

NOTICIA DE UNA INFLUENCIA NORTEAMERICANA EN EL ORIGEN DE LA RED DE PARADORES: TORNAVIAJE DE IDEAS Y MODELOS

María José Rodríguez Pérez* y Javier Mosteiro**

Resumen: El modelo de organización territorial y el valor patrimonial de las cadenas hoteleras públicas surgidas en la península ibérica, tal y como hoy las conocemos, tienen una razón de ser que se remonta varios siglos atrás y que incorpora, incluso, en un significativo “viaje de vuelta”, las experiencias habidas al otro lado del Atlántico.

Este artículo pone de manifiesto esta circunstancia para explicar los factores que determinaron la formación y evolución de las primeras redes hoteleras asociadas a la carretera y a la promoción del turismo automovilístico en ambos continentes —en California, en los EE. UU. de América, el caso de la red de moteles y en España, la de Paradores—. Se contempla, por un lado, el valor determinante del tipo de transporte y, por otro, la relación con la cultura de conservación del patrimonio arquitectónico.

Palabras clave: Misiones franciscanas de la Alta California, *estilo misiones*, marqués de la Vega-Inclán, turismo automovilístico, primer motel, albergue de carretera, red de Paradores.

Abstract: “News of an American Influence on the Origin of the *Paradores* Network: the to-and-fro Journey of Ideas and Models”

The model of territorial organisation and the heritage value of the public hotel network, arising on the Iberian Peninsula, as we know them today, have a *raison d'être* that goes back several centuries and even incorporates, in a significant “return journey”, the experiences from the other side of the Atlantic Ocean.

This article highlights this circumstance in order to explain the reasons that determined the formation and evolution of the first hotel network, associated with the promotion of road and automobile tourism on both continents: in California, in the USA, the case of the motel network; and in Spain, that of Paradores. On the one hand, this study considers the determining value of the type of transport and, on the other, the relationship with the culture of architectural heritage conservation.

Key words: Franciscan Missions of Alta California, Mission Revival, the Marquis de la Vega-Inclán, automobile tourism, first motel, roadside inn, *Paradores* network.

I. INTRODUCCIÓN

La organización territorial de la cadena hotelera pública española (denominada Paradores desde 1991) se encuentra directamente vinculada a la red de las carreteras nacionales, de manera que, en

la actualidad, los paradores se disponen a distancias aproximadas de dos horas de desplazamiento en automóvil. Este modelo estuvo presente tanto en la idea fundacional de la red como en el desarrollo a lo largo de su historia, casi centenaria, que ligó estrechamente tres elementos: el camino,

* Arquitecta y doctora por la Universidad Politécnica de Madrid. Compagina la investigación y la actividad profesional, como Arquitecta de la Hacienda Pública, en el ámbito patrimonial del sector público. mariajose.rodriguez.0000@gmail.com / ORCID: 0000-0002-6415-440X.

** Arquitecto, catedrático de la Escuela Técnica Superior de Arquitectura (Universidad Politécnica de Madrid), director del Máster Universitario en *Conservación y restauración del patrimonio arquitectónico* que se imparte en dicha Escuela, javier.gmosteiro@upm.es / ORCID: 0000-0003-2555-5013

el medio de transporte y la parada —o *parador*—. Esta se situaba en el camino, con ciertas equidistancias adaptadas a la velocidad del medio de transporte, el automóvil, de modo que se posibilitara el almuerzo, la pernoctación y el suministro de combustible para el vehículo.

En lo que se refiere al estado de la cuestión, ya la primera aproximación a la historia del turismo, la tesis doctoral de González (2003), avanzó el origen de los paradores en el Camino Real de California, como trasunto del viaje oficial del comisario regio de turismo a los Estados Unidos de América y la red española “a imitación” de los moteles estadounidenses, esto último, con ciertos matices que veremos. En paralelo, Romero (2003, p. 42) apuntó similares finalidades en los albergues de carretera españoles y los citados moteles.

El estudio del modelo de organización territorial de Paradores ha estado centrado, fundamentalmente, en los albergues de carretera, inmuebles de la primitiva red, vinculados a la modernización de las carreteras del Circuito Nacional de Firms Especiales que fueron estudiados por primera vez por Rodríguez Lázaro (2000). Posteriormente, ha sido un tema recurrente para los arquitectos Guerrero (2004), Diez-Pastor (2004; 2010), Rodríguez y Ceresuela (2015), Rodríguez Pérez (2018, pp. 109-120) y Lobo (2019) y para historiadores y geógrafos, como Moreno (2014) y Gil de Arriba (2019); esta última acuñó la denominación “geografías turísticas”. No obstante, la relación entre la red hotelera pública y el turismo automovilista se había dado también en un estadio anterior, en los tiempos de la Comisaría Regia de Turismo,

como pusieron de manifiesto Menéndez (2006, p. 193) y Rodríguez y Ceresuela (2017).

Se hacía, pues, necesario encontrar una conexión entre España y Norteamérica. Esta acabó tomando forma de viaje transatlántico, realizado por el comisario regio de Turismo, cuyas andanzas conocemos gracias a su propio testimonio en un diario de viaje y un cuaderno de cuentas (Vega-Inclán, 1913a; 1913b). Aunque esta documentación había sido consultada por Traver (1965, pp. 119-126), González (2003, pp. 76 y 283) y, con mayor profundidad, por Menéndez (2006, pp. 149-156), ninguno citó expresamente la existencia del diario, solo su contenido.

Al otro lado del Atlántico encontramos estudios relativos al primer motel en Belasco (1979), Henderson (2010) o Roth (2000) y, en el trabajo de Lazzaretto (2007), en la Escuela de Arquitectura de la Universidad de California del Sur, que relaciona directamente el desarrollo de la primera red de moteles californianos en los albores del siglo xx con las ideas y la estética subyacentes en el *Mission Revival* —estilo misiones— y el *bungalow court* —viviendas unifamiliares en entornos ajardinados para las clases medias—.

A su vez, el carácter de red de las antiguas misiones franciscanas de la Alta California se ha abordado, tanto en España como en Norteamérica, desde el punto de vista patrimonial, histórico, paisajístico y turístico, entre otros, en Newcomb (1916; 1925; 1990), López Otero (1926), Lummis (1929), Rodríguez Martín (1929), Fernández Huidobro (1936), Kryder-Reid (2010; 2016), Vela Cossío (2018) y Novo (2021).

Se puede concluir, por una parte, que en España y Portugal se ha identificado el albergue de carretera como el elemento tipológico clave de la hostelería pública y, en paralelo, el desarrollo del automovilismo, la red de carreteras y el comienzo del turismo en España (Rodríguez Lázaro 2004, pp. 94-121; Roca 2017; Vilar y Vallejo, 2018). Por otra parte, en los EE. UU., se ha estudiado el primer motel —en realidad, una red de moteles— en relación con el desarrollo del automovilismo, la red hostelera ferroviaria decimonónica de Fred Harvey y el *Mission Revival*.

A pesar de existir esta gran producción de trabajos y haberse apuntado una posible conexión, todavía no se ha realizado una investigación que relacione lo que ocurrió en ambos continentes —quizá, debido a la complejidad que supone enlazar conceptos heterogéneos en ubicaciones espaciales y temporales dispares—. Este artículo aborda esa tarea pendiente para poner de manifiesto cómo un modelo de organización territorial hizo un viaje transatlántico, “de ida y vuelta”, para convertirse en la generatriz de la hostelería pública y privada en las penínsulas ibérica y de California, respectivamente.

II. EL VIAJE DE IDA: MISIONES FRANCISCANAS DE LA ALTA CALIFORNIA

La Monarquía Hispánica estableció en el continente americano los reinos de ultramar, o virreinos, conectados mediante una red de caminos reales que constituyeron un sistema de vertebración del territorio a nivel continental para la circulación de semo-

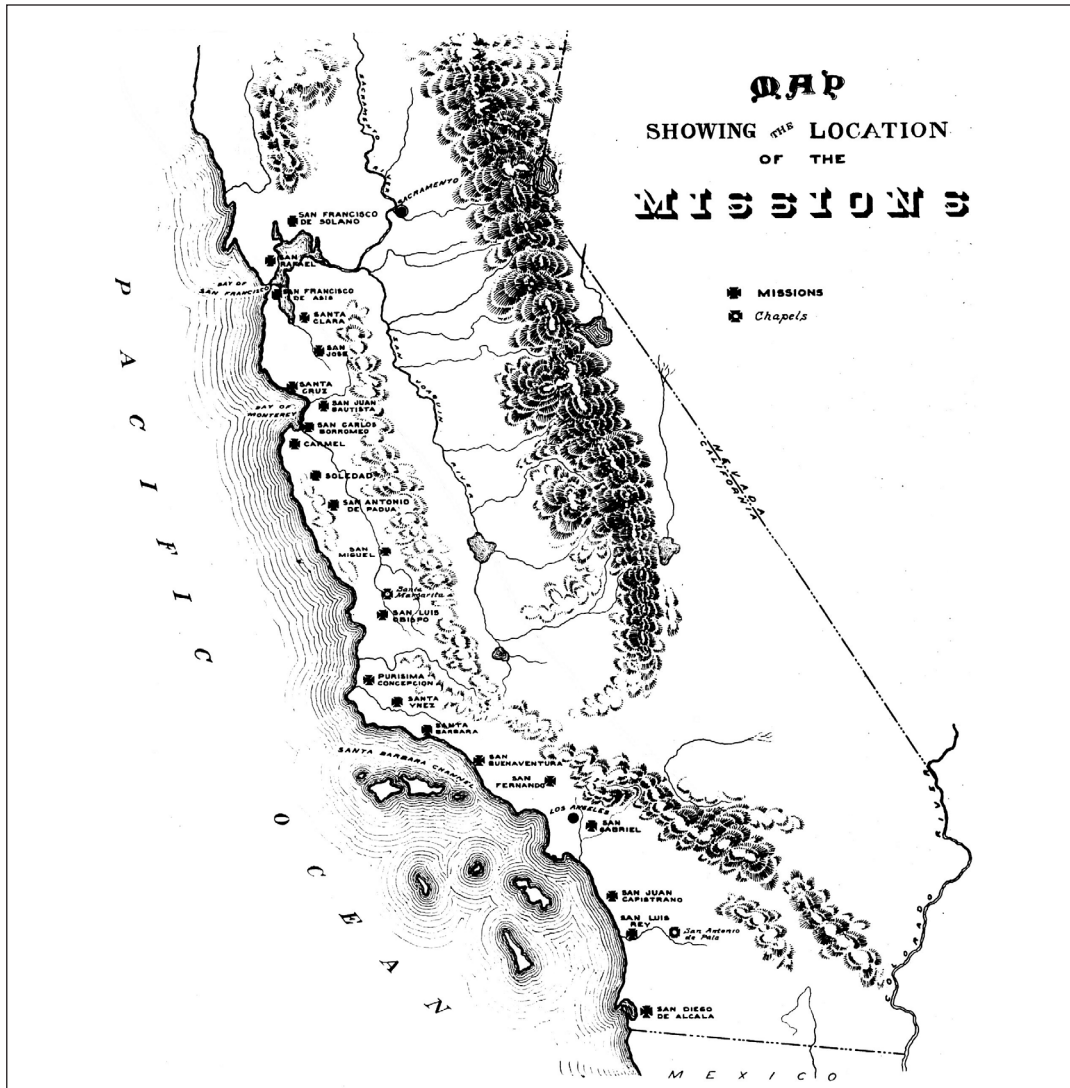
vientes cuadrúpedos y carros, los medios de transporte de la época. Entre otros, son destacables en el Virreinato de Nueva España, los Caminos Reales de Tierra Adentro y de la Costa del Pacífico.

Desde finales del siglo xvii, los jesuitas contribuyeron a la colonización del territorio mediante el establecimiento de una red de dieciocho misiones apoyadas en el Camino Real de la Baja California; tras su expulsión a mediados del siglo xviii fueron sustituidos por la orden franciscana.

