

El problema del estacionamiento de automóviles y su solución mecánica

Gasto Fernández Shaw. Arquitecto.

Le ha sido otorgada la medalla de oro en la reciente Exposición de inventores de Bruselas por su notable proyecto de garaje con soluciones mecánicas de aparcamiento.

Me hubiera gustado ser inventor; no lo soy a pesar de la medalla, soy simplemente un arquitecto con inquietud por los problemas de la arquitectura.

La arquitectura es un arte utilitario; pero, por encima de todo, es un arte.

Lo que pasa es que en su momento la belleza estuvo en el Partenon, después pasó a la catedral gótica, más tarde a San Pedro de Roma; después el eclectismo del siglo XIX nos lleva a repetir las formas pasadas.

Perret, Gaudí, Le Corbusier, Mendelsohn, Frank, Lloyd Wright, etc., en nuestro siglo rompen con la tradición y explotan la arquitectura.

Estamos en un momento de una "nueva visión del mundo de las formas", la pintura, la escultura nuestras artes hermanas, se hacen abstractas y no encuentran su sitio en las formas clásicas de la arquitectura.

Pero ¿y la belleza? La emoción estética de la obra arquitectónica, ¿dónde está?

¿En el puente de Washington de Nueva York, en vehículos volantes, en los aviones de propulsión a chorro, en las "naves espaciales"?

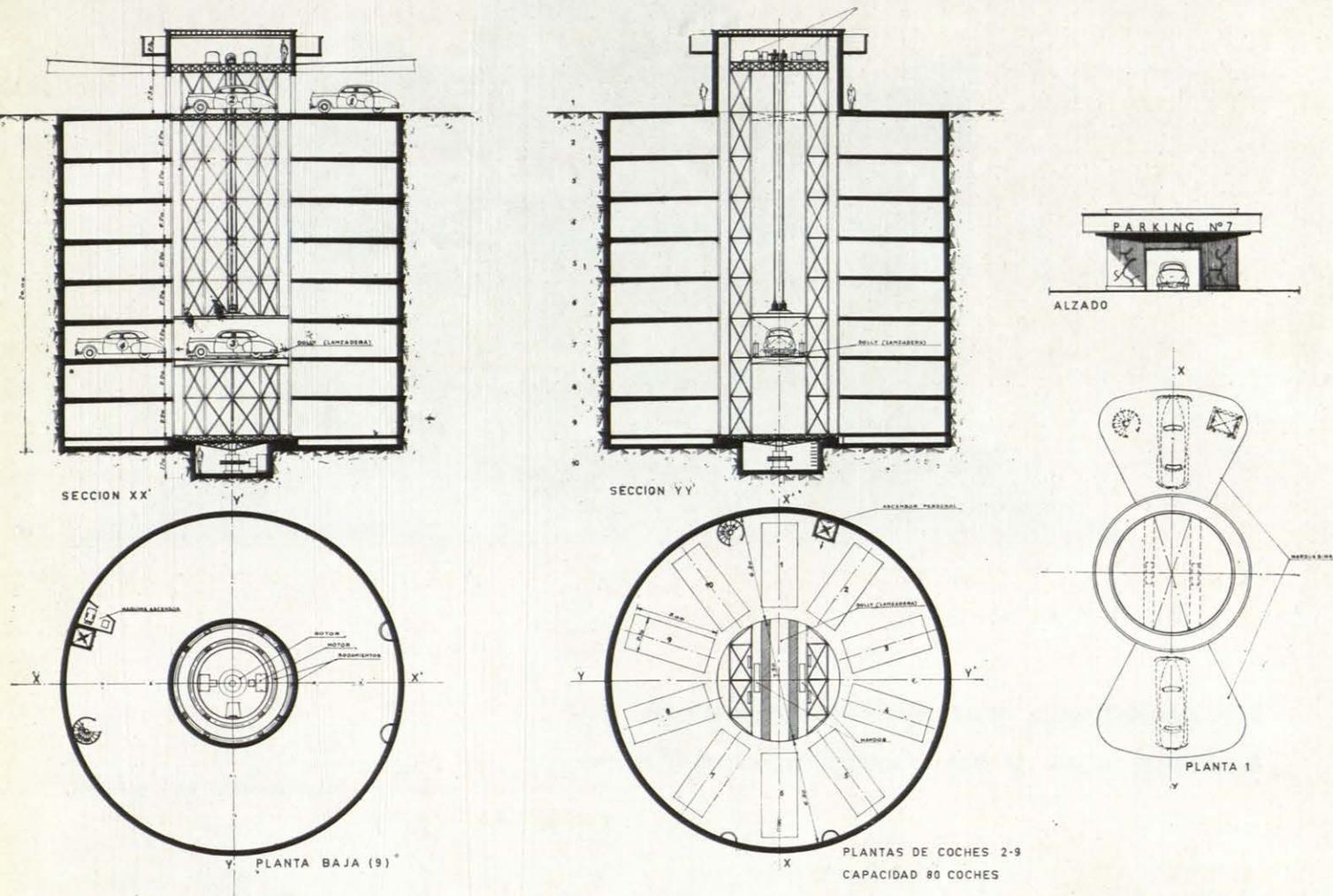
Los arquitectos de todos los tiempos buscan formas nuevas, utilizan nuevos materiales y llegan a producir edificios de gran belleza.

