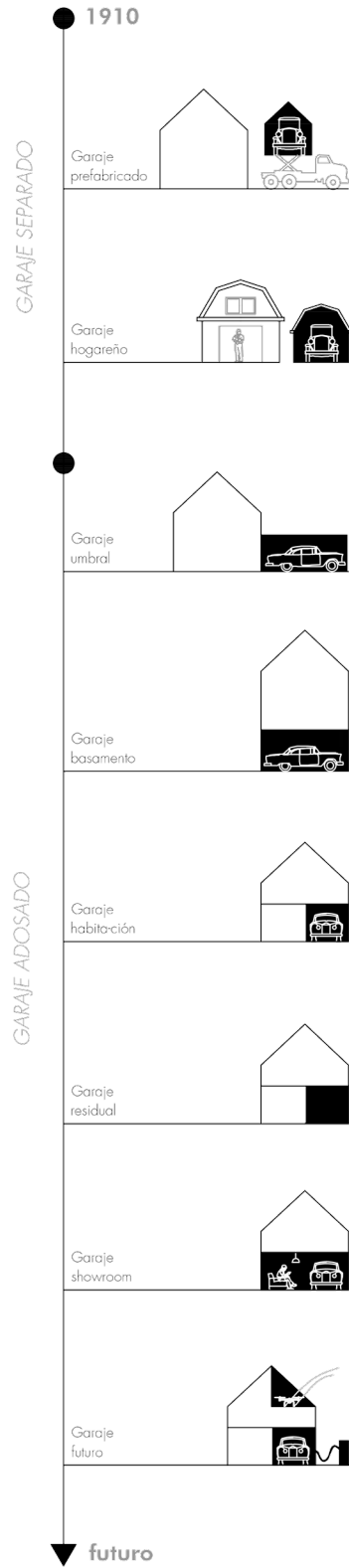


domesticación

Domesticación del almacén del coche

El garaje doméstico.



2.1 EL NEXO

En 1880, el 75% de los estadounidenses residía en zonas rurales, aislados de los núcleos urbanos, formando comunidades desconectadas. El advenimiento de la industrialización transformó esta realidad, llevando a estos habitantes locales a migrar hacia las ciudades en busca de empleo asalariado. La íntima relación entre el hombre y la tierra, se desvaneció, generando en los nuevos habitantes urbanos un anhelo por su cultura rural.

La solución apareció con el automóvil, un invento que, al integrarse culturalmente, transformó la estructura social de maneras inimaginables. Permitió establecer una distancia considerable entre el hogar y el trabajo, entre el refugio y la ciudad bulliciosa, dejando una huella imborrable en la creación de los suburbios estadounidenses.

Desde principios del siglo XX, la movilidad se convirtió en la palabra clave en Estados Unidos. El automóvil emergió como una metáfora del progreso individual, simbolizando la velocidad, la libertad personal y la elegancia. La automovilidad se erigió como la fuerza predominante del progreso en esa época.¹ Así, Warren G. Harding podría llamar al automóvil «un instrumento indispensable en nuestra vida política, social e industrial»²

El automóvil transformó la relación entre espacio y tiempo, integrándose profundamente en la conciencia cultural. La conexión con los autos se volvió tan cercana que se les trataba como mascotas, humanizándolos, dándoles nombres y un lugar en los hogares. Los fabricantes de automóviles, a través de enormes campañas publicitarias, aprovecharon la irrupción del automóvil en el hogar, para convencer a las masas de la necesidad de compra de uno o dos automóviles. En palabras de Erlanger y Ortega Goveia:

“Esta glorificación aparentemente espontánea del automóvil está unida a una historia oscura de intereses corporativos y esquemas de revitalización económica nacional que se filtran en el hogar. Endémicamente, como un parásito, el negocio de la fabricación de automóviles gobernaba y comenzaba a dictar la existencia; cada garaje construido marcó la adhesión exitosa de la tecnología a la vida cotidiana.” (Erlanger y Ortega Goveia 2018, 54)

Esta tecnología permitió desvincular la casa de su entorno. La vivienda ya no estaba arraigada a la tierra; en cambio, debido a las demandas del automóvil, se construyó en torno a una vasta cuadrícula de calles y carreteras. Las carreteras pavimentadas facilitaron la expansión de la vida, llevando comercio y alimentos a áreas antes desoladas. Las zonas periféricas a las ciudades prosperaron con un nuevo dinamismo, marcando el inicio de los suburbios.

De repente, el espacio de refugio y descanso se integró a una red de caminos y carreteras que trasladaron muchas funciones domésticas fuera del hogar, convirtiendo la casa en poco más que un lugar para dormir.

1 James J. Flink, *The Car Culture* (Cambridge: M.I.T. Press, 1975), 41.

2 Flink, *The Car Culture*, 140.



Fig 2.2

En esta época, los límites entre la ingeniería y la arquitectura se desdibujaron y el automóvil funcionó como un nexo entre ambas disciplinas. Muchos arquitectos proyectaron edificios que incorporaban la carretera como parte del tejido más amplio de una sociedad cada vez más orientada a las carreteras.

Un arquitecto que ha llevado el concepto de plugin y su relación con el automóvil al extremo es Dan Scully. Sus proyectos han fusionado la casa con la carretera y el coche. En su proyecto "End of the Road, or Reeling in the Dotted Line", una puerta de garaje se abre para permitir el paso de su camioneta, que cuenta con los mejores asientos de la casa y la única radio. (Fig 2.1)

El camino de entrada se extiende hacia la casa, donde la camioneta estacionada se convierte en un mueble. A ambos lados de la sala central, puertas de garaje superiores se enrollan para revelar la cocina y los armarios de almacenamiento. De esta manera, el camino, que pavimenta el espacio principal de la casa; el vehículo, que se integra al espacio principal y contiene algunos elementos esenciales para una vida cómoda; y la casa, que envuelve y protege al vehículo, se fusionan como partes inseparables de un todo. Scully diseñó otro proyecto llamado "Stayin Alive" para su vagoneta Chevrolet de 1955, que se inserta en una abertura hermética de neopreno para convertirse en el dormitorio principal de la casa. En este caso, el automóvil se convierte en una extensión de la casa y se marcha cada vez que el propietario viaja.³

El garaje representa un invento de una sociedad industrial influenciada por el fordismo, y la propagación de esta estructura marcó el inicio de la construcción suburbana moderna. Como un apéndice de la vivienda, el garaje se convirtió en un elemento crucial en la expansión urbana y suburbana.

Aunque antes existían enclaves suburbanos, la introducción del garaje creó un nuevo suburbio. Zona puramente residencial, ni urbana ni rural, era la tierra del sueño americano, el del propietario individual. Este nuevo paisaje residencial ayudado por el automóvil presentó una estrategia anti-urbana que negaba la industria, el comercio, la diversidad étnica y la mezcla de clases sociales dentro del entorno doméstico residencial.

Por esta razón, muchos de los primeros garajes se concibieron como centros de pasatiempos multifuncionales, incorporando invernaderos, salas de billar, canchas de squash o incluso aviarios. (Fig 2.2). Este garaje de Boston tiene un aviario en la azotea y un jardín de invierno. Su forma se asemeja a la de la torre de un encargado de señales del ferrocarril.⁴

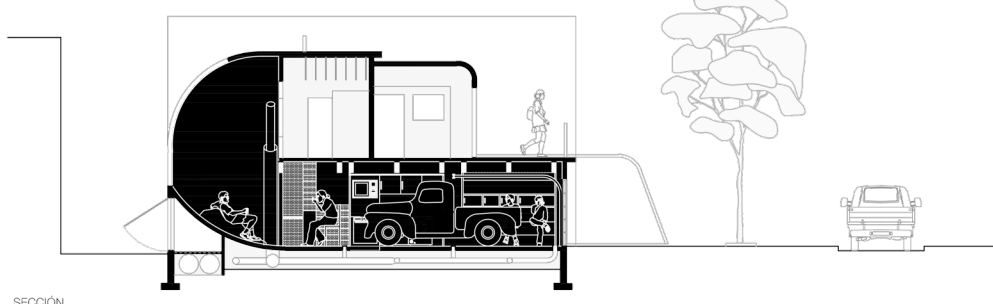
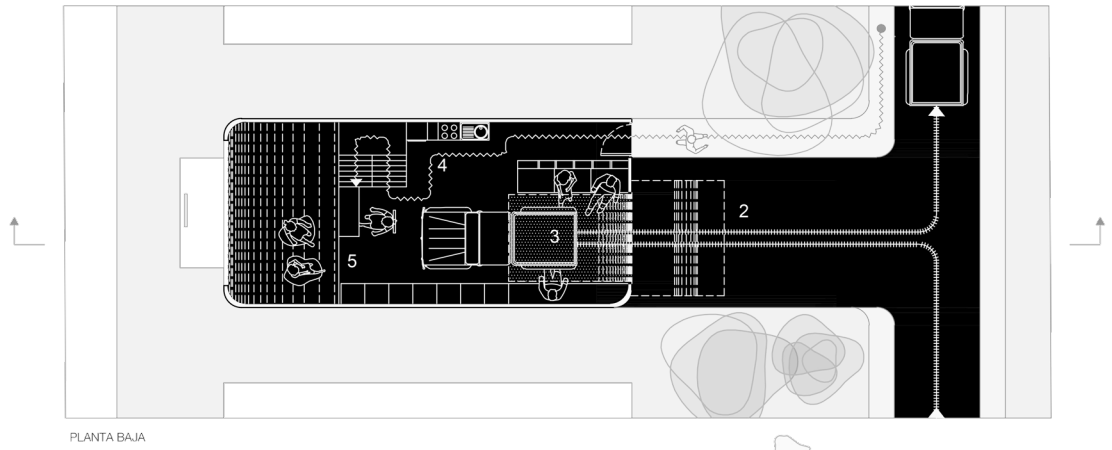
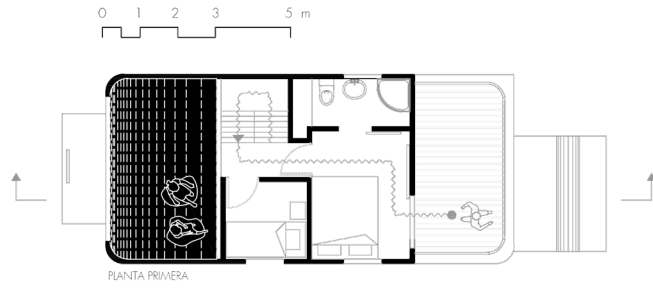
El garaje público se desarrolló principalmente en las ciudades, sin embargo, el garaje privado tuvo un desarrollo simultáneo: tanto las viviendas urbanas como las viviendas suburbanas tuvieron que

Fig 2.1 (pag sig): Planta y sección del Proyecto "End of the Road, or Reeling in the Dotted Line", Daniel Scully, 1976. Dibujo de la autora.

Fig 2.2: Garaje con aviario en parte superior, Boston.

3 Folke T. Kihlsted, "A bridge between Engineering and Architecture," en *Roadside America: The Automobile In Design and Culture*, coords. Jan Jennings, Society for Commercial Archeology (U.S.) and Henry Ford Museum and Greenfield Village (Ames: Iowa State University for the Society for Commercial Archeology, 1986), 11-13.

4 Barr Ferree, "Notable American Houses: Conyers Manor," *American Homes and Gardens* 5 (Noviembre 1908): 421.



- | | | |
|--------------------|-------------------------|---------------------------|
| 1 Entrada usuarios | 5 Comedor | ■ Espacio dinámico |
| 2 Entrada coche | 6 Dormitorio secundario | □ Espacio estático |
| 3 Salón | 7 Dormitorio principal | Circulación coche |
| 4 Cocina | 8 Baño | ~~~~~ Circulación usuario |
| | 9 Terraza | |

Fig 2.1 / Dibujo de la autora



Fig 2.3

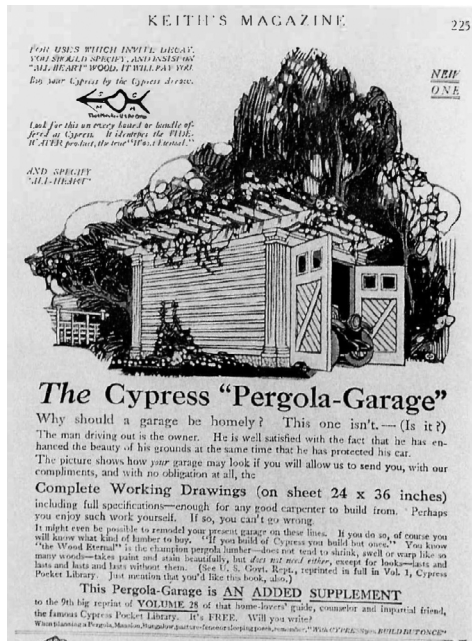


Fig 2.4

adaptarse para la nueva máquina y han tenido una evolución tipológica paralela.

Más allá de una cuestión arquitectónica práctica de cómo diseñar una habitación para el instrumento, el proceso de integración entre la casa y el automóvil en las zonas suburbanas de desarrollo horizontal habla de una psicología más amplia detrás de la propiedad de la vivienda y su conexión con los intereses privados de las corporaciones.

A principios del siglo XX, la propiedad de automóviles ofreció una oportunidad rentable y emocionante para constructores y arquitectos que tuvieron que desarrollar un nuevo tipo de edificio de cero. Como ocurrió con el aparcamiento público urbano explicado anteriormente, el diseño del garaje privado implicaba problemas tanto estéticos como funcionales. En el desarrollo histórico del diseño de garajes residenciales, de 1904 a 1930, la industria y sus publicaciones, las empresas manufactureras y los arquitectos utilizaron una variedad de estrategias de diseño para hacer que el garaje no pareciera una "caja de almacenamiento". El elemento clave para resolver el diseño del garaje residencial fue la forma en que los arquitectos y constructores conceptualizaron su imagen. Coincidentemente, con el desarrollo del imaginario de diseño, la industria de la construcción estableció un mercado para los garajes y los vendió agresivamente a los propietarios de viviendas de clase media.⁵

Entre 1904 y 1907, las revistas de arquitectos y constructores utilizaron varios significados del término casa para describir edificios que almacenaban automóviles o el acto de almacenamiento. Las frases típicas incluían la "casa del automóvil", "alojar el vehículo" y "alojar el automóvil".

Los estadounidenses podrían haber elegido la expresión literal "casa de automóviles", pero no lo hicieron. Su uso duró poco, dando paso a la palabra francesa *garage* (refugio). Después de 1910, revistas como *Carpentry and Building*, *American Carpenter* y *Builder* y *Keith's Magazine* abandonaron la "casa de automóviles" y adoptaron la palabra garaje para describir un edificio separado, además de un establo, que estaba destinado a almacenar el automóvil.⁶

Dado que el automóvil suponía una inversión importante, tanto las personas acomodadas, como los cientos de familias y empresas que compraron vehículos Ford para sustentar su vida cotidiana, consideraban que su automóvil merecía una vivienda en proporción directa a su valor y exponente de su estatus social. H. H. Holt lo expresó mejor en un artículo de 1907 que describía diez diseños de garajes: "El número tres tiene una apariencia demasiado común para un hombre que puede pagar un automóvil. Sirve muy bien al lado práctico de una casa de automóviles, pero con muy poco más

5 J. B. Jackson, "The Domestication of the Garage," *Landscape* 20 (Invierno 1976): 10-19, ver para los aspectos culturales del diseño de garajes domésticos.

6 En el artículo "Practical Garage Design" de la revista *American Carpenter and Builder* publicado en 1909, se utilizan tanto garaje como casa de automóviles. Sin embargo, en 1910, cuando Radford publicó el libro de planos, *Radford's Garages and How to Build Them*, afirmó que los edificios para guardar vehículos de motor "se conocen como garajes, término de origen francés."

gasto podrían hacerse más vistosos".⁷

Los aspectos prácticos del almacenamiento fueron subyugados a favor de una imagen menos severa. Los constructores buscaron inspiración arquitectónica en la casa porque, aunque los primeros garajes se ubicaron discretamente en la parte trasera de los lotes residenciales, estaban dentro de la proximidad visual de la casa. Tanto la prensa comercial como la popular respaldaron el diseño de los garajes como hermosos edificios por derecho propio. Los garajes se ilustraron solos como pequeñas casas individuales y haciendo su propia declaración de diseño. Estaban ubicados en grandes extensiones de césped verde, enmarcados por características del paisaje como pérgolas y celosías, y protegidos con plantas. Los garajes imitaban a las casas, utilizando en su diseño ventanas de vidrio, techos inclinados de teja, buhardillas y columnas. Sus espacios interiores irradiaban la calidez de la luz natural y eléctrica. En la primera década del diseño de garajes residenciales, los arquitectos evitaron los aspectos funcionales y se basaron en imágenes pintorescas de bonitas casas pequeñas, como en este garaje de bloques de terracota con un exterior enlucido. (Fig 2.3)

En 1912, el arquitecto de Boston, Harry Morton Ramsey, expresó un sentimiento común de la época: "Cuando esté terminado [el garaje] no debería transmitir con demasiada fuerza a primera vista la idea de garaje". Los garajes empezaron pareciendo menos funcionales ocultándolos o combinándolos con otros usos. Un dispositivo obvio era convertirlos en un edificio de apartamentos ya que, desde el principio, tanto los garajes de uno como los de dos niveles habían sido hogares para choferes. Aunque las revistas comerciales a veces se referían a estos arreglos de vivienda como "pretenciosos", se publicaban regularmente garajes con viviendas que iban de una a cinco habitaciones. Un edificio de dos pisos, con el garaje en el primer piso y las habitaciones arriba, era la más parecida a una casa. Otras construcciones, como los invernaderos, también se anexaron a los garajes para romper su forma de caja y restar importancia a su apariencia práctica. Pero quizás la *Southern Cypress Manufacturers Association* ofreció el mejor ejemplo de una transformación de "garaje caja" en "garaje pérgola". En su anuncio de 1920, columnas cuadradas y una pérgola con vegetación exuberante customizaban el garaje caja (Fig 2.4).

Las publicaciones del sector de la construcción humanizaron el automóvil y retrataron los garajes con cualidades hogareñas para aumentar su atractivo comercial. En este garaje (Fig 2.5) con cualidades hogareñas publicado en *Garage, Country and Suburban* por *American Architect* en 1911, se invita al público a ver el automóvil en su sala de estar. La sección muestra una casa de ladrillo con una gran ventana abuhardillada, una chimenea, una cubierta de teja y un espacioso interior lo suficientemente grande para un par de autos.

La construcción de un garaje para uno o dos automóviles era tan sencilla que el garaje era apto para la construcción por cuenta propia sin la necesidad de contar con un arquitecto. Este enfoque fue adoptado por la *Southern Pine Association* que publicó en la portada de un libro de 1926 una imagen idealizada de un nuevo garaje en relación con el automóvil y la familia. (Fig 2.6). El garaje es el foco de atención de la familia. Su automóvil está estacionado

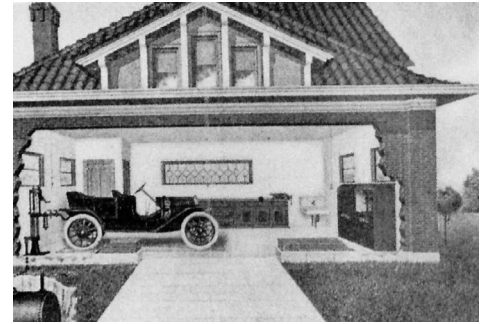


Fig 2.5

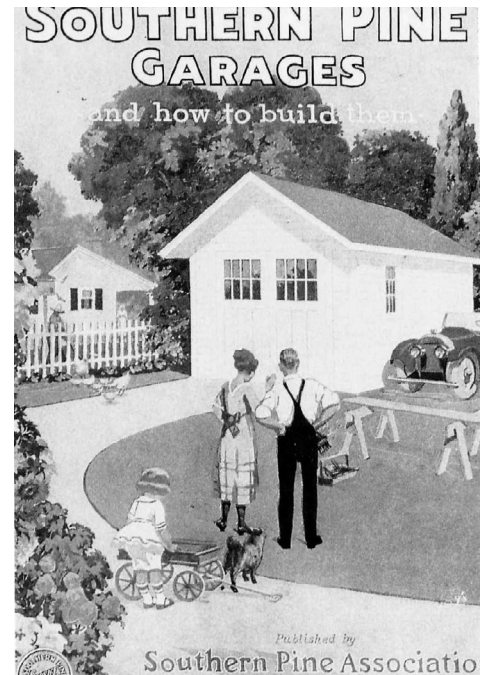


Fig 2.6

Fig 2.3 (pag ant): Garaje pintoresco de terracota.

Fig 2.4 (pag ant): Anuncio de la *Southern Cypress Manufacturers Association* del "garaje caja" en "garaje pérgola", 1920.

Fig 2.5: Garaje publicado en *Garage, Country and Suburban* por *American Architect*, 1911.

Fig 2.6: Portada de libro publicada por *Southern Pine Association* en 1926.

