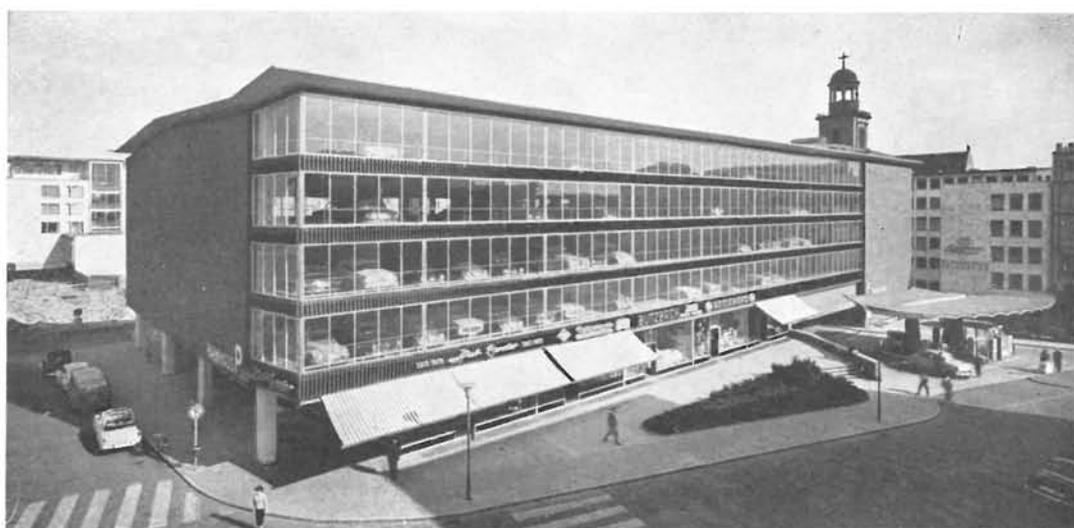




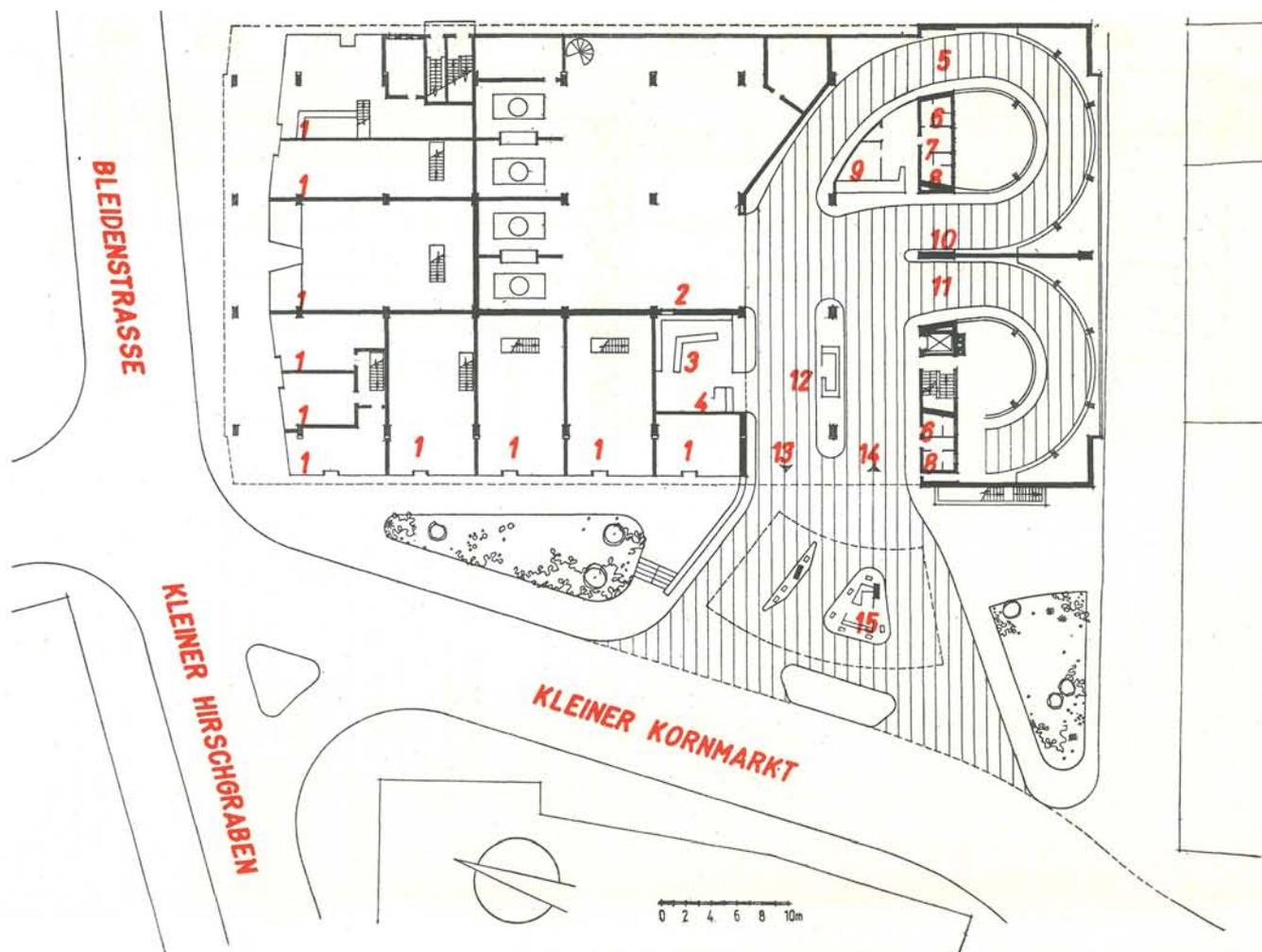
138 - 21

garaje, en Frankfurt

MAX MEID, HELMUT ROMEICK y VOLKER WAGNER, arquitectos

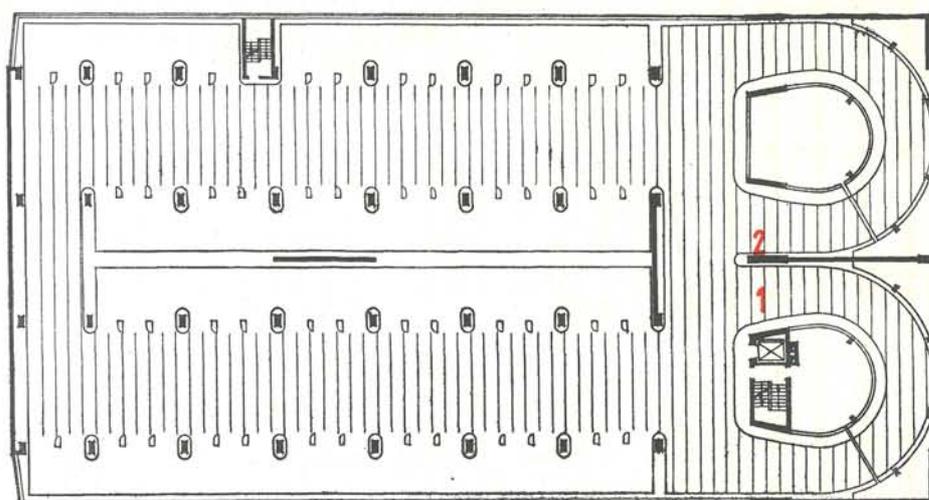


Detalle de la gasolinera y perspectiva del conjunto.



planta baja

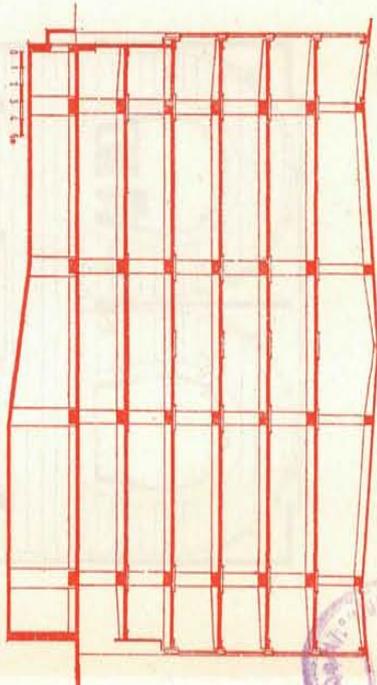
planta tipo



1. Tiendas. — 2. Lavado y engrase.—3. Contador.
4. Caja.—5. Salida.—6. Aseo señoras.—7. Vestuario.—8. Aseo caballeros.—9. Administración. —
10. Rampa bajando hacia el sótano.—11. Acceso.—12. Control.—13. Salida.—14. Entrada.—15. Estación de servicio.

1. Entrada.
2. Salida.

Plantas Y secciones sección transversal



Hoy en día, en la Era de la mecánica, en que el módulo hombre se ve frecuentemente desplazado por el módulo automóvil, el garaje no es ya un recinto subterráneo que se avergüenza de sí mismo, sino que se eleva dignamente exteriorizando con orgullo su finalidad.

