

# Vanguardia y turismo en el pantano de La Peña. El albergue de carretera perdido

Vanguard and tourism in La Peña's reservoir. The lost "albergue de carretera" (roadside inn)

MARÍA JOSÉ RODRÍGUEZ PÉREZ y ANTONIO CERESUELA PUCHE

## Resumen / Abstract

Este artículo redescubre el refugio "Miguel Rábanos", situado en el pantano de La Peña (Huesca), como el albergue de carretera perdido de la "Red de Paradores", obra de los arquitectos Carlos Arniches y Martín Domínguez, que se valora dentro del contexto de la primera arquitectura racionalista española. Se analiza su periplo desde que se construyó como novedoso tipo hotelero para un turismo de élite en los años treinta, hasta su posterior servicio como refugio de montañeros. El edificio ha sido rescatado del olvido para constituirse en el mejor exponente vivo de lo que fue la extinta red de albergues de carretera del Estado, en el que la tradición y la innovación arquitectónicas se entremezclaron. La supervivencia de este edificio ha estado caracterizada por su uso y mantenimiento continuados hasta la década de los noventa, y ahora en el siglo XXI, sin uso aparente, se plantea su necesaria reutilización futura.

This article rediscovers the "Miguel Rábanos" shelter, located in Huesca near the "La Peña" reservoir, as the lost "albergue de carretera" (roadside inn) of the "Paradores Network", a work by architects Carlos Arniches and Martín Domínguez, and it is assessed within the context as being one of the first examples of rationalism in Spanish architecture. Its journey is analyzed since it was built as a new type of hotel intended for an elite tourism in the thirties, until its later service as a mountaineer's shelter. The building has been rescued from oblivion to become the greatest living exponent of the extinct government roadside inn network, which combined tradition together with architectural innovation. The building survived up until the nineties due to its continuous use and maintenance, and now in the twenty-first century, without any apparent use, one seriously questions its future reuse.

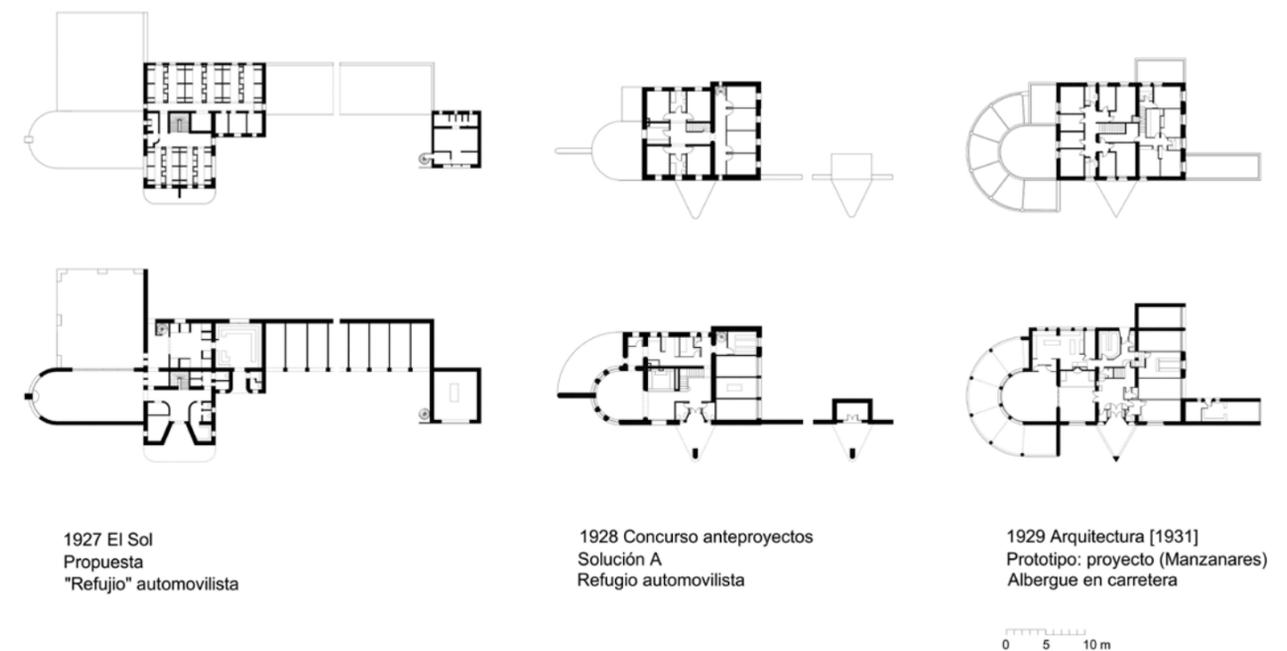
## Palabras clave / Keywords

Albergue de carretera, Arniches, Domínguez, Movimiento Moderno, tradición, turismo.

"Albergue de carretera" (roadside inn), Arniches, Domínguez, Modern Movement, tradition, tourism.

**María José Rodríguez Pérez.** Doctora arquitecta por la Universidad Politécnica de Madrid (UPM) (2013), con la tesis: *La rehabilitación de construcciones militares para uso hotelero: la Red de Paradores de Turismo (1928-2012)*. Funcionaria de carrera perteneciente al Cuerpo de Arquitectos de la Hacienda Pública (2003). Máster en Conservación y Restauración del Patrimonio Arquitectónico y Urbano por la UPM (2002). Arquitecta por la UPM (2000). Ha trabajado en la unidad de inmuebles del Instituto de Turismo de España (Turespaña) (2005-2014), en la que realizó obras en diferentes paradores. Ha sido invitada como ponente en congresos y cursos relacionados con el patrimonio y la hostelería. Y ha participado como autora en el catálogo de la exposición: *Visite España. La memoria rescatada* (Biblioteca Nacional, 2014).

**Antonio Ceresuela Puche.** Arquitecto por la UPM (1971). Ha trabajado en la Dirección Técnica de Inmuebles de la sociedad estatal Paradores de Turismo de España, SA (1992-2012). Actualmente está realizando la tesis doctoral en el Departamento de Proyectos Arquitectónicos de la Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Madrid (ETSAM), con el tema: *El proyecto de hotel en España (1929-1999)*. Autor del libro: *Rehabilitación ambiental con métodos tradicionales* (Colegio Oficial de Arquitectos de Madrid, 1985).