7 H. H. Holt, "The Garage," *Keith's Magazine* (Agosto 1907): 62.

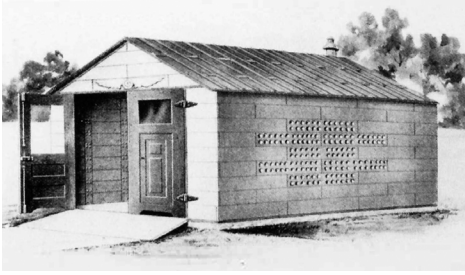


Fig 2.7

en el césped al lado del garaje, el uno merece al otro. El coche se ve pequeño, necesitado de protección. El padre, quien aparentemente construyó el garaje, ha brindado un refugio, protegiendo el automóvil de la misma manera que él y su madre protegen a la niña. Ella cuida de su carreta y de su perrito, y al fondo, una gallina cuida de sus pollitos.⁸ En esta imagen, el uso metafórico del término francés domina el garaje que es un "refugio".

Además de estas cuestiones de significado, el enfoque principal de la clasificación tipológica del garaje doméstico es su ubicación en relación con la casa clasificándolo en: garaje separado de la casa o garaje adosado en el cuerpo de la casa. Estas tipologías se produjeron en etapas de diseño superpuesta.

2.2 GARAJE SEPARADO (1910-1940)

Más adelante, entre 1910 y 1940, el garaje comienza a concebirse como un edificio de nueva planta separado, aislado de la casa principal y tratado como almacenamiento remoto. Era la disposición más utilizada y evitaba los riesgos de incendio. Pero era costoso, debido a los costos incurridos en la construcción de dos edificios separados, y exponía al propietario a la intemperie.

2.2.1 Garaje prefabricado

En este momento, se empezaron a promover edificios portátiles, fabricados a nivel nacional, para quienes buscaban evitar el pago de un arquitecto o los costos de construcción. La mayoría afirmaba que su diseño podría "derribarse" en unas pocas horas y volver a erigirse en otro lugar y podían ser también incombustibles.

Estas nuevas promesas fueron muy atractivas para los propietarios de viviendas suburbanas de clase media que poseían un nuevo automóvil, pero no podían invertir en un espacio de nueva construcción para albergarlo. Con el auge de los garajes portátiles, el usuario tiene una gama más amplia de selección y puede darse el lujo de ignorar el hecho de que no hay garajes permanentes cerca. Ya no se ve obligado a adaptar algún establo a sus necesidades y sufrir todas las desventajas que esto conlleva. El garaje portátil resuelve esta cuestión de la manera más satisfactoria.

Los garajes portátiles económicos empezaron teniendo una apariencia más funcional que los garajes diseñados por arquitectos o incluso los garajes prefabricados. La mayoría de los garajes portátiles tenían pocas ventanas. Uno de los modelos de Craig de 1910 se redujo a ojos de buey de vidrio (Fig 2.7).

Este garaje portátil de estructura de madera muestra la sencillez de muchos de los diseños de la época. (Fig 2.8) El plano muestra que tiene unos 4 metros de ancho por 6 metros de largo. Sin embargo, no todo está disponible, ya que parte del espacio está ocupado por un gran banco de trabajo, un armario y otras comodidades. (Fig 2.9) Pocos elementos definen el espacio: una puerta doble para el

Fig 2.7: Modelo de garaje prefabricado sencillo de hormigón armado, David Craig Company.

Fig 2.8 (pag sig): Prototipo de garaje portátil de madera, Anónimo.

Fig 2.9 (pag sig): Imagen interior de un prototipo de garaje portátil de madera, Anónimo.

8 Southern Pine Association, *Southern Pine Garages and How to Build Them* (New Orleans, 1926), portada.

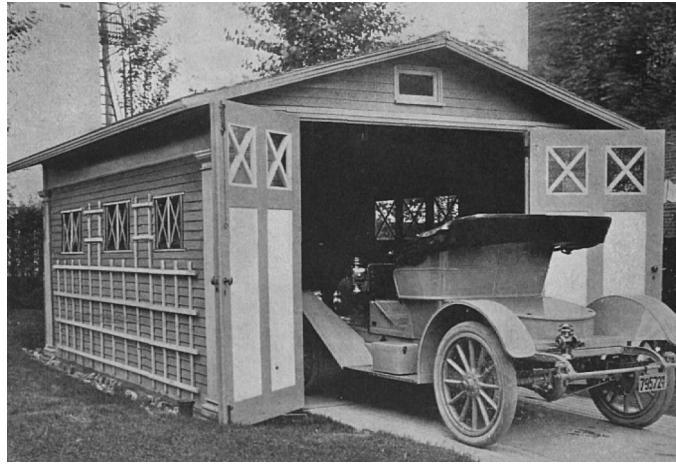


Fig 2.8



Fig 2.9

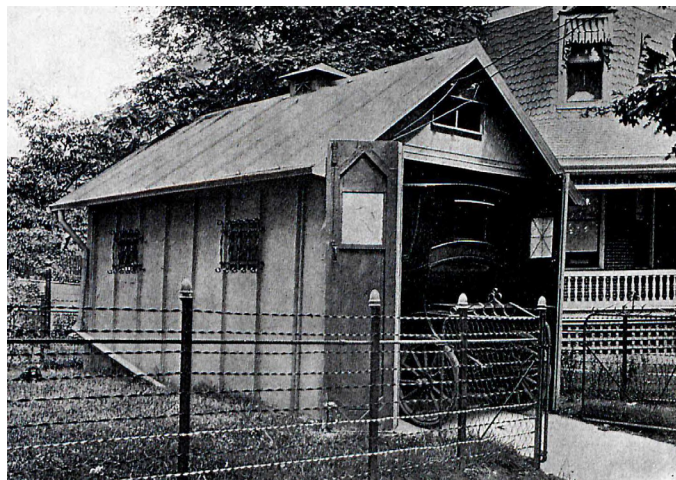


Fig 2.10

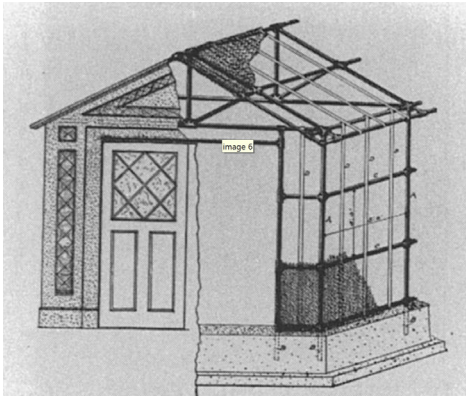


Fig 2.11



Fig 2.12

acceso del automóvil, una puerta lateral pequeña y estrecha y dos ventanas a cada lado para iluminar el espacio. El posible comprador deberá proporcionar una base de hormigón o piedra a modo de cimentación, si así lo desea, sobre el que posar la estructura de madera.

El garaje del Dr. Lippincott de *Riverside Manufacturing Company*, de Newark, N. J. es un ejemplo de garaje portátil con estructura de acero y revestimiento lateral de acero galvanizado. El suelo es de hormigón y las puertas, que son de doble plegado, abren hacia el exterior. Tiene tres ventanas protegidas por rejas ornamentales de hierro. En el interior del garaje se dispone un perchero, ganchos para neumáticos y un cubo de basura de acero galvanizado. Esta compañía construye estas estructuras en varios tamaños aptos para albergar uno, dos o tres coches. Estos garajes son de costo muy moderado y tienen la ventaja de ser absolutamente ignífugos, y también portátiles. (Fig 2.10)

La ampliación de la propiedad de automóviles y la aparición de esta nueva tipología nómada fomentó una ola de experimentación con el garaje. Las nuevas técnicas de construcción para garajes de precio moderado incluyeron el garaje "Hy-Rib", un sistema de malla de alambre estructural cubierta con estuco.⁹ El proceso *Van Guilder Hollow Wall* usó formas especiales de partición y hormigón de fraguado rápido para erigir paredes de garaje en un proceso continuo fila por fila. *Atlas Portland Cement Company* introdujo un diseño de estructura de tubería estucada (Fig 2.11). Una de las innovaciones más notables de la época fue un garaje portátil en forma de barril desarrollado por un hombre de Spokane. Estaba hecho de módulos que, según él, se podían montar en una hora y desmontar en quince minutos (Fig 2.12)¹⁰

La aparición del garaje prefabricado austero de madera o acero produjo rechazo y favoreció el debate público sobre la ausencia de carácter residencial de estas nuevas estructuras. William A. Radford se puso poético sobre la responsabilidad del garaje con el vecindario: Un hombre que construye un garaje, al igual que el que construye una residencia, tiene un deber no sólo para con su familia y para sí mismo; también tiene una obligación moral con la comunidad. Ningún hombre tiene el derecho moral de construir una estructura que sea indigna para la comunidad en la que vive, o que, por su inadecuación o falta total de estilo, tenderá a depreciar el valor de la propiedad en el vecindario.¹¹

Por esta razón, muchos de estos garajes se instalaron en la parte trasera de las parcelas residenciales. Dada la proximidad visual a la residencia principal y el rechazo popular, los garajes portátiles comenzaron a diseñarse para que parecieran casas pequeñas. Los garajes imitaban efectos domésticos basándose en imágenes pintorescas, como ventanas con contraventanas de madera, cubiertas a dos aguas, buhardillas, soportes y columnas. Sus espacios interiores irradiaban calidez gracias a la luz natural y eléctrica. Esta condición de imitación se muestra claramente en muchos anuncios, como

Fig 2.10 (pag ant): Garaje del Dr. Lippincott, *Riverside Manufacturing Company*, Newark, N. J.

Fig 2.11: Prototipo de garaje portátil de estructura de tubería estucada.

Fig 2.12: Prototipo de garaje portátil Barrel-shaped.

⁹ *House Beautiful* 31 (Abril 1911): 85.

¹⁰ *House Beautiful* 38 (September 1915): 102-103.

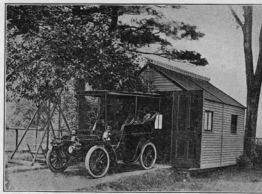
¹¹ William A. Radford, *Radford's Garages and How to Build Them*. (Chicago: Radford Architectural Company, 1910), 4.

Portable "WIGWARM" Garages

Portable "WIGWARM" Cottages

E. F. HODGSON, DOVER, MASSACHUSETTS

BUSINESS ESTABLISHED IN 1892



GARAGE OF FRANK X. FRUCH, BOSTON.

The "Wigwarm" Garages

are in general use throughout the country, being especially practical for those who have a country house and those who are cramped for room in the city. These garages are ventilated with bottom as well as top ventilation, as suggested by the Boston Board of Fire Underwriters, for the prevention of a possible explosion of gasoline vapors.

Come and see the "Wigwarms" at my factory. You are always welcome. The preferable TRAILS are 10.15 a.m. to 2.10 p.m. from the South Station, Boston.

The "Wigwarm" Cottages

are suitable for the seashore, woods, camp, or permanent residence; and I can furnish them with window shades, sink, wash bowl, cook stove (oil, coal, wood, or oil), fire-places, chimneys, refrigerators, folding bunks, folding table; folding, reclining, or swing chairs, mattresses, kitchen utensils, etc.



COTTAGE USED BY HARVARD CREW AT "RED TOP", NEW LONDON, CONN. Reproduced through the courtesy of The Boston Globe.



ALL WIGWARM PORTABLE BUILDINGS are built of specially milled cypress siding; the nails are galvanized, making it impossible for them to rust; windows all have fastenings; floors are of hard pine and well oiled; the buildings themselves having two coats of the best paint; the doors are all paneled and fitted with good mortised locks. Key bolts are used to hold the sections together, the wedge key drawing the sections as tightly as the ordinary nut bolt, yet set up with one blow from a hammer. Every section is marked, every bolt hole is bored and marked, and every building is set up at the factory before leaving it, so that I know it is made correctly. There is not another portable building made that can be set up in as short a time as is required to erect mine. A few hours is all the time required to set up my largest building.

SIZES AND PRICE LIST

10 feet x 10 feet.	\$90
10 feet x 12 feet.	108
10 feet x 15 feet.	135
These Cottages have doors 7 feet high and 10 feet wide, and four windows.	
10 feet x 20 feet.	160
Name size door as above but with right windows.	
12 feet x 12 feet.	150
12 feet x 15 feet.	175
These Cottages have doors 7 feet high and 10 feet wide, and five windows.	
12 feet x 30 feet.	200
Name size door as above, but with right windows.	

PRICES INCLUDE FLOOR AND INCLINE.

Chairs, benches, etc., can be furnished at a small additional charge.
 Extra single door. \$5
 Extra windows. 2



GARAGES ON ESTATE OF MR. R. G. SHAW, WELLESLEY, MASS.



COTTAGE ON PROVIDENCE RIVER, S. E. GOODRICH, PROVIDENCE, R. I.

SIZES AND PRICE LIST

One-room cottage, complete, 10 x 10.	\$90
Additional rooms, 10 x 10, each.	75
Additional room 10 x 12, each.	105
Kitchen etc.	30
Porch, Style A, 5 x 5.	15
Style C, 6 x 10.	30
Side porch, 5 x 10, with awning and one door.	25
Side porch, 5 x 10, with awning and two doors.	30
Each room has three windows and a door at each end of the house.	
Extra doors.	\$5.
Extra windows.	2.50
Hoods go with each window.	

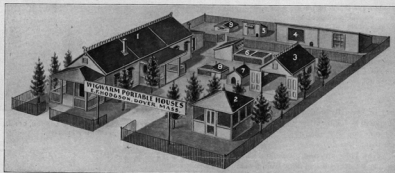
PRICES ARE F. O. B. DOVER, MASS., BUT PRICE WILL BE QUOTED DELIVERED AND SET UP WHEN DESIRED

MAKE ALL CHECKS AND ORDERS PAYABLE TO E. F. HODGSON, DOVER, MASS.

Fig 2.13

Portable "WIGWARM" Buildings

E. F. HODGSON
Dover, Massachusetts



EXHIBIT, MECHANICS BUILDING, BOSTON, MASS., OCTOBER 30 TO 29TH, 1904. THIS WAS THE LARGEST AND MOST COMPLETE EXHIBIT OF PORTABLE BUILDINGS EVER SHOWN IN THE UNITED STATES.

1. WIGWARM Portable House, three rooms, 10 x 10; Side porch, with double doors, 10 x 5; Front porch, Style C, 10 x 6; Kitchen etc.; Floors, awnings, and hoods to windows included. \$330.
2. WIGWARM Portable Summer House, 10 x 10, screens and screen door 60.
3. WIGWARM Portable Garage, 10 x 12, four windows, floor and incline included 108.
4. WIGWARM Shed Roof Poultry House, 6 x 20, scratching shed and roosting room 55.
5. WIGWARM Colony Coop, 4 x 5, floor included 8.
6. WIGWARM No. O Poultry House, 4 x 10 15.
7. WIGWARM Dog Kennel, 4 x 12, floor included 11.
8. WIGWARM Setting or Brood Coop, floor included 2.25
9. WIGWARM Outdoor Brooder 12.

Complete eighty-page catalogue showing WIGWARM PORTABLE BUILDINGS such as Cottages, with Furnishings of every description, Hunters' Cabins, Baby Yards, Children's Play Houses, Bath Houses, Garages, Summer Houses, Boat Houses, Mechanical Shops, Pigeon Houses, Dog Kennels, Pet Stoch Houses, Poultry Houses, etc., can be had by sending your name and address to E. F. HODGSON, DOVER, MASSACHUSETTS.

DETROIT PUBLIC LIBRARY
NATIONAL AUTOMOTIVE HISTORY COLLECTION



Portable "WIGWARM" Buildings



E. F. HODGSON

Dover
Massachusetts

Fig 2.14

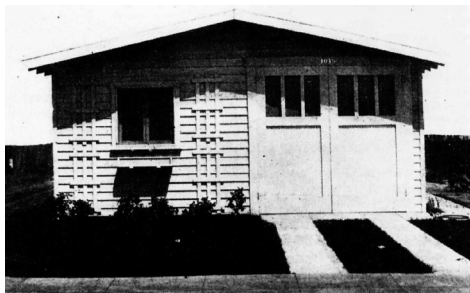


Fig 2.15

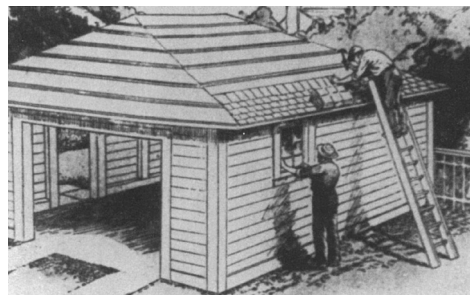


Fig 2.16

el de los Edificios Portátiles "Wigwarm" diseñados por E. F. Hodgson en 1911, donde el garaje era un edificio prefabricado portátil que podía ensamblarse in situ junto con otros edificios portátiles del catálogo de la empresa.¹² (Figs 2.13 y 2.14)

Al mismo tiempo se estaba produciendo la campaña por la propiedad de la vivienda, alentada agresivamente por el gobierno federal y la industria de la construcción. "Sé dueño de tu casa" fue el grito que resonó en los Estados Unidos de la década de 1920. Las casas pequeñas a un costo moderado se convirtieron en el foco principal de los constructores, compradores e instituciones crediticias. Pero el precio de la propiedad de la vivienda era alto.

Una solución para la escasez de viviendas fue una vivienda temporal que luego podría incorporarse a un esquema de vivienda permanente. Dado que el garaje ya era un edificio pequeño y económico con características residenciales, hizo una transformación ideal en un nuevo tipo de casa: una casa y un garaje combinados. En la década de 1920, las prensas comerciales y populares presentaron algunos diseños para combinaciones de casa y garaje, fusionando apropiadamente el término bungalow, un tipo de casa popular con connotaciones hogareñas, con la palabra garaje. El "garage bungalow", el "bungarage" y el "garlow" se ofrecieron como un hogar temporal, adaptable para convertirlo en un garaje para dos autos. El libro de planos de garaje de la *Southern Pine Association* de 1926 también presentó un diseño para una casa y un garaje combinados que se denominó "garaje de casa de verano", que "resultó popular y rentable para muchos propósitos diferentes".¹³ (Fig 2.15)

2.2.2 Garaje utilitario vs. garaje hogareño

Simultáneamente, se desarrolló otra corriente de diseño que afirmaba la necesidad de la construcción de garajes permanentes. Estos primeros garajes aislados comenzaron denominándose "garajes utilitarios". Se trataba de edificios simples que se alineaban en callejones y abarrotaban patios traseros en ciudades y suburbios, en su mayoría colocados frente a corrales y caminos rurales. La mayoría de los garajes utilitarios se construyeron con materiales locales (Fig 2.16) Arquitectos y creadores de tendencias condenaron unilateralmente estos pequeños garajes omnipresentes, llamándolos "pequeños cobertizos horribles".¹⁴ y proponiendo en su lugar garajes "artísticos" cuidadosamente integrados en el paisaje del hogar y que reflejen el estilo de la casa.¹⁵ Los florecientes encargos en las décadas de 1910 y 1920 permitieron a los arquitectos explorar una amplia gama de posibilidades de diseño, dentro, por supuesto, de los límites de las nuevas normas de zonificación y subdivisión

Fig 2.13 y 2.14 (pag ant): Anuncio de las viviendas y garajes portátiles "Wigwarm", E. F. Hodgson, 1911.

Fig 2.15: Garaje bungalow publicado en el libro de planos de la *Southern Pine Association*, 1926.

Fig 2.16: Ilustración del artículo "Cómo hacer", sobre la construcción de un garaje utilitario.

¹² *Garages, Country and Suburban: A Series of ... Articles on the Structural Features of the Private Garage and its Equipment, the Care of the Car, the Safe Handling of Gasoline and Topics of Interest to the Owner and Driver.* (New York: American Architect, 1911), 14.

¹³ Los planos fueron publicados en Charles Alma Byers, "The Garage Bungalow," *Building Age and the Builder's Journal* (Julio 1923): 51-52 y en "Garlows, the Modern Type of Temporary Home," *The Home*: 84-85.

¹⁴ Madison R. Phillips, "Suitability in the Home Garage," *Country Life in America* 21 (Enero 1912): 31.

¹⁵ "The Practical Garage of Mr. Rex Beach," *Country Life in America* 37 (Enero 1920): 60.

que se estaban redactando para los garajes de las casas.

La publicación de *Nueva York Carpentry and Building* fue particularmente progresista en la promoción de un lugar separado exclusivamente para el automóvil. En noviembre de 1904, se publicaron planos de detalle de una "casa de automóviles" para T. A. Sperry de Cranford, Nueva Jersey. Este diseño representó un avance conceptual. El edificio se separó de una cochera y un establo adyacentes, y se concibió en forma de una pequeña casa, un templo clásico.¹⁶

Los primeros garajes separados eran espacios mínimos y funcionales que respondían a una necesidad clara: almacenar un vehículo y, en ocasiones, dar cobijo al chofer. Muchos solían tener dos niveles para colocar en el superior un cuarto para el chofer o para el servicio. Muy atractivo por su sencillez es el pequeño garaje que se construyó para el Sr. A. C. Lawrence en Marblehead, Massachusetts, a partir de diseños de Kilham y Hopkins. (Fig 2.17) De construcción de hormigón, con techo de teja y forjado granolítico; en el primer piso el garaje, y en el segundo un apartamento para el chofer. En este ejemplo, el tanque de almacenamiento de gasolina se coloca fuera del edificio y a una distancia segura del mismo, lo que minimiza en gran medida el peligro de incendio y explosión. (Fig 2.18)

Construido para armonizar con la casa de la que es un accesorio, el pequeño garaje diseñado por Sr. C. E. Schermerhorn para la Sra. Irene D. Overn, con capacidad para un solo auto, se construyó con mampostería, forjados de cemento, y se equipó con todos los dispositivos modernos para el automóvil. (Fig 2.19) Una notable característica es la ausencia de espacio para reparación. Debido a sus reducidas dimensiones, el arquitecto diseña un sistema de cadenas y aparejos para poder levantar el extremo delantero del automóvil para tener fácil acceso a la parte inferior cuando sea necesario. (Fig 2.20)

La planificación de las dimensiones de los garajes fue problemática porque los constructores nunca sabían qué tamaño tendrían los automóviles el año siguiente. Sin embargo, en 1907, H. H. Holt afirmó que la parcela más pequeña que podía acomodar un garaje "sin que el propietario sintiera la pérdida de espacio en su patio trasero". Holt recomendó un edificio de 4,5 metros por 4,5 metros con una entrada de 2,5 metros por 2,5 metros para que un automóvil quepa cómodamente.¹⁷ Aunque los fabricantes de automóviles terminados a menudo llamaban a sus garajes para automóviles "el Packard", "el Maxwell", "el Buick", los nombres no parecían tener relación con los automóviles en sí.

