue una valoración singularizada para cada lugar, tanto en lo referente a las vistas desde la carretera como desde el interior del edificio.

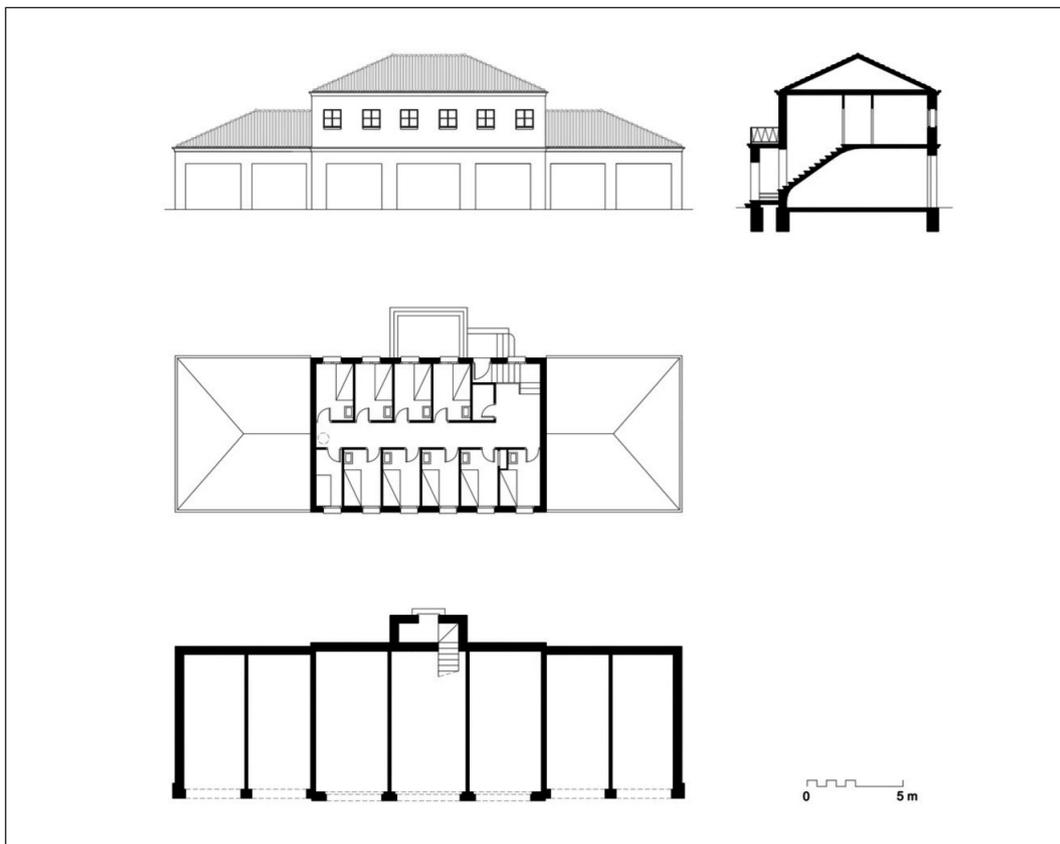
#### **IV. POSTERIOR TRANSFORMACIÓN: LA EVOLUCIÓN DE LAS VARI- BLES DE PARTIDA**

Los albergues de carretera sucumbieron a su propio éxito al quedarse rápidamente pequeños en relación a su demanda. El de-

sarrollo del trazado de la red de carreteras, la evolución del turismo y el avance tecnológico del automóvil determinaron la reorganización de la estructura inicial de la red de albergues y la reconfiguración arquitectónica de sus edificios, que habían nacido enfocados a un escaso turismo de élite y a una sociedad marcada por la segregación de clases. La industria del turismo y la del automóvil experimentaron en pocos años una progresión exponencial debido a la trans-

formación de la demanda en un fenómeno de masas, que dejó obsoleto el tipo hotelero del albergue. La reorganización de la red de carreteras hizo que algunos albergues quedaran desconectados de la autovía y con ello perdieron su característico cliente de paso; otros, debido al crecimiento demográfico, quedaron incluidos en polígonos industriales, situados en las afueras de la población. En general, el progreso tecnológico motivó que la ubicación de la mayoría de los al-

**Figura 6**  
**Arquitecturas menores: cocheras y dormitorios de mecánicos (ca. 1939-1950)**



FUENTE: Elaboración propia a partir de los planos de J. M. Muguruza y M. Sainz de Vicuña

bergues dejara de ser estratégica al poderse realizar viajes largos, con vehículos más veloces, y sin necesidad de hacer escalas para descansar o pernoctar.

El crecimiento turístico demandaba el incremento de la capacidad hotelera de los albergues, que habían sido diseñados sin aparente posibilidad de crecimiento. Aun así, en la postguerra, la primera propuesta de ampliación que acometió la Dirección General de Turismo desarrolló un crecimiento anular para la exedra, pequeños anexos en la trasera del edificio y la transmutación de las zonas de servicio en zonas de cliente, especialmente las habitaciones del servicio (incluidas las zonas destinadas al *chófer* o mecánico del cliente) y la vivienda del administrador (posteriormente denominado director del establecimiento), que se formalizaron en nueve de los doce albergues. Los usos de servicio desplazados no se eliminaron, sino que ocuparon un pabellón exento de estética similar a la del albergue e idéntico para todos ellos (figura 6). Por tanto, las primeras ampliaciones se realizaron de forma igualmente estandarizada para el conjunto de albergues, del mismo modo que habían sido concebidos. El equipo técnico de la Dirección General de Turismo, formado por los arquitectos interinos Manuel Sainz de Vicuña y José María Muguruza Otaño, encargados en principio del mantenimiento de los edificios de la red, fueron los que realizaron el prototipo para el crecimiento de los albergues en los años cuarenta. El interior de los edificios inició en esta etapa un progresivo cambio de su estética moderna por otra de carácter regional, en consonancia con el gusto oficial del régimen franquista, que entraba en contradic-

ción con el propio hecho de la terminación del proyecto de los albergues, identificados con la modernidad de la Segunda República. La clave para entender esta contradicción se encontraba en el director general de Turismo, Luis Antonio Bolín, cuyo apego personal al proyecto había surgido de su implicación directa en la selección de las parcelas y en el seguimiento de las obras de los albergues de Antequera y Bailén, durante el tiempo que desempeñó el cargo de subdelegado regional del Patronato.

No obstante, el carácter regional fue inevitable en algunos de los albergues terminados en los años cuarenta, como en Puebla de Sanabria, que se hizo extensivo a su fachada con un trampantojo de mampostería pintada (figura 7), en consonancia con la arquitectura local.

En los años cincuenta, la apertura exterior y la modernización administrativa potenciaron las ampliaciones más ambiciosas en los edificios de los albergues, que se promovieron por el Ministerio de Información y Turismo (1951-1977), a mediados de la década, gracias a la política de programación presupuestaria orientada al ámbito inmobiliario. (16) Estas transformaciones tomaron forma nuevamente en un modelo de crecimiento estandarizado, diseñado por el arquitecto jefe de la sección de Proyectos, Manuel Sainz de Vicuña, que fue adaptado en función del espacio disponible en cada parcela. La transformación de los edificios se realizaba para acoger las nuevas necesidades, que requerían aumentar cuantitativa y cualitativamente las habitaciones de clientes. En primer lugar, las habitaciones debían ser mayores y contar con cuarto de baño

**Figura 7**  
**Albergue de carretera en Puebla de Sanabria, Zamora (ca. 1945)**



FUENTE: Ministerio de Educación Cultura y Deporte (MECD), Archivo General de la Administración (AGA). Fondo Patronato Nacional de Turismo, signatura F-00341-10-036

independiente e integrado en la propia habitación, en tanto que los conceptos de privacidad e higiene habían evolucionado. En segundo lugar, los reducidos espacios iniciales destinados a garaje debían ampliarse para crear zonas mayores de aparcamiento al aire libre (figura 8). En tercer lugar, los espacios de servicio se ampliaron inicialmente para volverse a reducir posteriormente en función de las disponibilidades de alojamiento y del número de personal de servicio. La nueva demanda del turista en ruta se producía fundamentalmente en las horas del almuerzo, por lo que la ampliación del comedor de clientes era obligada

y conllevaba el crecimiento proporcional de la cocina y de sus espacios servidores. Y finalmente, en cuarto lugar, surgieron nuevas demandas de espacio para integrar las instalaciones modernas en el edificio, que fueron ganando protagonismo e importancia dentro de los establecimientos hoteleros con patinillos y locales específicos para alojarlos.

