

La antigua Lonja del río Barbate

Diego Anguís Climent

María Dolores Robador González

El edificio de la antigua Lonja se sitúa en el interior del río Barbate. Obra del arquitecto Casto Fernandez-Shaw, y considerada una obra emblemática dentro del municipio barbateño, se concluye sobre 1943. Hacia 1965, por razones técnico-económicas, las instalaciones portuarias donde se asienta el edificio se abandonan, comenzando con ello una larga agonía que llega hasta nuestros días. La organización internacional «Documentation and Conservation of building, sites and neighbourhoods of the Modern Movement», DOCOMOMO, incluye en su Registro de Arquitectura ésta edificación. La información planimétrica y fotográfica del estado actual es escasa, utilizándose para la presente ponencia como fuente los distintos archivos de los Grupos de Puertos del Estado y los archivos históricos de la Empresa Pública de Puertos de Andalucía. Al final, encontraremos la

contradicción de una edificación catalogada como un «bien de interés cultural» y el deterioro que ha provocado su abandono y que hoy imposibilita prácticamente su recuperación, aunque su presencia aún nos permita reflexionar sobre los parámetros de funcionalidad y construcción que han hecho de este edificio, un referente internacional.

EL ARQUITECTO Y SU OBRA

Si el arquitecto Casto Fernandez-Shaw, en lugar de nacer en España, lo hubiera hecho en cualquier otro país de la Europa central, sus proyectos y muchas de sus realizaciones ilustrarían no pocos manuales y estudios historiográficos donde se reseñan y contabilizan los movimientos expresionistas y futuristas europeos (Fernández Alba 1991)

La obra de Casto Fernández-Shaw (en adelante lo nombraremos por las iniciales CFS) se ha venido identificando por dos aspectos permanentemente presentes en la obra de este arquitecto. Por una parte, el conocimiento de las vanguardias que por entonces imperan en Europa. Por otra, la imperiosa necesidad de aportar en sus obras una necesaria funcionalidad que dé respuesta a los programas que originan los distintos encargos, en una sociedad que vive, no lo olvidemos, una situación social y económica llena de restricciones.

Tres actuaciones caracterizan la visión del arquitecto cuando se enfrenta al diseño de los mercados:



Figura 1
Estado actual de la antigua Lonja. Fachada al río Barbate.
Julio de 2004



Figura 2
Casto Fernández Shaw en la obra de la lonja de Barbate.
Hacia 1941

el de San Fernando (Madrid 1939–1944), el de Te-tuan (1941–1942) y la Lonja para el puerto de Barba-te (1940). De entre todos ellos, destaca por su extra-ñeza y modernidad el proyecto realizado para Barbate. Situado en el sur de España, lejos de los centros de poder político de la época y por tanto de los escenarios que a priori más repercusión económi-ca y social podrían suponer para la actividad profesio-nal de CFS, el municipio de Barbate alberga dos proyectos de este arquitecto, simultáneos en el tiempo, pero con características formales bien diferen-tes uno de otro. Así, el proyecto realizado para la casa consistorial de Barbate (hacia 1950), refleja una ar-quitectura más acorde con las exigencias monumen-talistas del momento provocando si cabe una mayor extrañeza cuando uno se acerca a contemplar su otra obra realizada a orillas del río Barbate. En este aleja-do lugar, incluso a espaldas del propio municipio, en una zona destinada al desembarco de pescado, un lugar poco accesible es donde CFS sitúa su obra, sin duda, mas internacional y que más tarde, la organiza-ción internacional «Documentation and Conservation of building, sites and neighbourhoods of the Modern Movement», DOCOMOMO, incluiría en su Registro de Arquitectura catalogándola dentro de las edifica-ciones más importantes de movimiento moderno.

Si analizamos la obra construida hasta entonces por CFS, podemos encontrar en la estación de servicio de Porto Pí (Madrid, 1927) (fig. 3) las primeras definicio-nes de unas formas constructivas que luego desarrolla-rá en la Lonja de Barbate. Los grandes pilares acarte-



Figura 3
Estación de Porto-Pí

lados donde reposa una delgada losa de hormigón, se trasladan en Barbate a la configuración de la zona de descarga de pescado. Las palabras de CFS referidas a la estación de servicio de Porto Pi, bien podrían apli-carse a su edificio de la Lonja: «el edificio estaba esencialmente construido por la escueta estructura de hormigón, con claras evocaciones de la construcción naval . . . La superposición de los planos de las mar-quesinas recuerda las alas de un biplano. La torre re-cuerda a los tubos de ventilación de los barcos».

La Lonja es de una concepción limpia, solo rota por la adicción de una serie de impostas en la fachada que confunden el carácter rotundo del edificio. La planta baja resulta más opaca en contraste con la pro-fusión de huecos de las plantas primera y torreón, donde a partir de una serie de carpinterías, hoy tabica-das aunque en su origen eran de madera, se consigue una cierta livianidad en la composición. En palabras del profesor Pico Valimaña, «es un homenaje al mun-do del mar, en el que la arquitectura ofrece una ima-gen de barco varado en el río Barbate, junto al muelle, recurriendo a una tipología estructural de pórticos de hormigón armado heredada de sus primeras mani-festaciones de vanguardia» (Pico Valimaña 1999).