Ya en 1911, William Comstock consideró "desaconsejable construir un garaje para un solo automóvil. Es absolutamente inhóspito, muy parecido a construir una casa en la que no se ha previsto para un invitado ocasional. Un automóvil de visita no se puede alojar en un solo garaje."¹⁸ En la década de 1920, los garajes para dos

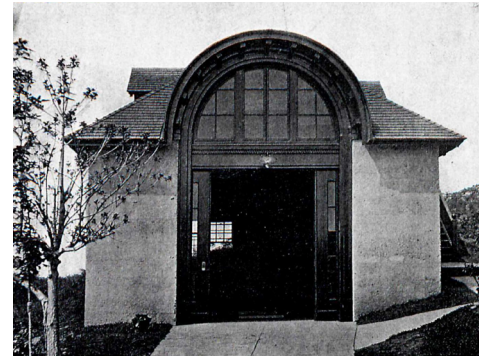


Fig 2.17

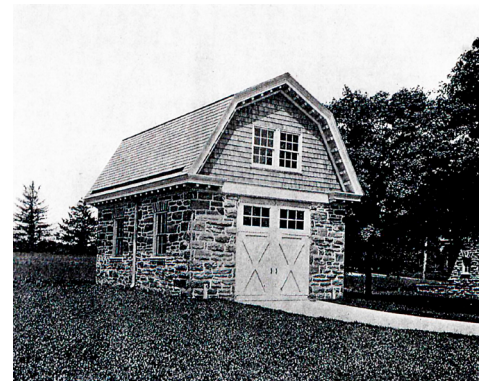


Fig 2.19

Fig 2.17: Garaje del Sr. A. C. Lawrence en Marblehead, Massachusetts, Kilham y Hopkins.

Fig 2.18 (pag sig sig): Planta y sección del garaje del Sr. A. C. Lawrence en Marblehead, Massachusetts, Kilham y Hopkins, 1914. Dibujo de la autora.

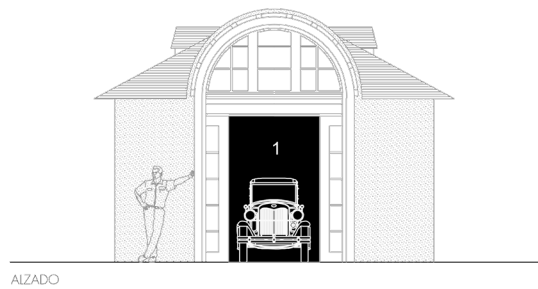
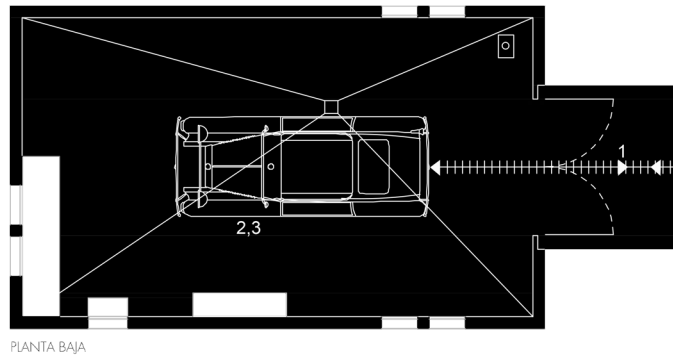
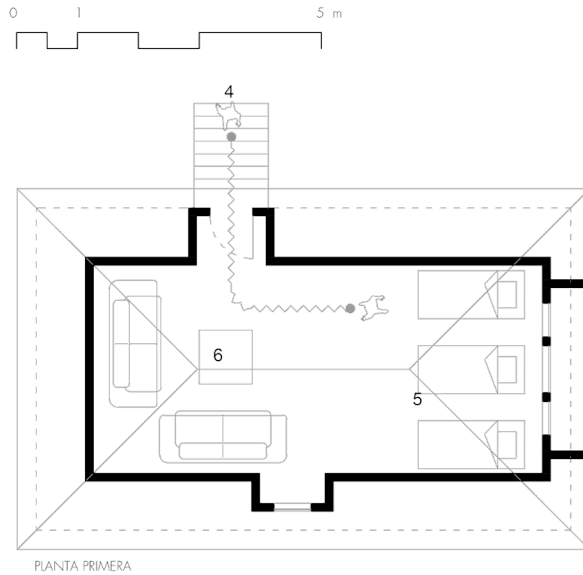
Fig 2.19: Pequeño garaje de la Sra. Irene D. Overn, Sr. C. E. Schermerhorn.

Fig 2.20 (pag sig sig): Planta y sección del pequeño garaje de la Sra. Irene D. Overn, Sr. C. E. Schermerhorn, 1915. Dibujo de la autora.

16 "Design for an Automobile House," *Carpentry and Building* (Noviembre 1904): 309-11.

17 Holt, "The Garage," 61.

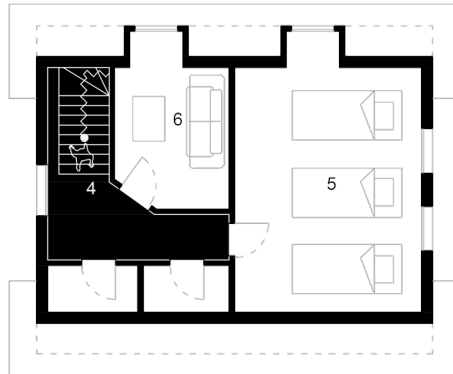
18 William Philips Comstock, *Garages and Motor Boat Houses* (New York, 1911), 6.



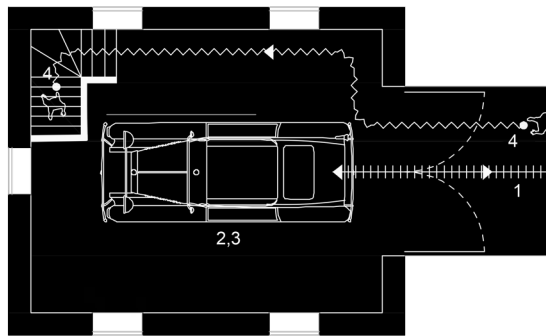
- | | | |
|-----------------------------|--------------------------|-------------------------------|
| 1 Acceso automóviles | 4 Acceso choferes | ■ Espacio dinámico |
| 2 Garaje automóviles | 5 Dormitorio choferes | □ Espacio estático |
| 3 Cuarto lavado automóviles | 6 Sala descanso choferes | +++++ Circulación coche |
| | | ~~~~~ Circulación usuario |
| | | - - - - - Circulación caballo |