La estética de los cuerpos de nueva construcción se inspiró directamente en las formas y materiales utilizados en origen en el albergue, según la práctica habitual de los técnicos del ministerio de mimetizar los cuerpos añadidos con el edificio existente, tal y como se había empezado a hacer en

**Figura 8**  
**Evolución de las cocheras. Integradas en el edificio**  
**(Manzanares, ca. 1931), en edificio exento (Aranda de Duero, ca. 1953)**  
**y exteriores (Aranda de Duero, ca. 1960)**



FUENTE: Paradores de Turismo de España, S. A.; MECD, AGA. Fondo Patronato Nacional de Turismo, signatura F-00326-03-006; ©Instituto de Turismo de España -Turespaña.

**Figura 9**  
**Albergue de carretera en Antequera, Málaga.**  
**Ampliación de las zonas comunes (ca. 1960)**



FUENTE: ©Instituto de Turismo de España -Turespaña

la década anterior. La ampliación de los albergues se formalizó en el crecimiento de la trasera del edificio mediante pabellones paralelos al de la cochera, que configuraban

patios intermedios de estética moderna, especialmente reconocible en las jambas de puertas y ventanas redondeadas, inspiradas en la obra de Carlos Arniches y Martín Do-

mínguez. De igual forma, en el interior del edificio se recurría a un repertorio formal inspirado en el edificio primitivo con pavimentos en forma de damero o tablero de ajedrez, muros con remates curvos en particiones interiores o la disposición del bar empotrado entre paredes de forma similar a la zona de chimenea del albergue (figura 9). La organización espacial del establecimiento adoptaba una nueva estructura a modo de peine, sin una ordenación clara de los pasillos debido a la situación intermedia de la cocina, que impedía la comunicación directa con el pabellón final destinado a dormitorios del servicio. Esta estructura se proyectó idéntica para seis de los albergues, que en el caso de Bailén no se realizó por la imposibilidad de adquirir los terrenos situados en su trasera.

En los años sesenta, el turismo de masas, caracterizado por el desmedido incremento de la demanda turística, propició la demolición o el abandono de algunos de los albergues de carretera para la construcción de nuevos edificios en sus solares o contiguos a ellos, respectivamente.

En la década siguiente, la tendencia de expansión se invirtió debido a la crisis económica y la consecuente contracción de la demanda. El déficit económico general de la red de Paradores determinó la desafectación masiva de inmuebles no rentables, entre los que se encontraron algunos de los albergues. Esta circunstancia y los criterios reductores del gestor hotelero Administración Turística Española (ATE) (Soriano, 1978; Soriano, 1985), condujeron a la progresiva desaparición de la red de albergues en función de la transformación de sus edificios en un tipo hotelero más rentable, el parador.

Durante la década de los ochenta, la administración turística primó la rehabilitación de edificios históricos frente a la edificación de nueva planta en la promoción de paradores nuevos, de modo que los edificios de los albergues, transformados en paradores, pasaron a tener una importancia secundaria en la red.

En la última década del siglo XX se sustituyó el organismo autónomo gestor de la red por una sociedad estatal, Paradores de Turismo de España, S. A., a la que se le otorgó de forma progresiva competencia para la ejecución de obras de reforma. La tendencia de ir haciendo desaparecer los albergues, ya iniciada anteriormente, culminó con el empeño de la sociedad Paradores de modernizar y ampliar los establecimientos, que se hizo a costa de borrar la huella del prototipo inicial.

#### **IV.1. Manzanares (Ciudad Real)**

El albergue se situó en el paraje del Cristo de las Agonías, en una parcela adyacente a la carretera de 2.713 m<sup>2</sup>, que fue donada por el ayuntamiento el 16 de noviembre de 1929. El edificio de Manzanares fue el primero en entrar en servicio, el 12 de marzo de 1931.

Los primeros intentos de ampliación del inmueble se orientaron a resolver las carencias de la posguerra y conseguir la autosuficiencia con una huerta mayor. En este sentido se promovió la adquisición de terrenos, que se formalizó en los años cuarenta para la construcción del pabellón de cocheras y la ejecución de modificaciones menores en

**Figura 10**  
**Albergue de carretera en Manzanares, Ciudad Real.**  
**Construcción inicial (ca. 1931), segunda ampliación (ca. 1960)**  
**y estado actual**



FUENTE: Wunderlich.Biblioteca de la Facultad de Empresa y Gestión Pública (Universidad de Zaragoza);© Instituto de Turismo de España-Turespaña; autores.

el albergue. Sin embargo, la primera ampliación significativa del edificio tuvo lugar en los años cincuenta según el modelo estándar ideado por Manuel Sainz de Vicuña, que siguió la línea arquitectónica del albergue.

A mediados de los cincuenta, la empresa constructora Termac, S. A., adjudicataria de las obras de conservación de las carreteras nacionales del sector, construyó un edificio para sus oficinas, talleres y almacén en una parcela contigua, que obstruía las vistas desde el albergue. Esta circunstancia unida a la modificación del trazado de la carretera motivó la adquisición de nuevos terrenos mediante compraventa y expropiación forzosa, a comienzos de los años sesenta. La consecuencia inmediata fue la promoción de un segundo plan de ampliación que transformó el albergue en parador, según el proyecto redactado por el mismo arquitecto. El nuevo pabellón de habitaciones se construyó de forma perpendicular a la carretera, con

una línea arquitectónica similar al albergue, aunque más atenuada (figura 10). La parte del edificio correspondiente a la primera ampliación quedó convertida en zona de servicio y su planta superior sin uso (actualmente todavía persiste esta situación). Se sustituyeron las edificaciones auxiliares y se invirtió la posición de la puerta principal, de modo que el albergue quedó relegado a la trasera.

Las actuaciones posteriores tendieron a reconducir el aspecto exterior del establecimiento al estilo regional de la casa manchega. La primera actuación en este sentido fue realizada en los años noventa por el arquitecto de la Secretaría General de Turismo, Mariano Martitegui Cáceres, para reordenar la urbanización, el aparcamiento y crear un porche de ingreso. La segunda actuación de línea regional se realizó en 2006 por la sociedad Paradores, que encargó al arquitecto Francisco Raya Mengibar la reforma

que supuso la ampliación de la fachada del pabellón de habitaciones con solanas de madera.

La transformación de la carretera en autovía y el intenso tráfico obligaron a colocar pantallas perimetrales para amortiguar el ruido, que consolidó una parcela cerrada a la carretera, en contra del carácter inicial.

#### **IV.2. Bailén (Jaén)**

La localización inicial del albergue se había planteado en Motril (Granada), próximo a la costa, y con esta localización se licitó la obra de los albergues en junio de 1929, pero el subdelegado regional, Luis Antonio Bolín, replanteó la ubicación y decidió situarlo en Bailén. El ayuntamiento realizó un papel de mero intermediario en la adquisición de los terrenos, ya que la compraventa de la denominada bóveda o huerta de Arteaga fue realizada directamente por el Estado, en agosto de 1930. El arquitecto Martín Domínguez dirigió la obra y la inauguración del establecimiento se efectuó el 23 de enero de 1933. La obra de acondicionamiento de la parcela, dirigida por el mismo arquitecto, se ejecutó por administración directa hasta poco antes del inicio de la guerra civil, que determinó el abandono del albergue. El acondicionamiento y reapertura posterior se produjo el 4 de mayo de 1939. En Bailén, al igual que en Manzanares, se decidió ampliar la huerta mediante compraventas sucesivas de los terrenos colindantes, realizadas en 1942 y 1947, para conseguir el autoabastecimiento del albergue. Los nuevos terrenos permitieron la construcción de un pabellón de cocheras y un surtidor de gasolina, según

el modelo estándar diseñado para el conjunto de los albergues.