LA CIUDAD

Barbate, a 64 km de Cádiz, tiene actualmente mas de 20.000 habitantes. Se asienta al borde de los depósi-

tos aluviales de las marismas del río Barbate. A pesar de su origen todavía incierto, el emplazamiento privilegiado de la ciudad, situado junto a una ensenada natural y con un fácil acceso hacia el interior a través del río Barbate ha debido de ser una buena razón para que algunos de los primeros poblados tartésicos desarrollados en el siglo XVI a. C. a lo largo de la costa gaditana, recalase en este lugar.

Será a partir de los años 219–206 a. C., cuando tras la II guerra Púnica y en consonancia con el esfuerzo que el Estado Romano realiza por establecer rutas marítimas y fluviales que aseguren su comercio cuando comienza la actividad en el «río de Baelo», y cuando esta zona comienza su actividad pesquera, cuya explotación del atún y la caballa, llegará a ser de vital importancia para el desarrollo de Portus Bae-sippo (Barbate). La principal factoría de salazón se encontraba situada en la cercana ciudad de Tarifa. Desde entonces la vinculación de la ciudad de Barbate con el atún ha sido una constante aún en nuestros días. Ya desde entonces, las industrias para conservar el atún precisaban de instalaciones donde se pudiera escurrir la sangre, para posteriormente trocear y salar el producto. Esto implicaba una necesaria cercanía al mar, la posibilidad de contar con agua dulce para la limpieza del pescado, y la necesaria existencia de marismas donde poder obtener la sal para la conserva del atún.

Hacia 1285 se localiza la primera instalación portuaria de carácter natural en el interior del río Barbate.

En un grabado de 1567 de Anton Van den Wingarden realizado sobre la almadraba de Zahara puede observarse el castillo que el Duque de Medina Sidonia manda construir al objeto de proteger la entrada al puerto natural y garantizar las exportaciones principalmente de conservas de pescado. Desde el siglo XVII hasta mediados del XIX se produce la progresiva pérdida de la actividad comercial. Es a partir de la creación de la almadraba de Barbate, cuando la actividad comercial resurge, apoyándose aún en la posibilidad que el río Barbate aportaba como refugio natural y como punto de salida para los productos. A finales del XIX, Barbate no sólo dependerá ya de una industria almadradera, sino de una flota de pesca fresca que ha ido creciendo al amparo de la posibilidad de contar con un abrigo. Como consecuencia de este crecimiento, a comienzos del siglo XX comienza, apoyado por la nueva actividad portuaria comer-

cial, la demanda para construir al abrigo del río Barbate una nueva instalación portuaria.

EL LUGAR

A partir de 1921 se inicia un periodo de discusión donde las diferencias entre atribuciones de distintas administraciones encargadas de dar respuesta a la construcción de una nueva instalación portuaria y los intereses del sector pesquero, van a mantener posiciones enfrentadas. A la solución presentada en este año por el ingeniero Ramírez Dampierre, se le añaden en 1932 dos soluciones más propuestas por la Dirección Facultativa del Puerto de El Puerto de Santa María, del que por entonces depende el la zona portuaria de Barbate (fig. 4).

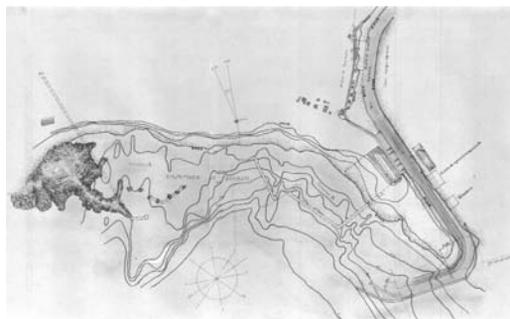


Figura 4
Proyecto de Puerto de Refugio para embarcaciones pesqueras en Barbate (Cádiz). Anejo. Plano General. 25 de agosto de 1932

En este momento se presentan por primera vez, a la vista de los datos de campo recogidos, tres opciones para la construcción de un puerto refugio. Las dos primeras identificadas en el plano de 2 de Mayo de 1932, como opción A y opción B, se refieren a la construcción de un puerto exterior. Por el contrario, la opción identificada en dicho plano como C, se refería a la opción de construir un muelle para atraque de embarcaciones dentro del río Barbate, denominado puerto interior. En un principio, el Ingeniero Director, afirma que la solución del puerto interior

plantearía problemas, tanto en el dragado de la canal de acceso a la ría por existir roca en su desembocadura a la cota $-2,50$ mts, como por la necesidad de construir un fuerte dique de protección de la entrada frente a los temporales del oeste. A pesar de esto, la posibilidad que esta solución aportaba era la posibilidad de simultanear las obras de defensa con las de construcción del muelle y dragado de la ría, mejorando la rapidez de la puesta en servicio de las nuevas instalaciones dado el crecimiento que la actividad pesquera estaba teniendo en los últimos años. Igualmente en las documentaciones previas se constata la diferencia de coste entre los 5.103.126 pesetas del puerto exterior y los 3.372.871 pesetas del puerto interior. Por ambas razones, y a pesar de que en el propio documento de proyecto, el Director Facultativo del Grupo de Puertos sigue expresando su preferencia por la opción B, con fecha 28 de julio de 1932 se propone definitivamente la ejecución del puerto interior, aprobándose su ejecución por O. M. de 24 de diciembre de 1932. Las características principales de esta obra amplían el dragado de la ría hasta la cota $-2,50$, y prolongan el dique de abrigo hasta la cota $-6,00$. En la figura nº 4 aparece una planta donde pueden distinguirse las tres opciones planteadas inicialmente, grafiándose sobre la opción C las modificaciones que más tarde se recogerían en el documento definitivo.