Fig 2.18 / Dibujo de la autora

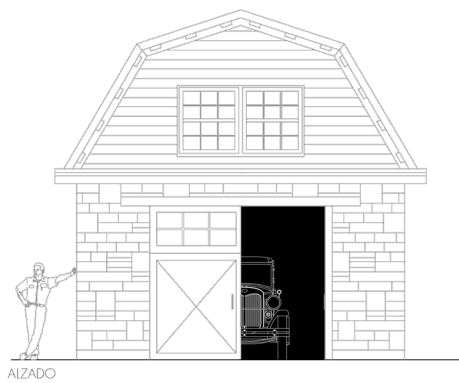
0 1 5 m



PLANTA PRIMERA



PLANTA BAJA



AIZADO

- 1 Acceso automóviles
- 2 Garaje automóviles
- 3 Cuarto lavado automóviles

- 4 Acceso choferes
- 5 Dormitorio choferes
- 6 Sala descanso choferes

- Espacio dinámico
- Espacio estático
- +++++ Circulación coche
- ~~~~~ Circulación usuario
- Circulación caballo

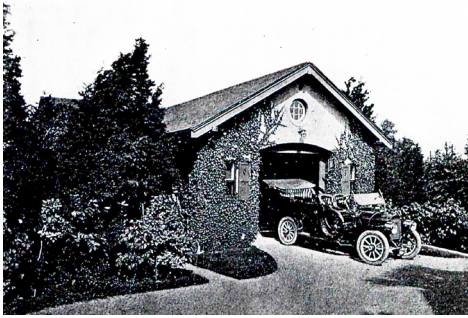


Fig 2.21

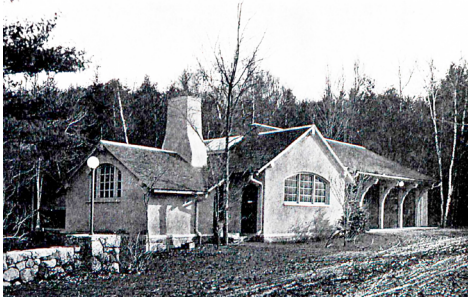


Fig 2.23

autos se publicitaban como una “buena inversión” para los propietarios, que podían alquilar el espacio adicional. Los garajes para dos automóviles se publicaron con frecuencia porque se podía ganar más dinero con su construcción y se podía manipular una forma ampliada para que se pareciera menos a un garaje.

Si bien el garaje del Sr. Milliken diseñado por Sres. Kilham y Hopkins de Boston, indudablemente debe gran parte de su atractivo aspecto a su entorno, es un ejemplo de diseño con carácter residencial cuidado y con capacidad para dos automóviles. (Fig 2.21) Se trata de un garaje de una sola planta y está construido en su totalidad de hormigón armado con cubierta a dos aguas de teja. Además de la sala de carruajes y el taller, hay un buen alojamiento para el chofer. (Fig 2.22)

En 1909, cuando el diseño del garaje aún estaba en las etapas de desarrollo, Ralph de Martin, en un artículo para *American Homes and Gardens*, rogó a los arquitectos que enfatizaran los aspectos funcionales del diseño: “Su diseño está prácticamente fijado por su forma y dimensiones, y ser estrictamente utilitario en propósito no requiere características artísticas innecesarias”. Si bien de Martín se pronunció en contra del embellecimiento de la forma, vaciló al afirmar que la aplicación de celosías a las paredes de los garajes tenía ventajas y que “el problema artístico de esta pequeña estructura aún está por desarrollar”.¹⁹

Dos años más tarde, William Phillips Comstock publicó *Garages and Motor Boat Houses* como un intento de aclarar el problema de diseñar un tipo de edificio con el que los arquitectos y delineantes tenían tan poca experiencia. Al igual que de Martí, Comstock también delineó un mandato funcional para los diseñadores: el garaje requería un carácter distintivo de extrema simplicidad que pudiera lograrse con sentido común. Definió los principios básicos para el diseño de garajes: “Protección absoluta contra incendios; una satisfacción eficiente de las necesidades de los propietarios; y una disposición conveniente de los diversos servicios públicos”.²⁰

Aunque esta corriente de diseños con una forma limpia y un uso innovador de materiales modernos era la más común, los arquitectos empezaron a proponer diseños de “garaje romántico” que eran de carácter residencial en escala, elementos y materiales de revestimiento de tablillas y tejas; techos a cuatro aguas, a dos aguas y abuhardillados con aleros acampanados, buhardillas, retornos a dos aguas y ornamentación de extremos a dos aguas; y ventanas y puertas multi-panel.²¹

El garaje para el Sr. V. D. Denegre en Manchester, Massachusetts de una sola planta con mayor capacidad, demuestra esta tendencia hacia el diseño de garajes con estilo hogareño. (Fig 2.23) Construido con estructura de hormigón y cubierta de tejas, ofrece un amplio espacio para el almacenamiento de cuatro coches contiguo a la sala del garaje, y un gran taller iluminado por amplios ventanales y por una claraboya. Junto a estos espacios se encuentra y, aún más

Fig 2.21: Garaje del Sr. Milliken, Sres. Kilham y Hopkins, Boston.

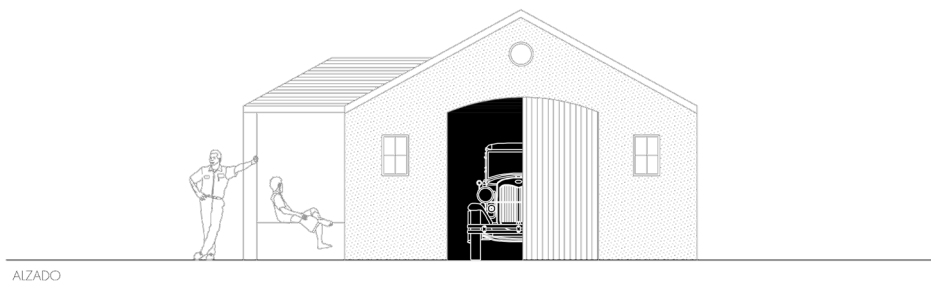
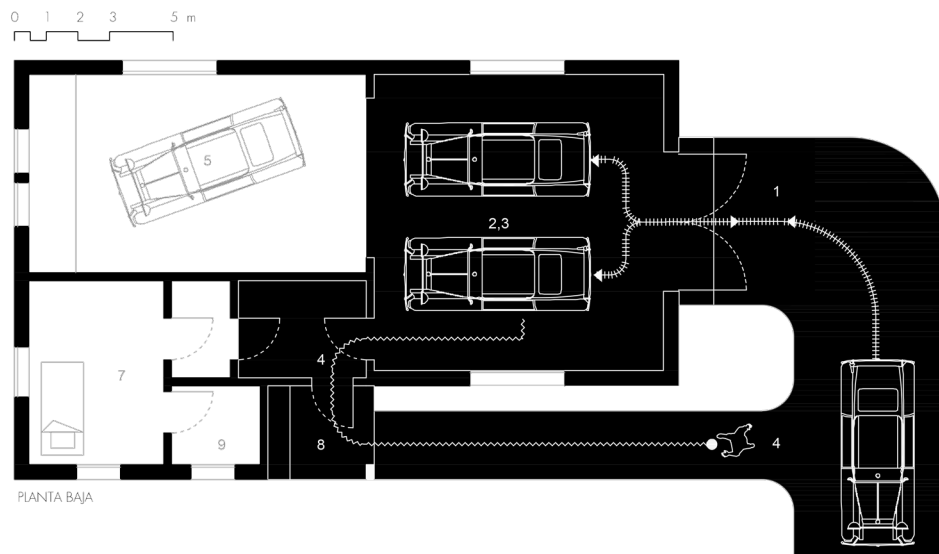
Fig 2.22 (pag sig): Planta y sección del garaje del Sr. Milliken, Sres. Kilham y Hopkins, Boston, 1917. Dibujo de la autora.

Fig 2.23: Garaje para el Sr. V. D. Denegre en Manchester, Massachusetts.

19 Ralph de Martin, “A Group of Model Motor Houses for the Small Country Place,” *American Homes and Gardens* (Abril 1909):147.

20 Comstock, *Garages and Motor Boat Houses*, 9.

21 Comstock, *Garages and Motor Boat Houses*, 20.



- | | | | |
|-----------------------------|-------------------------|-----------------------|-------------------------|
| 1 Acceso automóviles | 4 Acceso chóferes | 7 Dormitorio chóferes | ■ Espacio dinámico |
| 2 Garaje automóviles | 5 Taller de automóviles | 8 Porche de entrada | □ Espacio estático |
| 3 Cuarto lavado automóviles | 6 Baño | 6 Baño | ⋯⋯⋯ Circulación coche |
| | | | ⋯⋯⋯ Circulación usuario |
| | | | ⋯⋯⋯ Circulación caballo |

Fig 2.22 / Dibujo de la autora

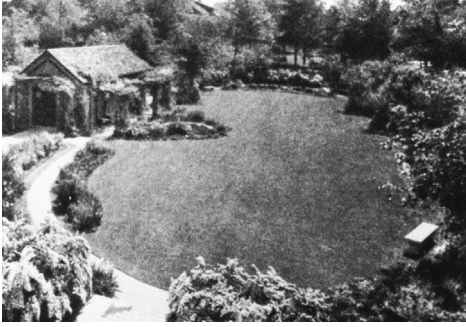


Fig 2.25



Fig 2.26

aislada, la sala de baterías, ya que este garaje contiene equipos de motores, dínamos y baterías de almacenamiento, una planta que sería adecuada para cargar automóviles eléctricos. (Fig 2.24)

Para muchos propietarios, la máquina combustible que emite humo en el garaje también era un símbolo de éxito y libertad individual. Por lo tanto, su hogar debía celebrarse apropiadamente. En lugar de una plaga en el patio trasero, el garaje independiente podría integrarse en el jardín. Los setos, cercas y enrejados podrían tentativamente extenderse y unirse a la casa, ayudando a definir los espacios del paisaje hogareño. Un garaje puede terminar una vista o un camino del jardín. A su lado se podría colocar un banco rústico o un espejo de agua. Una pérgola o enrejado que se extienda desde el costado del garaje podría formar una pequeña casa de verano o un paseo cubierto. (Fig 2.25) El garaje estaba asumiendo legitimidad en el paisaje doméstico.²²

Al igual que en los establos de finales del siglo XX, el garaje fue un tipo de construcción con alto riesgo de incendio. En los establos el peligro era la paja, las estructuras de madera y los gases de los abonos. En los garajes de principios de siglo, el problema era la gasolina, no existía el concepto de gasolinera pública y los usuarios la guardaban en tanques bajo los garajes, y más tarde, en espacios colindantes.

Hay ciertos principios básicos que se observan en todos los diseños de garaje de esta época que están directamente relacionados con la protección de estos espacios al fuego. Los principales objetivos a la hora de construir un garaje, en orden de prioridades, son los siguientes: primero, protección absoluta contra incendios; segundo, una satisfacción eficiente de las necesidades de los propietarios; y tercero, una disposición conveniente de las diversas utilidades. Como se puede apreciar en esta imagen interior del garaje diseñado por los arquitectos Putnam & Cox. en Brookline, todos contaban con elementos utilitarios que facilitaban el uso de estos espacios: el pozo de gasolina, el espacio del torno, el espacio de la bomba de aceite y gas, los casilleros, el banco, el baño y el gran portón de entrada. (Fig 2.26).

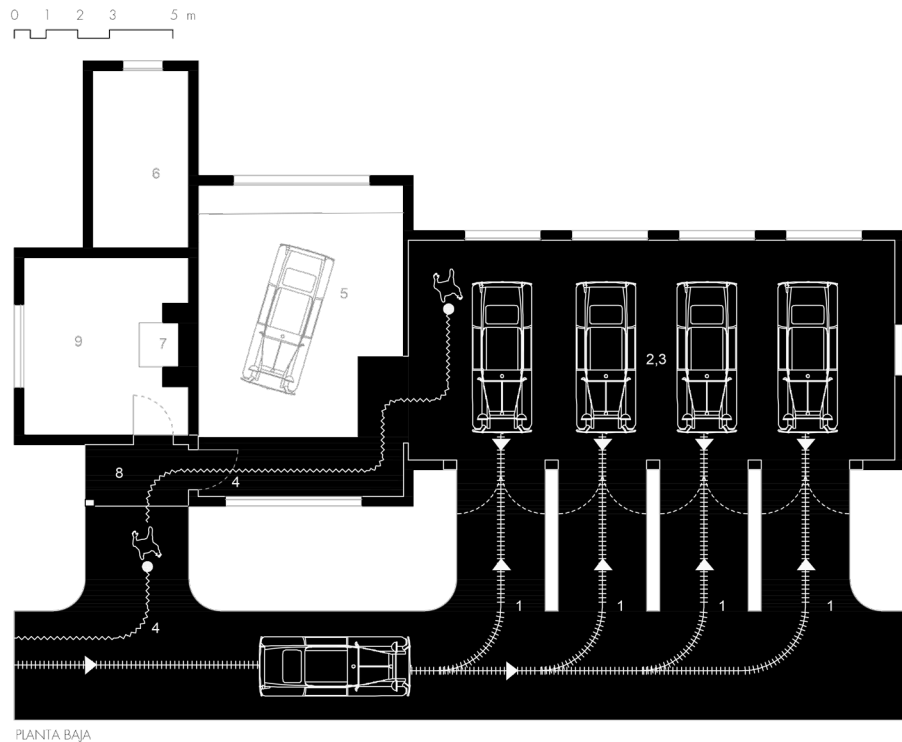
La principal causa de incendio dentro del garaje era un tanque de gasolina con fugas, por lo tanto, el edificio debía planificarse de manera que toda la gasolina residual se drenase correctamente y se descargase en el suelo, donde era inofensiva. El suelo debía ser de hormigón, terminado si se deseaba con cemento, y el tanque debía hundirse en el suelo a cierta distancia del garaje, si esto era posible. Muchos propietarios, sin embargo, no estaban dispuestos a incurrir en el gasto adicional que implicaba este método, y la siguiente forma más segura fue construir una plataforma fuera del edificio para el tanque de gasolina, con una conexión a través de las paredes hacia el interior. El combustible se mantenía así fuera del edificio, y como la gasolina se suministra por gravedad, no había nada en el aparato que se estropee.

Fig 2.24 (pag sig): Planta y sección del garaje para el Sr. V. D. Denegre en Manchester, Massachusetts, 1919. Dibujo de la autora.

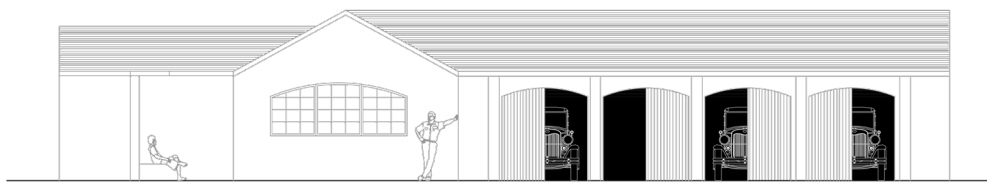
Fig 2.25: "El garaje en el jardín", publicado en Ladies' Home Journal 34.

Fig 2.26: Interior de un garaje tipo de la época.

²² Harrison Earl Baldwin, "Garages as Carefully Designed as Homes," *House Beautiful* 49 (Febrero 1921): 120.



PLANTA BAJA



ALZADO

- | | | | |
|-----------------------------|-------------------------|---------------------|-------------------------------|
| 1 Acceso automóviles | 4 Acceso choferes | 7 Fragua | ■ Espacio dinámico |
| 2 Garaje automóviles | 5 Taller de automóviles | 8 Porche de entrada | □ Espacio estático |
| 3 Cuarto lavado automóviles | 6 Cuarto de baterías | 9 Tienda | + + + + + Circulación coche |
| | | | - - - - - Circulación usuario |
| | | | · · · · · Circulación caballo |

Fig 2.24 / Dibujo de la autora

2.3 GARAJE ADOSADO (1920-ACTUALIDAD)

Mientras que, en las primeras dos décadas del siglo XX, el garaje se diseñaba a menudo con la imagen de una casa pequeña aislada, en la década de 1920 se asumió que la casa y el garaje debían estar en armonía arquitectónica entre sí. Debían “crear una imagen de conjunto”. Pocas veces en la historia de la industria de la construcción ha habido tanta convicción sobre una filosofía de diseño. En esta década el garaje inició su lento avance hacia la unión con la casa.

Ya en 1907, Keith's Magazine respaldó el diseño del garaje “de acuerdo con el diseño de la casa del propietario. Tener el edificio en armonía agrega esplendor a todo”.²³ *American Homes and Gardens* discutió la filosofía en términos de principios de diseño: “La mejor disposición en la planificación de un garaje es colocarlo donde armonice con la arquitectura general de los edificios a los que se encuentra adyacente, agregando así belleza y simetría al espacio”. la línea de composición de las dependencias ensambladas”.²⁴ Hubo gentiles amonestaciones de todos lados. El libro de planos distribuido por Trexler Lumber Company de Allentown, Pensilvania, decía: “Es deseable tener el garaje diseñado para que coincida con la casa”.

Tras la Segunda Guerra Mundial, todo el panorama del garaje había sufrido un cambio radical. El garaje de una vivienda independiente promedio no sólo estaba completamente integrado en la fachada de la casa a la calle sino que también estaba integrado internamente.

Esta fusión ocurrió en diferentes momentos a nivel regional, porque algunos departamentos de construcción la prohibieron y las tarifas de los seguros eran más altas en algunas localidades que en otras. Ya a principios del siglo XX empezaron a tantearse diseños de garaje adjuntos, aunque hasta los años 50 no se popularizaron.

En 1920 Keith's Magazine sugirió que el garaje adjunto ya era popular en Los Ángeles y Kansas City.²⁵ A los arquitectos y constructores de libros de planos les gustaron las implicaciones de este diseño: fue construido de manera más económica que un edificio separado, agregó ancho a la casa y tenía el potencial de equilibrar otra ala del nivel inferior, como un porche para tomar el sol. Considerado como una habitación extra, el garaje adjunto tenía la comodidad de la proximidad y establecía un paso desde el interior de la casa sin riesgo de mal tiempo. Las líneas de electricidad, agua y calefacción se podían conectar sin mucho costo adicional, y era menos probable que robaran el automóvil.

Los garajes adjuntos tenían varias ventajas. En un período de aumento de los costos de construcción, los garajes adjuntos se ca-

23 Holt, “The Garage,” 62.

24 Howard Victor Brown, “The Country Dweller and the Automobile,” *American Homes and Gardens* (Noviembre 1911): 389.

25 Byers, “The Garage Bungalow,” 62-63.

lentaban, cableaban y conectaban con facilidad desde la casa y requerían menos paredes que un garaje independiente. A medida que se reducía el espacio habitable, los garajes adjuntos podían aumentar el tamaño aparente de la casa.

2.3.1 El umbral de entrada

Por una cuestión de comodidad y economía se comienza a compartir pared exterior con la casa. En un principio, aunque adjunto, no había conexión directa con el interior de la vivienda y se diseñaron soluciones intermedias en las que, de manera tímida, el garaje comenzaba a acercarse a la casa.

Las soluciones intermedias incluyeron ubicar el garaje debajo de un porche o terraza para dormir, permitiéndole tocar una esquina de la casa, o conectándolo a la casa mediante una cerca, una pared o un enrejado. A medida que el garaje se acercaba a la casa, la armonía estilística se convirtió en una consideración cada vez más importante. Los garajes de este período se diseñaron en toda la gama de estilos arquitectónicos domésticos y en todas las variaciones regionales. Los garajes adjuntos llegaron a ser vistos como un activo arquitectónico, contribuyendo a la masa asimétrica de una cabaña pintoresca o equilibrando el ala de un porche en un diseño simétrico clásico.

El garaje era un nuevo umbral que podía cerrarse o abrirse a voluntad, un ritual en el que la familia y el hogar dejaban de estar conectados con el exterior del barrio; más bien, el garaje y el automóvil abrieron el hogar a la ciudad moderna.

El verdadero origen del garaje adjunto contemporáneo se data, según la investigación de Erlanger y Ortega Govela en su libro *Garage*, en 1910 con la *Robbie House* de Frank Lloyd Wright situada en Chicago. Frederick Robbie y Wright compartían el entusiasmo por las nuevas tecnologías: Wright fue uno de los primeros en adoptar el automóvil, tenía un Stoddard-Dayton amarillo hecho a medida, y Robbie quería que su padre se dedicara a la fabricación de automóviles.²⁶

Para la *Robbie House*, Wright eliminó el porche delantero y el establo habituales y, en su lugar, colocó, justo al frente, lo que podría ser el primer garaje adjunto para tres autos del mundo. La casa anuncia su integración del automóvil. (Fig 2.27)

Además, en este proyecto también se eliminó gran parte del espacio de guardarropas de la casa, presagiando el eventual traslado de la mayor parte del almacenamiento al garaje, el lugar favorito del consumidor americano. Para Erlanger y Ortega Govela, el garaje de Wright estaba adelantado a su tiempo, un objeto autónomo, cargado de impulso ideológico, que allanó el camino para la remodelación de las ciudades en torno a los automóviles y la expansión de los suburbios. (Fig 2.28)

Si la entrada humana a la casa era secreta, la diseñada para la



Fig 2.27

Fig 2.27: Fachada de las cocheras de la *Robbie House*, Chicago, Frank Lloyd Wright, 1910.

Fig 2.28 (pag sig): Planta y sección de la *Robbie House*, Chicago, Frank Lloyd Wright, 1910. Dibujo de la autora.

26 Olivia Erlanger y Luis Ortega Govela. *Garage* (Cambridge, Massachusetts: The MIT Press, 2018), 17-50.