[Fig. 1] Proceso de diseño del albergue de carretera: propuesta en *El Sol* (1927), solución A del concurso (1928) y prototipo (proyecto del primer albergue construido en Manzanares) (1929).

Fuente: elaboración propia a partir de los croquis y dibujos de Carlos Arniches y Martín Domínguez.

En la segunda década del siglo XX, el espíritu de renovación de la arquitectura se abría camino en Europa e irrumpía en España a través de la Exposición Internacional de Artes Decorativas e Industriales de París (1925), cuya arquitectura produjo un hondo impacto en los arquitectos españoles más jóvenes.

Los pioneros en experimentar la renovación fueron los arquitectos de la Generación del 25<sup>1</sup>, cuyas obras sirvieron de puente entre el academicismo decimonónico y el racionalismo ortodoxo de los años treinta, que estaría representado por el Grupo de Artistas y Técnicos Españoles para el Progreso de la Arquitectura Contemporánea (GATEPAC).

En este contexto el arquitecto Fernando García Mercadal proyectó el pabellón conmemorativo del primer centenario de la muerte de Goya, denominado "Rincón de Goya" (1927-1928), que se construyó en Zaragoza; Casto Fernández-Shaw la estación de servicio de Petróleos Porto Pi en Madrid (1927) y Rafael Bergamín la casa del marqués de Villora en la calle Serrano de Madrid (1927-1929). Además, los arquitectos Carlos Arniches Moltó y Martín Domínguez Esteban se integraron en la tendencia renovadora con un prototipo de "refugio automovilista" (1928), posteriormente denominado albergue de carretera, que en principio no fue construido, aunque sus características y definición gráfica habían sido publicadas<sup>2</sup> en 1927 [Fig. 1].

## Formación de la red de albergues de carretera

La propuesta de fomentar el turismo con automóvil particular a través de la promoción de pequeños alojamientos vinculados a la carretera fue retomada en 1928 por el organismo turístico oficial, el Patronato Nacional del Turismo (1928-1939), para convertirla en el principal motor del programa de la incipiente red de alojamientos turísticos del Estado, la "Red de Paradores", cuya fundación había tenido lugar en el mismo año 1928, con la inauguración de un primer establecimiento en la Sierra de Gredos (Ávila), al que se denominó "parador".

El prototipo del albergue se llevó a su máxima expresión durante la década de los años treinta con la construcción sistemática del mismo edificio en diversos puntos geográficos, cuyas condiciones climáticas podían llegar a ser opuestas. Los albergues de carretera se ubicaron en puntos estratégicos del trazado de la red de carreteras del Plan Nacional de Firmes Especiales (1926) del Ministerio

<sup>1</sup> Carlos Flores, *Arquitectura española contemporánea*. Madrid, Aguilar, 1961.

<sup>2</sup> Carlos Arniches y Martín Domínguez, "La arquitectura y la vida: Refugio automovilista", *El Sol*, 23 de octubre de 1927, sección La Arquitectura y la Vida.



[Fig. 2] Albergues de carretera y otros establecimientos de la red de alojamientos turísticos del Estado (1928-1940).

Fuente: elaboración propia.

de Fomento, y fueron el pilar fundamental para crear una oferta de alojamientos turísticos de calidad, que complementaba la ubicación de los restantes establecimientos turísticos de la red [Fig. 2]: paradores, hosterías, el refugio en Áliva y el Hotel Atlántico en Cádiz.

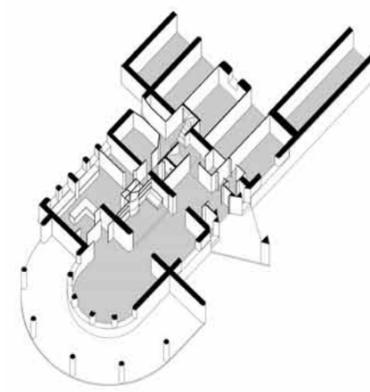
La peculiaridad de los albergues fue la estandarización de sus edificios a partir del prototipo arquitectónico que se estableció en el concurso de anteproyectos convocado, en noviembre de 1928 por el Patronato<sup>3</sup>, cuyo objeto era crear un modelo de albergue de construcción rápida y económica, que sólo requiriese mínimas adaptaciones a la singularidad de cada emplazamiento.

A partir de 1929, la Sección de Alojamientos del Patronato, en colaboración con las subdelegaciones regionales, iniciaba la compleja operación de selección y adquisición de los terrenos en los que debían construirse los albergues programados. La subdelegación de la Región Central se ocupó de Manzanares (Ciudad Real), Quintanar de la Orden (Toledo), Aranda de Duero (Burgos), Almazán (Soria), Medinaceli (Soria), La Bañeza (León) y Puebla de Sanabria (Zamora); la Región de Aragón, Cataluña y Baleares gestionó Triste (Huesca); la Región de Levante atendió los terrenos de Benicarló (Castellón) y Puerto Lumbreras (Murcia); y la Región de Andalucía, Canarias y Protectorado Español en Marruecos hizo lo propio con los terrenos de Bailén (Jaén) y Antequera (Málaga).

Los albergues constituyeron una estructura hotelera con entidad propia dentro de la "Red de Paradores", que consolidaba la tendencia de la arquitectura de nueva construcción con sus doce establecimientos.

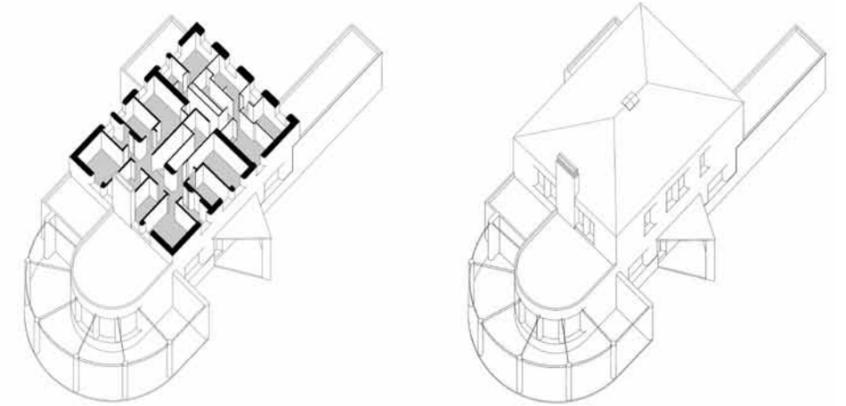
La operación de los albergues se mantuvo durante los dos primeros años de la Guerra Civil, entre 1936 y 1937, y se retomó en 1939 por la Dirección General del Turismo (1939-1951), organismo turístico que sustituyó tras la guerra al Patronato Nacional del Turismo, pero que continuó su fórmula de gestión hasta llevarla a término. Tras la guerra se reconstruyeron y terminaron los albergues de Antequera (1940), Puebla de Sanabria (1944) y Puerto Lumbreras (1946).