Las primeras ampliaciones se consumaron en los años cuarenta dentro del volumen construido, según el proyecto de Manuel Sainz de Vicuña. En los años cincuenta, el ministerio reconsideró la capacidad hotelera del albergue y tras varios tanteos decidió construir un edificio nuevo en los terrenos adyacentes, que se consumó en la década siguiente con el proyecto de parador redactado por el mismo arquitecto. El albergue quedó relegado a vivienda del administrador (Villar, 2007, pág. 141) y con el tiempo dejó de utilizarse, por lo que comenzó su progresiva degradación.

La cercana hostería en el castillo de Santa Catalina (Jaén), abierta al público en 1965 y transformada en parador diez años después, había sido prevista para dar desahogo al establecimiento de Bailén. Sin embargo, el éxito de la hostería del castillo unido al aislamiento del albergue respecto de la carretera, debido a los nuevos pasos elevados que encajonaban el edificio entre carreteras a distinto nivel, acabó por reducir su atractivo turístico y motivar su cierre como parador en 1995. Los antiguos edificios del parador y del albergue han permanecido en uso hostelero hasta 2014, adscritos al Instituto de Turismo de España (Turespaña), aunque la explotación estaba cedida desde la década de los noventa a una entidad privada constituida por los antiguos trabajadores del parador. Los dos avejentados edificios, tanto el parador como el albergue, este último en estado de abandono y degradación avanzada, han sido revertidos recientemente al patrimonio del Estado. El destino final del

inmueble podría ser la cesión al ayuntamiento, tal y como se ha venido haciendo con otros albergues desafectados.

### **IV.3. Quintanar de la Orden (Toledo)**

El ayuntamiento de Quintanar de la Orden acordó la cesión gratuita de una parcela al pie de la carretera de 3.206 m<sup>2</sup>, situada en el terreno denominado Horno Molino del Manco, con destino a la construcción del albergue, que se formalizó el 20 de enero de 1930. El Patronato tuvo que adquirir una superficie de 5.340 m<sup>2</sup> colindante con la parcela, en enero de 1936, debido a que el albergue había sido construido parcialmente en terrenos privados. Carlos Arniches dirigió las obras tanto del edificio principal como de las construcciones auxiliares, que se inauguraron el 19 de marzo de 1933.

Algunos de los edificios de Quintanar de la Orden sirvieron para el acuartelamiento de las tropas republicanas durante la guerra civil, entre ellos el albergue, que se convirtió en un puesto militar de escucha por su situación estratégica frente al aeródromo local.

El albergue reabrió sus puertas como establecimiento hotelero en la posguerra, cuyo administrador, en un exceso de celo en el cumplimiento de sus deberes, adquirió con cargo a su patrimonio los terrenos contiguos al albergue, en los que construyó una granja avícola sin la intervención de facultativo. El administrador tuvo que dimitir ante el descontento de las autoridades ministeriales y la situación de conflicto imposibilitó un acuerdo de compraventa de los

terrenos a favor del Estado. La ampliación del albergue no llegó a consumarse a pesar de tener espacio disponible en la parcela para acometer la obra estándar y el pabellón de cocheras proyectado para los terrenos colindantes tampoco se ejecutó. El albergue estaba demasiado próximo a Madrid y dejó de interesar a los fines turísticos oficiales (Fernández, 1991, pág. 461), por lo que estuvo en servicio hasta su transformación en escuela de formación profesional del personal de ATE en 1967, impartida a través del programa de promoción profesional obrera (PPO). El cierre final en junio de 1970 se debió al mal estado del inmueble, que conllevó el traslado de la escuela de formación al albergue de La Bañeza (León).

El inmueble se desafectó de Información y Turismo el 27 de diciembre de 1974 y fue revertido al ayuntamiento, que, a su vez, lo cedió a la asociación protectora de niños con discapacidad psíquica de Quintanar de la Orden y comarca (actual Asociación Pro-Personas con Discapacidad de Quintanar de la Orden, ASPRODIQ). El edificio fue transferido en su estado original a la asociación, que posteriormente acometió obras de ampliación en función de sus necesidades: la demolición de la zona de la chimenea, el crecimiento anular de la exedra y la construcción de nuevos pabellones exentos en la trasera del albergue, sucesivamente conectados mediante un corredor.

### **IV.4. Benicarló (Castellón)**

La elección de los terrenos destinados al albergue en el paraje denominado Solades en Benicarló se realizó en marzo de 1929

con la intervención de Martín Domínguez. La parcela de 1.800 m<sup>2</sup> fue donada por el ayuntamiento mediante acuerdo de 18 de julio de 1931 y la construcción de la carretera Benicarló-Peñíscola se hizo de forma simultánea a la construcción del edificio.

El acceso de la parcela se resolvió durante la fase de ejecución de la obra de urbanización en 1933, con la dirección de Carlos Arniches y el albergue se inauguró el 24 de junio de 1934. El Patronato formalizó una segunda adquisición por compraventa directa al ayuntamiento en junio de 1937, correspondiente a la franja de terreno existente entre la trasera de la parcela y el mar, para evitar posibles construcciones que obstruyesen las vistas.

El primer proyecto de ampliación del albergue, redactado por el arquitecto José María Muguruza proponía, en marzo de 1949, la demolición de la marquesina triangular para proyectar otra igual aunque de mayores dimensiones, que no se ejecutó. Sin embargo, el mismo arquitecto construyó con la estética del albergue el pabellón de cocheras y dormitorios de mecánicos, la piscina y el pabellón de vestuarios.

Posteriormente, entre los años 1953 y 1954, se trazó un plan de ampliación mucho más ambicioso, que invertía la posición del edificio sin demolerlo, mediante un crecimiento alejado de la solución estándar de los restantes albergues. La transformación se hacía posible en el escaso espacio existente entre la trasera del edificio y la carretera, además de realizar el crecimiento concéntrico de la exedra.

El incremento del turismo en la zona de levante transformó al viajero de paso en huésped de estancia estival, que acabó motivando la sustitución del edificio. El albergue había sido demolido en la ficción por un simbólico bombardeo durante la guerra civil (Azaña, 2011, pág. 200) y lo fue en la realidad por la acción de la piqueta durante el boom del turismo de sol y playa.

El arquitecto jefe superior del Ministerio de Información y Turismo, José Osuna Fajardo, proyectó un parador en forma de L, que adoptó la estética del albergue en algunas de sus fachadas secundarias. La siguiente ampliación del establecimiento fue realizada en los años ochenta por el arquitecto funcionario Julián Luis Manzano Monís, que levantó un pabellón nuevo de habitaciones y dotó al conjunto de forma de U, y con ello colmató de edificación la parcela.

La última reforma realizada en el edificio por la sociedad Paradores, en 2003, fue encargada al arquitecto Antonio Girona, y supuso el rediseño de algunos de los elementos significativos del edificio y la demolición de las cocheras de los años cuarenta para ampliación del aparcamiento.

#### **IV.5. Aranda de Duero (Burgos)**

El 27 de diciembre de 1929, el ayuntamiento donó a favor del Patronato una parcela de 2.100 m<sup>2</sup> situada junto a la carretera, en las inmediaciones del santuario de la Virgen de las Viñas. La formalización del acuerdo de cesión se demoró hasta el 24 de febrero de 1936, que recogió también la ampliación de los terrenos para poder aco-

meter las construcciones menores y la urbanización. La inauguración del albergue se realizó el 14 de febrero de 1935 y produjo el rechazo de los industriales del sector hostelero local y regional, que entendían el establecimiento en clave de competencia desleal del Estado.

Tras la guerra, el albergue fue reinaugurado por el jefe del Servicio Nacional de Turismo en julio de 1939. En los años cuarenta se iniciaron gestiones para la adquisición de terrenos y ampliación del albergue debido al incremento de clientes, especialmente durante el mes de verano, que conllevaron la ejecución de modificaciones menores en el edificio.

