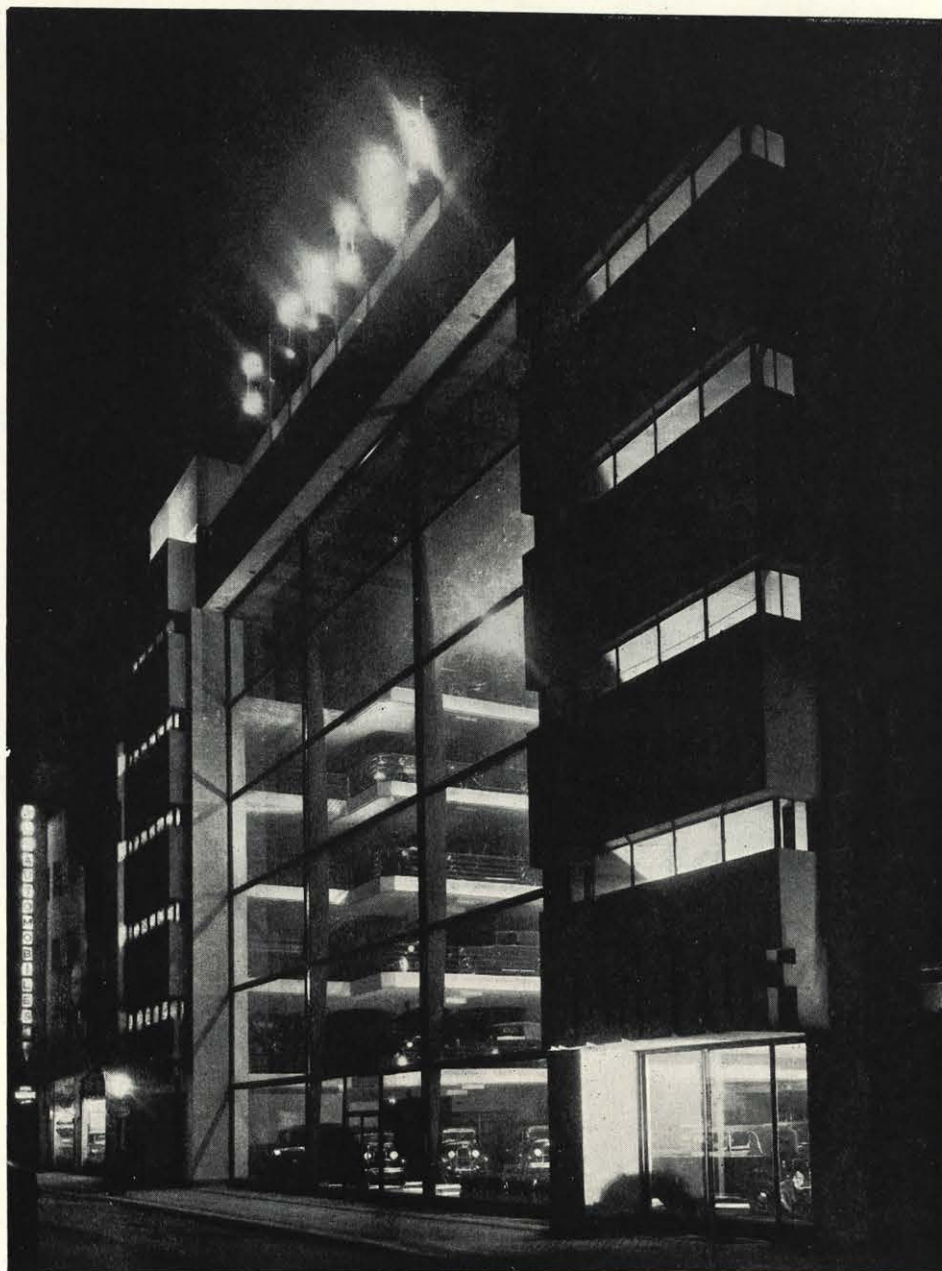




VISTA NOCTURNA DEL GARAJE MARBEUF.

Arqs. *Leprade y Bazán*; ing. *Perrin*.

ARQUITECTURA

REVISTA OFICIAL DE LA SOCIEDAD CENTRAL DE ARQUITECTOS

AÑO XII, NÚM. 134

MADRID, PRINCIPE, 16

JUNIO DE 1930

El garaje Marbeuf

(De los arqs. Leprade y Bazin e ing. Perrin.)

por Pierre Vago, arquitecto.

En la rue Marbeuf ha surgido, con increíble rapidez, una construcción sumamente notable.

Se trata de una tienda de exposición y venta para los coches Citroën, obra de los arquitectos Leprade y Bazin, en colaboración con el ingeniero Sr. Perrin.