El proyecto se completa mediante la construcción de un muelle de hormigón armado de 250 metros junto al Consorcio Almadrabeto, proponiéndose así incrementar la superficie operativa de las nuevas instalaciones. El muelle por tanto y a pesar de que algunos autores refieren su autoría a CFS, no es obra del arquitecto sino de la autoridad portuaria, cuya demarcación correspondía entonces a la Comisión Administrativa del Puerto de Puerto de Santamaría. Su diseño, analizado más adelante, influirá notablemente en la complejidad de las soluciones adoptadas posteriormente en el edificio de la Lonja.

La actividad pesquera en estos momentos se polariza tanto en la factoría del Consorcio Nacional Almadrabeto, dedicada a la fabricación de conservas y salazones, como en la exportación de pescado fresco. En 1937 ya existían 20 locales destinados a la exportación de pescado fresco. Debido a este empuje de la actividad pesquera, en 1940 se inicia sobre este muelle, la construcción de la Lonja de pescado, con unas instalaciones completamente novedosas para la ma-

nipulación y conserva del pescado, lo que da idea de la importancia que este sector estaba teniendo en la economía local. En 1942, aún sin terminar las obras de la Lonja, y observando las dificultades que el acceso sobre un terreno arcilloso representaba se decide la pavimentación del muelle.

Años más tarde, en 1949, con la adjudicación de las obras para la construcción de un nuevo puerto exterior culminan las expectativas de un sector pesquero que nunca estuvo convencido de la construcción de un puerto en el interior de la ría. Termina una fase de las instalaciones portuarias de Barbate, y con ella, el inicio del abandono, hasta nuestros días, del edificio de la Lonja.

LA LONJA DE BARBATE: ESQUEMA FUNCIONAL Y CONSTRUCTIVO

En primer lugar trataremos la pieza del muelle, como soporte de toda la edificación posterior. Como ya se ha descrito es una estructura de hormigón armado, de 250×10 metros de superficie, dispuesta sobre una retícula ortogonal de 5×5 metros. Está formada por pilotes de hormigón de sección cuadrada de 40×40 cm, sobre los que se apoyan soportes también de sección cuadrada de 45×45 cm, de 2,40 m de altura libre, atados en las dos direcciones por vigas riostras en la base y jácenas en la parte superior. Según la memoria del proyecto, «los pilotes se ejecutarán a pie de obra en moldes a propósito y se colocarán con martinetes cuando tengan de ejecutados como mínimo 15 días». Para el cálculo de cargas se supuso una carga uniformemente repartida de 1.000 Kg/m^2 , mas un peso propio del forjado de 500 kg/m^2 , lo que permitió sin problemas la implantación sobre esta estructura del edificio de la Lonja. En la fila externa de soportes dispuesta paralela al río, éstos se duplican; la separación entre ellos es, por tanto, de 2,50 m. Tanto las riostras como las jácenas son acarteladas en sus apoyos; las primeras con las cartelas hacia arriba y las segundas con las cartelas hacia abajo. Las riostras son de 30×60 cm (ancho \times alto), con cartelas de 90 cm de altura libre máxima. Las jácenas son de 30×80 cm en la dirección perpendicular al río, con cartelas de 110 cm de altura libre máxima y de 30×60 cm en la dirección paralela al río, con cartelas de 60 cm de altura libre máxima. En esta dirección existen también jácenas intermedias con las

mismas dimensiones. De la altura señalada en las jácenas 20 cm están embebidos en el canto de la losa que conforma el tablero del muelle. El forjado que se sitúa sobre el entramado de jácenas se ejecuta mediante una losa maciza, de hormigón armado, de 20 cm de canto y sobre ella está dispuesto el pavimento que en unas zonas está formado por adoquines de granito y en otras por una solera de hormigón armado.

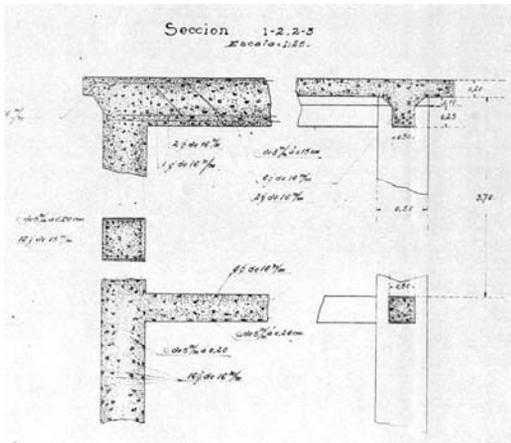


Figura 5
Detalle de una sección del muelle

El aporte de sólidos dentro de la ría a supuesto que estas vigas inferiores se encuentren actualmente semienterradas (fig. 6), lo que nos indica que ha existido un relleno mediante aporte de finos de 0,50 m en algo más de 60 años.