Este garaje, construido en pleno corazón de Frankfurt, no desentonaba en absoluto de los edificios que le rodean, pues su aspecto exterior acristalado le hacen parecer más un salón de exposición de automóviles que un propio garaje.

Destinado al servicio público, tiene capacidad para 389 coches. Los apartamientos se encuentran en el sótano, entresuelo y en las cuatro plantas superiores. En la planta tipo pueden aparcar 75 coches. Delante del acceso principal se ha situado una estación de servicio con nueve gasolineras para coches que entren, salgan o pasen. En la planta de entrada se distribuye un almacén para accesorios, que sirve, a la vez, de sala de espera para los clientes, así como las oficinas de administración y aseos. En el sótano se encuentran los vestuarios y aseos para el personal, además de los servicios de calefacción para oficinas y almacenes. Las plantas de apartamiento no poseen calefacción; un ascensor, para seis personas, facilita el acceso rápido a las distintas plantas. Locales comerciales recuadran el perímetro de la planta baja.

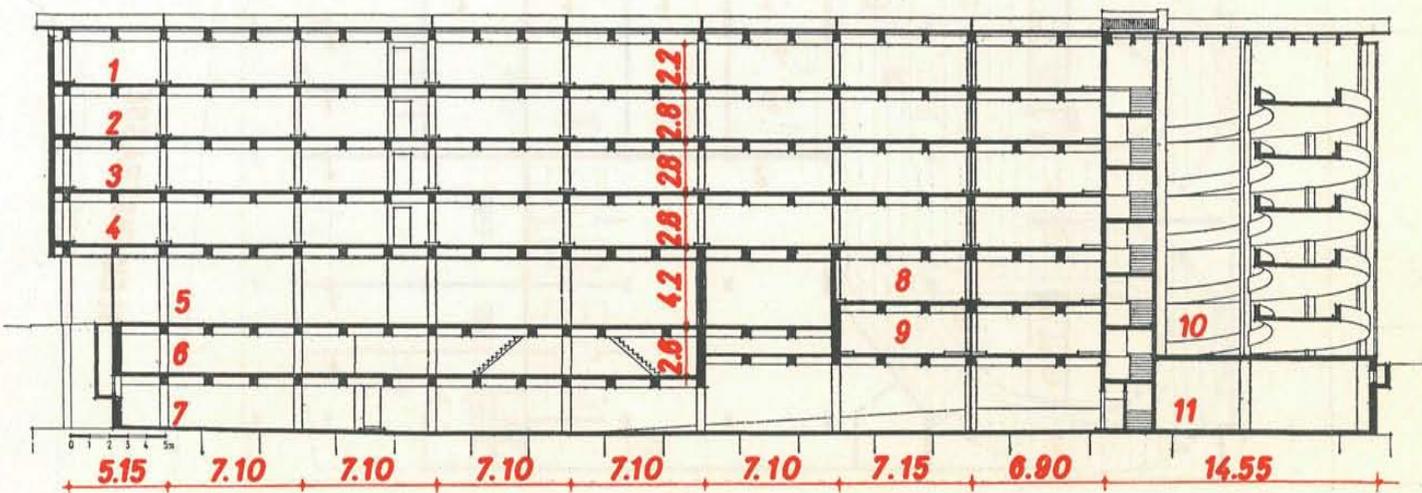
La estructura del edificio es de hormigón armado. Debido a las dimensiones del solar, relativamente corto y ancho—70 x 40 m—, se han adoptado cruías de 9 y 9,50 m, con voladizos laterales de 4 m, mientras que la luz longitudinal es de 7 m. La sobrecarga de los forjados en las plantas superiores es de 350 kg/m² y en planta baja de 500 kg/m². Los coches se estacionan formando ángulo recto con el acceso, con una anchura de bandas de apartamiento de 2,63 m. Esta colocación es la más favorable para el ahorro de espacio.



Después de muchos experimentos comparativos respecto a la forma de subida de los coches a las sucesivas plantas, se eligió el sistema de rampas circulares de 4,50 m de anchura, y con una inclinación del 8,5% en el eje de la rampa helicoidal. Se ha eliminado la instalación de un montacargas o cualquier otro sistema mecánico incapaz de manejar un tráfico intenso en las horas de congestión, que llega a ser de 200 coches por hora.

