

Vista de noche de la fachada principal.

PARQUE MOVIL DE MINISTERIOS, EN MADRID

Ambrosio Arroyo, Arquitecto

El programa realizado, para el que se ha contado en todo momento con la colaboración de los ingenieros señores Prieto Rincón y F. Arroyo, es un garaje con capacidad aproximada para mil coches y los que eventualmente pueden hallarse en esta capital, así como posible ampliación para necesidades futuras; un taller de reparación general, pintura, carrocería y guarnecido, que cubran no solamente las necesidades de este garaje, sino que sirva para centralizar las grandes reparaciones de los servicios provinciales y los servicios de Administración y Dirección, así como los de enseñanza y preparación cultural del personal y los de repartaje y aprovisionamiento de los vehículos. Este programa se divide en tres grupos principales: garaje, taller y servicios generales.

Circulación.—Tiene dos facetas completamente diferentes, pero indispensables en este tipo de edificios: la circulación propiamente dicha y el control y vigilancia.

Por lo tanto, salvo en casos excepcionales,

todo el acceso, tanto de vehículos como de obreros, empleados, visitas, etc., es único, así como única es la salida normal de los vehículos.

El acceso de coches más normal es el de los vehículos que aparcen o encierran en el garaje. Si es en planta baja, el acceso es directo y sin cruce de ninguna especie, y si es en plantas superiores, suben a la correspondiente por la rampa dedicada única y exclusivamente al acceso.

Una vez el vehículo en su planta de garaje, la circulación dentro de ella es siempre en una sola dirección, y su aparcamiento, que se dispone con inclinación de 75°, se verifica por una simple maniobra de marcha atrás, encarrilándose cada vehículo lateralmente por unos bordillos que compartmentan el garaje y que hacen de tope en la parte posterior.

La salida de los vehículos, siempre en una sola dirección, no presenta problema alguno; en planta baja es igualmente directa y en las plantas restantes le basta con tomar la rampa espe-



cial de bajada y se encuentra directamente en la puerta de salida donde se dispone el control.

Si el vehículo llega averiado y pasa al taller, solamente tiene que situarse en la calle intermedia que se forma entre el taller y el garaje.

Si el vehículo va al engrase o lavado, irá a la planta baja, donde hay previstos túneles de lavado y engrasadores al efecto, con lo que su circulación se halla resuelta directamente.

El taller, con sus características y función, se desarrolla en una sola planta.