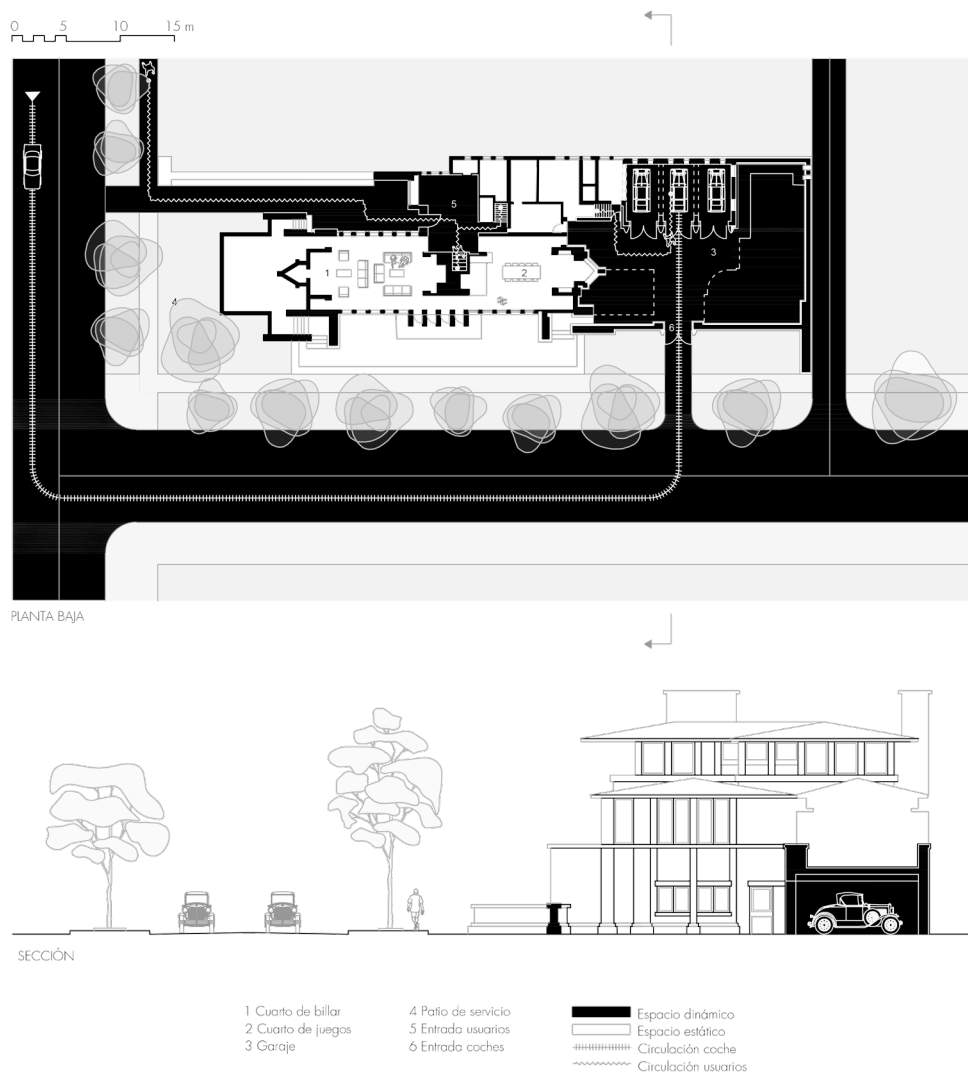
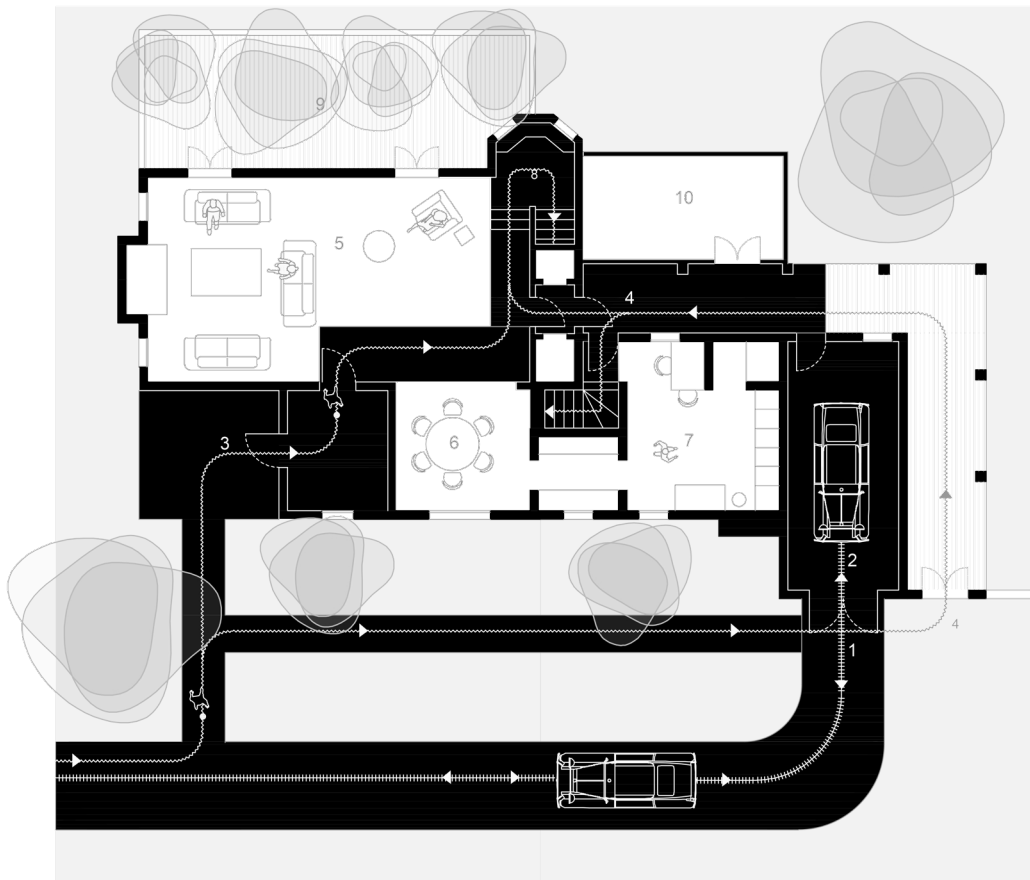


Fig 2.28 / Dibujo de la autora

0 1 5 10 m



PLANTA BAJA

- 1 Acceso automóviles
- 2 Garaje automóviles
- 3 Porche acceso familia

- 4 Acceso servicio
- 5 Salón
- 6 Comedor

- 7 Cocina
- 8 Escalera piso superior
- 9 Terraza
- 10 Cuarto de herramientas

- Espacio dinámico
- Espacio estático
- ||||| Circulación coche
- Circulación usuario
- Circulación caballo

Fig 2.29 / Dibujo de la autora



Fig 2.30



Fig 2.32

máquina no lo era. Dentro del patio, las puertas del garaje dominan el espacio. Es aquí donde el garaje reclama la posición que le corresponde en el frente de la parcela con una conexión directa y fácil a la calle. Wright, en un intento de evitar el "agujero especialmente feo para entrar y salir" de la casa, ocultó la entrada principal en la elevación oeste. Esta relación entre el hogar y el garaje, la familia y el automóvil, no reaparecería en la arquitectura hasta principios de la década de 1920, convirtiendo la *Robbie House* en una premonición del futuro.

Un esquema recurrente consistía en conectar la casa principal y el garaje al costado o en la parte trasera con una cubierta pasadizo o porche, un dispositivo de diseño que continuó hasta bien entrada la década de 1930 y se asoció con mayor frecuencia con casas de carácter colonial.

En la planta de una vivienda publicada en el *Country Life in America* en mayo de 1920, se observa la intención del arquitecto de unificar el volumen de la vivienda y el garaje, pero creando dos accesos totalmente diferenciados para el peatón y el automóvil. Un gran porche en forma de "L" rodea el garaje y la cocina escondiendo el volumen del garaje y creando un recorrido exterior cubierto para facilitar la llegada al espacio habitable a través de la zona de servicio para carga y descarga. Se diseña también un camino que conecta el garaje con la entrada principal a través del jardín en la fachada principal para dar las dos opciones de llegada a la casa.²⁷ (Fig 2.29)

En el garaje diseñado por Kilham y Hopkins para Miss Marjorie R. Van Wickle en Rhode Island en 1928, el garaje funciona como espacio macla entre dos viviendas para resguardar cuatro automóviles. Se trata de un garaje adjunto con entrada independiente a la de cada vivienda que unifica el volumen y surge de una nueva necesidad, almacenar más de un automóvil por familia. Un gran porche cubierto da acceso a cada una de las casas por el exterior. (Fig 2.30 y 2.31)

Tras la Segunda Guerra Mundial, la arquitectura se vio obligada a adaptarse a la escasez de materiales y a la necesidad de construir viviendas de manera rápida y eficiente.

En este contexto, tras la construcción de múltiples ejemplos de garajes adosados populares, Albert Frey, ya en 1940, (acababa de empezar la guerra) diseña su casa privada en Palm Springs. Con este diseño, Frey estudia el concepto de "casa abierta", una casa "crecedera" que se amplía, que está en movimiento y puede replantearse. (Fig 2.32) La casa original es mínima, podría decirse que se trata de una casa refugio en el desierto construida con un plano horizontal en voladizo, soportado por cuatro planos verticales en esvástica que encierran un espacio mínimo interior dividido en tres estancias interiores (baño, cocina y espacio dormitorio-salón) y cuatro espacios en sombra exteriores. Como se puede observar en la planta de la vivienda original el espacio del garaje ocupa casi el 50% de la vivienda y es el germen del diseño del proyecto. Un lugar necesario concebido como un espacio en sombra en el que

Fig 2.29 (pag ant): : Planta de una casa con garaje adjunto, 1920, *Country Life in America*.

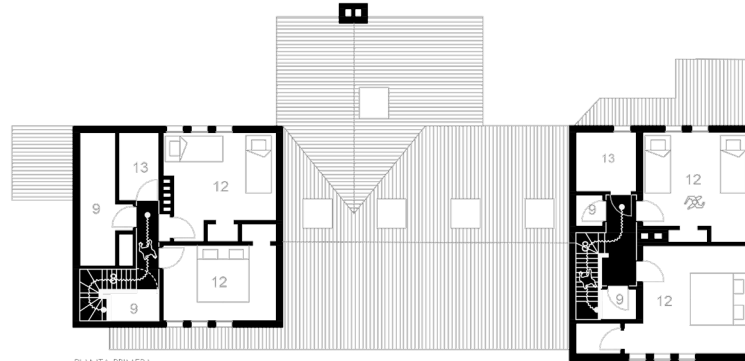
Fig 2.30: Garaje de Miss Marjorie R. Van Wickle, Rhode Island, Kilham y Hopkins.

Fig 2.31 (pag sig): Plantas del garaje de Miss Marjorie R. Van Wickle, Rhode Island, Kilham y Hopkins, 1921. Dibujo de la autora.

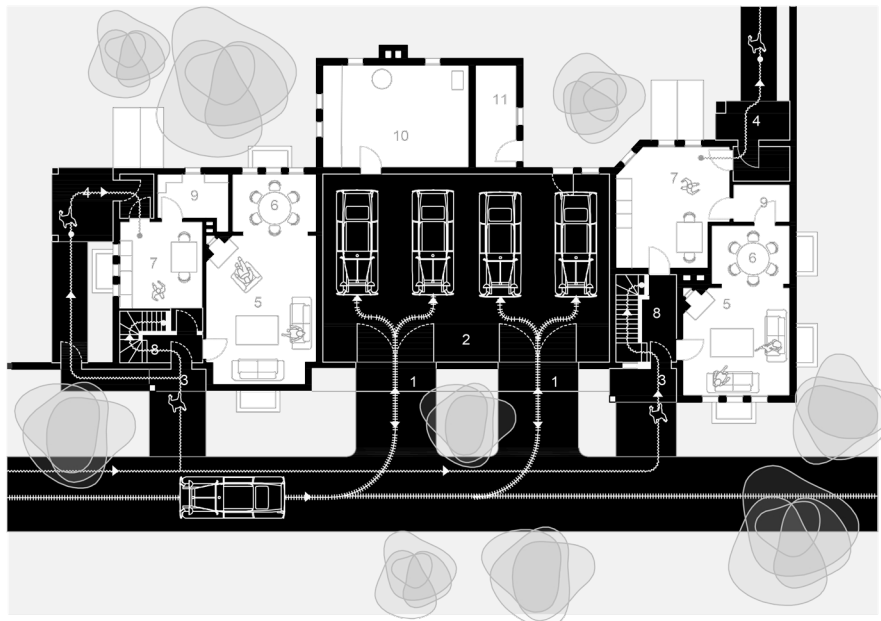
Fig 2.32: Casa privada original de Albert Frey, Palm Springs, 1940.

27 Robert H. Van Court, "The Home Garage," *Independent* 78 (Mayo 1914): 203.

0 1 5 10 m



PLANTA PRIMERA



PLANTA BAJA

- 1 Acceso automóviles
- 2 Garaje automóviles
- 3 Porche acceso familia
- 4 Acceso servicio

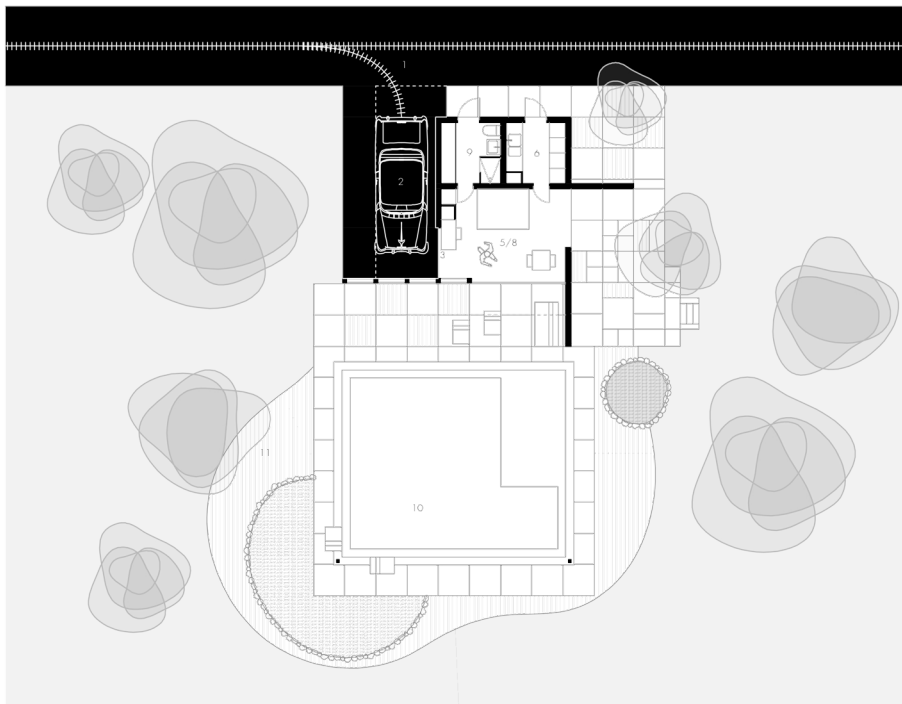
- 5 Salón
- 6 Comedor
- 7 Cocina
- 8 Escalera piso superior

- 9 Almacén
- 10 Cuarto de herramientas
- 11 Cuarto de basuras
- 12 Dormitorio
- 13 Baño

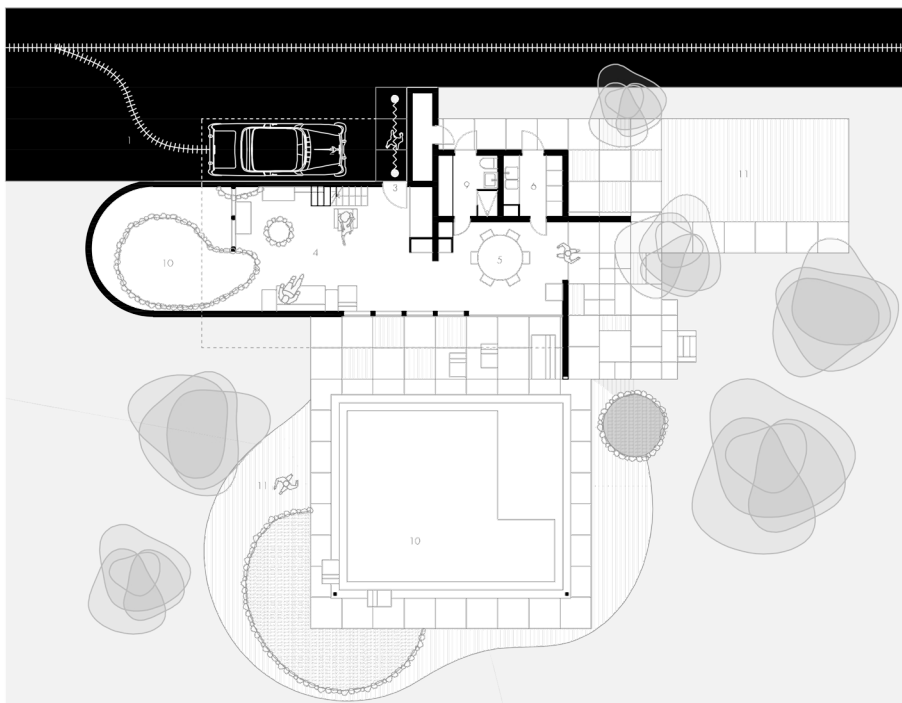
- Espacio dinámico
- Espacio estático
- +++++ Circulación coche
- Circulación usuario
- Circulación caballo

Fig 2.31 / Dibujo de la autora

0 1 5 10 m



PLANTA BAJA ORIGINAL 1940



PLANTA BAJA A/AMPLIACION 1954

- | | | | |
|----------------------|--------------------------|--------------|---------------------------|
| 1 Acceso automóviles | 4 Salón | 8 Dormitorio | ■ Espacio dinámico |
| 2 Garaje automóviles | 5 Comedor | 9 Baño | □ Espacio estático |
| 3 Acceso familia | 6 Cocina | 10 Piscina | ----- Circulación coche |
| | 7 Escalera piso superior | 11 Jardín | Circulación usuario |
| | | | ----- Circulación caballo |

Fig 2.33 / Dibujo de la autora

el coche puede resguardarse del intenso sol del desierto desprovisto de cualquier tipo de equipamiento. El coche es el reclamo del hogar, el objeto que te indica donde está el umbral de entrada del espacio habitable. (Fig 2.33)

La vivienda, sufre varias adiciones y modificaciones espaciales en los siguientes 14 años hasta que, en 1954, la casa pasa a tener 2 niveles con un dormitorio en planta primera, y un espacio añadido en planta baja con un gran salón y una piscina interior/exterior. El garaje, junto con la cocina, mantiene el papel de espacio de acceso en sombra, mientras que el resto de las estancias se modifican en uso y dimensiones.

Unos años más tarde, se produce la creación del programa *Case Study House*. John Entenza, editor de la revista pionera *Arts & Architecture*, convocó en 1945 a un grupo selecto de arquitectos para diseñar y construir prototipos experimentales de bajo costo que reflejaran las aspiraciones de una generación de arquitectos modernos y los nuevos modos de habitar de la familia americana contemporánea. Los 36 diseños resultantes del programa representaron una innovadora forma de involucrar el espacio de almacenaje del automóvil con estrategias proyectuales diversas.

En la *Case Study House N°18* diseñada por Craig Ellwood entre 1956-1958, el garaje, colocado en el centro de la planta, se muestra como espacio de llegada o umbral a través del cual se articula el interior de la vivienda. (Fig 2.34)

La cubierta se extiende hacia la calle lo justo para que se entienda como puerta de entrada a la vivienda, diferenciándose del volumen de la casa. Los paneles de vidrio translúcido utilizados en el perímetro del garaje, que crean cierta privacidad respecto a la calle y a la vivienda y, al mismo tiempo, hacen protagonista al automóvil al intuirse su silueta desde el salón comedor y desde la calle. (Fig 2.35)

De manera contemporánea, Pierre Koenig construye su mejor proyecto en 1959, la *Case Study House N°21B*. (Fig 2.36) Una casa sencilla en la que la orientación y la relación con el exterior juegan un papel fundamental. En la fachada norte se coloca el acceso rodado y peatonal dejando la fachada sur libre para los espacios vivideros. Inspirado en la arquitectura oriental, Koenig rodea la casa con un plano de agua creando unas pasarelas elevadas para las circulaciones. (Fig 2.37) El garaje funciona como una lengüeta más que flota sobre el agua cubierto por un pórtico metálico pero exento, desprovisto de espacios de almacenaje. Un espacio limpio diseñado para proteger el objeto de las inclemencias del tiempo con una simple cubierta y nada más. Un espacio que forma parte del volumen de la casa al estar adjunto, pero separado de los espacios vivideros por el acceso principal peatonal y un pequeño patio con vegetación. (Fig 2.38)

En 1960, Pierre Koenig construye la *Case Study House N°22* en Los Angeles, en el alto de Sunset Boulevard con unas vistas privilegiadas. (Fig 2.39) El propietario quería gozar de una vista despejada de 270 grados y ésta es la única forma de lograrlo. La vivienda se organiza esta vez en una planta en forma de "L", con los dormitorios en un ala y las zonas comunes, extendiéndose en el espacio, en la otra, con los baños en la intersección. La piscina se sitúa en el



Fig 2.34



Fig 2.36



Fig 2.37



Fig 2.39

Fig 2.33 (pag ant): Plantas de la casa privada original de Albert Frey (1940) y de su ampliación (1954), Palm Springs, 1940.

Fig 2.34: *Case Study House N°18*, Craig Ellwood, 1956-1958.

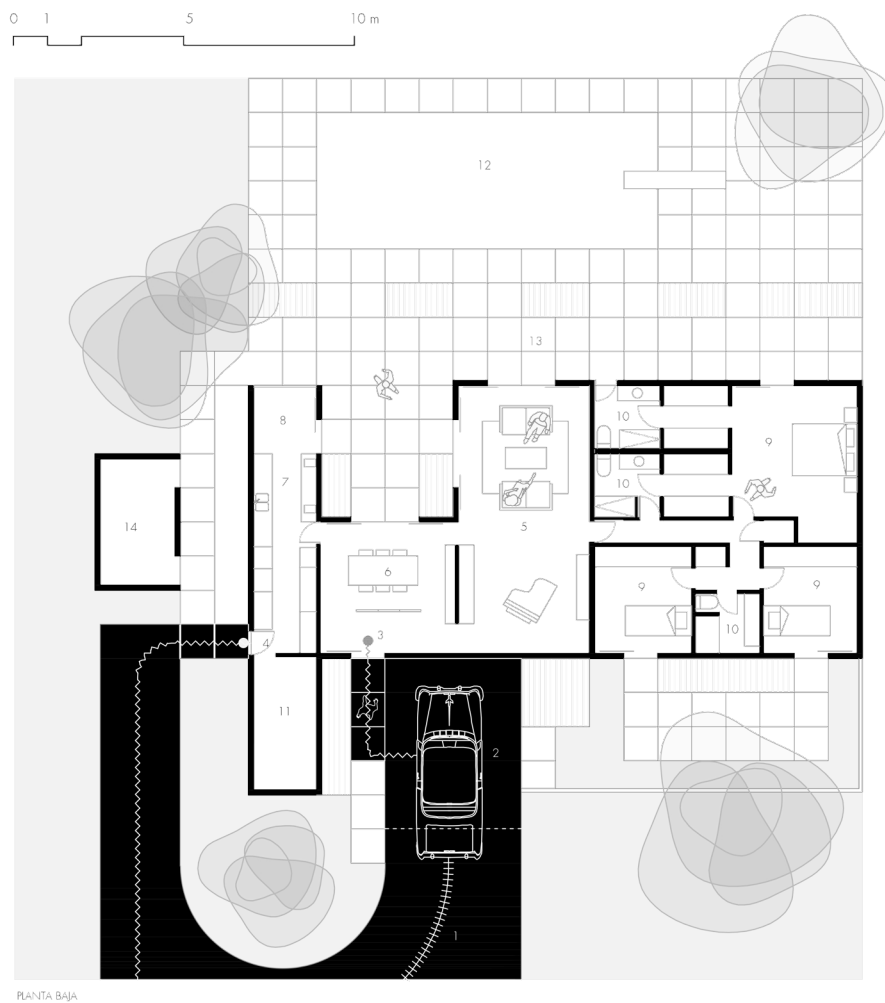
Fig 2.35 (pag sig): Planta *Case Study House N°18*, Craig Ellwood, 1956-1958. Dibujo de la autora.

Fig 2.36: *Case Study House N°21B*, Pierre Koenig, 1959.

Fig 2.37: *Garaje umbral de la Case Study House N°21B*, Pierre Koenig, 1959.

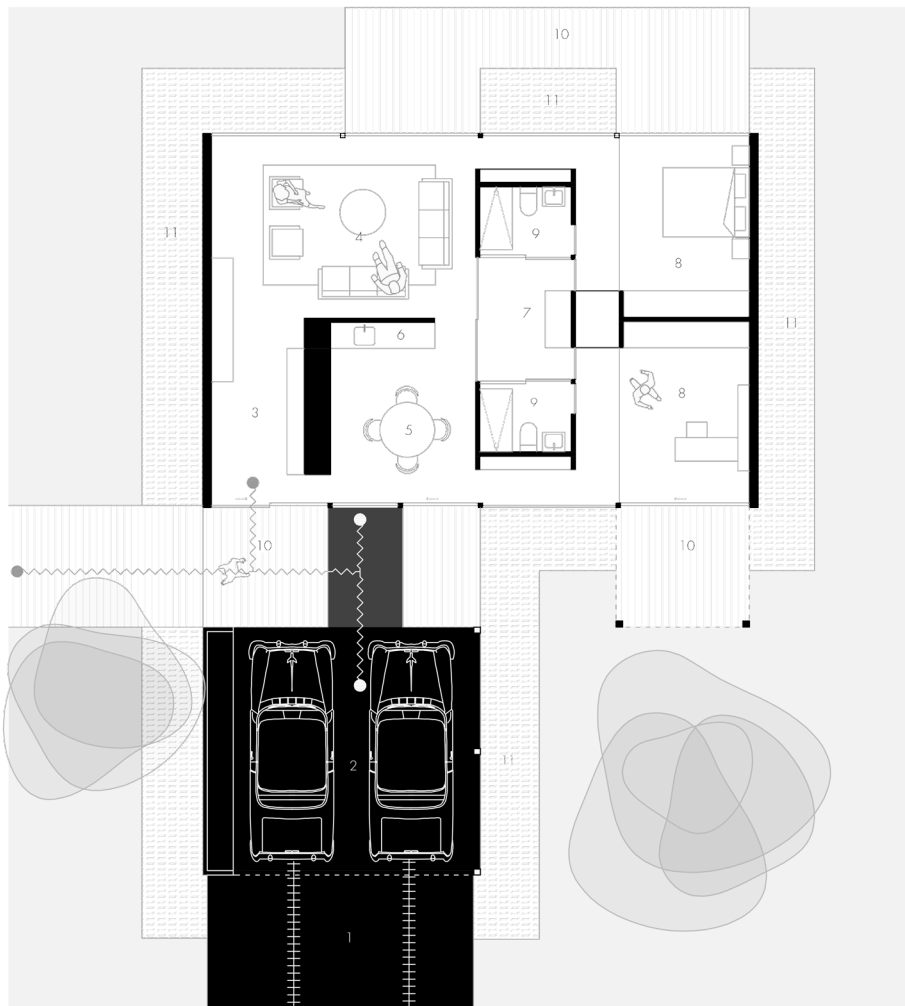
Fig 2.38 (pag sig sig): Planta *Case Study House N°21B*, Pierre Koenig, 1959. Dibujo de la autora.

Fig 2.39: *Case Study House N°22*, Los Angeles, Pierre Koenig, 1960.



- | | | | |
|----------------------|--------------|----------------------|---------------------|
| 1 Acceso automóviles | 5 Salón | 10 Baño | Espacio dinámico |
| 2 Garaje automóviles | 6 Comedor | 11 Estudio | Espacio estático |
| 3 Acceso familia | 7 Cocina | 12 Piscina | Circulación coche |
| 4 Acceso servicio | 8 Office | 13 Porche | Circulación usuario |
| | 9 Dormitorio | 14 Patio de servicio | Circulación caballo |

Fig 2.35 / Dibujo de la autora



PLANTA BAJA

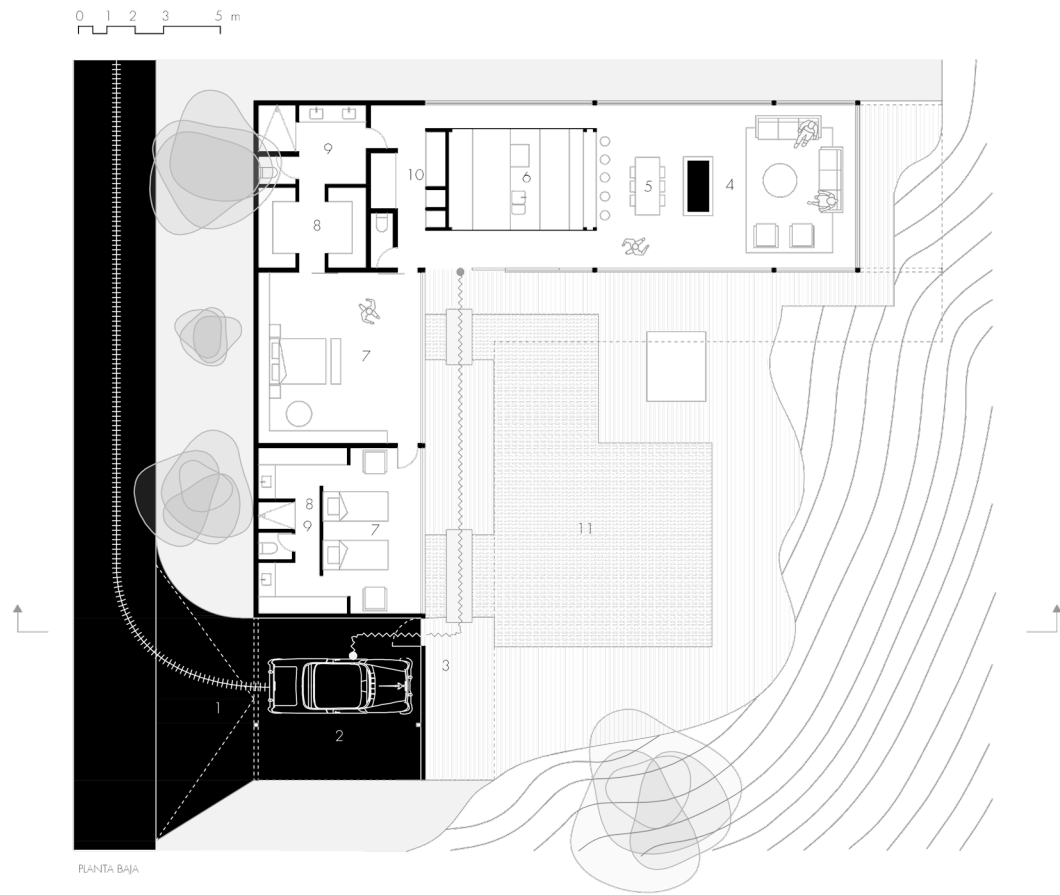
- 1 Acceso automóviles
- 2 Garaje automóviles
- 3 Acceso familia

- 4 Salón
- 5 Comedor
- 6 Cocina
- 7 Lavandería

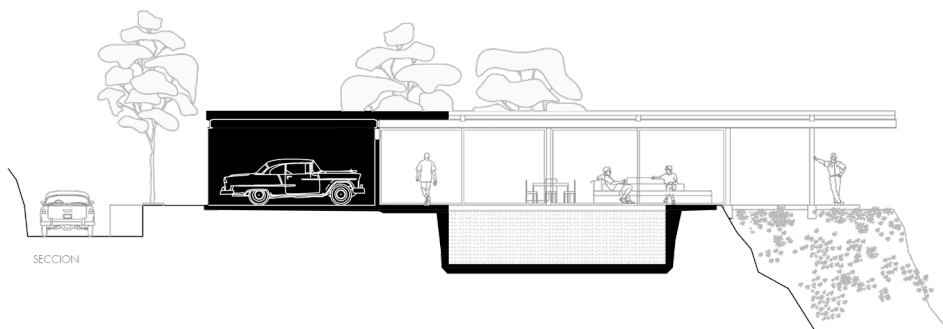
- 8 Dormitorio
- 9 Baño
- 10 Porche
- 11 Lámina de agua

- Espacio dinámico
- Espacio estático
- Circulación coche
- Circulación usuario
- Circulación caballo

Fig 2.38 / Dibujo de la autora



PLANTA BAJA



SECCION

- 1 Acceso automóviles
- 2 Garaje automóviles
- 3 Acceso familia

- 4 Salón
- 5 Comedor
- 6 Cocina
- 7 Dormitorio

- 8 Vestidor
- 9 Baño
- 10 Lavandería
- 11 Piscina

- Espacio dinámico
- Espacio estático
- +++++ Circulación coche
- Circulación usuario
- Circulación caballo

Fig 2.40 / Dibujo de la autora

ángulo del edificio, permitiendo que el agua llegue a las ventanas de los espacios interiores y bloquee el camino de la entrada desde el garaje. Esto le otorga al plano del agua mayor protagonismo, forzando la incorporación de dos puentes que marcan el recorrido desde el garaje hasta la entrada de la casa marcado por el volumen de la cocina, el otro "cuarto de máquinas electrodomésticas". La vivienda pivota entre el garaje y la cocina, como exponentes de la nueva vivienda americana.

La casa se construye toda de vidrio retranqueando la estructura de pilares metálicos de la fachada, excepto la fachada maciza opuesta a las vistas que da acceso a la vivienda desde la calle trasera, dotándola de privacidad. Este paramento chapado metálico se utiliza como barrera visual para ocultar al automóvil hacia el interior de la vivienda. Sin embargo, el automóvil se hace protagonista desde la calle trasera al estar expuesto bajo un porche que compone el acceso principal desde la esquina del volumen en "L". De esta manera, se accede a la vivienda a través de una circulación exterior cubierta alrededor del patio abierto a las vistas a modo de *promenade*. Una vez superado el umbral de acceso, se percibe el horizonte desde cualquier punto de la vivienda. (Fig 2.40)

Otra de las estrategias utilizadas, cuando la topografía era escarpada y la cota de la calle era superior a la de la vivienda, fue colocar el garaje en el nivel superior a modo de puerto en cubierta desde el que descender al hogar de manera vertical.

En la *Sturges House* diseñada por Frank Lloyd Wright en 1939 en Los Ángeles, Wright eleva el espacio del garaje realizando una rampa de acceso bastante pronunciada. (Fig 2.41) Esta vivienda se cierra a la calle y se abre hacia el interior de la parcela, un terreno en pronunciada pendiente y orientación sur, a través de una gran terraza en voladizo anclada a un núcleo estructural. De esta manera, el garaje se convierte en el umbral de entrada, anclado al terreno desde el que dejarse caer hacia el resto de las estancias del hogar. Como se puede apreciar en la fotografía (Fig 2.42) Wright podría haber colocado el garaje en el basamento de la vivienda a cota de la calle, pero lo colocó en un lugar con vistas privilegiadas de similares características a la terraza de la fachada principal. Él quería que la llegada a la vivienda se produjese en un lugar elevado desde el que descender en vez de ascender al hogar.

En el diseño de la *Case Study House N°26* construida en 1962 por Beverley Thorne, también prima el encuentro de la casa con el territorio. (Figura 2.43) La vivienda modular de estructura metálica vuela sobre el terreno desde la cota de la calle donde se produce el acceso en cubierta. El garaje se convierte, en este caso, en una plataforma en sombra libre de elementos verticales que obstaculicen las vistas, desde la que descender a la vivienda que se encuentra en un nivel inferior. El coche se convierte así en un elemento parte del paisaje urbano que no se esconde y pone en valor a la casa. (Figura 2.44)

2.3.2 El basamento del hogar

Poco a poco el garaje se va introduciendo en el volumen del hogar de una manera más rotunda. Los informes de las revistas comercia-



Fig 2.41



Fig 2.43

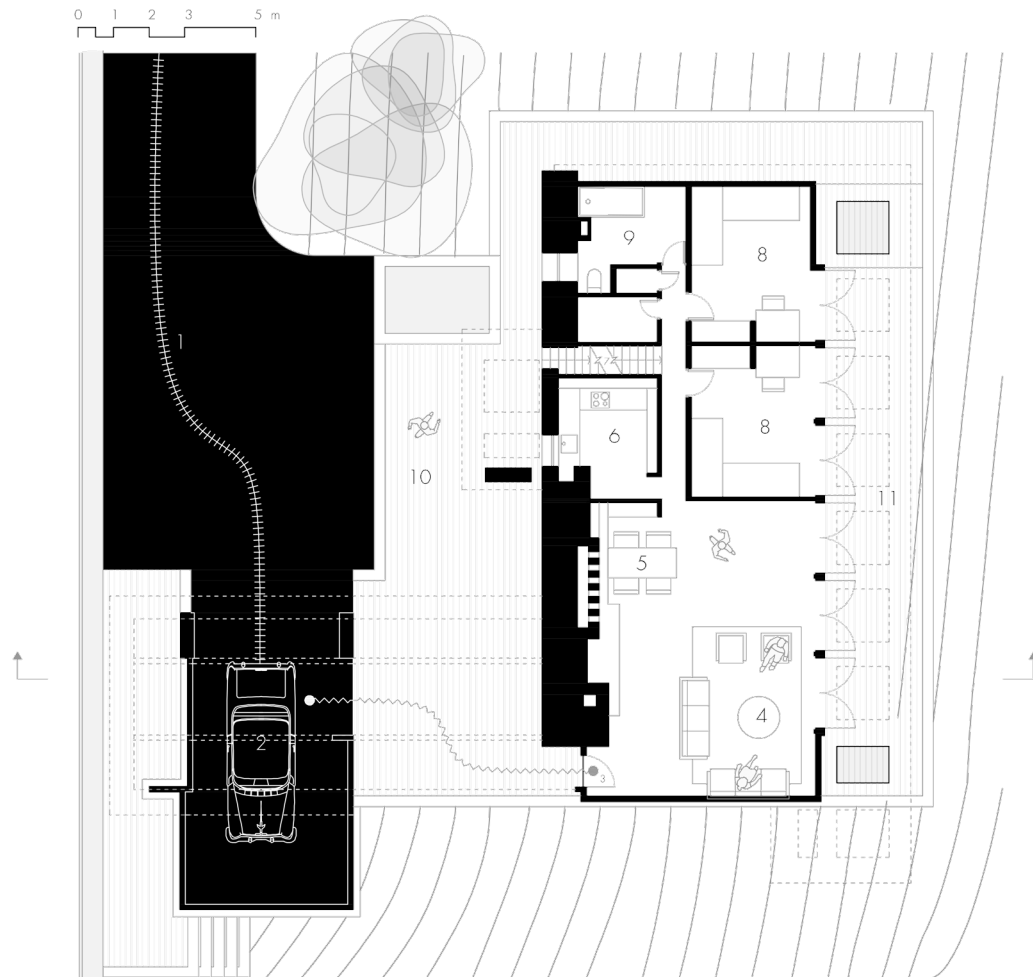
Fig 2.40 (pag ant): Planta y sección *Case Study House N°22*, Los Angeles, Pierre Koenig, 1960. Fuente: Dibujo de la autora.

Fig 2.41: *Casa Sturges*, Los Angeles, Frank Lloyd Wright, 1939. Dibujo de la autora.

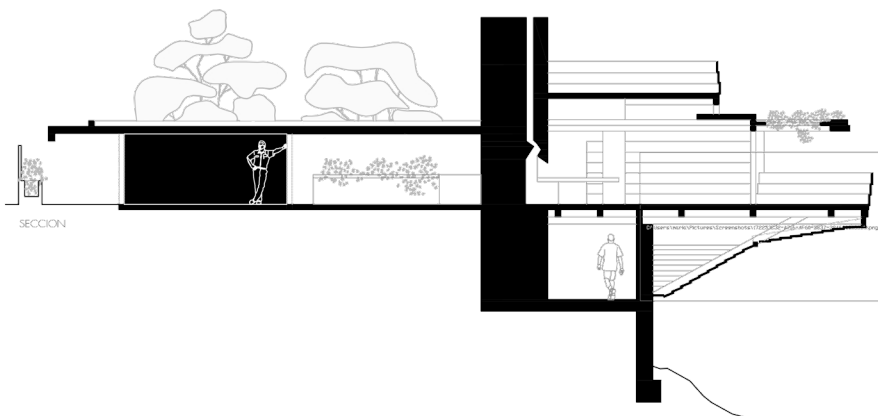
Fig 2.42 (pag sig): Planta y sección *casa Sturges*, Los Angeles, Frank Lloyd Wright, 1939. Dibujo de la autora.

Fig 2.43: *Case Study House N°26*, Los Angeles, Beverley Thorne, 1962.

Fig 2.44 (pag sig sig): Planta y sección *case Study House N°26*, Los Angeles, Beverley Thorne, 1962. Dibujo de la autora.



PLANTA BAJA



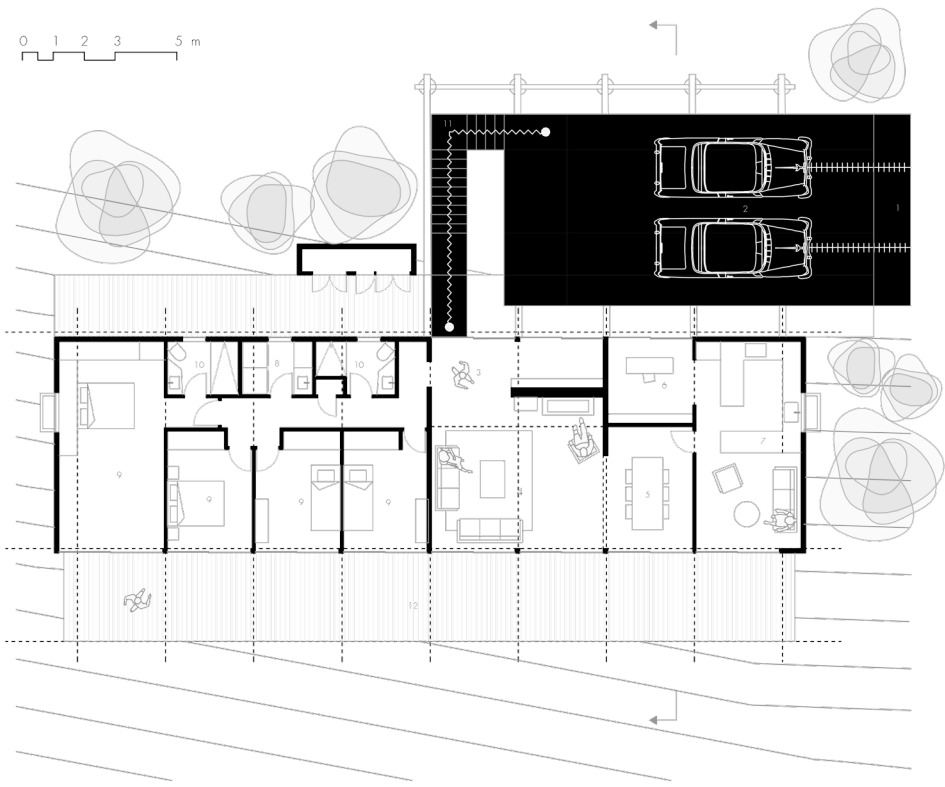
1 Acceso automóviles
2 Garaje automóviles
3 Acceso familia

4 Salón
5 Comedor
6 Cocina
7 Escalera

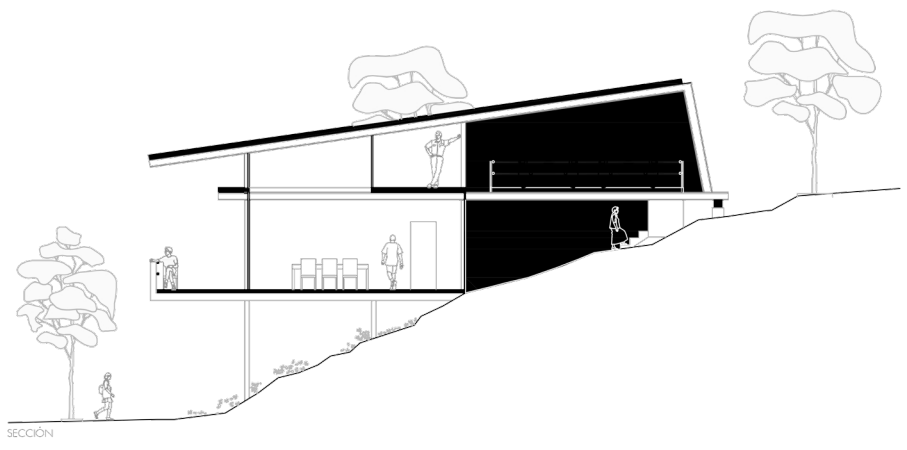
8 Dormitorio
9 Baño
10 Patio
11 Porche

■ Espacio dinámico
□ Espacio estático
+++++ Circulación coche
~~~~~ Circulación usuario