En la segunda mitad del siglo xviii, la primera expedición a la Alta California estuvo formada por Junípero Serra Ferrer (1713-1784), religioso franciscano, y Gaspar de Portolá y Rovira (1716-1786), militar y gobernador de California (1), con la intención de evitar que fuera ocupada por potencias extranjeras (Bendímez, Porcayo y Panich, 2016). Los franciscanos prolongaron el sistema misional establecido por los jesuitas hacia esas tierras vírgenes, al norte del Camino Real (figura 1); supuso la fundación de veintiuna misiones (tipo religioso) que se complementaron con presidios (tipo militar) y núcleos de colonos (tipo civil), para el control territorial y la evangelización (Vela Cossío, 2018).

Las misiones, centros productivos —ganaderos, agrícolas y artesanos—, derivaban del tipo arquitectónico de inspiración monástica, con una gran heterogeneidad de plantas e influencias españolas —tipológico-formales— (figura 2). El elemento destacado era la iglesia, con campanario escalonado que recordaba a las alcazabas peninsulares. Predominaba la

Figura 1
Distribución territorial de las misiones en la Alta California

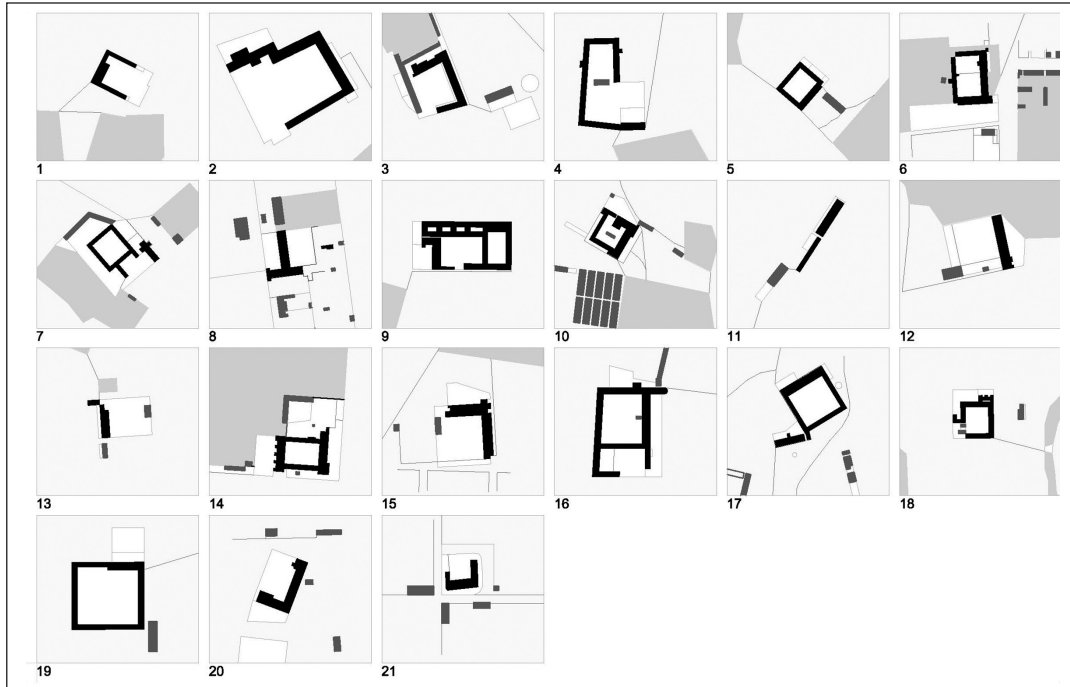


FUENTE: Lummis (1929, p. 386).

organización en torno a un claustro donde se ordenaban los talleres; las viviendas de los indígenas se establecían aparte, con sus tipos constructivos tradicionales —meras cabañas— (López Otero, 1926, p. 15). Cada misión era autosuficiente, un eslabón en

una cadena tendida sobre el Camino Real y equidistantes unas de otras, aproximadamente a una jornada de viaje a caballo (unos 48 km o 30 millas). La primera misión franciscana, de San Diego de Alcalá, y la segunda, de San Carlos Borromeo, se situaron en los extremos

Figura 2
Plantas de las misiones de la Alta California



1: San Diego de Alcalá. 2: San Carlos Borromeo (Carmel). 3: San Antonio de Padua. 4: San Gabriel Arcángel. 5: San Luis Obispo de Tolosa. 6: San Francisco de Asís (Dolores). 7: San Juan Capistrano. 8: Santa Clara de Asís. 9: San Buenaventura. 10: Santa Bárbara. 11: La Purísima Concepción. 12: Santa Cruz. 13: Nuestra Señora de la Soledad. 14: San José. 15: San Juan Bautista. 16: San Miguel Arcángel. 17: San Fernando Rey de España. 18: San Luis Rey de Francia. 19: Santa Inés. 20: San Rafael Arcángel. 21: San Francisco Solano (Sonoma).

FUENTE: Elaboración propia (M.J. Rodríguez) a partir de los planos de George Black y John G. Cleal, 1854. University of California, Berkeley. Bancroft Library.

opuestos del camino, pero las siguientes construcciones fueron aproximando el sistema de equidistancias, teniendo en cuenta los requisitos de abastecimiento y de seguridad.

El destino de las misiones corrió parejo a los Estados que poseyeron el territorio. En 1821 la independencia de México produjo un breve gobierno que culminó, una década después, en la secularización, la venta y el abandono de las misiones. Un nuevo cam-

bio en 1848 integró la Alta California en los EE. UU. que, interesándose en el patrimonio histórico de su territorio, comenzó el proceso de restauración de las misiones y, con ello, la recuperación del sistema territorial perdido (Novo, 2021).

II.1. Repercusiones contemporáneas

A finales del siglo XIX, el interés por las antiguas misiones franciscanas se vio acre-

centado por el “efecto *Ramona*” debido al éxito arrollador que tuvo la novela de Jackson (1884). En realidad, *Ramona* pretendía el reconocimiento gubernamental de los derechos de los nativos americanos, contextualizado en la época de las antiguas misiones españolas, con una visión romántica, en la que se describían los conflictos de convivencia entre los indios desplazados de sus posesiones, los rancheros mexicanos que mantenían sus haciendas y los recién llegados colonos anglosajones. La novela no consiguió su propósito activista, pero tuvo una gran difusión como lectura de entretenimiento e improvisada guía turística que movió a numerosos norteamericanos a visitar las localizaciones descritas en la novela (Fernández Rodríguez, 2020).

En el ámbito de la arquitectura, el enfoque en las misiones dio lugar a un historicismo autóctono, el *estilo misiones*, al que se sumó el *Spanish Colonial Revival Style* a partir de 1915 (Treiber y Osty, 1983, p. 169; Alonso, 2000, pp. 197-199; Merino, 2012, pp. 276-277).

II.1.1. La red de moteles de Heineman

En el primer tercio del siglo xx, el uso particular del automóvil tuvo una gran difusión en Norteamérica. El Camino Real del Pacífico se transformó en una de las primeras vías asfaltadas de California, señalizada con báculos que estaban rematados con una campana —estilización de los campanarios de las antiguas misiones— (figura 7).

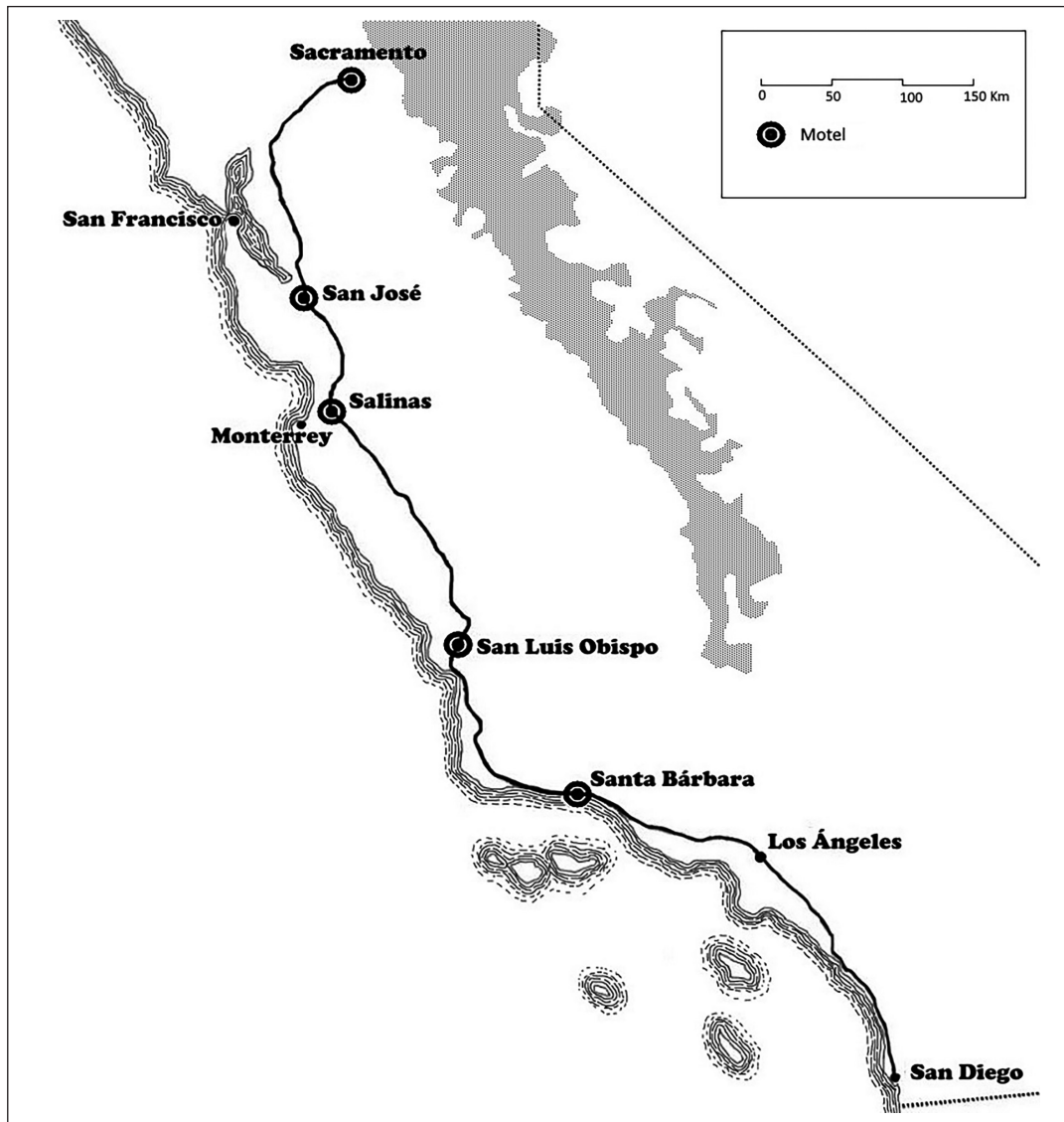
Los automovilistas comenzaron a recorrer las carreteras con la necesidad de pernoctar a medida que hacían viajes

más largos. Ello obligaba a abandonar la ruta para encontrar hotel, la mayoría de ellos situados en los centros urbanos o en las estaciones de ferrocarril —el medio de transporte decimonónico—. Los fabricantes de automóviles y las principales revistas especializadas difundieron medios provisionales para dar salida a esta necesidad; fundamentalmente, tiendas de campaña acopladas al vehículo estacionado y, dando un paso más, la novedosa autocaravana (Belasco, 1979; Lazzaretto, 2007, pp. 71-75).

En el contexto del *estilo misiones*, Arthur Seelman Heineman (1878-1972), arquitecto y promotor inmobiliario de Pasadena, conocedor de las necesidades hosteleras de los automovilistas, ensayó la adaptación del modelo de organización territorial de las antiguas misiones al nuevo medio de transporte: el automóvil; y, con ello, creó un tipo arquitectónico nuevo: el Milestone Mo-tel o, simplemente, “motel” (2). No se concibió como una construcción aislada, sino como una red hotelera lineal entre San Diego y Seattle, con un total de dieciocho establecimientos a pie de carretera equidistantes un día de viaje (150 a 200 millas). Con esta intención, constituyó la Milestone Interstate Corporation y adquirió terrenos en Sacramento, San José, Salinas, San Luis Obispo y Santa Bárbara (Lazzaretto, 2007, pp. 77-78) que se situaron entre sí a distancias de 120, 59, 125 y 96 millas, respectivamente (figura 3).