La verdadera ampliación del albergue se realizó a mediados de los años cincuenta según el proyecto estándar de Manuel Sainz de Vicuña, en los terrenos adquiridos gracias a una nueva donación municipal. A finales de la década, se construyó el pabellón de cocheras y el surtidor de gasolina según proyecto del arquitecto Julián Luis Manzano en la parcela situada frente al albergue, al otro lado de la carretera, que había sido adquirida mediante compraventa en los años cuarenta. El edificio entró en servicio nuevamente como albergue en los años sesenta y la crisis económica de la siguiente década hizo pensar que "...tenía cumplida con creces la finalidad que se le asignó en su día" (Soriano, 1978), a pesar de haber sido uno de los albergues más rentables, junto a Bailén y Manzanares.

La desafectación del inmueble se realizó el 9 de julio de 1979 y fue revertido al ayuntamiento en 1982 con el fin de consolidar la

situación de cesión efectiva municipal del edificio a la Asociación de Ayuda a Deficientes Mentales (ASADEMA). El edificio es hoy sede de la asociación y se conserva con el aspecto de la primera ampliación realizada por Información y Turismo, ya que ha tenido mínimas adaptaciones de mantenimiento, como la corrección de la contrapendiente de la marquesina de ingreso mediante tejado inclinado de teja curva.

La parcela situada frente al albergue, al otro lado de la carretera, quedó integrada en el patrimonio del Estado hasta su afectación al Ministerio del Interior.

#### **IV.6. Almazán (Soria)**

La parcela contigua a la carretera en las Eras de la Encomienda de San Juan, de 2.100 m<sup>2</sup>, fue destinada a la construcción del albergue mediante donación particular a favor del Patronato el 28 de diciembre de 1929. El albergue se construyó con la dirección de Carlos Arniches y fue inaugurado el 11 de abril de 1935.

El establecimiento estuvo en funcionamiento hasta la guerra civil, durante la cual sirvió de residencia ocasional al Estado Mayor de la legión Cóndor, que se había establecido en algunos de los edificios singulares de la localidad entre 1937 y 1938.

Al terminar la guerra, la Dirección General de Turismo designó una persona responsable del edificio, que lo custodió desde 1941 hasta 1965, momento a partir del cual se replanteó la necesidad de ponerlo nuevamente en uso. La desafectación del albergue

de Almazán, el 9 diciembre de 1965, estuvo motivada en la proximidad de otros establecimientos de la red en la provincia de Soria: Medinaceli y Santa María de Huerta. El albergue sin uso ni vigilancia entre 1966 y 1971 sufrió deterioro y la Dirección General del Patrimonio del Estado convocó diferentes subastas para su enajenación, que quedaron sucesivamente desiertas. En la tercera convocatoria fue adjudicado a un empresario local, que declinó posteriormente su oferta debido a la situación de conflicto suscitada entre la Administración y los herederos de la donante de los terrenos. El inmueble fue adjudicado definitivamente al actual titular en la cuarta convocatoria de la subasta, celebrada en 1971.

El albergue se encontraba en estado de ruina, por lo que, en principio, el nuevo propietario lo destinó a almacén de materiales de obra y, posteriormente, a vivienda mediante una reforma de ejecución sucesiva en el tiempo. La primera intervención que realizó fue la prospección de pozos-sondeo en la parcela de su propiedad próxima al albergue, para la búsqueda de un manantial en el que acabó instalando una fábrica de envasado de agua mineral en 1981. El albergue fue utilizado como almacén durante la prospección y construcción de la instalación industrial. A continuación, el edificio fue reformado con el fin de transformarlo en residencia, cuya obra fue sucesivamente eliminando elementos constructivos no estructurales y revistiendo el edificio con un aspecto vernáculo. La antigua cochera del albergue fue demolida por encontrarse en estado de ruina avanzada y la distribución interior del edificio se modificó para dejar abiertos los espacios de la planta baja.

#### **IV.7. Medinaceli (Soria)**

La construcción de un albergue en Medinaceli se supeditó al proyecto del ayuntamiento de conducción de agua desde el manantial de la Almunia para abastecimiento de la población, que se ejecutó con carácter previo y gracias a una subvención de 20.000 pts., otorgada por el Patronato. Los terrenos elegidos, situados frente al arco romano, fueron cedidos gratuitamente por el ayuntamiento, según acuerdo del pleno de 28 de abril de 1929. El albergue fue construido por el Patronato y se abrió al público el 10 de octubre de 1935, hasta que en agosto de 1936 fue utilizado por las tropas nacionales para acuartelamiento.

El ayuntamiento ejecutó la obra de conducción de agua a partir de la recepción de la subvención, en diciembre de 1935, y comenzó a prestar suministro el 1 de enero de 1938. Las duras condiciones del invierno obligaban a hacer un mantenimiento continuado del albergue, cuyas obras se encomendaron en 1944 al arquitecto Francisco Alonso Martos.

El edificio fue mínimamente ampliado a comienzos de la década de los sesenta por Manuel Sainz de Vicuña, que modificó la exedra y aumentó el volumen construido de la zona posterior, sin llegar a ejecutar la solución estándar de los restantes albergues, ya que no se transformó en parador. El albergue dejó de prestar servicio en 1972 al encontrarse en mal estado de conservación, debido a los efectos continuados del agua y del hielo. A raíz de esta situación se acometieron obras para transformar el albergue en hostería, según el proyecto de Manuel Sainz

de Vicuña, que dotó al inmueble de dos comedores, bar, cocina y zonas de servicio más amplias. La hostería nacional se inauguró en junio de 1977 y permaneció abierta hasta el 13 de julio de 1979.

La nueva política de la administración turística de transformación de las hosterías en paradores coartó la explotación hostelera estatal que acabó revirtiendo al ayuntamiento. El inmueble continuó funcionando como hostería mediante una concesión municipal hasta finales del siglo XX, a cuyo término quedó sin uso y al no estar custodiado fue despojado de sus materiales e instalaciones.

Las últimas actuaciones de mantenimiento realizadas por el ayuntamiento han transformado el albergue en un pequeño almacén municipal, que ha dejado a salvo las estructuras todavía conservadas.

#### **IV.8. La Bañeza (León)**

El Ayuntamiento de La Bañeza tomó acuerdo de cesión de una parcela de 1.800 m<sup>2</sup> situada en la Vega, con destino a la construcción de un albergue, el 10 de marzo de 1930. El contratista de la obra desatendió su deber de guardia y custodia del edificio, que

**Figura 11**  
**Albergue de carretera en La Bañeza, León. Ampliación (ca. 1960)**



FUENTE: ©Instituto de Turismo de España –Turespaña

sufrió daños por intrusismo en 1934. La donación municipal inicial de terrenos se completó mediante un nuevo acuerdo, de 4 de abril de 1934, para poder terminar las obras de urbanización con una parcela de superficie total de 7.440 m<sup>2</sup>. Carlos Arniches fue el encargado de la dirección de obra del albergue, que se inauguró el 8 de abril de 1936.

A mediados de los años cincuenta se acometió la ampliación del albergue según el modelo estándar realizado por Manuel Sainz de Vicuña (figura 11), cuya obra ejecutada en 1955 se completó con la construcción de un pabellón de cocheras y un puesto de suministro de combustible.

El albergue funcionó hasta su transformación en escuela de hostelería en 1970, que se trasladó desde su anterior localización en Quintanar de la Orden. La política de la Secretaría de Estado de Turismo de disminuir el déficit de la red de alojamientos turísticos del Estado conllevó el cierre de algunos establecimientos en 1977 y 1979, entre los que se encontraba el albergue-escuela de La Bañeza.

