

# RODOLFO LAMA PRADA, INGENIERO

TRES ARQUITECTURAS DESAPARECIDAS

Fig. 1 Contorno de la ciudad de A Coruña a mediados del siglo XX con las arquitecturas a analizar en el trabajo | Elaboración propia

RODOLFO LAMA PRADA, INGENIERO

TRES ARQUITECTURAS DESAPARECIDAS

LAURA MARTÍNEZ SALGADO

Referencia del TFG: Colaboración arquitectos-ingenieros en la arquitectura del Movimiento Moderno

Tutora: Zaida García Requejo

Curso académico: 2020 / 2021

Fecha de entrega: 24 / 06 / 2021

## AGRADECIMIENTOS

A mi tutora, Zaida, por acompañarme y guiarme durante todo este proceso.

A Luis Walter por su ayuda desinteresada y su ilusión.

A Carlota Lama por compartir conmigo los recuerdos de su padre.

A mi familia por creer en mí desde el principio.

Y a mis amigos por todos estos años caminando de la mano; sin ellos no lo hubiera conseguido.



# ÍNDICE

00. RESUMEN	7
01. INTRODUCCIÓN	11
01.1 MOTIVACIONES	13
01.2 PLANTEAMIENTO GENERAL Y OBJETIVOS	13
01.3 SELECCIÓN DE CASOS DE ESTUDIO	15
01.4 METODOLOGÍA Y ESTRUCTURA DEL TRABAJO	17
01.5 FUENTES DE INFORMACIÓN	23
02. RODOLFO LAMA PRADA	27
02.1 EL INGENIERO	27
02.2 RODOLFO LAMA - CONSTRUCCIONES, S.A.	35
03. ANÁLISIS DE ARQUITECTURAS DESAPARECIDAS	51
03.1 FACTORÍA BACALADERA DE EUSEBIO BONJOCH, S.A.	51
03.2 FÁBRICA DE PEBSA	73
03.3 FÁBRICA DE HIELO	95
04. LA COLABORACIÓN CON RODOLFO LAMA PRADA. ANÁLISIS COMPARATIVO	121
05. CONCLUSIONES	131
ANEXOS	139
BIBLIOGRAFÍA	157
RELACIÓN DE FIGURAS	163



## RESUMEN

## ESPAÑOL

A partir del conocimiento de la obra del Mercado de San Agustín de A Coruña, obra de Antonio Tenreiro y Santiago Rey Pedreira en colaboración con Rodolfo Lama Prada, este trabajo plantea una aproximación a la obra del ingeniero, con el fin de arrojar luz sobre las repercusiones de la colaboración. Para ello, se aborda un análisis de tres obras desaparecidas realizadas por él en la ciudad de A Coruña, la Factoría bacaladera de Eusebio Bonjoch, S.A., realizada en solitario, la Fábrica de PEBSA, en colaboración con el ingeniero Alfonso Pérez Pérez, y la Fábrica de Hielo, en colaboración con Santiago Rey Pedreira, para posteriormente ponerlas en relación con el mercado, con el objetivo de entender la influencia que la colaboración interdisciplinar puede haber tenido en la concepción de la estructura y, a su vez, del espacio arquitectónico.

Palabras clave: Rodolfo Lama Prada, colaboración arquitectos-ingenieros, arquitecturas desaparecidas A Coruña, estructura, Mercado de San Agustín.

## GALEGO

A partir do coñecemento da obra do Mercado de San Agustín de A Coruña, obra de Antonio Tenreiro e Santiago Rey Pedreira en colaboración con Rodolfo Lama Prada, este traballo plantea una aproximación á obra do enxeñeiro, coa fin de botar luz sobre as repercusións da colaboración. Para iso, abórdase una análise de tres obras desaparecidas realizadas por él na cidade de A Coruña, a Factoría de bacallau de Eusebio Bonjoch, S.A., realizada en solitario, a Fábrica de PEBSA, en colaboración co enxeñeiro Alfonso

Pérez Pérez, e a Fábrica de Xeo, en colaboración con Santiago Rey Pedreira, para posteriormente poñelas en relación co mercado, co obxectivo de entender a influencia que a colaboración interdisciplinar puido ter na concepción da estrutura e, á súa vez, do espazo arquitectónico.

Palabras chave: Rodolfo Lama Prada, colaboración arquitectos-enseñeiros, arquitecturas desaparecidas A Coruña, estrutura, Mercado de San Agustín.

## ENGLISH

Starting from the knowledge of Antonio Tenreiro, Santiago Rey Pedreira and Rodolfo Lama Prada's building of San Agustín Market, it is pretended to make an approximation to the work of the engineer, in order to shed light on the implications of the collaboration. Then, three missing buildings of his in the city of A Coruña, the Codfish Factory of Eusebio Bonjoch, S.A., made in solitary, the PEBSA Factory, made in collaboration with the engineer Alfonso Pérez Pérez, and the Ice Factory, in collaboration with the Santiago Rey Pedreira, are analyzed to be put in comparison with the Market, in order to observe how the collaboration influenced the conception of the structure as well as the configuration of the architectural space.

Key words: Rodolfo Lama Prada, collaboration architects-engineers, structure, missing architectures A Coruña, structure, San Agustín Market.



# INTRODUCCIÓN

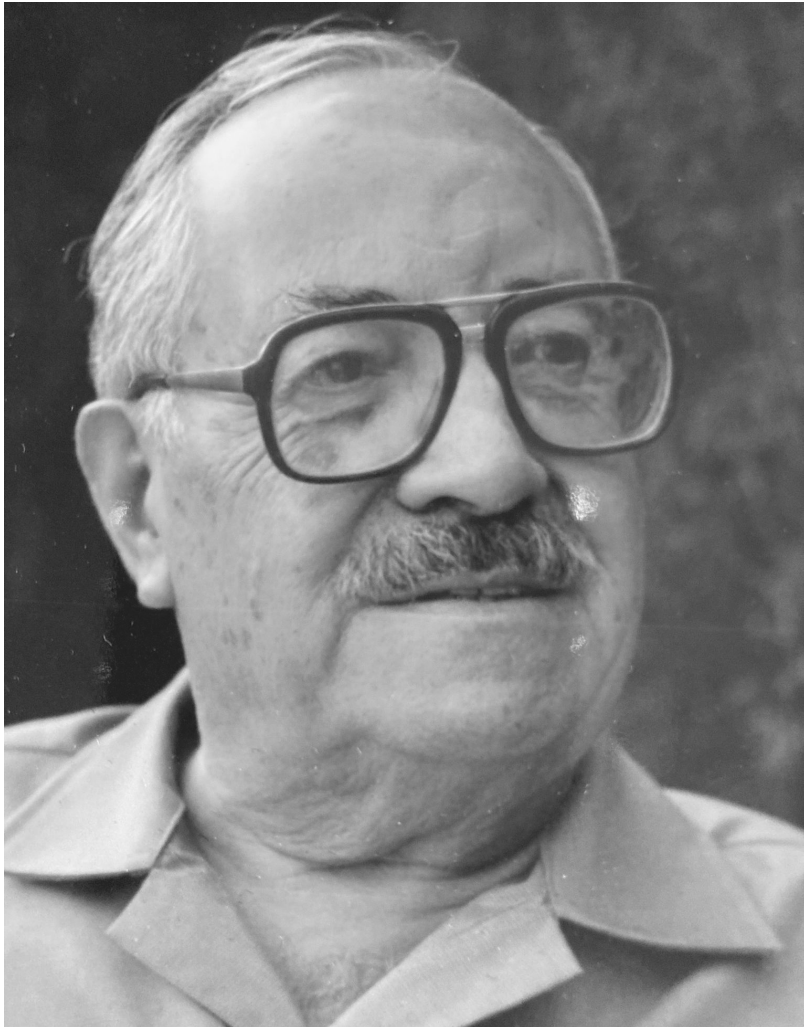


Fig. 2. Imagen de Rodolfo Lama Prada | Cortesía de Carlota Lama



## MOTIVACIONES

1. Antonio Garrido Moreno, "*El mercado de San Agustín de La Coruña: historia de un espacio urbano comercial*" (Betanzos, Concello: 1998).

El tema del trabajo nace del interés por la arquitectura del Movimiento Moderno en la ciudad de A Coruña. En primer lugar, me fijé en Mercado de San Agustín, de Santiago Rey Pedreira y Antonio Tenreiro, pues era uno de los edificios más documentados de esta época por su innovadora concepción estructural, muy avanzada para los medios con los que se contaba en el momento en Galicia, y que aún se puede visitar a día de hoy. Por ello, comencé a buscar libros en la biblioteca de la escuela, y entre ellos, leí *El mercado de San Agustín de La Coruña: historia de un espacio urbano comercial*, de Antonio Garrido Moreno, donde vi por primera vez el nombre de Rodolfo Lama Prada.<sup>1</sup> Realizando búsquedas sobre este ingeniero, se comprueba que no existe un documento escrito que recoja la obra de Rodolfo Lama Prada ni sobre las colaboraciones entre Rodolfo Lama y Santiago Rey Pedreira, por lo que se decide centrar el trabajo en la investigación de este ingeniero y cómo su trabajo ayudó a construir la ciudad de A Coruña tal como la conocemos hoy.

## PLANTEAMIENTO GENERAL Y OBJETIVOS

La obra del Mercado de San Agustín destaca en el panorama coruñés de preguerra por el tratamiento innovador del hormigón armado en arquitectura no civil, consiguiendo resultados similares a los que se estaban realizando en el resto de Europa. Se trata de una lámina de apenas 15



Fig. 3. Quisco del paseo de Alfonso XII, Vigo, 1943, del arquitecto Emilio Bugallo Orozco. Se encargó la obra a la empresa de Rodolfo Lama - Construcciones, S.A.

centímetros de espesor que consigue cubrir una gran luz sin necesidad de apoyos intermedios. Se descubre, entonces que esta gran obra de ingeniería está firmada por el ingeniero de caminos Rodolfo Lama Prada, de cuya obra no hay documentación escrita. Por ello, se decide analizar la colaboración entre Santiago Rey Pedreira y Rodolfo Lama Prada e investigar con qué otras figuras había colaborado y de qué manera. El primer objetivo es dar a conocer la figura de Rodolfo Lama como ingeniero de caminos a través de las obras que ha realizado y poner en valor su trabajo. El segundo objetivo pasa por entender el planteamiento estructural de los casos de estudio, pues se entiende que es el ámbito principal en el que se desenvuelve la figura del ingeniero a la hora de colaborar en el desarrollo de un proyecto arquitectónico.

Finalmente, se pretende entender, a partir de los diferentes análisis de las obras y la comparación de estos en los diferentes casos de estudio y con la obra del Mercado de San Agustín, la importancia de la colaboración con el arquitecto Santiago Rey Pedreira y arrojar luz sobre la influencia que la colaboración entre ambos profesionales tiene en la concepción de la obra arquitectónica.

## SELECCIÓN DE CASOS DE ESTUDIO

Tras realizar una relación de las obras en las que participa el ingeniero Rodolfo Lama y ordenarla cronológicamente en una línea del tiempo, se procede a seleccionar los casos que se analizarán en el trabajo. Se han



Fig. 4. Interior del Mercado de San Agustín, A Coruña, 1932, de los arquitectos Santiago Rey Pedreira y Antonio Tenreiro, en colaboración con el ingeniero Rodolfo Lama Prada.

documentado un total de 28 obras relacionadas con el ingeniero y su empresa constructora, por lo que es necesario acotar el ámbito de trabajo. Para ello, se establecen una serie de criterios de elección. En primer lugar, se acota el ámbito geográfico a la ciudad de A Coruña. En segundo lugar, se decide el estado de la obra, en este caso, las arquitecturas desaparecidas, pues el levantamiento de éstas, además, aporta valor a la investigación. Esto nos deja tres obras, que además representan tres modos de colaboración diferentes, lo que permite analizar las tres variables: una obra que realiza en solitario, la Factoría bacaladera de Eusebio Bonjoch, S.A., una que realiza en colaboración con otro ingeniero, la Factoría de PEBSA, y una que realiza con el arquitecto Santiago Rey Pedreira, la Fábrica de Hielo. La primera se conoce a través del Archivo Histórico Municipal de A Coruña; y las dos últimas, a partir de la tesis doctoral de Luis Walter Muñoz Fontenla, profesor de la escuela, y que se encuentran en el Archivo de la Autoridad Portuaria.

## METODOLOGÍA Y ESTRUCTURA DEL TRABAJO

Tras describir las motivaciones, los planteamientos generales y los objetos de estudio del trabajo, se propone una estructura de investigación dividida en análisis de casos de estudio y obtención de resultados. Para la realización del análisis se propone el empleo del método comparativo, de modo que el cuerpo del trabajo se divide en las siguientes fases:



Fig. 5 (Arriba). Parroquia de la Milagrosa, Lugo, 1946-1948, del arquitecto Ruperto Sánchez Núñez. Se encarga la obra al contratista Rodolfo Lama.

Fig. 6 (Derecha). Gimnasio de Guardamarina Barruta, en la Escuela Naval Militar de Marín, 1944, de los arquitectos Santomá y Antonio Comings. Se encarga la ejecución de la obra al ingeniero Rodolfo Lama.

1. En primer lugar, antes de entrar en el análisis arquitectónico propiamente dicho, se hace un recorrido por la vida de Rodolfo Lama, gracias a la ayuda de su hija, Carlota Lama, quien aportó una gran cantidad de recuerdos y datos desconocidos sobre la vida del ingeniero. Así, se realiza un primer acercamiento a su figura como ingeniero y la empresa que crea.

2. Establecidos los criterios de selección de los casos de estudio, el capítulo tres plantea el análisis de las tres arquitecturas desaparecidas, que se ordenan en base a la colaboración y no de manera cronológica. De este modo, en primer lugar, se analiza la Fábrica bacaladera de Eusebio Bonjoch S.A., por ser realizada exclusivamente por Rodolfo Lama, quien aparece como ingeniero autor de la obra. En segundo lugar, se analiza la Fábrica de PEBSA, en la que colabora con el ingeniero Alfonso Pérez Pérez; y finalmente, la Fábrica de Hielo, que realiza en colaboración con el arquitecto Santiago Rey Pedreira. El análisis de los casos de estudio se realiza desde una misma óptica tanto descriptiva como gráfica, de cara a permitir la comparación objetiva posterior, atendiendo a los siguientes parámetros: la expresión exterior de la estructura, la compartimentación interior y la posición de los elementos estructurales, para llegar al entendimiento de las tres obras individualmente. Estos puntos irán acompañados de esquemas que ayuden a comprender las tres obras, así como de una planimetría y un levantamiento en axonometría previos realizados a partir de los planos que se encuentran en el Archivo de la Autoridad Portuaria y el Archivo Histórico Municipal de A Coruña.

Una vez analizadas las tres arquitecturas desaparecidas por separado,



Fig. 7. Economato-escuela en As Veigas, As Pontes de García-Rodríguez, 1949-1950. Se encarga la obra a la empresa constructora Rodolfo Lama - Construcciones, S.A.



éstas se ponen en relación con el mercado, siguiendo el mismo esquema de análisis anterior.

3. Tras el análisis comparativo entre arquitecturas desaparecidas y el edificio del Mercado se extraen las conclusiones del trabajo. La puesta en relación de los tres casos con la obra construida permitirá ver si bien existe alguna relación entre las arquitecturas realizadas en colaboración con el mismo arquitecto o si los resultados arquitectónicos son independientes del equipo de trabajo.

De este modo, el trabajo se estructura de la siguiente forma:

Tras el capítulo de introducción, se hace, en el segundo capítulo, un recorrido por la vida de Rodolfo Lama, en primer lugar, enfocado a su vida personal y como ingeniero, y, en segundo lugar, más centrado en la empresa constructora. En el tercer capítulo, se trata los tres casos de estudio: en primer lugar, para analizar el edificio de la Factoría bacaladera Eusebio Bonjoch, S.A. en las inmediaciones del Puente Pasaje, del año 1965, se hace un levantamiento del edificio, y se analizan los tres puntos mencionados anteriormente - la expresión exterior de la estructura, la compartimentación interior y la posición de los elementos estructurales -; luego, se describe y analiza, a partir de los mismos puntos anteriores, la Factoría de PEBSA, de 1955, de Rodolfo Lama Prada y Alfonso Pérez Pérez, junto con un levantamiento de la misma; y finalmente, se trata la Fábrica de Hielo, de Rodolfo Lama Prada y Santiago Rey Pedreira, de 1943, donde se describe y analiza la obra en base a los tres puntos mencionados y se realiza un levantamiento. En el cuarto capítulo, se analiza de forma comparativa



Fig. 8 (Arriba). Escuela de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos en la Ciudad Universitaria de Madrid, 1964, de los arquitectos López Zañón, Luis Laorga y Pérez Cerdá. Se encarga la construcción de la obra a Rodolfo Lama.

Fig. 9 (Derecha). Concesionario de SEAT en la Avenida de Alfonso Molina, A Coruña, 1964, del arquitecto Andrés Fernández-Albalat. Se encarga la obra a la empresa constructora Rodolfo Lama - Construcciones, S.A.

los edificios anteriores y el Mercado de San Agustín para establecer una relación entre las arquitecturas y sus autores.

Finalmente, en el quinto capítulo, se recogen las conclusiones obtenidas a partir de la comparación de los análisis anteriores. En los anexos se incluye la carta escrita por Carlota Lama, así como los anuncios encontrados de la empresa Rodolfo Lama – Construcciones, S.A.

## FUENTES DE INFORMACIÓN

Durante el desarrollo de este trabajo de investigación, la información utilizada se ha obtenido de las siguientes fuentes: fuentes documentales, fuentes bibliográficas, y entrevistas personales.

Fuentes documentales:

-Archivo Histórico Municipal de A Coruña, se obtienen los planos del proyecto de factoría para congelación y conservación de alimentos y secadero de bacalao para Eusebio Bonjoch, S.A. (La Coruña), que se utilizarán en el capítulo 3 para redibujar los planos y elaborar los alzados que faltan y la axonometría a partir de la documentación existente.

-Archivo de la Autoridad Portuaria de A Coruña, se obtienen los planos del proyecto de factoría para elaboración de 12.000 toneladas de bacalao anuales para Pesquerías Españolas de Bacalao, S.A. (PEBSA) en el Puerto de La Coruña, que se emplean en el capítulo 4 para redibujar los planos y elaborar los alzados y la axonometría a partir de la documentación exis-



Fig. 10. Hostal de los Reyes Católicos, Santiago de Compostela, 1953, cuya rehabilitación fue llevada a cabo por Rodolfo Lama - Construcciones, S.A.

tente.

-Archivo de la Autoridad Portuaria de A Coruña, se obtienen los planos del proyecto de fábrica de hielo en el Muelle del Este del Puerto de La Coruña, proporcionados por Luis Walter Muñoz Fontenla, que se utilizarán en el capítulo 5 para redibujar los planos y realizar los alzados que faltan, así como la axonometría a partir de la documentación existente.

-Biblioteca Municipal de Estudios Locales de A Coruña, donde se obtienen los anuncios de la empresa Rodolfo Lama – Construcciones, S.A. en los periódicos La Voz de Galicia y El Ideal Gallego, que se utilizarán en el capítulo 2.

Se hace un repaso por la literatura que versa sobre el Mercado de San Agustín y sobre Santiago Rey Pedreira y se hace una búsqueda específica de la obra de Rodolfo Lama Prada. Éstas son las publicaciones fundamentales de donde se obtiene la información:

-*Santiago Rey Pedreira: constructor de ideas*; tesis doctoral de Luis Walter Muñoz Fontenla, se emplea para documentar los capítulos 2, 3 y 4.

-*El mercado de San Agustín de La Coruña: historia de un espacio urbano comercial* de Antonio Garrido Moreno, que aporta información mencionada en el capítulo 2.

Entrevistas personales:

-Carlota Lama Lago; se emplea la información aportada en el capítulo 2, y se añade la carta escrita por ella como anexo al final del trabajo.



RODOLFO LAMA PRADA. EL INGENIERO



Fig. 11. Mercado de San Agustín, A Coruña, de los arquitectos Santiago Rey Pedreira y Antonio Tenreiro y el ingeniero de caminos Rodolfo Lama Prada, 1932.

Fig. 12. Mercado de Les Halles Centrales en Reims, Francia, del arquitecto Émile Maigrot y el ingeniero Eugène Freyssinet, 1927.



1. Antonio Garrido Moreno, "El mercado de San Agustín de La Coruña: historia de un espacio urbano comercial" (Betanzos, Concello: 1998), 259.

2. Ante el hallazgo de datos contradictorios sobre la luz de la bóveda, se ha tomado como válido el dato de 28,5 metros como dice el propio Rodolfo Lama en el nº 91 de la Revista de Obras Públicas de 1943.

Rodolfo Lama Prada nace en 1907 en la ciudad argentina de Mendoza. Siendo él pequeño, su familia se traslada a Vigo, donde vive hasta terminar sus estudios básicos. Al ser el mayor de cinco hermanos, tiene la oportunidad de realizar sus estudios superiores en Madrid, bajo la promesa de ayudar a sus hermanos pequeños cuando pudiera, pues estos no tendrían la misma oportunidad que él por falta de recursos económicos. El mismo año que se gradúa en la Escuela de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos de Madrid, en 1932, es contratado por el constructor Julio Rodríguez Blanco para calcular de la cubierta del Mercado de San Agustín de A Coruña (Fig. 3).<sup>1</sup> El proyecto, realizado por los entonces arquitectos municipales Antonio Tenreiro y Santiago Rey Pedreira, se trata de la primera cubierta con bóveda parabólica realizada en España, una estructura de hormigón armado de apenas 15 centímetros de espesor que sigue los pasos del ingeniero Eugène Freyssinet en Les Halles Centrales de Reims (Fig. 4). A pesar de tener diferentes dimensiones y espesores (el de Reims era una lámina de 7 cm), coinciden en el tipo de cubierta a base de láminas sustentadas por arcos formeros en forma de catenaria invertida, lo que supone un avance para una época en la que el uso del hormigón armado aún no estaba generalizado, especialmente en obras no civiles. Mediante esta geometría, el ingeniero consigue cubrir una luz de 28,5 metros sin ningún apoyo intermedio, resultando en una relación espesor/luz de 1:190.<sup>2</sup> El Mercado de San Agustín supone el comienzo de una relación tanto amistosa como laboral entre Rey Pedreira y Lama Prada que nos dejó grandes colaboraciones en la ciudad, como el Hotel Finisterre. En 1940,



Fig. 13. Piscina, gimnasio y locales de La Solana, 1940 - 1942, del arquitecto Santiago Rey Pedreira y el ingeniero de caminos Rodolfo Lama Prada, A Coruña.

Fig. 14. Hotel Finisterre, 1943 - 1945, del arquitecto Santiago Rey Pedreira y el ingeniero de caminos Rodolfo Lama Prada, sobre la playa del Parrote, A Coruña.

3. Luis Walter Muñoz Fontenla, "Santiago Rey Pedreira: constructor de ideas" (Tesis doctoral, Universidade da Coruña, 2012).

el arquitecto lo llama para participar en la construcción de la piscina, gimnasio y locales de La Solana en la playa del Parrote y posteriormente, en 1943, en el proyecto del Gran Hotel Finisterre (Fig. 5 y 6). Este último destaca por su moderno planteamiento, así como por su directa implantación sobre el mar.<sup>3</sup> En 1966, vuelven a participar conjuntamente en la ampliación del hotel y la nueva zona deportiva del complejo de La Solana. Durante la colaboración entre el arquitecto y el ingeniero en las instalaciones del Parrote, Lama Prada suscribe su propuesta para la ampliación de la Fábrica de Hielo en el Muelle del Este de la ciudad y pide a Rey Pedreira que se encargue de la dirección del proyecto arquitectónico. La propuesta resulta ganadora del concurso y el edificio se levanta en 1943.

Cuando funda la empresa Rodolfo Lama - Construcciones, S.A. el ingeniero empieza a compaginar su trabajo con su nueva carrera como constructor, controlando principalmente la sede de Madrid, pero viajando por todo el país para supervisar a los diferentes delegados regionales. La empresa crece hasta el punto de llegar a alcanzar los 4.000 empleados y tener sedes en más de una docena de ciudades: Palma de Mallorca, Madrid, Toledo, A Coruña, Vigo, Ferrol, Alicante o Marbella entre otras. La empresa adquiere cierto carácter familiar, contando con su hermano Emilio, también ingeniero, como apoderado de la empresa en la sede de Ferrol y su hermano Camilo en la de Vigo. También su hijo, Rodolfo Lama Lago, ingeniero de caminos graduado en Madrid en 1966, se incorpora con su padre a la sede de Madrid. Gonzalo Rey Lama, hijo de su hermana

1930

Mercado de San Agustín (1932-1935). Santiago Rey Pedreira y Antonio Tenreiro

1940

Piscina, gimnasio y cub social de La Solana (1940-1942). Santiago Rey Pedreira  
Reforma del Pazo de Meirás (1942)

Gran Hotel Finisterre (1943-1945). Santiago Rey Pedreira  
Quiosco del paseo de Alfonso XII, Vigo (1943). Emilio Bugallo Orozco  
Fábrica de Hielo (1943). Santiago Rey Pedreira  
Gimnasio de Guardamarina Barruta ENM (1944). Santomá y Cominges

Parroquia de la Milagrosa, Lugo (1946-1948). Ruperto Sánchez Núñez  
Residencia de ingenieros en As Veigas, As Pontes (1947-1949)  
Pavimentación del primer tramo de la Calle Real (1946-1950). Santiago Rey Pedreira  
Sede de la Caja de Ahorros Municipal de Vigo (1948). Antonio Cominges  
Economato-escuela en As Veigas, As Pontes (1949-1950)

1950

Almacén de efectos navales "Hijos de J. Barreras, S.A." (1952)  
Archivo del Reino de Galicia (1952). Antonio Tenreiro  
Reconstrucción de la cubierta del Hospital Real (1953)

Fábrica de PEBSA (1955). Alfonso Pérez Pérez

1960

Abastecimiento de agua de la ciudad de Santa Eugenia de Riveira (1960)

Escuela de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos en la Ciudad Universitaria de Madrid (1964). López Zanón, Luis Laorga y Pérez Cerdá  
Concesionario de Seat (1964). Andrés Fernández-Albalat  
Factoría de bacalao para Eusebio Bonjoch, S.A. (1965)  
Ordenación de las calles San Pelayo y San Miguel (1965). Francisco Pons Sorolla  
Restauración de la Capilla del Cristo de la Iglesia de Santa María de Conxo, Santiago (1965). Francisco Pons Sorolla  
Ampliación del Hotel Finisterre y nueva zona deportiva de La Solana (1966). Santiago Rey Pedreira

1970

Restauración de la casa-museo de Rosalía de Castro en A Matanza, Padrón (1971). Andrés Fernández-Albalat  
Obras de conservación del Museo Arqueológico Nacional de Madrid (1971)

Cooperativa de viviendas en Avenida del Alarcón, 33 y 34, Burgos (1978). Fernando Arroyo Iglesias y Pedro del Barrio Riaño  
Centro ASPACE, Sada, A Coruña (1981 - 1983). Mario Soto y Myriam Goluboff  
Polideportivo de As Pontes, zona de A Fraga (1983). Aquilino Meizoso Carballo

1980

4. Idoia Camiruaga, "Gonzalo Rey Lama," *Papeles del partal* no. 6 de mayo de 2014 (Mayo 2014): 243-244.

Daría, se hace ingeniero para ocupar un puesto en la empresa, en este caso, en Santiago de Compostela, donde destaca como especialista en la rehabilitación del patrimonio cultural gallego.<sup>4</sup> En 1983, la empresa cesa su actividad tras el derrumbe de un polideportivo en construcción en As Pontes a causa de una nevada, pues no contaba con una política de gestión de riesgos suficiente y no pudo afrontar los siniestros. Rodolfo Lama Prada fallece en 1987 en Madrid, pero el legado de su empresa persiste a través de su hijo, su sobrino y sus hermanos, pues con la desaparición de ROLASA o ROLACSA (Rodolfo Lama - Construcciones, S.A), su sobrino funda NEORSA (Neo Rodolfo Lama, S.A), que se vio obligada a cerrar tras la crisis económica de 2008.

Fig. 15. Línea del tiempo que recoge todas las obras documentadas de Rodolfo Lama Prada | Elaboración propia



RODOLFO LAMA - CONSTRUCCIONES, S.A.

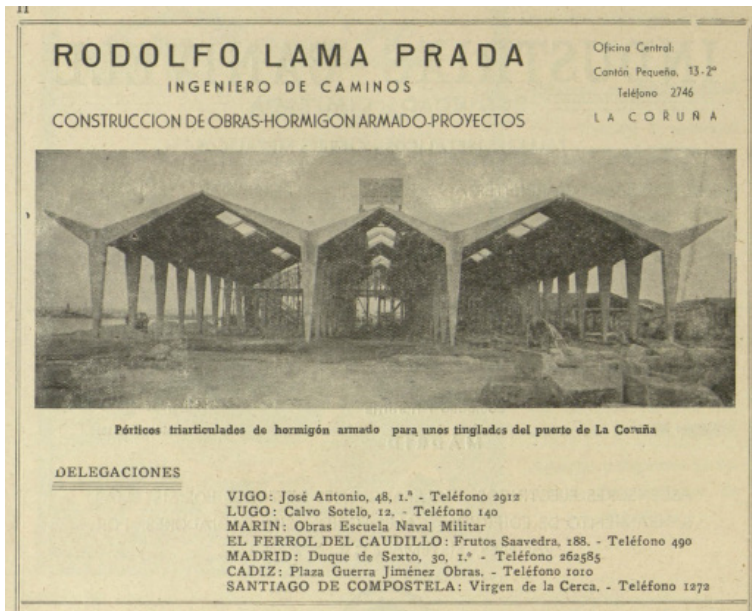


Fig. 16. *Revista Nacional de Arquitectura*, 1947, nº 70-71.

Fig. 17. Actual nave de J. L. Correa Kessler S.L. en el Muelle de la Palloza | Imagen cortesía de Luis Walter Muñoz Fontenla con edición propia



5. Antonio Garrido Moreno, "El mercado de San Agustín de La Coruña: historia de un espacio urbano comercial" (Betanzos, Concello: 1998), 259.

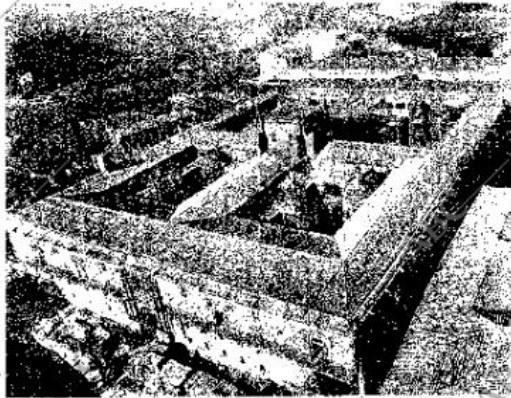
6. C. Punzón, "Meirás, Casa Cornide y la vivienda natal, enseñas de la familia Franco en Galicia", *La Voz de Galicia*, miércoles 23 de agosto del 2017.

Rodolfo Lama es contratado por la empresa constructora de Julio Rodríguez Blanco cuando termina sus estudios en Madrid. Aunque se desconoce la fecha exacta de la formación de la empresa Rodolfo Lama - Construcciones, S.A., se sabe que nació tras el fallecimiento de Rodríguez Blanco durante la construcción del Mercado de San Agustín, cuando el ingeniero pasa a ser el apoderado de su viuda, Dominga Costas Otero, y consiguen así terminar la obra, cuya inauguración se retrasa hasta 1940 a causa de la guerra.<sup>5</sup>

La primera referencia a la constructora que se ha encontrado es de 1942, cuando se le contrata la obra de la reforma del Pazo de Meirás, según un artículo publicado por *La Voz de Galicia* el 23 de agosto de 2017.<sup>6</sup> Un repaso por los anuncios publicados en diversas revistas y periódicos de la época (*Revista Nacional de Arquitectura*, *El Ideal Gallego*, *La Voz de Galicia*, el diario *ABC* y *El Castellano Independiente*) dan cuenta de la actividad de la empresa constructora entre los años 1940 - 1990.