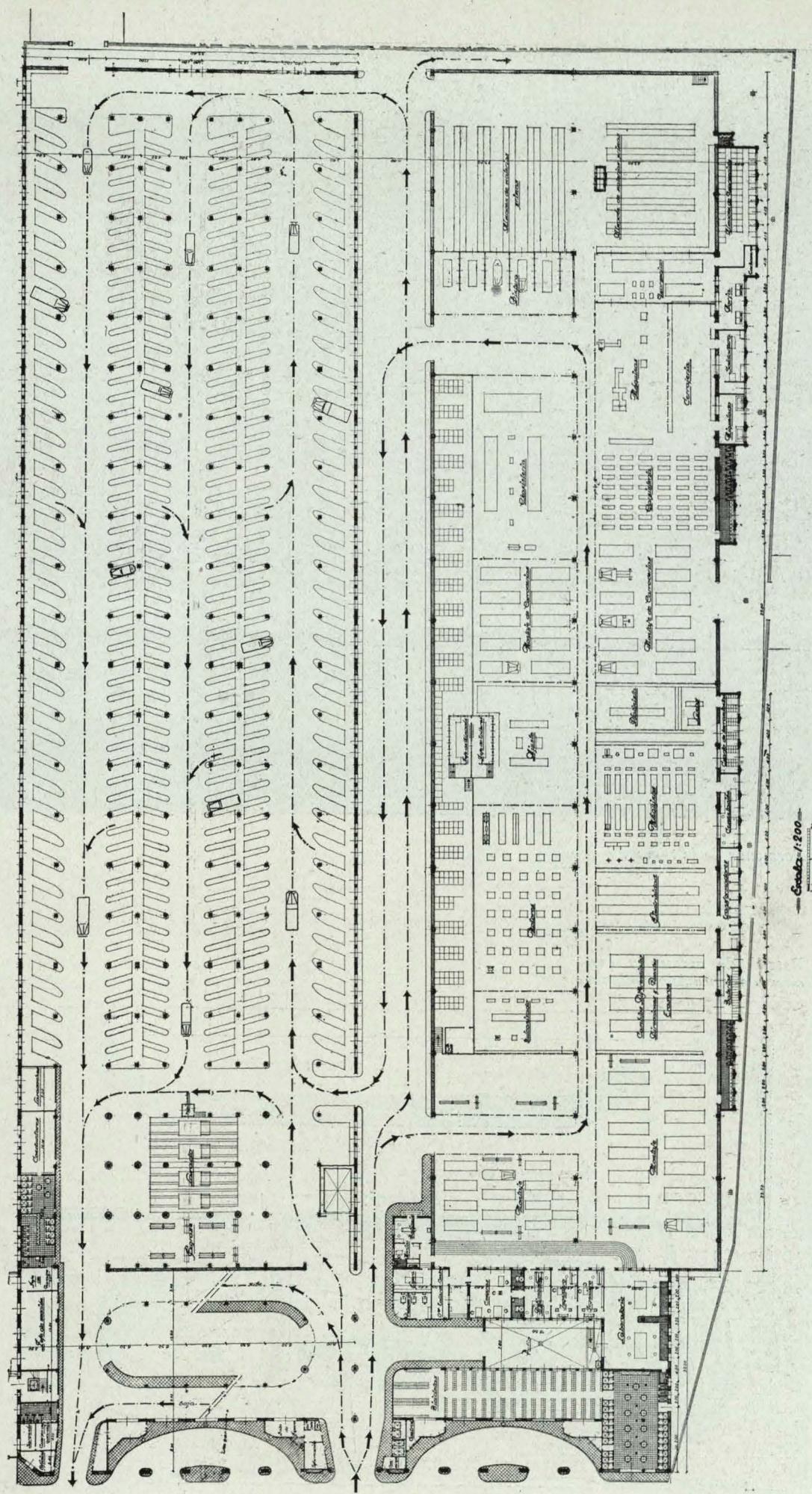
Cimentación.—Por zapatas de hormigón armado, en la parte correspondiente a estructura de este material, y corrida de fábrica de ladrillo en taller y semisótano y por pilares escalonados en pies derechos, de hierro.

Estructura.—De hormigón armado en servicios generales, rampa y garaje, y mixta de ladrillo y metálica en taller y cubierta de la rampa.

Fábrica de ladrillo.—Al descubierto en fachadas y muros de cerramiento de garaje y taller, en este último, macizas en todo su espesor, y en el resto, con cámara de aire y tabiques. En el patio central y medianería, los muros van enfoscados.

Forjados.—De losa de hormigón nervada en semisótanos y taller: el pavimento va directamente colocado sobre una solera de hormigón.

Pormenor de la rampa en construcción y terminada.