El cerramiento exterior se resuelve a base de superficies acristaladas en las fachadas largas y fábrica de ladrillo de diversas tonalidades en las fachadas cortas. Una banda abierta, protegida con láminas verticales metálicas en el suelo y techo, procuran la ventilación de las plantas superiores y la expulsión de los gases de los coches y del humo en caso de incendio. De esta forma, las plantas tienen una ventilación natural continua y exteriormente acusan la horizontalidad del edificio.

En el sótano se precisó una protección especial contra incendios y una ventilación forzada para los gases de expulsión.



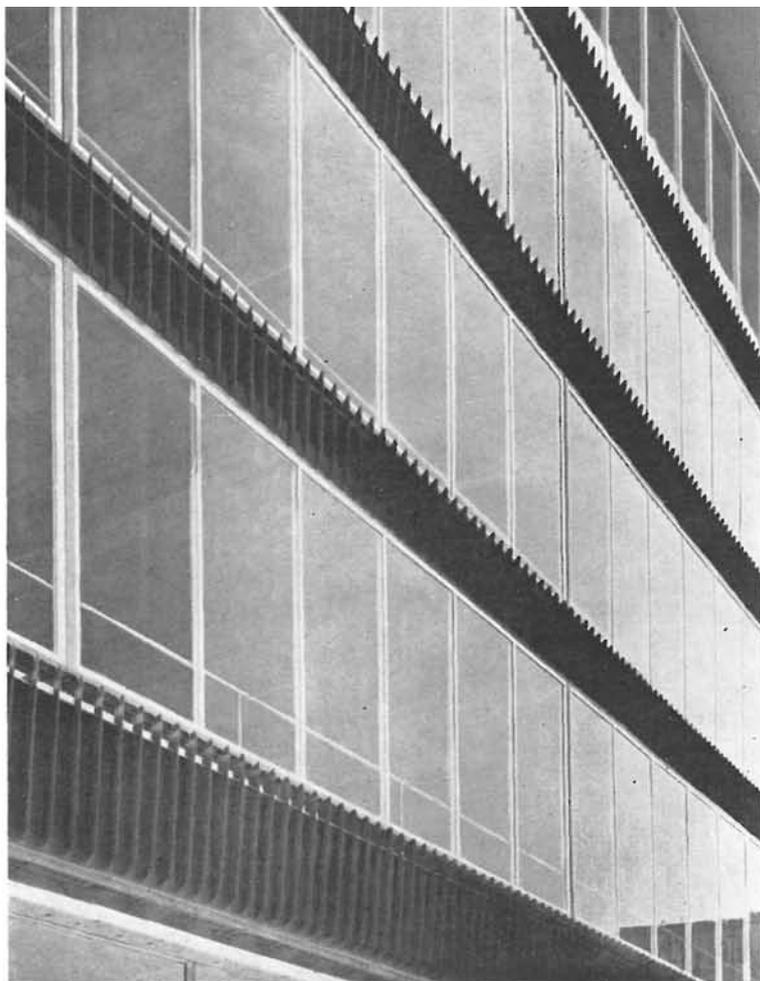
sección longitudinal

1. Planta cuarta.—2. Planta tercera.—3. Planta segunda.—4. Planta primera.—5. Tienda.—6. Almacén.
7. Sótano.—8. Entresuelo.—9. Entrada y salida.—10. Acceso.—11. Calefacción.



El hormigón queda visto al interior, en todos sus elementos estructurales, contrastando con las grandes superficies de cristal, que se limpian por medio de una grúa exterior.

Las plantas del sótano se alquilan permanentemente y las demás plantas se dedican al aparcamiento por horas. El cliente tiene a la entrada una taquilla, donde, sin bajarse del coche, recibe un talón en el que se registra la hora de llegada. Asciende por la rampa y aparca en el lugar indicado; una vez aparcado, baja en el ascensor hasta la planta baja.







Fotos: WILFRIED WOSCIDIO y BILDERDIENST GRIESHABER

Al ir a recoger su coche, paga primero la tarifa con arreglo al tiempo que ha durado su aparcamiento; sube en el ascensor; recoge su automóvil, y al llegar a la salida, también sin bajarse del coche, devuelve su recibo pagado.

Los tráficos de acceso, tanto de entrada como de salida, son de dirección única, ya que hay una rampa de subida y otra de bajada. Sólo al llegar a la estación de servicio existen los cruces de circulaciones, pero con la señalización existente no ha habido hasta ahora perturbaciones.

La estación de servicio, con su gran bóveda laminar de hormigón armado, contrasta con el resto del conjunto, rompiendo con sus ondas la frialdad de las líneas rectas que dominan la composición del edificio.