En 1947, se publica en el nº 70 - 71 de la *Revista Nacional de Arquitectura* un anuncio donde se puede leer "Rodolfo Lama Prada. Ingeniero de Caminos. Construcción de obras. Hormigón armado. Proyecto" (Fig.16). Todavía no se hace referencia a la empresa constructora como será conocida finalmente, pero ya se puede ver la importancia que tenía por el gran número de sedes con las que contaba para lo reciente que era. Además, se hace referencia a la obra en la Escuela Naval Militar de Marín, en la

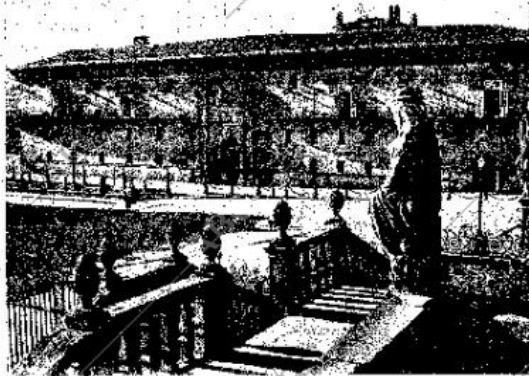
## OBRAS DE ADAPTACION DEL HOSPITAL REAL DE SANTIAGO PARA HOSPEDERIA DE PEREGRINOS



LAS OBRAS, SEGUN PROYECTO DE LA COMISION GESTORA DE LA EMPRESA NACIONAL DE TURISMO DEL I. N. I., CONSISTIERON EN LA SUSTITUCION DE **5.600 m<sup>2</sup> de CUBIERTA** Y **8.000 m<sup>2</sup> de FORJADOS** DE MADERA POR ELEMENTOS DE HORMIGON ARMADO

EJECUTADAS  
**EN 94 DIAS**  
TERMINADAS  
**15 DIAS ANTES**  
DEL PLAZO FIJADO

SE EMPLEARON  
**850 OBREROS**  
**16 GRUAS**  
EN TURNO  
ININTERRUMPIDO  
DE TRABAJO



### RODOLFO LAMA-CONSTRUCCIONES, S. A.

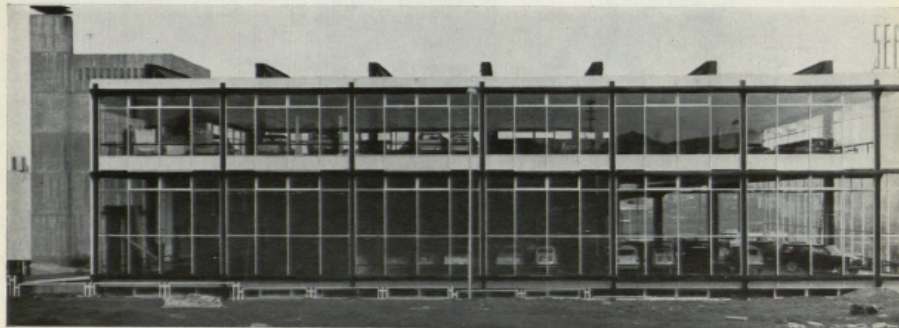
MADRID - LA CORUÑA - VIGO - CADIZ - SANTIAGO DE COMPOSTELA  
ZAMORA - LUGO - EL FERROL DEL CAUDILLO - MARIN

CLARIN - HORTALEGA, 26

Fig. 18. Anuncio del 12/01/1954 en el *diario ABC* | Archivo digital ABC

que participa Rodolfo Lama Prada como ingeniero en el año 1944. En el anuncio se utiliza la imagen de un pórtico de hormigón armado en el Puerto de A Coruña, correspondiente con la actual nave de J. L. Correa Kessler S.L. en el Muelle de la Palloza (Fig. 18). Posteriormente, en 1954, se vuelve a ver en el nº 117 de la misma revista un anuncio de Rodolfo Lama - Construcciones, S.A., por ser la constructora contratada para la transformación del Hospital Provincial de A Coruña en Santiago de Compostela en Hostal de los Reyes Católicos en 1953, una de las obras a las que se le dedica este número de la revista. Se puede ver cómo en estos 7 años aumenta el número de delegaciones de la empresa a nivel nacional añadiendo a la lista Zamora, Pontevedra y Huelva, que se unen a las ya existentes en los anuncios vistos hasta el momento. Ese mismo año, el 12 de enero, se puede ver un anuncio en el diario *ABC* donde la empresa presume de los buenos resultados obtenidos en el Hostal de los Reyes Católicos (Fig. 9), habiendo terminado la obra 15 días antes del plazo fijado. También en 1954 se publica otro anuncio en el mismo diario donde la empresa utiliza, en este caso, la imagen de la Fábrica para la S.A. Cros de Pontevedra, y añaden Ourense a su lista de delegaciones. El 8 de julio de 1955, el diario *ABC* publica un anuncio de la empresa, esta vez con la imagen de una nave de Astano en Perlío, Ferrol. Llama la atención la poca información que da el anuncio para ser a página completa: sólo menciona la delegación de Madrid y no hace ninguna referencia a las demás. Igualmente, el 17 de junio de 1956, se verá otro anuncio donde sólo se menciona el nombre de la empresa y el nombre de la obra de

# **RODOLFO LAMA - Construcciones, S. A.**



*Filial de SEAT en La Coruña. Arquitecto: Andrés F. Albalat.*

EDIFICACION INDUSTRIAL

EDIFICACION URBANA

OBRAS PUBLICAS

PRESUPUESTOS

PROYECTOS

**LA CORUÑA**  
Santa Lucía, 21 y 23  
Teléfs.: 231740-41-42

**VIGO**  
José Antonio, 16  
Teléfs.: 212912-223502  
y 223503

**EL FERROL DEL CAUDILLO**  
Generalísimo, 64  
Teléfs.: 354181 - 354580

**SANTIAGO DE COMPOSTELA**  
Gómez Ulla, 33  
Teléfs.: 582071

**MADRID - 9**  
Duque de Sesto, 38  
Teléfs.: 275 70 49  
y 275 70 20

Fig. 19. *Revista Nacional de Arquitectura*, 1968, n° 117.

la imagen: la ampliación del Museo del Prado en Madrid. El siguiente anuncio encontrado no será hasta el 27 de agosto de 1967, cuando *La Voz de Galicia* publica unas imágenes de la obra de la Filial de la Seat en la Avenida de Alfonso Molina de A Coruña del arquitecto Andrés Fernández-Albalat, donde la empresa menciona una vez más la rapidez con la que realiza la obra, esta vez con seis meses de anticipación y aparece por primera vez una mención a su sede en Palma de Mallorca. La misma obra se utiliza el año siguiente cuando la empresa contacta de nuevo con *la Revista Nacional de Arquitectura* para ser publicitada en su número 117 (Fig. 19). También en 1968 se verán dos anuncios, el 13 de noviembre y el 14 de diciembre, diferentes, pero donde se utilizan imágenes del mismo edificio, la nueva Escuela de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos de Madrid; siendo el segundo de ellos, en realidad, publicidad de la empresa de cementos, pero donde se hace mención a Rodolfo Lama - Construcciones, S.A. como contratista del proyecto. El 2 de agosto de 1970, se ve publicidad de la empresa en *El Ideal Gallego*, donde muestran imágenes del aparcamiento bajo la Plaza de Pontevedra de A Coruña, con el edificio de viviendas y Jefatura Provincial del Movimiento de Andrés Fernández-Albalat, al fondo, todavía en construcción. En 1971, el 5 de junio, se puede ver el primer anuncio en el diario *ABC* que no está a página completa, donde lo que se destaca del anuncio, en este caso, es la venta de pisos en un nuevo edificio residencial, y la empresa constructora es totalmente secundaria. El mismo anuncio y con el mismo formato se encuentra nuevamente el 19 de noviembre de este año. También en 1971, el 8 de julio,



**RODOLFO LAMA-CONSTRUCCIONES, S. A.**

DELEGACIONES: LA CORUÑA - VIGO - EL FERROL DEL CAUDILLO  
SANTIAGO DE COMPOSTELA - PALMA DE MALLORCA  
MADRID

OFICINAS EN MADRID:  
Duque de Sesto núm. 38 - bajo  
Tifnos. 226 43 30 - 36-37-38-39

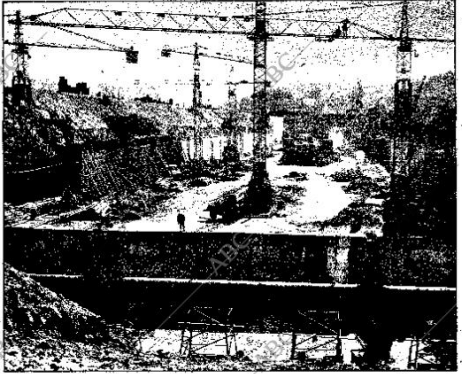


**COMPLEJO DEPORTIVO DEL GRAN HOTEL FINISTERRE Y LA SOLANA  
EN LA CORUÑA**

**RODOLFO LAMA-CONSTRUCCIONES, S. A.**

DELEGACIONES: LA CORUÑA - VIGO - EL FERROL DEL CAUDILLO  
SANTIAGO DE COMPOSTELA - PALMA DE MALLORCA  
MADRID - BADAJOZ

OFICINAS EN MADRID:  
Duque de Sesto núm. 38 - bajo  
Tifnos. 226 43 30 - 36-37-38-39



**Obras de Construcción del Dique Seco n.º 2  
Astilleros y Talleres del Noroeste**

Fig. 20. (Arriba) Anuncio del 08/07/1971 en el *diario ABC* | Archivo digital ABC  
Fig. 21. (Derecha) Anuncio del 31/07/1971 en el *diario ABC* | Archivo digital ABC

se puede ver a la empresa publicitarse en este diario con la imagen de La Solana y el Gran Hotel Finisterre (Fig. 20), construidos entre 1940 y 1947 por Santiago Rey Pedreira y Rodolfo Lama Prada, pero que había sido recientemente ampliado por ellos, en 1966. Poco después, el 31 de julio, el diario *ABC* anuncia la empresa con la imagen de la construcción del Dique Seco nº2, y aunque no se aporta información del lugar, siendo la empresa Astano (Astilleros y Talleres del Noroeste), se puede deducir que es nuevamente en Perlío, Ferrol, donde ya habían trabajado previamente (Fig. 21). El 2 de marzo de 1972, se publicita nuevamente la empresa en el diario *ABC*, con las imágenes de dos hoteles en Mallorca, y el 5 de marzo de 1974, utilizan la imagen del edificio Caesar's, también en esta isla balear. En este último, se verá por primera vez el logo de la empresa, así como la denominación de esta bajo la abreviatura 'ROLACSA'. El 20 de diciembre de 1975, se volverá a ver en el mismo diario, esta vez acompañado de una fotografía del edificio del Banco Industrial de León. En el año 1978, el mismo anuncio publicado en este diario los días 14, 18 y 31 de marzo, 25 de abril y 23 y 30 de junio, muestra, una vez más, la venta de unos pisos en un edificio de viviendas construido por la empresa. Los días 9 y 16 de marzo de 1979, aparecería un anuncio donde se menciona la intención de comenzar la obra de un edificio de viviendas en el centro de Madrid. El último anuncio encontrado es del 19 de abril de 1983, el mismo año en el que esta cesa su actividad, en el periódico *El Castellano Independiente*, donde por primera vez vemos mencionada la delegación de la empresa constructora en la ciudad de Toledo (Fig. 22). Suman así un



**ROLACSA**

**RODOLFO LAMA CONSTRUCCIONES, S. A.**  
Calle Trinidad, 20, bajo. Teléf.: 21 21 50. TOLEDO

**El Castellano**

Fig. 22. Anuncio del 19/04/1983 en el diario *El Castellano Independiente*



6. La información de la actividad de la empresa está actualmente clasificada en el Archivo Histórico de la Universidad de Santiago de Compostela.

total de 18 delegaciones repartidas por todo el país e innumerables obras, de las cuales la mayoría probablemente no se conozcan.<sup>6</sup>

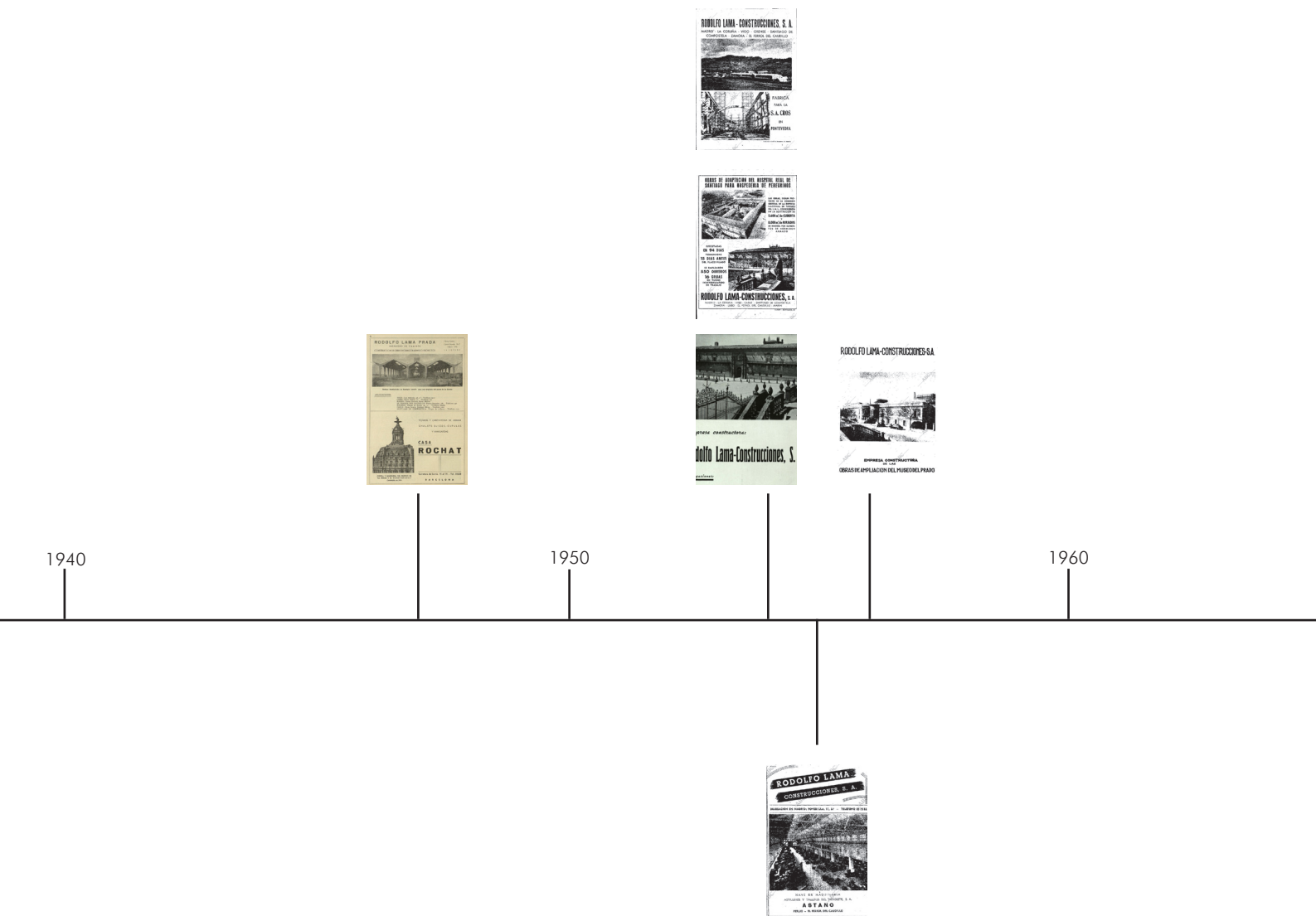


Fig. 23. Línea del tiempo que recoge todos los anuncios documentados de la empresa Rodolfo Lama - Construcciones, S.A. | Elaboración propia



1970

1980

1990





FACTORÍA BACALADERA DE EUSEBIO BONJOCH, S. A.



Fig. 24. Situación de la Factoría bacaladera de Eusebio Bonjoch, S.A., 1965, del ingeniero de caminos Rodolfo Lama Prada en las inmediaciones del Puente Pasaje, A Coruña | Ortofoto interministerial de A Coruña, 1973 - 1986

1. Existe un documento firmado por el arquitecto municipal del Ayuntamiento de A Coruña en 1969, que se cree que es Manuel Andrés Reboredo, pero no firma el proyecto.

2. Rodolfo Lama Prada, memoria, carpeta nº2, pág. 2, Proyecto de Factoría para Congelación y Conservación de Alimentos y Secaderos de Bacalao para Eusebio Bonjoch S.A., Archivo Histórico Municipal de A Coruña.

En el año 1965, Rodolfo Lama es requerido para la construcción de una nueva nave en las inmediaciones del Puente Pasaje en A Coruña. La empresa Eusebio Bonjoch, S.A. tenía la intención de instalar una nave en una parcela en forma de L, a escasos metros de la ría (Fig. 24). Esta nave, situada en la Parroquia de San Vicente de Elviña, lugar del Lobo, estaba destinada a la congelación y conservación de alimentos y al secado de bacalao. En este caso, el proyecto fue realizado en su totalidad por Rodolfo Lama Prada, que aparece como ingeniero autor de la obra y firma todos los planos.<sup>1</sup> El resultado es una yuxtaposición de un trapecio y un pentágono irregular separados entre sí por una junta de dilatación. La parte trapezoidal, de una sola planta, se destinaría a las cámaras frigoríficas y contaría con dos accesos hacia la cara este.<sup>2</sup> El cuerpo pentagonal estaba destinado a la industrialización de los productos y contaba con un volumen de oficinas de tres plantas que sobresalía por encima del resto de la nave, toda de planta baja. En el alzado este se añaden siete accesos desde este volumen: dos a la izquierda para la descarga del bacalao, dos a la derecha para la introducción del bacalao “en verde”, uno central que da acceso a unas escaleras que llevan a las oficinas, y el resto para el garaje destinado a los vehículos de los empleados. En un principio, la planta superior del volumen de oficinas solo contaba con dos cerramientos, pues era una previsión para ampliaciones, pero finalmente se terminó cerrando completamente. Detrás del volumen de oficinas, hay una pequeña parte con dos plantas, donde la baja se destina al proceso de industrialización y la superior al comedor y vestuarios del personal.



Fig. 25. Factoría bacaladera de Eusebio Bonjoch, S.A., 1965, del ingeniero de caminos Rodolfo Lama Prada en las inmediaciones del Puente Pasaje, A Coruña



La estructura se resuelve mediante la sucesión de pórticos de hormigón armado colocadas cada 5 metros, perpendicularmente a las fachadas norte y sur con pilares de 30 x 30 centímetros sobre los que descansan las cerchas de entre 10,90 y 15,85 metros de luz.

El edificio fue demolido a finales de los años 90 por causas desconocidas.

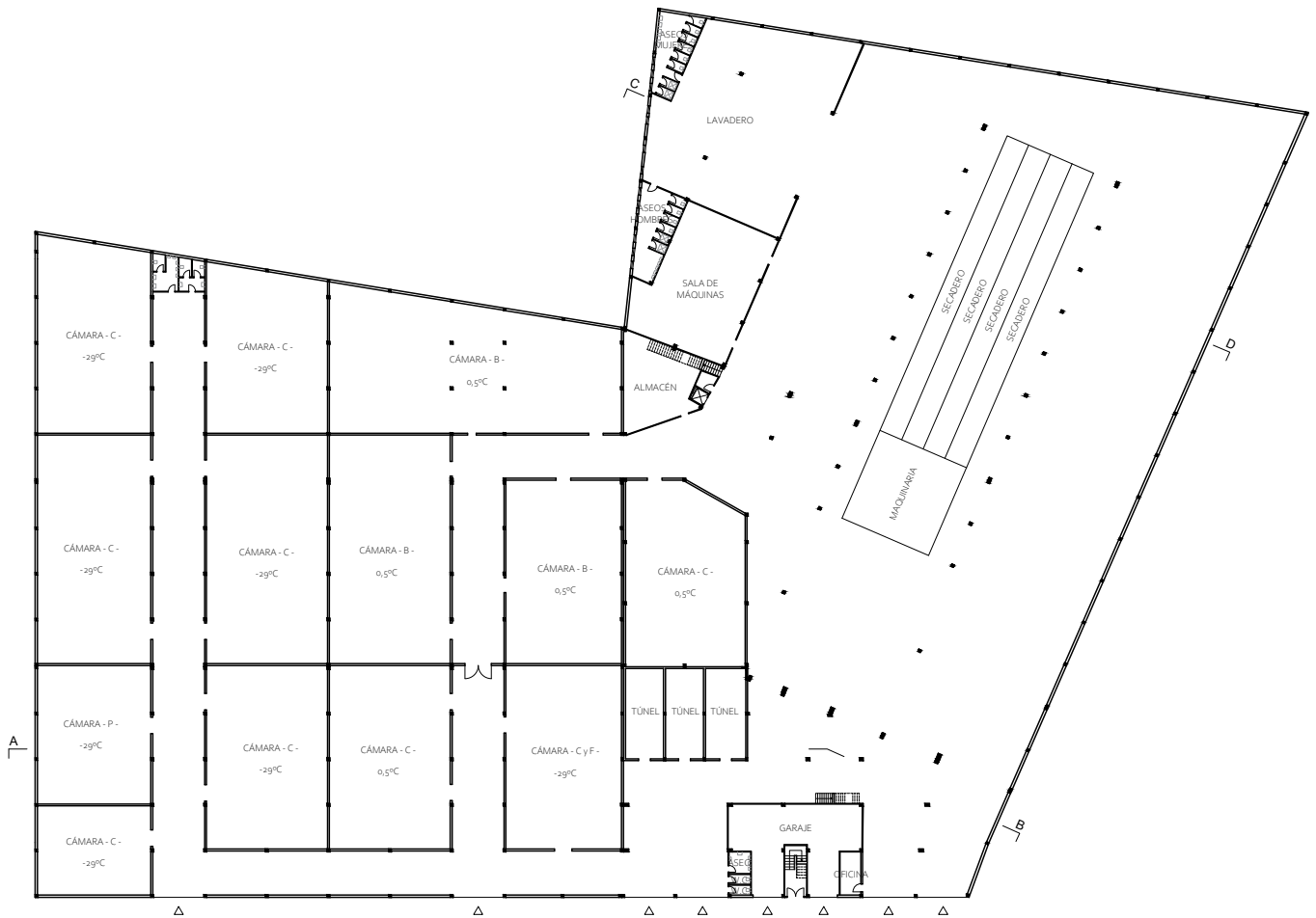


Fig. 26. Planta baja de la Factoría bacaladera de Eusebio Bonjoch, S.A., 1965, del ingeniero de caminos Rodolfo Lama Prada en las inmediaciones del Puente Pasaje, A Coruña | Redibujado por la autora

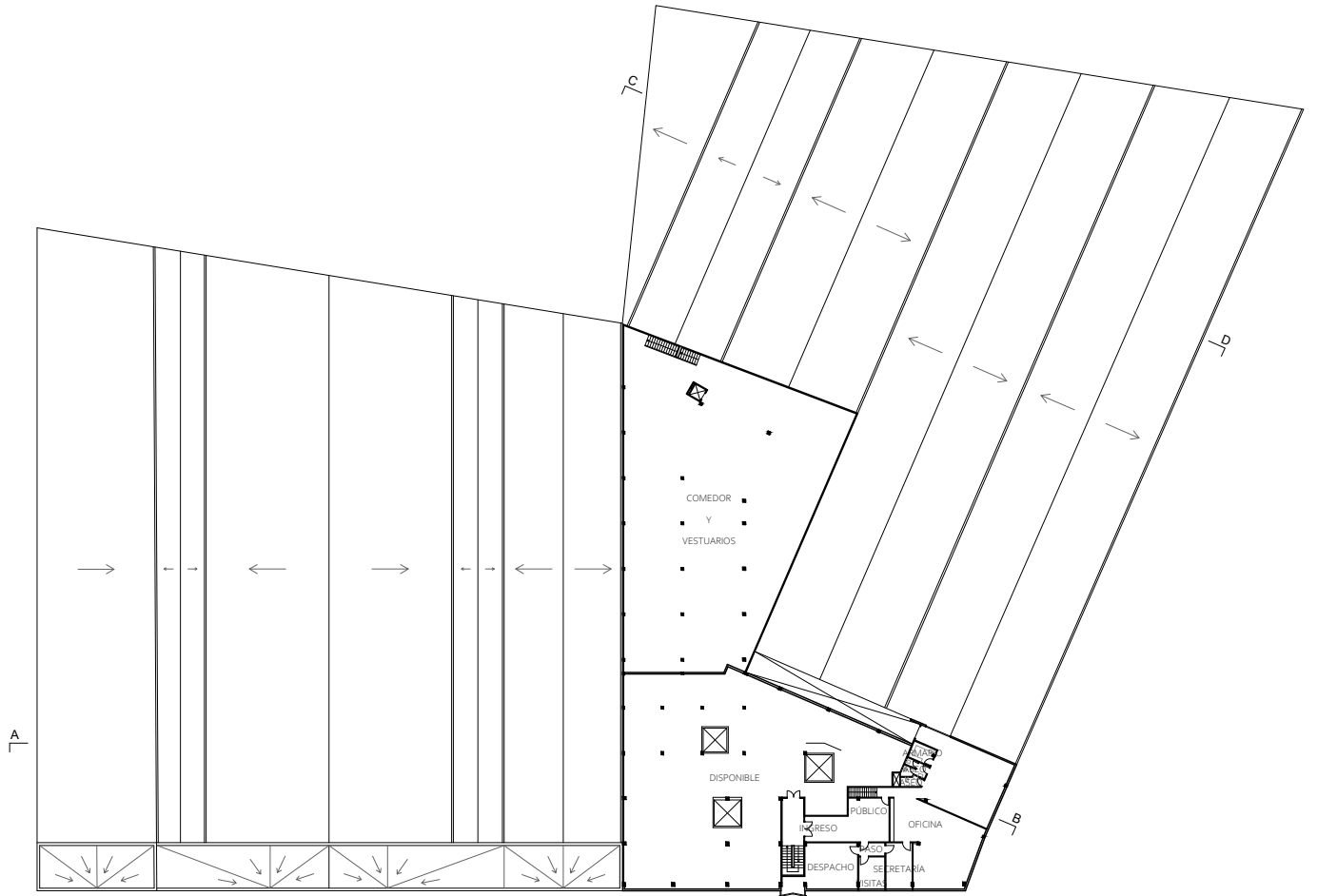


Fig. 27. Planta primera de la Factoría bacaladera de Eusebio Bonjoch, S.A., 1965, del ingeniero de caminos Rodolfo Lama Prada en las inmediaciones del Puente Pasaje, A Coruña | Redibujado por la autora

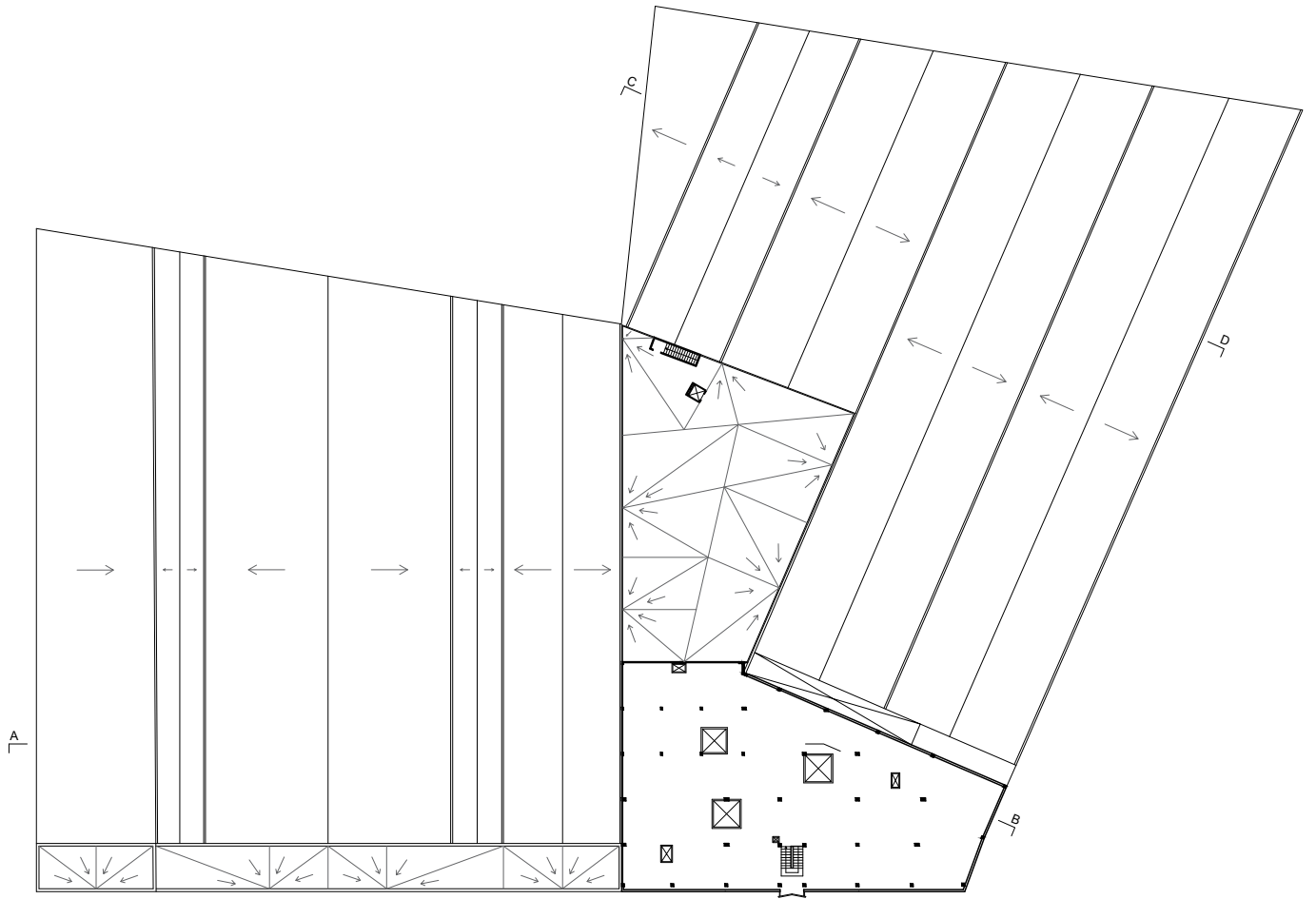


Fig. 28. Planta segunda de la Factoría bacaladera de Eusebio Bonjoch, S.A., 1965, del ingeniero de caminos Rodolfo Lama Prada en las inmediaciones del Puente Pasaje, A Coruña | Redibujado por la autora

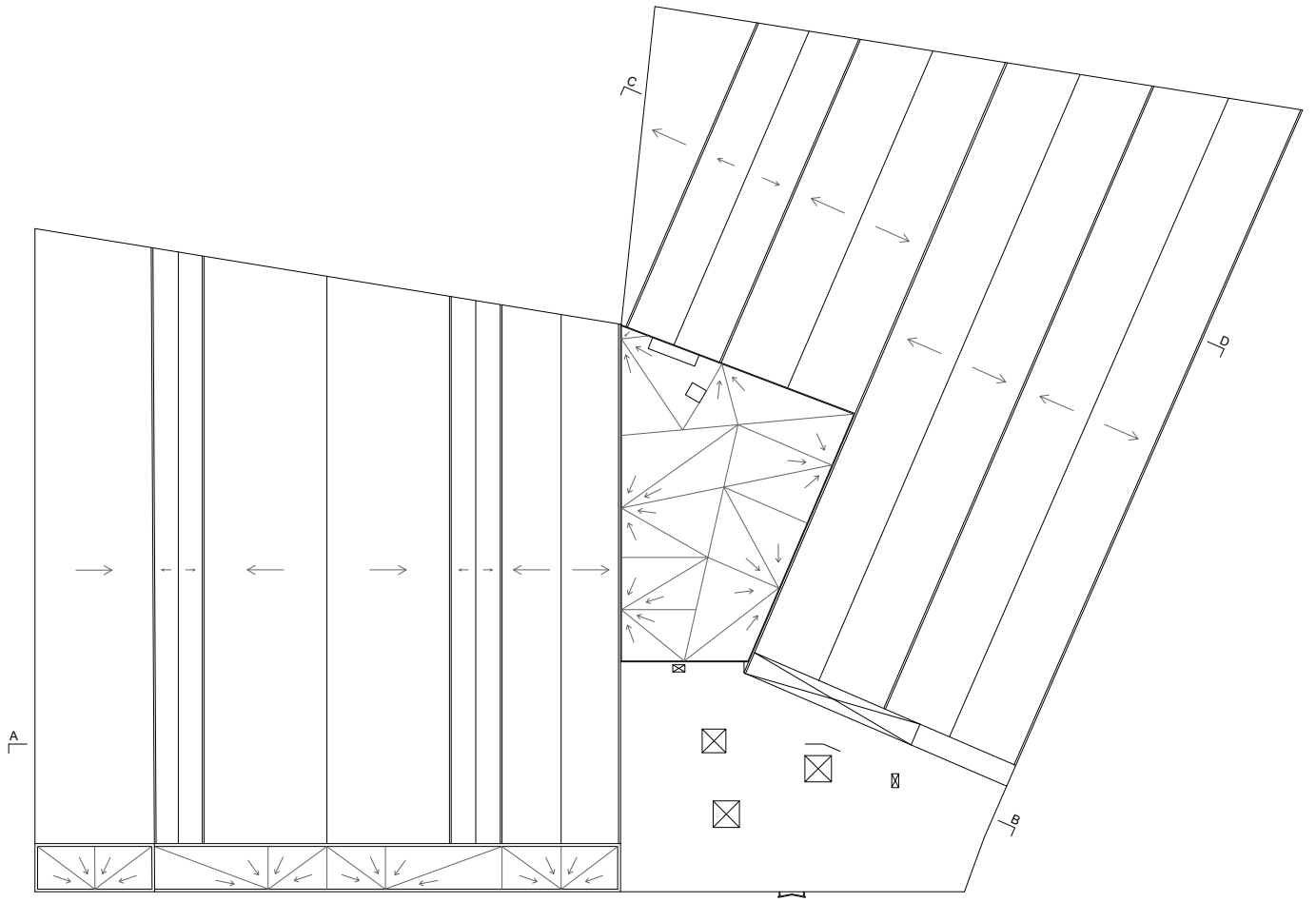
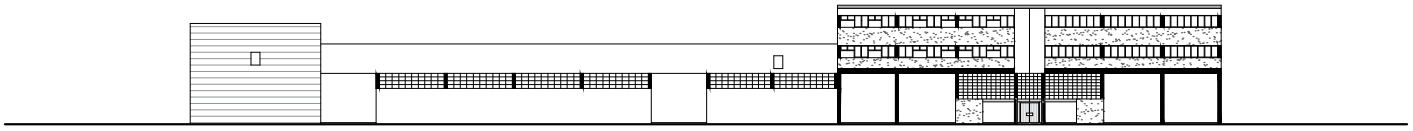
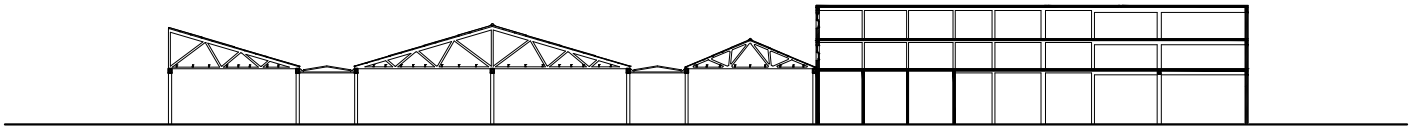


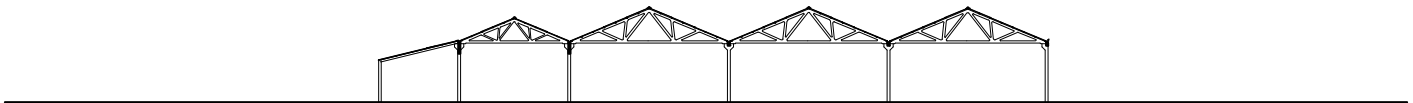
Fig. 29. Planta de cubiertas de la Factoría bacaladera de Eusebio Bonjoch, S.A., 1965, del ingeniero de caminos Rodolfo Lama Prada en las inmediaciones del Puente Pasaje, A Coruña | Redibujado por la autora



Alzado este

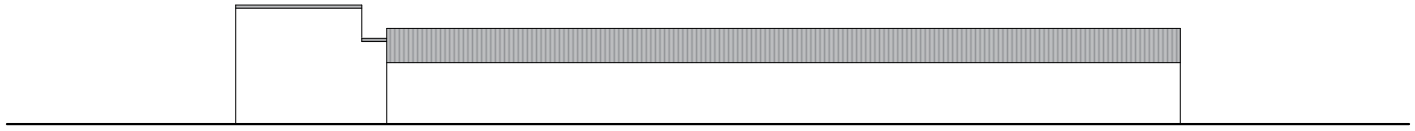


Sección AB

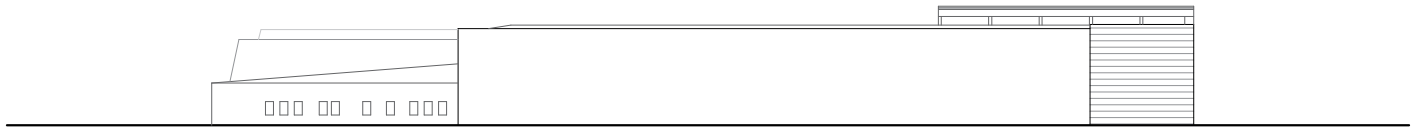


Sección CD

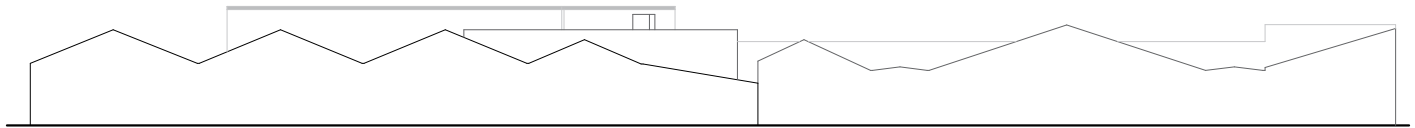
Fig. 30. Alzado oeste, sección AB y sección CD de la Factoría bacaladera de Eusebio Bonjoch, S.A., 1965, del ingeniero de caminos Rodolfo Lama Prada en las inmediaciones del Puente Pasaje, A Coruña | Redibujado por la autora



Alzado norte



Alzado sur



Alzado oeste

Fig. 31. Alzados norte, sur y oeste de la Factoría bacaladera de Eusebio Bonjoch, S.A., 1965, del ingeniero de caminos Rodolfo Lama Prada en las inmediaciones del Puente Pasaje, A Coruña | Elaborado por la autora a partir de la documentación existente

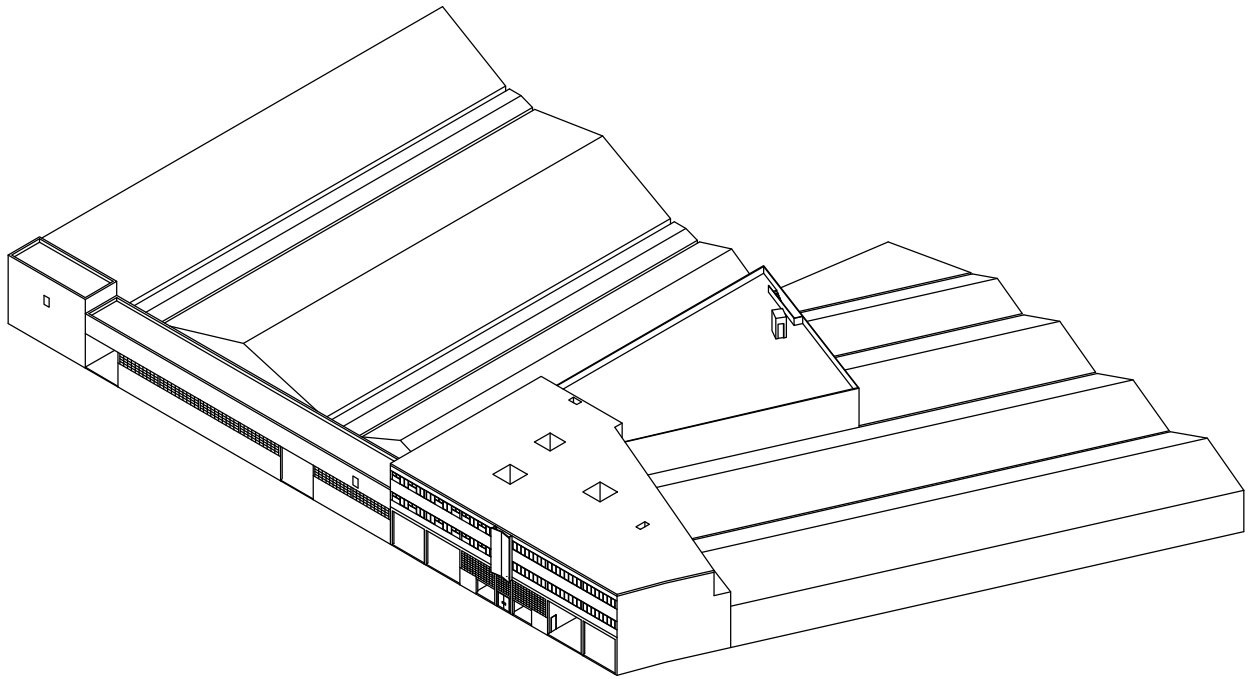


Fig. 32. Axonometría de la Factoría bacaladera de Eusebio Bonjoch, S.A., 1965, del ingeniero de caminos Rodolfo Lama Prada en las inmediaciones del Puente Pasaje, A Coruña | Elaborado por la autora a partir de la documentación existente