Fig 2.42 / Dibujo de la autora



PLANTA BAJA



SECCIÓN

- |                      |              |              |                               |
|----------------------|--------------|--------------|-------------------------------|
| 1 Acceso automóviles | 5 Comedor    | 9 Dormitorio | ■ Espacio dinámico            |
| 2 Garaje automóviles | 6 Office     | 10 Baño      | □ Espacio estático            |
| 3 Acceso familia     | 7 Cocina     | 11 Escalera  | +++++ Circulación coche       |
| 4 Salón              | 8 Lavandería | 12 Porche    | ~~~~~ Circulación usuario     |
|                      |              |              | - - - - - Circulación caballo |

Fig 2.44 / Dibujo de la autora



Fig 2.45

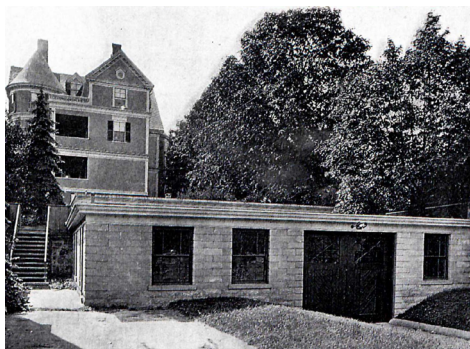


Fig 2.47



Fig 2.48

les sugieren que la segunda fase cronológica de unir el garaje a la casa era colocar el automóvil en el sótano, para que se pudiera entrar desde el frente, el costado o la parte trasera. Esto era económico si la pendiente de la propiedad era adecuada, pero el garaje del sótano también se recomendaba para parcelas angostas, incluso cuando era necesario excavar.<sup>28</sup>

En el atractivo edificio del Sr. M. D. Knapp diseñado por Sr. James R. Tyler, construido en 1930, los arquitectos colocan el garaje ocupando toda la planta baja, en vez de en el sótano, dejando un acceso peatonal para la vivienda que se encuentra en planta alta. Esta estrategia evitaba los altos costes necesarios para crear un nivel bajo tierra, pero, a efectos prácticos, el garaje se coloca en un nivel inferior a la vivienda con acceso independiente, la tendencia de este momento. La materialidad del edificio refleja también esta dualidad, está construido con madera en el primer piso, mientras que la parte superior es de estuco, material más noble y vistoso. Todo el edificio está equipado con sistema de calefacción por agua caliente, por tanto, el garaje empieza a formar parte de la casa, aunque solo sea desde el punto de vista del acondicionamiento. (Fig 2.45 y 2.46)

El diseño del garaje del Senador Foss en Jamaica Plain, Massachusetts, diseñado por Albert Winslow Cobb, da un paso más allá y funciona como basamento de la gran terraza exterior de la vivienda. Al deslizar el volumen del sótano, aprovechando el desnivel del terreno, el garaje recibe luz exterior y se aprovecha como estructura para el espacio de disfrute al aire libre de la vivienda, la terraza. Se trata de una estructura de bloques de hormigón que alberga unos tres coches. (Fig 2.47)

En la *Lovell Beach House*, construida en *Newport Beach* en 1926, el arquitecto *Rudolf Schindler* (Fig 2.48) decide elevar la vivienda del terreno con el objetivo de crear un espacio saludable en altura, separado de la suciedad de la calle y la playa. La estructura de hormigón enraizada al terreno sujeta la caja blanca elevada, un espacio limpio y aislado del mundo desde el que contemplar la línea del horizonte y en el que todas las estancias vivideras puedan disfrutar de una ventilación privilegiada. (Fig 2.49)

De este modo, la planta baja a nivel de calle es un espacio totalmente abierto, permeable a la ciudad y a la playa, donde se sitúa el aparcamiento, las zonas de servicio, espacios con arena para juegos y una ducha para limpiarse antes de subir a la vivienda evitando la suciedad en las plantas superiores. El arquitecto considera el coche como una máquina ruidosa y sucia que debe esconderse en la planta inferior y que pertenece más a la calle que a la vivienda. En este diseño, el garaje se convierte en un espacio oculto que surge del aprovechamiento de una estructura, no es germen de proyecto sino espacio residual.

En la *Aluminare House* de 1931, una casa experimental construida en solo 10 días para la exposición de *Allied Arts and Building Products* en New York, Albert Frey y A. Lawrence Kocher hacen un

**Fig 2.45:** Vivienda-garaje del Sr. M. D. Knapp, Sr. James R. Tyler.

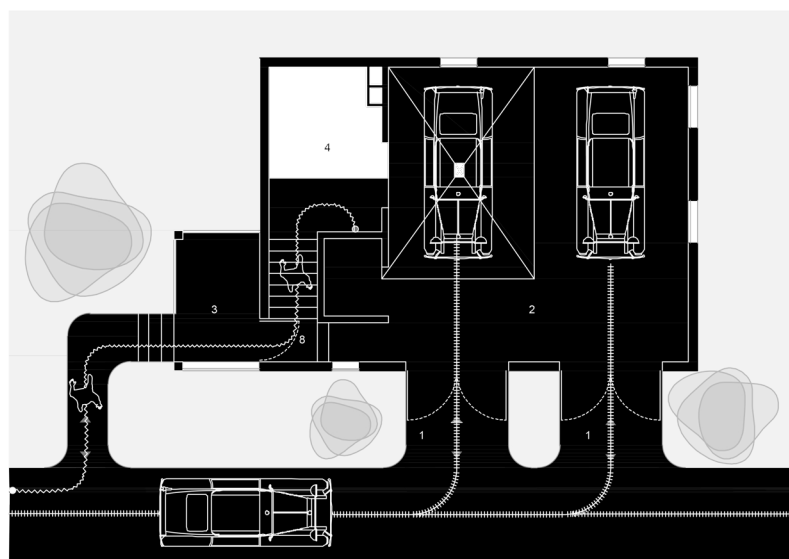
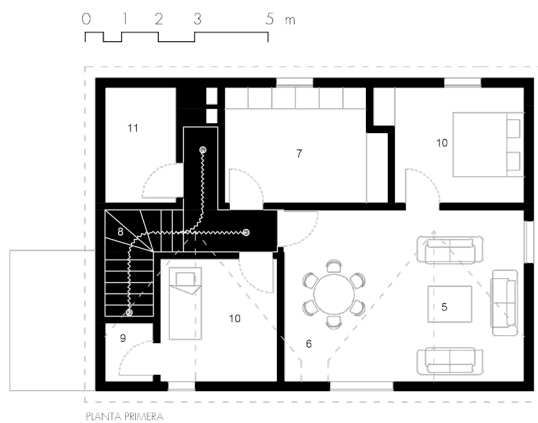
**Fig 2.46 (pag sig sig):** Plantas de la vivienda-garaje del Sr. M. D. Knapp, Sr. James R. Tyler., 1930. Dibujo de la autora.

**Fig 2.47:** Garaje del Senador Foss, Jamaica Plain, Massachusetts, Albert Winslow Cobb.

**Fig 2.48:** *Lovell Beach House*, Newport Beach, Rudolf Schindler, 1926.

**Fig 2.49 (pag sig sig):** Plantas y sección *Lovell Beach House*, Newport Beach, Rudolf Schindler, 1926. Dibujo de la auttora.

28 Las primeras menciones de un garaje en el sótano en revistas especializadas incluyen "Combination "House and Garage," *American Carpenter and Builder* (Febrero 1908): 97-99 y Benjamin A. Howes, "Private Automobile Garage," *American Homes and Gardens* (Junio 1908): 245.



- |                         |                          |               |                           |
|-------------------------|--------------------------|---------------|---------------------------|
| 1 Acceso automóviles    | 5 Salón                  | 9 Almacén     | ■ Espacio dinámico        |
| 2 Garaje automóviles    | 6 Comedor                | 10 Dormitorio | □ Espacio estático        |
| 3 Porche acceso familia | 7 Cocina                 | 11 Baño       | +++++ Circulación coche   |
| 4 Hall conector garaje  | 8 Escalera piso superior |               | ~~~~~ Circulación usuario |
|                         |                          |               | ----- Circulación caballo |