Se inició expediente de desafectación del inmueble en diciembre de 1977 y culminó el 30 de septiembre de 1981, con la reversión al ayuntamiento, que a su vez acabaría cediendo el inmueble a la iniciativa privada. El albergue fue demolido para construir en su solar un hotel privado, que incrementó notablemente el volumen construido con nueve plantas sobre rasante, ya que el edificio del albergue tenía únicamente doce habitaciones, un pequeño bar y un comedor. De la primitiva configuración de la parcela sólo quedan los tres árboles en alineación

triangular, que recuerdan la circulación de vehículos en la marquesina de entrada del albergue.

#### **IV.9. Triste (Huesca)**

El terreno destinado al albergue en la provincia de Huesca fue uno de los más pintorescos, situado en un istmo del pantano de La Peña, que era atravesado por la carretera y al que se accedía a través de un puente de acero roblonado, construido a comienzos del siglo XX. Los terrenos en los que se habían situado las viviendas de los obreros constructores de la presa fueron cedidos a perpetuidad al Patronato por la comunidad de regantes del pantano de La Peña (Sindicato de Regadíos del pantano de La Peña). La localización del albergue fue ampliamente criticada en la época, lo que unido a los recortes presupuestarios y al inicio de la guerra hizo que el albergue no se llegase a inaugurar, a pesar de tener concluida la obra civil, aunque permaneció custodiado por un guarda.

Entre 1937 y 1939 el albergue estuvo ocupado por los militares nacionales (figura 12) y al término de la guerra, el polémico albergue perdió interés para la recién creada Dirección General de Turismo, que procedía el 4 de julio de 1942 a arrendarlo a la asociación de Montañeros de Aragón.

El albergue fue tomado por la Guardia Civil como cuartel base para realizar las operaciones de búsqueda de la resistencia antifranquista durante la posguerra, hasta que en 1946 volvió a manos de los montañeros para ser utilizado de forma exclusiva

**Figura 12**  
**Albergue de carretera en Triste (pantano de La Peña), Huesca.**  
**Acto militar (ca. 1936-1939)**



FUENTE: Mariano Gómez Zamora. Fototeca, Diputación Provincial de Huesca

por sus socios, especialmente como lugar de vacaciones de fin de semana y de temporada estival. El edificio no tenía resuelta la acometida de agua, únicamente contaba con un depósito, por lo que la asociación tuvo que hacerse cargo de la terminación de las obras y su amueblamiento. El albergue era utilizado como refugio por los montañeros y recibió el nombre de Miguel Rábanos en 1958, en recuerdo del antiguo presidente de la asociación. Se realizaron distintas obras de mantenimiento a lo largo del tiempo, que preservaron el edificio en buen estado.

En los años sesenta, un vecino de la población de Santa María, junto con su fami-

lia, ocupó las habitaciones del albergue destinadas al servicio, con el objeto de llevar a cabo su mantenimiento y gestión. En 1995, el refugio dejó de ser utilizado debido a la necesidad de realizar obras para adaptar el edificio a la normativa de alojamientos turísticos, con lo que comenzó el proceso de degradación por abandono, que sin embargo no ha afectado a la estructura del edificio.

#### **IV.10. Antequera (Málaga)**

El albergue se ubicó por decisión de Luis Antonio Bolín en una parcela de 2.100 m<sup>2</sup> del parque de María Cristina, situado en un

### Figura 13

#### Albergue de carretera en Antequera, Málaga (ca. 1946)



FUENTE: Vallmitjana. Biblioteca de la Facultad de Empresa y Gestión Pública (Universidad de Zaragoza)

montículo cercano a la confluencia de las carreteras y próximo a los terrenos en los que se estaba construyendo el monumento dedicado al Sagrado Corazón de Jesús.

El terreno fue adquirido por el ayuntamiento, que lo cedió gratuitamente para la construcción del albergue, cuya formalización se hizo el 13 de agosto de 1930. La construcción fue dirigida por Martín Domínguez y el edificio estuvo terminado en 1931, aunque quedaba por ejecutar la obra de urbanización.

En 1932, el Patronato se replanteó la viabilidad del albergue debido a su proximidad a Málaga e inició un expediente de cesión del inmueble al Ministerio de Instrucción Pública y Bellas Artes para destinarlo a uso

docente, mientras el edificio permanecía custodiado por un guarda. La oferta quedó sin efecto en 1934 y la reanudación de la obra en 1936, con la dirección de Carlos Arniches, quedó paralizada por la guerra. La terminación de la obra se encargó al arquitecto del Catastro Francisco Alonso Martos en 1939 y la inauguración del establecimiento se realizó el 14 de abril de 1940 (figura 13).

El albergue fue ampliado en los años cincuenta por el arquitecto de Información y Turismo Julián Luis Manzano, que incrementó notablemente el volumen construido, tanto en altura como en planta, dentro de los estrechos márgenes de la parcela (figura 14), sin poder adoptar la solución estándar.

**Figura 14**  
**Albergue de carretera en Antequera, Málaga. Ampliación (ca. 1960)**



FUENTE: ©Instituto de Turismo de España –Turespaña

En los años sesenta las nuevas demandas hoteleras obligaron a una nueva cesión de terrenos municipales cercanos, ubicados en una antigua escombrera, para construir un establecimiento de nueva planta a cargo del mismo arquitecto, que se denominó parador y que supuso el abandono del primitivo emplazamiento. El albergue sirvió como edificación auxiliar del parador hasta su reversión al ayuntamiento a mediados de los años noventa, que debido a su mal estado de conservación acabó demoliendo el edificio a comienzos del nuevo siglo.

#### **IV.11. Puebla de Sanabria (Zamora)**

El albergue se construyó durante el periodo republicano en una parcela de 15.569

m<sup>2</sup>, que fue donada por el ayuntamiento. La obra exterior de urbanización del albergue se realizó según el proyecto de junio de 1936, redactado y dirigido por Carlos Arniches, cuya ejecución debió quedarse interrumpida por la guerra.

El establecimiento entró en servicio el 5 de noviembre de 1945 y el arquitecto Julián Delgado Úbeda retomó y completó la obra de urbanización y se hizo cargo de la reparación de desperfectos motivados por la crudeza del clima y de la instalación de un surtidor de gasolina, en agosto de 1948. El carácter vernáculo de la fachada del albergue es probable que se acometiera por decisión del arquitecto, experto en arquitectura de montaña.

**Figura 15**  
**Albergue de carretera en Puebla de Sanabria, Zamora.**  
**Ampliación (ca. 1960)**



FUENTE: ©Instituto de Turismo de España –Turespaña

El edificio permaneció con la configuración inicial hasta las primeras ampliaciones acometidas en 1953, para atender el aumento de la demanda turística. En 1958 se promovieron nuevas compraventas de los terrenos situados frente al albergue, al otro lado de la carretera, para evitar la construcción de edificaciones que obstruyesen las vistas al castillo.

La remodelación posterior del edificio en los años cincuenta eliminó sus rasgos distintivos (marquesina, exedra y chimenea), pero devolvió la blancura a los muros al limitar la mampostería al realce de la embocadura de la puerta, los zócalos y las esquinas (figura 15). El edificio del albergue no fue demolido, sino que se reutilizaron sus muros y

espacios para el edificio del parador. La ampliación no siguió estrictamente el modelo estándar, ya que el arquitecto funcionario Jesús Valverde Viñas construyó una marquesina más amplia y formalmente acorde con las nuevas dimensiones del edificio. Se evitó la cubierta plana, que no funcionaba correctamente en el lugar y se integraron ventanas con la configuración característica del albergue. Antes de realizar una segunda ampliación, la administración turística se planteó la posibilidad de abandonar el emplazamiento y trasladar el parador al castillo local, que se desechó para acometer una nueva reforma a cargo de Jesús Valverde.

El edificio incrementó notablemente su tamaño en la década de los ochenta median-

te la reforma realizada por el mismo arquitecto. La siguiente actuación significativa fue la ejecutada por la sociedad Paradores en 2006, que acometió demoliciones parciales del edificio y le dio la configuración actual de estética contemporánea, alejada de las características iniciales del albergue.