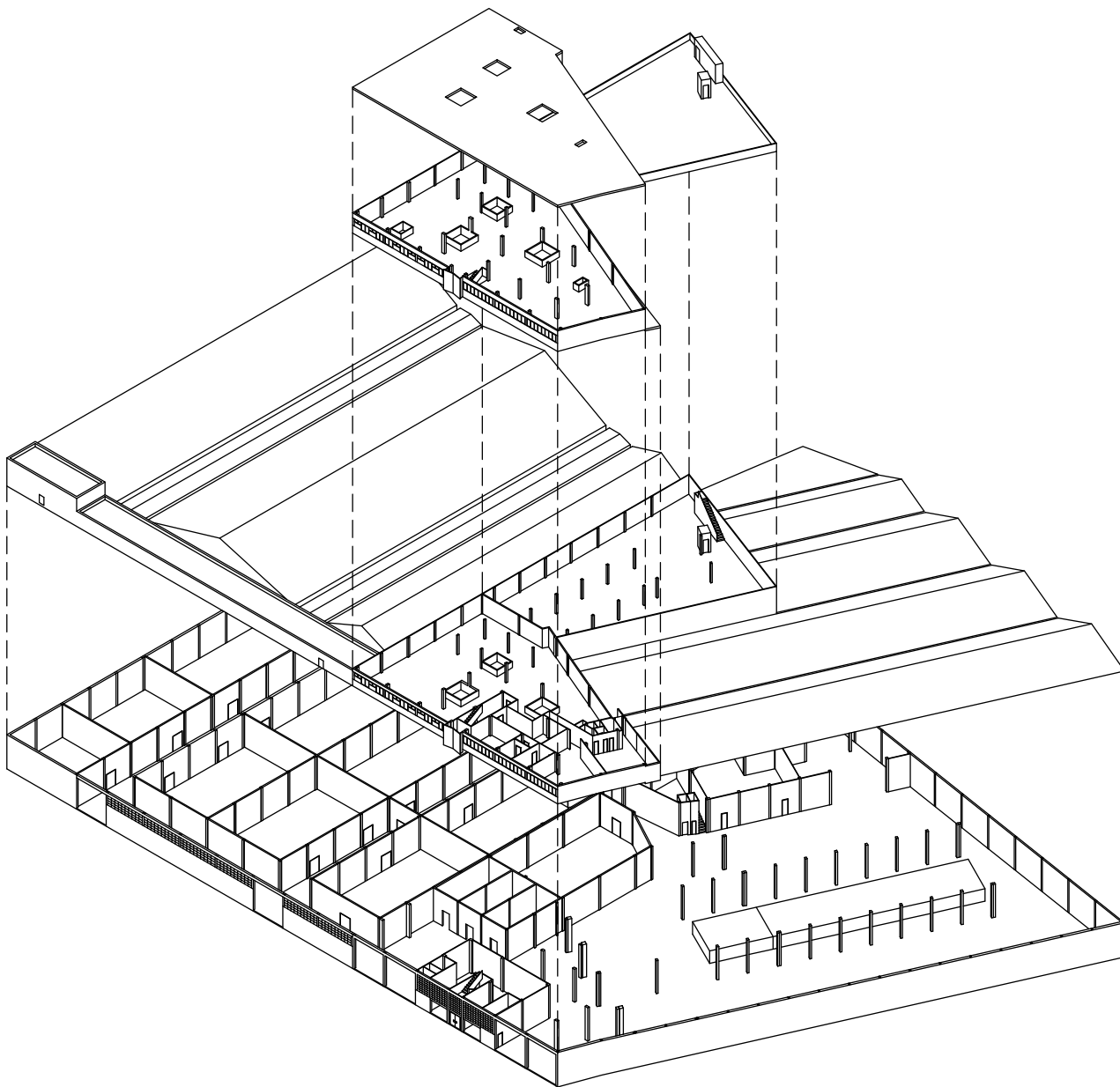
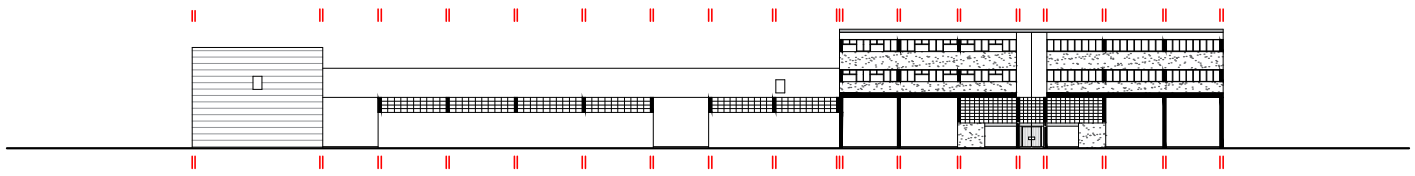
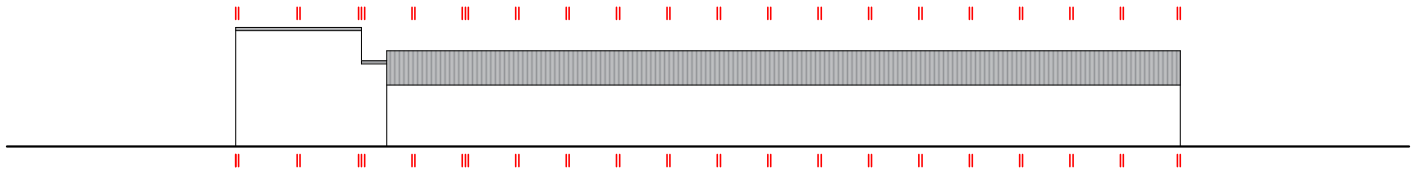


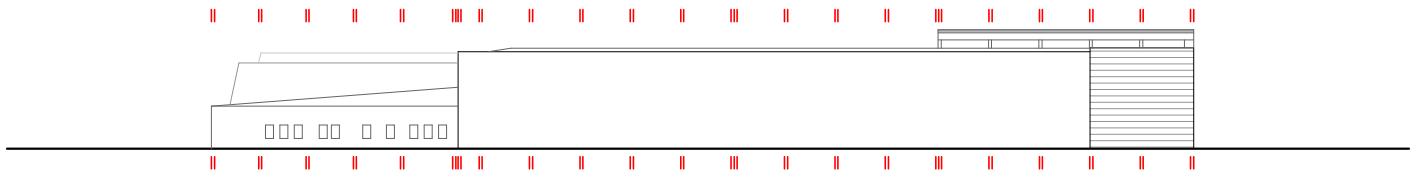
Fig. 33. Axonometría explotada de la Factoría bacaladera de Eusebio Bonjoch, S.A., 1965, del ingeniero de caminos Rodolfo Lama Prada en las inmediaciones del Puente Pasaje, A Coruña | Elaborado por la autora a partir de la documentación existente



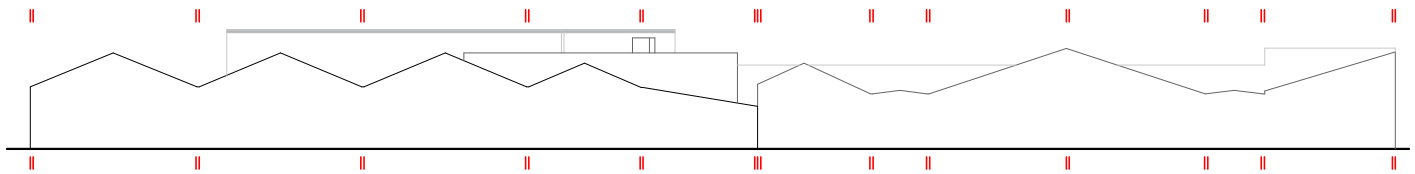
Alzado este



Alzado norte



Alzado sur



Alzado oeste

Fig. 34. Esquema de la modulación de los alzados de la Factoría bacaladera de Eusebio Bonjoch, S.A., 1965, del ingeniero de caminos Rodolfo Lama Prada en las inmediaciones del Puente Pasaje, A Coruña | Elaborado por la autora

## EXPRESIÓN EXTERIOR DE LA ESTRUCTURA

La estructura se manifiesta hacia el exterior, en este caso, sobre todo a partir del alzado principal, orientado hacia el este y que está a escasos metros de la ría (Fig. 34). En este alzado, donde se diferencian claramente los dos cuerpos en los que se dividen los usos del edificio, es en el que se abren la mayoría de los huecos. En el cuerpo de oficinas se aprecia perfectamente la posición de los pilares, pues estos cortan la línea horizontal que marcan las ventanas corridas de las plantas superiores y las siete entradas de la planta baja. En las plantas superiores, los pilares están retranqueados con respecto a la línea de fachada, pero se decide no continuar la línea de ventanas para dar protagonismo a la estructura en el alzado. En el volumen de las cámaras frigoríficas también se puede apreciar la estructura, en este caso, alineada con la fachada y no retranqueada, entre los huecos que se abren hacia el este.

En el resto de los alzados, prácticamente todos ciegos exceptuando unos pequeños ventanales que se abren en los baños, solo se puede intuir la estructura de las cerchas de cubierta por la geometría dentada que sobresale hacia la parte superior, pero la continuidad de los materiales no permite ver cómo funciona el edificio.

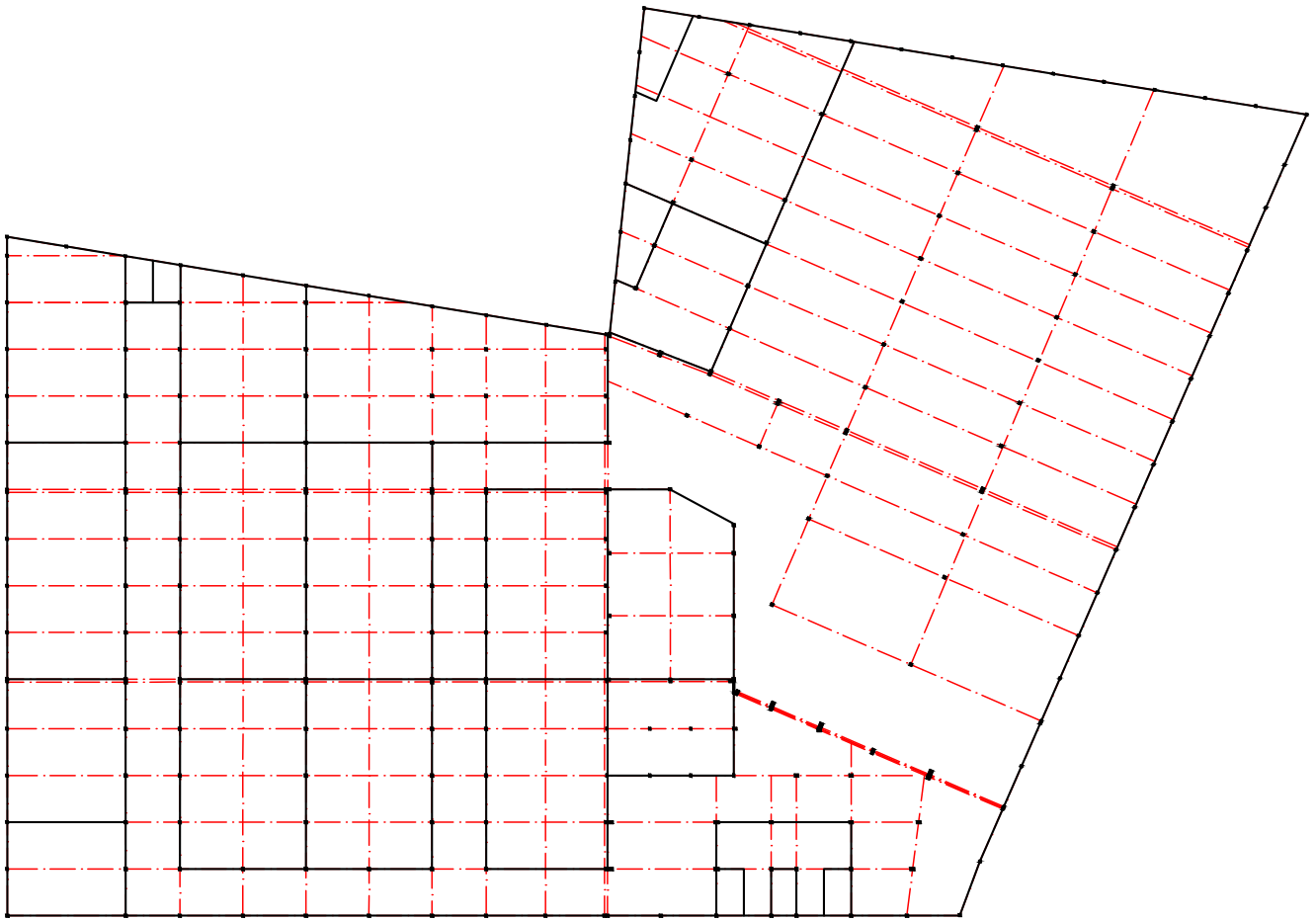


Fig. 35. Esquema de la compartimentación interior en planta baja de la Factoría bacaladera de Eusebio Bonjoch, S.A., 1965, del ingeniero de caminos Rodolfo Lama Prada en las inmediaciones del Puente Pasaje, A Coruña | Elaborado por la autora

## COMPARTIMENTACIÓN INTERIOR

En la forma de compartimentar el interior del edificio, también se pueden diferenciar los dos volúmenes yuxtapuestos (Fig. 36). El primero, el trapecio, tiene un orden mucho más claro, con un pasillo central en forma de U a partir del cual se reparten las cámaras frigoríficas, organizadas en base a la retícula que siguen los pilares (Fig. 35). En el cuerpo pentagonal, se reconocen, por una parte, la zona de oficinas, y por otra, la zona de secaderos en planta baja. La primera, de tres alturas, está organizada a partir del núcleo de comunicaciones vertical y apenas sigue la malla irregular que marca la estructura (Fig. 37). La última planta, en este caso, está completamente libre (Fig. 38). El cuerpo bajo, donde se encuentran los secaderos de bacalao, es de planta prácticamente libre, exceptuando la zona para los trabajadores que se coloca hacia el extremo sur, siguiendo, esta vez sí, la línea de pilares sobre la que se apoya la cercha.

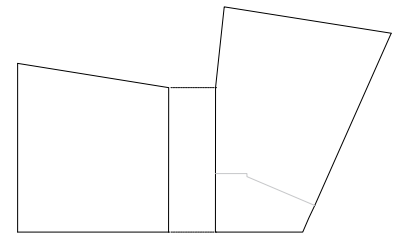


Fig. 36. Esquema de los dos cuerpos diferenciados del edificio: a la izquierda, el trapecio donde se colocan las cámaras frigoríficas; a la derecha, el pentágono donde se encuentra la zona de industrialización y el cuerpo de oficinas | Elaboración propia

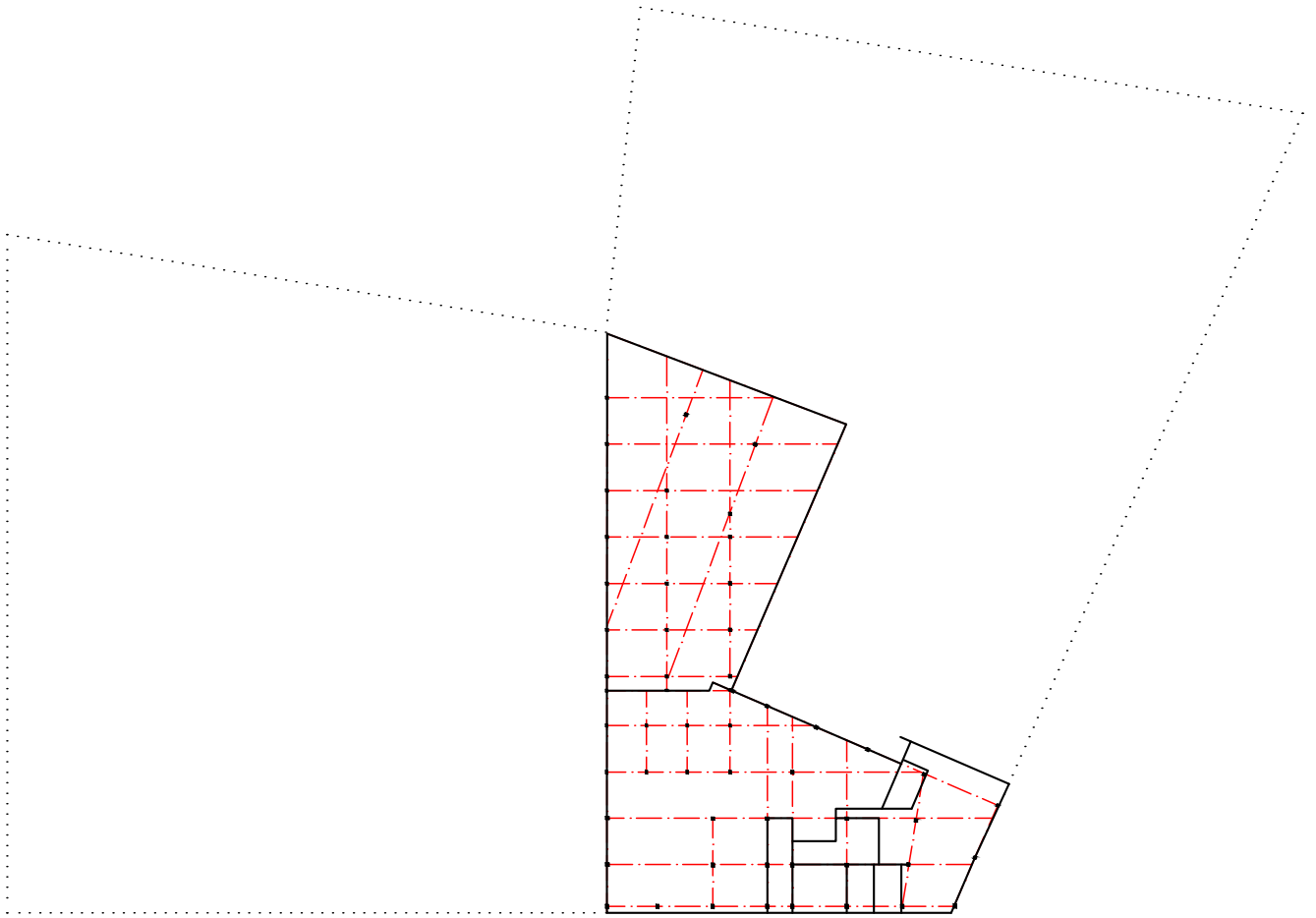


Fig. 37. Esquema de la compartimentación interior de la planta primera de la Factoría bacaladera de Eusebio Bonjoch, S.A., 1965, del ingeniero de caminos Rodolfo Lama Prada en las inmediaciones del Puente Pasaje, A Coruña | Elaborado por la autora

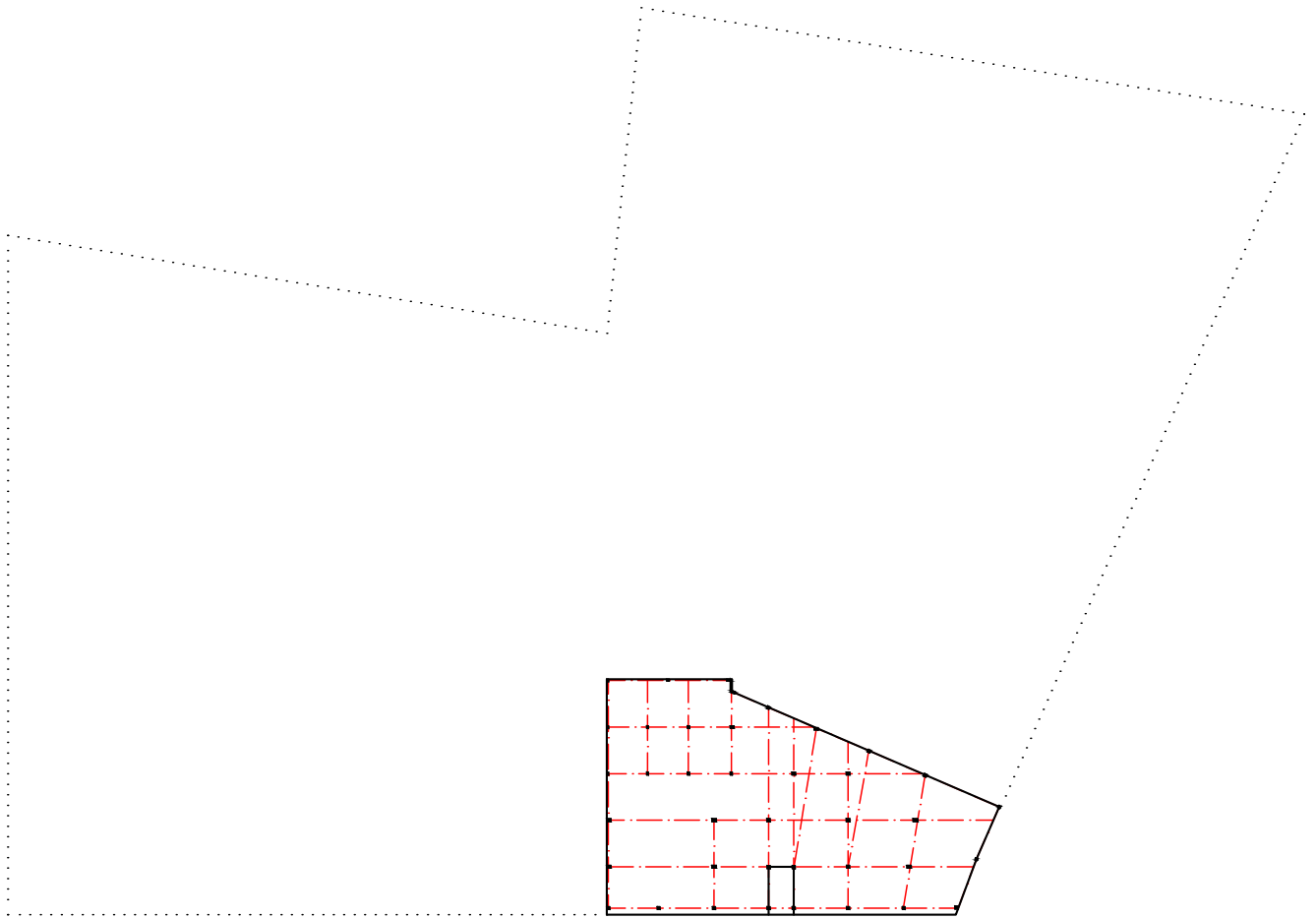


Fig. 38. Esquema de la compartimentación interior de la planta segunda de la Factoría bacaladera de Eusebio Bonjoch, S.A., 1965, del ingeniero de caminos Rodolfo Lama Prada en las inmediaciones del Puente Pasaje, A Coruña | Elaborado por la autora

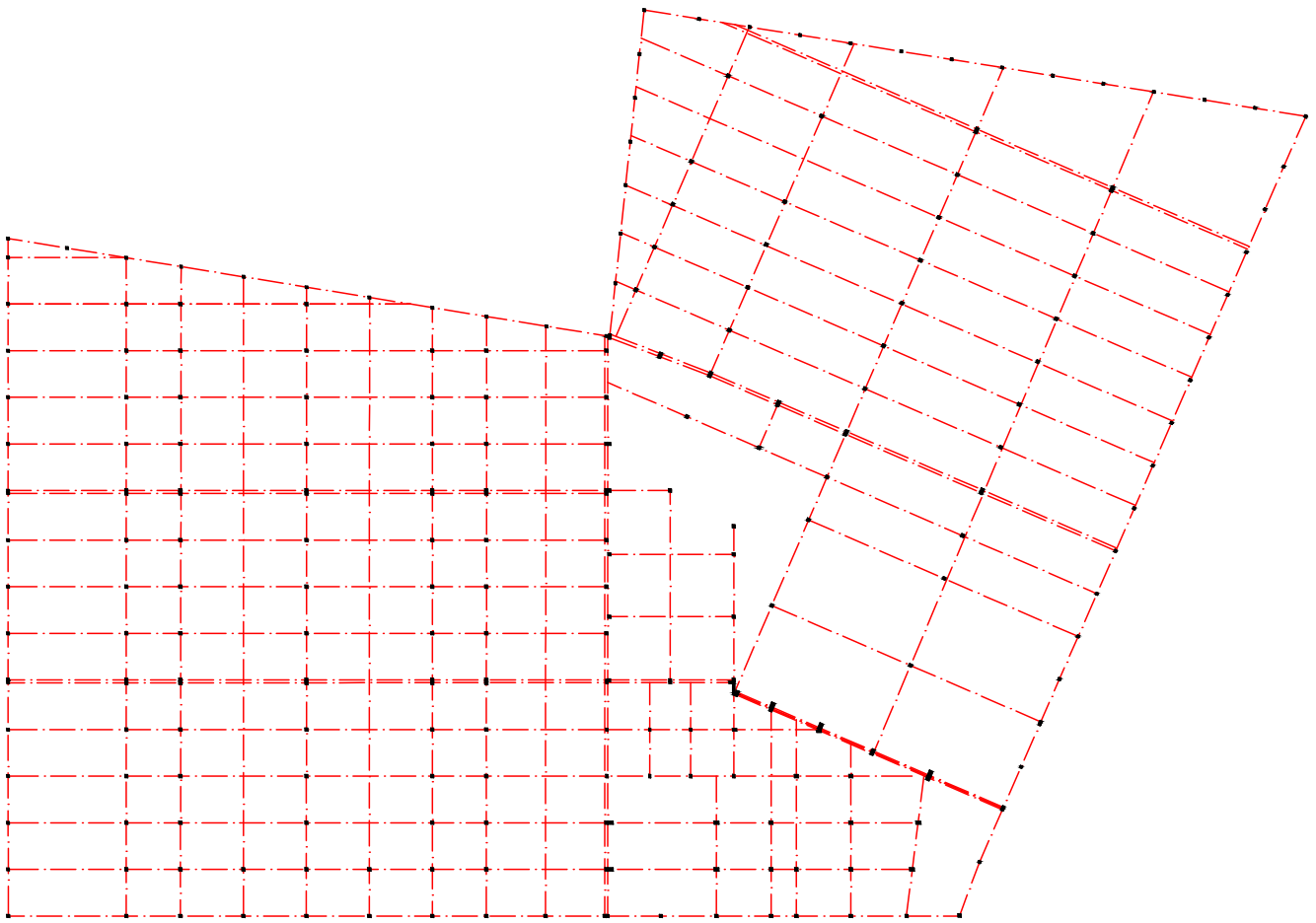


Fig. 39. Esquema de la organización de la estructura en planta baja de la Factoría bacaladera de Eusebio Bonjoch, S.A., 1965, del ingeniero de caminos Rodolfo Lama Prada en las inmediaciones del Puente Pasaje, A Coruña | Elaborado por la autora



## POSICIÓN DE LOS ELEMENTOS ESTRUCTURALES

El edificio se resuelve mediante una estructura de hormigón armado con una sucesión de pórticos longitudinales cada cinco metros colocados perpendicularmente a las fachadas norte y sur. La estructura de cubierta, resuelta mediante cerchas, también de hormigón armado, descansa sobre los pilares equidistantes de 25 x 25 o 30 x 30 centímetros, según la magnitud de las cargas. En el interior del edificio apenas se puede intuir la estructura en la zona de cámaras frigoríficas, pues todos los pilares coinciden con las divisiones interiores, aunque sobresalen respecto de estas por la diferencia de espesor. En el cuerpo pentagonal, los pilares aparecen liberados de elementos divisorios a lo largo de toda la nave, exceptuando un par de zonas compartimentadas en el extremo suroeste para la zona de trabajadores. Los pilares perimetrales quedan ocultos al estar enrasados con el tabique interior. Las cerchas quedan vistas desde el interior en la zona de industrialización, sobre los secaderos de bacalao, permitiendo entender perfectamente el funcionamiento de la estructura de pórticos de cerchas y pilares en este cuerpo. En la zona de las cámaras frigoríficas, en cambio, se puede ver en la sección la presencia de viguetas de hormigón pretensado apoyadas sobre los tirantes, lo que podría significar que existía un falso techo sobre las cámaras para aislarlas térmicamente, por lo que no se podría ver la estructura de la cubierta desde el interior.

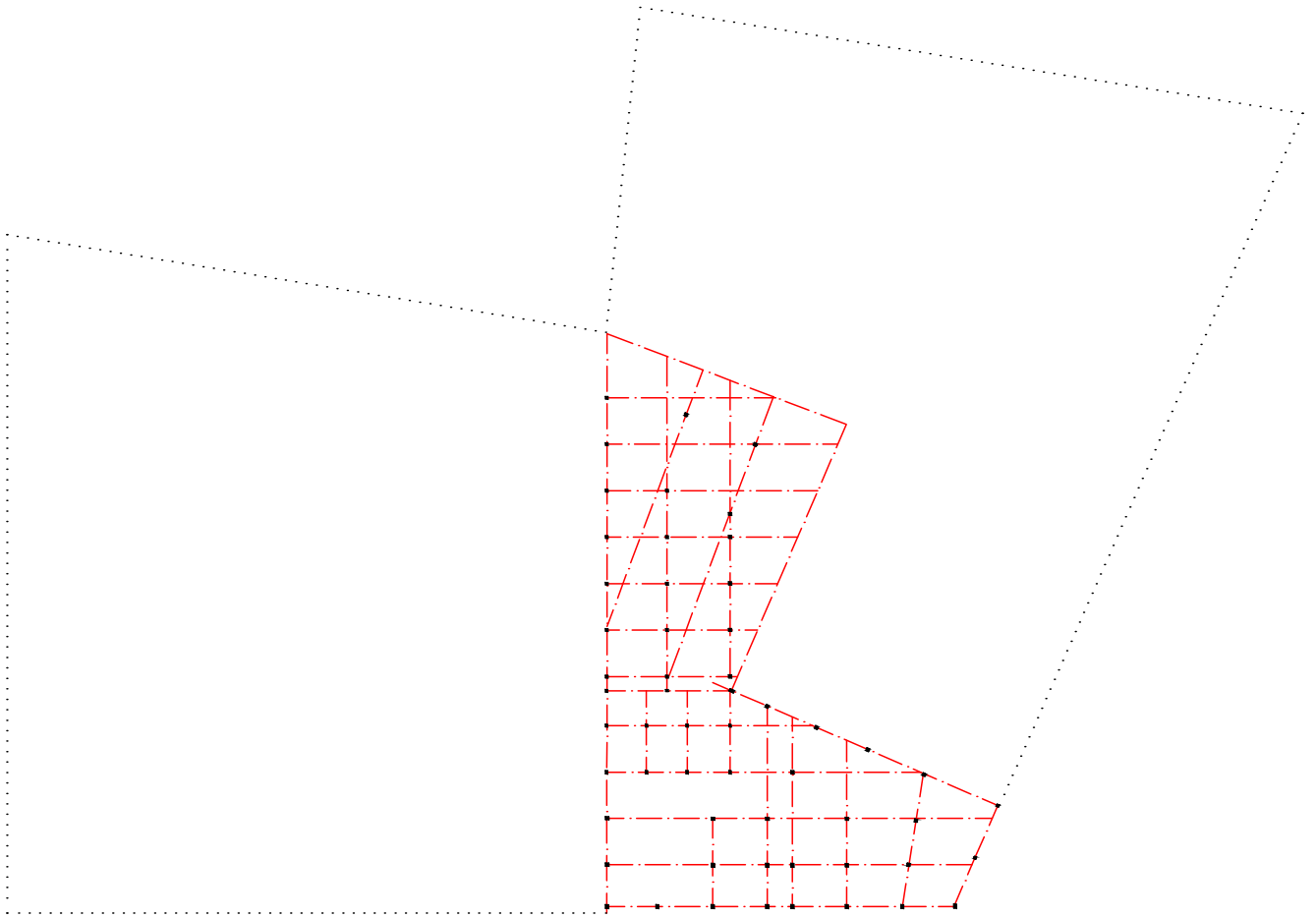


Fig. 40. Esquema de la organización de la estructura en planta primera de la Factoría bacaladera de Eusebio Bonjoch, S.A., 1965, del ingeniero de caminos Rodolfo Lama Prada en las inmediaciones del Puente Pasaje, A Coruña | Elaborado por la autora

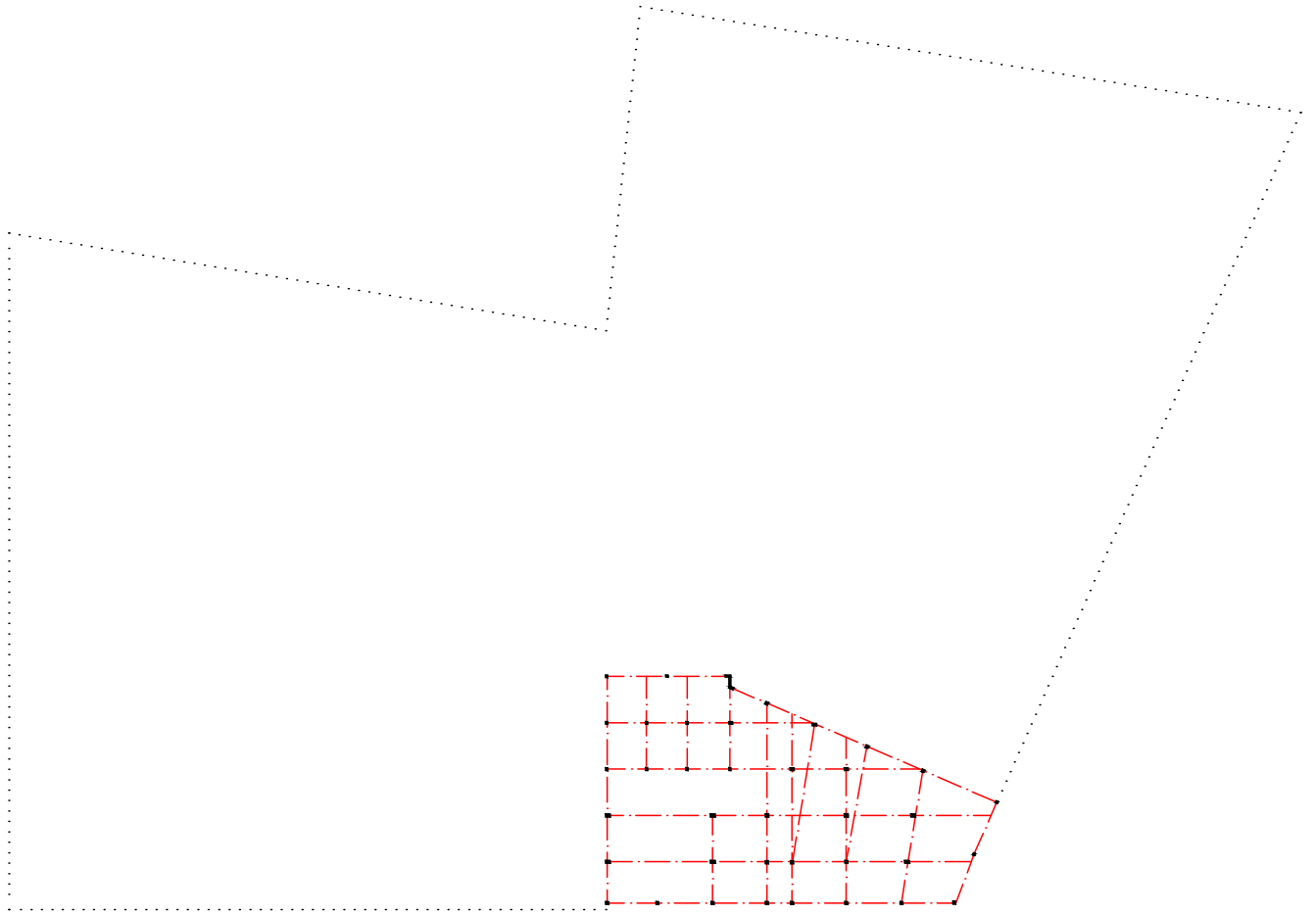


Fig. 41. Esquema de la organización de la estructura en planta segunda de la Factoría bacaladera de Eusebio Bonjoch, S.A., 1965, del ingeniero de caminos Rodolfo Lama Prada en las inmediaciones del Puente Pasaje, A Coruña | Elaborado por la autora



FÁBRICA DE PEBSA



Fig. 42. Situación de la Fábrica de PEBSA, 1955, de los ingenieros Rodolfo Lama Prada y Alfonso Pérez Pérez, en el muelle del Este del Puerto de A Coruña | Ortofoto interministerial de A Coruña, 1973 - 1986

1. Luis Walter Muñoz Fontenla, "Santiago Rey Pedreira: constructor de ideas" (Tesis doctoral, Universidade da Coruña, 2012), 437.

2. Luis Walter Muñoz Fontenla, "Santiago Rey Pedreira: constructor de ideas" (Tesis doctoral, Universidade da Coruña, 2012), 438.

3. "El edificio de Pepsa, en peligro", *La Voz de Galicia*, 21 de junio, 1979.

En 1955 se comienza la construcción de la segunda edificación importante que se hace en el Muelle del Este del Puerto de A Coruña.<sup>1</sup> Los ingenieros Rodolfo Lama Prada y Alfonso Pérez Pérez colaboran en el proyecto de la Factoría bacaladera de PEBSA (Pesquerías Españolas de Bacalao S.A.) que se colocaría al final de dicho muelle, adaptándose a la circunferencia que formaba el puerto. El edificio se encontraba en una posición complicada, pues estaba rodeado casi completamente por el mar, razón que influyó en su pronta demolición en 1997, además de los daños causados por las obras del muelle del Centenario que afectaron seriamente a su cimentación (Fig. 42).<sup>2</sup>

El edificio se conforma por dos cuerpos unidos, pero claramente diferenciados, uno de ellos de dos plantas, y el otro, de cuatro. El primero se correspondería con la factoría en sí, donde se encontrarían las cámaras frigoríficas y los túneles de secado; el segundo, constaría principalmente de oficinas, talleres y un depósito de agua dulce.