Entre 1924 y 1925, construyó el primer motel en San Luis Obispo según el tipo de hotel californiano —edificación principal y bungalós habitacionales ordenados en torno a un jardín—. El *estilo misiones* se utilizó

Figura 3
Proyecto de Milestone Interstate Corporation
para una red de moteles (1924-1925)

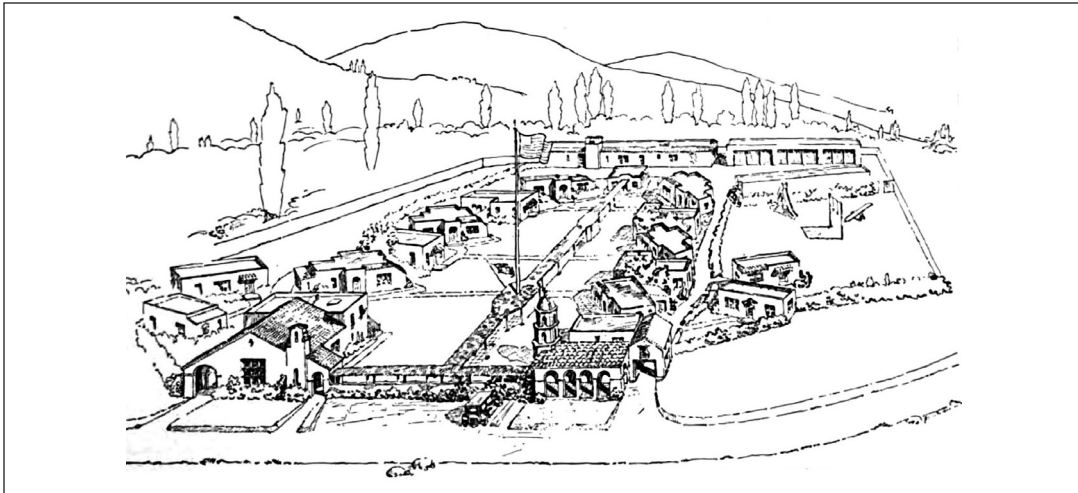


FUENTE: Elaboración propia (M.J. Rodríguez).

en las edificaciones principales como reclamo desde la carretera y la descontextualización formal (modernidad), en los bungalós. El vehículo circulaba perimetralmente en

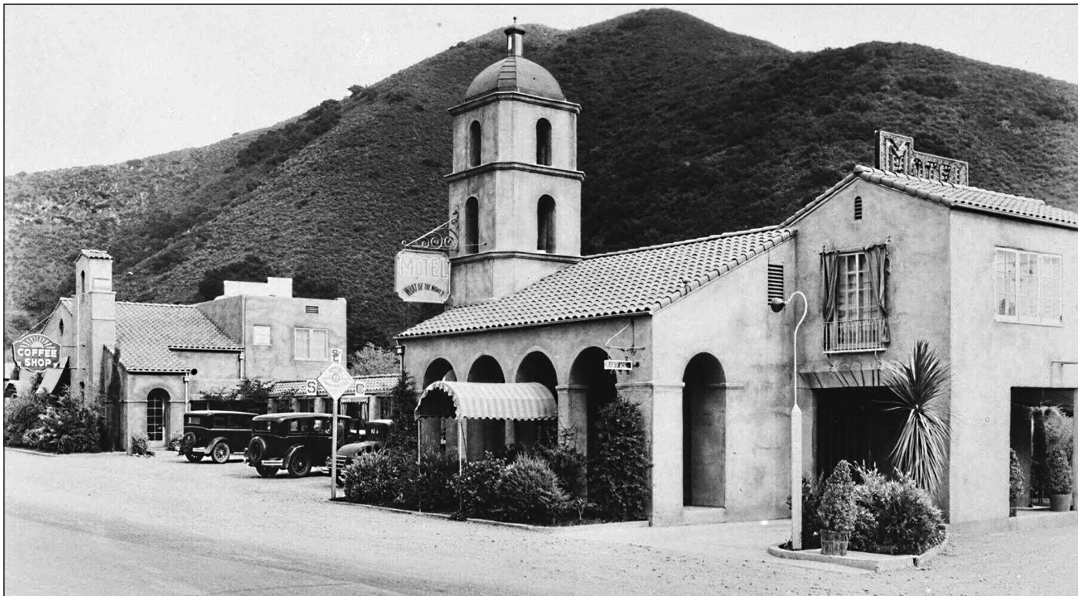
la parcela para acceder al garaje asociado a cada bungaló, y una marquesina recorría longitudinalmente el jardín, conectando, peatonalmente, las habitaciones con las

Figura 4
Dibujo ideal del “Milestone Mo-tel n° 5”, en San Luis Obispo (1926)



Dibujo de Arthur S. Heineman.
FUENTE: Willy (1926, 71).

Figura 5
Arquitectura de estilo misiones. Motel en San Luis Obispo (ca. 1926)



FUENTE: University of Oregon Libraries, Special Collections and University Archives, Angelus Studio photographs, PH 037, caja: 169, ítem: PH037_65248.

zonas comunes (figuras 4 y 5). En consonancia con la aportación de Newcomb (1916), un temprano “manual de la construcción” para el *estilo misiones*, el arquitecto diseñó el mobiliario, incorporó una chimenea tradicional en el vestíbulo y las camareras vistieron traje español (o regional). Sin embargo, la red quedó inconclusa, por falta de financiación, con un solo motel construido (Willy, 1926; Lazzaretto, 2007, pp. 60-90).

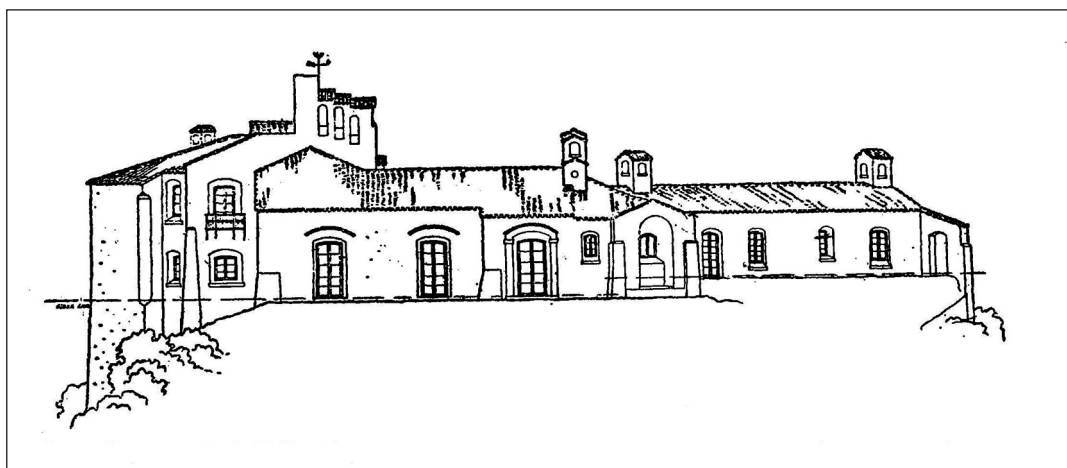
1.1.2. Nueva mirada, desde España, a una “influencia española”

A comienzos del siglo xx, la cultura arquitectónica en España se debatía entre los últimos gestos eclécticos y las primeras intenciones de una renovación de la arquitectura (precisando que no solo en el

aspecto formal sino atendiendo a cualidades constructivas, estructurales, de nuevos materiales y tipos arquitectónicos). En este ambiente, la mirada hacia el pasado de la arquitectura de las misiones en América, no podía abrirse espacio ante el peso que alcanzaron los historicismos que se produjeron en el propio territorio español. La mirada desde España no había reparado aún en este legado.

En la aproximación a esta realidad americana, en los años veinte, convergieron dos de las figuras señeras de la cultura arquitectónica española: Torres Balbás y López Otero. Torres Balbás (1922, p. 475), en su artículo “La moderna arquitectura española en Norteamérica”, ya señalaba (glosándolo con dibujos) (figura 6):

Figura 6
Arquitectura norteamericana de influencia española
Casa D. L. James, en Carmel Highlands, California (1918)



Dibujo del arquitecto Charles Sumner Greene.
FUENTE: Torres Balbás (1922, p. 475).

Publican frecuentemente las revistas de arquitectura de Norteamérica reproducciones de casas de campo de California, en las que, a través de sutilezas y refinamientos, percibimos una solera castizamente española. Más sencillos y primitivos hemos visto esos mismos temas arquitectónicos en los pueblos andaluces y levantinos.

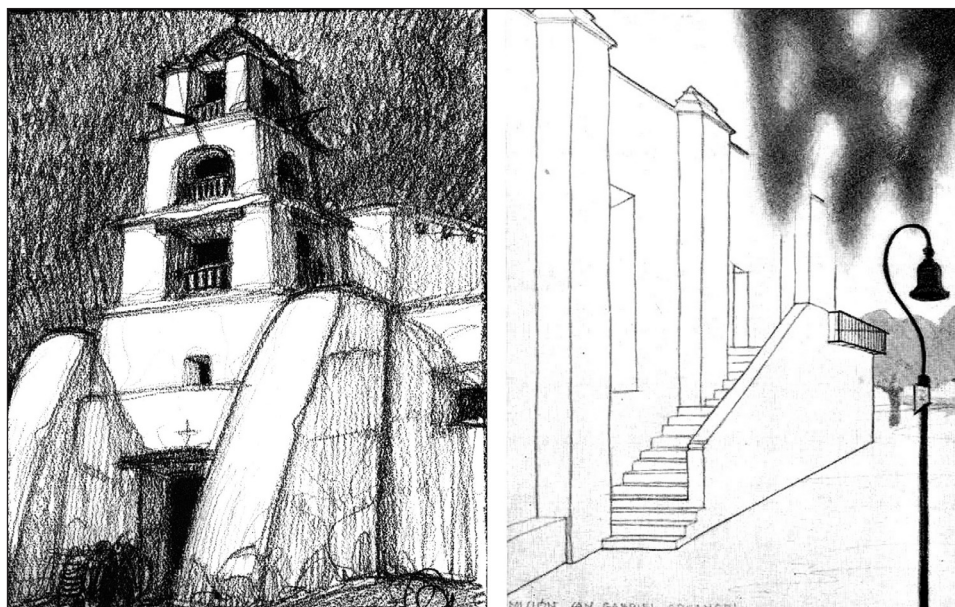
¿De dónde procede, cuáles son los caminos de esa corriente hispánica que, atravesando la gran República, después de cruzar el Atlántico, da sus frutos en la lejana costa del Pacífico? Vamos a intentar explicarlo.

Poco después, en 1926, con motivo de su ingreso en la Real Academia de Bellas Artes de San Fernando, López Otero pronunciaba un discurso significativo y que abriría nuevas

perspectivas: *Una influencia española en la arquitectura norteamericana* (figura 7). Aquí ya indicaba dos aspectos de interés (muy pertinentes, por cierto, a nuestro caso): por un lado, que el vínculo entre las distintas misiones no era estrictamente formal —no cabía hablar, por tanto, de un *estilo misiones*—, sino tipológico y funcional, en un itinerario territorial; por otro, la cualidad de modelo que las misiones representaron para conformaciones arquitectónicas contemporáneas en los EE. UU., entre otras, el hotel de viajeros “con antecedentes en el núcleo de la misión” (López Otero, 1926, p. 17).

Con relación al primer aspecto, es de recalcar cómo entendía que las misiones eran semejantes entre sí, “como organizadas para

Figura 7
Las misiones en el dibujo de arquitectos españoles



FUENTE: López Otero (1926, p. 37) y Fernández Huidobro (1936, p. 113).

un mismo fin, constituyendo una verdadera singularidad arquitectónica, pero con ciertas variantes”, para concluir que la “resultante no es, ni podía ser, un estilo, como amorosamente lo califican los amigos de la misión” (López Otero, 1926, p. 14) (3). Esta consideración de López Otero se inscribe coherentemente en el momento de la modernidad que se desarrollaba, a la sazón, en los EE. UU., atenta a nuevos usos, tipos y procesos constructivos y materiales que no tenían inconveniente alguno en revestirse con formas eclécticas y aun historicistas (ejemplo patente, los rascacielos de Nueva York); una modernidad, en fin, muy diferenciada de la renovación arquitectónica europea, fuertemente condicionada por valores deudores de las vanguardias de las artes plásticas.