#### **IV.12. Puerto Lumbreras (Murcia)**

La idea inicial era construir un albergue entre Lorca y Puerto Lumbreras en el kilómetro 75, pero el ayuntamiento no tenía recursos económicos y el propietario de los terrenos seleccionados estaba desaparecido,

por lo que se buscó un emplazamiento cercano, en el kilómetro 78. El albergue se situó en el paraje del Peñón de la Diputación de Lumbreras, en el término municipal de Lorca, junto a la carretera general de Murcia a Granada. La parcela inicial de 2.478 m<sup>2</sup> fue adquirida por el Patronato mediante compraventa, formalizada el 26 de julio de 1930, que se completó con la adquisición de dos horas de agua del caño de Lumbreras y dos partes de la hacienda de Peñas Blancas, en julio de 1930. Una vez construido el albergue, en julio de 1931, el Patronato solicitó al ayuntamiento que designase una persona encargada de su custodia y conservación, ya que su terminación se demoró

**Figura 16**  
**Albergue de carretera en Puerto Lumbreras, Murcia.**  
**Segunda ampliación (ca. 1970)**



FUENTE: ©Instituto de Turismo de España –Turespaña

hasta después de la guerra. La Dirección General de Turismo tuvo que acometer obras para completar el establecimiento antes de su apertura al público el 13 de diciembre de 1946, con lo que se culminó el plan inicial del extinto Patronato de construir una red de albergues de carretera.

La ampliación del edificio se realizó en los años cincuenta, previa adquisición de terrenos colindantes en su zona septentrional y meridional, que se realizaron mediante compraventas sucesivas del Estado en 1957 y 1961. El edificio se amplió esta primera vez según el patrón común ideado por Manuel Sainz de Vicuña. La segunda ampliación, ejecutada por el mismo arquitecto en los años ochenta, supuso la construcción de un pabellón de habitaciones de tres plantas de altura (figura 16), la elevación de la primera planta del pabellón trasero de servicios y la incorporación de otro anillo concéntrico en la exedra. El nuevo pabellón de habitaciones adoptaba la estética general del albergue y se enlazaba con el edificio existente mediante un cuerpo intermedio en el que se proyectó una marquesina triangular de iguales características a la del albergue, que finalmente no se construyó. La obra tuvo que ser terminada por el arquitecto funcionario Carlos Fernández-Cuenca Gómez, debido a la jubilación de Manuel Sainz de Vicuña en 1985.

La última reforma significativa del inmueble se realizó en 2008 a cargo de la sociedad Paradores, que mantuvo la volumetría general. La inauguración del parador en el castillo de Lorca el 12 de julio de 2012 inició el proceso de desafectación y reversión del inmueble al ayuntamiento, con lo que el edificio quedó temporalmente sin uso.

## **V. CONCLUSIONES**

El tipo hotelero del albergue no había sido pensado para experimentar ampliaciones, que, aun así, se materializaron en reformas sucesivas con marcados cambios de estilo. Cada edificio tuvo un origen y una fisonomía comunes pero evolucionaron de forma diferente, a pesar de la voluntad de la administración turística de realizar ampliaciones iguales para el conjunto de los inmuebles. La razón para esta accidental variedad se encuentra en la diversidad de condicionantes económicos, administrativos, jurídicos y técnicos de cada una de las parcelas en las que se asentaron.

La metamorfosis arquitectónica experimentada por los albergues fue la respuesta de adaptación a las nuevas premisas de uso que conllevaron cuatro posibles variantes: la integración, la rehabilitación, el abandono o la demolición (cuadro 1).

La integración del albergue en la red de Paradores tuvo como consecuencia la ampliación de los edificios en Manzanares, Puebla de Sanabria y Puerto Lumbreras para su transformación en parador mediante crecimientos sucesivos improvisados y sin criterio de composición general.

El cambio de uso ha sido la forma más eficaz de mantener vivos los edificios, con rehabilitaciones para uso residencial en Almazán y asistencial en Quintanar de la Orden y Aranda de Duero, que congelaron las edificaciones en sus situaciones iniciales o las transformaron mínimamente. El cambio de uso tuvo dos componentes fundamentales: una parte negativa, en lo que se refiere

**Cuadro 1**  
**Cambios de uso de los albergues de carretera**

LOCALIZACIÓN	PROMOTOR	USO	FECHA	DESAFECTACIÓN
<b>Manzanares</b> (Ciudad Real)	PNT MIT	Albergue de carretera Parador	<b>1931</b> -1976 1976-	No
<b>Bailén</b> (Jaén)	PNT MIT Turespaña /Privado DGPE	Albergue de carretera [-] [-] [-]	<b>1933</b> -1967 1967-1995 1995-2014 2014-	2014
<b>Quintanar de la Orden</b> (Toledo)	PNT/MIT MIT Ayto. /Privado	Albergue de carretera Escuela de hostelería Asistencial	<b>1933</b> -1967 1967-1970 (ca. 1990- )	1974
<b>Benicarló</b> (Castellón)	PNT MIT	Albergue de carretera Demolición	<b>1934</b> -1960 (ca. 1960)	No
<b>Aranda de Duero</b> (Burgos)	PNT/MIT Ayto./Privado	Albergue de carretera Asistencial	<b>1935</b> -1977 (ca. 1990- )	1979
<b>Almazán</b> (Soria)	PNT DGT/MIT DGPE Privado	Albergue de carretera [-] [-] Vivienda	<b>1935</b> -1939 1940-1965 1965-1971 1971-	1965
<b>Medinaceli</b> (Soria)	PNT MIT Ayto. /Privado Ayto. Ayto.	Albergue de carretera Hostería Hostería [-] Almacén	<b>1935</b> -1972 1972-1977 (ca. 1977-1999) (ca. 1999-2014) 2014-	1979
<b>La Bañeza</b> (León)	PNT MIT Ayto. /Privado	Albergue de carretera Escuela de hostelería Demolición	<b>1936</b> -1976 1976-1978 (ca. 1980-1990)	1981
<b>Triste</b> [Pantano de La Peña] (Huesca)	PNT/DGT Privado Privado	[-] Refugio [-]	1930-1942 (*) 1942-1995 1995-	1942
<b>Antequera</b> (Málaga)	PNT /DGT MIT Ayto.	Albergue de carretera [-] Demolición	<b>1940</b> -1956 1956-	1979
<b>Puebla de Sanabria</b> (Zamora)	PNT /DGT SET (MCT)	Albergue de carretera Parador	<b>1945</b> -1980 1980-	No
<b>Puerto Lumbreras</b> (Murcia)	PNT /DGT MIT /Turespaña Ayto.	Albergue de carretera Parador [-]	<b>1946</b> -1978 1978-2012 2014-	2014

PNT: Patronato Nacional de Turismo. DGPE: Dirección General del Patrimonio del Estado. DGT: Dirección General de Turismo. MIT: Ministerio de Información y Turismo. SET (MCT): Secretaría de Estado de Turismo (Ministerio de Comercio y Turismo). Turespaña: Instituto de Turismo de España (Ministerio de Industria, Energía y Turismo). [-]: sin uso. (\*) Edificio no inaugurado. La fecha señalada en negrita es la que corresponde a la apertura o inauguración del establecimiento.

FUENTE: Elaboración propia.

a la desfiguración del original y, otra parte positiva, en lo referente a preservar los elementos característicos del tipo (chimenea, marquesina y exedra), (17) que a modo de decorado permanecieron total o parcialmente en algunos de los edificios.

El abandono de los inmuebles en Bailén, Medinaceli y Triste ha permitido su precaria conservación. La falta de recursos económicos ha sido una de las mejores formas de preservación del patrimonio en su estado original, aunque la ausencia de mantenimiento de los edificios ha conducido a situaciones límite cuando se han producido daños importantes en sus cubiertas.

La demolición de los albergues en Antequera, Benicarló y La Bañeza se realizó para evitar responsabilidades o para sustituir el edificio por otro de mayores dimensiones y uso igualmente hotelero. La continuidad de los emplazamientos de Antequera y Benicarló en la red de Paradores no garantizó la permanencia del tipo hotelero ni su integridad física, ya que fueron sustituidos por otros edificios al desconocerse su valor patrimonial y entenderse en términos estrictamente funcionales, en tanto que habían cumplido sobradamente el fin para el que fueron construidos. (18).