Fig 2.46 / Dibujo de la autora

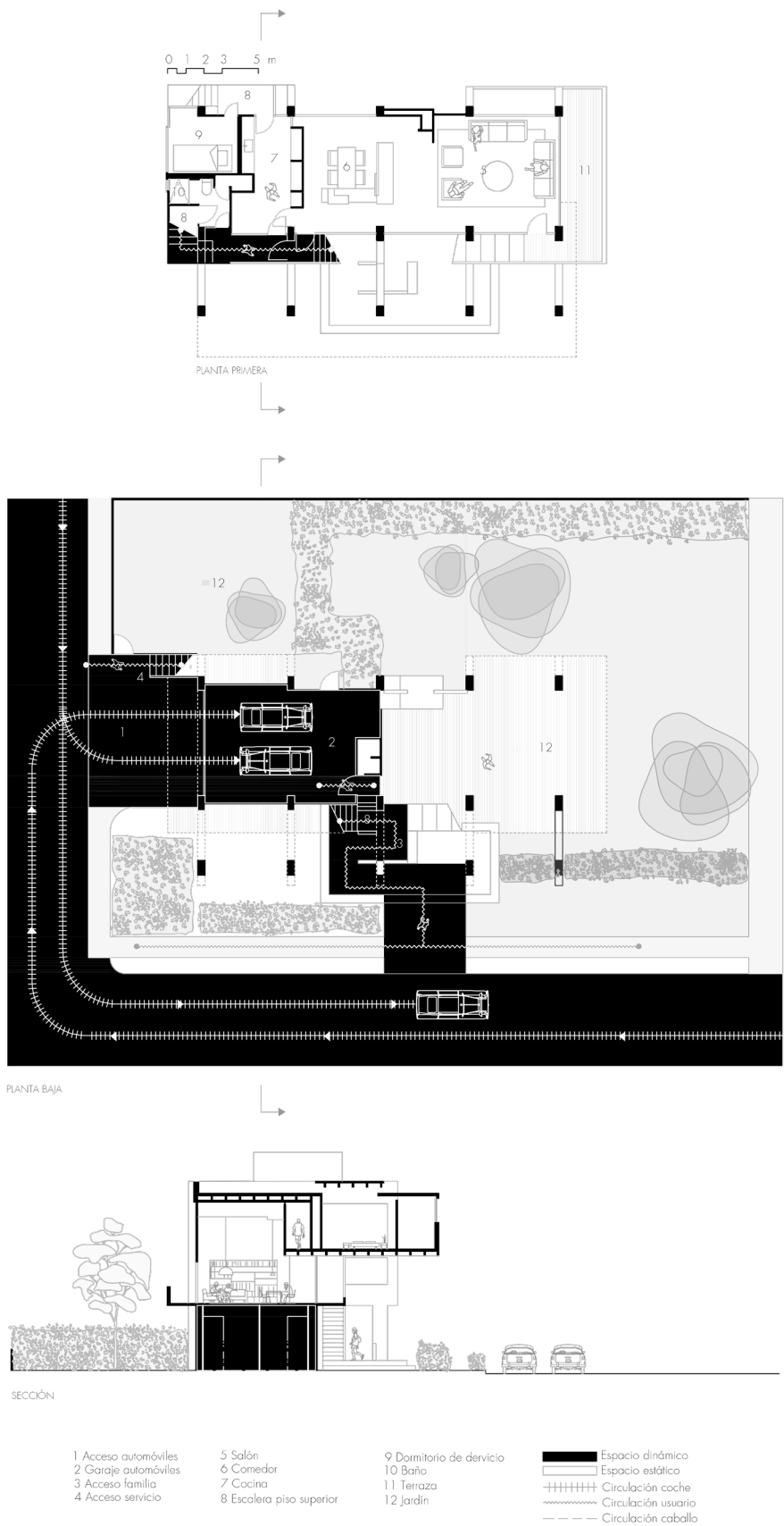


Fig 2.49 / Dibujo de la autora

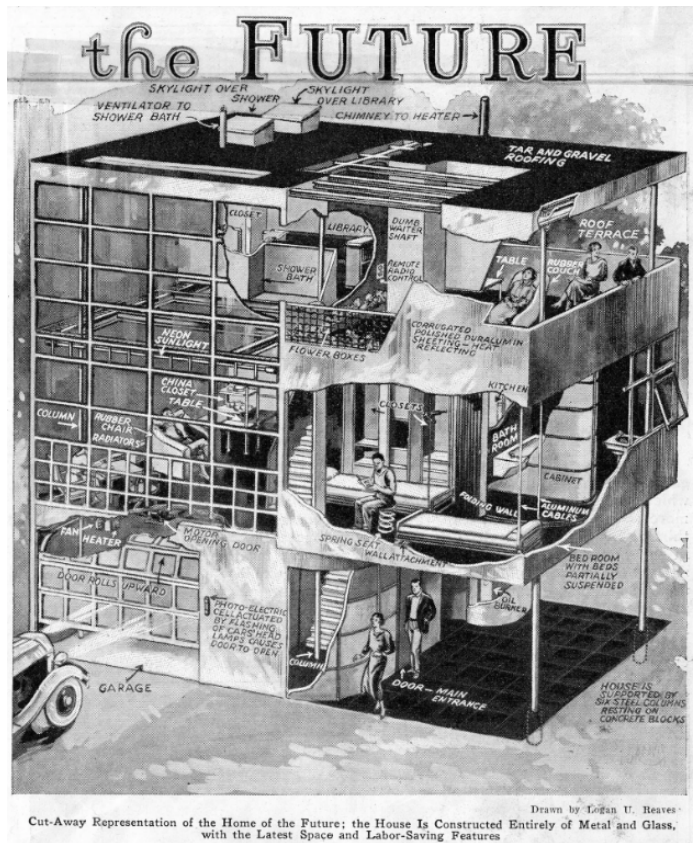


Fig 2.50



Fig 2.52



Fig 2.53

manifiesto sobre la casa del futuro, construyendo la primera casa metálica al 100% de Estados Unidos. No solo fue pionera en cuanto a la utilización de los últimos materiales tecnológicos de la industria, sino al integrar el espacio de garaje en el basamento de la vivienda. En el dibujo de Logan U. Reaves titulado "The future" se observa como la casa fue patrocinada por fabricantes y contratistas en numerosas revistas y periódicos dando visibilidad a lo que se podía hacer con los nuevos materiales. (Fig 2.50)

Como buen discípulo de Le Corbusier, Albert Frey introduce en el diseño el concepto de planta baja libre en conexión directa con la naturaleza que su predecesor ya había utilizado en la *Villa Saboya* de 1929. La planta baja está distribuida en: un espacio cochera, que cuenta con un compartimento para la caldera, y la entrada a la vivienda a través de un porche abierto al paisaje que da acceso a la escalera. (Fig 2.51)

Inmediatamente después, en 1932, Kocher y Frey presentaron dos propuestas residenciales denominadas inicialmente *Cotton-Steel Houses*, Ambas propuestas compartían un sistema constructivo ligero con el uso del algodón como material aislante. La primera de ellas, La *Experimental Weekend House* funcionó como prototipo de la *Canvas House*, (Fig 2.52) construida en 1935 en Long Island como casa vacacional para el propio Kocher. En ella, se continúa la exploración del garaje como basamento incluyendo dos elementos fundamentales para levantar el volumen del suelo y poner en valor el espacio de almacenamiento de el objeto de consumo del momento generando la sensación de levedad: una escalera ligera de caracol prefabricada que comunica el porche-garaje y la planta superior, y una estructura vista ligera, replicaba la de su prototipo, con 6 pilares de madera de 10 cm de diámetro de acero.<sup>29</sup>

Años más tarde, en 1933-34, en la exposición llamada "A Century of Progress International Exposition" de Chicago se presentó la "House of Tomorrow" del arquitecto George Fred Keck, en la que los espacios del garaje y el hangar se utilizaron como imagen de prosperidad y cambio tecnológico para la casa. (Fig 2.53)

Este diseño ofreció una visión esperanzadora de un futuro más brillante y favorable (después de la gran depresión) y transmitía los ideales de la feria y su énfasis en la ciencia y la tecnología.

Esta feria debía empujar a los asistentes a querer lo que vieron: una casa moderna con paredes de vidrio, aire acondicionado central, una innovadora planta abierta, un garaje adjunto cuya puerta se abre con un mando y un hangar adjunto para el avión familiar. (Fig 2.54)

El basamento de la casa se convierte en este ejemplo en el espacio de llegada de los nuevos objetos tecnológicos de la movilidad como símbolo de progreso.

John Lauter sigue desarrollando el garaje como basamento en la *Tyler House* ubicada en lo alto de una parcela inclinada en Los Ángeles. Un amplio camino pavimentado conduce a esta residencia

**Fig 2.50 (pag ant):** Dibujo "The future" de la casa experimental *Aluminare House* de Albert Frey y A. Lawrence Kocher, Logan U. Reaves, 1931.

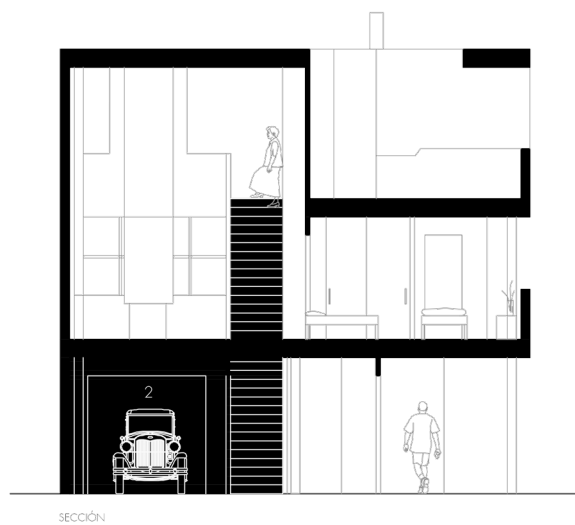
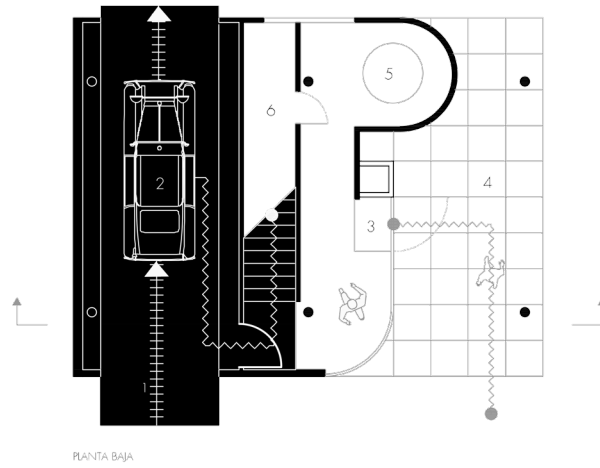
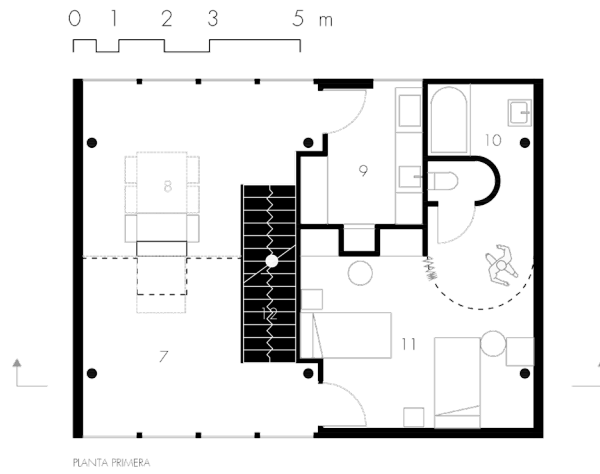
**Fig 2.51 (pag sig):** Plantas y sección de la casa experimental *Aluminare House* en construcción, Albert Frey y A. Lawrence Kocher, 1931. Dibujo de la autora.

**Fig 2.52 (pag ant):** *Canvas House* en construcción, Albert Frey y A. Lawrence Kocher, 1932.

**Fig 2.53:** "House of tomorrow", en la exposición "A Century of Progress International Exposition", Chicago, George Fred Keck, 1933-34.

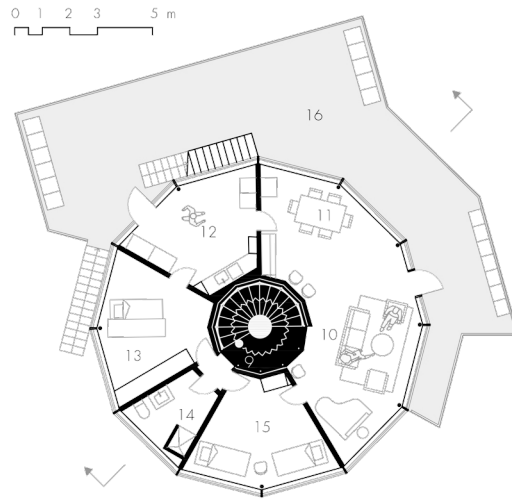
**Fig 2.54 (pag sig sig):** Plantas y sección "House of tomorrow", Chicago, George Fred Keck, 1933-34. Dibujo de la autora.

<sup>29</sup> Luis Pancorbo y Inés Martín-Robles, "Materialidad pionera. Experimentación material en la arquitectura doméstica de A. Lawrence Kocher", *RA: revista de arquitectura*, nº 22 (2020): 126-141.

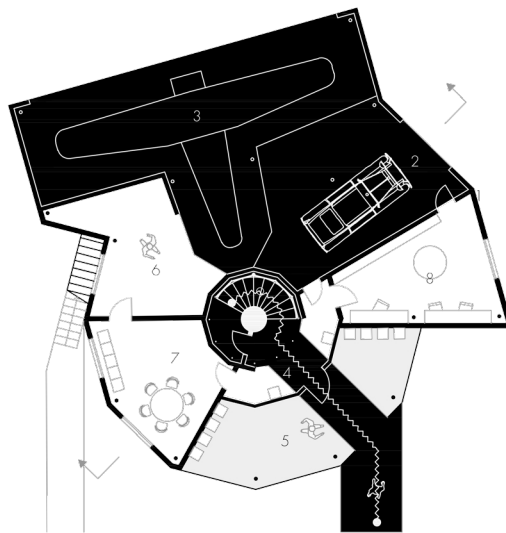


- |                      |           |               |                           |
|----------------------|-----------|---------------|---------------------------|
| 1 Acceso automóviles | 5 Caldera | 9 Cocina      | ■ Espacio dinámico        |
| 2 Garaje automóviles | 6 Almacén | 10 Baño       | □ Espacio estático        |
| 3 Acceso familia     | 7 Salón   | 11 Dormitorio | +++++ Circulación coche   |
| 4 Porche             | 8 Comedor | 13 Escalera   | ~~~~~ Circulación usuario |
|                      |           |               | ----- Circulación caballo |

Fig 2.51 / Dibujo de la autora



PLANTA PRIMERA



PLANTA BAJA



SECCIÓN

1 Acceso automóviles  
2 Garaje automóviles  
3 Hangar  
4 Acceso familia  
5 Porche

6 Caldera  
7 Sala de estar  
8 Taller  
9 Escalera interior  
10 Salón

11 Comedor  
12 Cocina  
13 Dormitorio infantil  
14 Baño  
15 Dormitorio

16 Terraza  
17 Invernadero

■ Espacio dinámico  
□ Espacio estático  
+++++ Circulación coche  
----- Circulación usuario  
----- Circulación caballo

Fig 2.54 / Dibujo de la autora





Fig 2.55



Fig 2.57

de 1950, que se escalona con la topografía dejando el salón de la planta superior en voladizo sobre el gran camino de acceso. (Fig 2.55) De esta forma, la cochera aparece como un espacio receptor en negativo, un espacio vacío en sombra exterior, en el que parar el coche y ascender por la gran escalinata circular exterior a la planta superior, la planta vividera. (Fig 2.56)

En el caso de estudio *Cree House* de Albert Frey, construida en 1955 con material industrial en Palm Springs, la casa contrasta con su entorno natural y se mezcla con él simultáneamente. Se diferencian dos elementos fundamentales en este diseño desde el exterior: una chimenea de piedra que ancla la estructura venerando la tierra sobre la que se asienta y la tradición, y una plataforma elevada sobre esbeltas columnas metálicas que resguarda los coches en la planta inferior enfatizando la modernidad con el uso de nuevos materiales y la adición del espacio garaje a la vivienda americana tradicional. (Fig 2.57) Este balcón/terrace tiene una doble función: funciona como umbral de acceso principal en el basamento de la vivienda y, al mismo tiempo, como espacio exterior con las vistas más privilegiadas de la vivienda. (Fig 2.58)

### 2.3.3 El garaje habita-ción

Al mismo tiempo que el garaje se acerca a la casa hasta compartir un muro, una cubierta o un basamento, sufre una transformación programática y funcional que termina en su domesticación completa convirtiéndolo en una parte integral de la vida hogareña que, de manera natural, se vuelve cada vez más autosuficiente.

En 1933, *American Builder* utilizó la humanización del automóvil como estrategia de marketing: "La depresión ha demostrado ampliamente que la familia estadounidense no renunciará a su automóvil. El automóvil se ha convertido en un miembro importante de la familia; debe proporcionarse un lugar para él en la casa en la misma medida en que se proporciona una habitación separada para otros miembros".<sup>30</sup>

El garaje en sí comienza a ampliarse enormemente volviéndose lo suficientemente espacioso como para albergar no sólo dos coches, sino también un congelador, una lavadora y una secadora, una unidad de agua caliente, un espacio de trabajo, los muebles de jardín, aparatos de deporte o maquinaria para el mantenimiento del jardín.

Después de la Segunda Guerra Mundial, el transporte público decayó, las zonas comenzaron a expandirse y los hogares sintieron la necesidad de adquirir más automóviles, porque los servicios de entrega a domicilio también disminuyeron.

Tanto en el anuncio de *Chevrolet Corvette and Bel Air Sport Coupe* como en el "Ford Two Ford Garage", publicados en 1950, se advierte el cambio de escala de los garajes de los años 50 para albergar no solo un automóvil sino dos. (Fig 2.59) (Fig 2.60)

**Fig 2.55:** Entrada al garaje Tyler House, Los Angeles, John Lauter, 1950.

**Fig 2.56 (pag ant):** Plantas y sección Tyler House, Los Angeles, John Lauter, 1950. Dibujo de la autora.

**Fig 2.57:** Garaje Cree House, Palm Springs, Albert Frey, 1955.

**Fig 2.58 (pag sig):** Planta y sección Cree House, Palm Springs, Albert Frey, 1955. Dibujo de la autora.

**Fig 2.59 (pag sig sig):** Anuncio de Chevrolet Corvette and Bel Air Sport Coupe, 1950.

**Fig 2.60 (pag sig sig):** Anuncio "Ford Two Ford Garage", 1950.

30 "New Styles in Garages and Equipment," *American Builder* (Abril 1933): 30.

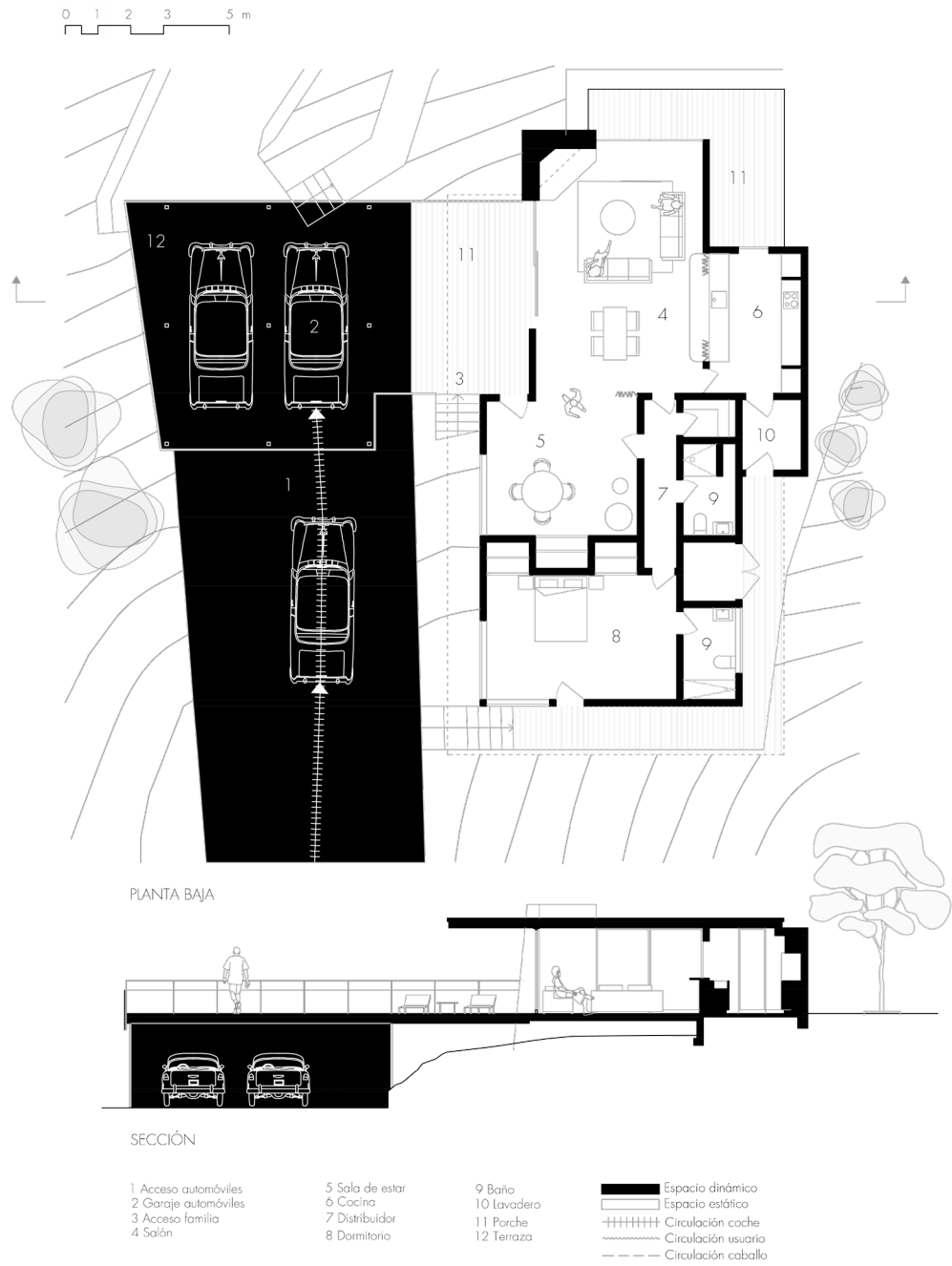


Fig 2.58 / Dibujo de la autora

The sleek new Corvair (left) and the Bel Air Sport Coupe.

# Chevy puts the purr in performance!

Fig 2.59

"Don't worry, Mom. If Pop isn't back in time, we can take everything in the 'Country Squire'."

Things keep moving in a two-Ford family!

## It's a two-FORD garage for 250,000 families

**The '50 Ford Forder Sedan.** A smart, roomy car that's a pleasure to drive. With King-Size Brakes that act 35% easier. With a "sound-conditioned" Lifeguard Body and Safe-Wide seats. With fine-quality coachwork and "jewel-box" interior styling that make it a "Fashion" (standout) And with Ford's famous "Mid-Ship" Ride to "Roast" you over the rough spots.

**The new Ford "Country Squire" Station Wagon.** The "Double-Duty" Dandy of them all! Passenger-car comfort for eight. New "Slowway" seat and level tailgate give "Flat Deck" cargo space of 38.8 square feet—more level carrying surface than any other station wagon in its field. (Handles half-ton loads with ease.) A business cargo carrier as well as the family's "fun car."

White sidewall tires and wheel trim caps optional at extra cost.

Yes, a quarter-million families now own two fine cars—and both of them are Fords! These families are enjoying the convenience other people dream about. And they've found that two Fords cost little more than one high-priced car.

Fords are thrifty to buy, thrifty to run, and there's less dollar depreciation at "trade-in" time!