En este sentido, se comprende muy bien la sistemática importación no solo de formas tradicionales europeas, sino de la propia materialidad de las construcciones. La reutilización en los EE. UU. de elementos arquitectónicos extraídos de edificios medievales y renacentistas españoles, capitaneada por William Randolph Hearst, pero practicada no solo por él (Merino y Martínez, 2012), abrió una vía que tuvo también característica vinculación con los paradores que poco después empezarían a construirse en España (como veremos enseguida para los casos de Gredos y Mérida).

III. EL REENCUENTRO: VIAJE DEL COMISARIO REGIO DE TURISMO

El ambiente propiciado por las primeras asociaciones de automovilismo expandió,

en la península ibérica, el uso del transporte particular con motor de combustión interna: el automóvil. Entre otros, se fundaron el Real Automóvil Club de España (RACE), en 1902, el Touring Club Hispano-Portugués, en 1905, y el Real Automóvil Club de Cataluña (RACC), en 1906; estos estuvieron en comunicación con las asociaciones homónimas norteamericanas para la organización de circuitos de carreras para un incipiente “turismo deportivo” reservado a las élites (González, 2003, p. 160).

El año de 1910 fue significativo para el automovilismo en España: el fabricante español Hispano Suiza presentó el modelo 15/45 HP —automóvil deportivo denominado “Alfonso XIII”—; y ese mismo año, Salvador de Samá i Torrents, marqués de Marianao y presidente del RACC, solicitó formalmente al gobierno un *Gran circuito español* para el fomento del turismo en automóvil. Tal demanda no fue atendida, aunque —no por casualidad— al año siguiente se creaba la Comisaria Regia de Turismo y Cultura Artística Popular (Rodríguez Lázaro, 2000, p. 510) que acabaría iniciando, con importante retraso, la construcción de un circuito capaz de cubrir las necesidades de esos particulares turistas en automóvil.

III.1. Diario de viaje

Benigno de la Vega-Inclán y Flaquer (1858-1942), II marqués de la Vega-Inclán, comisario regio de turismo, fue nombrado delegado de España en los EE. UU. de América para evaluar la participación española en la Exposición Universal de San Francisco que tendría lugar en 1915. Fue el

primer viajero oficial que, tras la pérdida de las posesiones de ultramar, recorría las misiones.

El viaje tuvo una duración de dos meses, teniendo que pasar Vega-Inclán la Navidad de 1912 y el Año Nuevo en la legación de España en Washington. Había embarcado en Gibraltar a bordo del *Berlin*, de la compañía alemana Nordentcher Lloyd, y tras una semana de viaje arribó a Nueva York (figura 8). Las expectativas que tenía de “encontrar allí algo de España”, no se verían defraudadas.

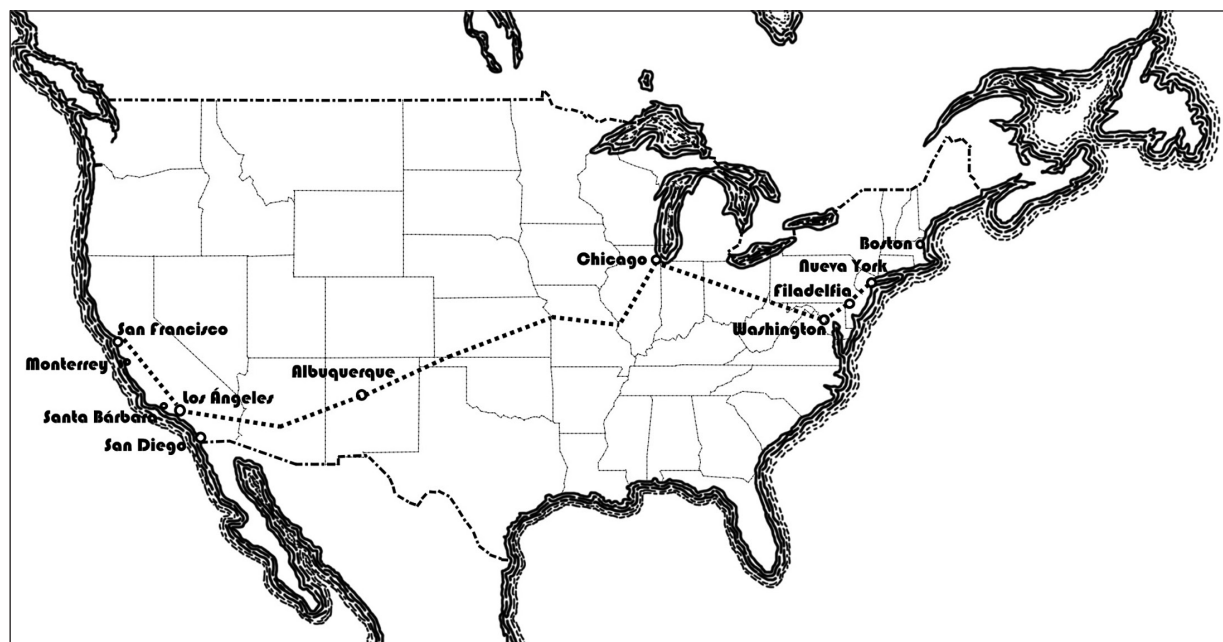
El viaje de regreso se inició en Boston, durante la travesía improvisó un diario de

viaje en unas hojas sueltas, con membrete del *S.S. Canopic*, barco de la naviera inglesa White Star Line en el que viajaba. Sorprende la narración prolija en detalles, especialmente, de los últimos días que fueron intensos en relaciones sociales.

El comisario regio viajaba con Enrique Tapia de Oscariz, secretario e intérprete (Menéndez, 2006, p. 150), no nombrado en el diario, aunque intuido en la primera anotación del cuaderno de cuentas, relativa a la compra de dos pasajes y en el uso esporádico de la primera persona del plural (4).

En el diario quedan manuscritas las cuentas y una carta-resumen con letra per-

Figura 8
Viaje del comisario regio de Turismo a los EE. UU. de América
(8 de diciembre de 1912 – 7 de febrero de 1913)



FUENTE: Elaboración propia (M.J. Rodríguez).

fectamente legible —que se tornaría ilegible en el transcurso de los años, al final del comisariado regio—. Es pertinente apuntar que Vega-Inclán se refiere a sí mismo como “un caballero español cortés y cumplidor de su misión” (Vega-Inclán, 1913a, p. 22).

Notemos que la narración del viaje comienza en tercera persona —designándose como “el Marqués”—: no se siente todavía directamente implicado por tratarse de la descripción de las actividades oficiales del viaje; aun así, los comentarios personales no se reprimen llegando a ser, en ocasiones, maliciosos. En el diario se dibuja una personalidad compleja, contradictoria y culta que se muestra abiertamente o se reprime según el sentimiento evocado por el recuerdo. A bordo del transatlántico se interesó por los datos técnicos proporcionados por el capitán (situación del barco, velocidad de navegación y estado del tiempo) que fueron las únicas anotaciones correspondientes a los días de regreso a España, mientras estaba entregado al recuerdo de lo recién vivido en los EE. UU.

El diario queda interrumpido entre el 7 y el 17 de enero, momento en que estaba atendiendo el objetivo fundamental del viaje en San Francisco. La actividad de esos días se trasluce en los apuntes esquemáticos del cuaderno de cuentas: propinas, *chauffeur*, billetes de tren, telegramas, periódicos, cuaderno, máquina de escribir, papel, peluquería, medicinas o ropa interior. A partir de ese lapso, retomó la narración, cambiando a primera persona, con un carácter más crítico, dedicando amplias páginas a describir las colecciones privadas de pintura española. Vega-Inclán tenía buen sentido crítico y sa-

bía reconocer el valor de las antigüedades a simple vista por haber ejercido de marchante de arte (5) con anterioridad a su designación en el cargo público.

Por otro lado, se conserva también la correspondencia oficial y personal franqueada a España durante el viaje, donde se evidencia el interés instintivo de Vega-Inclán por visitar California, el Camino Real y las misiones franciscanas a pie del citado camino (6).

En el viaje de vuelta preparó un borrador de carta, a modo de síntesis del viaje oficial, para el informe a la Presidencia del Gobierno. Está realizado en el mismo tipo de papel de la naviera y se ha conservado unido al diario. Curiosamente, una vez en Madrid, ya decidida su opinión sobre la conveniencia de no participar en la Exposición Universal de San Francisco, demoró la comunicación de su informe.

III.1.1. Costa Este

La actividad del comisario regio en esta costa tuvo dos etapas en las que estableció contactos personales con conocidos y otras nuevas relaciones (7), en un recorrido por las principales ciudades: Boston, Nueva York, Filadelfia y Washington. La primera etapa, entre el 18 y el 26 de diciembre de 1912, estuvo caracterizada por la actividad oficial en la Legación; y la segunda etapa, entre el 18 de enero y el 2 de febrero de 1913, se desarrolló con millonarios coleccionistas de pintura española, diplomáticos, así como con el presidente saliente de los EE. UU., William Howard Taft, y el presidente electo,

Woodrow Wilson, en Washington y Nueva Jersey respectivamente.

En Nueva York, nada más desembarcar, fue recibido por Juan Riaño y Gayangos, diplomático encargado de la representación de la legación española en Washington, posterior embajador español, y Archer Milton Huntington, hispanista amigo y fundador de la Hispanic Society of America. Los tres estaban relacionados directamente con los intereses de los coleccionistas norteamericanos en el patrimonio histórico español, en sintonía con el auge del *estilo misiones*

de la costa opuesta, toda vez que Riaño y, especialmente, Vega-Inclán habían ejercido de agentes de Huntington para la adquisición de este tipo de arte (Merino y Martínez, 2012, p. 266).

En la mañana del día siguiente al desembarco, Vega-Inclán se entrevistó con Whitney Warren, al que consideraba uno de los mejores arquitectos de los EE. UU., reuniéndose con él en diferentes ocasiones, incluso en su casa familiar. Esta afinidad con los arquitectos —recordemos que su biógrafo fue Vicente Traver— denotaba el

Cuadro 1
Itinerario de viaje del comisario regio en la Costa Este (1ª parte)

Fecha	Localidad	Alojamiento	Contactos	Visitas
08-12-1912	Algeciras	?	Morrison, Ibison, notario	?
09-12-1912	Algeciras		Diputado local	
a 17-12-1912	Gibraltar-Nueva York	Camarote de trasatlántico		
18-12-1912	Nueva York	Hotel Ritz-Carlton	Riaño; Huntingon	
19-12-1912	Nueva York	Hotel Ritz-Carlton	Warren	Broadway, 5ª Avda., Avda. Madison
20-12-1912	Nueva York	Hotel Ritz-Carlton	Riaño	
21-12-1912	Nueva York	Hotel Ritz-Carlton	Riaño; Huntingon	
22-12-1912	Nueva York	Hotel Ritz-Carlton	Jaccaci	Delmónico
23-12-1912	Nueva York	Hotel Ritz-Carlton	Riaño; Huntingon	Estación Pensilvania
	Washington	[Casa de Riaño]	Riaño, Walls	Cena en legación
24-12-1912	Washington	[Casa de Riaño]	Riaño, Walls	Cancillería, cena en legación
25-12-1912	Washington-Chicago	Tren, coche cama	-	
26-12-1912	Chicago	Hotel Blackstone	Yerno del cónsul	Pinacoteca y Escuela de BB.AA., grandes almacenes, oficinas del consulado

FUENTE: Vega-Inclán (1913a; 1913b). Elaboración propia.