La edificación proyectada por CFS se implanta, en parte sobre la estructura pilotada del muelle, y en parte sobre el terreno natural. Esto influenciará buena parte de las soluciones adoptadas en proyecto. Entre otras, el independizar totalmente la marquesina del resto de la edificación. Acorde con sus planteamientos en trabajos anteriores, proyecta un edificio limpio que cumpla con la funcionalidad propia de la actividad que alberga en su interior. En general sorprende encontrarse una edificación con unos condicionantes técnico-sanitarios donde, a salvo de las lógicas diferencias producidas por la época por la



Figura 6
Estado del muelle bajo la Lonja hacia 1999. Fuente: Programa de Intervención en el Patrimonio Público de Interés Arquitectónico. Junta de Andalucía

situación socioeconómica que separa 1940 de nuestros días, donde los parámetros básicos de comercialización y de mantenimiento de las condiciones higiénico-sanitarias del pescado, adecuando el diseño de cada estancia a los flujos del pescado establecidos.

La Lonja de pescado ocupa una superficie en planta de 1.045 m² aproximadamente, de los que 515 m² se destinan a superficie abierta, cubierta mediante amplias marquesinas, y el resto pertenecen a las diversas dependencias. Su superficie construida total es aproximadamente de unos 1.174 m², de las que 530 m² se sitúan en planta baja, 605 m² en planta alta y 39 m² entre castillete y torreón.

La parte estructuralmente más característica del edificio, la marquesina (fig. 7), se realiza una estructura independiente al resto del edificio, mediante una estructura ya ensayada en la estación de Porto Pí en 1927. Realizada a base soportes de 30 × 27 cm. y vigas de cuelgue de 27 cm de ancho y canto variable de hormigón armado con voladizos de 2,60 mts, sobre los que descansan los forjados formados por losas de 15 cm. del mismo material. Si observamos la sección del edificio (fig. 8) podemos observar cómo ésta pieza parece incorporarse al resto del edificio como un añadido.

Parte del edificio se apoya sobre el muelle que hemos descrito anteriormente y parte directamente sobre el terreno mediante zapatas aisladas, lo que supone un problema de cimentación añadido. La parte



Figura 7
Estado de la Lonja hacia 1944. Fuente: Programa de Intervención en el Patrimonio Público de Interés Arquitectónico. Junta de Andalucía

prismática y más de la mitad del cilindro descansan sobre el terreno, mientras que el resto del cilindro y toda la marquesina se apoyan sobre el muelle de hormigón. La existencia de una junta estructural en el muelle, entre el sexto y séptimo vano de la marquesina obliga a CFS a plantear que los dos últimos vanos de la marquesina queden solidarios con el cuerpo semicilíndrico del edificio, independizando con ello seis de los ocho vanos de la marquesina del resto del edificio.

La zona del edificio de dos plantas resuelve su estructura horizontal mediante losas de hormigón de 10 cm de espesor. En la estructura de esta zona CFS vuelve a sorprender en la utilización de pórticos de hormigón de 30 cm de anchura y espesor variable. Así, mientras la planta baja la resuelve mediante un único vano de 7,25 m sustentado por pilares extremos de 58 × 30 cm, en la planta primera divide el vano mediante la incorporación de un pilar intermedio que se apea sobre una jácena de 30 cm de ancho por 75 cm de canto, atada perpendicularmente por una viga de 65 × 30 cm que recoge todos los arranques de los pilares centrales de planta primera, que en esta ocasión son de 58 × 30 cm. Respecto a la cimentación, el edificio de la Lonja utiliza zapatas aisladas de 1,80 × 1,80 m aproximadamente, con forma de campana y altura máxima de 80 cm, situadas a 1,50 m de profundidad con respecto al nivel del suelo de planta baja en la zona de apoyo sobre terreno firme. Los soportes se disponen formando parte de

pórticos de carga (9) alineados con los de la marquesina en la zona de planta rectangular y de pórticos radiales (7) en la zona de planta semicilíndrica. Los pórticos de arriostramiento se disponen paralelos al río (3) en la zona rectangular y circulares (2) en la semicilíndrica. En el cuerpo rectangular los pórticos de carga son de un vano en planta baja y de dos en la alta; aparecen en planta alta pilares intermedios apoyados sobre vigas de canto.

Los soportes presentan las siguientes secciones: planta baja zona prismática, 30 × 58 cm; planta baja zona semicilíndrica, 35 × 27 cm; planta alta zona prismática, 48 × 30 cm; planta alta zona semicilíndrica, 37 × 25 cm; castillete, 35 × 25 cm. Las vigas de carga en la zona rectangular (dirección perpendicular al río) son en planta baja de 30 cm de ancho × 75 de alto (65 cm de descuelgue) y en la planta alta de 30 × 50 cm (40 cm de descuelgue). En la misma zona las vigas de arriostramiento (dirección paralela al río) son en planta baja de 27 × 55 cm (45 cm de descuelgue) y en planta alta de 25 × 43 cm (33 cm de descuelgue). En la planta techo del castillete las vigas son también de cuelgue con secciones de 20 × 50 cm. en los pórticos radiales y semicircular interior, y de 20 × 70 cm. en el semicircular exterior. La estructura horizontal está formada por losas de 10 cm de canto en los techos de planta baja y alta y de 15 cm en el techo del castillete, mientras que el suelo de la planta baja está constituido por una solera apoyada sobre el terreno. En los seis vanos centrales de la zona semicilíndrica la losa que forma el techo de planta alta es doble; existe una losa inferior de 15 cm de canto y una superior de 10 cm de canto, con un espacio libre entre las dos de 60 cm que se utilizaba como depósito de agua. Los cerramientos son de bloque de hormigón y fábrica de ladrillo macizo. Los revestimientos están realizados a base de morteros de cemento y arena. Una vez descrito estructuralmente el edificio, analizaremos cada uno de los componentes funcionales que CFS interrelaciona para la configuración de la Lonja:

La marquesina exterior

Al descargar los productos pesqueros debe evitarse la contaminación de la pesca. La descarga debe realizarse de forma que el pescado pase rápidamente desde el barco hasta un lugar protegido.

El pescado debe ser desembarcado, por tanto, cerca del edificio de destino y en un sitio a cubierto de las inclemencias meteorológicas, al objeto de que en ese lugar se permita el desarrollo de las labores propias de la clasificación y subasta de las capturas realizadas. Dicho lugar debe poseer una mínimas condiciones higiénicas que posibilite realizar las labores descritas, teniendo en cuenta mantener las condiciones higiénicas del pescado. Esas condiciones mínimas higiénicas pasan hoy día por un pavimento higiénico y por mantener las paredes con un revestimiento fácilmente limpiable. La marquesina protege el pescado desembarcado de las inclemencias atmosféricas desde las embarcaciones para su subasta (figs. 7 y 9). CFS genera una gran sala abierta al frente del muelle. Al objeto de liberar el muelle para la carga y descarga plantea una solución estructural semejante a la ensayada en la estación de suministro de combustible Porto Pí de Madrid, donde mediante la utilización de pilares acartelados y grandes voladizos, cubre una amplia longitud, sin necesidad de disponer pilares al borde del muelle.

Según las imágenes aportadas y recogen la situación del edificio hacia 1944, las paredes aparecían recubiertas hasta una altura aproximada de 2 metros de piezas cerámicas que sin duda posibilitaban el baldeo y la necesaria limpieza diaria de la explanada de su-



Figura 9
Imagen de la marquesina y muelle

basta. En la figura 7 se observa al fondo, el arranque de la escalera que accede a las oficinas situadas en la planta primera. A la derecha las diferentes estancias destinadas a exportadores se abren a la marquesina o sala de subasta mediante grandes puertas que permitan el acceso de carros. A la izquierda se observa como el pavimento de hormigón utilizado bajo la marquesina se interrumpe a la altura de la línea de pilares

Antes de terminarse la Lonja, la autoridad portuaria realizará un nuevo proyecto para la pavimenta-

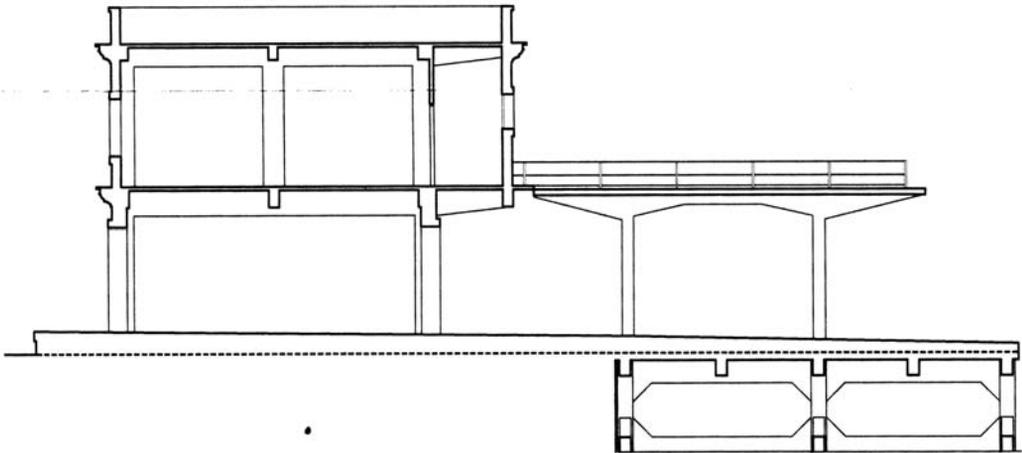


Figura 8
Sección de la Lonja. Fuente: Programa de Intervención en el Patrimonio Público de Interés Arquitectónico. Junta de Andalucía