La reutilización de edificios históricos con fines hoteleros constituye la marca de identidad fundamental de la red de Paradores, aunque sus establecimientos de nueva planta siempre han sobrepasado en número a los de carácter monumental. Los albergues iniciaron la tendencia de la arquitectura mayoritaria de nueva construcción de la red, a la vez que la promoción de doce inmuebles

en un mismo acto supuso la primera planificación de obras realizada por la administración turística, que hasta entonces se había caracterizado por actuaciones consecutivas no programadas, y sus edificios establecieron un tipo hotelero que ha llegado a tener valor patrimonial debido a su singular arquitectura.

Los albergues de carretera formaron parte, en España, de la efímera etapa de la arquitectura precursora del Movimiento Moderno y, sin embargo, no han sido valorados desde el punto de vista arquitectónico. Prueba de ello es su significativa ausencia de los catálogos del patrimonio inmueble protegido. Esta circunstancia contrasta con la declaración de bien de interés cultural (BIC), en la categoría de monumento, de diferentes obras construidas por los mismos autores en Madrid, como el Hipódromo de la Zarzuela, la Residencia de Señoritas (actual sede de la Fundación Ortega-Marañón) y el Instituto Escuela (actual instituto de enseñanza secundaria Ramiro de Maeztu). Sin embargo, los albergues de Bailén y Antequera (hoy desaparecido) se encuentran incluidos en el listado del patrimonio inmueble de la Comunidad Autónoma de Andalucía, realizado por iniciativa del Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico, aunque sin protección efectiva.

En 2015, únicamente cuatro de los emplazamientos de los albergues permanecen en la red y de ellos, sólo Manzanares conserva elementos reconocibles del antiguo edificio, ya que, con carácter general, los espacios correspondientes al vestíbulo y a la zona de la chimenea del albergue son difícilmente identificables en el actual parador de Puebla de Sanabria. La situación resulta

crítica para algunos de los inmuebles por su estado de abandono, especialmente en Bailén, que, entre otros elementos, ha perdido la cubierta de la exedra (Rodríguez y Cereuela, 2015).

Cada uno de los albergues todavía en pie conserva en estado original alguno de sus elementos distintivos: la marquesina en Manzanares y Puerto Lumbreras, la escalera de servicio en Medinaceli, la chimenea y las vigas trianguladas de la terraza en Almazán, el sótano con sus escaleras de samba en Quintanar de la Orden, o los remates curvos de las particiones interiores en Aranda de Duero. Sin embargo, de todos los albergues, el de Triste, en el pantano de La Peña, es el único que conserva casi íntegramente todos sus elementos originales, incluidas las carpinterías y algunos de sus pavimentos.

Los albergues de carretera constituyeron una red de inmuebles que hoy se puede considerar de valor histórico, cuyo mantenimiento con un uso y protección patrimonial apropiados dejaría a salvo los edificios que todavía se conservan, y con ello se evitaría la desaparición progresiva de este singular legado del siglo XX.

## BIBLIOGRAFÍA

- “ALBERGUES DE TURISMO” (1948): *Revista Nacional de Arquitectura*, nº 84, pp. 499-504.
- ARNICHES MOLTÓ, C. y M. DOMÍNGUEZ ESTEBAN (1927): “La arquitectura y la vida: Refugio automovilista”. *El Sol*, nº 3.189, p. 4.
- [ARNICHES MOLTÓ, CARLOS y MARTÍN DOMÍNGUEZ ESTEBAN] (1931): “Un hotel, un albergue, un instituto”. *Arquitectura*, nº 148, pp. 255-278.
- AZAÑA DÍAZ, M. (1939): *La velada en Benicarló. Diario de la guerra de España*. Buenos Aires: Losada [ed. esp. Madrid, Reino de Cordelia, 2011]
- “CONCURSO DE ALBERGUES AUTOMOVILISTAS” (1929). *Arquitectura*, nº 117, pp. 23-30.
- DIÉGUEZ PATAO, S. (1997): *La generación del 25. Primera arquitectura moderna en Madrid*. Madrid: Cuadernos Arte Cátedra.
- DÍEZ-PASTOR IRIBAS, C. (2003 a): *Carlos Arniches y Martín Domínguez. Arquitectos de la Generación del 25*. Madrid: Mairera.
- DÍEZ-PASTOR IRIBAS, C. (2003 b): “Carlos Arniches y Martín Domínguez: arquitectura para el turismo”. (JORDÁ SUCH, C., N. PORTAS y J. A. SOSA DÍAZ-SAAVEDRA; dirs.), Valencia. Fundación DOCOMOMO Ibérico, pp.75-79.
- DÍEZ-PASTOR IRIBAS, C. (2010): “Albergues de carretera (highway inns): A key step in the evolution of Spanish tourism and modernist architecture”. *Journal of tourism history*, vol. 2, nº 1, pp. 1-22.
- DOMÍNGUEZ ESTEBAN, M. (1967): “De mi serón caminero”. *Arquitectura*, nº 108, pp. 47-48.
- FERNÁNDEZ FUSTER, L. (1959): “Albergues y Paradores”. *Temas españoles*, nº 309, pp. 3-27.
- FERNÁNDEZ FUSTER, L. (1991): *Historia general del turismo de masas*. Madrid: Alianza Editorial.
- [FULLAONDO ERRAZU, J. D.] (1968): “Arniches y Domínguez: arquitectos del Racionalismo español”. *Nueva Forma*, nº 33, pp. 89-90.
- FULLAONDO ERRAZU, J. D. (1971): “Recuerdo de Martín Domínguez”, *Nueva Forma*, nº 64, pp. 2-22.
- GARCÍA MERCADAL, F. (1928): “Encuesta sobre la nueva arquitectura”. *La Gaceta Literaria*, nº 32, pp. 1-6.
- GUERRERO LÓPEZ, S. (2003): “Carretera, turismo y arquitectura moderna: Los albergues de automovilistas del Patronato Nacional del Turismo (1928-1946)” (JORDÁ SUCH, C., N. PORTAS y

- J. A. SOSA DÍAZ-SAAVEDRA; dirs.), Valencia. Fundación DOCOMOMO Ibérico, pp. 69-73.
- MUGURUZA OTAÑO, J. M. (1948): "Los albergues y paradores de turismo". *Revista Nacional de Arquitectura*, nº 84, pp. 470-471.
- MUÑOZ SECA, P. (1933): *El refugio. Comedia en tres actos*. Madrid: Espasa-Calpe.
- PEYPOCH DE PERERA, L.(1928): *Memoria: construcción de albergues para automovilistas en las principales carreteras del Reino*. Mecan. [Patronato Nacional de Turismo]. Archivo General de la Administración.
- RABASCO POZUELO, P. (2010): "Los primeros días de Martín Domínguez en La Habana" *Arquitectura y urbanismo*, nº 1 (vol. XXXI), pp.56-62.
- RODRÍGUEZ LÁZARO, F. J. (2004): *Las primeras autopistas (1925-1936)*. Madrid: Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos.
- RODRÍGUEZ PÉREZ, M. J. y A. CERESUELA PUCHE (2014): "Vanguardia y turismo en el pantano de La Peña. El albergue de carretera perdido". *Zarch, journal of interdisciplinary studies in Architecture and Urbanism*, nº 3, pp. 108-121.
- RODRÍGUEZ PÉREZ, M. J. y A. CERESUELA PUCHE (2015): "Albergues de carretera de Carlos Arniches y Martín Domínguez. Un patrimonio que hay que conservar" *Revista ph*, nº 87, pp. 20-22.
- ROMERO SAMPER, M. (2003). *Paradores. 75 años de tradición y vanguardia*. Madrid: Paradores de Turismo de España.
- SORIANO FRADE, F. (1978): *Estudio sobre la red de establecimientos turísticos propiedad del Estado*. Mecan. Administración Turística Española. Centro de Documentación Turística de España, Instituto de Turismo de España (CDTE).
- SORIANO FRADE, F. (1985): *Estudio comparativo sobre los paradores de turismo 1976-1983*. Mecan. Administración Turística Española. CDTE.
- VEGA-INCLÁN y FLAQUER, B. de la (1927): *Turismo en España. Aportación que dedica el marqués de la Vega-Inclán, comisario regio del Turismo, a la Federación Hotelera Española*. Madrid: Comisaría Regia del Turismo.
- VILLAR LJIARCIO, J. J.(2007): "El albergue de Bailén. 75 años a pie de carretera". *Programa de Fiestas Conmemorativas en el CXCIX Aniversario de la Batalla de Bailén*, pp. 132-141.
- W. JACOBS, S.(1971): "Martín Domínguez y colaboradores". *Nueva Forma*, nº 64, pp. 23-25.