Cuadro 2
Itinerario de viaje del comisario regio en la Costa Este (2ª parte)

Fecha	Localidad	Alojamiento	Contactos	Visitas
18-01-1913	Nueva York	Hotel Ritz-Carlton	Warren, Gareey	
19-01-1913	Nueva York	Hotel Ritz-Carlton	Huntington	Casa de Huntington
20-01-1913	Nueva York	Hotel Ritz-Carlton	Warren	Delmónico, casa de Warren
21-01-1913	Nueva York	Hotel Ritz-Carlton	Huntington, Morgan, Fouquier	Mansión de Morgan
22-01-1913	Nueva York	Hotel Ritz-Carlton	Riaño	Estación Pensilvania
	Washington	[Casa legación]		-
23-01-1913	Washington	[Casa legación]	Riaño, secretario de Argentina, ministros de Portugal, Brasil...	Paseo, colección de cuadros, recepción cuerpo diplomático
24-01-1913	Washington	[Casa legación]	Riaño, presidente Traf, Sras. Williams y Kip	Departamentos de Agricultura, Casa Blanca
25-01-1913	Washington	[Casa legación]	Vals	-
	Filadelfia	-		Museo comercial
	Nueva York	Hotel Ritz-Carlton	Sras. Marbury y Liding	Función teatral
26-01-1913	Nueva York	Hotel Ritz-Carlton	Huntington, Sra. Alejandra (pintora)	Conferencia, Estación Pensilvania (restaurante)
27-01-1913	Trenton	-	Electo Wilson	Capitolio
	Nueva York	Hotel Ritz-Carlton	Sra. Liding, Garcey	Ópera
28-01-1913	Nueva York	Hotel Ritz-Carlton	Garcey, Haltman	Casa de Garcey, colección Haltman
29-01-1913	Nueva York	Hotel Ritz-Carlton	Jaccaci, Sra. De Mier, General Reyes...	Museo, Estación Pensilvania (restaurante)
30-01-1913	Nueva York	Hotel Ritz-Carlton	Riaño, Ramón Frank (ABC), Huntington, Alejandra (pintora)	Hispanic Society of America, Delmónico
31-01-1913	Nueva York	Hotel Ritz-Carlton	Mad Havernney, Huntington, Riaño, Morgan, Sra. Marbury, Jaccaci, Garcey, Warren, Gaetani	Colección cuadros Mad Havernney, Central Station
01-02-1913	Boston	Hotel Plaza	Gordon Abbott (amigo de Warren)	Colección Gardner, Museo de Boston, Brookling
02-02-1913 a 07-02-1913	Boston- [Gibraltar]	Camarote en trasatlántico	-	-

FUENTE: Vega-Inclán (1913a; 1913b). Elaboración propia.

interés de Vega-Inclán por el conocimiento técnico y el gusto por las obras que se mantuvo constante a lo largo de su actividad profesional privada y oficial.

Warren y su socio, Charles Delevan Wetmore, formaban la firma Warren & Wetmore especializada en grandes obras, entre ellas, un gran número de hoteles y equipamientos que eran exponentes de la vanguardia americana. De hecho, el comisario regio se alojó en el Hotel Ritz-Carlton, diseñado por la firma e inaugurado en 1911, que era conceptual, técnica y tipológicamente innovador pero se envolvía en una epidermis historicista que evocaba los palacios renacentistas florentinos —de esquema tripartito con basa, cuerpo y coronación—. De forma similar, Grand Central Terminal, obra de la misma firma, reproducía idéntico concepto de modernidad que interesó a Vega-Inclán, como resultado de otro “viaje de ida y vuelta” entre Norteamérica y España, protagonizado por las bóvedas tabicadas del español Rafael Guastavino (Mosteiro, 2011).

En la misma línea de modernidad, visitó otra gran infraestructura urbana neoyorquina, hoy desaparecida, la *Pennsylvania Station*, de la firma de arquitectos McKim, Mead & White, cuyos vestíbulos monumentales evocadores del mundo clásico le impresionaron notablemente. Estuvo en repetidas ocasiones en los dos restaurantes de la estación y el lujoso local Delmónico, a pie de calle, que le generó “la necesidad de aislamiento en este vértigo de festines exhibitorios” (Vega-Inclán, 1923a, p. 25).

Antes de viajar a California, Vega-Inclán realizó una breve estancia en los Grandes

Lagos, en Chicago. Aquí se alojó en el Hotel Blackstone, obra de los arquitectos Benjamin, H. Marshall y Charles E. Fox, que respondía al mismo concepto de modernidad funcional combinada con envoltura eclética y cubierta afrancesada con mansardas (cuadros 1 y 2).

III.1.2. Costa Oeste

Desde Chicago partió en coche-cama a Los Ángeles, atravesó el territorio estadounidense de costa a costa y tomó contacto, por primera vez, con el *estilo misiones* en la parada de Albuquerque, en Nuevo México. En la estación de ferrocarril conoció la tienda de *souvenirs* asociada a la venta de productos del folclore local, manufacturados por los propios nativos, y el Hotel Alvarado. Ambos pertenecían a la cadena hostelera decimonónica de Fred Harvey, pionero en atender el turismo asociado al ferrocarril. El comisario regio —además de adquirir como recuerdo un *tomahawk*— tuvo ocasión de comprobar la calidad del restaurante, servido por camareras (“*Harvey Girls*”) que habían recibido una cuidada formación hostelera.

Al llegar a Los Ángeles, los directivos y agentes de la compañía de ferrocarriles Southern Pacific pusieron a su disposición un lujoso vagón especial, para los desplazamientos en tranvía eléctrico o ferrocarril, a lo largo del Camino Real. Tras recorrer la ciudad, visitó la misión restaurada de San Gabriel Arcángel, donde asistió a una representación teatral sobre la vida y obra de fray Junípero Serra, que describía los primeros tiempos de fundación de las mi-

siones. Tal fue el interés que se despertó en él que, sobre la marcha, decidió posponer el viaje a San Francisco para poder recorrer el Camino Real y tomar contacto con la arquitectura e historia de la red misional, reencontrando la idea de organización territorial subyacente.

La misión de San Diego de Alcalá permanecía en ruinas, como la mayoría de las misiones que visitó acompañado de David Charles Collier. Notemos que el conocido como *Colonel Collier*, secretario general de la *San Diego's Panama California Exposition* (1915-1916) y presidente de una sociedad para la salvaguarda de las misiones, se había comprometido a reedificar la de San Diego a su costa y poner religiosos españoles a su frente. La sintonía de Vega-Inclán con Collier fue inmediata y procuró apoyarle en la búsqueda de financiación para las restauraciones de lo que consideraba el legado “de la civilización”.

En el diario se cita la visita a la misión de San Carlos Borromeo y el Carmel y, entre otras, se conservan tarjetas postales de la misión de Santa Bárbara remitidas por Vega-Inclán a Alfonso XIII, Emilio María de Torres, secretario particular del rey, y Joaquín Sorolla (8). También Menéndez (2006, p. 151) menciona las visitas a San Juan Capistrano y Santa Cruz; en cualquier caso, Vega-Inclán afirmó haber visitado todas.

De los hoteles en que se alojó en su recorrido por la costa del Pacífico, algunos participaban de la misma línea del *estilo misiones*. Se trataba de edificios grandes y lujosos que incorporaban, en ocasiones, elementos españoles, como el Hotel Mission Inn, en Ri-

verside, y el Arlington, en Santa Bárbara. El primero tenía un nombre claramente alusivo a las construcciones misionales; contando con una colección de campanas, arquerías perimetrales y puertas monumentales en el jardín de *estilo misiones* e integrando una galería de antigüedades —“baratijas” para Vega-Inclán— como exponente del coleccionismo de arte español, característico de la época. Este coleccionismo no solo atendía a elementos muebles, sino también podía extenderse a los arquitectónicos: esta práctica de desmontar, trasladar e integrar elementos arquitectónicos en nuevas edificaciones tuvo su máximo exponente, como es bien conocido (Merino y Martínez, 2012), en la figura del magnate W. R. Hearst. El Hotel Arlington había sido reconstruido en 1911, adoptando parcialmente el *estilo misiones*, con torres que seguían el tipo de los característicos campanarios escalonados de las misiones franciscanas.

California contaba, desde el siglo XIX, con un tipo de hotel característico que tenía un edificio principal y bungalós distribuidos en un jardín, conectados mediante marquesinas con el principal. Vega-Inclán conoció este modelo al alojarse en el Hotel Maryland, en Pasadena; tipo que fue utilizado, una década después, para conformar el primer motel. Los restantes hoteles del recorrido habían sido construidos en el siglo XIX o entrando ya, algunos, en el XX; y, a la manera europea, respondían a la estética historicista o ecléctica. Eran los hoteles Alexandria, en Los Ángeles; Coronado, construcción de madera al borde del mar, en San Diego; Del Monte, de estilo victoriano y caracterizado por sus jardines, en Monterrey; o Fairmont, en San Francisco (cuadro 3). Todos ellos

Cuadro 3
Itinerario de viaje del comisario regio en la Costa Oeste

Fecha	Localidad	Alojamiento	Contactos	Visitas
27-12-1912 a 28-12-1912	Chicago-Los Ángeles	Tren, coche-cama	-	Vagón mirador Albuquerque
29-12-1912	Los Ángeles	Hotel Alexandria	Vicecónsul, agentes SouthernPacific, reporteros	Paseo por la ciudad
30-12-1912	Los Ángeles	Hotel Alexandria	Vicecónsul	Broadway
31-12-1912	Los Ángeles	Hotel Alexandria	Vicecónsul	Misión San Gabriel
	Pasadena	Hotel Maryland	-	Obra de teatro
01-01-1913	Pasadena	Hotel Maryland	Butler, Mac Ginnis y Miller	Finca Huntington, desfile, estadio
	Riverside	Hotel MissionInn	Miller y señoras	Capilla del hotel
02-01-1913	Riverside	Hotel MissionInn	Miller, Mac Ginnis y periodista	Alrededores, Monte Rubidoux, banco, librería, visita hotel
	San Diego	Hotel Coronado	Periodistas, señora mexicana, Mac Ginnis	Cena en hotel
03-01-1913	San Diego	Hotel Coronado	Collier, arquitectos exposición	Terrenos exposición, Misión San Diego; casa y oficina Collier
	San Diego- Los Ángeles	Tren coche-cama	-	-
04-01-1913	Los Ángeles	-	Mac Ginnis, Butler	-
	Santa Bárbara	Hotel Arlington	-	Finca estilo italiano
05-01-1913	Santa Bárbara	Hotel Arlington	Butler	Viaje en tren especial
	Monterrey	Hotel Del Monte	-	-
06-01-1913	Monterrey	Hotel Del Monte	Butler, P. Mestres	Jardines hotel, bahía, Misión San Carlos
07-01-1913	Monterrey	Hotel Del Monte	-	Parque de Big Trees
	San Francisco	Hotel Fairmont	Cónsul, periodista, colonia española	Recepción en hotel
08-01-1913 a 12-01-1913	San Francisco	Hotel Fairmont	[s.d.]	[s.d.]
13-01-1913	San Francisco	Hotel Fairmont	-	Hospital de obreros
14-01-1913 a 16-01-1913	San Francisco- Chicago	Tren, coche-cama	-	-
17-01-1913	Chicago- Nueva York	Tren, coche-cama	Cónsul y yerno	-

FUENTE: Vega-Inclán (1913a; 1913b). Elaboración propia.

eran tipológicamente modernos en cuanto a confort para el cliente e incorporaban los últimos avances técnicos en sus instalaciones.

IV. EL TORNAVIAJE: ORIGEN DE LA RED DE PARADORES

El comisario regio volvió a España con la experiencia del viaje y una auténtica cantera de ideas para aplicar en sus futuros proyectos que difundió a través de conferencias y publicaciones oficiales de la Comisaría Regia. Esta producción intelectual dio paso a un proceso teórico, madurado a lo largo de quince años, que acabó materializándose al final de su mandato público.

La primera ocasión en que puso de manifiesto las ideas norteamericanas fue en el informe que redactó a raíz del concurso de proyectos para la construcción del Hotel Alfonso XIII, en Sevilla, con el apoyo técnico del ingeniero Luis María Molini Ulibarri, para mostrar su discrepancia con el resto de miembros del jurado. El informe planteaba conceptos de hostelería moderna en el análisis de aspectos variados de los proyectos, entre otros: los servicios auxiliares, las instalaciones —por ejemplo, la refrigeración—, la ventilación natural, la posibilidad de ampliación del hotel y su estilo exterior (Vega-Inclán y Molini, 1916).

Al comienzo de la dictadura de Primo de Rivera, se dieron las condiciones propicias para el desarrollo turístico de España. El RACC retomaba la reclamación del circuito para el automóvil, uniendo fuerzas con la Asociación de Atracción de Forasteros de

Barcelona, para potenciar la relación directa con el turismo; esta vez la petición fue apoyada, promoviéndose, a través del Ministerio de Fomento, un circuito radial para el automóvil con centro en Madrid.