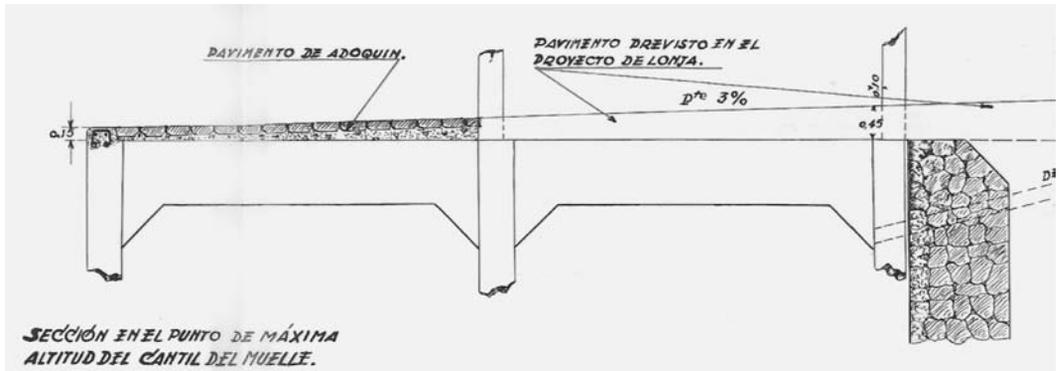


Figura 10

Proyecto de pavimentación del muelle de hormigón armado y su zona de servicio en el puerto pesquero de Barbate (Cádiz). Hoja nº 2. Planta y sección tipo. 1942. Fuente: Archivo histórico del puerto de Barbate. EPPA. Junta de Andalucía

ción de esta zona. Así aparece en el proyecto de pavimentación del muelle de 15 de noviembre de 1942 donde se refiere a la nueva Lonja que «se encuentra en construcción y próxima a terminarse». En dicho proyecto (fig. 10) se propone la pavimentación de la zona de muelle de desembarco de pescado, especialmente el situado frente a la Lonja. Según la memoria del proyecto, sólo el suelo bajo la marquesina se encontraba con un pavimento continuo de hormigón, mientras que el muelle se encontraba sin pavimentar, existiendo únicamente como firme una capa de arcilla sobre un relleno de arena, lo que producía con gran frecuencia el atasco de los carros y camiones que acudían a la descarga del pescado. En ocasiones había que desocupar el camión o carro para poderlo desatascar con el consiguiente riesgo de contaminación del pescado.

Para darle una solución se elige una pavimentación a base de adoquín de granito, con firme de hormigón. Este granito, procedente de las canteras de Gerena era transportado hasta el embarcadero de San Juan de Aznalfarache, y transportado vía marítima hasta Barbate. Este pavimento es el que aún se conserva en el actual muelle. La carencia de mano de obra para este tipo de construcciones debido a la preferencia de los habitantes de Barbate por las tareas del mar queda reflejado en la propia justificación de los precios del proyecto. Así se afirma que el 90% de la mano de obra destinada a la construcción viene del pueblo de Vejer, situado a 10 km de Barbate y «por

tanto han de recorrerse en ida y vuelta 20 km, lo que da lugar por consiguiente a un agotamiento físico que lógicamente se traduce en menos rendimiento del trabajo». En estos momentos ya era costumbre habitual ir a un porcentaje de las ganancias del barco. La hora de oficial albañil se estimaba en ese momento en 3,5 pts.

Cuartos para exportadores

Para analizar la funcionalidad del resto de las dependencias del edificio, se muestran las plantas primera y segunda (fig. 11) donde se han tramado cada una de las áreas homogéneas de funcionamiento, al objeto de poder observar la facilidad con que CFS combina los requerimientos funcionales y formales en el edificio. Tras la marquesina, en planta baja, se distribuyen una serie de estancias destinadas a la manipulación del pescado, donde éste se evisceraba y quedaba preparado para su transporte terrestre. En la fachada contraria a la ría se disponen los muelles para facilitar la carga del producto sobre los camiones. Para este fin se configuran dos tipos de estancias diferenciadas. Las que corresponden al cuerpo prismático, donde se sitúan una serie de cuartos para exportadores individuales, destinadas a comerciantes del sector cuyo volumen de trabajo compensaba el coste de disponer de una estancia individualizada dentro del edificio. Por otra parte, en el sector semi-