El volumen principal era un rectángulo de 34 x 126 metros que seguía la directriz del muelle; mientras que el cuerpo de oficinas era un volumen cuyo perímetro se iba quebrando progresivamente para adaptarse al arco de circunferencia que formaba el muelle en su extremo norte y que se encaja con el volumen rectangular. Más tarde, cuando en 1979 se comienza a construir el muelle del Centenario, la estructura sufre importantes daños que llevan, primero al apeo y, posteriormente, a la demolición de una



Fig. 43. Fábrica de PEBSA, 1955, de los ingenieros Rodolfo Lama Prada y Alfonso Pérez Pérez, en el muelle del Este del Puerto de A Coruña.



parte del cuerpo de oficinas, quedando éste alineado en su fachada este con el volumen principal. Este mismo año, el 21 de junio, *La Voz de Galicia* alertaba a la ciudadanía del peligro de hundimiento que asolaba al edificio en caso de no tomar medidas a tiempo.<sup>3</sup>

El proyecto final sufrió cambios con respecto al original de 1955, pues se puede apreciar en todas las imágenes que la nave principal tiene tantas alturas como el cuerpo de oficinas y este último se eleva puntualmente por encima de las cuatro plantas que tenía previstas en un principio.

La estructura de ambos cuerpos se define por una retícula de pilares de hormigón armado, de 30 x 30 centímetros, excepto los perimetrales, que serían de 40 x 40 centímetros. El volumen rectangular consta en planta baja de seis vanos de 5,6 metros de luz que se convierten, por la eliminación de pilares intermedios, en tres vanos de 11,2 metros en la planta alta cubiertos por una sucesión de pórticos triarticulados colocados cada 6 metros. Dichos pórticos, que están formados por arcos triarticulados de 20 x 35 centímetros de esquadría, permiten duplicar la luz entre pilares y prescindir de las líneas pares de pilares en la nave principal. En el cuerpo de oficinas habría una estructura similar a la de la planta baja del volumen principal, pero con luces menores. Los forjados serían en todos los casos de viguetas de hormigón pretensado prefabricadas y con un tablero de hormigón in situ formando piezas en T resistentes, excepto en la cubierta, donde unas correas de hormigón armado prefabricadas descansarían sobre los pórticos triarticulados.



Fig. 44 (Arriba). Interior de la Fábrica de PEBSA, 1955, de los ingenieros Rodolfo Lama Prada y Alfonso Pérez Pérez, en el Muelle del Este del Puerto de A Coruña.

Fig. 45 (Derecha). Fábrica de PEBSA, 1955, de los ingenieros Rodolfo Lama Prada y Alfonso Pérez Pérez, en el Muelle del Este del Puerto de A Coruña, antes de que se empezara a construir el Muelle del Centenario. Al fondo, la Fábrica de Hielo.

4. Luis Walter Muñoz Fontenla, "Santiago Rey Pedreira: constructor de ideas" (Tesis doctoral, Universidade da Coruña, 2012), 438.

Finalmente, la Fábrica de PEBSA es demolida en el año 1997, debido al mal estado en el que se encontraba y ante la indiferencia de las instituciones públicas.<sup>4</sup>

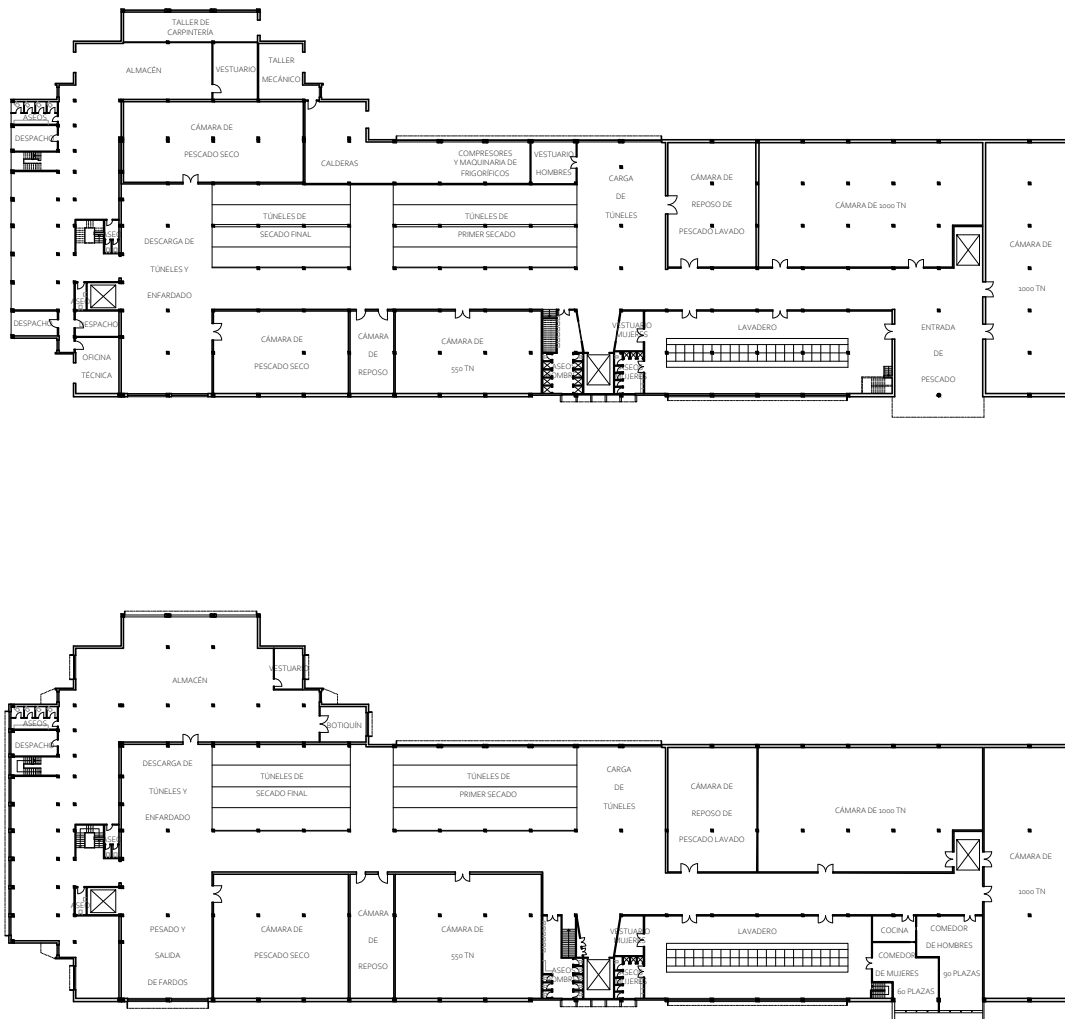


Fig. 46. Plantas baja y planta primera de la Fábrica de PEBSA, 1955, de los ingenieros Rodolfo Lama Prada y Alfonso Pérez Pérez, en el muelle del Este del Puerto de A Coruña | Redibujado por la autora

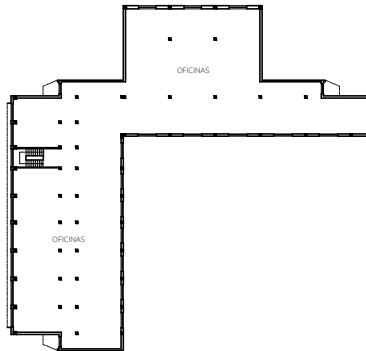
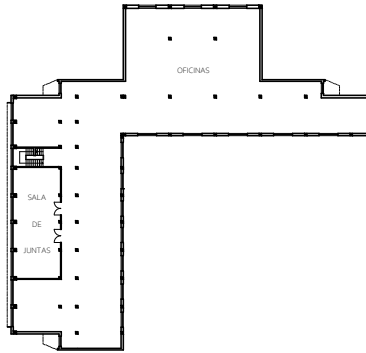


Fig. 47. Plantas segunda y tercera de la Fábrica de PEBSA, 1955, de los ingenieros Rodolfo Lama Prada y Alfonso Pérez Pérez, en el muelle del Este del Puerto de A Coruña | Redibujado por la autora

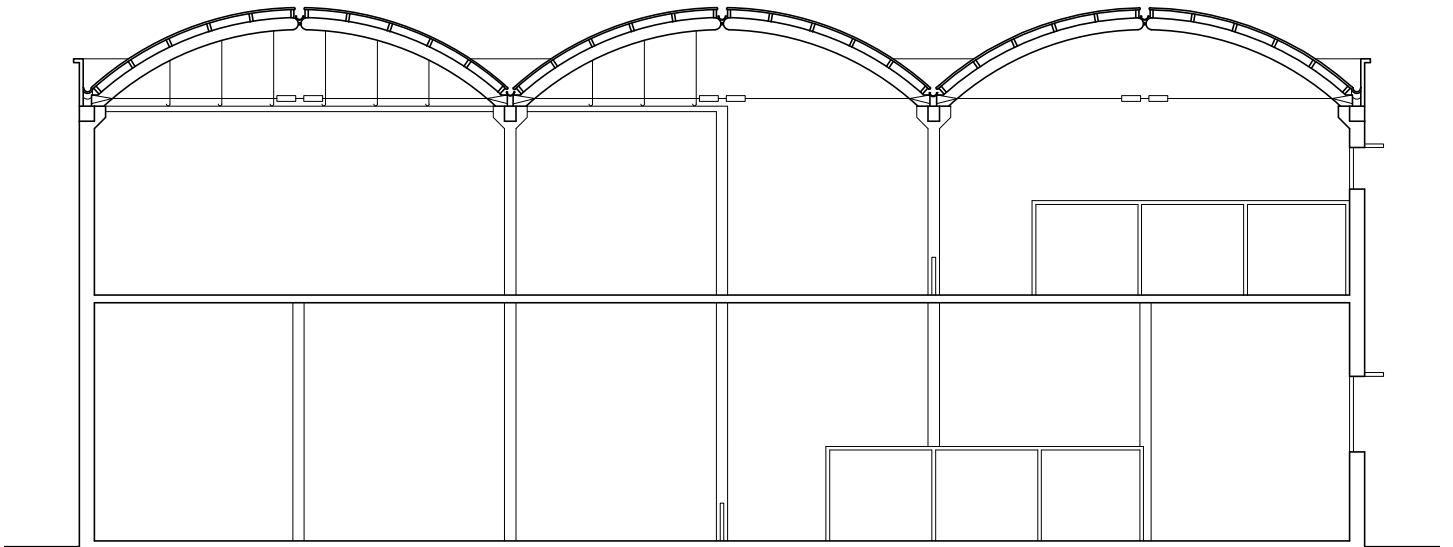
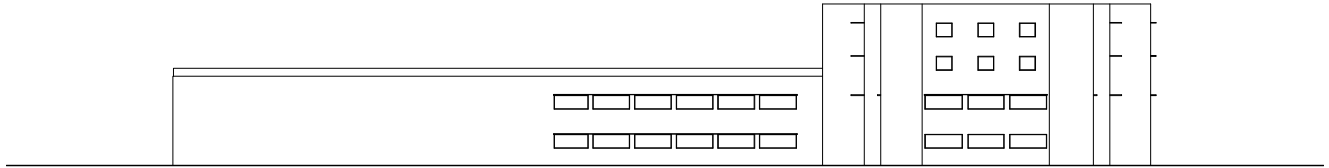
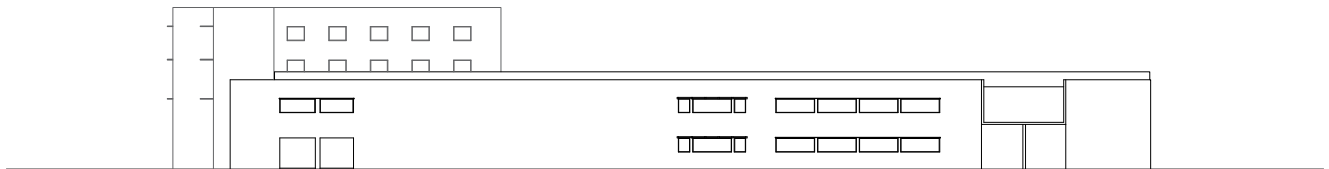


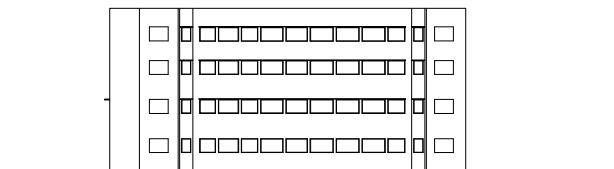
Fig. 48. Sección transversal de la Fábrica de PEBSA, 1955, de los ingenieros Rodolfo Lama Prada y Alfonso Pérez Pérez, en el muelle del Este del Puerto de A Coruña | Redibujado por la autora



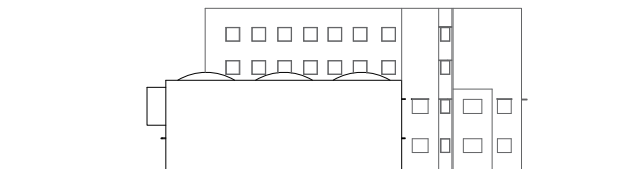
Alzado este



Alzado oeste



Alzado norte



Alzado sur

Fig. 49. Alzados este, oeste, norte y sur, respectivamente, de la Fábrica de PEBSA, 1955, de los ingenieros Rodolfo Lama Prada y Alfonso Pérez Pérez, en el muelle del Este del Puerto de A Coruña | Elaborado por la autora a partir de la documentación existente

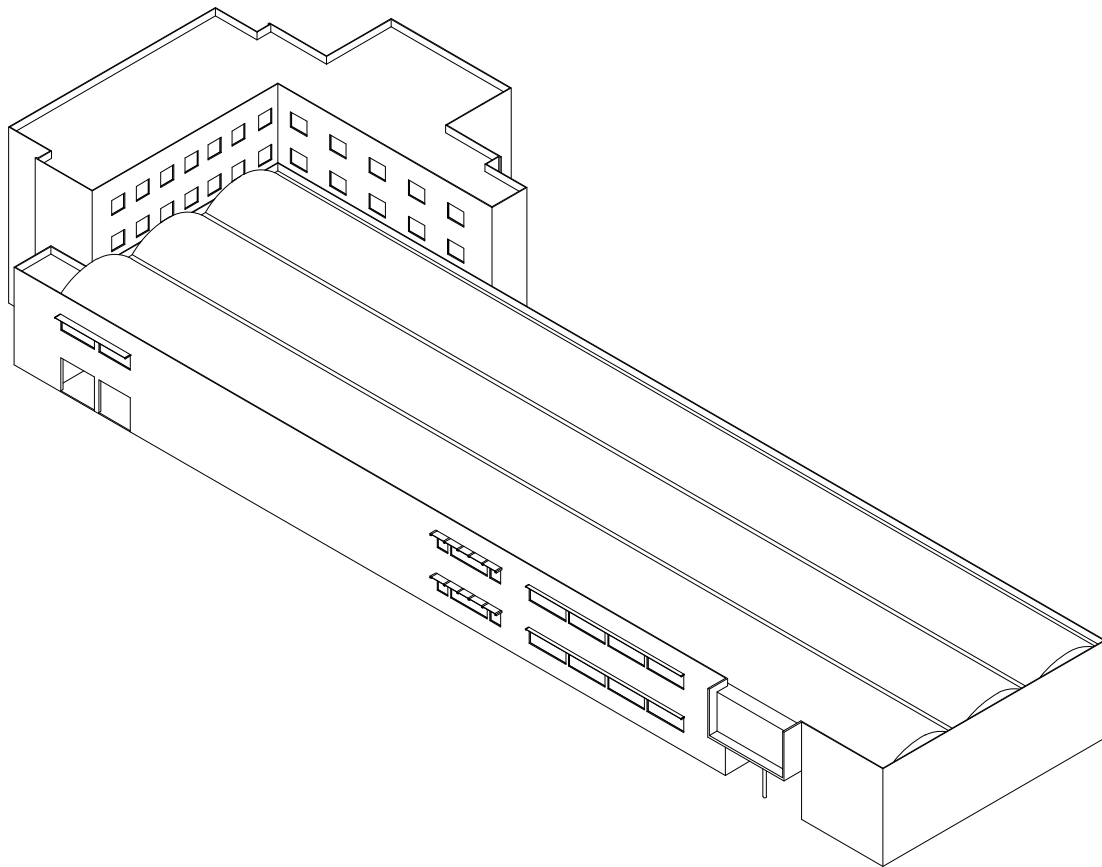


Fig. 50. Axonometría de la Fábrica de PEBSA, 1955, de los ingenieros Rodolfo Lama Prada y Alfonso Pérez Pérez, en el muelle del Este del Puerto de A Coruña | Elaborado por la autora a partir de la documentación existente



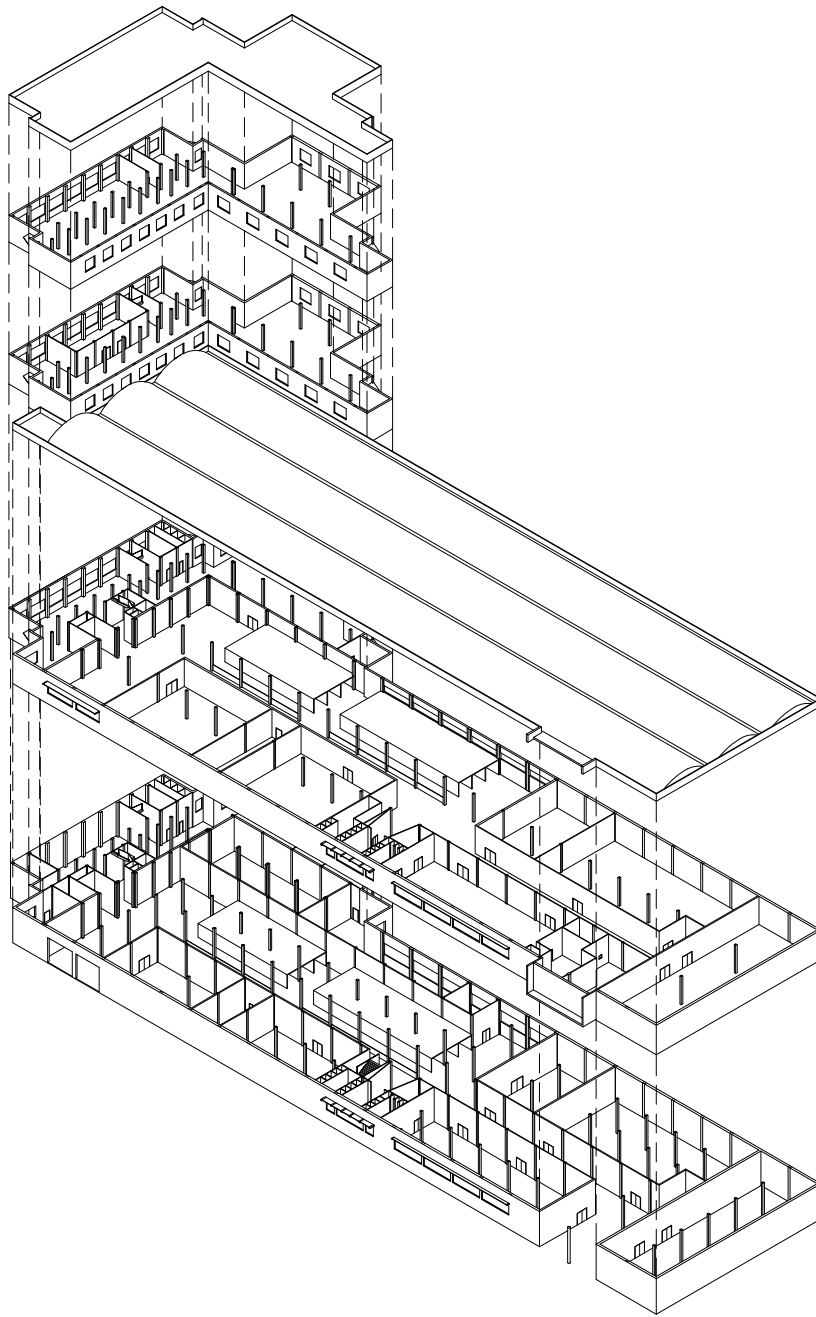


Fig. 51. Axonometría explotada de la Fábrica de PEBSA, 1955, de los ingenieros Rodolfo Lama Prada y Alfonso Pérez Pérez, en el muelle del Este del Puerto de A Coruña | Elaborado por la autora a partir de la documentación existente

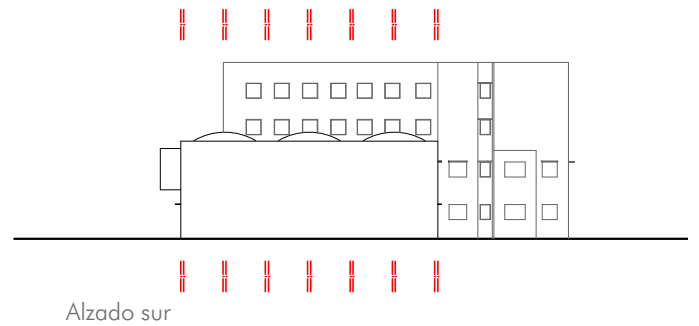
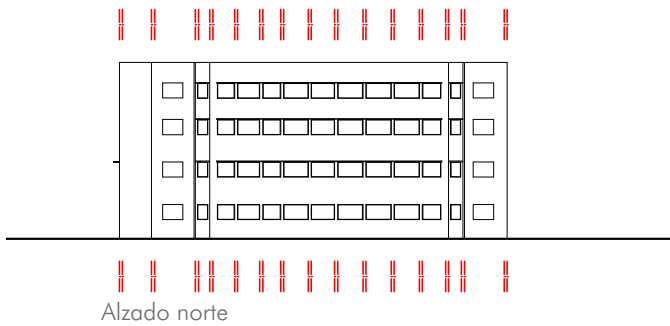
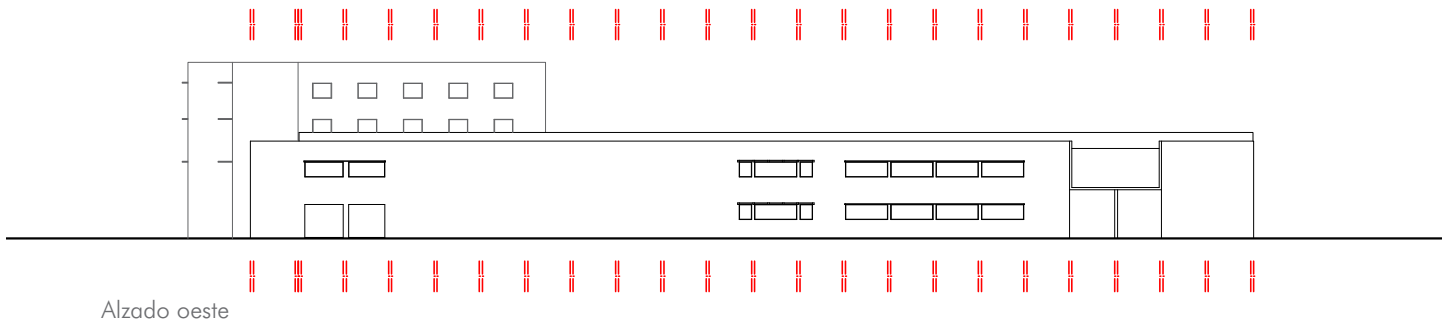
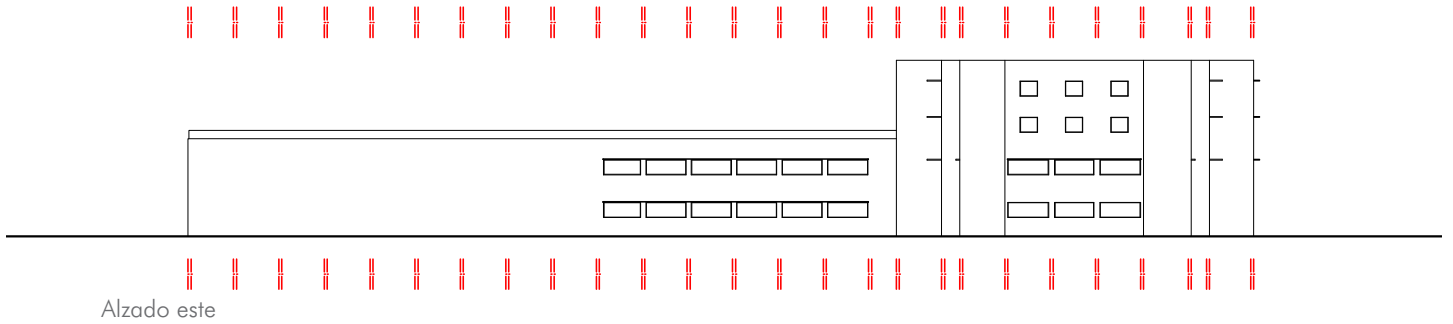


Fig. 52. Esquema de la modulación de los alzados de la Fábrica de PEBSA, 1955, de los ingenieros Rodolfo Lama Prada y Alfonso Pérez Pérez, en el muelle del Este del Puerto de A Coruña | Elaborado por la autora

5. Cabe mencionar que el análisis se hace a partir de la información obtenida sobre el proyecto original de 1955, que está en el Archivo de la Autoridad Portuaria de A Coruña, que no se corresponde en su totalidad con las imágenes encontradas, donde la nave principal tiene cuatro plantas más y un mayor número de huecos en todas ellas.

## EXPRESIÓN EXTERIOR DE LA ESTRUCTURA

La nave de la Fábrica de PEBSA se divide en dos cuerpos claramente diferenciados: el que alberga las funciones esenciales de la factoría y el cuerpo de oficinas, y esta diferenciación se refleja también en el exterior. Mientras que el cuerpo principal apenas cuenta con huecos abiertos al exterior, lo que dificulta la lectura de la estructura, el secundario cuenta con numerosas ventanas que se abren paso entre los vanos de la retícula estructural. En los alzados oeste y este, se puede intuir la posición de los pilares entre los pocos huecos que se abren en el cuerpo principal, pero el alzado sur, completamente ciego, deja solo como pista los arcos que sobresalen por encima de la línea de cornisa (Fig. 52). La estructura de cubierta apenas se puede apreciar desde el exterior; en la zona de oficinas, se entiende que la cubierta es plana, pero en la zona de industrialización, solo desde los puntos más alejados se pueden ver los arcos, pues están parcialmente tapados por el peto que los rodea.

## COMPARTIMENTACIÓN INTERIOR

El interior de la nave se divide en dos usos conectados por el interior, tanto en la planta baja como en la planta primera. Los tabiques, de ladrillo enlucido con mortero, excepto en las cámaras frigoríficas que se revisten de corcho, se colocan de pilar a pilar. En el volumen rectangular, las cámaras se organizan a partir de un pasillo central longitudinal que conecta



las zonas de descarga y distribuye el resto de los usos del programa en ambas plantas. La planta del cuerpo de oficinas está prácticamente libre, cerrando puntualmente algún elemento como los aseos o vestuarios, que se concentran hacia los extremos (Fig. 53 y 54).

## POSICIÓN DE LOS ELEMENTOS ESTRUCTURALES

La estructura, resuelta en su totalidad en hormigón armado, consiste en una estricta retícula de pilares equidistantes, que, aunque puntualmente coinciden con las divisiones interiores, no quedan enrasados con ellas por la diferencia de espesores, por lo que se pueden apreciar perfectamente, pero sin que molesten. Los pilares exteriores, de 40 x 40 centímetros, sí que van, en este caso, enrasadas con el muro de cerramiento y no se puede intuir la estructura perimetral. En la planta primera del cuerpo principal rectangular, los arcos que soportan la cubierta son visibles por toda la planta, exceptuando en las cámaras frigoríficas, donde hay un falso techo que cuelga de la estructura para aislarlas térmicamente.

La retícula de pilares es bastante consistente e intuitiva en ambos volúmenes, aunque en el principal se suprimen algunos pilares muy puntualmente o se desplazan (Fig. 55 y 56). En este caso, llama especialmente la atención que todos ellos son cuadrados excepto uno que se coloca en la entrada de pescado al suroeste de la nave y es el único que se ve directamente desde el exterior.

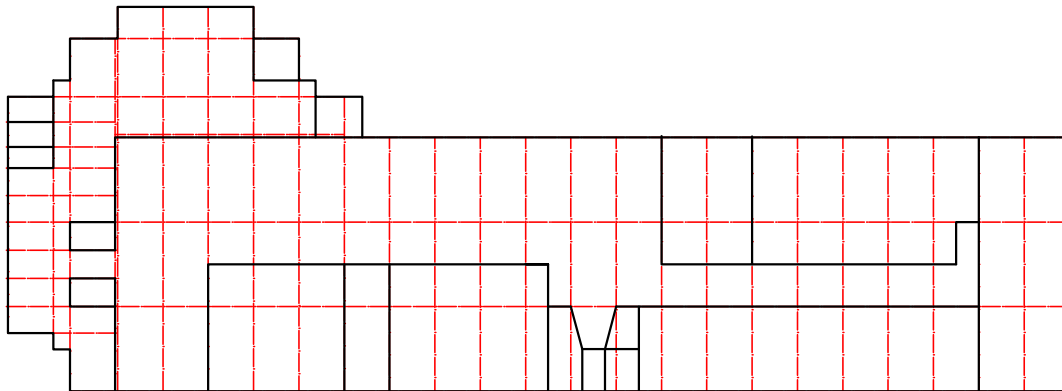
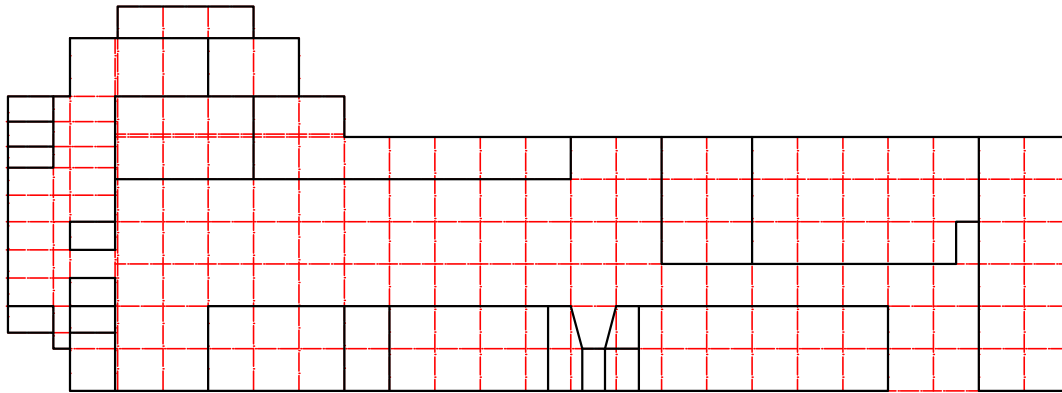


Fig. 53. Esquema de la compartimentación interior de las plantas baja y primera de la Fábrica de PEBSA, 1955, de los ingenieros Rodolfo Lama Prada y Alfonso Pérez Pérez, en el muelle del Este del Puerto de A Coruña | Elaborado por la autora a partir de la documentación existente

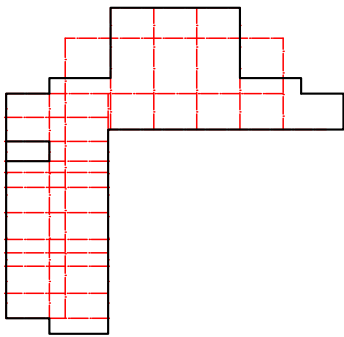
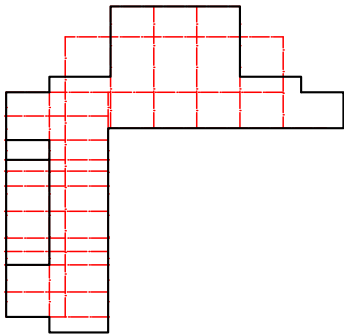


Fig. 54. Esquema de la compartimentación interior de las plantas segunda y tercera de la Fábrica de PEBSA, 1955, de los ingenieros Rodolfo Lama Prada y Alfonso Pérez Pérez, en el muelle del Este del Puerto de A Coruña | Elaborado por la autora a partir de la documentación existente

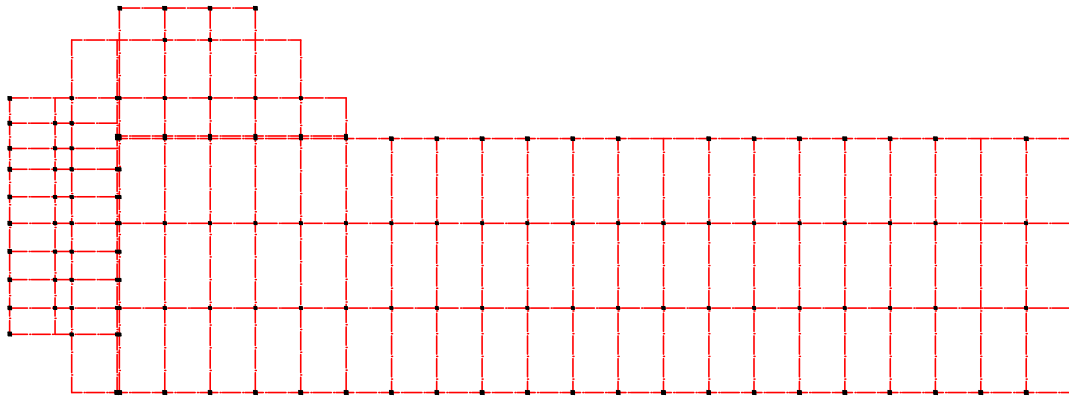
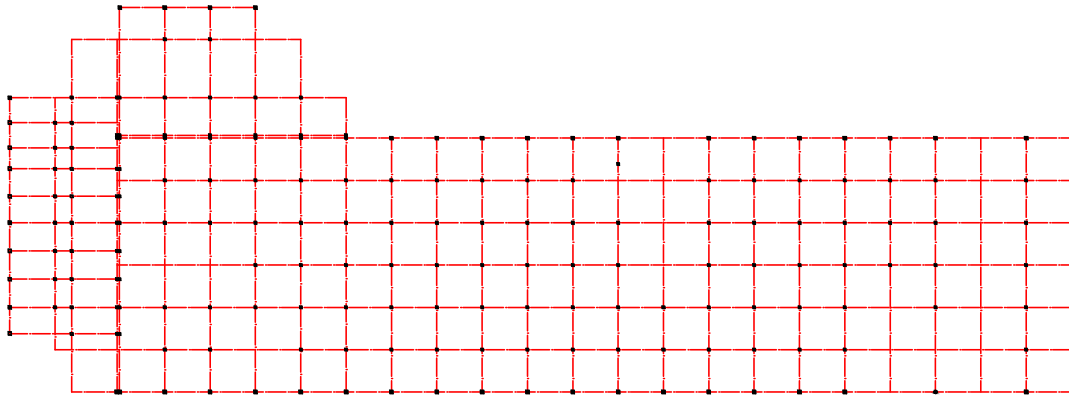


Fig. 55. Esquema de organización de la estructura de las plantas baja y primera de la Fábrica de PEBSA, 1955, de los ingenieros Rodolfo Lama Prada y Alfonso Pérez Pérez, en el muelle del Este del Puerto de A Coruña | Elaborado por la autora a partir de la documentación existente



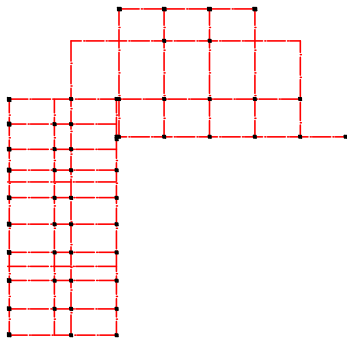
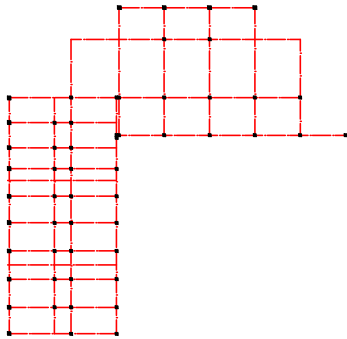


Fig. 56. Esquema de organización de la estructura de las plantas segunda y tercera de la Fábrica de PEBSA, 1955, de los ingenieros Rodolfo Lama Prada y Alfonso Pérez Pérez, en el muelle del Este del Puerto de A Coruña | Elaborado por la autora a partir de la documentación existente



FÁBRICA DE HIELO

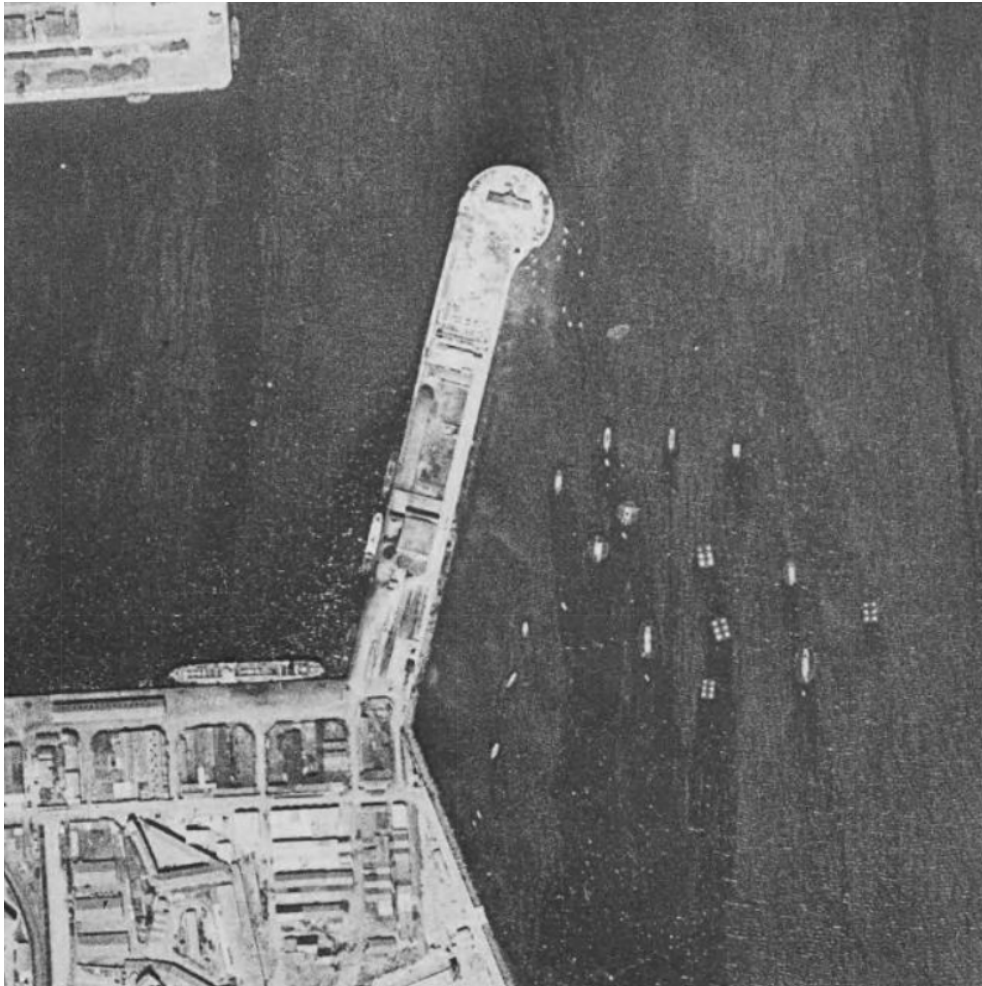


Fig. 57. Situación de la Fábrica de Hielo, 1943, del arquitecto Santiago Rey Pedreira y el ingeniero de caminos Rodolfo Lama Prada, en el Muelle del Este del Puerto de A Coruña | Vuelo americano 1956 - 1957

1. Archivo de la Autoridad Portuaria de A Coruña. Referencia Registro 4.2.1-350 (A) y 4.2.1-440

2. Luis Walter Muñoz Fontenla, "Santiago Rey Pedreira: constructor de ideas" (Tesis doctoral, Universidade da Coruña, 2012), 436.