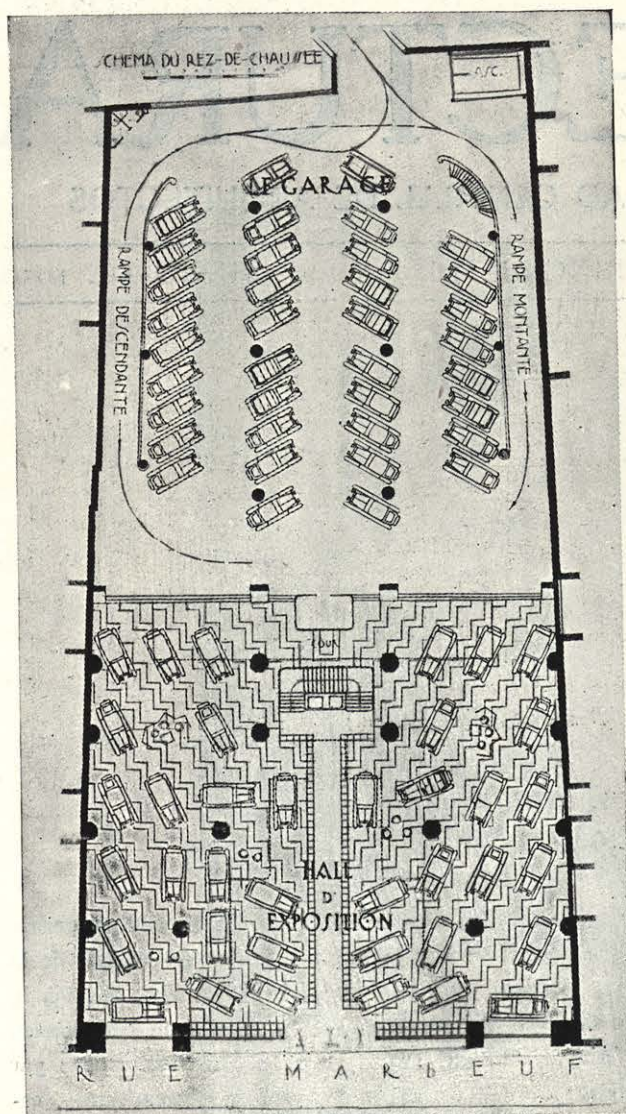
Esta colaboración íntima de arquitectos e ingenieros es frecuente en las grandes construcciones modernas, porque se impone. Pero en el caso presente hay otra colaboración, que desgraciadamente es más rara: la del cliente.

El cliente, que, por lo general, dificulta la obra del arquitecto, y limitando la libertad de su inspiración anula la creación artística, ha sido para los arquitectos del garaje Marbeuf algo más que un colaborador: ha sido el inspirador, el ideador. Hombre de negocios, pidió *un anuncio, une affiche*. El lanzó la idea. Los arquitectos la tradujeron al lenguaje de las formas y las proporciones que marcaba su sensibilidad artística. La colaboración del ingeniero ha permitido la realización, la concretización de lo expresado por los arquitectos. Colaboración fecunda, necesaria para la obra de arte constructiva.

Desde 1926 existía en la rue Marignan un garaje que constituye hoy la parte posterior del edificio de la rue Marbeuf. En esa época no estaba libre todavía la otra parte del terreno. Este garaje tiene dos plantas bajo el nivel del suelo y siete por encima, unidas por dos rampas—una ascendente y otra descendente—, escalera, ascensor y montacargas. Las rampas tienen una inclinación de 13 por 100 y suben hasta la terraza; un circuito completo (subida y bajada) representa un recorrido de un kilómetro.

Se ha previsto la necesidad de las múltiples tomas de agua, con canalización de desagüe que permite lavar los coches en todos los pisos; una canalización de aire comprimido para inflar los neumáticos; depósitos de esencia con capacidad de 6.000 litros; una instalación de ventilación y caldeoamiento combinados, etc.

La construcción es toda ella en hormigón armado; lleva muy pocos puntos de apoyo, a fin de no entorpecer la circulación de carruajes: seis pilares principales y otros seis a lo largo de las rampas. Estos pilares se han calculado de modo que puedan soportar sin deterioro los choques más importantes. Para ejecutar las dos plantas subterráneas ha sido preciso prolongar también los muros medianeros; pero se ha evitado que



PLANTA BAJA DEL GARAJE MARBEUF.

soporten ellos la carga de los forjados, los cuales descansan en pilares adosados a ellos. Los pilares principales apoyan en placas de $4,40 \times 4,40$ y pueden resistir la carga máxima de 590 toneladas. Para esta parte de la construcción se han empleado 2.000 m^3 de hormigón con 325 toneladas de hierro de armadura.