## NOTAS

(1) La importancia del binomio automóvil-turismo había sido anticipada por el marqués de la Vega-Inclán, el comisario regio de Turismo, al referirse a los alojamientos que se debían construir en colaboración con el Gobierno: "...el automovilismo, en evidente progresión, hará frecuente el tránsito por nuestras carreteras, y no bastará que los 7.000 kilómetros que construye el Circuito Nacional a que pertenezco, estén más o menos terminados" (Vega-Inclán, 1927, pág. 9). En los años sesenta, la identificación del automóvil con la actividad turística fue tan estrecha que ambos llegaron a significar lo mismo (Fernández, 1991).

(2) Carlos Arniches (1895-1958) y Martín Domínguez (1897-1970) pertenecieron a la "Generación del 25", integrada por aquellos arquitectos que obtuvieron su título en Madrid y propusieron las primeras construcciones vanguardistas españolas en torno al año 1925.

(3) La norma fundacional del Patronato (Real decreto 745, de 25 de abril de 1928, *Gaceta de Madrid* nº 117) dio la denominación Patronato Nacional de Turismo, aunque las posteriores publicaciones oficiales (*Gaceta de Madrid*, libros, folletos o mapas) e incluso el membrete de sus documentos (oficios, notas interiores, cartas e informes) oficializaron el uso de Patronato Nacional del Turismo. La misma circunstancia concurrió posteriormente con el Servicio Nacional y la Dirección General.

(4) Luis Peypoch de Perera ocupó la jefatura de la sección de Alojamientos hasta que fue cesado en abril de 1931. Le sustituyó primero Antonio de Ci-

fuentes Rodríguez y, después, Enrique Cavestany y Anduaga. Durante la guerra civil cada bando en conflicto se ocupó de los albergues de su ámbito de dominio militar. Por una parte, la sede del Patronato se trasladó de Madrid a Valencia y la jefatura de Alojamientos correspondió a Eduardo Reynalds y, por otra parte, el Servicio Nacional de Turismo mantuvo una sección de igual denominación con sedes sucesivas en Burgos, San Sebastián y Málaga a cargo de Enrique Silvela Tordesillas, que continuaría en el cargo en la posterior Dirección General de Turismo.

(5) El subdelegado en la región central era Julio Cavestany Anduaga, marqués de Moret; en la región de Aragón, Cataluña y Baleares, Juan Claudio Güell y Churruca, conde de Ruiseñada; en Levante, Enrique de Castellví y Ortega, marqués de Laconi; y en Andalucía, Canarias y Protectorado Español en Marruecos, Luis Antonio Bolín Bidwell.

(6) Los arquitectos desarrollaron su labor profesional de forma conjunta en su estudio situado en el hotel Palace, sin que tuviera importancia la firma de uno u otro en el proyecto, certificación de obra, carta o informe (según testimonio de Martín Domínguez Ruz, hijo de Martín Domínguez Esteban).

(7) La subasta de la obra de los doce albergues se anunció el 23 de junio de 1929 (*Gaceta de Madrid* nº 174), por importe base de licitación de 1.092.236,72 pts., que se adjudicó el 5 de julio. El replanteo de la obra se realizó a cargo del contratista en el mismo año, según la disponibilidad de los terrenos en cada ubicación.

(8) El crédito remanente consignado para la construcción de los albergues era insuficiente para terminarlos, a pesar de que su importe había sido calculado teniendo en cuenta la clase de terreno y las necesidades de transporte de materiales para cada localización. Las obras de cimentación, urbanización y aprovisionamiento de agua y luz fueron de difícil previsión exacta y produjeron desviaciones económicas (por ejemplo, un incremento del 8,4% sobre el presupuesto inicial en el caso de Antequera).

(9) El proceso de industrialización y expansión de las fábricas de automóviles tuvo lugar en muy pocos años y el gran crecimiento del parque automo-

vilístico español motivó su regulación mediante un código de la circulación en 1934.

(10) Carlos Arniches y Martín Domínguez vivieron directamente el ambiente literario en la Residencia de Estudiantes, durante su etapa universitaria, se relacionaron frecuentemente con intelectuales y participaron en tertulias artísticas y literarias. La sustitución de la letra g por la letra j en la palabra refugio podría suponer un homenaje a Juan Ramón Jiménez, que había hecho uso de este recurso en el título de la primera edición de su antología poética en 1916, con la intención de adecuar la pronunciación del castellano.

(11) Alfonso XIII fue un gran aficionado al automovilismo y tuvo una relación estrecha con Hispano-Suiza, una de las principales empresas fabricantes de vehículos en España. El poder económico de la marca se manifestó con la construcción de pabellones propios para las exposiciones de Sevilla y Barcelona en 1929.

(12) La planta de la exedra del albergue fue diseñada según la geometría de una circunferencia de 6,20 m de diámetro. Le Corbusier utilizó un radio de 6,25 m para el trazado de la cochera de la villa Saboya en 1929.

(13) Fecha en la que se suscribieron las bases del concurso de anteproyectos. La idea del “refugio automovilista” publicada en *El Sol* convirtió en experto en turismo a la persona que lo hizo valer ante las jerarquías del Patronato, con el objeto de obtener un cargo de importancia en el organismo (Domínguez, 1967, pág. 47). Esta persona pudo ser Luis Peypoch, ingeniero perteneciente al partido político de la Unión Monárquica Nacional, que desde la iniciativa privada había planteado al Gobierno la necesidad de invertir en la construcción de hoteles de turismo en 1928. Peypoch obtuvo la jefatura de sección del Patronato relacionada con la cuestión inmobiliaria y redactó el estudio de viabilidad de los albergues.

(14) El premio consistió en una dotación económica para los tres primeros anteproyectos seleccionados, posteriormente ampliados a cinco (“El concurso de albergues de carretera”, *Madrid científico*, nº 1.228 (1929), pág. 8). Las bases del concurso no obligaban a encargar al ganador ni el proyecto ni la dirección de obra, aunque finalmente fue así, gracias

a la mediación de dos de los arquitectos miembros del jurado, Secundino Zuazo y Fernando García Mercadal.

(15) El pavimento de la marquesina de acceso era de gravilla y había una persona dedicada a su rastrillado, para eliminar la huella de la rodadura del vehículo tras su paso (según testimonio de Cesar Berrojo, trabajador del albergue jubilado).

(16) Ley de 27 de diciembre de 1947, *Boletín Oficial del Estado(BOE)* nº 364; ley de 17 de julio de 1953, BOE nº 200; y ley de 22 de diciembre de 1953, BOE nº 357.

(17) El diseño de la chimenea del albergue trascendió lo puramente arquitectónico al ser reproducido como decorado, probablemente a escala real (1:1), en el estreno simultáneo de la obra teatral “el refugio” en Madrid y Valencia, el 15 de abril de 1933, cuyo texto se inspiró y escribió en el albergue de Manzanares (Muñoz, 1933; Romero, 2003, pág. 51).

(18) El problema derivado de la falta de uso del antiguo albergue de Antequera no se resolvió con la demolición del edificio, cuyo solar tuvo que ser finalmente destinado a huerto social por iniciativa municipal.