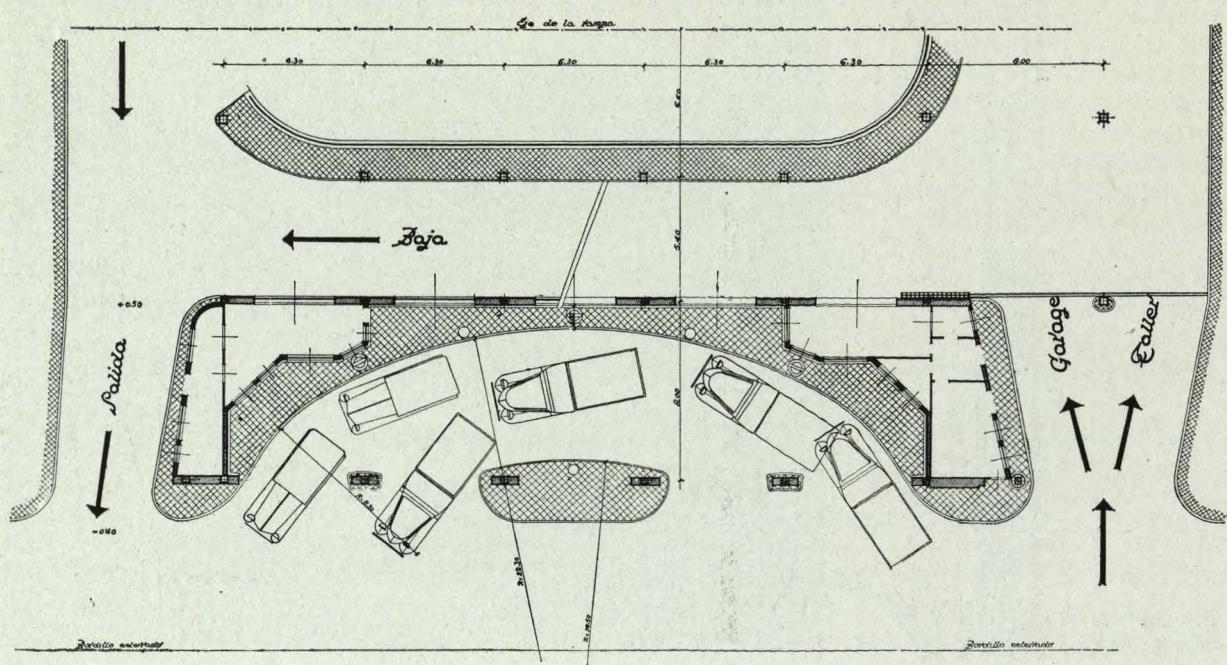


P. M. M.
Planta baja.



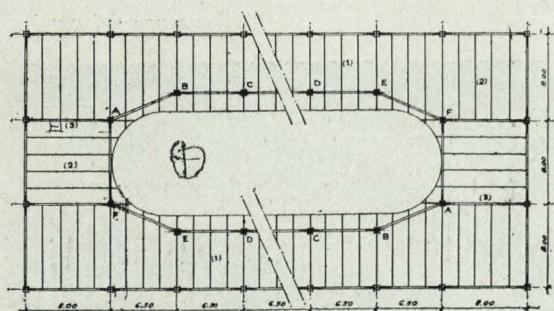
Pormenor de la rampa.

Detalle de accesos y estación de aprovisionamiento.





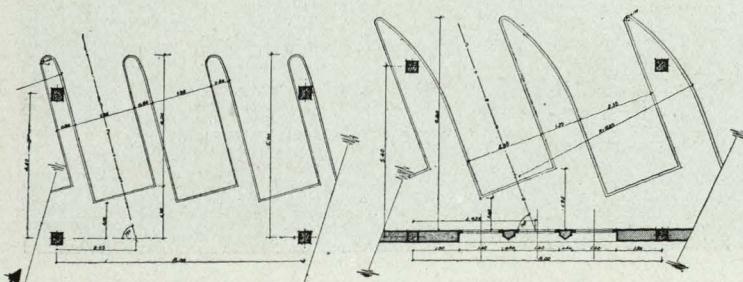
Vista del edificio durante las obras.



Planta de estructura de la rampa.

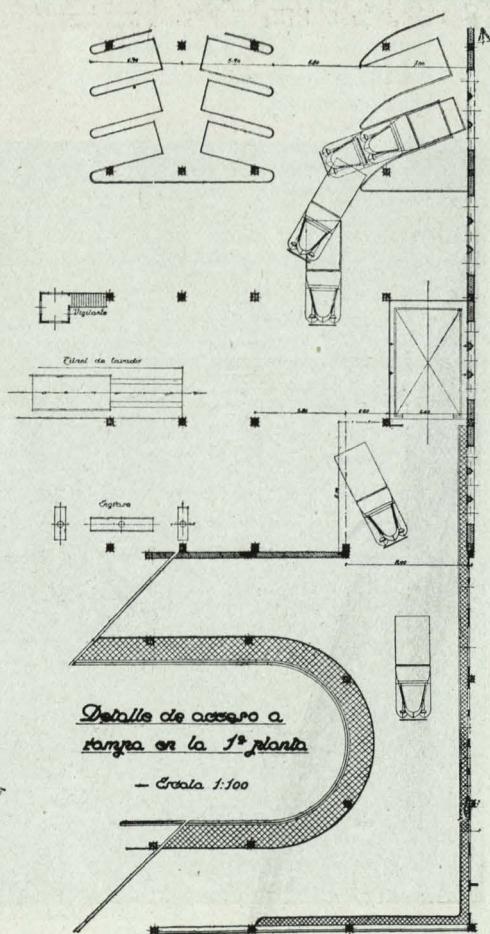
Detalle de acceso a rampa en planta primera.

Detalle de los bordillos.



Detalle de acceso a rampa en la 1^a planta

- Escala 1:100





P. M. M. Madrid

Detalle de la rampa durante la construcción.

Pormenor del garaje.