Pero lo más interesante del edificio es, desde luego, la parte que da sobre la rue Marbeuf.

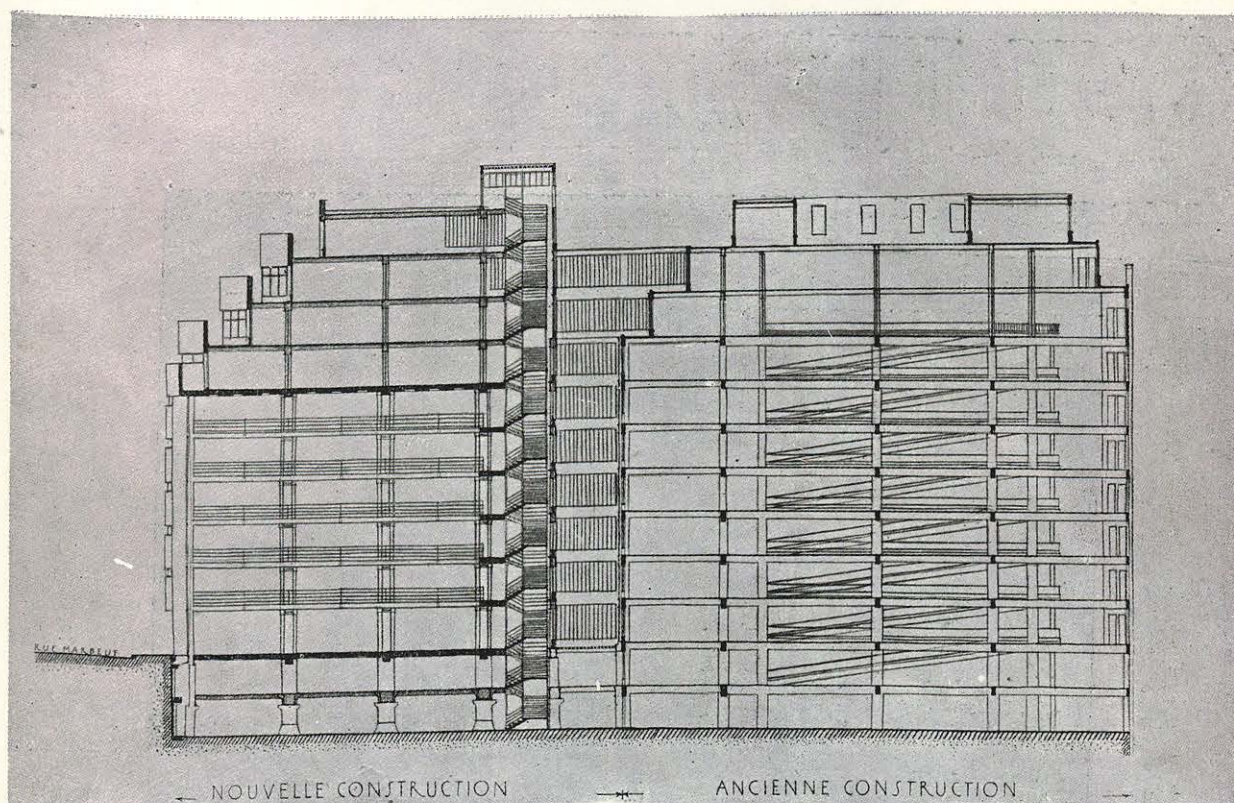
Un cristal gigantesco de 400 m^2 constituye la fachada. Esta se compone de seis filas de tres paños, mantenidas por recuadros de acero y por dos nervaduras de

hierro necesarias para dar al conjunto la rigidez suficiente y resistir la acción del viento. Pero toda la carga vertical se transmite por un apoyo transversal a dos pilares laterales, ocultos hoy por la espesa masa que encuadra la vidriera.