El comisario regio tomó conciencia temprana de la importancia del automóvil como nuevo medio de transporte para el turismo. Perteneció al Patronato del Circuito Nacional de Firms Especiales, creado en 1926, cuyos “7.000 kilómetros” de carreteras en construcción no podrían absorber la creciente demanda (Vega-Inclán, 1927, p. 9).

En este contexto, pudo llevar a la práctica las ideas que había adquirido en su viaje norteamericano. De forma paralela, las asociaciones de automovilismo mediaron en la difusión de las recientes experiencias habidas al otro lado del Atlántico, no ya en cuanto a la organización misional que tenía en mente Vega-Inclán, sino en lo referente a su producto derivado: la red de moteles californianos de Heineman que se había difundido en la prensa norteamericana en 1926. Recordemos que los arquitectos Carlos Arniches y Martín Domínguez publicaron, en octubre de 1927, el artículo “Refugio automovilista” en *El Sol*, proponiendo una red de “verdaderas estaciones en las rutas automovilistas”: la misma idea norteamericana, con un modelo arquitectónico diferente, de influencia europea.

El tipo de hotel californiano de bungalós era de difícil aplicación en España; aun así, el comisario regio no había cesado de reiterar sus ventajas y de afirmar las bondades de determinados aspectos técnicos allí aprendidos; entre ellos, cuestiones de accesibili-

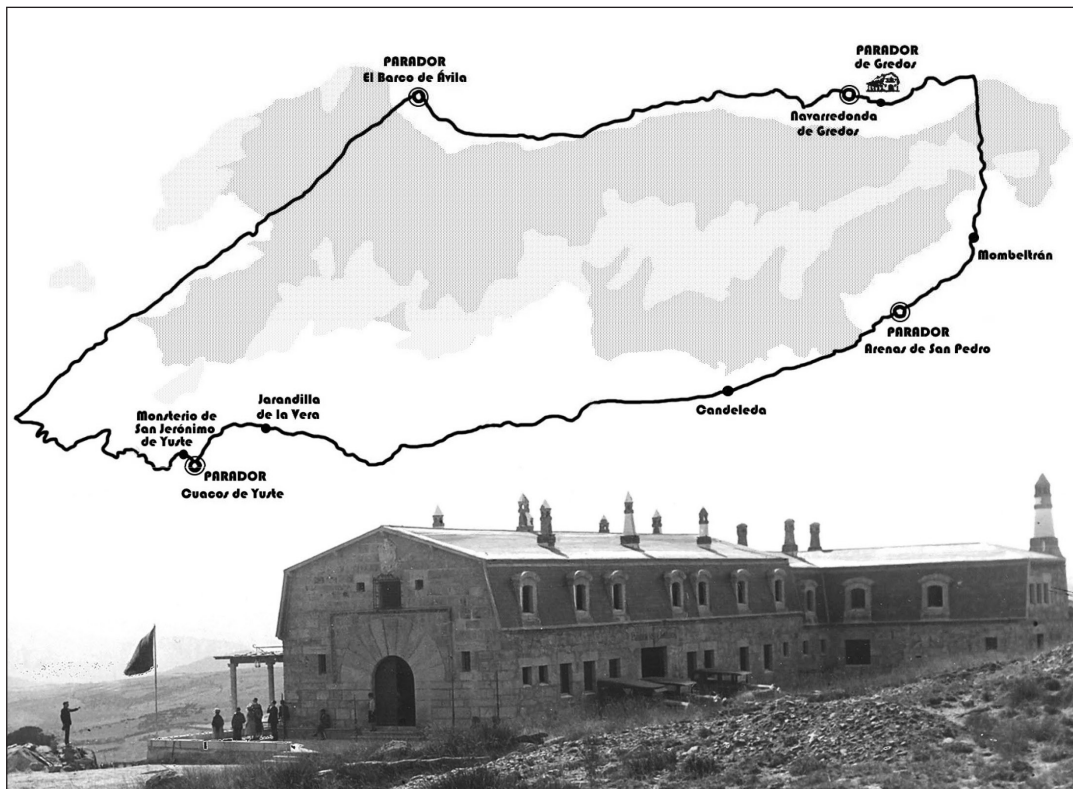
dad (mediante la sustitución de las escaleras por rampas), de iluminación (introducción de la luz difusa) o de calidad del servicio del comedor (mediante camareras con formación hostelera) (Vega-Inclán, 1921, pp. 16-17; 1928, pp. 18-19). De igual forma, puso de manifiesto la combinación de la modernidad y la técnica, en el sentido funcional característico de los norteamericanos y frecuente “...en la costa del Pacífico, tanto en los grandes hoteles de las Compañías de ferrocarriles californianos, como en toda la variedad de alojamientos particulares de

San Diego, Los Ángeles, Pasadena, Monterrey, etc., hasta el Norte de California” (Vega-Inclán, 1928, pp. 18-19).

IV.1. El circuito inconcluso y la red radial

El comisario regio proyectó un circuito circular para el automovilista en torno a la sierra de Gredos, con una red de “paradores” en puntos estratégicos de interés turístico y cultural en Barco de Ávila, Arenas de San Pedro, el monasterio de Yuste y

Figura 9
Circuito automovilista para la Sierra de Gredos (1927)



FUENTE: Composición y plano de elaboración propia (M.J. Rodríguez) / Parador de Navarredonda de Gredos. Archivo General de la Administración (AGA), (03) 49.2 caja F-03384

Navarredonda de Gredos (figura 9). Este último fue el único que se construyó, razón por la cual llegó a entenderse como una actuación aislada y no como eslabón de una cadena. El testimonio de Julián Delgado Úbeda (1927), arquitecto autor de este parador, y los artículos en prensa nos confirman que el parador de Gredos se había concebido como “el nudo del circuito...” (Gil Layús, 1927).

Los terrenos fueron elegidos por el propio Vega-Inclán con el asesoramiento de Manuel Bartolomé Cossío, amigo de la infancia, al que “arrastró [...] a Gredos, para escoger el emplazamiento de uno de los primeros paradores de turismo” (Jiménez, 2004, p. 5). Los emplazamientos elegidos a modo de paradas en el camino tenían próximos un castillo —en Jarandilla de la Vera, convertido en parador en 1966, en Barco de Ávila o en Arenas de San Pedro—; sin embargo, la intención fue construir edificios de nueva planta a pie de carretera para atender al turismo en automóvil, no la de adaptar hotelaramente edificios históricos: esta opción llegaría poco después.

La construcción del parador de Gredos fue un empeño personal de Vega-Inclán a pesar de tener todo en contra: tanto la negativa del Ayuntamiento de Navarredonda a ceder los terrenos del sitio del Risquillo —rechazando otros que tenía a su disposición en Hoyos del Espino— como, incluso, el hecho de contradecir las preferencias de localización del monarca. El cambio de alcalde permitió finalmente la donación de los terrenos, en mayo de 1926, para la construcción del primer parador (9). Las obras se ejecutaron, entre agosto de 1926 y abril de 1927, abriéndose al público en abril de 1928.

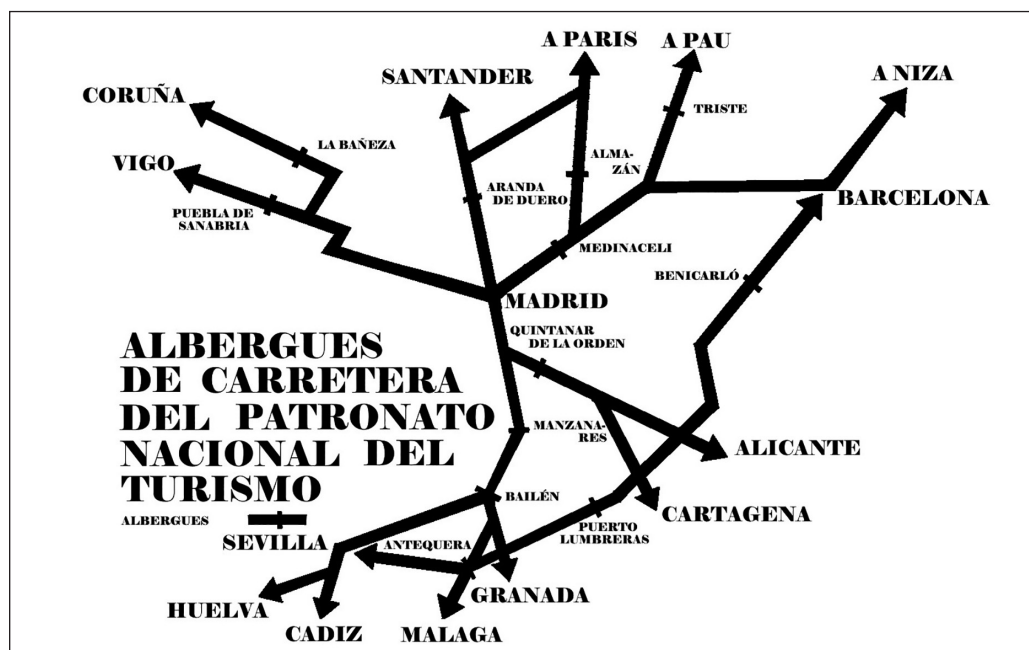
Al igual que ocurrió con la red lineal de los moteles norteamericanos, Vega-Inclán, al ser cesado de su cargo, tampoco pudo culminar su circuito para el automóvil en la sierra de Gredos. El Patronato Nacional de Turismo, sucesor de la Comisaría Regia, no continuó el proyecto, sino que prefirió promover uno nuevo, pero de escala nacional: la red de albergues de carretera, en consonancia con las carreteras de firmes especiales (figura 10).

El nuevo proyecto de red radial presentó variantes arquitectónicas respecto del modelo de Vega-Inclán y del norteamericano aunque, en esencia, la idea de organización territorial era la misma.

La aplicación de las ideas norteamericanas se adaptó a las características y posibilidades materiales de España. Se centró no tanto en una edificación extendida en una parcela de grandes dimensiones, cuanto en un edificio único que concentrase todos los usos, como evocación del gran hotel y de acuerdo a criterios de zonificación social (diferenciando entre áreas de clientes y áreas de servicio, con estancias y comedor para los “mecánicos” y demás personal que pudiera acompañar a los clientes).

El tipo hotelero, diseñado como modelo único para la red tanto en España como en Norteamérica, tuvo una arquitectura necesariamente diferenciada en ambos continentes; ello debido, entre otros aspectos, a la dispar forma de entender la vanguardia. No obstante, los problemas sobrevenidos de la adaptación de un modelo único ideal para cada parcela, fueron iguales en ambos lados del Atlántico. En el caso de España, los terrenos disponibles fueron escasos con

Figura 10
Red automovilística radial, a escala nacional (ca. 1930)



Diseño de Carlos Arniches y Martín Domínguez para el muro del vestíbulo del albergue de carretera de Manzanares.
 FUENTE: Elaboración propia (M.J. Rodríguez) a partir de reproducción fotográfica.

parcelas pequeñas que eran adquiridas y donadas por los Ayuntamientos —tal y como estableció inicialmente Vega-Inclán—. La gran chimenea u hogar ya en el vestíbulo, ya en el salón fue una idea compartida en los modelos español y norteamericano; pero, no así, el aparcamiento individualizado, al no disponerse en España el esquema a base de bungalós.

El parador de Gredos se convirtió en un albergue de carretera más —en realidad, como hemos visto, era esa su idea fundacional— potenciado con las obras promovidas por el Patronato Nacional en 1929 que dispusieron una chimenea de grandes dimensiones en el salón —como réplica del hogar

de las misiones o del primer motel—, un pabellón de garajes exento y un surtidor de gasolina en las inmediaciones.

Los edificios de los albergues de carretera hicieron explícita mención a la estructura de la cadena hotelera pública mediante la exhibición, en el muro exterior de la cochera, del esquema gráfico —no exento de interés— de las distancias kilométricas a distintos puntos de la red radial; esto es, un “edificio-anuncio” que integraba la señalética necesaria para la carretera (figura 11).