El tipo hotelero ideado por Arniches y Domínguez se quedó rápidamente obsoleto debido a la imprevisible evolución que experimentó el turismo<sup>4</sup>. El albergue de ca-



[Fig. 3] Albergue de carretera tipo.

Fuente: elaboración propia.



rrera se diseñó para un turismo escaso y de élite, sin tener en cuenta el turismo de masas de clase media, por lo que la mayoría de estos edificios sufrieron importantes modificaciones a partir de los años cincuenta.

El diseño del albergue tomó como premisa la existencia de un servicio doméstico continuado, tanto propio del cliente como del establecimiento, de modo que la tradición de separación de clases sociales se tradujo en la propia configuración espacial del nuevo tipo hotelero. De esta forma, a pesar de las reducidas dimensiones del edificio (335 m<sup>2</sup> en planta baja y 250 m<sup>2</sup> en planta primera), las habitaciones para mecánicos o chóferes y las del servicio del establecimiento eran extremadamente angostas y tenían accesos y escaleras diferenciadas respecto de las destinadas al cliente alojado [Fig. 3].

Todavía hoy se conservan un gran número de albergues de la antigua red, aunque muy transformados. Algunos sufrieron sucesivas ampliaciones, que les han hecho prácticamente irreconocibles; otros se desafectaron de la red o cambiaron de manos y otros fueron demolidos.

El albergue del pantano de La Peña, denominado en la época "albergue de Triste", ha sido el único de los doce albergues construidos que ha permanecido inalterado, tal y como fue proyectado por sus autores.

Hasta ahora la opinión generalizada para los investigadores ha sido considerar el "albergue de Triste" como un proyecto no construido<sup>5</sup>. Sin embargo, la investigación de campo ha permitido redescubrir este albergue, que no pudo llegar a inaugurarse debido a la Guerra Civil. La localización del inmueble dejó de tener interés turístico tras la contienda bélica, ya que la frontera con Francia quedó bloqueada y el albergue olvidado respecto de los circuitos turísticos. No así el resto de albergues que fueron reconstruidos y terminados hasta configurar una red con un total de once establecimientos.

### Emplazamiento en la provincia de Huesca

Los albergues debían situarse en puntos pintorescos para hacer agradable la estancia al turista<sup>6</sup>, además de construirse en parcelas próximas a la carretera de aproximadamente 2.100 m<sup>2</sup> de superficie, que debían ser cedidas al Estado a título gratuito por el respectivo Ayuntamiento.

El "albergue de Triste" no estaba previsto en la configuración de los trece itinerarios de la "idea general del emplazamiento de los albergues"<sup>7</sup>, elaborado inicialmente por el jefe de la Sección de Alojamientos del Patronato Nacional del Turismo, Luis Peypoch de Perera.

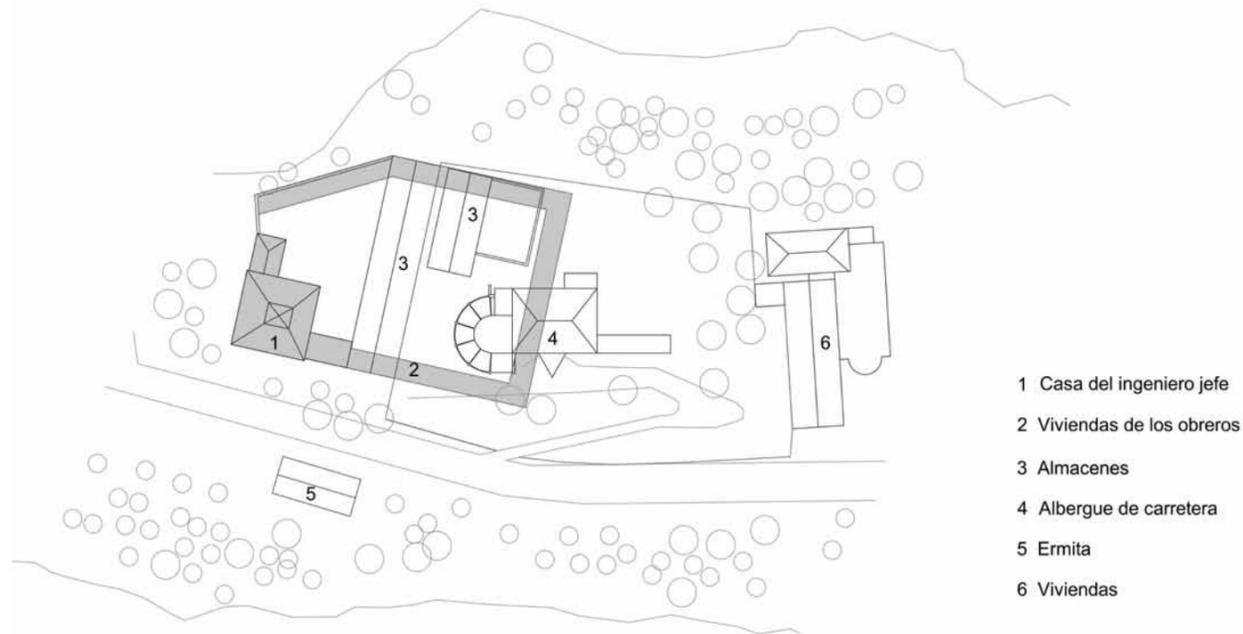
<sup>5</sup> Concepción Díez-Pastor. "Albergues de carretera (highway inns): A key step in the evolution of Spanish tourism and modernist architecture", *Journal of tourism history* 1 (2010), 1-22, p. 7. Salvador Guerrero López, "Carreteras, turismo y arquitectura moderna: los albergues de automovilistas del Patronato Nacional de Turismo (1928-1946)", en *Arquitectura moderna y turismo: 1925-1965*, VV AA. Valencia, Fundación DOCOMOMO Ibérico, 2003, 69-73, p. 72.