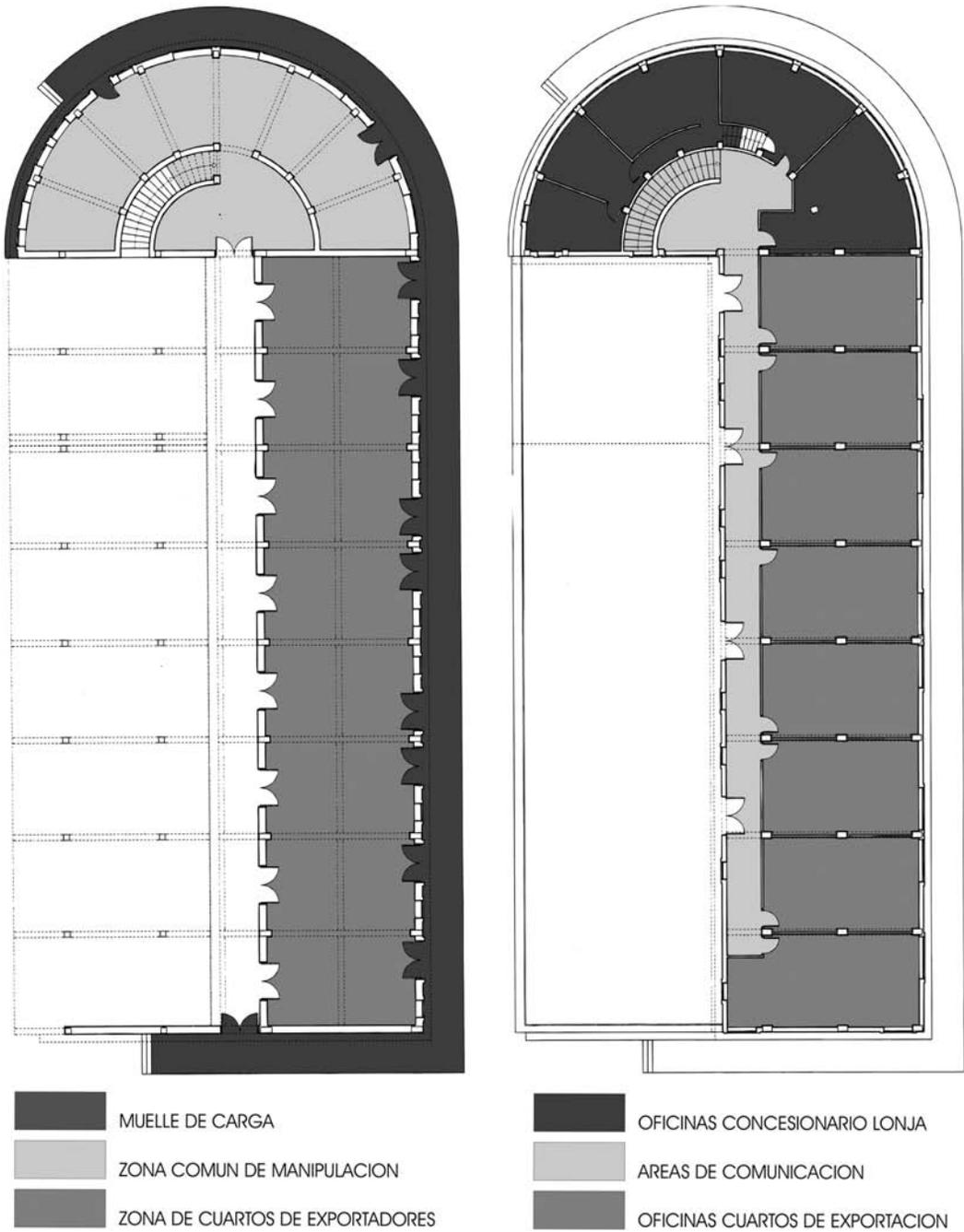


Figura 11
Plantas del edificio. Fuente: Elaboración propia

circular, se sitúa un espacio común destinado a proporcionar un lugar para la manipulación del pesado de pequeños exportadores, que no podían disponer de uno de los locales individuales. Este espacio común se ha ido manteniendo a lo largo del tiempo con ligeras variaciones tal y como se observa en la fotografía tomada del estado actual (fig. 12), donde quedan reflejadas unas al lado de otras, una serie de piletas donde se debía eviscerar el pescado previamente a su salado y transporte.



Figura 12
Estado interior de la lonja. Julio de 2004. Fuente: Elaboración propia

Oficinas

En la planta alta se ubican igualmente dos cuerpos de oficinas diferenciados, a los que se accede mediante una escalera que parte directamente desde la marquesina destinada a la subasta. Las oficinas ubicadas en el cuerpo prismático mantienen las dimensiones de los cuartos ubicados inferiormente, y seguramente estarían destinados a los mismos propietarios, de forma que en la planta baja se dispusiesen de los enseres propios de la manipulación y evisceración del pescado y en la planta alta se ubicasen las oficinas que daban soporte administrativo a la actividad. En el cuerpo prismático se sitúan otras oficinas, cuyo funcionamiento difiere del enunciado anteriormente. Este nuevo cuerpo de oficinas están interrelacionadas interiormente, generándose el paso de unas a través

de las otras. No parece probable que su uso estuviese destinado a varios operadores independientes, debido fundamentalmente a las servidumbres de paso que se generan. Mas bien podría pertenecer al los responsables de la gestión de edificio. No olvidemos que aún hoy, las Lonjas se financian a partir de los porcentajes que tanto compradores como vendedores deben entregar al gestor de la Lonja. Esta ubicación viene reforzada porque desde aquí tendrían acceso los registros de los depósitos de agua. Sutilmente ubicados entre los forjados del cuerpo semicilíndrico consiguen pasar desapercibidos para quien observa el edificio desde el exterior, resultarían necesarios para baldear las zonas de subasta y manipulación de pescado.

En relación al resto de terminaciones del edificio, tan sólo podemos disponer de las referencia que sobre su estado se hacían varios años más tarde, en 1961. En junio de este año, se redacta un proyecto al objeto de atender algunas reparaciones de la Lonja (fig. 13). Dentro de las obras en ese momento proyectadas, se incluye el arreglo de la pavimentación del muelle de carga, corrección de revestimientos. En ese momento se decide sustituir el enfoscado liso existente en planta baja por un enfoscado a la tirolesa. Sustitución de piezas cerámicas de la sala de subastas dañadas. No obstante, el cambio que seguramente supuso una transformación mas importante en la imagen del edificio fue la sustitución de todas las carpinterías de madera que estaban colocadas en las celosías de planta segunda y planta ático y que aportaban una imagen ligera al edificio imaginado por CFS como un barco varado en la orilla, por una estructura de hormigón prefabricado. Sobre esta estructura se fija directamente el vidrio, y es la imagen que ha perdurado hasta nuestros días. El presupuesto total previsto es de 228.817,81 pesetas.