El crecimiento posterior de la red ha estado igualmente marcado por la modernización de la red de carreteras, como el que

Figura 11

Información kilométrica mural en el albergue de carretera de Almazán (Soria), 1935



FUENTE: AGA, (03) 49.2 caja 22/4003

se produjo en 1950, con un nuevo paquete de albergues de estilo regional que buscaba equidistancias aproximadas de 150 kilómetros. Este modelo se ha visto modificado con el paso del tiempo, según se fueron dando los avances técnicos en la industria del automóvil; y ello ha producido como resultado una paulatina separación entre las paradas en el camino que, al margen de cuestiones económicas, ha determinado la afectación o desafectación de los inmuebles de la red.

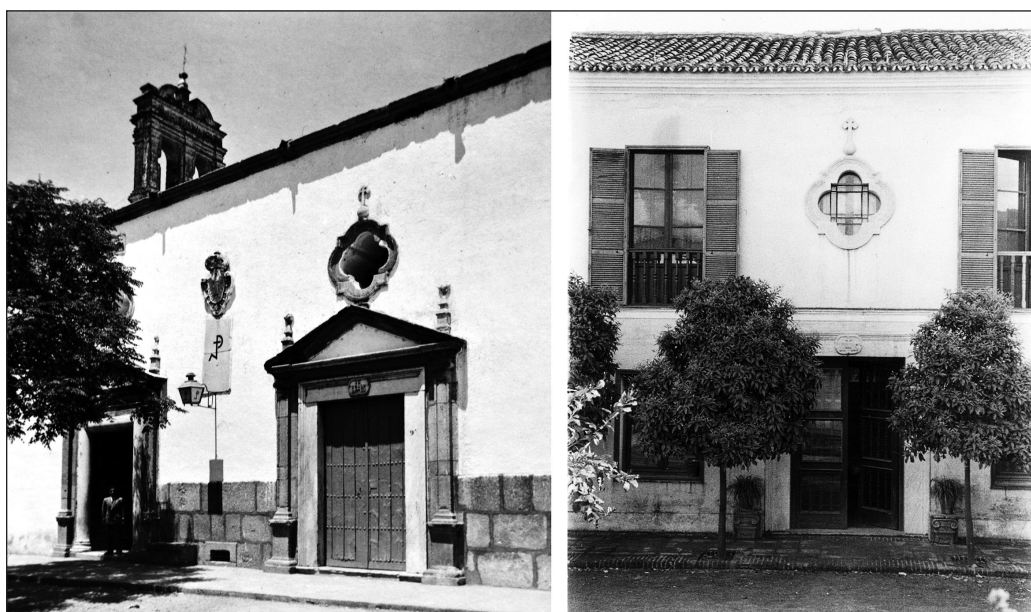
IV.1.1. La incorporación de la componente patrimonial

El parador de Navarredonda de Gredos respondió a un tipo arquitectónico novedoso,

un concepto moderno en lo funcional al que superponía, una apariencia ecléctica, un lenguaje regionalista que incluía una portada histórica en la fachada principal del parador —procedente de un edificio señorial de Villacastín del siglo xv— (10). Las ideas de integración patrimonial y estilo regional superpuestos a la modernidad del planteamiento tipológico constituyeron un modelo que acercaba el parador, por un lado, a ciertas experiencias de la vanguardia americana y, por otro, a las construcciones de los coleccionistas “acaparadores” al modo de W. R. Hearst.

Los paradores instalados en edificios históricos también se vincularon a las ne-

Figura 12
La puerta como función y signo en el parador de Mérida
(antiguo convento-hospital de Jesús Nazareno)



Doble portada barroca (1933) / Puerta trasera con elementos romanos y réplica del óculo de la iglesia (ca. 1955).
FUENTE: Colección particular Adolfo Blanco Osborne / Museo Nacional de Arte Romano. José Álvarez Sáenz de Buruaga.

cesidades del automovilista y se pretendió igualmente la conexión con la carretera. Queda ello programáticamente expresado en la primera adaptación hotelera de promoción pública en un edificio histórico: el parador de Mérida (figura 12), promovido por el comisario regio, a continuación del parador de Navarredonda de Gredos. Instalado en el convento-hospital de Jesús Nazareno (del siglo XVIII), se vio la necesidad de dar acceso al turista que llegaba en automóvil; ello solo era posible desde la trasera del edificio, donde se situaban la antigua huerta de los frailes e inmuebles de propiedad particular. Fue necesario culminar un largo proceso de expropiación de terrenos para dejar

expedito el acceso trasero a la vía pública; en los años cuarenta la puerta del establecimiento se acabó conformando como función y como signo: cuando el arquitecto José María Muguruza Otaño abrió una puerta nueva en la trasera del edificio y organizó un espacio para el acceso del automóvil; y cuando su búsqueda de una puerta representativa quedó satisfecha en el propio edificio. La iglesia del cenobio tenía dos portadas barrocas, como era característico de los templos emeritenses conventuales, de modo que una de ellas fue desmontada, trasladada y reutilizada de forma parcial (únicamente los elementos romanos que, a su vez, habían sido reutilizados en el siglo XVIII para conformar la portada ba-

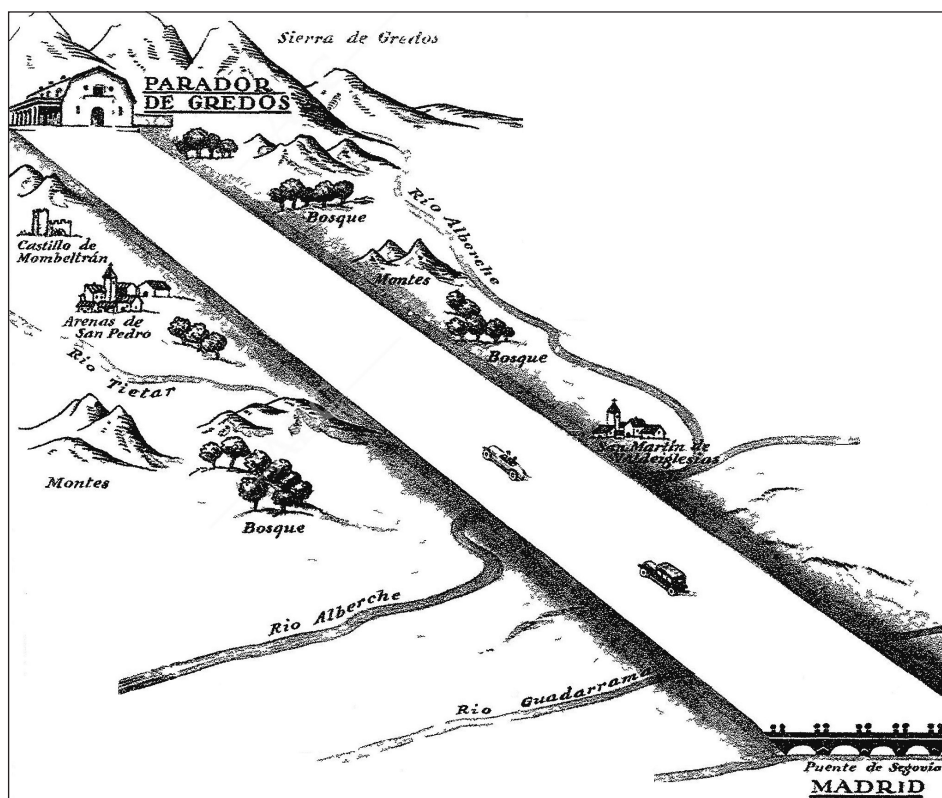
roca) y relegó las piezas sobrantes al Jardín de Antigüedades —museo de piezas arqueológicas al aire libre, iniciado por los antiguos frailes—. Para rematar la operación, replicó el óculo polilobulado en el nuevo emplazamiento de la portada, en la crujía trasera del edificio, que no quiso desmontar por ser un elemento seriado de la iglesia.

Otro ejemplo de adaptación de un edificio preexistente lo encontramos en la casa señorial de los condes de Campo Alange, del siglo XVIII, una finca dedicada históricamente a la industria del esquila y lavado de

lana merina en Villacastín y que respondió igualmente a las necesidades del turismo automovilista por su situación. Este edificio histórico, adquirido en los años treinta, fue reutilizado con igual finalidad que los de nueva planta en los años cincuenta. La red fue indiferente al tipo de inmueble, histórico o de nueva planta, todos servían al mismo fin, ordenados según equidistancias en la red radial.

Los anuncios publicitarios más tempranos del Patronato Nacional de Turismo

Figura 13
Publicidad del Patronato Nacional de Turismo



FUENTE: *El Debate*, 26 de mayo de 1931, 4. Detalle del anuncio.

significaban de forma directa la intención patrimonial y la importancia —a la vez que pertenencia— de la carretera. Así encontramos gráficamente plasmada la conexión virtual y metafórica entre la metrópoli y la sierra de Gredos mediante una vía de trazado recto ideal, conectando dos monumentos por medio de una infraestructura de carretera: el puente de Segovia, en Madrid, y el parador de Gredos, con su trasplantada portada histórica (figura 13).

V. CONCLUSIONES

De la misma forma que con frecuencia se cree que la acción de la red de Paradores se ha centrado predominantemente en la intervención de edificios históricos, y no es así (más de la mitad son de nueva planta), también se ha sostenido que la iniciativa del Estado en relación con la cadena hotelera pública se ha centrado en consideraciones complejas para la selección del edificio: sociales, de dinamización económica local, de estricta conservación de un edificio que peligraba por estar sin uso. Sin embargo, sin desatender tales consideraciones, la distribución de los establecimientos de la cadena hotelera pública se guio —como en este trabajo hemos podido ver— por una nítida opción: la de potenciar el uso turístico del automóvil, estableciendo una coherente red de alojamientos turísticos en las carreteras; red cada vez más tupida y más adecuada en su soporte físico.

En esto hay otra cuestión a aclarar: la exitosa iniciativa de Paradores ligada a la peculiar y privilegiada posición de España en cuanto a potencia turística y potencia patrimonial, mediante la gestión directa gu-

bernamental desde la Administración Pública primero y como empresa estatal después, ha llevado a pensar que tal práctica partía de una entraña nacional y muy peculiar; sin embargo, como probamos, en este artículo, la idea se originó —en muy alto grado— en la experiencia norteamericana de las misiones de la Alta California; experiencia en la que, naturalmente, el marqués de la Vega-Inclán fue hilo conductor.

La conspicua figura del marqués de la Vega-Inclán, como promotor-gestor y como agente de conservación-intervención en el patrimonio, conoció un momento “revelador” en su viaje a los EE. UU. (1912-1913), del que ofrecemos aquí relaciones y datos inéditos.

El hecho de que el primer motel y el primer parador fueran prácticamente coetáneos —este se construyó inmediatamente después que aquel—, viene a reforzar la idea de que ambos parten del mismo modelo: el de las viejas misiones californianas. Este modelo tipológico, efectivamente, late en las dos experiencias. Conceptualmente, las redes hoteleras asociadas a la carretera y sus edificios eran semejantes en uno y otro continente, participando de aspectos comunes; pero diferentes desde el punto de vista del lenguaje arquitectónico.

Se establece así, en estas influencias recíprocas, un viaje de vuelta —tornaviaje— respecto al habido en siglos anteriores; un “viaje” de formas y tipos españoles a lo que luego sería esta parte de los EE. UU. (esa “influencia” de la que habló López Otero pero que había sido olvidada, sobre todo en el ámbito español, durante siglos). Junto a

ellas, hemos tratado también otros movimientos —“de ida y vuelta”, otra vez— que caracterizaron buena parte de la arquitectura española del siglo xx y, desde luego, no pocas de las realizaciones de la cadena hotelera pública.

Este trabajo pone de manifiesto que el concepto de modernidad de los paradores tiene una raíz norteamericana, transferida a su vez desde España. Se ha constatado también que el tan repetido “estilo parador” no existe como tal: al igual que aquellas antiguas misiones no tenían la pretensión de estilo, sino solo servir a una función; la pretensión de los paradores ha sido atender al turismo automovilista. Los edificios se envuelven, a la americana, con una epidermis historicista mientras esconden la más procurada modernidad conceptual, estructural y tipológica.

El sistema misional de la Baja y la Alta California constituyó un mismo modelo de organización; pero la posterior pertenencia del segundo a los EE. UU. permitió que este alcanzara mayor difusión que su homónimo precedente, que no fue visitado por Vega-Inclán en su viaje oficial.