Mi profundo amor a la arquitectura, mi deseo de innovar me ha llevado también por caminos que pueden ser equivocados.

Primero. La "arquitectura aérea y antiaérea" que fué objeto de una conferencia.

Después seguí el derrotero de la arquitectura dinámica y aerodinámica, en el que me encuentro.

En 1934-35 celebré una Exposición en los salones del Círculo de Bellas Artes de Madrid con 59 obras.



Expuse fotografías de "maquetas" de obras de ingeniería de don Carlos Mendoza, Saltos de Jándula, Encinarejo y Alcalá del Río, en las que colaboré como arquitecto. Proyectos sin realizarse, como el de la estación de enlace de la plaza de Colón.

Pero también expuse un pequeño plano en ferropusiatto con mi primera idea de garaje radial.

Fué mi primer contacto con el Ayuntamiento de Madrid; el entonces alcalde, señor Salazar Alonso, se interesó por el proyecto; mi amigo don Joaquín García Muriño dió los primeros pasos para su construcción.

Después, 1936-1939.

Mis actividades fueron diferentes; más tarde, en Madrid, la posguerra, los automóviles andaban con "gasógenos"; no había problema de aparcamiento, pero pasa el tiempo y el problema empieza a crearse en las principales ciudades.

En 1949 consigo trasladarme a Norteamérica por mi cuenta, visito Nueva York, Los Angeles, Washington,

Pittsburg, y allí veo el problema en su grado máximo.

Las autopistas elevadas, los aparcamientos en las terrazas de los edificios.

En Nueva York visito al promotor Zeckendorf, constructor de una maqueta mecanizada. El hotel Dixie, con sus plataformas giratorias para autobuses en el sótano del edificio.

En Washington estudio en la famosa biblioteca lo publicado sobre los garajes mecanizados y vuelvo a España.

En enero de 1950 presento en Madrid, de un modo oficial, mi primer proyecto de garaje radial subterráneo.

Y en 1951 presento en la I Bienal Hispanoamericana una colección de proyectos originales. Unos dinámicos, otros aerodinámicos.

Aun cuando no conseguí ningún galardón en esta Exposición, obtuve dos satisfacciones. El público conoció mi obra y el señor Sánchez Bella, director de Cultura Hispánica, reconociendo que no se había com-

pensado mi labor, me dió el título de artista más "deportista".

No en vano había sido presidente del Canoe Natación Club en el año 1935.

Tuve que trasladarme a Irún y convalecer en casa de mi compañero Luis Vallet; me dió nuevos ánimos y seguí trabajando en mis casitas.

Pasó el tiempo. Al no realizarse mi proyecto, mis patentes sufrieron las consecuencias económicas, mi desilusión iba aumentando, pero también el problema se agudizaba más y más en todas partes. Estudié el asunto para Lisboa, para Tánger y me dijeron lo mismo: "Sí..., pero ¿qué ha hecho usted en España? Nada."