Esta parte de la construcción está ejecutada en acero, solución que ha sido impuesta por la necesidad de concluir lo más pronto posible y de disponer al menos de una parte del *magasin* para el salón de automóviles. La demolición del inmueble de cinco pisos que existía en lugar del actual fué llevada a cabo justo en dos meses. El desescombro se comenzó el 11 de junio de 1928; para poder avanzar con más rapidez se contentaron con vaciar lo correspondiente al primer sótano, y continuar la excavación únicamente en lo que correspondía a los puntos de apoyo. Estos, en hormigón armado de *super-cemento* y apoyados en placas de fundación circulares de 4,50 metros de diámetro, suben solamente hasta el nivel de la calle y continúan luego mediante pilares metálicos. Ciento treinta días después de empezados los trabajos, terminadas por completo la planta baja y otras dos, se pudo abrir la tienda o *magasin*. Continuaron los trabajos, después de un mes de interrupción, por encima del hall abierto al público y bajo tierra, lo cual aumentó sensiblemente las dificultades de la construcción. En el subsuelo se continuó la excavación para la segunda planta de sótanos y se construyó el muro de sostenimiento de la calle Marbeuf, de siete metros de alto, en hormigón armado y sostenido por *bequilles* apoyadas en anchas placas de fundación. Además se terminó el montaje de la carpintería metálica, constituida por 16 pilares, apoyos y carreras soportadoras del forjado en voladizo, presentando en el centro un espacio vacío y anguloso que presta al enorme hall—cuya altura es de 21 metros—un sello de osadía impresionante.

Es muy de lamentar que, por una inquietud estética, anacrónica e incomprensible, los arquitectos que supieron concebir esta obra gigantesca y de un valor artístico indudable hayan ocultado la ligereza elegante de la construcción. En efecto, han sido tapados con revestimiento de latón negro los finos pilares metálicos que sostienen las galerías, ocupando una superficie diez veces mayor de la precisa.

No nos metemos en discutir si estos pesados pilares, que contrastan con la esbeltez del conjunto y repugnan a nuestro sentido estético moderno, forman, con toda la masa que recubre la carpintería metálica de la vidriera, un cuadro con aspecto de fortaleza medieval, contribuyendo a la "belleza" de la construcción. Esto, si



GARAJE MARBEUF: LA CONSTRUCCIÓN NUEVA Y LA ANTIGUA.

queréis, es cuestión de gusto personal. Pero hay una cosa que admitimos difícilmente: que se enmascare la construcción para obtener una impresión falsa. La mentira o ficción en arquitectura no la admitimos nosotros, los jóvenes, y protestaremos siempre que salga a nuestro paso. ¿Por qué ese miedo a enseñar la construcción? ¿Por qué darle aspecto de piedra a una construcción metálica? Edificado hace veinticinco años, el garaje Ponthieu de M. Perret es, en este sentido, más moderno que esta construcción, que, sin preocupaciones económicas, se ha servido de todos los recursos de la técnica moderna.

* * *

El estudio del *magasin* de la calle Marbeuf nos da motivo para llamar la atención de los arquitectos sobre otro punto de importancia extrema: el sentido de los detalles.

Porque no basta con tener una idea genial o concebir

un conjunto; hace falta prever, estudiar y solucionar todos los problemas inherentes a la realización práctica de tal idea, llegando a sus menores detalles, a fin de que no pueda un olvido dañar el efecto final de la obra arquitectónica. Todo lo que sea o tenga el aire de ser provisional, pegadizo, agregado, disminuye el valor del conjunto.

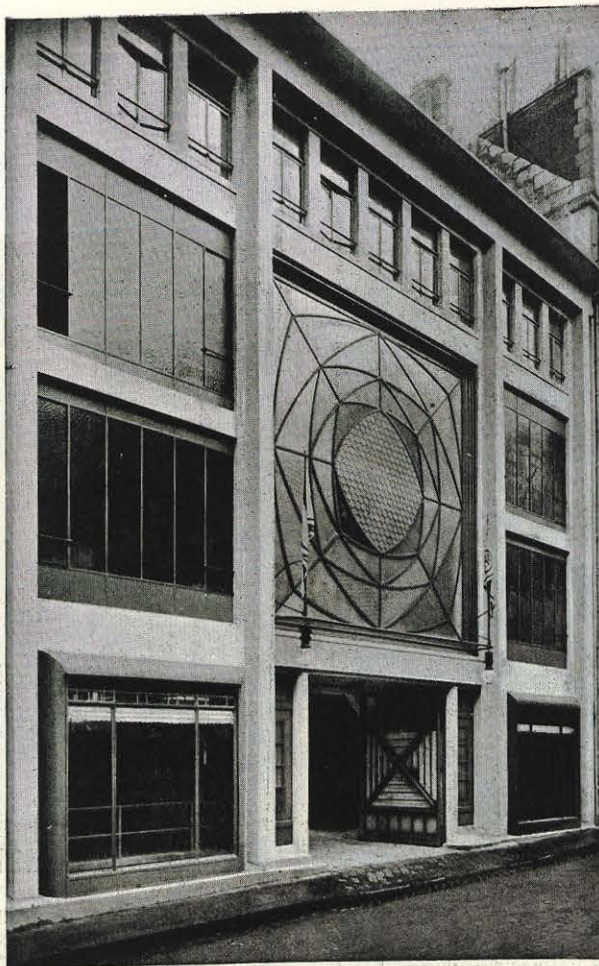
Así, por lo que se refiere al edificio en cuestión, señalaremos que no ha sido resuelto un problema tan importante y difícil como el de la iluminación. Hacía falta dar luz — bastante luz — a los coches enfilados en siete plantas superpuestas sin que esta luz fuese molesta a los ojos de los visitantes que contemplan desde abajo el conjunto de la exposición o que examinan, en cada piso, los coches que desean comprar. Una luz fuerte y directa es siempre desagradable; se imponía la iluminación indirecta. La solución más interesante hubiera sido quizá la obtenida con reflectores poderosos, que enfocasen las diversas filas de autos y fuesen invisibles