<sup>6</sup> "Las largas distancias existentes entre los grandes núcleos de población, en los cuales puede el viajero encontrar cómodos alojamientos, durante el curso de sus viajes por las carreteras, constituye una dificultad, que es indudablemente una de las causas que impiden el que los viajeros de turismo en automóvil no hayan alcanzado la importancia que era de esperar dado el gran número de coches de todas las marcas que existen en España. La resolución de este problema, será inmediata desde el momento en que a distancias convenientes, y en puntos estratégicos y pintorescos, tenga el automovilista la seguridad de encontrar un confortable albergue [...]". Luis Peypoch de Perera. *Memoria: construcción de albergues para automovilistas en las principales carreteras del Reino*, mecan., Archivo General de la Administración (AGA), (3) 49.10 Caja 11980 Top. 22/44-52.

<sup>7</sup> Peypoch. *Memoria: construcción de albergues para automovilistas en las principales carreteras del Reino*.

<sup>3</sup> El jurado del concurso estuvo constituido por los arquitectos Pedro Muguruza Otaño, Secundino Zuazo Ugalde, Luis Blanco Soler, Fernando García Mercadal y el ingeniero Luis Peypoch de Perera (designados por el Patronato Nacional del Turismo y la Sociedad Central de Arquitectos). El premio consistió en una dotación económica para los tres primeros anteproyectos seleccionados, sin compromiso posterior de encargo del proyecto y dirección de obra, aunque finalmente fue así. "Concurso de albergues automovilistas", *Arquitectura* 117 (1929), pp. 23-30.

<sup>4</sup> No obstante, Le Corbusier durante su visita a España, en agosto de 1928, pronosticó en distendida conversación con Martín Domínguez que "[...] el aluvión de turistas acabaría rápidamente con todo aquello [referido a los valores que definían la forma de vida española]. Martín Domínguez. "Le Corbusier en recuerdos y presupuestos personales". *Nueva Forma* 64 (1971), 35-60, p. 52.



[Fig. 4] Superposición de la planta de la casa del pantano, las viviendas de obreros y el albergue.

Fuente: elaboración propia a partir del estado actual y plano del Archivo Municipal de Zaragoza (ca. 1903-1913).

La programación de los albergues se reformó de modo que de todos los emplazamientos propuestos sólo se mantuvieron los de Medinaceli en el "itinerario 1", Bailén en el "itinerario 8", Aranda de Duero en el "itinerario 9", La Bañeza en el "itinerario 11" y Puebla de Sanabria en el "itinerario 13". Triste se incorporó desde fecha temprana en el programa y en los planes de obras de los albergues, que preveían la terminación de su construcción para el 31 de agosto de 1931<sup>8</sup>.

El emplazamiento seleccionado en Huesca para el albergue fue uno de los más pintorescos debido a la conjugación del singular paisaje natural (montes y valles) con el artificial (pantano, vía férrea y puente), aunque su situación no estuvo exenta de polémica en la época al ser considerada "extraña" por el marqués de Santa María del Villar, debido a la cruda climatología de invierno que le convertiría en un albergue de temporada estival<sup>9</sup>.

Es probable que la decisión del emplazamiento en un istmo del pantano fuera adoptada por el arquitecto Carlos Arniches, encargado de las obras de los albergues en la zona norte de España, conjuntamente con el subdelegado del Patronato en la región de Aragón, Cataluña y Baleares, Juan Claudio Güell y Churruca, conde de Ruiseñada. El edificio del futuro albergue se situaría elevado respecto a la carretera que comunicaba Zaragoza con Francia y pasaba por Jaca, y sobre parte de los terrenos en los que se habían construido las viviendas de los trabajadores de la presa durante su ejecución entre 1903 y 1913 [Fig. 4]. La única edificación que se mantuvo tras la terminación de la presa fue la del ingeniero jefe y su familia, denominada casa del pantano, que además era utilizada como despacho para personal técnico, residencia para el auxiliar administrativo con su familia y habitaciones en la segunda planta para la Junta de Obras y la inspección en sus visitas a los trabajadores<sup>10</sup>. Las viviendas se habían destinado a un total de quince familias de obreros y se construyeron junto a la edificación principal. Al otro lado de la carretera y contiguo a las edificaciones de obreros se situaba la ermita de la Virgen del Puente de La Peña (1915), que había aprovechado parte de las piedras de la iglesia románica tras quedar anegada por el agua del pantano. La carretera comunicaba ambas orillas del pantano y atravesaba el istmo gracias a un viaducto de acero roblonado construido entre 1908 y 1909 [Fig. 5], cuya construcción había sido necesaria al tener que desviar la carretera como consecuencia de la creación

8 AGA, (3) 49.10 Caja 11980 Top. 22/44-52.

9 Jorge Cajal. "Para el Patronato Nacional de Turismo. De interés provincial", *El Diario de Huesca*, 29 de octubre de 1930, portada.

10 Javier Lafuente González y Jacob Gragera Artal, 1913-2013. *El siglo de La Peña. Historia de un pantano centenario en el río Gállego*. Zaragoza, Doce robles, 2013, p. 80.



[Fig. 5] Viaducto en el pantano de La Peña. Fuente: fotografía de los autores, 2014.



[Fig. 6] Mampostería y ladrillo. Cocheras del albergue.

Fuente: fotografía de los autores, 2014.

del pantano. La casa del ingeniero, la ermita y el puente serían los tres elementos que convivirían con el "albergue de Triste" desde su construcción en 1931.

### Arquitectura innovadora y programa hotelero

Carlos Arniches y Martín Domínguez aunaron *tradición e innovación* arquitectónica en la propuesta del albergue de carretera, que conseguía una estética nueva a partir del uso de materiales tradicionales. Esta fórmula vino propiciada por el afán de emulación de las vanguardias internacionales, pero llevada a cabo de forma libre y sin dejar de lado la raíz cultural. Este registro utilizado de forma temprana en los albergues, una de las primeras obras de sus autores, evolucionó y reapareció en obras más tardías como el Hipódromo de la Zarzuela en Madrid<sup>11</sup>, en la que las arcadas del porche contrastaban con las novedosas marquesinas en forma de hiperboloide hiperbólico.