Dicen que Dios aprieta, pero no ahoga; y así fué; en 1958, mi amigo don Juan Giner, persona amante de la arquitectura y del arte en general, conoció mi proyecto y se interesó por mi idea.

Yo había estado en el año 1957 en Caracas; allí los garajes mecanizados eran cosa corriente y se amortizaban en cinco años; su solución era más rentable que los garajes de rampas.

Le di a conocer estos datos a Giner, y el 16 de julio de 1959 fundábamos la Sociedad E.S.P.R.O.G.A., Estudios y Proyectos de Garajes y Aparcamientos.

En este momento mi proyecto entra por los caminos de la realización.

Se estudian nuevas soluciones: A. B. C. D.

Se adquieren por la Sociedad copia de las patentes de procedimientos similares; no satisfechos, en el año 1960, me traslado a Zurich, a Basilea, a Milán, donde visito garajes mecanizados de planta rectangular; nuestra fe es muy grande. Pero comprendemos que esto no es suficiente. Nuestras conversaciones con elementos oficiales y capitalistas nos hacen comprender que no bastan los planos detallados ni las memorias razonadas.

Formamos un equipo; el inventor señor Avendaño nos da sus ideas para el Dolly, lanzadera; el ingeniero señor Goiri nos hace los planos de la estructura metálica; todo va estando a punto para la realización.

Pero no es suficiente.

En noviembre de 1960 decidimos encargar al señor Gómez Roig la realización de una maqueta a escala 1/20 de la solución C., que encontrábamos como perfecta.

Nuestra idea era presentar la maqueta en la Exposición de Inventores de Bruselas, pero el tiempo pasa y la maqueta no se termina en la fecha marcada.

No importa; se mandaron en avión los planos

y las fotografías de la maqueta en plena construcción.

En Bruselas esperaba nuestros cartones el señor Cabrerizo, representante de España en la Exposición. Hace un alarde de intrepidez y se nos concede la medalla.

Si hubiese llegado la maqueta, posiblemente el galardón habría sido más importante.

En este momento me encuentro. Que tengo un colaborador que dedica su trabajo y su dinero para llevar adelante mi proyecto. Un jurado internacional que dice que he acertado y un Colegio de Arquitectos que me ofrece un homenaje por mi triunfo.

Pensemos que un garaje mecanizado tiene que ofrecer *absolutamente todas las garantías en su funcionamiento* que cualquier posible fallo sería un fracaso.

Su planta es circular. El ascensor desciende o se eleva y gira la torre sobre su eje.

Una vez inmóvil, de la cabina del montacoches surge una lanzadera o Dolly que coge horizontalmente del pavimento a la altura de la calle el coche cerrado, quieto y sin frenos, traslada el coche al ascensor, que lo sitúa en la planta y sector debido.

Para devolverlo a la calle el movimiento es inverso.

El tiempo total será de treinta o cuarenta segundos como máximo.

El garaje de ocho plantas albergará un mínimo de ochenta coches.

Sus ventajas son innegables.

Si es subterráneo ocupa un mínimo de superficie de terreno en la vía pública: un círculo de 6,20 metros de diámetro.

Su construcción, de planta circular de gran sencillez; no existen empujes de tierra y las posibles aguas subterráneas resbalarán en su superficie exterior.

Los forjados, de fácil construcción y sin columnas.

Sus instalaciones de seguridad, fáciles de instalar.

En posibles casos de guerra, podrá servir de refugio.

En caso de ser el edificio construido sobre el nivel del suelo, su fachada podrá servir de poste de anuncio; sus terrazas podrán servir de aterrizaje de helicópteros para servicios de policía o sanidad.

Como problema financiero de colocación de capital vosotros mismos me vais a dar la respuesta en determinados momentos cuando no encontráis un sitio para vuestro coche, cuando van a cerrar un Banco y tenéis que cobrar un cheque, cuando vais de compras o a cenar a un restaurante o a visitar a un señor a la Gran Vía. ¿Cuánto pagaríais por una hora de aparcamiento? Y no digo nada si os amenaza la grúa del Ayuntamiento en busca de vuestro coche.