3. Archivo de la Autoridad Portuaria de A Coruña. Referencia Registro 4.2.1-350 (A) y 4.2.1-440

El 28 de enero de 1943, se anuncia en el BOE el concurso de proyectos para la instalación de una Fábrica de Hielo en el muelle del Este del Puerto de A Coruña.<sup>1</sup> En este momento, Santiago Rey Pedreira y Rodolfo Lama Prada acababan de terminar su colaboración en el complejo deportivo de la Solana. El ingeniero decide suscribir su propuesta y le pide al arquitecto que se encargue de la dirección del proyecto arquitectónico.<sup>2</sup> Así, en febrero del mismo año presentan la propuesta que resultó ganadora del concurso. El proyecto consistía en un bloque robusto de hormigón armado con una cubierta cilíndrica con dos cañones cruzados ortogonalmente originando cuatro limahoyas que ayudan al fácil desagüe de toda la superficie (Fig. 58).<sup>3</sup> El edificio, que tiene una ligera orientación N-S en el eje mayor del rectángulo, cuenta con unas dimensiones de 25 x 30 metros organizados en una retícula de 5 x 5. Esta retícula se conforma mediante una sucesión de pilares de 35 x 35 centímetros y un perímetro de muros de hormigón armado de espesor 20 centímetros con un tabique interior de ladrillo enrasado con los pilares permitiendo así la colocación de una cámara de aire para aislar térmicamente el edificio y dejando el hormigón visto al exterior, creando una imagen de edificio industrial. Este material estructural es elegido debido a sus altas prestaciones frente al peligro de oxidación, pues el edificio se encuentra en un lugar altamente expuesto a las condiciones marítimas y climáticas por su proximidad al mar en un lugar, además, con altos índices de humedad durante todo el año.

En cuanto a la organización de los espacios, se tiene muy en cuenta su



Fig. 58 (Arriba). Fábrica de Hielo, 1943, del arquitecto Santiago Rey Pedreira y el ingeniero de caminos Rodolfo Lama Prada, en el Muelle del Este del Puerto de A Coruña.

Fig. 59 (Derecha). Fábrica de Hielo, 1943, del arquitecto Santiago Rey Pedreira y el ingeniero de caminos Rodolfo Lama Prada, en el Muelle del Este del Puerto de A Coruña junto a la Factoría de PEBSA.

orientación, pues el soleamiento es un factor importante a tener en cuenta a la hora de distribuir el programa de usos. Por ello, en planta baja, donde se encuentran las estancias auxiliares, se abren numerosos huecos en todas las direcciones, mientras que, en la planta superior, donde ocurre la generación del hielo y su posterior almacenamiento, apenas se abren unos pequeños ventanales orientados al noroeste en la zona de vestuarios. Por esta razón, se crea una cubierta con directriz circular que genera cuatro arcos que coronan las cuatro fachadas del edificio, dejando sobre la línea de cornisa un espacio totalmente abierto en unos ventanales ligeramente retranqueados de la línea de fachada, de forma que la incidencia de los rayos solares no es tan directa. Además, la colocación de los huecos en la parte superior permite poder ventilar la planta superior y asegurar la salida del aire más caliente, manteniendo en el local una baja temperatura, necesaria para la producción del hielo. La zona de almacenamiento del hielo se coloca al norte para evitar la incidencia directa de los rayos solares.

En 1964, se construye la ampliación de la Fábrica de Hielo en la parcela colindante, lo que provoca que el alzado norte queda completamente pegado a ésta y dos de las tres entradas a la zona de carga pasan a dar acceso a la nueva nave en lugar de al exterior.

El año 2009, la Fábrica de Hielo fue demolida a pesar de los intentos de ponerla en valor, pues ya llevaba varios años en estado de abandono.<sup>4</sup>

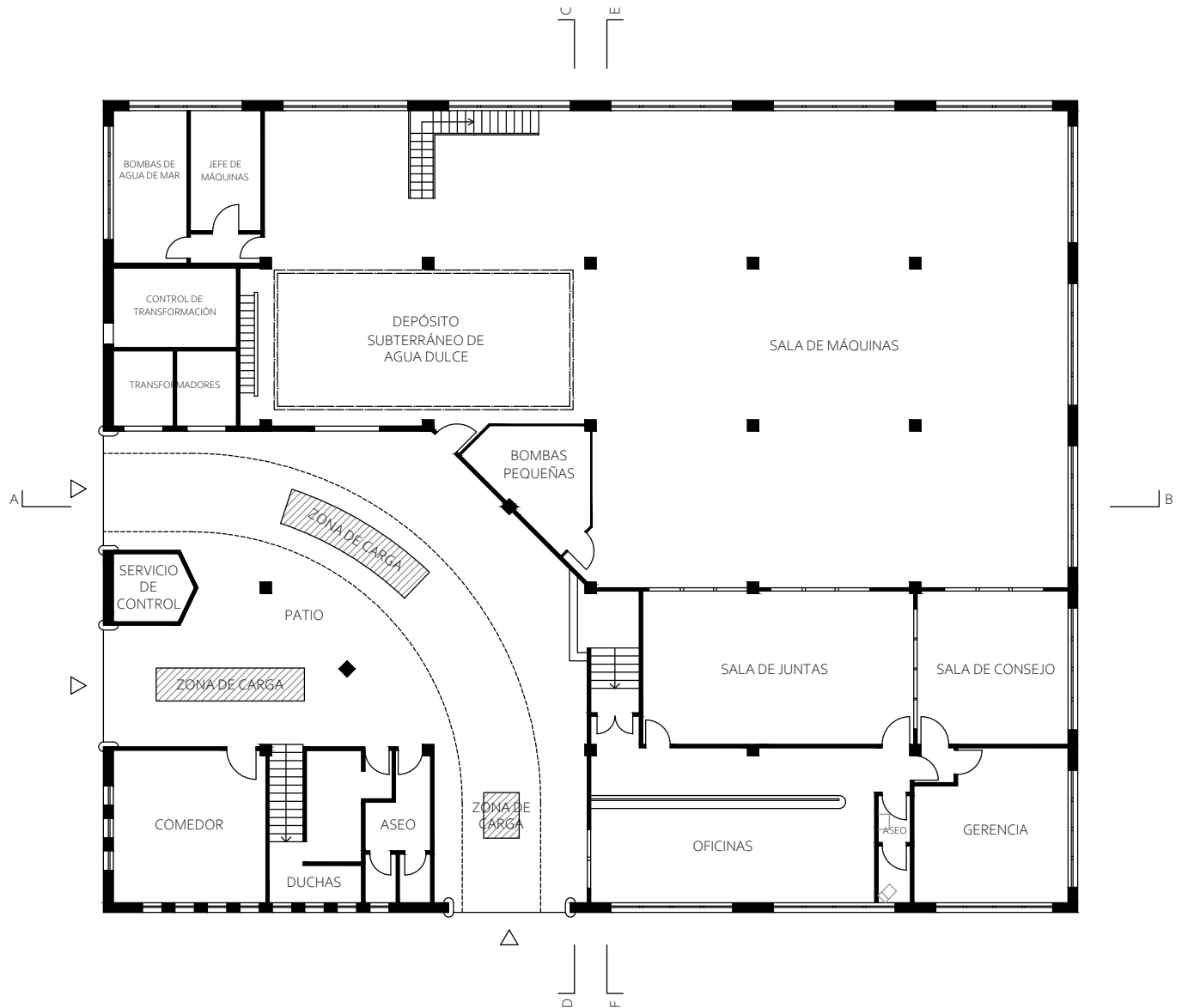


Fig. 60. Planta baja de la Fábrica de Hielo, 1943, del arquitecto Santiago Rey Pedreira y el ingeniero de caminos Rodolfo Lama Prada, en el Muelle del Este del Puerto de A Coruña | Redibujado por la autora



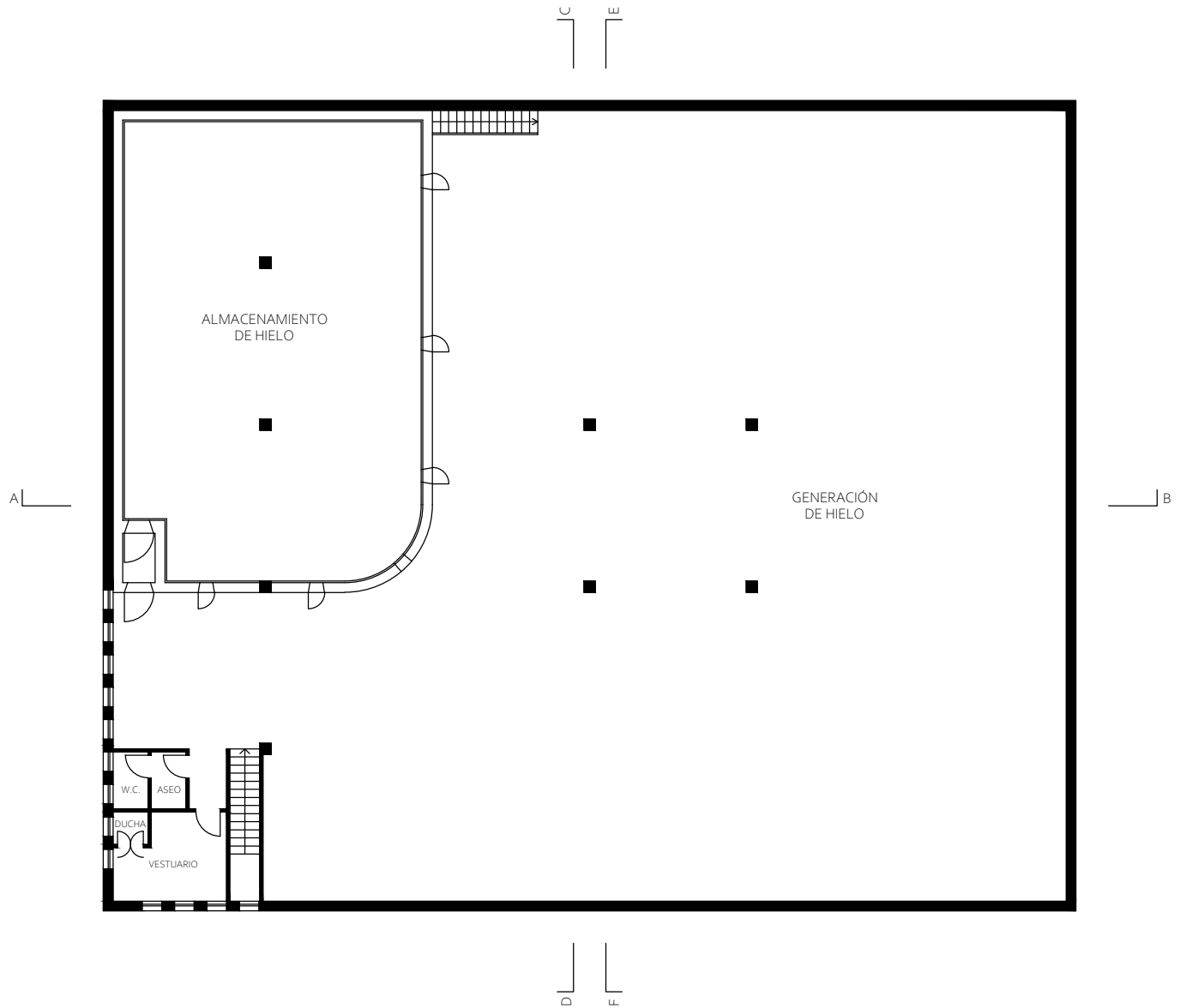


Fig. 61. Planta superior de la Fábrica de Hielo, 1943, del arquitecto Santiago Rey Pedreira y el ingeniero de caminos Rodolfo Lama Prada, en el Muelle del Este del Puerto de A Coruña | Redibujado por la autora

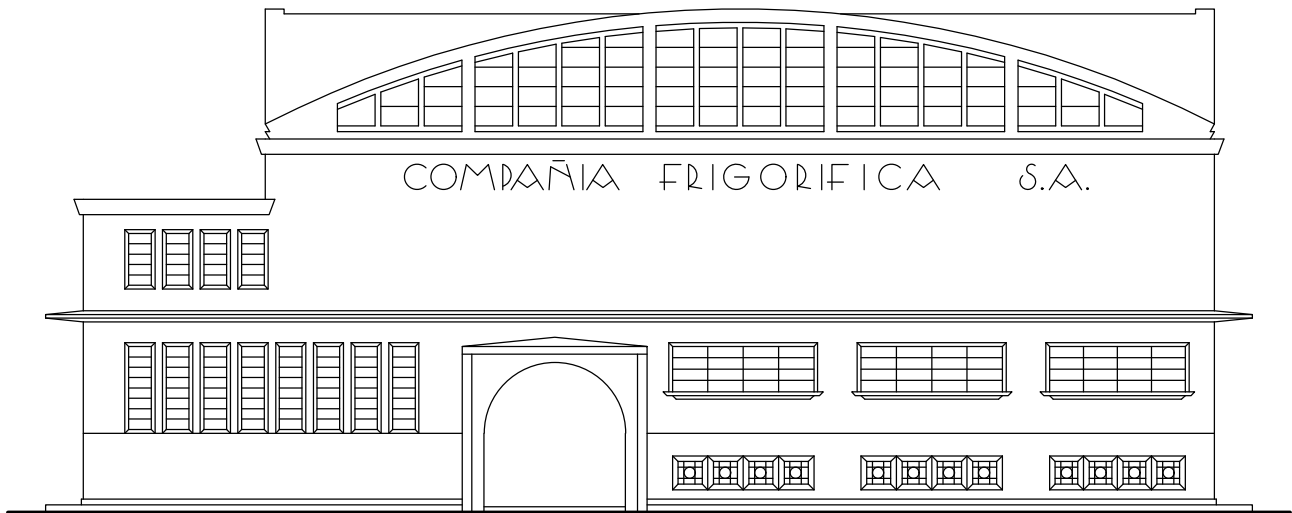


Fig. 62. Alzado oeste de la Fábrica de Hielo, 1943, del arquitecto Santiago Rey Pedreira y el ingeniero de caminos Rodolfo Lama Prada, en el Muelle del Este del Puerto de A Coruña | Redibujado por la autora

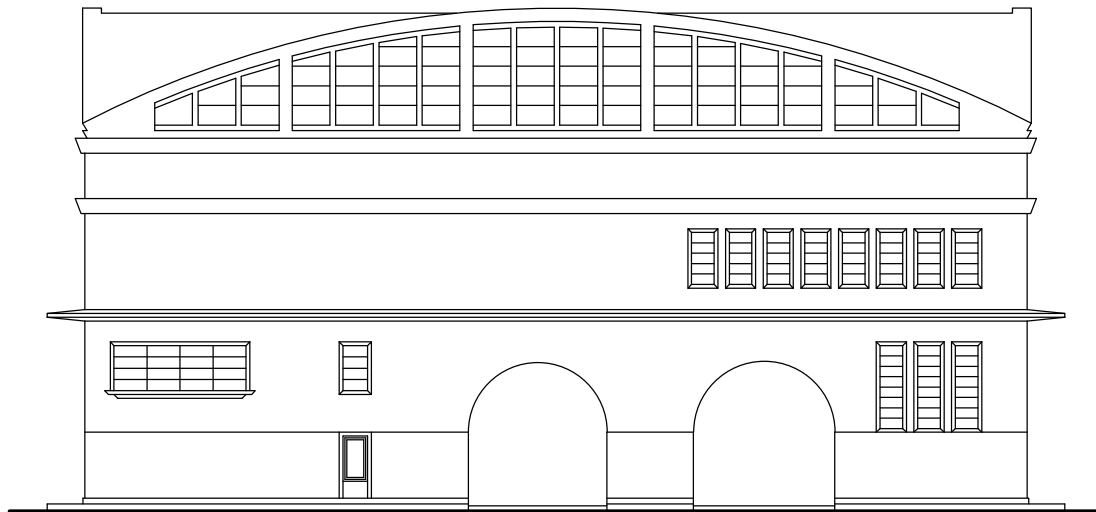


Fig. 63. Alzado norte de la Fábrica de Hielo, 1943, del arquitecto Santiago Rey Pedreira y el ingeniero de caminos Rodolfo Lama Prada, en el Muelle del Este del Puerto de A Coruña | Redibujado por la autora,

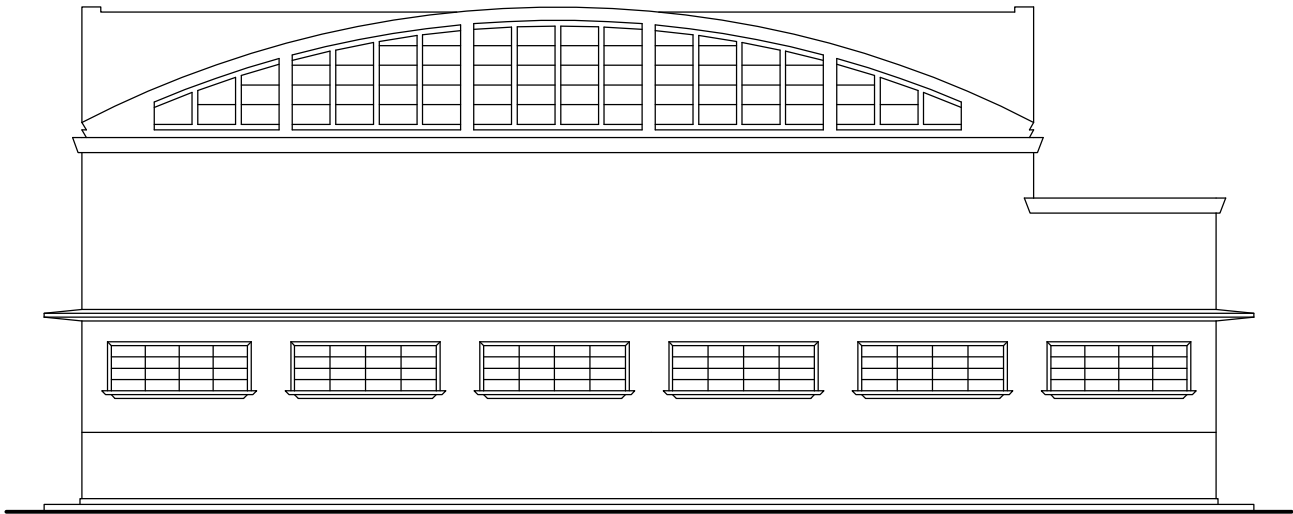


Fig. 64. Alzado este de la Fábrica de Hielo, 1943, del arquitecto Santiago Rey Pedreira y el ingeniero de caminos Rodolfo Lama Prada, en el Muelle del Este del Puerto de A Coruña | Elaborado por la autora a partir de la documentación existente

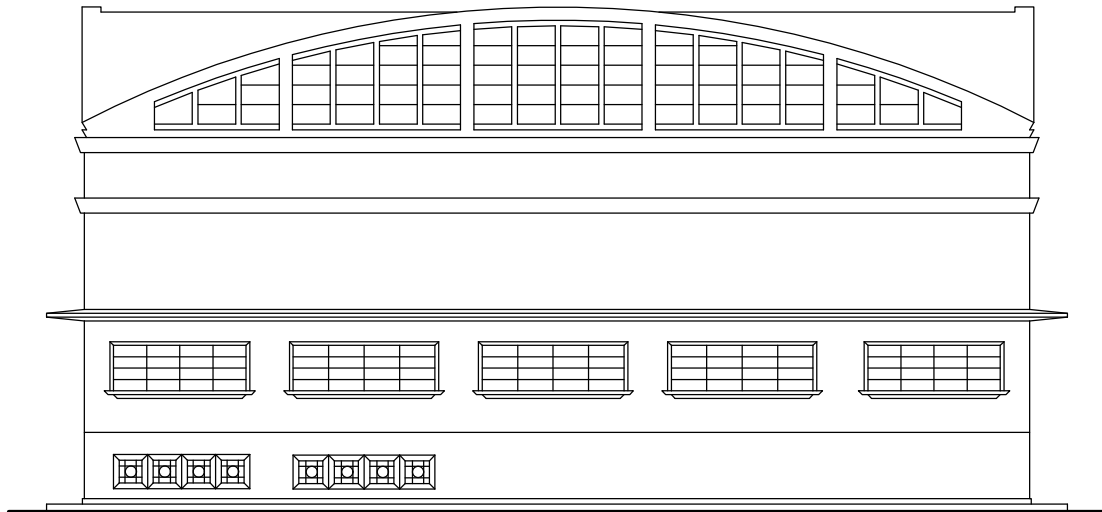


Fig. 65. Alzado sur de la Fábrica de Hielo, 1943, del arquitecto Santiago Rey Pedreira y el ingeniero de caminos Rodolfo Lama Prada, en el Muelle del Este del Puerto de A Coruña | Elaborado por la autora a partir de la documentación existente

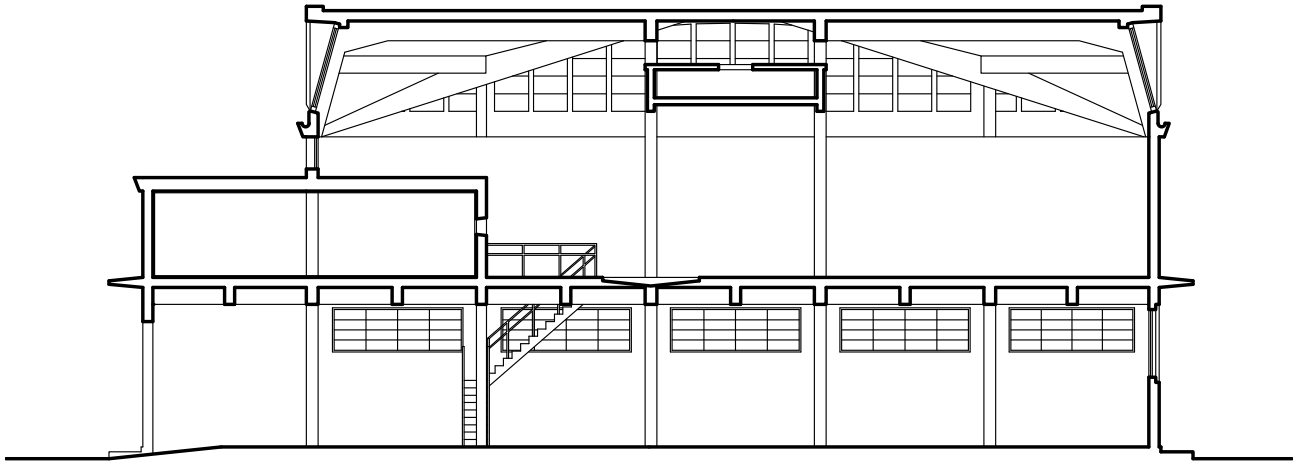


Fig. 66. Sección AB de la Fábrica de Hielo, 1943, del arquitecto Santiago Rey Pedreira y el ingeniero de caminos Rodolfo Lama Prada, en el Muelle del Este del Puerto de A Coruña | Redibujado por la autora

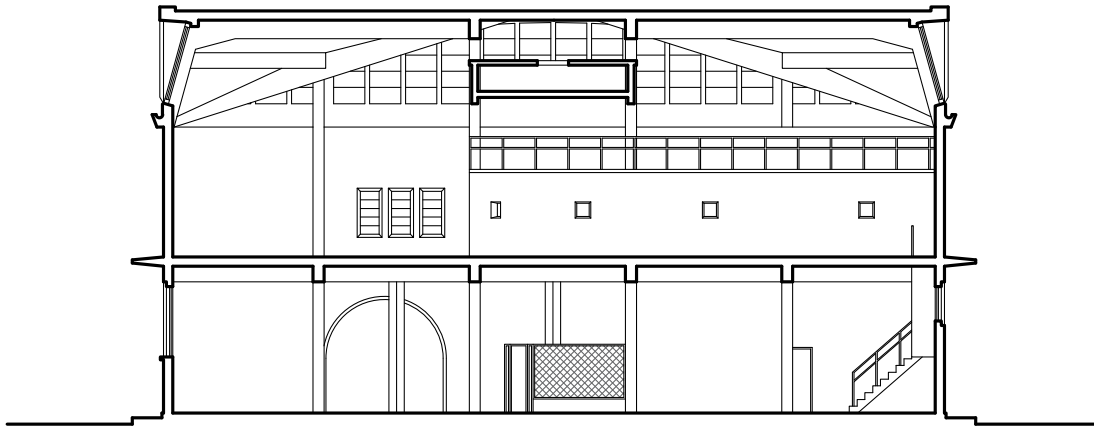


Fig. 67. Sección CD de la Fábrica de Hielo, 1943, del arquitecto Santiago Rey Pedreira y el ingeniero de caminos Rodolfo Lama Prada, en el Muelle del Este del Puerto de A Coruña | Redibujado por la autora

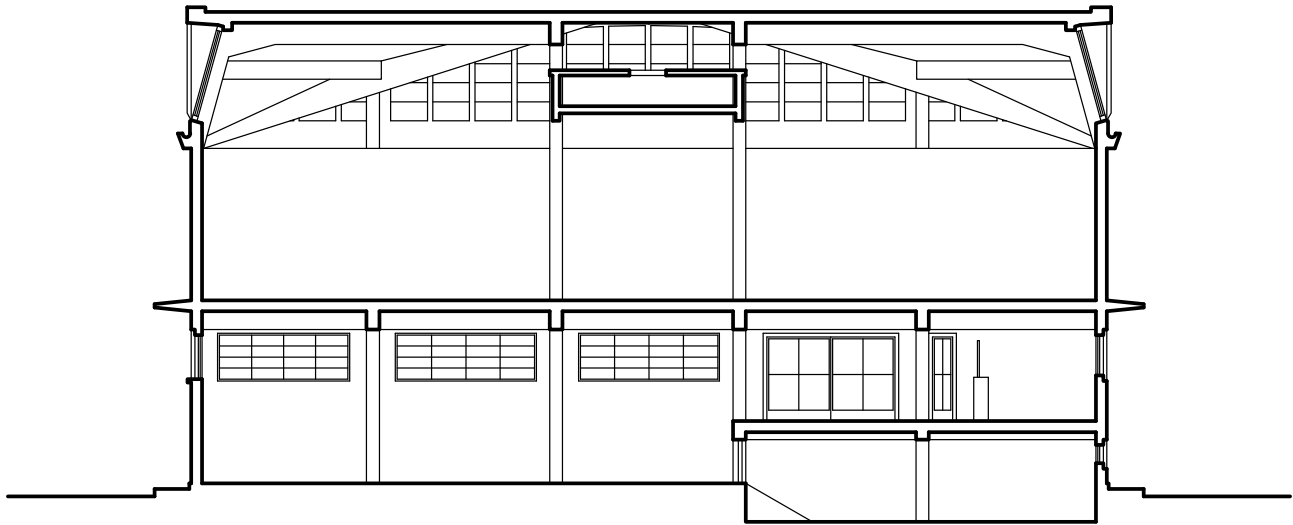


Fig. 68. Sección EF de la Fábrica de Hielo, 1943, del arquitecto Santiago Rey Pedreira y el ingeniero de caminos Rodolfo Lama Prada, en el Muelle del Este del Puerto de A Coruña | Redibujado por la autora





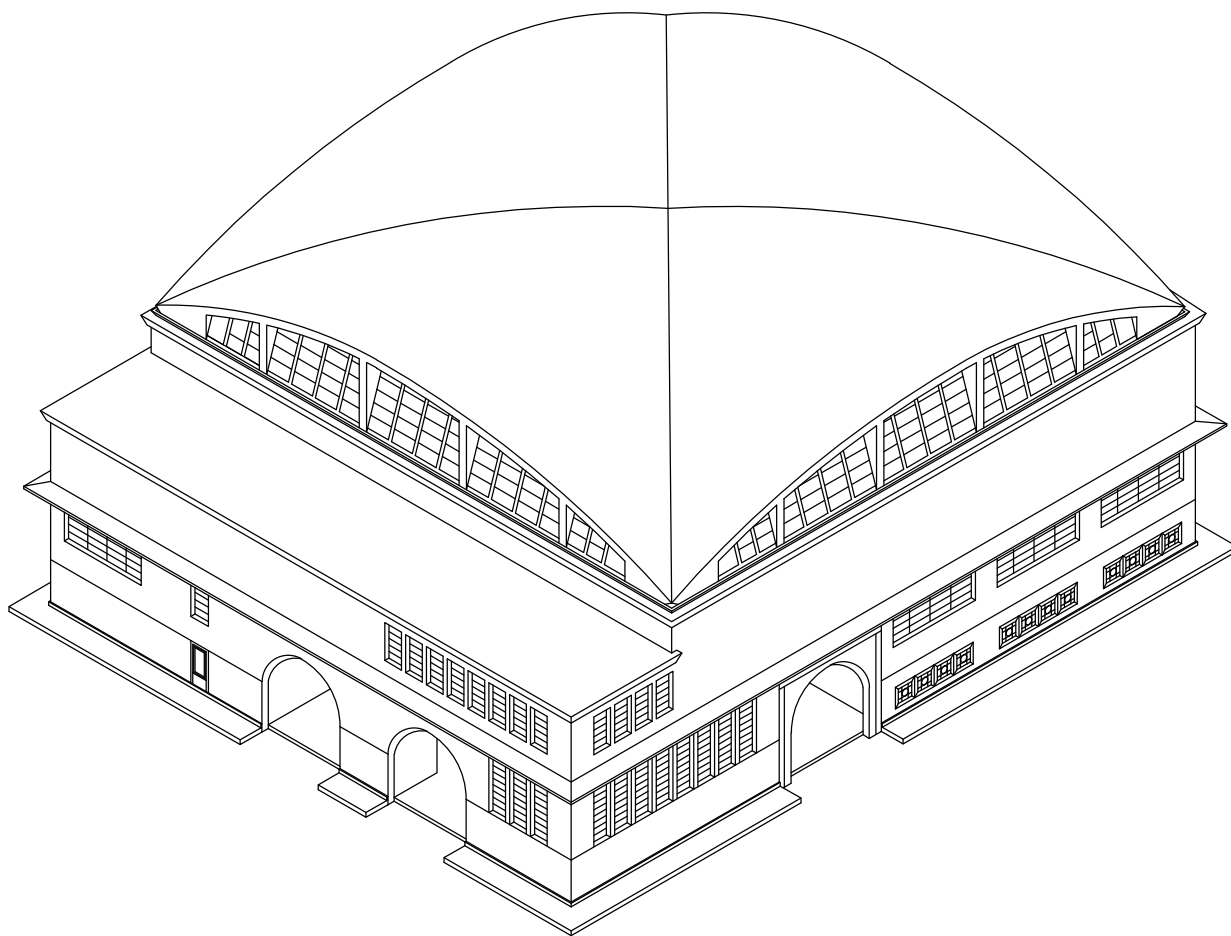


Fig. 69. Axonometría de la Fábrica de Hielo, 1943, del arquitecto Santiago Rey Pedreira y el ingeniero de caminos Rodolfo Lama Prada, en el Muelle del Este del Puerto de A Coruña | Elaborado por la autora a partir de la documentación existente

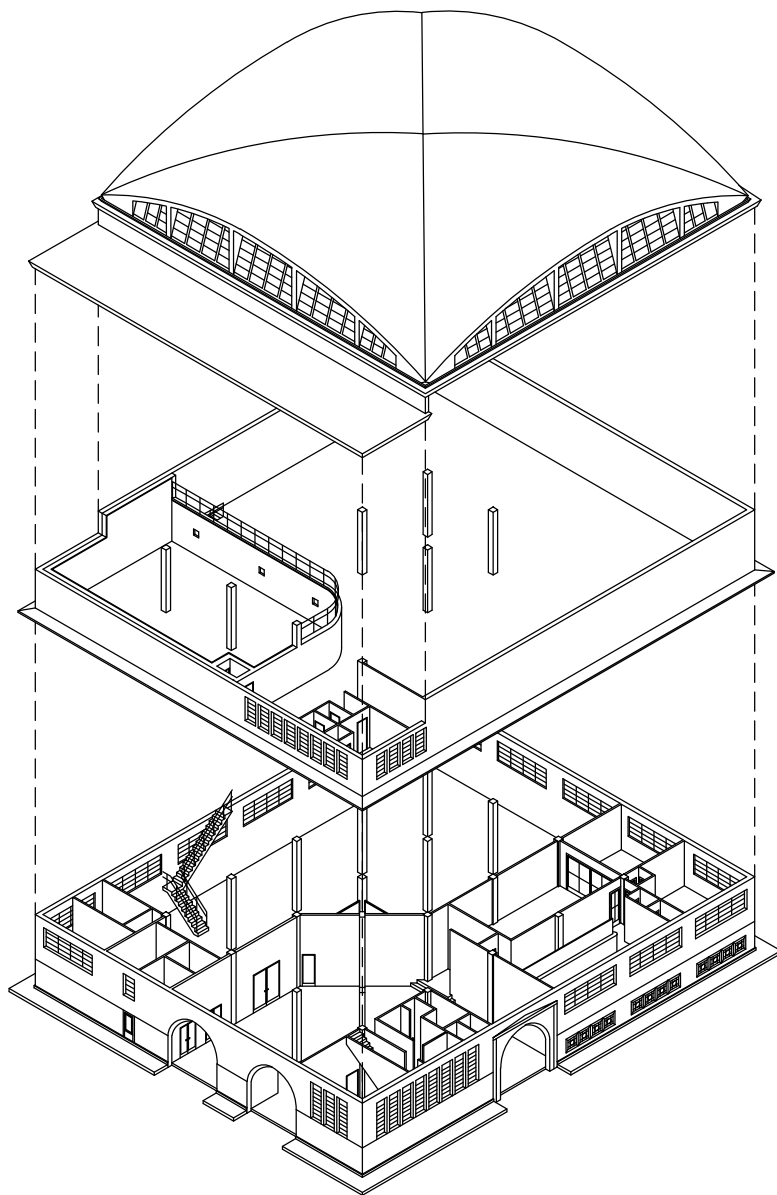


Fig. 70. Axonometría explotada de la Fábrica de Hielo, 1943, del arquitecto Santiago Rey Pedreira y el ingeniero de caminos Rodolfo Lama Prada, en el Muelle del Este del Puerto de A Coruña | Elaborado por la autora a partir de la documentación existente

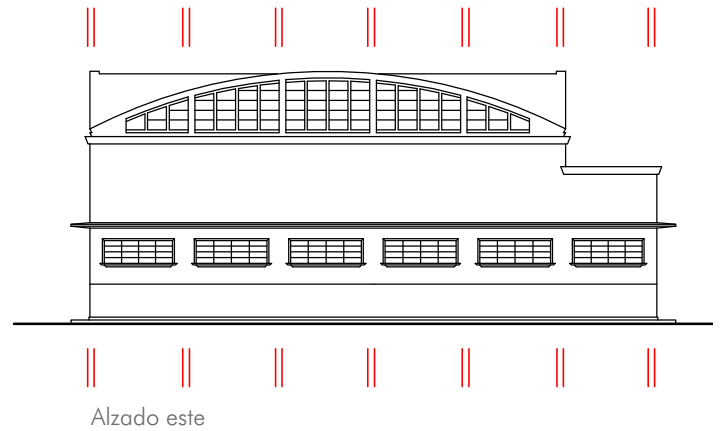
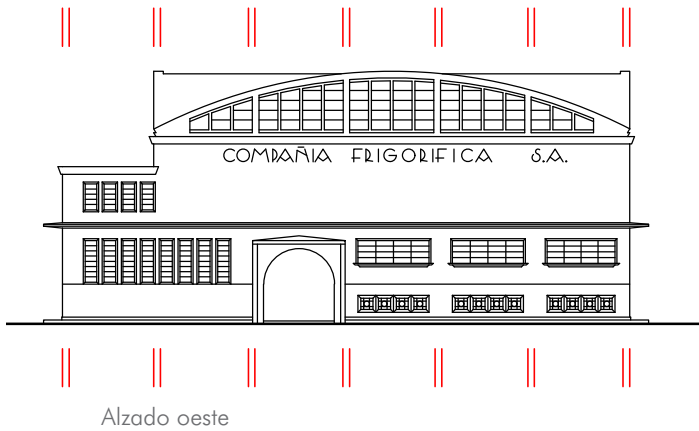
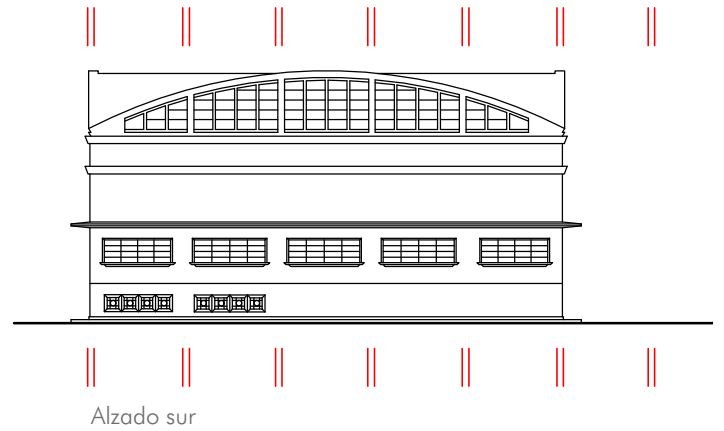
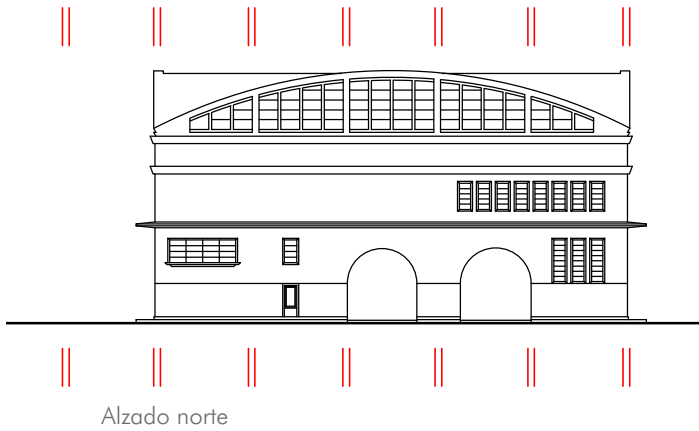


Fig. 71. Esquema de la modulación de los alzados de la Fábrica de Hielo, 1943, del arquitecto Santiago Rey Pedreira y el ingeniero de caminos Rodolfo Lama Prada, en el Muelle del Este del Puerto de A Coruña | Elaborado por la autora

## EXPRESIÓN EXTERIOR DE LA ESTRUCTURA

Los alzados de un edificio pueden ser un reflejo en un plano vertical de lo que ocurre en su interior, o pueden ser algo completamente ajeno a éste e intentar incluso distraernos de él o disimularlo. Aquí, a pesar de que la estructura no es vista al exterior, se encuentran ambos casos al mismo tiempo, dependiendo principalmente de la planta. En la planta baja, se puede intuir la estructura a partir del ritmo que van generando los huecos que se abren en todas las direcciones; mientras que, en la planta alta, apenas se abren unos pequeños huecos hacia el norte y el oeste que siguen un ritmo que encaja con la retícula, de forma que no se aprecia cuando coincide un pilar entre dos huecos, pues pasa completamente desapercibido para el espectador. Este caso se da, más puntualmente, también en la planta baja, a la izquierda del alzado oeste. A pesar de ello, el ritmo que marcan los ventanales bajo la lámina de la cubierta ayuda a completar y entender la retícula que articula las fachadas.