Por una parte, la *tradición*, lo vernáculo, se manifestaba en el uso de determinados materiales (piedra, madera, cerámica o ladrillo), y también en el marcado carácter economicista de las técnicas de construcción utilizadas. La idea moderna de estandarización arquitectónica se hacía posible con la intervención de un único contratista, Francisco Martínez Ponce, auxiliado de subcontratistas locales que sabían cómo construir con ladrillo, teja o mampostería [Fig. 6], pero no utilizaban la técnica nueva del hormigón armado<sup>12</sup>. Los materiales tradicionales fueron escondidos bajo el acabado de enfoscado blanco para dar una apariencia exterior de hormigón. De este modo, el diseño de la marquesina de ingreso sugería una estructura monolítica de hormigón armado, y sin embargo, se ejecutó con ladrillo

11 Concepción Díez-Pastor. *Carlos Arniches y Martín Domínguez: Arquitectos de la Generación del 25*. Madrid, Mairera, 2003, p. 126.

12 Los constructores locales para cada uno de los albergues fueron: Francisco Sierra en Antequera, Emilio Quiñones en Puerto Lumbreras, Bartolomé Sotes en Bailén, Antonio Monter en el pantano de La Peña, José Martínez en Aranda de Duero, Eduardo Arigita en Almazán, Eusebio González Morán en La Bañeza, Quintanar de la Orden y Puebla de Sanabria; Manuel Medina en Medinaceli y Francisco Martínez en Benicarló.



[Fig. 7] Vista del albergue desde la carretera.

[Fig. 8] Fachada principal del antiguo refugio "Miguel Rábanos".

Fuente: fotografías de los autores, 2014.

el machón triangular de apoyo y con viguetas metálicas su cubierta triangular. Por el contrario, la cubierta del cuerpo principal del albergue se conformó con cerchas de madera de estilo tradicional frente a la estructura de los forjados conformados con viguetas metálicas y bovedillas cerámicas. La envolvente estructural se realizó con funcionales muros de carga, ejecutados en fábrica de ladrillo para el interior y en mampostería para el exterior.

Se hizo uso de carpinterías metálicas frente a las tradicionales de madera, que disponían protección con persianas practicables de forma "oscilobatiente", y cuyos herrajes presentaban la novedad de su manufactura norteamericana.

La forma de replanteo de la obra quedó definida en los planos mediante el recurso clásico de la simetría, que acotaba siempre el eje de los huecos para conseguir simetrías compensadas, en la mayoría de los casos.

Por otra parte, la *innovación*, lo "moderno", se manifestaba en la ideación de un programa hotelero nuevo adaptado al automovilista y en el lenguaje arquitectónico empleado en el edificio, muchas veces forzado en las curvas de las jambas de las ventanas o en el porche para el acceso de vehículos y desembarco protegido de clientes. El albergue fue concebido de forma absolutamente funcional, aunque era un objeto abstracto independiente del paisaje, que conseguía destacarse como reclamo para el turista por su condición artificial [Fig. 7].

La composición en planta del edificio se realizaba como ejercicio abstracto de composición artística o juego intelectual que no se percibía desde el punto de vista



[Fig. 9] Chimenea.

[Fig. 10] Escalera de la zona del servicio.

[Fig. 11] Interior de la exedra (comedor del albergue).

[Fig. 12] Vista exterior de la exedra.

[Fig. 13] Pérgola de la exedra (terrace del comedor del albergue).

Fuente: fotografías de los autores, 2014.

espacial. Se empleaban formas geométricas puras (triángulo, círculo y rectángulos) en la composición de la planta, que evocaban la estética pictórica de las vanguardias, característica del racionalismo heterodoxo de los años veinte en España.

No se puede separar lo tradicional de lo innovador en la obra del albergue, ya que aparecen íntimamente vinculados en cada uno de sus rotundos elementos distintivos: la marquesina de coches, la chimenea, la exedra del comedor, las escaleras, la cubierta plana combinada con la de cuatro aguas, los carteles murales y el mobiliario.

La llegada de vehículos y el desembarco de clientes se realizaban a cubierto en el expresivo porche de ingreso [Fig. 8], cuyo diseño estaba ajustado a las dimensiones del vehículo de la época, que quedó rápidamente obsoleto debido a la evolución del diseño de los automóviles.

La chimenea del albergue era un elemento tradicional reinterpretado como pared-mueble y ejecutado con fábrica de ladrillo aplantillado, muy estrecho y poco convencional [Fig. 9]; que integraba el diseño conjunto del pavimento, paredes, estanterías, hogar y bancos laterales de asiento.

Las escaleras se constituyeron en elemento caracterizador del espacio, especialmente en la zona de servicio con sus espacios mínimos, por lo que los escalones tuvieron que compensarse en un diseño de escalera imperial embutida entre muros y de dimensiones muy ajustadas [Fig. 10]. Los lucernarios se situaron en la cubierta inclinada para iluminar el desembarco de la escalera y conseguir un efecto dramático en el acceso a la zona de habitaciones.

La exedra con su porche circular concéntrico al comedor conformaba una pérgola mediante estructura metálica triangulada [Figs. 11-13], que era un elemento tradi-

**ZARCH** No.3 | 2014

Enigmas de la innovación
Innovation Enigmas

**MARÍA JOSÉ RODRÍGUEZ PÉREZ**
**ANTONIO CERESUELA PUCHE**

Reciclaje residencial: re-habitando el pasado

cional del jardín utilizado de forma clásica desde el punto de vista conceptual, pero con materiales y técnicas nuevas<sup>13</sup>.

El edificio se situaba sobre la acrópolis natural que conformaba el terreno del istmo en el pantano de La Peña y su arquitectura no quedaba integrada con las condiciones climáticas de la zona, propensa a las nevadas en invierno, debido al uso de terrazas planas y al desagüe en contrapendiente de la marquesina de acceso. Frente a la cubierta plana existente sobre la exedra del comedor que suponía una innovación no apropiada al lugar, la cubierta inclinada a cuatro aguas sobre el cuerpo principal del albergue estaba directamente en sintonía con la tradición y clima locales.