El origen de la red de *Pousadas* de Portugal, iniciada en los años treinta a continuación de la española de Paradores, responde al mismo modelo de organización territorial que tiene base en la red de Albergues de Carretera —la red radial en nuestro país— y, por tanto y más remotamente, en aquella red misional californiana. Así, podemos afirmar que este modelo de organización territorial, viajero entre España y Norteamérica, dio lugar a la hostelería pública ibérica; un modelo único y bien caracterizado.

BIBLIOGRAFÍA

- Alonso Pereira, J. R. (2000). *Ingleses y españoles. La arquitectura de la Edad de Plata*. Universidad de Coruña.
- Álvarez Lopera, J. (2000). El marqués de la Vega-Inclán. *Descubrir el Arte*, 20 (octubre), 90-91.
- Belasco, W. J. (1979): *Americans on the Road: From Autocamp to Motel, 1910-1945*. MIT Press.
- Bendímez Patterson, J., Porcayo Michelini, A. y Panich, L. M. (2016). The Missions and Camino Real of Baja California: A Binational View. *Boletín: Journal of the California Missions Foundation*, 32 (1), 120-141.
- Delgado Úbeda, J. (1927). El circuito automovilista en Gredos. *Peñalara*, 158 (febrero), 32.
- Díez-Pastor Iribas, C. (2004). Carlos Arniches y Martín Domínguez: arquitectura para el turismo. En Jordá Such, C., Portas, N. y Sosa Díaz-Saavedra J. A. (Dir.), *Arquitectura moderna y turismo: 1925-1965* (pp. 75-79). Fundación Do comomo Ibérico.
- 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*, 1 (2), 1-22.
- Fernández Huidobro, R. (1936). Campanarios en California. *Revista Nacional de Arquitectura*, 5, 111-120.
- Fernández Rodríguez, C. (2020). Helen Hunt Jackson's Ramona: the Romance that Became a Tourist Guide and Silenced the Mestiza. *Revista Canaria de Estudios Ingleses*, 81, 193-215.
- Gil de Arriba, C. (2019). Geografías turísticas: moda y modos de viajar en la España de la primera mitad del siglo xx. *Ayer*, 114, 147-174.
- Gil Layús (1927). España y el turismo. La sierra de Gredos. *La Nación*, 440 (marzo), 10.
- González Morales, J. C. (2003). *Turismo en España (1905-1931)*. Tesis doctoral. Universidad Carlos III de Madrid.

- Guerrero López, S. (2004). Carretera, turismo y arquitectura moderna: Los albergues de automovilistas del Patronato Nacional del Turismo (1928-1946). En Jordá Such, C., Portas, N. y Sosa Díaz-Saavedra J. A. (Dirs.), *Arquitectura moderna y turismo, 1925-1965* (pp. 69-73). Fundación Docomomo Ibérico.
- Henderson, L. (2010). America's Roadside Lodging: the Rise and Fall of the Motel. *Historia*, (19), 23-49.
- Jackson, H. H. (1884). *Ramona. A Story*. Roberts Brothers (Ed. esp. (2018). *Ramona. Novela americana*. Stockcero).
- Jiménez de Cossío, N. (6 de mayo de 2004) Cossío y las misiones pedagógicas. [Conferencia], Ateneo de Madrid. https://old.ateneodemadrid.com/old/biblioteca_digital/folletos/Edpr-004.pdf
- Kryder-Reid, E. (2010). Perennially New: Santa Barbara and the Origins of the California Mission Garden. *The Journal of the Society of Architectural Historians*, 69 (3), 378-405.
- Lazzaretto, C. (2007). *The Bungalow and the Automobile: Arthur and Alfred Heineman and the Invention of the Milestone Motel*. Trabajo de master. Faculty of the School of Architecture, University of Southern California. <http://digitallibrary.usc.edu/cdm/ref/collection/p15799coll127/id/157005>
- Lobo, S. (2019). Pousadas de Portugal: entre albergue de carretera y parador. *Estudios Turísticos*, (217-218), 185-194.
- López Otero, M. (1926). *Una influencia española en la arquitectura norteamericana. Discurso leído por el Sr. D. Modesto López Otero en el acto de su recepción pública el día 9 de mayo de 1926 y contestación del Excmo. Sr. D. Miguel Blay*. Gráficas Villarroca.
- Lummis, C. F. (1929). *The Spanish Pioneers and the California Missions*. AC McClurg & Co.
- Menéndez Robles, M. L. (2006). *El marqués de la Vega Inclán y los orígenes del turismo en España*. Secretaría de Estado de Turismo y Comercio, Ministerio de Industria, Turismo y Comercio.
- Merino de Cáceres, J. M. y Martínez Ruiz, M. J. (2012). *La destrucción del patrimonio artístico español. W. R. Hearst: "el gran acaparador"*. Cátedra.
- Montero Alonso, J. (17 de octubre de 1962). Evocación de Vega Inclán en Gredos. Recuerdos del parador: de Romanones a Marañón, de Margarita Xirgu a Ava Gardner. *ABC* (Ed. de Sevilla), 21-23.
- Moreno Garrido, A. (2014). Tiempos modernos. Arte Decó y vanguardia en el turismo español de entreguerras. *Goya*, 349, 346-363.
- Mosteiro, J. (2011). Viaje de ida y vuelta, entre España y los Estados Unidos, de las bóvedas tabicadas modernas: un singular episodio de la historia de la Arquitectura. En Cabañas Bravo, M., López-Yarto Elizalde, A. y Rincón García, W. (Coords.), *El arte y el viaje*. Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 627-641.
- Newcomb, R. G. (1916). *The Franciscan Mission Architecture of Alta California*. Paul Wenzel & Maurice Krakow (Ed. esp. (2018). *La arquitectura de las misiones franciscanas de Alta California*. Kalam).
- Newcomb, R. G. (1925). *The Old Mission Churches and Historic Houses of California: their History, Architecture art and Lore*. J. B. Lippincott Company.
- Newcomb, R. G. (1990). *Spanish-colonial Architecture in the United States*. Dover.
- Novo Málvarez, M. (2021). Misiones californianas. De espacios productivo-espirituales a recursos patrimoniales. *BSAA Arte*, 87, 323-347.
- Roca Maseda, R. (2017). *El automóvil en la historia de España*. Real Automóvil Club de España (RACE).
- Rodríguez Lázaro, F. J. (2000). Los albergues de carretera del patronato nacional de Turismo, 1928/1936. En M. Criado del Val (Coord.), *Actas*

- del IV congreso internacional. Caminería hispánica* (pp. 1, 509-526). Ministerio de Fomento, Centro de Estudios y Experimentación de Obras Públicas, CEDEX.
- Rodríguez Lázaro, F. J. (2004). *Las primeras autopistas (1925-1936)*. Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos.
- Rodríguez Martín, A. (1929). Las misiones españolas en California. *Arquitectura*, 126 (noviembre), 378-389.
- Rodríguez Pérez, M. J. (2018). *La red de Paradores. Arquitectura e historia del turismo, 1911-1951*. Turner y Paradores de Turismo de España.
- Rodríguez Pérez, M. J. y Ceresuela Puche, A. (2017). *Albergues de carretera. Arquitectura para el primer desarrollo turístico de España*. En VV. AA., *Arniches y Domínguez* (pp. 133-141). Akal.
- Rodríguez Pérez, M. J. y Ceresuela Puche, A. (2015). Albergues de carretera. La metamorfosis de un tipo hotelero. *Estudios Turísticos*, (205), 35-70.
- Romero Samper, M. (2003). *Paradores. 75 años de tradición y vanguardia*. Paradores de Turismo de España.
- Roth, M. W. (2000). Roadside Dreamin': the World's First Motel Opened a New Chapter in California Car Culture. *Westways: Southern California's Lifestyle Magazine*, 16.
- Torres Balbás, L. (1922). La moderna arquitectura española en Norteamérica. *Arquitectura*, 44, 475-477.
- Traver Tomás, V. (1965). *El marqués de la Vega Inclán*. Dirección General de Bellas Artes. Fundación Vega Inclán.
- Treiber, D. y Osty, J. (1983). *Los Angeles, architecture et paysage en Californie du Sud*. Ministère de l'urbanisme et du logement, Secrétariat de la recherche architecturales. Centre d'études pour le développement de la recherche architecturale. <https://halshs.archives-ouvertes.fr/hal-01908757/>
- Vega-Inclán, Marqués de la (1913a). *Diario del viaje a Estados Unidos*, [orig. ms.]. Museo Nacional del Romanticismo (MNR), FD1466.
- Vega-Inclán, Marqués de la (1913b). *Gastos viaje América*, [orig. ms.]. MNR, FD0681.
- Vega-Inclán, Marqués de la (1921). *Ponencia sobre Turismo para el congreso de amistad hispano-francesa*. Comisaría Regia del Turismo y Cultura Artística.
- Vega-Inclán, Marqués de la (1927). *Turismo en España. Aportación que dedica el marqués de la Vega-Inclán, comisario regio del Turismo, a la Federación Hotelera Española*. Comisaría Regia del Turismo y Cultura Artística.
- Vega-Inclán, Marqués de la (1928). *Hospederías y alojamientos populares*. Comisaría Regia del Turismo y Cultura Artística.
- Vega-Inclán, Marqués de la y Molini Ulibarri, L. (1916). *Concurso de proyectos para la construcción del Hotel Alfonso XIII. Informe justificativo de la solución propuesta por el jurado*. Tipo de Gironés.
- Vela Cossío, F. (2018). Las misiones de la Alta California en el patrimonio hispanoamericano de los Estados Unidos. En R. G. Newcomb, *La arquitectura de las misiones franciscanas de Alta California* (pp. 9-35). Kalam.
- Vilar Rodríguez, M. y Vallejo Pousada, R. (2018). El automóvil y el turismo en España, 1900-1936. En C. Barciela y G. L. Fontana (Dirs.), *La industria del automóvil de España e Italia en perspectiva histórica* (pp. 389-431). Publicaciones de la Universidad de Alicante.
- Willy, J. (1926). The First of the Mo-tels: Inns to Furnish Safe Accommodation for Motorist and Car. *The Hotel Monthly*, 34 (399), 71.

NOTAS

(1) La residencia familiar de Portolá en Arties, una casa señorial en un entorno rural, se integró en la red como hostería, en julio de 1967.

(2) “Mo-tel” es un acrónimo de *motor hotel*.

(3) López Otero se apoyaba para tal argumentación en el hecho de que el esfuerzo constructivo de los frailes no podía traducirse “en la gestación y evolución de formas originales para constituir un estilo propiamente tal”.

(4) Se conserva una carta, de 28 de enero de 1913, en la que W. Warren autoriza a E. Tapia la visita de la obra de *Grand Central Terminal*. MNR, FD2215.

(5) Para distintas visiones de la actividad de Vega-Inclán como coleccionista y marchante véase Álvarez (2000) y Menéndez (2006, p. 443-482).

(6) Cartas de Vega-Inclán, con membrete de diversos hoteles: 26 de diciembre de 1912 (Backstone, Chicago), 3 de enero de 1913 (Coronado, California), 6 de enero de 1913 (Del Monte, California); 8 de enero de 1913 (Fairmont, San Francisco), 21 de enero de 1913 y 27 de enero de 1913 (Ritz-Carlton, Nueva York). Archivo General de Palacio (AGP), caja 12367, exp. 40 (también cit. en Menéndez 2006, p. 535-537).

(7) “Boletín de viaje”. Carta, 6 de enero de 1913, del comisario regio al rey de España. AGP, caja 12367 exp. 40.

(8) A la Casa Real, 4, 5 y 6 de enero de 1913, y cuadernillo de postales de las misiones (sin matallos), del editor O. Newman Company. AGP, caja 428, F010197187 (también cit. en Menéndez 2006, p. 536). A Sorolla, 6 de enero de 1913. Museo Sorolla, CS7202.

(9) Los intereses encontrados entre el Coto Real, los Ayuntamientos y las sociedades alpinas —la sociedad Gredos-Tormes estaba participada por la Comisaría Regia— en: AGP, caja 15976, exp. 5 y 6; caja 16298, exp. 6 (también cit. en Romero 2003, p. 33-36). La problemática en la adquisición de los terrenos destinados al primer parador, según el testimonio de Juan José Sánchez, conserje del parador, en: Montero (1962, p. 23).

(10) Es significativo el hecho de que, a veces, no se haya considerado este parador como de nueva planta.