SITUACIÓN ACTUAL

A partir de las obras de adecuación llevadas a cabo en 1961 no se han realizado actuaciones de importancia en el edificio de la Lonja. A partir de finales de 1964, con la puesta en funcionamiento del muelle en el nuevo puerto exterior o de la Albufera, comienza a trasladarse la actividad pesquera a las nuevas instalaciones.

La situación actual (figs. 1 y 14) de la edificación es de un gran abandono, pudiéndose definir su estado

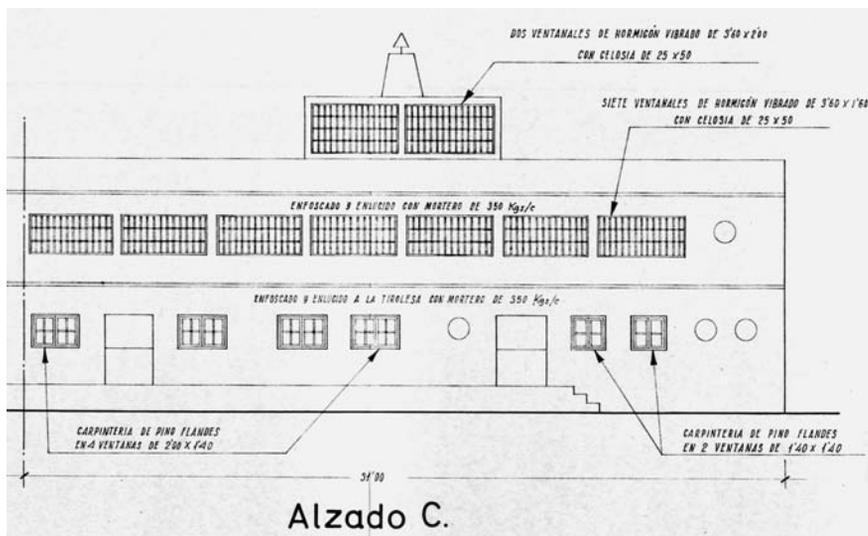


Figura 13

Proyecto de liquidación de las obras del proyecto de reparación de la Lonja de pescado en el Puerto de Barbate de Franco. Junio 1961. Fuente: Archivo histórico del puerto de Barbate. EPPA. Junta de Andalucía

como de ruina. De los análisis realizados a la estructura se obtienen algunas causas que podrían justificar, aparte del abandono sufrido, el avanzado grado de deterioro que la estructura del edificio posee. En este sentido conocemos que la resistencia de los hormigones no es homogénea en todos los elementos del edificio, resultando fácilmente disgregables y de granulometrías discontinuas. Por la fecha de construcción del edificio podemos suponer que el cemento utilizado es del tipo Portland sin adiciones, y que las cantidades de cemento por m³ de hormigón serían reducidas. En este sentido encontramos que la estructura del muelle, prácticamente coetánea del edificio de la Lonja, se ha conservado frente a los mismos agentes en mejores condiciones que el edificio. Los pilares presentan resistencias no superiores a los 100 kp/cm², mientras que las losas de los forjados presentan por el contrario resistencias del orden de 160 kp/cm². En su conjunto el hormigón presenta una alta porosidad, Ph bajo en las capas de recubrimiento de las armaduras y una fuerte presencia de cloruros. La armadura utilizada es acero liso, encontrándose muy oxidada, con pérdida de sección que en ocasiones es total. Los cerramientos están por lo general fisurados con desprendimiento de revestimientos. Las cornisas

de hormigón armado, único elemento que por sí distorsiona la rotundidad establecida por CFS en las formas del edificio, se encuentran fisuradas y en parte desprendidas.

La situación de deterioro es tal que a pesar de encontrarnos frente a una edificación singular y sin duda irremplazable, en un informe del Instituto Eduardo Torroja de 1999, ya se establecía la irrecu-



Figura 14

Estado interior de la lonja. Julio de 2004. Fuente: Elaboración propia

perabilidad de la edificación. Sirva por tanto esta ponencia como homenaje a la recuperación de la memoria histórica de un edificio, que al igual que su arquitecto, si hubiese existido en cualquier otro país de Europa, seguramente no estaríamos lamentando su desaparición.

LISTA DE REFERENCIAS

García Pérez, M^o C. y Félix Cabrero Garrido. 1999. *Catálogo de la exposición: Casto Fernández-Shaw, inventor de*

arquitecturas. Madrid: Electa España S.A., Ministerio de Fomento. Dirección General de la Vivienda, la Arquitectura y el Urbanismo.

Fernández Alba, A. [1991] 1999. Circulo en fuga. Velada memoria. En *Casto Fernández-Shaw. Arquitecto sin fronteras 1896–1978*. Madrid: Electa, COAM.

Pico Valimaña, R. 1999. La arquitectura del mercado en Casto Fernández-Shaw. En *Casto Fernández-Shaw. Arquitecto sin fronteras 1896–1978*. 1999 Madrid: Electa, COAM.