Otra idea nueva que subrayaba el carácter funcional del edificio era el hecho de exhibir anuncios y propaganda turística en las paredes del albergue, tanto en el exterior como en el interior. El edificio estaba concebido a modo de guía moderna de carretera con sus mapas murales esquemáticos y de grandes dimensiones, que se constituían en la imagen de marca de la red al situarse en el paramento ciego de la cochera, completamente visibles desde la carretera. También integraba el logotipo del Patronato con las iniciales PNT en el machón de apoyo de la marquesina de la entrada y en la chimenea.

El proyecto del albergue fue concebido de forma integral, ya que incluso se diseñó el mobiliario del establecimiento con el mismo sentido de modernidad. Por una parte, se utilizó el material tradicional de la madera para conformar diseños innovadores, que recordaban el amueblamiento mínimo del coche-cama, con sanitarios integrados y elementos plegables. Y por otra parte, se incorporó parte del mobiliario en la propia estructura del edificio, como en el caso del banco perimetral corrido en la exedra del comedor para disponer libremente las mesas a su alrededor o la ya referida estantería empotrada en el paramento de la chimenea. La innovación se completaba con la incorporación de equipos modernos como, entre otros, la instalación de telefonía con su centralita, la de agua caliente, el surtidor de gasolina o el foso para la revisión y reparación de vehículos.

### De albergue de carretera...

Los terrenos seleccionados para la construcción del “albergue de Triste” pertenecían a la comunidad de regantes del pantano de La Peña (Sindicato de Regadíos del Pantano de La Peña), que reflejó en acta su voluntad de ceder a perpetuidad al Patronato Nacional del Turismo una parcela de terreno de su propiedad ubicada en el pantano de La Peña (situada en un istmo y atravesada por la carretera Huesca-Jaca) para la construcción del albergue de carretera<sup>14</sup>.

En 1929 no se había decidido todavía el emplazamiento exacto del albergue a pesar de estar adjudicado el contrato de obra para su construcción, por lo que el Patronato se dirigió al secretario del Sindicato de Regadíos del Pantano de la Peña, Jorge Jordana Mompeón<sup>15</sup>, para solicitar la cesión de los terrenos elegidos previamente. El jefe de la Sección de Alojamientos del Patronato, Luis Peypoch, realizó desde Madrid todas las gestiones con los ayuntamientos para la adquisición de los terrenos en los que se situarían los albergues, y en el caso de Triste con el Sindicato<sup>16</sup>.

Peypoch tenía previsto realizar la visita al emplazamiento de Huesca en agosto de 1929 pero ésta se retrasó por cuestiones climáticas hasta 1930, con la pretensión de iniciar la construcción en el verano de aquel año. El replanteo de las obras se produjo en marzo de 1930 y la obra debió ejecutarse entre 1930 y 1931, sin que se realizase la acometida de agua ni la urbanización del inmueble.

17 Funcionario jefe de negociado de 2ª clase del Cuerpo Técnico-Administrativo.

18 Escritura de arrendamiento otorgada por la Dirección General del Turismo a favor de montañeros de Aragón ante el notario Mariano Somalo Ruiz, el 30 de abril de 1942. Montañeros de Aragón.

19 Oficio, de 6 de mayo de 1942, del jefe de la Sección de Alojamientos de la Dirección General del Turismo (Ministerio de la Gobernación). Montañeros de Aragón.

20 Dionisio Beltrán fue nombrado guarda del pantano en 1919, y continuó en el puesto como guarda principal hasta su jubilación en 1952. En 1953 le relevó un único guarda, Laureano Dieste. Los guardas realizaban labores de vigilancia, conservación y mantenimiento de la zona del pantano.

21 Lafuente y Gragera. *1913-2013. El siglo de La Peña. Historia de un pantano centenario en el río Gállego*, p. 152.

22 Juan Antonio Iranzo Tomes de Montañeros de Aragón al Director de la Junta del Sindicato del Pantano de La Peña. Zaragoza, 17 de diciembre de 1942.

23 Lafuente y Gragera. *1913-2013. El siglo de la Peña. Historia de un pantano centenario en el río Gállego*, p. 187.

24 Testimonio de Ricardo Arantegui Pérez, miembro de Montañeros de Aragón desde 1947.

25 Escrito presentado por el procurador Julián García Huerta en nombre de Montañeros de Aragón al comisario jefe de Aguas del Ebro, de 7 de diciembre de 1962, en el que reclamaban una indemnización a pesar de no estar afectado el albergue por la expropiación que era consecuencia de las nuevas obras del pantano de La Peña (*Boletín Oficial de la Provincia* de 8 de noviembre de 1962).

Las críticas al “albergue de Triste” realizadas en los años treinta y la posterior Guerra Civil hicieron que se paralizase la terminación del albergue, que aunque concluida la obra civil no llegó a inaugurarse. En la guerra, Aragón quedó dividido en dos mitades, norte y sur, de modo que los riegos de Zaragoza y el pantano quedaron en zona nacional. La actividad del Sindicato cesó y el pantano quedó desde agosto de 1937 bajo el mando militar. En febrero de 1938 los militares ocuparon la casa y demás construcciones existentes en el istmo, entre ellas el albergue de carretera.

Tras la guerra la frontera norte de España se cerró y el polémico albergue resultó inútil a los intereses de la recién creada Dirección General del Turismo del Ministerio de la Gobernación, que a través del nuevo jefe de la Sección de Alojamientos<sup>17</sup>, Enrique Silvela Tordesilla, procedía el 4 de julio de 1942 a arrendar el albergue a la Asociación de Montañeros de Aragón por 150 pts. y plazo de un año, cuya renovación se produciría con carácter anual. La Dirección General impuso una condición de vocación turística para el futuro uso del albergue: “[...] *con la condición de prestar auxilio y asilo a aquellos automovilistas que circulen por la carretera en que está enclavada y que por averías en el coche, accidente o cualquier causa se vieran obligados a pernoctar o hacer alguna comida en el alojamiento, no pudiendo continuar su viaje*”<sup>18</sup>.

### ...a refugio “Miguel Rábanos”

El albergue no había sido utilizado hasta entonces, aunque no se encontraba abandonado ya que estaba vigilado por un guardés designado por la Dirección General del Turismo, sin embargo su funcionamiento se inició en los años cuarenta como refugio de montañeros. La guardia y custodia de las obras del albergue estaba hasta entonces encomendada a Bernardo García Niño<sup>19</sup>, que tras firmar el correspondiente inventario hizo entrega del inmueble en nombre de la Dirección General al guarda del pantano de La Peña, Dionisio Beltrán<sup>20</sup>.