Por otra parte, los pequeños huecos que se abren en la parte más baja de los alzados oeste y sur sugieren la existencia de una planta semisótano en esa esquina del edificio (Fig. 71).

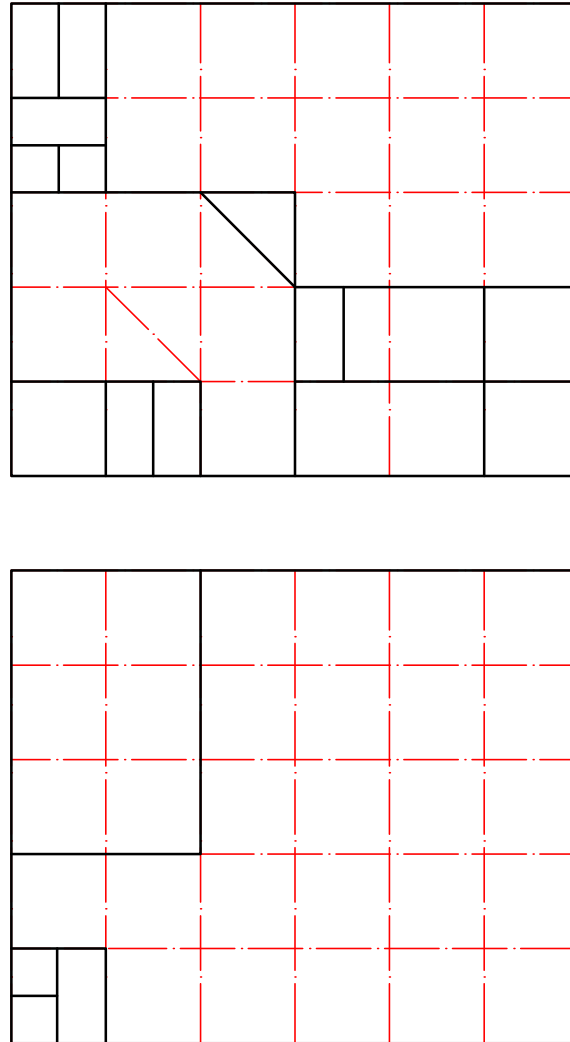


Fig. 72. Esquema de la compartimentación interior en ambas plantas de la Fábrica de Hielo, 1943, del arquitecto Santiago Rey Pedreira y el ingeniero de caminos Rodolfo Lama Prada, en el Muelle del Este del Puerto de A Coruña | Elaborado por la autora

## COMPARTIMENTACIÓN INTERIOR

La distribución de los espacios se apoya en una retícula de 5 x 5 metros, que resultan de dividir la parcela de 25 x 30 metros en 5 x 6 módulos cuadrados, obteniendo así la cubierta principal que cubre una superficie de 25 x 25 metros y otra, más baja y plana, que cubre los 5 x 25 metros restantes. Ambas plantas de la Fábrica de Hielo se compartimentan siguiendo la retícula, creando los espacios a partir de la división o la unión de los cuadrados (Fig. 72). La planta baja está, en comparación con la superior, bastante más compartimentada, dividiéndose principalmente en dos partes: la zona de trabajadores hacia el oeste, donde se encuentran el comedor, los vestuarios, la zona de oficinas y la de carga; y en la mitad orientada al este se encuentra la zona de máquinas. Los tabiques divisorios se colocan entre los pilares, siguiendo los ejes principales de la retícula o paralelos a ella en los casos en los que el cuadrado se subdivide en espacios más pequeños. Excepcionalmente, se coloca un tabique diagonalmente a los ejes de la retícula, siguiendo el radio de giro de los vehículos en la zona de carga. En la planta superior, prácticamente diáfana, solo se compartimenta una pequeña zona para los trabajadores en la esquina noroeste que ocupa un módulo de 5 x 5 y la cámara de almacenamiento de hielo, que ocupa seis módulos, principalmente por necesidades térmicas.

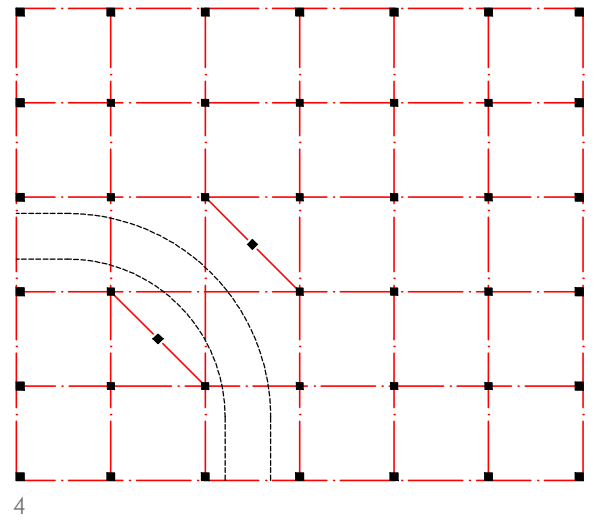
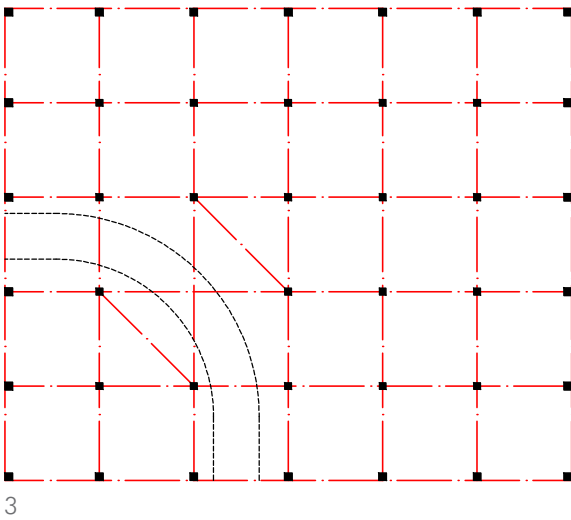
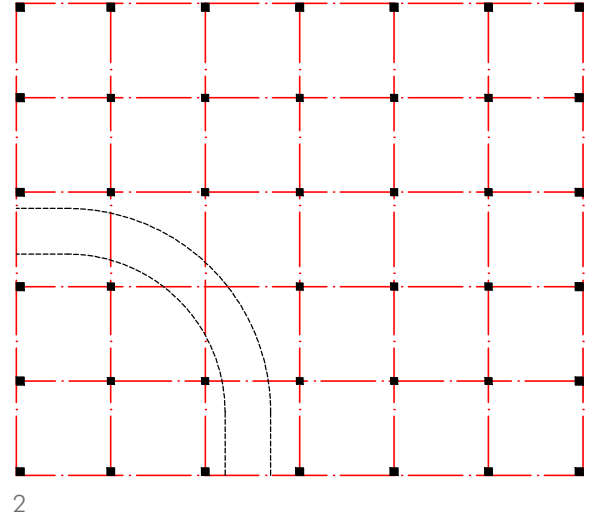
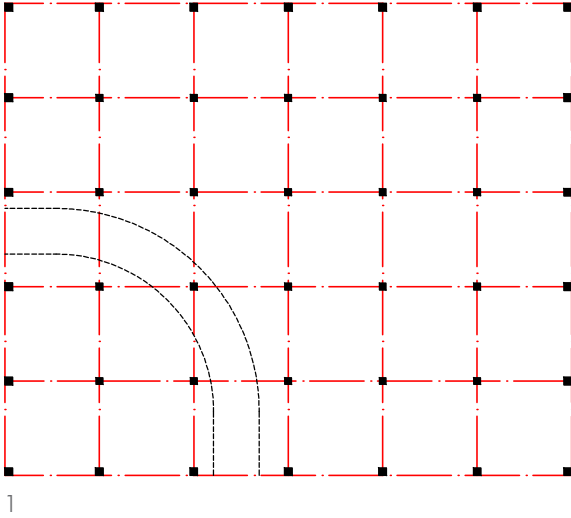


Fig. 73. Esquema de la organización de la estructura en la planta baja de la Fábrica de Hielo, 1943, del arquitecto Santiago Rey Pedreira y el ingeniero de caminos Rodolfo Lama Prada, en el Muelle del Este del Puerto de A Coruña | Elaborado por la autora



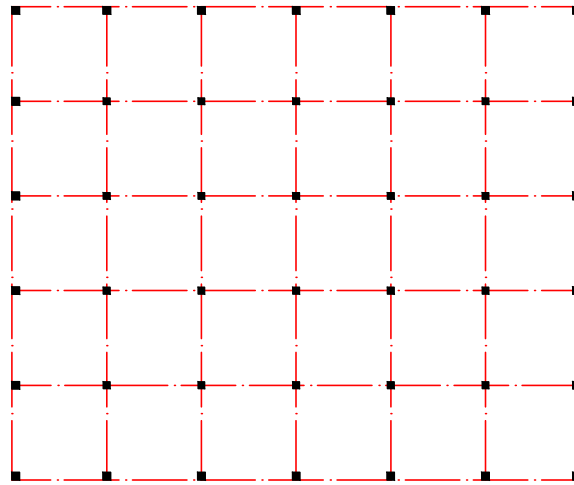
## POSICIÓN DE LOS ELEMENTOS ESTRUCTURALES

En la planta baja, la mayor parte de los pilares quedan alineados con la compartimentación interior por estar el espacio tan dividido, aunque se siguen apreciando por tener más espesor que los tabiques. Los únicos pilares que quedan liberados en planta baja son los que coinciden con los espacios de mayor superficie: la zona de carga y la sala de máquinas.

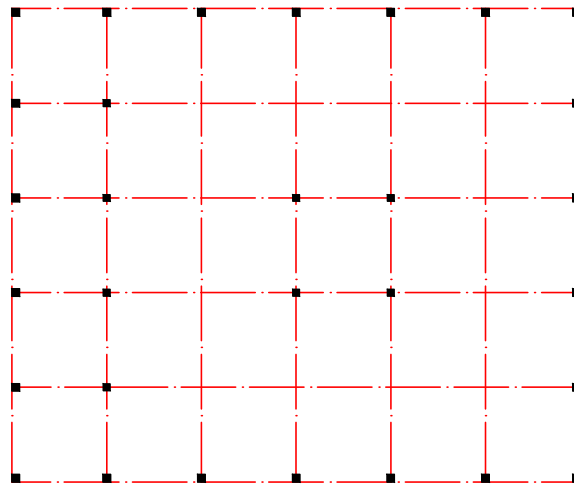
La retícula de pilares se interrumpe puntualmente en la zona de carga para permitir el giro de los vehículos y se elimina uno de los pilares, siendo compensado por otros dos que resultan de trazar las diagonales entre los pilares contiguos. Las vigas también se pueden apreciar perfectamente en esta planta, puesto que tienen un canto de 80 centímetros y sobresalen por debajo del forjado (Fig. 73).

La estructura de cubierta del edificio se resuelve principalmente con la bóveda de hormigón armado de cubierta, que se apoya, en la planta superior, en todo su perímetro, siendo en tres de los lados los muros exteriores y en el otro, una viga sujeta por cuatro pilares. En el centro, se apoya en cuatro pilares dispuestos en forma de cuadrado que cobran gran protagonismo en esta planta por estar prácticamente libre (Fig. 74).

En la planta superior, se puede apreciar la estructura de la lámina de cubierta, pues las vigas que la sujetan quedan descolgadas y perfectamente



1



2

Fig. 74. Esquema de la organización de la estructura en la planta superior de la Fábrica de Hielo, 1943, del arquitecto Santiago Rey Pedreira y el ingeniero de caminos Rodolfo Lama Prada, en el Muelle del Este del Puerto de A Coruña | Elaborado por la autora

visibles. De los cuatro pilares que forman el tercer lado de la cubierta, dos están al descubierto, pero en el interior de la cámara de almacenamiento de hielo, y los otros dos quedan incluidos en los paramentos divisorios del espacio, aunque se pueden apreciar igualmente. En ambas plantas, los pilares perimetrales están ocultos al quedar enrasados con el tabique de ladrillo interior.



LA COLABORACIÓN CON RODOLFO LAMA PRADA.  
ANÁLISIS COMPARATIVO



Fig. 75. Situación del Mercado de San Agustín, 1932, de los arquitectos Santiago Rey Pedreira y Antonio Tenreiro y el ingeniero de caminos Rodolfo Lama Prada, en A Coruña | Ortofoto interministerial de A Coruña, 1973 - 1986

## MERCADO DE SAN AGUSTÍN

1. Antonio Garrido Moreno, "El mercado de San Agustín de La Coruña: historia de un espacio urbano comercial" (Betanzos, Concello: 1998), 257-268.

A principios del siglo XX había en la ciudad de A Coruña la necesidad de crear una infraestructura de mercado, por lo que se les encarga el proyecto a los arquitectos municipales Santiago Rey Pedreira y Antonio Tenreiro en 1931. Las obras se encargan al contratista Julio Rodríguez Blanco, para quien trabaja Rodolfo Lama Prada en ese momento, y se comienzan en 1933 tras la demolición del antiguo mercado. Al fallecer Rodríguez Blanco en 1934, Lama Prada pasa a ser el apoderado de la empresa y termina la obra. El edificio, inspirado en el mercado de Les Halles Centrales de Reims, de Emile Maigrot y Eugène Freyssinet, consiste en una nave de 35,20 x 55,40 metros cubierta por una bóveda en forma de catenaria invertida de apenas 15 centímetros de espesor que consigue cubrir una luz de 28,50 metros. La bóveda está rigidizada por nervios de sección rectangular que sobresalen 50 centímetros por encima de la lámina y se apoya en sendos pilares enfrentados dos a dos. En la entrada principal, en el alzado sur, se incluye una segunda bóveda concéntrica con la anterior, pero de menor radio. En los laterales de la nave, se colocan cinco bóvedas más pequeñas, dispuestas perpendicularmente a la principal entre los pilares que la soportan. En el forjado de planta baja, las vigas-tirante se disponen para absorber las tensiones horizontales de los pilares.<sup>1</sup>

El edificio se conserva a día de hoy en buen estado y prácticamente sin cambios con respecto a los planos originales que se conservan en el Archivo Histórico Municipal.

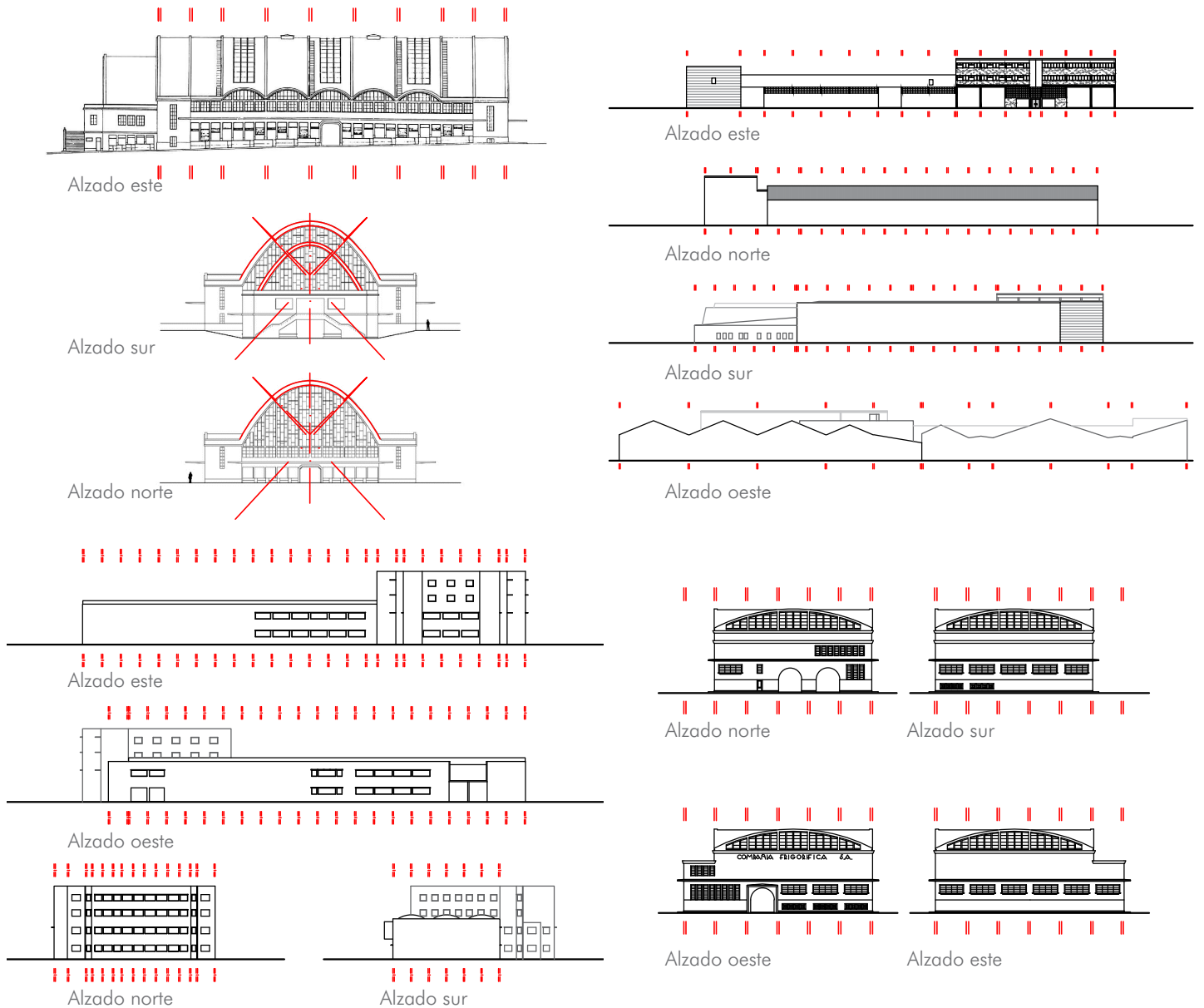
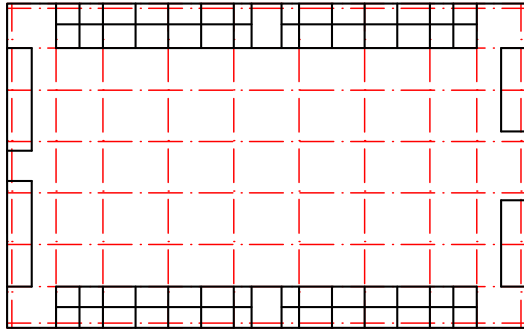


Fig. 76. Esquemas de la modulación de los alzados del Mercado de San Agustín (arriba, izquierda), de la Factoría bacaladera de Eusebio Bonjoch, S.A. (arriba, derecha), de la Fábrica de PEBSA (abajo, izquierda), y de la Fábrica de Hielo (abajo, derecha).

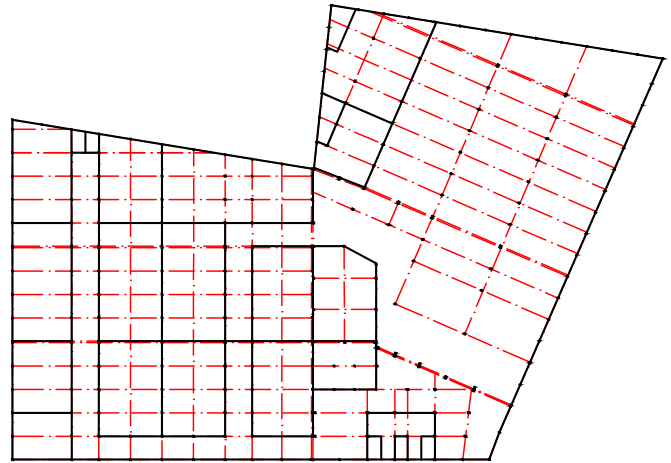


## EXPRESIÓN EXTERIOR DE LA ESTRUCTURA

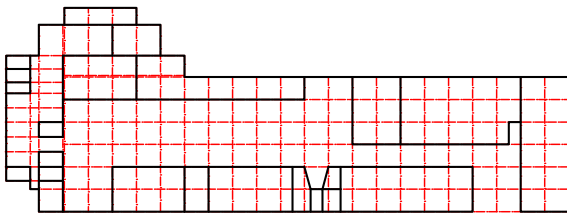
Exteriormente, el Mercado de San Agustín tiene una geometría bastante legible, que permite entender fácilmente el funcionamiento de la cubierta parabólica a partir de los alzados norte y sur. Los alzados laterales permiten leer la modulación de los pilares con las bóvedas pequeñas que se colocan entre ellos, coincidentes con las líneas de los nervios que sobresalen en la cubierta, que, además, se pintan de un color diferente para marcar más la modulación (Fig. 76). El edificio del Mercado guarda similitudes con la Fábrica de Hielo en las ventanas que se abren bajo las bóvedas de los laterales, cuya modulación coincide con la estructura, así como los huecos de planta baja, que siguen la misma retícula. En cambio, la cubierta, en el Mercado muestra los nervios por encima del trasdós de la lámina, mientras que, en la Fábrica de Hielo, los nervios quedan hacia el interior y la lámina es continua hacia el exterior. Lo mismo ocurre con la Fábrica de PEBSA, cuyos arcos quedan vistos hacia el interior, y con la Factoría de Eusebio Bonjoch, S.A., cuya estructura de cubierta, en este caso, las cerchas de hormigón armado, quedan vistas hacia el interior. En los alzados, el Mercado muestra su estructura claramente, mientras que, en la Fábrica de PEBSA y la Factoría de Eusebio Bonjoch, S.A. solo se muestra puntualmente en las zonas en las que se abren más huecos, por tener que estar interrumpidos por esta, e incluso hay fachadas completamente mudas. Se puede afirmar entonces que la configuración del Mercado y de la Fábrica de Hielo permiten entender el funcionamiento estructural desde el exterior, mientras que en las Factorías de PEBSA y Eusebio Bonjoch, S.A., no es posible.



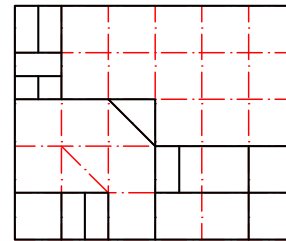
Planta baja



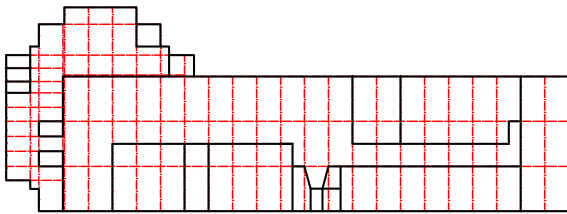
Planta baja



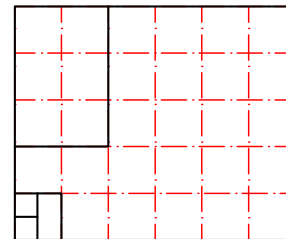
Planta baja



Planta baja



Planta primera

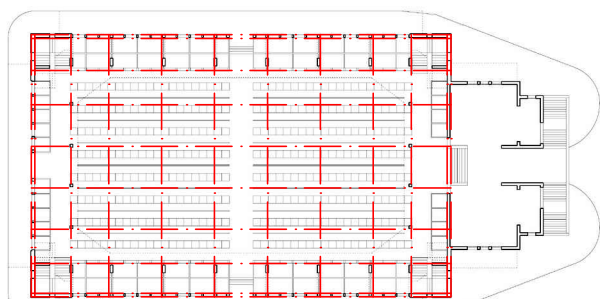


Planta primera

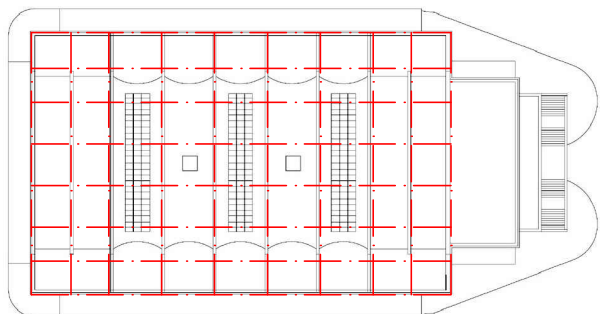
Fig. 77. Esquemas de la compartimentación interior del Mercado de San Agustín (arriba, izquierda), de la Factoría bacaladera de Eusebio Bonjoch, S.A. (arriba, derecha), de la Fábrica de PEBSA (abajo, izquierda), y de la Fábrica de Hielo (abajo, derecha).

## COMPARTIMENTACIÓN INTERIOR

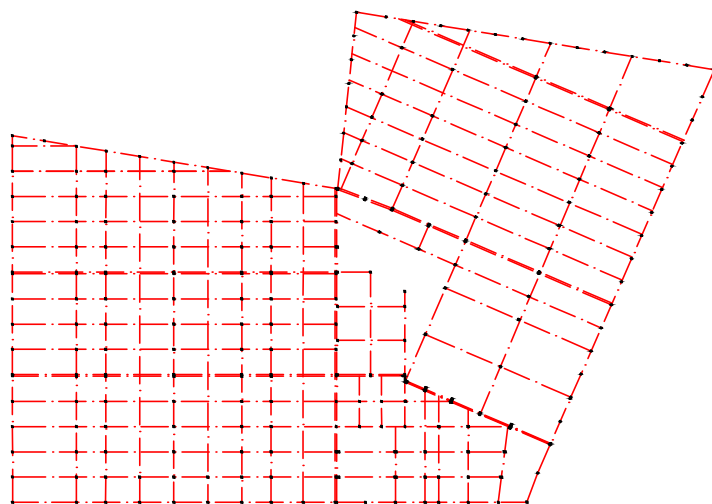
Partiendo de las diferencias entre los programas de usos del Mercado y las construcciones pesqueras analizadas anteriormente, hay una gran diferencia a la hora de compartimentar los interiores. El Mercado es principalmente un gran espacio abierto a doble altura donde únicamente se subdividen las zonas perimetrales que quedan entre pilares y se compartimentan a ejes y a medios ejes; los puestos del mercado se colocan en el centro de la nave formando largas líneas longitudinales y dejando pasillos entre ellos. Las bóvedas de la planta superior dejan el espacio adecuado para la colocación de más puestos del mercado. Las comunicaciones verticales, en este caso, se colocan en las cuatro esquinas, lo que nos sugiere un orden y una composición del espacio interior que no se ve en las demás obras. A pesar de que en las tres arquitecturas desaparecidas se podía ver una compartimentación apoyada en la retícula que marcaba la estructura, no había una concepción del espacio en conjunto como sí que se aprecia en el Mercado de San Agustín, donde se aprecia que la arquitectura y la estructura van de la mano, y no son dos conceptos diferentes que conviven en un mismo espacio. El tipo de estructura permite, en este caso, una mayor flexibilidad a la hora de organizar el edificio interiormente. Se hace evidente, por lo tanto, que el Mercado de San Agustín es una arquitectura que se beneficia de la participación de un arquitecto y un ingeniero en su concepción espacial y estructural (Fig. 77). Se podría decir, en este caso, que la configuración del espacio del Mercado guarda una mayor similitud con la planta superior de la Fábrica de Hielo.



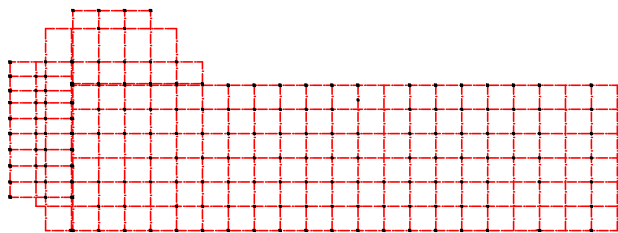
Planta baja



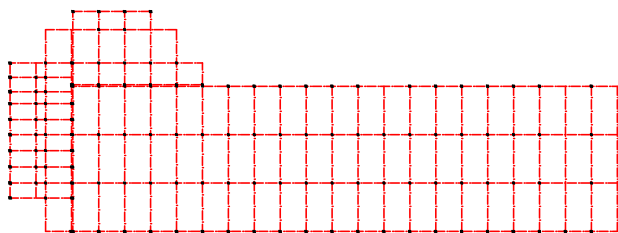
Planta de cubiertas



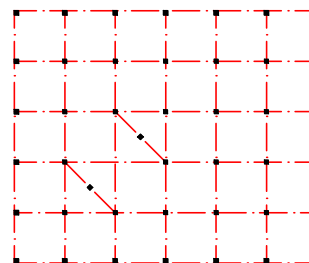
Planta baja



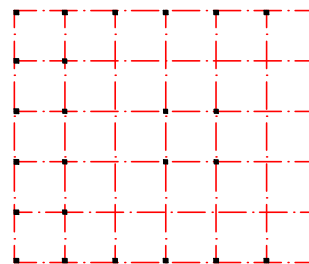
Planta baja



Planta primera



Planta baja



Planta primera

Fig. 78. Esquemas de la organización de la estructura en el Mercado de San Agustín (arriba, izquierda), de la Factoría bacaladera de Eusebio Bonjoch, S.A. (arriba, derecha), de la Fábrica de PEBSA (abajo, izquierda), y de la Fábrica de Hielo (abajo, derecha).

## POSICIÓN DE LOS ELEMENTOS ESTRUCTURALES

Puesto que la cubierta se resuelve mediante una bóveda que no necesita apoyos intermedios, los elementos estructurales se reducen al perímetro del edificio, pero desde el interior apenas se tiene consciencia de los elementos estructurales, únicamente de la gran cubierta que parece flotar sobre nuestras cabezas. Los únicos pilares de sección continua, que siguen una clara modulación, sirven para soportar el forjado de la planta superior que recorre el perímetro de la nave y deja un gran hueco en el centro; mientras que los pilares de sección variable, que arrancan en la planta de sótano de forma continua y comienzan a aumentar a partir de la planta baja, soportan la bóveda en ambos extremos y generan un espacio interior liberado de elementos estructurales que recuerda a los hangares que se estaban realizando en el momento en hormigón armado en Europa. A diferencia de las obras analizadas anteriormente, en el Mercado se intenta que la estructura *interrumpa* lo menos posible y que, de hecho, ayude a crear un espacio más fluido y agradable para el usuario; mientras que, en las otras obras, la retícula de pilares se mantenía de forma estricta, cobrando protagonismo en el interior de las diferentes salas, y solo se movía si era totalmente necesario, como en la Fábrica de Hielo, para permitir el giro de los vehículos en la zona de carga (Fig. 78). Pero, una vez más, vemos como se deduce cierta similitud entre el Mercado y la Fábrica de Hielo, donde la estructura permite la mayor flexibilidad de la arquitectura.



## CONCLUSIONES

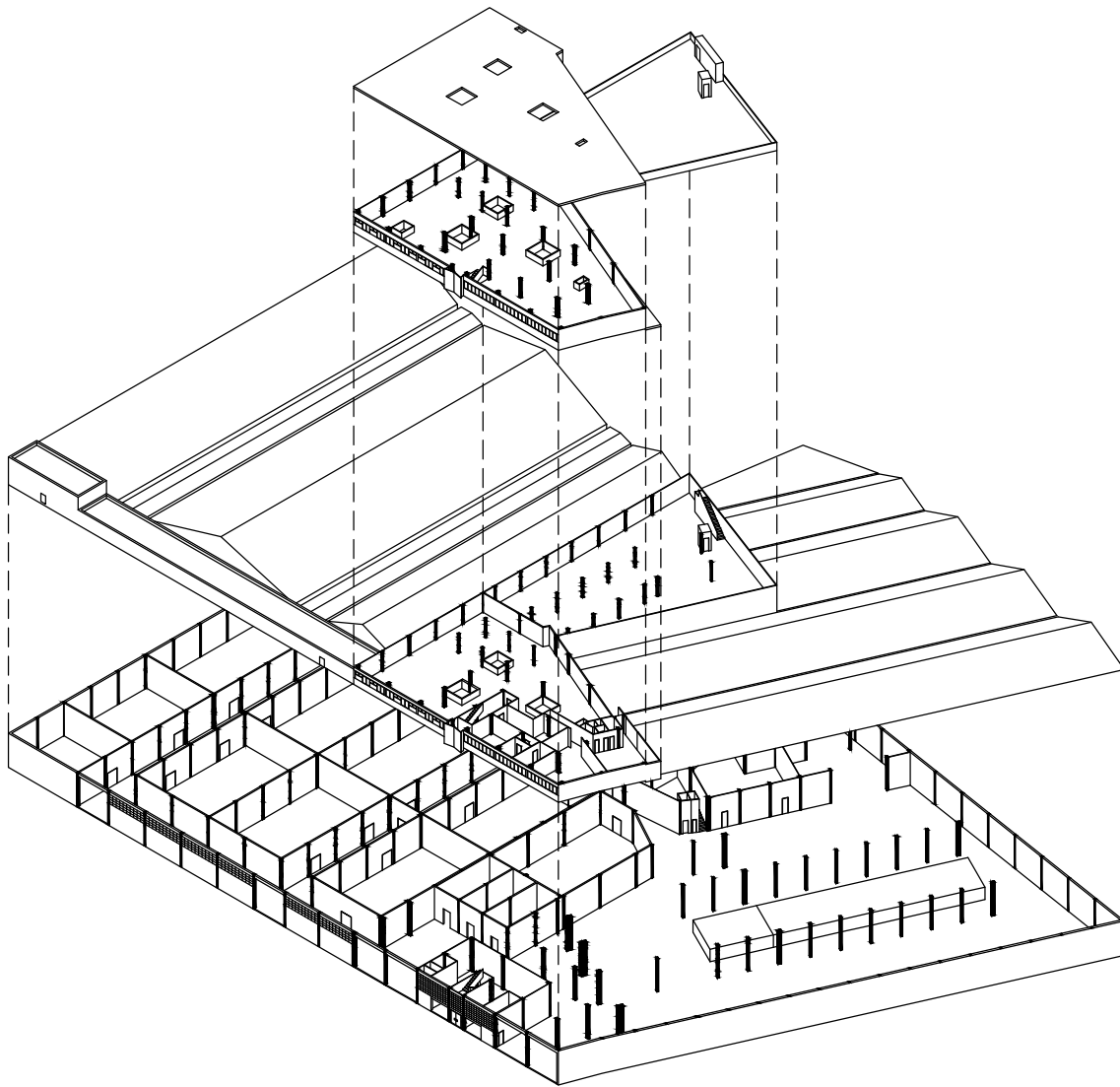


Fig. 79. Axonometría explotada de la Factoría bacaladera de Eusebio Bonjoch, S.A., 1965, del ingeniero de caminos Rodolfo Lama Prada en las inmediaciones del Puente Pasaje, A Coruña | Elaborado por la autora a partir de la documentación existente



A lo largo del desarrollo de este Trabajo de Fin de Grado se han realizado varias aportaciones.