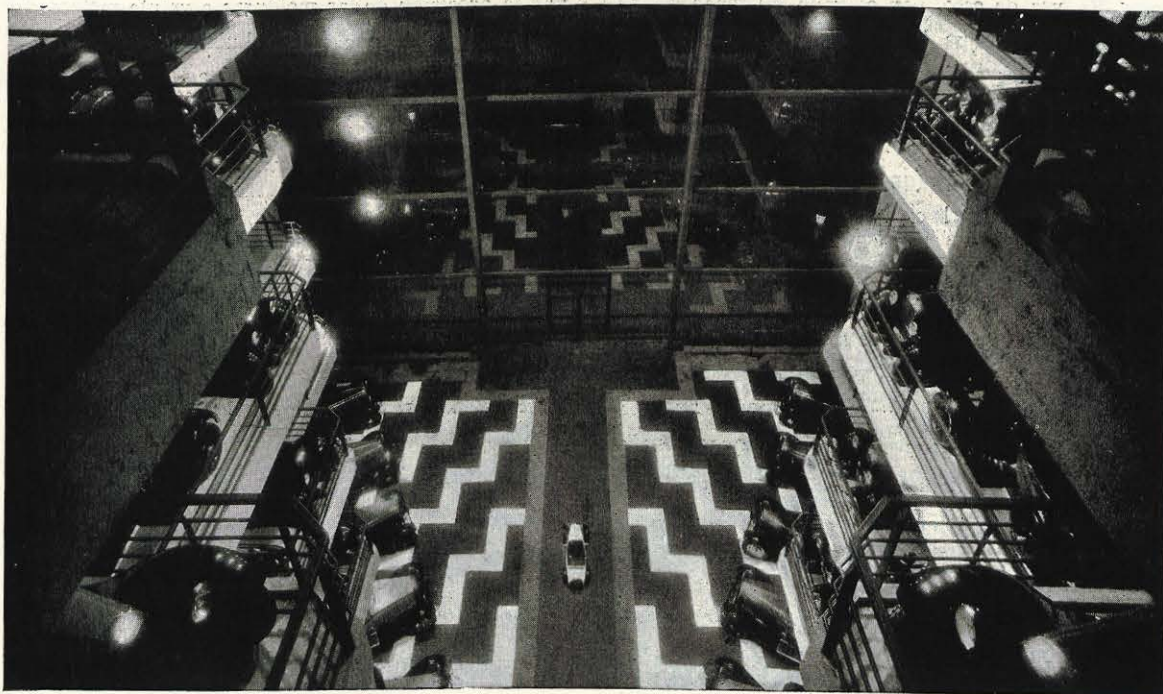
GARAJE MARBEUF.

Leprade, Basín y Perrín.

GARAJE PONTHEIU



Arq. Perret.



GARAJE MARBEUF.

Arqs. Leprade y Bazin; ing. Perrin.



ASPECTOS DEL GARAJE MARBEUF.

para los espectadores que están en bajo en la calle misma, puesto que la tienda no es más que un enorme escaparate. En vez de esto, han colgado del techo del *hall* cegantes reflectores que hieren al contemplador y no iluminan bien a los coches.

Tales ejemplos podían multiplicarse. Son cosas pequeñas, pero que tienen su importancia. No hace falta imitar a cierto arquitecto (que desempeña hoy un cargo bastante importante), el cual, habiéndose olvidado de



Arqs. Leprade y Bazin; ing. Perrin.

W. C. en una vivienda, exclamó: "Detalles". La ejemplaridad está en otros casos. Mirad el Partenón. Observad la precisión de las molduras a veinte metros del suelo. Los detalles que jamás hubieran divisado los ojos humanos fueron tratados por el artista con la exactitud de un sabio y la ternura de un amante. Pero... el Partenón, ¡es arte!

París, mayo 1930.