La primera excursión de los montañeros al pantano de La Peña databa de 21 de julio de 1929, y por tanto el descubrimiento del istmo fue casi simultáneo para el Patronato Nacional del Turismo y la Asociación de Montañeros de Aragón. Los montañeros venían haciendo uso del pantano desde junio de 1932, cuando solicitaron al Sindicato permiso para poder practicar deportes acuáticos en el pantano, que les fue concedido a pesar de ser actividades inicialmente prohibidas<sup>21</sup>.

El albergue no tenía resuelta la acometida de agua, sólo contaba con un depósito y sin embargo tenía montada la instalación de depósito de termosifón, calefacción y servicios sanitarios<sup>22</sup>. La Asociación de Montañeros tuvo que hacerse cargo de la terminación de las obras y amueblamiento del albergue.

En la postguerra la zona del pantano de La Peña fue refugio de los maquis que hicieron uso de las denominadas “pardinas” o casas unifamiliares de ámbito rural para alojar a familias que vivían de la agricultura, ganado, caza y madera<sup>23</sup>. El albergue fue tomado por la Guardia Civil como cuartel base para realizar las operaciones de búsqueda de la resistencia antifranquista<sup>24</sup>, hasta que en 1946 volvió a manos de Montañeros para ser utilizado de forma exclusiva por sus socios, especialmente como lugar de vacaciones de fin de semana y de la temporada estival. En 1958 el albergue de carretera recibió el nombre de refugio “Miguel Rábanos” en recuerdo a Miguel Rábanos Gracia (1883-1958), antiguo presidente de la Asociación de Montañeros de Aragón (1931-1940).

El proyecto de recrecimiento del pantano hizo que no se acometieran obras importantes en el edificio debido a la amenaza de desaparición bajo las aguas que se cernía sobre el istmo, y en consecuencia sobre el refugio<sup>25</sup>. Se elaboró un re-



[Fig. 14] Carlos Arniches y Martín Domínguez. Perspectiva presentada al concurso de anteproyectos (solución A).

Fuente: *Arquitectura* 117 (1929), p. 23.

glamento para el uso del refugio en 1968<sup>26</sup>, que establecía una capacidad de 28 plazas de alojamiento situadas en la planta primera<sup>27</sup>. En planta baja se situaba el vestíbulo, comedor, cocina, lavabos, depósito de agua y habitaciones para el personal de servicio, en coincidencia con la ordenación del programa hotelero del pequeño albergue de carretera.

Se realizaron distintas obras de mantenimiento en el refugio a lo largo del tiempo, entre las que destacan las de 1973 de fontanería, en las que reclamaron al director de la hostería de Medinaceli (Soria), antiguo albergue de carretera, los planos del edificio ya que ambos inmuebles eran iguales<sup>28</sup>. Posteriormente, entre 1980 y 1981 se realizaron obras de mejora de la cubierta del refugio.

En los años sesenta, un vecino de la población próxima de Santa María, junto con su familia, ocuparon las habitaciones destinadas al servicio del antiguo albergue de carretera, con el objeto de llevar a cabo el mantenimiento del inmueble y gestión del refugio destinado a alojamiento de los socios<sup>29</sup>. En 1981 se realizó un nuevo contrato de arrendamiento del negocio del refugio, que permitiría alojarse no sólo a socios sino a cualquier turista<sup>30</sup>.

En 1995, el albergue 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.

## Epílogo

El dibujo en perspectiva presentado por Arniches y Domínguez en el concurso de anteproyectos en 1928 mostraba un albergue aislado [Fig. 14], situado en un puerto de montaña y al pie de la carretera. El "albergue de Triste" fue el único de los doce albergues que se ubicó en unas condiciones similares a las expuestas en aquel primer croquis, y el único que sin embargo no entró en servicio en la red.

La alejada ubicación del inmueble y las duras condiciones climatológicas del invierno hicieron que el edificio transformado en refugio pudiera llegar, prácticamente inalterado, hasta nuestros días. El albergue-refugio conserva la forma, organización y materiales de los años treinta, ya que no ha tenido obras de importancia. En este caso, como en tantos otros, la falta de recursos económicos ha supuesto una de las mejores fórmulas de conservación del patrimonio, al evitar transformaciones y ampliaciones posteriores.

El mantenimiento esencial del inmueble, fundamentalmente enfocado al retejado de su cubierta y a la consolidación general de su envolvente, junto con la continuada guardia y custodia por parte de los diferentes usuarios ha permitido la salvaguarda del edificio y ha evitado su degradación.

El edificio no consta inventariado en los catálogos del patrimonio inmueble protegido, ni de ámbito local, ni autonómico ni estatal, a pesar de ser un exponente de la efímera etapa de la arquitectura previa al Movimiento Moderno. El futuro de esta construcción es hoy incierto y el proceso de degradación puede evolucionar rápidamente si no se encuentra una fórmula para mantenerlo vivo, en definitiva, si no se encuentra un nuevo uso.

Por una parte, la obra de Carlos Arniches y Martín Domínguez ha sido ampliamente reconocida, especialmente en lo que se refiere a su período de madurez profesional con edificios situados en Madrid como el Hipódromo de la Zarzuela (1935), el edificio del Instituto Escuela (actual Instituto Ramiro de Maeztu) (1934) o la Residencia de Señoritas Estudiantes (1934), cuyos expedientes de declaración de monumento histórico-artístico de ámbito nacional (Bien de Interés Cultural (BIC) en la categoría de monumento según la disposición adicional segunda de la Ley del Patrimonio Histórico Español de 1985), se encuentran incoados en los dos primeros casos, desde 1980 y 1977 respectivamente, y es efectivo en el último desde 1994.

Por otra parte, la arquitectura de la Generación del 25 de esa misma etapa con ejemplos ya mencionados como la estación de gasolina de la calle Alberto Aguilera de Madrid y el "Rincón de Goya" en Zaragoza se encuentran igualmente protegidos con sendas declaraciones de BIC en la categoría de monumento, desde 1977 y conjunto histórico desde 2001 respectivamente.