En primer lugar, se ha elaborado un inventario de las obras realizadas tanto por Rodolfo Lama como ingeniero como por la empresa constructora Rodolfo Lama – Construcciones, S.A., así como una relación de los anuncios de la empresa publicados en periódicos y revistas relevantes en el siglo XX.

En segundo lugar, cabe señalar la importancia de haber entrevistado a la hija del ingeniero, Carlota Lama Lago, quien ha redactado, además, una carta que se incluye al final de este trabajo (ver Anexo 1).

En tercer lugar, se ha redibujado y elaborado nueva documentación gráfica a partir de los planos encontrados en el Archivo de la Autoridad Portuaria y en el Archivo Histórico Municipal de A Coruña de las tres obras analizadas.

Tras la puesta en relación de las tres arquitecturas desaparecidas – Factoría bacaladera de Eusebio Bonjoch, S.A., Fábrica de PEBSA y Fábrica de Hielo – se extraen las conclusiones finales del trabajo, que se expresan a continuación.

En primer lugar, la comparativa entre las tres arquitecturas desaparecidas entre sí y con el Mercado de San Agustín, demuestra la clara diferencia entre la aproximación a la propuesta arquitectónica dependiendo de la colaboración, si la realiza únicamente Rodolfo Lama, si la realiza con otro ingeniero, en este caso, Alfonso Pérez Pérez, o si la realiza en colaboración con el arquitecto Santiago Rey Pedreira. Se puede identificar en

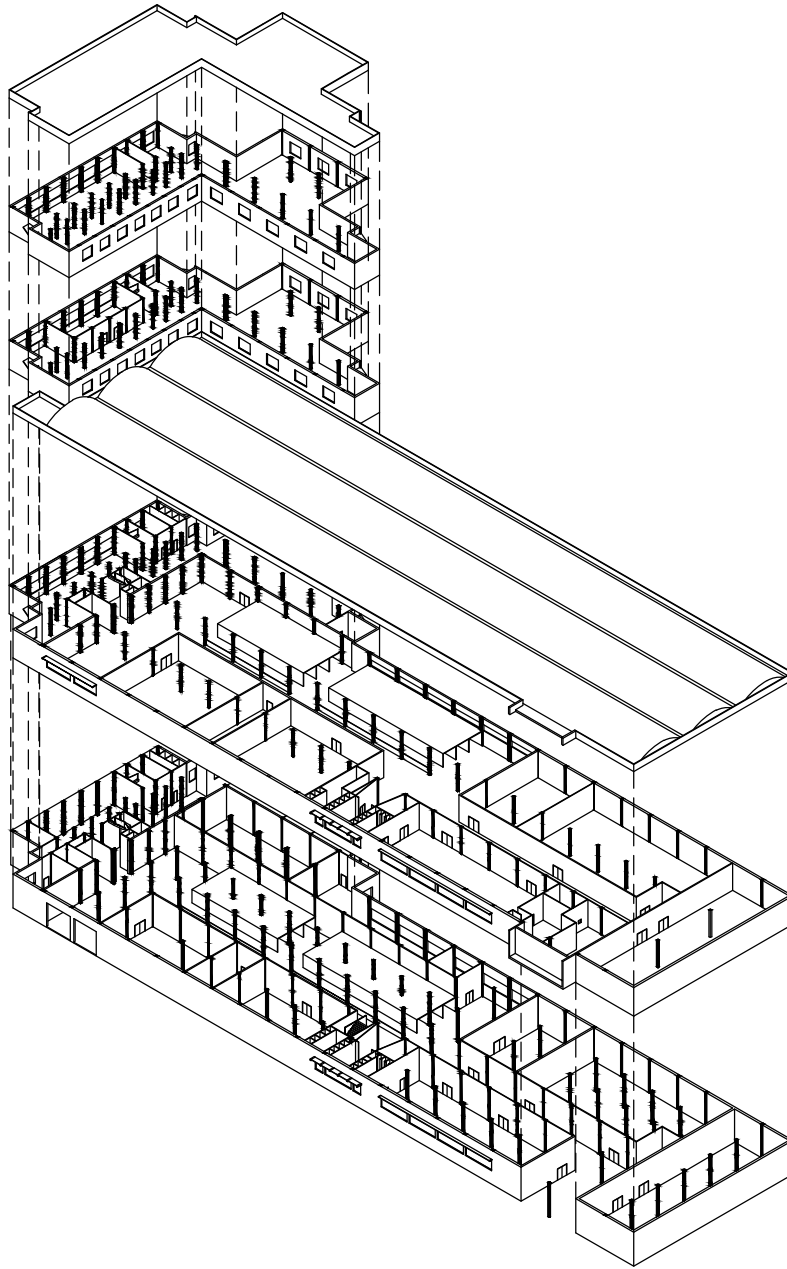


Fig. 80. Axonometría explotada de la Fábrica de PEBSA, 1955, de los ingenieros Rodolfo Lama Prada y Alfonso Pérez Pérez, en el muelle del Este del Puerto de A Coruña | Elaborado por la autora a partir de la documentación existente

la Factoría bacaladera de Eusebio Bonjoch, S.A., que realiza únicamente el ingeniero, un edificio que se extiende hasta ocupar la totalidad de la parcela sin tener en cuenta la forma de ésta, y organizado en base a un funcionalismo claro donde se separan la zona de cámaras frigoríficas, las oficinas y la zona de industrialización. Por otra parte, la retícula que marca la estructura no es constante ni fácilmente legible, sino que sigue diferentes directrices en función de la línea de la parcela a la que más se aproximen. En la Fábrica de PEBSA, que realiza con el ingeniero Alfonso Pérez Pérez, ocurre algo similar, estando el edificio diferenciado en dos cuerpos: uno principal rectangular y uno secundario de oficinas con una forma quebrada para adaptarse a la forma de la parcela, lo que nos sugiere, una vez más, un funcionalismo más preocupado de cumplir con el programa de necesidades que del diseño arquitectónico del conjunto. Esta tendencia cambia con la Fábrica de Hielo, donde se comienza a ver una composición de los espacios diseñada a partir de un bloque rectangular donde se recogen todos los usos necesarios para cumplir con el programa. La estructura de cubierta, además, trabaja en favor del funcionamiento del conjunto, permitiendo la entrada de luz, pero no de los rayos solares, así como posibilitando la ventilación y la salida del aire caliente que se acumula en la parte superior de la sala, sin aumentar la temperatura y favorecer el almacenamiento del hielo. En este caso, se puede apreciar cómo la estructura complementa y favorece a la arquitectura y su funcionamiento, en lugar de ser un factor ajeno que debe convivir con ella en un mismo espacio. De estas diferentes colaboraciones, se deduce la importancia de

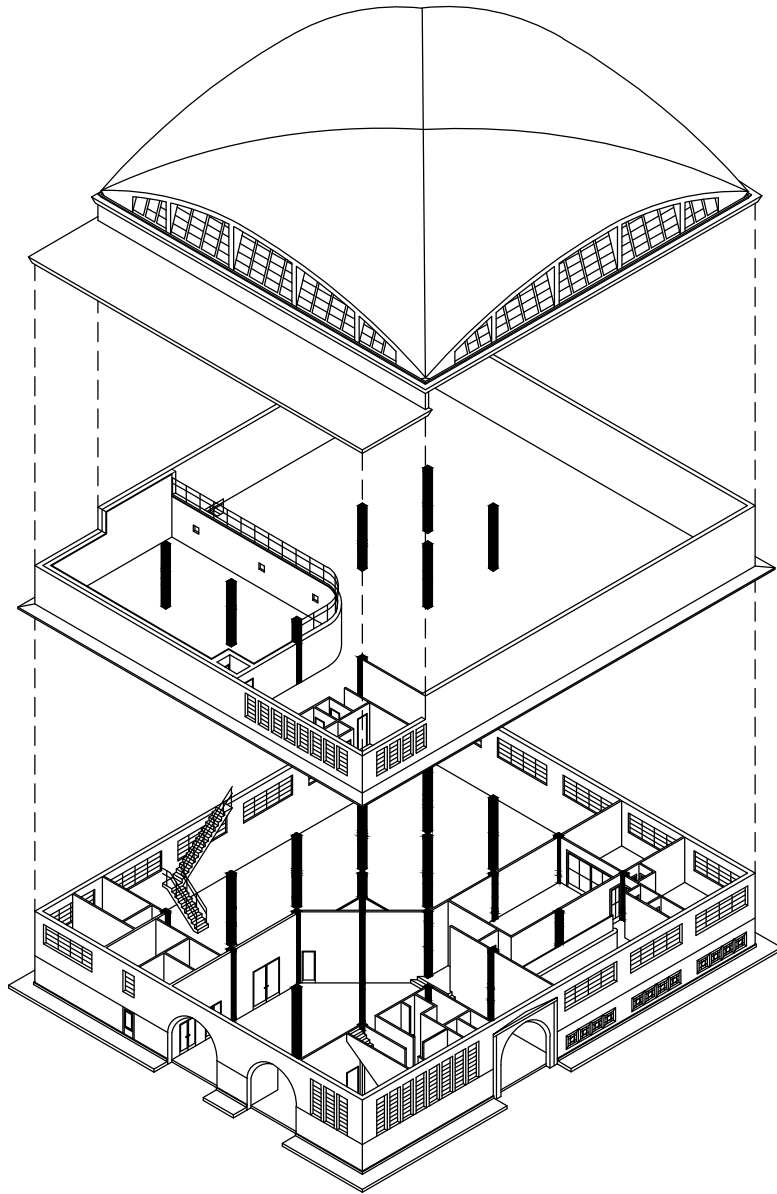


Fig. 81. Axonometría explotada de la Fábrica de Hielo, 1943, del arquitecto Santiago Rey Pedreira y el ingeniero de caminos Rodolfo Lama Prada, en el Muelle del Este del Puerto de A Coruña | Elaborado por la autora a partir de la documentación existente

la estructura en la configuración arquitectónica de las obras.

En segundo lugar, se evidencia la importancia de la colaboración entre Rodolfo Lama Prada y Santiago Rey Pedreira, que resulta en unas arquitecturas cuya concepción espacial se concibe desde la estructura. Esto queda reflejado tanto en la Fábrica de Hielo como en la obra del Mercado de San Agustín, donde el planteamiento estructural cobra protagonismo y conforma el espacio arquitectónico, permitiendo la flexibilidad espacial en el interior que requiere el programa de necesidades de un mercado. El resultado es una estructura singular muy avanzada para los medios técnicos que había en Galicia en aquel momento. Por lo tanto, podemos concluir afirmando que estas arquitecturas se han visto favorecidas por la colaboración de un arquitecto y un ingeniero, resultando en el diseño de unos edificios donde la propuesta estructural se concibe como parte de la arquitectura.

Este trabajo se basa en el análisis de tres casos de estudio – la Factoría bacaladera de Eusebio Bonjoch, S.A., la Fábrica de PEBSA y la Fábrica de Hielo – y su comparativa con el Mercado de San Agustín. Una línea de investigación futura podría abordar el análisis de otras colaboraciones entre Santiago Rey Pedreira y Rodolfo Lama Prada en obras aún en pie en la ciudad de A Coruña como el complejo deportivo de La Solana o el Gran Hotel Finisterre. Otra línea de investigación podría continuar el análisis de la obra de Rodolfo Lama Prada, tanto en solitario como en colaboración con otros arquitectos e ingenieros.



ANEXOS

## RODOLFO LAMA

Nació en Mendoza, Argentina en 1907 y falleció en Madrid en 1987. Casado con Carlota Lago tuvo tres hijos, Cristina, Rodolfo y Carlota. Sus padres, orensanos y de origen humilde, se vieron obligados a emigrar como tantos gallegos de finales del XIX y principios del XX en busca de una vida mejor. De joven, mi abuelo fue afilador y hace unos tres años se organizó en uno de los claustros del Parador de Santo Estevo una exposición en homenaje a estos modestos artesanos de la zona (los entonces muy conocidos afiladores y paragüeros orensanos) en la que un primo mío, Luis Rey Lama, leyó unos versos dedicados a su abuelo.

El matrimonio Lama regresó a Vigo siendo mi padre aún muy pequeño y abrieron una tienda diminuta tipo bazar con sus ahorros argentinos y con gran esfuerzo y trabajo criaron a sus 5 hijos. Rodolfo realizó sus estudios hasta Bachillerato en el colegio de los Salesianos. Desde el primer día destacó por su gran inteligencia y capacidad de trabajo. Poco antes de finalizar su ciclo de enseñanza media sus padres fueron llamados al colegio. Al parecer en aquella reunión el director del colegio les comunicó que su hijo era tan sobresaliente que se merecía estudiar una carrera superior y que sería una enorme pérdida si no lo hiciera. Que una ingeniería sería una opción perfectamente adecuada a sus capacidades. Fue otro extraordinario esfuerzo el que tuvieron que realizar mis abuelos, una vez más. Mi abuela Daría, una gallega tan bajita como fuerte, decidida y valiente lo



tuvo muy claro desde el principio. Su hijo mayor estudiaría lo que quisiese. Se habló de Caminos, Canales y Puertos. Es posible que ella ni supiese en qué consistían aquellos estudios tan “raros”. Tendría que ir a Madrid, nada menos. Mi abuela le prometió a su hijo favorito que le pagarían los estudios como fuese, pero que ese gasto extra perjudicaría al resto de sus hermanos, todos más pequeños, que no podrían estudiar como él. Por lo tanto, le hizo prometer a su hijo favorito que además de esforzarse al máximo para minimizar los gastos, tendría que ayudar en el futuro a sus hermanos como le fuera posible para compensar el esfuerzo familiar hecho por él. Esta promesa quedó grabada en la mente de mi padre para siempre. Por aquel entonces, tanto los exámenes de acceso, que eran un embudo casi imposible de aprobar y que requerían años de preparación, como los años de carrera fueron superados por Rodolfo con un expediente brillantísimo y en tiempo récord. Aún le dio tiempo a colaborar en la formación de su hermano pequeño que también estudió una ingeniería. Nada más terminar comenzó a trabajar en una pequeña empresa ¿constructora? y muy poco después, cuando “los rojos mataron a su dueño”, según palabras textuales de mi madre, mi padre se hizo cargo de la empresa, ignoro la fórmula, si adquirió las acciones o creo otra nueva con el equipo existente, pero así nació Rodolfo Lama S.A. Supongo que esta primera etapa se desarrollaría en A Coruña, ya que aún recuerdo nuestra casa de la Plaza de Ourense donde en el piso superior tenía él la primera oficina. De lo que sí estoy segura es de que cumplió con creces la promesa de compensar a su familia por el esfuerzo realizado con él. Todos los

que quisieron trabajaron en la empresa y a sus padres les construyó un chalet en la calle donde vivían en el centro de Vigo y abrió una espectacular tienda de deportes y regalos en la calle Príncipe, “El Sport”, con el mismo nombre del pequeño bazar de sus padres y casi la misma línea de productos, en su honor.

Fue un gran empresario, honesto y justo, aunque duro y muy exigente, quizá demasiado personalista, la versión de entonces de los grandes empresarios que apenas delegaban responsabilidades en los equipos. También era un hombre valiente, estuvo amenazado por el Grapo, cuando el Grapo asesinaba a empresarios, y jamás movió un dedo para acceder a sus demandas o buscar protección policial. Sus aficiones eran la lectura, los viajes, la familia. Era optimista, con una enorme seguridad en sí mismo y una forma de ser muy muy gallega... Su bendita curiosidad, sus ganas de vivir y entender la vida le llevaron a salirse de la rigidez mental tan frecuente en el ingeniero de la época y con el tiempo se convirtió en una persona sólida, respetada y querida por muchos de los que trabajaron con él. El pazo de Tuy, que adquirió a la familia de mi madre, cuando falleció su propietario, el arzobispo Lago, fue su gran hobby y su lugar de reposo y retiro.

Dos curiosidades familiares: Dos antepasados y galleguistas muy relevantes de la generación anterior a mis padres fueron muy conocidos en su época y eran en mi juventud los personajes que iban y venían en los re-

cuerdos, rencillas, y cotilleos familiares en constante lucha por obtener el primer puesto en importancia en la memoria familiar.

El Arzobispo Lago, tío de mi madre, y al que ella veneraba y del que presumía, enterrado en la Catedral de Santiago, fue un personaje muy curioso y vivió la última etapa de su vida en el Pazo de San José de Tuy, heredado de su familia. Era poeta, escritor, botánico y mil cosas más. Curiosidad: Era un galleguista convencido, la mayoría de sus libros están en gallego, y extremadamente conservador como indica el nombre del periódico que fundó: La Integridad... En el museo de la catedral de Tuy se conservan todos sus recuerdos.

Rodolfo Prada, tío de mi padre, era su contrincante en “importancia familiar”. Progresista, hombre muy culto y entregado a la causa gallega desde Argentina, donde vivió desde muy pequeño, aunque cada cierto tiempo viajaba a su querida Galicia para ver cómo avanzaba. Fue el fundador del Partido galleguista en el exilio en dicho país. Cuando Castelao tuvo que exiliarse en el franquismo, su íntimo amigo y casi hermano Rodolfo lo acogió, protegió y puso a salvo su obra. Estuvo siempre a su lado hasta el día de su muerte. También a Rodolfo Prada le hicieron un homenaje no hace mucho en Ourense.

Dos contemporáneos relevantes en la protección de la cultura gallega y que defendieron su tierra desde dos mundos ideológicos opuestos.

Creo que has podido comprobar fácilmente que yo admiraba y adoraba a mi padre. Murió cuando yo tenía 38 años, y todavía hoy le echo de menos.

Desde que me jubilé, era profesora de inglés, he escrito algunas novelas, una de ellas, "Los nombres de la tía Lita", es una autobiografía novelada basada en la vida de Sofía Lago, hermana de mi madre, una mujer rompedora llena de contradicciones y aventuras que enviudó muy joven y vivió con nosotros desde entonces. Si te gusta leer y te apetece echarle un vistazo, en este libro encontrarás muchas historias familiares en las que aparece mi padre, y un retrato de la época franquista desde dentro, con bastante ironía y toques de humor que me sirvieron para desdramatizar los momentos duros.

Gracias, Laura, por hacerme recordar a mi padre.

Carlota Lama

II

**RODOLFO LAMA PRADA**  
INGENIERO DE CAMINOS

Oficina Central:  
Cantón Pequeña, 13.2º  
Teléfono 2746  
LA CORUÑA

CONSTRUCCION DE OBRAS-HORMIGÓN ARMADO-PROYECTOS



Pórticos triarticulados de hormigón armado para unos tinglados del puerto de La Coruña

DELEGACIONES


VIGO: José Antonio, 48, 1.º - Teléfono 2912  
LUGO: Calvo Sotelo, 12. - Teléfono 140  
MARIN: Obras Escuela Naval Militar  
EL FERROL DEL CAUDILLO: Frutos Saavedra, 188. - Teléfono 490  
MADRID: Duque de Sexto, 30, 1.º - Teléfono 262585  
CADIZ: Plaza Guerra Jiménez Obras. - Teléfono 1010  
SANTIAGO DE COMPOSTELA: Virgen de la Cerca. - Teléfono 1272

Fig. 82 (Arriba). *Revista Nacional de Arquitectura*, 1947, nº70-71, página 2.

Fig. 83 (Derecha). *Revista Nacional de Arquitectura*, 1954, nº156, página 5.

Industriales que han intervenido en la construcción

**HOSTAL DE LOS REYES CATOLICOS**



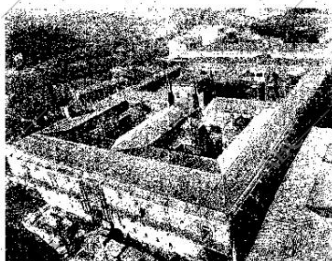
*Empresa constructora:*

**Rodolfo Lama-Construcciones, S. A.**

*Delegaciones:*

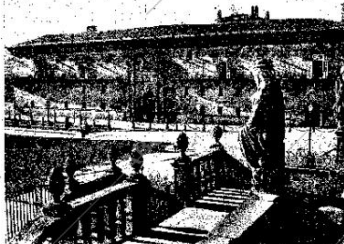
La Coruña - Vigo - Santiago de Compostela - Madrid  
Zamora-Lugo-El Ferrol del Caudillo-Pontevedra-Huelva

## OBRAS DE ADAPTACION DEL HOSPITAL REAL DE SANTIAGO PARA HOSPEDERIA DE PEREGRINOS



LAS OBRAS, SEGUN PROYECTO DE LA COMISION GESTORA DE LA EMPRESA NACIONAL DE TURISMO DEL I. N. I., CONSISTIERON EN LA SUSTITUCION DE 5.600 m<sup>2</sup> de CUBIERTA Y 8.000 m<sup>2</sup> de FORJADOS DE MADERA POR ELEMENTOS DE HORMIGON ARMADO

EJECUTADAS EN 94 DIAS  
TERMINADAS 15 DIAS ANTES DEL PLAZO FIJADO  
SE EMPLEARON 850 OBREROS  
16 GRUAS EN TURNO ININTERRUMPIDO DE TRABAJO



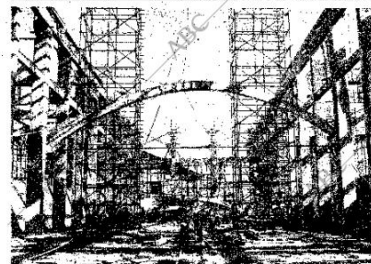
### RODOLFO LAMA-CONSTRUCCIONES, S. A.

MADRID - LA CORUÑA - VIGO - CADIZ - SANTIAGO DE COMPOSTELA  
ZAMORA - LUGO - EL FERROL DEL CAUDILLO - MARIN

CLASIN - HORTALEGA, 28

## RODOLFO LAMA - CONSTRUCCIONES, S. A.

MADRID - LA CORUÑA - VIGO - ORENSE - SANTIAGO DE COMPOSTELA - ZAMORA - EL FERROL DEL CAUDILLO



FABRICA  
PARA LA  
S. A. CROS  
EN  
PONTEVEDRA

FABRICA S. A. CROS, BARCELONA, 25, MADRID

Fig. 84 (Arriba). *Diario ABC*, 12 enero 1954.

Fig. 85 (Derecha). *Diario ABC*, 28 abril 1954.



**RODOLFO LAMA**  
**CONSTRUCCIONES, S. A.**

DELEGACION EN MADRID: POVEDILLA, 11, 3.º - TELEFONO 95 75 92



NAVE DE MAQUINARIA  
 ASTILLEROS Y TALLERES DEL NOROESTE, S. A.  
**ASTANO**  
 PERLIO - EL FERROL DEL CAUDILLO

Fig. 86 (Arriba). *Diario ABC*, 8 julio 1955.

Fig. 87 (Derecha). *Diario ABC*, 17 junio 1956.

**RODOLFO LAMA-CONSTRUCCIONES-S.A.**



**EMPRESA CONSTRUCTORA  
 DE LAS**

**OBRAS DE AMPLIACION DEL MUSEO DEL PRADO**

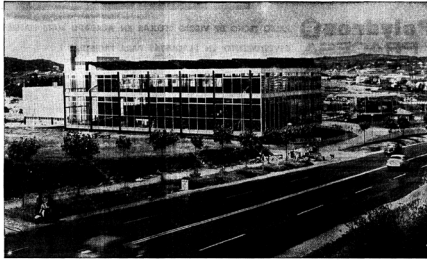
## RODOLFO LAMA - CONSTRUCCIONES, S. A.



HA CONCLUIDO LAS OBRAS E HIZO ENTREGA DEL NUEVO EDIFICIO DE LA DELEGACION SEAT EN LA CORUÑA, EN LA AVENIDA DE ALFONSO MOLINA, — KILOMETRO 3 —

**CON 6 MESES DE ANTICIPACION**  
SOBRE EL PLAZO CONVENIDO

ARQUITECTO:  
**D. ANDRES F. ALBALAT**



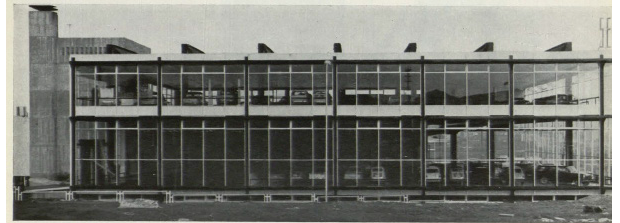
ALAS/MOROS

EDIFICACION URBANA • EDIFICACION INDUSTRIAL • OBRAS PUBLICAS • PROYECTOS • PRESUPUESTOS

### DELEGACIONES

<b>LA CORUÑA</b> Santa Lucía, 21 y 23 Teléfonos 221740-41-42	<b>VIGO</b> José Antonio, 16 Teléfonos 212912-223502-03
<b>EL FERROL DEL CAUDILLO</b> Avda. del Generalísimo, 64 Teléfono 354181 - 354580	<b>SANTIAGO DE COMPOSTELA</b> Gómez Ulla, 33 Teléfono 982071 - 982072
<b>PALMA DE MALLORCA</b> Calle San Mateo, 53	<b>LECIO</b> San Mateo, 3
<b>M A D R I D</b> DUQUE DE SUECO, 38 TELEFONOS 275700 - 275709	

## RODOLFO LAMA - Construcciones, S. A.



Filial de SEAT en La Coruña. Arquitecto: Andrés F. Albalat.

EDIFICACION INDUSTRIAL  
EDIFICACION URBANA  
OBRAS PUBLICAS  
PRESUPUESTOS  
PROYECTOS

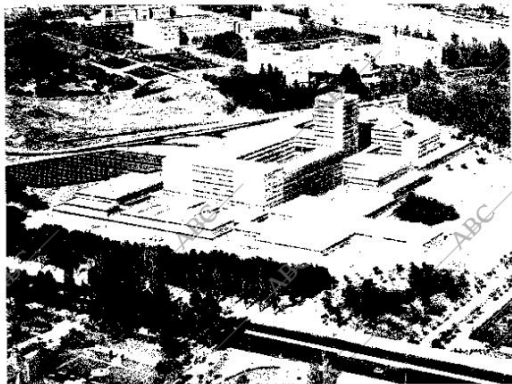
<b>LA CORUÑA</b> Santa Lucía, 21 y 23 Teléfono: 221740-41-42	<b>VIGO</b> José Antonio, 16 Teléfono: 212912-223502 y 223503	<b>EL FERROL DEL CAUDILLO</b> Generalísimo, 64 Teléfono: 354181 - 354580	<b>SANTIAGO DE COMPOSTELA</b> Gómez Ulla, 33 Teléfono: 982071	<b>M A D R I D - 9</b> Duque de SUECO, 38 Teléfono: 275 70 00 y 275 70 20
--	--	--	---	--

Fig. 88 (Arriba). *La Voz de Galicia*, 27 agosto 1967.

Fig. 89 (Derecha). *Revista Nacional de Arquitectura*, 1968, nº117, página LXVII.



nueva  
escuela técnica superior  
de ingenieros de  
**CAMINOS, CANALES Y PUERTOS**  
de Madrid



empresa constructora:  
**RODOLFO LAMA - CONSTRUCCIONES, S.A.**

Duque de Sesto, 38 - Madrid: 9

Delegaciones en: LA CORUÑA FERROL-SANTIAGO VIGO Y PALMA DE MALLORCA



**escuela oficial de  
ingenieros de caminos**

CIUDAD UNIVERSITARIA  
MADRID

construye:  
Rodolfo Lama-Construcciones, S. A.



con **CEMENTOS - ASLAND**

Fig. 90 (Arriba). *Diario ABC*, 13 noviembre 1968.

Fig. 91 (Derecha). *Diario ABC*, 14 diciembre 1968.

EL IDEAL GALLEGO  
La Coruña, Domingo, 2 de Agosto de 1970

**RODOLFO LAMA-CONSTRUCCIONES, S. A.**

HA CONSTRUIDO LAS  
OBRAS DEL  
APARCAMIENTO DE VEHICULOS  
SITUADO EN LA  
PLAZA DE PONTEVEDRA




**DELEGACIONES**

<b>LA CORUNA</b> Santa Lucía, 21 y 23 Teléfonos: 231740 - 41 - 42	<b>VIGO</b> José Antonio, 16 Teléfonos: 212012 y 212602-03
<b>EL FERROL DEL CAUDILLO</b> Avenida del Generalísimo, 64 Teléfonos: 354181 - 352490	<b>SANTIAGO DE COMPOSTELA</b> Gómez Ulla, 33 Teléfonos: 522071 - 522797
<b>PALMA DE MALLORCA</b> Capitán Mesquina Veny, 53	<b>MADRID</b> Duque de Sesto, 38 Teléfonos: 226-130-36-37-38-39

Fig. 92 (Arriba). *El Ideal Gallego*, 2 agosto 1970.

Fig. 93 (Derecha). *Diario ABC*, 5 junio 1971.

**edificio  
residencial**

VENTA DE PISOS  
1, 2, y 4 DORMITORIOS



**FERNÁN GONZÁLEZ, 28**

\*  
Información y venta.  
PISO PILOTO de 10 y 1/2 a 2-y de 4 a 8  
(Festivos 11 a 2)

\*  
RODOLFO LAMA  
CONSTRUCCIONES, S.A.

**RODOLFO LAMA-CONSTRUCCIONES, S. A.**

DELEGACIONES: LA CORUÑA - VIGO - EL FERROL DEL CAUDILLO  
SANTIAGO DE COMPOSTELA - PALMA DE MALLORCA  
MADRID

OFICINAS EN MADRID:

Duque de Sesto núm. 38 - bajo  
Tfnos. 226 43 30 - 36-37-38-39



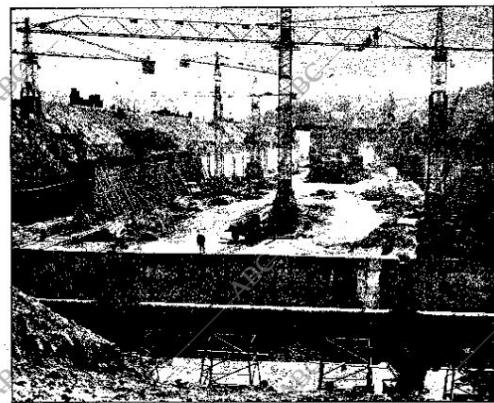
COMPLEJO DEPORTIVO DEL GRAN HOTEL FINISTERRE Y LA SOLANA  
EN LA CORUÑA

**RODOLFO LAMA-CONSTRUCCIONES, S. A.**

DELEGACIONES: LA CORUÑA - VIGO - EL FERROL DEL CAUDILLO  
SANTIAGO DE COMPOSTELA - PALMA DE MALLORCA  
MADRID - BADAJOZ

OFICINAS EN MADRID:

Duque de Sesto núm. 38 - bajo  
Tfnos. 226 43 30 - 36-37-38-39



Obras de Construcción del Dique Seco n.º 2  
Astilleros y Talleres del Noroeste

Fig. 94 (Arriba). *Diario ABC*, 8 julio 1971.

Fig. 95 (Derecha). *Diario ABC*, 31 julio 1971.

# RODOLFO LAMA - CONSTRUCCIONES, S. A.

DELEGACION EN MALLORCA: Pintor Bernareggi, número 24 - Teléfono 23 86 40 - 41 y 42



HOTEL  
COMODORO



HOTEL  
GRAN FIESTA

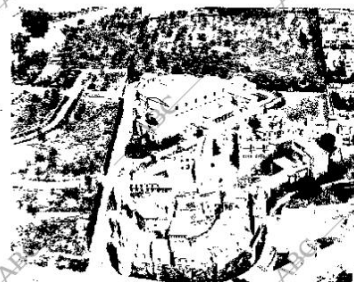
Delegaciones: LA CORUÑA - VIGO - EL FERROL DEL CAUDILLO - SANTIAGO DE COMPOSTELA - BADAJOZ - CARTAGENA

OFICINAS EN MADRID: DUQUE DE SESTO, NUM. 40 - Teléfono 226 43 30 (5 líneas)

ABRIL 1972 - 4

# RODOLFO LAMA-CONSTRUCCIONES, S. A.

DELEGACION EN MALLORCA: Pintor Bernareggi, n.º 24. Teléfonos: 23 86 40 - 41 y 42



PUEBLO  
ESPAÑOL



BLOQUE  
DE  
VIVIENDAS

DELEGACIONES: LA CORUÑA - VIGO - EL FERROL DEL CAUDILLO - SANTIAGO DE COMPOSTELA - BADAJOZ - CARTAGENA

OFICINAS EN MADRID: Duque de Sesto, número 40 - Teléfono: 226 43 30 (5 líneas)

Fig. 96 (Arriba). *Diario ABC*, 2 marzo 1972.

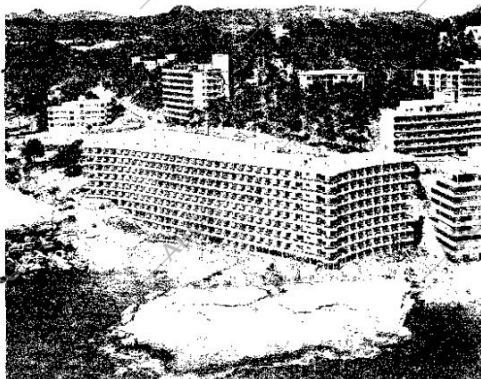
Fig. 97 (Derecha). *Diario ABC*, 6 abril 1972.





**RODOLFO LAMA - CONSTRUCCIONES, S. A.**  
DELEGACION PALMA

**EDIFICIO CAESAR'S**  
BLOQUE DE APARTAMENTOS



DELEGACIONES: LA CORUÑA • VIGO • SANTIAGO de COMPOSTELA  
• ALICANTE • PALMA • MARBELLA • MADRID

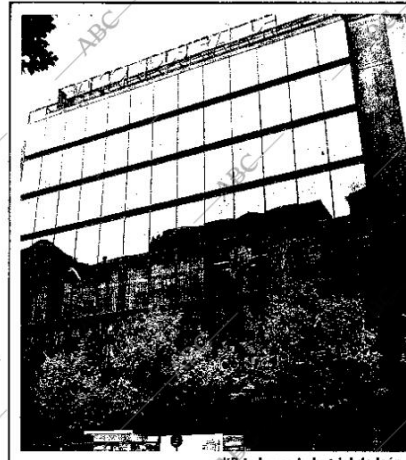
OFICINAS EN MADRID: DUQUE DE SESTO, 40

**RODOLFO LAMA CONSTRUCCIONES, S.A.**



ROLACSA

CENTRAL: MADRID - DUQUE DE SESTO, 40 - TEL. 226 43 30



edificio banco industrial de león

arquitectos: javier corvajal  
julían colmenares  
luis gay

Fig. 98 (Arriba). *Diario ABC*, 5 marzo 1974.

Fig. 99 (Derecha). *Diario ABC*, 20 diciembre 1975.

**PISOS**  
En edificio de lujo

• Llave en mano  
 • Mármol en baño  
 • de 2, 3 y 4 dormitorios  
 • Calefacción y agua caliente central  
 • Gas Ciudad de los ascensores  
 • Carpintería en nogal  
 • Caja fuerte empotrada  
 • Solerías de 70 a 2 y de 1 a 9  
 • Baños de 10 a 2  
 • Propietario PROLAR, S.A.  
 • Construye

**R** **ROLACSA**

**edificio**  
**JUAN de la HOZ, 6**  
**EN REGIMEN DE COMUNIDAD**  
**A PRECIO COSTO**

EN EL CENTRO DE LA CAPITAL  
CON PISCINA  
Y 1.200 m<sup>2</sup> DE JARDIN

- ESTUDIOS
- APARTAMENTOS
- 1 - 2 - 3 DORMITORIOS
- PLAZAS DE GARAJE

INFORMACION Y VENTAS

**BANCAM, S.A.**

FERRAZ, 43 - MADRID  
Tels. 248 35 62 - 248 41 30



**COMENZAMOS**  
**OBRAS**

CONSTRUYE **RODOLFO LAMA** - ROLACSA

PARA MAYOR INFORMACION  
Cortar y enviar este cupón  
Apellido: \_\_\_\_\_  
Nombre: \_\_\_\_\_  
Dirección: \_\_\_\_\_  
Población: \_\_\_\_\_  
Tel.: \_\_\_\_\_

Fig. 100 (Arriba). *Diario ABC*, 31 marzo, 25 abril, 23 junio, 30 junio 1978.