Si sumamos ambas circunstancias observamos que la arquitectura de la primera etapa de Arniches y Domínguez, correspondiente a los albergues de carretera para automovilistas, parece haber sido olvidada, a pesar de ser coetánea con estas dos últimas obras citadas, y a pesar de ser el tipo hotelero de la "Red de Paradores" más analizado por los investigadores. Los albergues de carretera pueden ser considerados construcciones de segundo orden por su sencillez, y sin embargo constituyeron una de las primeras posibilidades de praxis de las ideas de sus autores, que se mantuvieron y se acabaron ratificando en obras posteriores. La catalogación de los albergues supondría el definitivo reconocimiento de su valor, tantas veces aclamado por diversos autores, a la vez que impediría su paulatina desaparición y permitiría a sus propietarios acceso a posibles ayudas económicas para la ejecución, en su caso, de las obras de rehabilitación. El 1,5% cultural del Ministerio de Fomento se otorga a edificios de titularidad pública o privada, cuyo destino, en ambos casos, sea igualmente para uso público durante un tiempo de al menos 50 años consecutivos, con actividades tales como las socioculturales o turísticas.

El "albergue de Triste" tiene el valor de constituir el último baluarte que se conserva completo de la antigua red de albergues de carretera, a la vez que el conjunto de

26 Montañeros de Aragón. Refugio de montaña "Miguel Rábanos", mecan., Zaragoza, 4 de julio de 1969. Montañeros de Aragón.

27 Ocho habitaciones con camas literas, lavabo, agua caliente, dos duchas y baños.

28 Carta de la Asociación de Montañeros de Aragón al director de la hostería de Medinaceli, de 11 de septiembre de 1973. Montañeros de Aragón.

29 La familia percibía por los servicios 3 pts. por cada cama completa utilizada y 1 pts. por cada cama utilizada sin sábanas.

30 Contrato de arrendamiento, de 30 de abril de 1981. Montañeros de Aragón.

albergues forman una red de valor histórico, cuya protección genérica dejaría a salvo los edificios que todavía hoy sobreviven en diferente estado de conservación.

La vieja fórmula de “nuevos usos para viejos edificios” se hace aquí necesaria, no ya con la arquitectura monumental consolidada como valor histórico y artístico<sup>31</sup>, sino con la arquitectura olvidada del primer tercio del siglo XX.

## BIBLIOGRAFÍA

ARNICHES, Carlos; DOMÍNGUEZ, Martín. “La arquitectura y la vida: Refugio automovilista”, *El Sol*, 23 de octubre, sección la Arquitectura y la Vida, 1927.

\_\_\_\_\_. “Albergues de turismo”. *Revista Nacional de Arquitectura* 84 (diciembre), 1948, pp. 499-504.

BOHIGAS, Oriol. *Modernidad en la arquitectura de la España republicana*. Barcelona, Tusquets, 1998.

CANTACUZINO, Sherban. *Nuevos usos para edificios antiguos*. Madrid: Gustavo Gili, 1997.

DIÉGUEZ PATAO, Sofía. *La generación del 25. Primera arquitectura moderna en Madrid*. Madrid: Cuadernos Arte Cátedra, 1997.

DÍEZ-PASTOR, Concepción. *Carlos Arniches y Martín Domínguez. Arquitectos de la Generación del 25*. Madrid, Maira, 2003.

\_\_\_\_\_. “Carlos Arniches y Martín Domínguez: Arquitectura para el turismo”. En *Arquitectura Moderna y Turismo: 1925-1965*, VV AA, 75-79. Valencia, Fundación DOCOMOMO Ibérico, 2003.

\_\_\_\_\_. “Albergues de carretera (highway inns): A key step in the evolution of Spanish tourism and modernist architecture”. *Journal of tourism history* 1 (vol. 2), 2010, pp. 1-22.

DOMÍNGUEZ, Martín. “De mi serón caminero”. *Arquitectura* 108 (diciembre), 1967, pp. 47-48.

\_\_\_\_\_. “Le Corbusier en recuerdos y presupuestos personales”. *Nueva Forma* 64 (mayo), 1971, pp. 35-60.

FERNÁNDEZ FUSTER, Luis. “Albergues y Paradores”. *Temas españoles* 309, 1959, pp. 3-27.

FLORES, Carlos. *Arquitectura española contemporánea*. Madrid, Aguilar, 1961

FULLAONDO, Juan Daniel. “Recuerdo de Martín Domínguez”. *Nueva Forma* 64 (mayo), 1971, pp. 2-22.

GONZÁLEZ FIOL, Enrique. “El turismo en las carreteras españolas”. *La Esfera* 876 (octubre), 1930, pp. 22-23.

GUERRERO LÓPEZ, Salvador. “Carretera, turismo y arquitectura moderna: Los albergues de automovilistas del Patronato Nacional del Turismo (1928-1946)”. En *Arquitectura moderna y turismo: 1925-1965*, VV AA, pp. 69-73. Valencia, Fundación DOCOMOMO Ibérico, 2003.

MUGURUZA OTAÑO, José María. “Los albergues y paradores de turismo”. *Revista Nacional de Arquitectura* 84 (diciembre), 1948, pp. 470-471.

PEYPOCH DE PERERA, Luis. *Memoria: construcción de albergues para automovilistas en las principales carreteras del Reino*. Mekan. Archivo General de la Administración (AGA), 1928.

RÁBANOS FACI, Carmen. “Vanguardias en arquitectura (1925-1939): pioneros del Movimiento Moderno en España y sus conexiones internacionales”. *Aragón en la Edad Media* 14-15 (2), 1999, pp. 1265-1282.

RODRÍGUEZ LÁZARO, Francisco Javier. *Las primeras autopistas (1925-1936)*. Madrid: Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, 2004.

RODRÍGUEZ PÉREZ, M<sup>a</sup> José. “La red de alojamientos turísticos del Estado. Génesis y desarrollo (1928-1940)”. En *Visite España: la memoria recuperada (1911-1940)*, VV AA, pp. 222-241. Madrid: Biblioteca Nacional de España, 2014.

ROMERO SAMPER, Milagrosa. *Paradores. 75 años de tradición y vanguardia*. Madrid, Paradores de Turismo de España, 2003.

W. JACOBS, Stephen. “Martín Domínguez y colaboradores”, *Nueva Forma* 64 (mayo), 1971, pp. 23-25.

31 Sherban Cantacuzino. *Nuevos usos para edificios antiguos*. Madrid, Gustavo Gili, 1979.