Fig. 101 (Derecha). *Diario ABC*, 9 marzo 1979.



**ROLACSA**  
**RODOLFO LAMA CONSTRUCCIONES, S. A.**  
Calle Trinidad, 20, bajo. Teléf.: 21 21 50. TOLEDO

El Castellano



Fig. 102 (Arriba). *El Castellano Independiente*, 19 abril 1983, página 24.

Fig. 103 (Derecha). Desconocido.





## BIBLIOGRAFÍA

- AAVV. *A Galicia moderna 1916-1936*. Centro Galego de Arte Contemporánea, Santiago de Compostela, 16 decembro 2004-20 marzo 2005 ; Círculo de Bellas Artes, Madrid 14 abril-22 maio, 2005. Santiago de Compostela : Consellería de Cultura, Comunicación Social e Turismo, 2005.

- Andrade, Alfonso. "El otro protagonista de la boda del año." *La Voz de Galicia*, 17 noviembre, 2018.

[https://www.lavozdeg Galicia.es/noticia/coruna/coruna/2018/11/17/protagonista-boda-ano/0003\\_201811H17C2991.htm](https://www.lavozdeg Galicia.es/noticia/coruna/coruna/2018/11/17/protagonista-boda-ano/0003_201811H17C2991.htm)

- Arriaga Carmona, Felipe. "Tesis y práctica del urbanismo y la arquitectura promovidos por las empresas públicas en la España de la autarquía. La empresa nacional 'Calvo Sotelo' de combustibles líquidos y lubricantes." Tesis doctoral, Universidad de Castilla-La Mancha, 2002.

<https://ruidera.uclm.es/xmlui/handle/10578/12672>

- AAVV. *Artistas galegos: arquitectos*. Vigo: Nova Galicia, 2002.

- Cancela, Juan. "El nacimiento de un barrio." *La Voz de Galicia*, 1 septiembre, 2006.

[https://www.lavozdeg Galicia.es/noticia/lugo/2006/09/01/nacimiento-barrio/0003\\_5070677.htm](https://www.lavozdeg Galicia.es/noticia/lugo/2006/09/01/nacimiento-barrio/0003_5070677.htm)

- *El Ideal Gallego*. "La época en la que Pepsa dominaba el mercado del bacalao." Junio 15, 2015.

<https://www.elidealgallego.com/texto-diario/mostrar/2323871/epoca-pepsa-dominaba-mercado-bacalao>

- Fernández Caamaño, José M. "Las condiciones impuestas para la construcción de la piscina de la Solana." *El Ideal Gallego*, 23 agosto, 2020.

<https://www.elidealgallego.com/texto-diario/mostrar/2367496/condiciones-impuestas-construc>

[cion-piscina-solana](#)

- Fernández Caamaño, José M. "Las losas que pisan todos los coruñeses." *El Ideal Gallego*, 23 enero, 2016.

<https://www.elidealgallego.com/texto-diario/mostrar/2442341/losas-pisan-todos-coruneses>

- Fernández Caamaño, José M. "Reportaje | La trayectoria a lo largo de cien años del Real Club Náutico de La Coruña." *El Ideal Gallego*, 5 mayo, 2018.

<https://www.elidealgallego.com/texto-diario/mostrar/2337770/reportaje-trayectoria-largo-cien-anos-real-club-nautico-coruna>

- García, Rodri, y Xosé Gago. "Edificio emblemático levantado sobre los restos de una cárcel." *La Voz de Galicia*, 23 octubre, 2014.

[https://www.lavozdeg Galicia.es/noticia/coruna/2014/10/23/edificio-emblematico-levantado-sobre-restos-carcel/0003\\_201410H23C3992.htm](https://www.lavozdeg Galicia.es/noticia/coruna/2014/10/23/edificio-emblematico-levantado-sobre-restos-carcel/0003_201410H23C3992.htm)

- Garrido Moreno, Antonio. *El Mercado de San Agustín de La Coruña: historia de un espacio urbano comercial*. Betanzos: Concello, 1998.

- González Catoyra, Alfonso. *Biografías coruñesas*. A Coruña: Fundación CaixaGalicia, 1990.

- Gutiérrez, José Manuel. "Litoral privatizado de O Parrote." *La Opinión*, 19 mayo, 2019.

<https://www.laopinioncoruna.es/coruna/2016/05/19/litoral-privatizado-o-parrote-24499274.html>

- Lama Prada, Rodolfo. "Realización urbana de una cubierta de hormigón armado, de gran luz."

*Revista de Obras Públicas*, no. 2737 (1943): 213-215.

- Lamas, Jorge. "Llega el quiosco a Alfonso XII." *La Voz de Galicia*, 2 marzo, 2011.

[https://www.lavozdeg Galicia.es/noticia/ourense/san-cristovo-de-cea/2011/03/02/llega-quioco-alfonso-xii/0003\\_201103V2C7992.htm](https://www.lavozdeg Galicia.es/noticia/ourense/san-cristovo-de-cea/2011/03/02/llega-quioco-alfonso-xii/0003_201103V2C7992.htm)

- *La Voz de Galicia*. "La demolición del edificio pone fin a 100 años de la fábrica de hielo." Octubre 9, 2009.

[https://www.lavozdeg Galicia.es/noticia/coruna/2009/10/09/demolicion-edificio-pone-fin-100-anos-fabrica-hielo/0003\\_8025721.htm](https://www.lavozdeg Galicia.es/noticia/coruna/2009/10/09/demolicion-edificio-pone-fin-100-anos-fabrica-hielo/0003_8025721.htm)

- Margolius, Ivan. *Architects + engineers = structures*. Chichester: Wiley-Academy, 2002.

- Martínez, Xosé Luis, y Xan Casabella. *Catálogo de arquitectura: A Coruña: 1890 - 1940*. Santiago: COAG, 1984.

- Muñoz Fontenla, Luis Walter. "Santiago Rey Pedreira: constructor de ideas." Tesis doctoral, Universidad de A Coruña, 2012.

- Navascués Palacio, Pedro, y Bernardo Revuelta Pol. *Ingenieros arquitectos*. Madrid: Fundación Juanelo Turriano, 2020.

[https://issuu.com/juaneloturriano/docs/ingenieros\\_arquitectos-issuu](https://issuu.com/juaneloturriano/docs/ingenieros_arquitectos-issuu)

- Prieto, Nuria. "El Mercado de San Agustín: una obra pionera en los años 30 de A Coruña." *Quincemil*, 9 septiembre, 2020.

<https://www.elespanol.com/quincemil/articulos/cultura/el-mercado-de-san-agustin-una-obra-pionera-en-los-anos-30-de-a-coruna>

- Rey Lama, Luis Aberto. *Ayer en Baiona*. Baiona: Editorial PICA Galicia, 2014.

[https://issuu.com/la2011/docs/aeb\\_issuu1](https://issuu.com/la2011/docs/aeb_issuu1)

- Rey Lama, Luis Alberto. *El regreso del tío Rodolfo*. Baiona: Editorial PICA Galicia, 2020.

[https://issuu.com/la2011/docs/el\\_regeso\\_del\\_t\\_o\\_rodolfo](https://issuu.com/la2011/docs/el_regeso_del_t_o_rodolfo)

- Rey Lama, Luis Alberto. *La casa de Baiona*. Baiona: Editorial PICA Galicia, 2013.

[https://issuu.com/la2011/docs/la\\_casa\\_de\\_baiona\\_internet](https://issuu.com/la2011/docs/la_casa_de_baiona_internet)

- Sanmartín Fernández, Manuel. "El Mercado de San Agustín en La Coruña y su prototipo en Reims." Universidad de A Coruña, 2002, 50-57.

[https://ruc.udc.es/dspace/bitstream/handle/2183/5223/ETSA\\_15-6.pdf?sequence=1&isAllowed=y](https://ruc.udc.es/dspace/bitstream/handle/2183/5223/ETSA_15-6.pdf?sequence=1&isAllowed=y)

- Souto López, Manuel. "Paternalismo industrial e vivenda na España franquista. O poboado industrial das Veigas nas Pontes de García Rodríguez." *Cátedra: revista eumesa de estudos*, no 20 (2013): 286–304.

- V. F. "El Ayuntamiento pontés debe devolver 30.000 euros al Banco Popular." *La Voz de Galicia*, 10 marzo, 2003.

[https://www.lavozdeg Galicia.es/noticia/ferrol/2003/03/10/ayuntamiento-pontes-debe-devolver-30000-euros-banco-popular/0003\\_1540774.htm](https://www.lavozdeg Galicia.es/noticia/ferrol/2003/03/10/ayuntamiento-pontes-debe-devolver-30000-euros-banco-popular/0003_1540774.htm)

- Villar, Marta. "El Puerto, condenado a pagar un millón de euros por rescindir la concesión y derribar la Frigorífica." *La Voz de Galicia*, 2 agosto, 2015.

<https://www.laopinioncoruna.es/coruna/2015/08/02/puerto-condenado-pagar-millon-euros-24604719.html>



## RELACIÓN DE FIGURAS

- Fig. 1. Contorno de la ciudad de A Coruña a mediados del siglo XX con las arquitecturas a analizar en el trabajo | Elaboración propia
- Fig. 2. Rodolfo Lama Prada | Cortesía de Carlota Lama
- Fig. 3. Quisco del paseo de Alfonso XII, Vigo, 1943, del arquitecto Emilio Bugallo Orozco. Se encargó la obra a la empresa de Rodolfo Lama - Construcciones, S.A. | <https://lamasdono.blogspot.com/2012/03/quisco-del-paseo-de-alfonso.html>
- Fig. 4. Interior del Mercado de San Agustín, A Coruña, 1932, de los arquitectos Santiago Rey Pedreira y Antonio Tenreiro, en colaboración con el ingeniero Rodolfo Lama Prada | Imagen de Roi Ríos | <https://coleccionismodemonedas.com/numismatica-en-coruna/>
- Fig. 5. Parroquia de la Milagrosa, Lugo, 1946-1948, del arquitecto Ruperto Sánchez Núñez. Se encarga la obra al contratista Rodolfo Lama | [https://parroquiamilagrosa.es/?page\\_id=3591](https://parroquiamilagrosa.es/?page_id=3591)
- Fig. 6. Gimnasio de Guardamarina Barruta, en la Escuela Naval Militar de Marín, 1944, de los arquitectos Santomá y Antonio Cominges. Se encarga la ejecución de la obra al ingeniero Rodolfo Lama | <https://armada.defensa.gob.es/archivo/mardigitalrevistas/cuadernosihcn/75cuaderno/cap06.pdf>
- Fig. 7. Economato-escuela en As Veigas, As Pontes de García-Rodríguez, 1949-1950. Se encarga la obra a la empresa constructora Rodolfo Lama - Construcciones, S.A. | <http://catedra.pontedeume.es/20/catedra2007.pdf>
- Fig. 8. Escuela de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos en la Ciudad Universitaria de Madrid, 1964, de los arquitectos López Zanón, Luis Laorga y Pérez Cerdá. Se encarga la construcción de la obra a Rodolfo Lama | [https://issuu.com/juaneloturriano/docs/ingenieros\\_arquitectos-issuu](https://issuu.com/juaneloturriano/docs/ingenieros_arquitectos-issuu)
- Fig. 9. Concesionario de SEAT en la Avenida de Alfonso Molina, A Coruña, 1964, del arquitecto Andrés Fernández-Albalat. Se encarga la obra a la empresa constructora Rodolfo Lama - Construcciones, S.A. | Imagen del archivo de Andrés Fernández-Albalat Lois | <https://tectonica.archi/articles/en-recuerdo-del-arquitecto-gallego-andres-fernandez-albalat-arquitectura-con-sentidino/>



- Fig. 10. Hostal de los Reyes Católicos, Santiago de Compostela, 1953, cuya rehabilitación fue llevada a cabo por Rodolfo Lama - Construcciones, S.A. | <https://tur43.es/general/turespana-saca-a-concurso-publico-por-350-000-euros-el-plan-director-de-restauracion-del-parador-de-santiago-de-compostela.html>
- Fig. 11. Mercado de San Agustín, A Coruña, de los arquitectos Santiago Rey Pedreira y Antonio Tenreiro y el ingeniero de caminos Rodolfo Lama Prada, 1932 | <https://javalinquin.jimdofree.com/vistas-de-la-ciudad-de-la-coru%C3%B1a-1-urquiola-y-mar-egeo/>
- Fig. 12. Mercado de Les Halles Centrales en Reims, Francia, del arquitecto Émile Maigrot y el ingeniero Eugène Freyssinet, 1927 | Imagen de Europa Nostra | <https://arquitecturayempresa.es/noticia/hormigon-al-limite-el-mercado-central-de-reims-de-maigrot-y-freyssinet>
- Fig. 13. Piscina, gimnasio y locales de La Solana, 1940 - 1942, del arquitecto Santiago Rey Pedreira y el ingeniero de caminos Rodolfo Lama Prada, A Coruña | <https://www.pinterest.com/pin/365987907195434305/>
- Fig. 14. Hotel Finisterre, 1943 - 1945, del arquitecto Santiago Rey Pedreira y el ingeniero de caminos Rodolfo Lama Prada, sobre la playa del Parrote, A Coruña | [https://ar.pinterest.com/pin/620159811164152874/?amp\\_client\\_id=CLIENT\\_ID\(&\)&mweb\\_unauth\\_id=&from\\_amp\\_pin\\_page=true](https://ar.pinterest.com/pin/620159811164152874/?amp_client_id=CLIENT_ID(&)&mweb_unauth_id=&from_amp_pin_page=true)
- Fig. 15. Línea del tiempo que recoge todas las obras documentadas de Rodolfo Lama Prada | Elaboración propia
- Fig. 16. *Revista Nacional de Arquitectura*, 1947, nº 70-71 | <https://www.coam.org/media/Default%20Files/fundacion/biblioteca/revista-arquitectura-100/1946-1958/docs/revista-completa/revista-nacional-arquitectura-1947-n70-71.pdf>
- Fig. 17. Actual nave de J. L. Correa Kessler S.L. en el Muelle de la Palloza | Imagen cortesía de Luis Walter Muñoz Fontenla con edición propia
- Fig. 18. *Diario ABC*, 12 enero 1954 | Imagen del Archivo Digital ABC | <https://www.abc.es/>

archivo/periodicos/abc-madrid-19540112.html

- Fig. 19. *Revista Nacional de Arquitectura*, 1968, nº 117 | Imagen del Archivo Digital ABC | <https://www.coam.org/media/Default%20Files/fundacion/biblioteca/revista-arquitectura-100/1959-1973/docs/revista-completa/revista-arquitectura-1968-n117.pdf>

- Fig. 20. *Diario ABC*, 8 julio 1971 | Imagen del Archivo Digital ABC | <https://www.abc.es/archivo/periodicos/abc-madrid-19710708.html>

- Fig. 21. *Diario ABC*, 31 julio 1971 | Imagen del Archivo Digital ABC | <https://www.abc.es/archivo/periodicos/abc-madrid-19710731.html>

- Fig. 22. *El Castellano Independiente*, 19 abril 1983 | Imagen de la Biblioteca Virtual de Castilla-La Mancha | <https://ceclmdigital2.uclm.es/pdf.raw?query=id:0001740246&page=23&lang=es&view=global>

- Fig. 23. Línea del tiempo que recoge todos los anuncios documentados de la empresa Rodolfo Lama - Construcciones, S.A. | Elaboración propia

- Fig. 24. Situación de la Factoría bacaladera de Eusebio Bonjoch, S.A., 1965, del ingeniero de caminos Rodolfo Lama Prada en las inmediaciones del Puente Pasaje, A Coruña | Ortofoto interministerial de A Coruña, 1973 - 1986

- Fig. 25. Factoría bacaladera de Eusebio Bonjoch, S.A., 1965, del ingeniero de caminos Rodolfo Lama Prada en las inmediaciones del Puente Pasaje, A Coruña | <https://www.concorsa.es/>

- Fig. 26. Planta baja de la Factoría bacaladera de Eusebio Bonjoch, S.A., 1965, del ingeniero de caminos Rodolfo Lama Prada en las inmediaciones del Puente Pasaje, A Coruña | Redibujado por la autora

- Fig. 27. Planta primera de la Factoría bacaladera de Eusebio Bonjoch, S.A., 1965, del ingeniero de caminos Rodolfo Lama Prada en las inmediaciones del Puente Pasaje, A Coruña | Redibujado por la autora

- Fig. 28. Planta segunda de la Factoría bacaladera de Eusebio Bonjoch, S.A., 1965, del ingeniero

de caminos Rodolfo Lama Prada en las inmediaciones del Puente Pasaje, A Coruña | Redibujado por la autora

- Fig. 29. Planta de cubiertas de la Factoría bacaladera de Eusebio Bonjoch, S.A., 1965, del ingeniero de caminos Rodolfo Lama Prada en las inmediaciones del Puente Pasaje, A Coruña | Redibujado por la autora

- Fig. 30. Alzado oeste, sección AB y sección CD de la Factoría bacaladera de Eusebio Bonjoch, S.A., 1965, del ingeniero de caminos Rodolfo Lama Prada en las inmediaciones del Puente Pasaje, A Coruña | Redibujado por la autora

- Fig. 31. Alzados norte, sur y oeste de la Factoría bacaladera de Eusebio Bonjoch, S.A., 1965, del ingeniero de caminos Rodolfo Lama Prada en las inmediaciones del Puente Pasaje, A Coruña | Elaborado por la autora a partir de la documentación existente

- Fig. 32. Axonometría de la Factoría bacaladera de Eusebio Bonjoch, S.A., 1965, del ingeniero de caminos Rodolfo Lama Prada en las inmediaciones del Puente Pasaje, A Coruña | Elaborado por la autora a partir de la documentación existente

- Fig. 33. Axonometría explotada de la Factoría bacaladera de Eusebio Bonjoch, S.A., 1965, del ingeniero de caminos Rodolfo Lama Prada en las inmediaciones del Puente Pasaje, A Coruña | Elaborado por la autora a partir de la documentación existente

- Fig. 34. Esquema de la modulación de los alzados de la Factoría bacaladera de Eusebio Bonjoch, S.A., 1965, del ingeniero de caminos Rodolfo Lama Prada en las inmediaciones del Puente Pasaje, A Coruña | Elaborado por la autora

- Fig. 35. Esquema de la compartimentación interior en planta baja de la Factoría bacaladera de Eusebio Bonjoch, S.A., 1965, del ingeniero de caminos Rodolfo Lama Prada en las inmediaciones del Puente Pasaje, A Coruña | Elaborado por la autora

- Fig. 36. Esquema de los dos cuerpos diferenciados del edificio: a la izquierda, el trapecio donde se colocan las cámaras frigoríficas; a la derecha, el pentágono donde se encuentra la zona de

industrialización y el cuerpo de oficinas | Elaboración propia

- Fig. 37. Esquema de la compartimentación interior de la planta primera de la Factoría bacaladera de Eusebio Bonjoch, S.A., 1965, del ingeniero de caminos Rodolfo Lama Prada en las inmediaciones del Puente Pasaje, A Coruña | Elaborado por la autora

- Fig. 38. Esquema de la compartimentación interior de la planta segunda de la Factoría bacaladera de Eusebio Bonjoch, S.A., 1965, del ingeniero de caminos Rodolfo Lama Prada en las inmediaciones del Puente Pasaje, A Coruña | Elaborado por la autora

- Fig. 39. Esquema de la organización de la estructura en planta baja de la Factoría bacaladera de Eusebio Bonjoch, S.A., 1965, del ingeniero de caminos Rodolfo Lama Prada en las inmediaciones del Puente Pasaje, A Coruña | Elaborado por la autora

- Fig. 40. Esquema de la organización de la estructura en planta primera de la Factoría bacaladera de Eusebio Bonjoch, S.A., 1965, del ingeniero de caminos Rodolfo Lama Prada en las inmediaciones del Puente Pasaje, A Coruña | Elaborado por la autora

- Fig. 41. Esquema de la organización de la estructura en planta segunda de la Factoría bacaladera de Eusebio Bonjoch, S.A., 1965, del ingeniero de caminos Rodolfo Lama Prada en las inmediaciones del Puente Pasaje, A Coruña | Elaborado por la autora

- Fig. 42. Situación de la Fábrica de PEBSA, 1955, de los ingenieros Rodolfo Lama Prada y Alfonso Pérez Pérez, en el muelle del Este del Puerto de A Coruña | Ortofoto interministerial de A Coruña, 1973 - 1986

- Fig. 43. Fábrica de PEBSA, 1955, de los ingenieros Rodolfo Lama Prada y Alfonso Pérez Pérez, en el muelle del Este del Puerto de A Coruña | <https://www.asociacionbuxa.com/patrimonio/detalle/622>

- Fig. 44. Interior de la Fábrica de PEBSA, 1955, de los ingenieros Rodolfo Lama Prada y Alfonso Pérez Pérez, en el Muelle del Este del Puerto de A Coruña | <https://www.asociacionbuxa.com/patrimonio/detalle/622>

- Fig. 45. Fábrica de PEBSA, 1955, de los ingenieros Rodolfo Lama Prada y Alfonso Pérez Pérez, en el Muelle del Este del Puerto de A Coruña, antes de que se empezara a construir el Muelle del Centenario. Al fondo, la Fábrica de Hielo | <https://www.todocoleccion.net/postales-galicia/la-coruna-muelle-este-bacaladera~x51537337>
- Fig. 46. Plantas baja y planta primera de la Fábrica de PEBSA, 1955, de los ingenieros Rodolfo Lama Prada y Alfonso Pérez Pérez, en el muelle del Este del Puerto de A Coruña | Redibujado por la autora
- Fig. 47. Plantas segunda y tercera de la Fábrica de PEBSA, 1955, de los ingenieros Rodolfo Lama Prada y Alfonso Pérez Pérez, en el muelle del Este del Puerto de A Coruña | Redibujado por la autora
- Fig. 48. Sección transversal de la Fábrica de PEBSA, 1955, de los ingenieros Rodolfo Lama Prada y Alfonso Pérez Pérez, en el muelle del Este del Puerto de A Coruña | Redibujado por la autora
- Fig. 49. Alzados este, oeste, norte y sur, respectivamente, de la Fábrica de PEBSA, 1955, de los ingenieros Rodolfo Lama Prada y Alfonso Pérez Pérez, en el muelle del Este del Puerto de A Coruña | Elaborado por la autora a partir de la documentación existente
- Fig. 50. Axonometría de la Fábrica de PEBSA, 1955, de los ingenieros Rodolfo Lama Prada y Alfonso Pérez Pérez, en el muelle del Este del Puerto de A Coruña | Elaborado por la autora a partir de la documentación existente
- Fig. 51. Axonometría explotada de la Fábrica de PEBSA, 1955, de los ingenieros Rodolfo Lama Prada y Alfonso Pérez Pérez, en el muelle del Este del Puerto de A Coruña | Elaborado por la autora a partir de la documentación existente
- Fig. 52. Esquema de la modulación de los alzados de la Fábrica de PEBSA, 1955, de los ingenieros Rodolfo Lama Prada y Alfonso Pérez Pérez, en el muelle del Este del Puerto de A Coruña | Elaborado por la autora
- Fig. 53. Esquema de la compartimentación interior de las plantas baja y primera de la Fábrica de

PEBSA, 1955, de los ingenieros Rodolfo Lama Prada y Alfonso Pérez Pérez, en el muelle del Este del Puerto de A Coruña | Elaborado por la autora a partir de la documentación existente

- Fig. 54. Esquema de la compartimentación interior de las plantas segunda y tercera de la Fábrica de PEBSA, 1955, de los ingenieros Rodolfo Lama Prada y Alfonso Pérez Pérez, en el muelle del Este del Puerto de A Coruña | Elaborado por la autora a partir de la documentación existente

- Fig. 55. Esquema de organización de la estructura de las plantas baja y primera de la Fábrica de PEBSA, 1955, de los ingenieros Rodolfo Lama Prada y Alfonso Pérez Pérez, en el muelle del Este del Puerto de A Coruña | Elaborado por la autora a partir de la documentación existente

- Fig. 56. Esquema de organización de la estructura de las plantas segunda y tercera de la Fábrica de PEBSA, 1955, de los ingenieros Rodolfo Lama Prada y Alfonso Pérez Pérez, en el muelle del Este del Puerto de A Coruña | Elaborado por la autora a partir de la documentación existente

- Fig. 57. Situación de la Fábrica de Hielo, 1943, del arquitecto Santiago Rey Pedreira y el ingeniero de caminos Rodolfo Lama Prada, en el Muelle del Este del Puerto de A Coruña | Vuelo americano 1956 - 1957

- Fig. 58. Imagen de la Fábrica de Hielo, 1943, del arquitecto Santiago Rey Pedreira y el ingeniero de caminos Rodolfo Lama Prada, en el Muelle del Este del Puerto de A Coruña | <https://www.laopinioncoruna.es/coruna/2015/08/02/puerto-condenado-pagar-millon-euros-24604719.html>

- Fig. 59. Fábrica de Hielo, 1943, del arquitecto Santiago Rey Pedreira y el ingeniero de caminos Rodolfo Lama Prada, en el Muelle del Este del Puerto de A Coruña junto a la Factoría de PEBSA | <https://deandanzasyrelatos.wordpress.com/2018/12/24/aquellos-paseos-por-el-puerto/>

- Fig. 60. Planta baja de la Fábrica de Hielo, 1943, del arquitecto Santiago Rey Pedreira y el ingeniero de caminos Rodolfo Lama Prada, en el Muelle del Este del Puerto de A Coruña | Redibujado por la autora

- Fig. 61. Planta superior de la Fábrica de Hielo, 1943, del arquitecto Santiago Rey Pedreira y el ingeniero de caminos Rodolfo Lama Prada, en el Muelle del Este del Puerto de A Coruña | Redi-

bujado por la autora

- Fig. 62. Alzado oeste de la Fábrica de Hielo, 1943, del arquitecto Santiago Rey Pedreira y el ingeniero de caminos Rodolfo Lama Prada, en el Muelle del Este del Puerto de A Coruña | Redibujado por la autora

- Fig. 63. Alzado norte de la Fábrica de Hielo, 1943, del arquitecto Santiago Rey Pedreira y el ingeniero de caminos Rodolfo Lama Prada, en el Muelle del Este del Puerto de A Coruña | Redibujado por la autora

- Fig. 64. Alzado este de la Fábrica de Hielo, 1943, del arquitecto Santiago Rey Pedreira y el ingeniero de caminos Rodolfo Lama Prada, en el Muelle del Este del Puerto de A Coruña | Elaborado por la autora a partir de la documentación existente

- Fig. 65. Alzado sur de la Fábrica de Hielo, 1943, del arquitecto Santiago Rey Pedreira y el ingeniero de caminos Rodolfo Lama Prada, en el Muelle del Este del Puerto de A Coruña | Elaborado por la autora a partir de la documentación existente

- Fig. 66. Sección AB de la Fábrica de Hielo, 1943, del arquitecto Santiago Rey Pedreira y el ingeniero de caminos Rodolfo Lama Prada, en el Muelle del Este del Puerto de A Coruña | Redibujado por la autora

- Fig. 67. Sección CD de la Fábrica de Hielo, 1943, del arquitecto Santiago Rey Pedreira y el ingeniero de caminos Rodolfo Lama Prada, en el Muelle del Este del Puerto de A Coruña | Redibujado por la autora

- Fig. 68. Sección EF de la Fábrica de Hielo, 1943, del arquitecto Santiago Rey Pedreira y el ingeniero de caminos Rodolfo Lama Prada, en el Muelle del Este del Puerto de A Coruña | Redibujado por la autora

- Fig. 69. Axonometría de la Fábrica de Hielo, 1943, del arquitecto Santiago Rey Pedreira y el ingeniero de caminos Rodolfo Lama Prada, en el Muelle del Este del Puerto de A Coruña | Elaborado por la autora a partir de la documentación existente

- Fig. 70. Axonometría explotada de la Fábrica de Hielo, 1943, del arquitecto Santiago Rey Pedreira y el ingeniero de caminos Rodolfo Lama Prada, en el Muelle del Este del Puerto de A Coruña | Elaborado por la autora a partir de la documentación existente

- Fig. 71. Esquema de la modulación de los alzados de la Fábrica de Hielo, 1943, del arquitecto Santiago Rey Pedreira y el ingeniero de caminos Rodolfo Lama Prada, en el Muelle del Este del Puerto de A Coruña | Elaborado por la autora

- Fig. 72. Esquema de la compartimentación interior en ambas plantas de la Fábrica de Hielo, 1943, del arquitecto Santiago Rey Pedreira y el ingeniero de caminos Rodolfo Lama Prada, en el Muelle del Este del Puerto de A Coruña | Elaborado por la autora

- Fig. 73. Esquema de la organización de la estructura en la planta baja de la Fábrica de Hielo, 1943, del arquitecto Santiago Rey Pedreira y el ingeniero de caminos Rodolfo Lama Prada, en el Muelle del Este del Puerto de A Coruña | Elaborado por la autora

- Fig. 74. Esquema de la organización de la estructura en la planta superior de la Fábrica de Hielo, 1943, del arquitecto Santiago Rey Pedreira y el ingeniero de caminos Rodolfo Lama Prada, en el Muelle del Este del Puerto de A Coruña | Elaborado por la autora

- Fig. 75. Situación del Mercado de San Agustín, 1932, de los arquitectos Santiago Rey Pedreira y Antonio Tenreiro y el ingeniero de caminos Rodolfo Lama Prada, en A Coruña | Ortofoto interministerial de A Coruña, 1973 - 1986

- Fig. 76. Esquemas de la modulación de los alzados del Mercado de San Agustín (arriba, izquierda), de la Factoría bacaladera de Eusebio Bonjoch, S.A. (arriba, derecha), de la Fábrica de PEBSA (abajo, izquierda), y de la Fábrica de Hielo (abajo, derecha) | Alzado este del Mercado de San Agustín de Fernández Fernández, Xosé, José Ramón Soraluze Blond, y Universidade da Coruña, eds. A Coruña. Arquitecturas da provincia da Coruña 6. A Coruña: Deputación Provincial, 1997, 238 y alzados norte y sur de [https://www.urbipedia.org/hoja/Mercado\\_de\\_San\\_Agust%C3%ADn\\_\(La\\_Coru%C3%B1a\)](https://www.urbipedia.org/hoja/Mercado_de_San_Agust%C3%ADn_(La_Coru%C3%B1a)) | Alzados de la Factoría bacaladera de Eusebio Bonjoch, S.A., Fábrica de



PEBSA y Fábrica de Hielo elaborados por la autora

- Fig. 77. Esquemas de la compartimentación interior del Mercado de San Agustín (arriba, izquierda), de la Factoría bacaladera de Eusebio Bonjoch, S.A. (arriba, derecha), de la Fábrica de PEBSA (abajo, izquierda), y de la Fábrica de Hielo (abajo, derecha) | Planta del Mercado de San Agustín elaboradas por la autora | Plantas de la Factoría bacaladera de Eusebio Bonjoch, S.A., Fábrica de PEBSA y Fábrica de Hielo elaboradas por la autora

- Fig. 78. Esquemas de la organización de la estructura en el Mercado de San Agustín (arriba, izquierda), de la Factoría bacaladera de Eusebio Bonjoch, S.A. (arriba, derecha), de la Fábrica de PEBSA (abajo, izquierda), y de la Fábrica de Hielo (abajo, derecha) | Plantas del Mercado de San Agustín de [https://www.urbipedia.org/hoja/Mercado\\_de\\_San\\_Agust%C3%ADn\\_\(La\\_Coru%C3%B1a\)](https://www.urbipedia.org/hoja/Mercado_de_San_Agust%C3%ADn_(La_Coru%C3%B1a)) con edición de la autora | Plantas de la Factoría bacaladera de Eusebio Bonjoch, S.A., Fábrica de PEBSA y Fábrica de Hielo elaboradas por la autora

- Fig. 79. Axonometría explotada de la Factoría bacaladera de Eusebio Bonjoch, S.A., 1965, del ingeniero de caminos Rodolfo Lama Prada en las inmediaciones del Puente Pasaje, A Coruña | Elaborado por la autora a partir de la documentación existente

- Fig. 80. Axonometría explotada de la Fábrica de PEBSA, 1955, de los ingenieros Rodolfo Lama Prada y Alfonso Pérez Pérez, en el muelle del Este del Puerto de A Coruña | Elaborado por la autora a partir de la documentación existente

- Fig. 81. Axonometría explotada de la Fábrica de Hielo, 1943, del arquitecto Santiago Rey Pedreira y el ingeniero de caminos Rodolfo Lama Prada, en el Muelle del Este del Puerto de A Coruña | Elaborado por la autora a partir de la documentación existente

- Fig. 82. *Revista Nacional de Arquitectura*, 1947, nº70-71, página 2 | <https://www.coam.org/media/Default%20Files/fundacion/biblioteca/revista-arquitectura-100/1946-1958/docs/revista-completa/revista-nacional-arquitectura-1947-n70-71.pdf>

- Fig. 83. *Revista Nacional de Arquitectura*, 1954, nº156, página 5 | <https://www.coam.org/>

media/Default%20Files/fundacion/biblioteca/revista-arquitectura-100/1946-1958/docs/revista-completa/revista-nacional-arquitectura-1954-n156.pdf

- Fig. 84. *Diario ABC*, 12 enero 1954 | Imagen del Archivo Digital ABC | <https://www.abc.es/archivo/periodicos/abc-madrid-19540112.html>

- Fig. 835. *Diario ABC*, 28 abril 1954 | Imagen del Archivo Digital ABC | <https://www.abc.es/archivo/periodicos/abc-madrid-19540428.html>

- Fig. 86. *Diario ABC*, 8 julio 1955 | Imagen del Archivo Digital ABC | <https://www.abc.es/archivo/periodicos/abc-madrid-19550708.html>

- Fig. 87. *Diario ABC*, 17 junio 1956 | Imagen del Archivo Digital ABC | <https://www.abc.es/archivo/periodicos/abc-madrid-19560617.html>

- Fig. 88. *La Voz de Galicia*, 27 agosto 1967 | Cortesía de Antonio Santiago Río Vázquez

- Fig. 89. *Revista Nacional de Arquitectura*, 1968, nº117, página LXVII | <https://www.coam.org/media/Default%20Files/fundacion/biblioteca/revista-arquitectura-100/1959-1973/docs/revista-completa/revista-arquitectura-1968-n117.pdf>

- Fig. 90. *Diario ABC*, 13 noviembre 1968 | Imagen del Archivo Digital ABC | <https://www.abc.es/archivo/periodicos/abc-madrid-19681113.html>

- Fig. 91. *Diario ABC*, 14 diciembre 1968 | Imagen del Archivo Digital ABC | <https://www.abc.es/archivo/periodicos/abc-madrid-19681214.html>

- Fig. 92. *El Ideal Gallego*, 2 agosto 1970 | Cortesía de Luis Walter Muñoz Fontenla

- Fig. 93. *Diario ABC*, 5 junio 1971 | Imagen del Archivo Digital ABC | <https://www.abc.es/archivo/periodicos/abc-madrid-19710605.html>

- Fig. 94. *Diario ABC*, 8 julio 1971 | Imagen del Archivo Digital ABC | <https://www.abc.es/archivo/periodicos/abc-madrid-19710708.html>

- Fig. 95. *Diario ABC*, 31 julio 1971 | Imagen del Archivo Digital ABC | <https://www.abc.es/archivo/periodicos/abc-madrid-19710731.html>

- Fig. 96. *Diario ABC*, 2 marzo 1972 | Imagen del Archivo Digital ABC | <https://www.abc.es/archivo/periodicos/abc-madrid-19720302.html>
- Fig. 97. *Diario ABC*, 6 abril 1972 | Imagen del Archivo Digital ABC | <https://www.abc.es/archivo/periodicos/abc-madrid-19720406.html>
- Fig. 98. *Diario ABC*, 5 marzo 1974 | Imagen del Archivo Digital ABC | <https://www.abc.es/archivo/periodicos/abc-madrid-19740305.html>
- Fig. 99. *Diario ABC*, 20 diciembre 1975 | Imagen del Archivo Digital ABC | <https://www.abc.es/archivo/periodicos/abc-madrid-19751220.html>
- Fig. 100. *Diario ABC*, 31 marzo, 25 abril, 23 junio, 30 junio 1978 | Imágenes del Archivo Digital ABC | <https://www.abc.es/archivo/periodicos/abc-madrid-19780331.html> | <https://www.abc.es/archivo/periodicos/abc-madrid-19780425.html> | <https://www.abc.es/archivo/periodicos/abc-madrid-19780623.html> | <https://www.abc.es/archivo/periodicos/abc-madrid-19780630.html>
- Fig. 101. *Diario ABC*, 9 marzo 1979 | Imagen del Archivo Digital ABC | <https://www.abc.es/archivo/periodicos/abc-madrid-19790309.html>
- Fig. 102. *El Castellano Independiente*, 19 abril 1983, página 24 | <https://ceclmdigital2.uclm.es/pdf.raw?query=id:0001740246&page=23&lang=es&view=global>
- Fig. 103. Desconocido | <http://astanofene.blogspot.com/2008/07/>