Chances are you are closer to being a two-car family than you think. See your Ford Dealer today and "Test Drive" the two '50 Fords shown here. The car you now own may well provide the down payment on both of them.

There's a **Ford** in your future...with a future built in

Fig 2.60

En este contexto de la posguerra, se produce además una gran escasez de viviendas, que William J. Levitt (Levitt & Sons) aprovecha para desarrollar un nuevo proyecto que hoy en día es reconocido como un excelente y casi perfecto ejemplo de los suburbios estadounidenses y, lo más importante, como el instigador de la vivienda masiva. Desde 1947 hasta finales de la década de 1960, la empresa llevó a cabo ocho proyectos residenciales en los Estados Unidos. Todos ellos se conocieron como Levittown(s). La intención era proporcionar viviendas previamente planificadas y de rápida construcción a precios relativamente accesibles. El anuncio "This Must Be the Place" publicado en 1950 (Fig 2.61) demuestra la importancia del acceso del coche a la vivienda y la idealización de la casa moderna para la familia americana de clase media que William J. Levitt promovió en su gran campaña de marketing.

En el primer desarrollo en Nueva York (1947-1951) se construyeron 17,000 unidades de vivienda de aspecto similar solo con algunas variaciones sutiles de color, cubierta o tratamiento de ventanas. (Fig 2.62) Solo había seis modelos de casas en Levittown, cada uno con un estilo ligeramente diferente según el año del modelo, pero todas ellas introduciendo la célula habitacional del garaje como parte del problema de diseño.

En los planos de este desarrollo, (Fig 2.63) se puede apreciar el cambio de escala de las casas en relación a las anteriores, al introducirse la célula del garaje. La habitación para el coche y la habitación para la televisión estaban diseñadas del mismo tamaño. El volumen del garaje se sale de la fachada para alinearse con el porche de acceso peatonal, equiparando la importancia de ambas puertas de acceso en la vivienda americana de suburbia. Ambas salas actuaron como depósitos de movimiento físico y simbólico; la televisión permitía navegar por el tiempo y las narrativas, entre espacios, y el coche permitía conducir por el espacio.

Mientras que el televisor seguía siendo un elemento fijo en la sala de estar, en el garaje se podía quitar el automóvil, convirtiéndolo en un espacio desprogramado que comenzó a funcionar como la primera sala de estar. Era un cascarón vacío sin función ni uso, un espacio donde el habitante podía marcar sus propias reglas y formas de ser.

En la *Case Study House nº12*, diseñada por Whitney R. Smith en 1946, el garaje, construido para el automóvil, se convierte en una nueva habitación en el hogar que cumple su razón de ser por solo un par de horas al día. (Fig 2.64) La organización espacial en cruz separa la zona dormitorio de la zona pública convirtiendo al garaje en un espacio intermedio integrado en el hogar con las mismas dimensiones e importancia que el salón comedor. A diferencia del dormitorio o la cocina, que albergan muebles estáticos como la cama doble o el horno, el automóvil nunca está realmente en casa en el garaje. Una vez que la máquina fue sacada al exterior, a la calle, el garaje se limpia de su propósito original, dejando atrás un vacío que esperaba ser ocupado. (Fig 2.65)

En la carta publicada por John Brinckerhoff Jackson en 1971, este afirma:



Fig 2.61



Fig 2.62

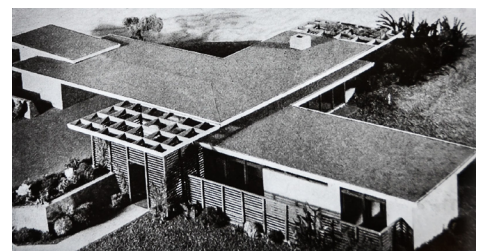


Fig 2.65

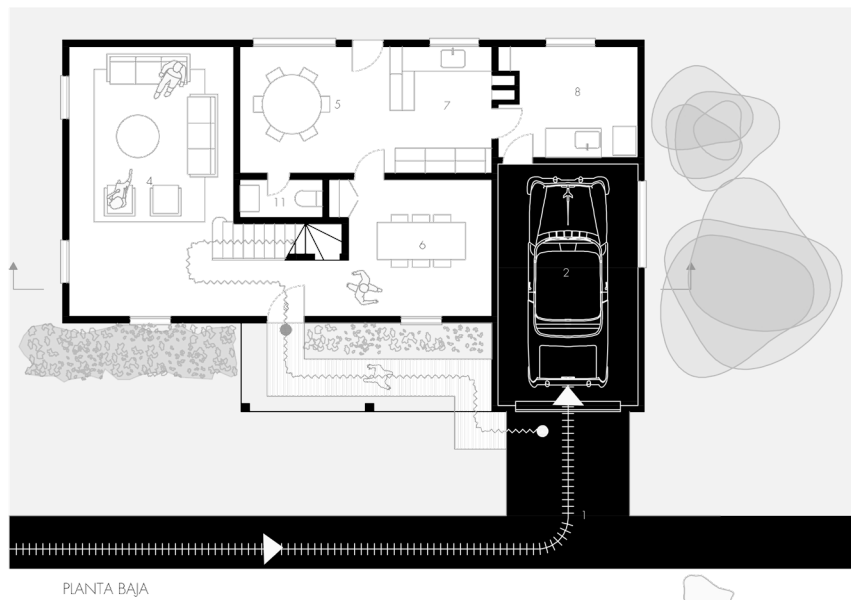
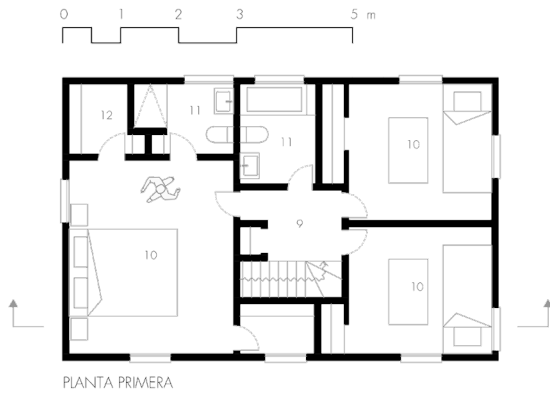
**Fig 2.61:** Anuncio "This Must Be the Place", 1950.

**Fig 2.62:** Imagen aérea del primer desarrollo en Nueva York de un Levittown, William J. Levitt, 1947-1951.

**Fig 2.63 (pag sig):** Plantas y sección del primer desarrollo en Nueva York de un Levittown, William J. Levitt, 1947-1951. Dibujo de la autora.

**Fig 2.64 (pag sig sig):** Planta Case Study House Nº12, Los Angeles, Whitney R. Smith, 1946. Dibujo de la autora.

**Fig 2.65:** Case Study House Nº12, Whitney R. Smith, 1946.



- 1 Acceso automóviles
- 2 Garaje automóviles
- 3 Acceso familia
- 4 Salón

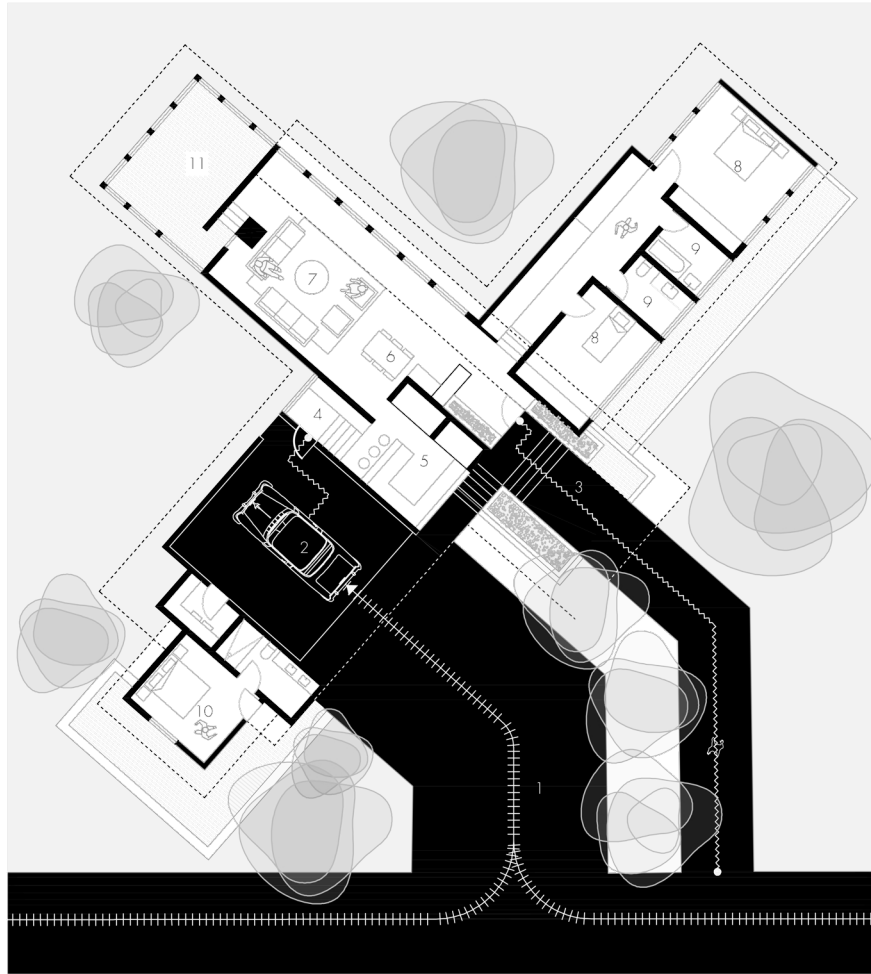
- 5 Sala de estar
- 6 Comedor
- 7 Cocina
- 8 Lavandería

- 9 Distribuidor
- 10 Dormitorio
- 11 Baño
- 12 Vestidor

- Espacio dinámico
- Espacio estático
- +++++ Circulación coche
- Circulación usuario
- ..... Circulación caballo

Fig 2.63 / Dibujo de la autora

0 1 2 3 5 m



PLANTA BAJA

- 1 Acceso automóviles
- 2 Garaje automóviles
- 3 Acceso principal
- 4 Acceso del garaje

- 5 Cocina
- 6 Comedor
- 7 Salón
- 8 Dormitorio

- 9 Baño
- 10 Habitación de invitados
- 11 Porche

- Espacio dinámico
- Espacio estático
- +++++ Circulación coche
- Circulación usuario
- ..... Circulación caballo

Fig 2.64 / Dibujo de la autora



Fig 2.66

*“Con el tiempo, el garaje práctico deja paso al “garaje familiar”, a medida que cambia la forma en que la gente utiliza sus hogares para el ocio y el entretenimiento en los años de la posguerra. El garaje como centro familiar mitad al aire libre, en parte zona de trabajo y en parte zona de juego, es una invención familiar, no una invención de los diseñadores.” (Jackson 1976, 12)*

En el garaje de la *Case Study House n.º9* (Casa Entenza), construida en 1949, Charles Eames y Eero Saarinen utilizan el coche como instrumento de medida. (Fig 2.66) Mientras que el resto del hogar está modelado en proporciones humanas, el garaje usa la máquina para escalar. El garaje tenía que servir para el automóvil y, en última instancia, es esta consideración la que dio forma al espacio. La entrada principal se convierte en una puerta gigante, de tamaño casi institucional, un agujero, como un patio en fachada. (Fig 2.67)

Físicamente, el garaje se convierte en la única habitación del hogar que da a la calle. Cerrado, es un búnker construido para mantener las cosas bajo llave y ocultas; abierto, un umbral entre el espacio íntimo familiar y los espacios productivos de la ciudad, una cámara semi-doméstica. Además, el garaje se conecta con la cocina ocupando ambos el 50% de la superficie de planta cuadrada de la casa y desde ambos se accede al salón y resto de la casa.

Muchas marcas conocidas empezaron en garajes: Amazon, Disney, Google, Microsoft, Apple, Harley-Davidson. Si bien el “garaje” de 1903 en el que se fundó Harley-Davidson era más bien un cobertizo de madera en comparación con los espacios terminados y ventilados de la actualidad, los usos e interpretaciones de un garaje doméstico han evolucionado enormemente con el tiempo y seguirán evolucionando aunque, en la actualidad, no tengamos la respuesta certera de como las nuevas tecnologías transformaran este espacio.

### 2.3.4 El garaje residual

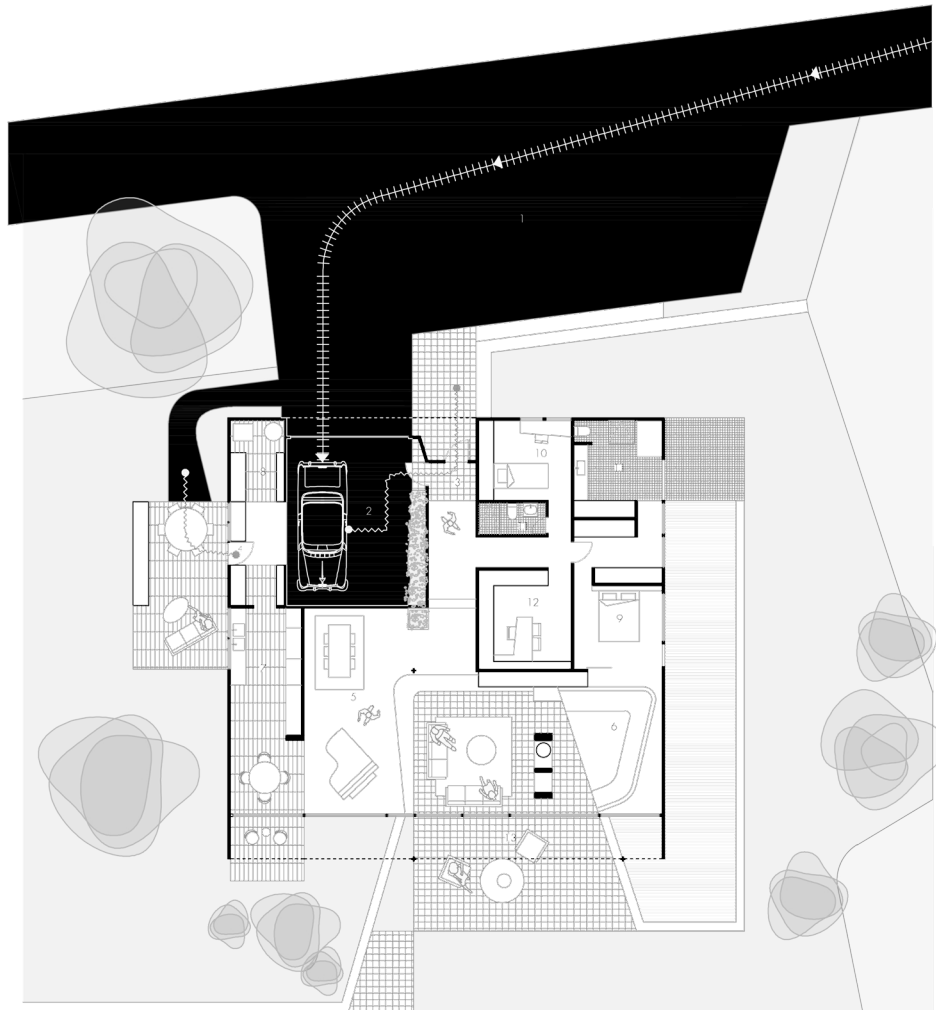
Podemos afirmar que el garaje doméstico está, poco a poco, perdiendo su identidad, esperando a las nuevas tecnologías (máquinas) que ya están empezando a aparecer. Como ya ocurrió a finales del siglo XIX con la llegada del automóvil y la expulsión del caballo de las ciudades, los garajes domésticos contemporáneos se encuentran en una etapa de transición en la que el usuario principal, el coche, ya no necesita necesariamente ser resguardado, ha disminuido la cantidad de vehículos familiares y han aparecido nuevas maneras de compartir el coche privado que siguen evolucionando a pasos agigantados.

Las sociedades cambian y la cultura americana, también. La propiedad de un coche era fundamental para la movilidad social y algo básico para conseguir el sueño americano en 1960. Más del 20 % de los hogares estadounidenses no tenía coche. En el 2007, ese número había caído hasta el 8,7 %. Los números subieron algo y en 2011, el porcentaje de hogares en Estados Unidos sin un coche se había elevado a 9,3 %. Esto se traduce en que ha disminuido la

**Fig 2.66:** *Case Study House n.º9* (Casa Entenza), Charles Eames y Eero Saarinen, 1949.

**Fig 2.67 (pag sig):** *Planta Case Study House n.º9* (Casa Entenza), Los Angeles, Charles Eames y Eero Saarinen, 1949. Dibujo de la autora.

0 1 2 3 5 m



PLANTA BAJA

- |                      |              |                         |                           |
|----------------------|--------------|-------------------------|---------------------------|
| 1 Acceso automóviles | 5 Salón      | 9 Dormitorio            | ■ Espacio dinámico        |
| 2 Garaje automóviles | 6 Sofá       | 10 Habitación invitados | □ Espacio estático        |
| 3 Acceso familia     | 7 Cocina     | 11 Baño                 | +++++ Circulación coche   |
| 4 Acceso servicio    | 8 Lavandería | 12 Estudio              | ~~~~~ Circulación usuario |
|                      |              | 13 Porche               | --- Circulación caballo   |

Fig 2.67 / Dibujo de la autora



Fig 2.68

Aunque cada década trajo consigo una nueva variante del garaje, todas tenían el mismo propósito de almacenar un vehículo. Hoy en día, los garajes tienen más propósitos que simplemente guardar el coche. Como verdaderas extensiones del hogar, el garaje americano se ha transformado en talleres, gimnasios domésticos, áreas de estar y, especialmente, áreas de almacenamiento. Los garajes ahora almacenan más desorden que automóviles. (Fig 2.68)

De hecho, el 36% de los estadounidenses dice que ya no puede aparcar un vehículo dentro de su garaje debido al desorden, según una nueva encuesta de Craftsman Take Back Your Garage.

“Hay más de 82 millones de garajes en los EE. UU. y, según la misma encuesta, más del 60 % de los estadounidenses con garajes sienten que su garaje es el área más desordenada de su casa”, dice Tabata Gómez, directora de marketing de herramientas y exteriores de Stanley Black & Decker. <sup>1</sup> (Fig 2.69)

En cuanto a la funcionalidad, el 53% afirma que utiliza su garaje para proyectos de bricolaje, siendo los millennials los que más suelen realizar este tipo de trabajos en casa (62 %), seguidos de la generación X con un 56 % y la generación Z con un 54 %. Las actividades más habituales en el garaje son el mantenimiento del automóvil y los proyectos de renovación del hogar, ambos con un 46 %. La carpintería (41 %), las actividades de ocio como socializar y organizar fiestas (33 %) y la restauración o rediseño de muebles (26 %) también fueron las principales actividades para este espacio. (Fig 2.70)

El futuro de este espacio estará más que en los suburbios en las ciudades, donde la cantidad de automóviles ha superado con creces el crecimiento de la población. Como señaló el consultor de transporte Bruce Schaller en un artículo reciente, el crecimiento de los hogares urbanos que no tienen coche está siendo superado por el de los que tienen un coche “ligero” (poseen un solo vehículo) o los que tienen dos o más.

Muchos de estos hogares se encuentran en ciudades donde existen opciones de transporte público junto con un uso intensivo de servicios de “transporte compartido” como Uber y Lyft, que parecen haber contribuido al aumento del número de automóviles. “Desde mediados de 2000 hasta 2012, el número de usuarios del transporte público aumentó mientras que la propiedad de automóviles creció lentamente, si es que lo hizo”, escribe Schaller. “Pero ahora la propiedad de automóviles está creciendo más rápido que la población.

Si a esto le sumamos los servicios de transporte con conductor, el exceso de vehículos a motor hace que sea más difícil dar a los autobuses, las bicicletas y ahora los patinetes eléctricos el espacio vial que necesitan para ser rápidos, seguros y cómodos”. En lugar de depender menos de los automóviles, las ciudades se han llenado de ellos. Y, al igual que han crecido las formas privatizadas de transporte, también podrían hacerlo las formas privadas de estacio-

**Fig 2.68:** *Típico garaje americano desordenado que alberga un coche antiguo de principios del siglo XX, 1980.*

**Fig 2.69 (pag sig):** *Típico garaje americano desordenado, 2020.*

**Fig 2.70 (pag sig):** *El interior de un garaje-taller con los utensilios y herramientas de una familia americana.*

<sup>1</sup> India Block. *Eight houses designed to show off their owners' car collections.* Dezeen, 9 de mayo 2020. <https://noticias.coches.com/noticias-motor/por-que-las-familias-americanas-tienen-menos-coches/99059>



Fig 2.69



Fig 2.70



Fig 2.71



Fig 2.72



Fig 2.73

**Fig 2.71:** Interior de una vivienda loft con el coche dentro del propio salón.

**Fig 2.72:** Vivienda Autohaus, Austin, Texas, Matt Fajkus Architecture, 2017.

**Fig 2.73:** Casa Smilgu, Lituania, Plazma Architecture Studio, 2016.

**Fig 2.74 (pag sig):** Casa Básica, Bangkok, Brownhouses, 2015.

**Fig 2.75 (pag sig):** Garaje Loft, Países Bajos, Studio Oxl, 2017.

namiento. Una civilización que ha crecido con garajes no parece prescindirá fácilmente de ellos.<sup>2</sup>

### 2.3.5 El garaje showroom

Existe una corriente, que se está desarrollando paralelamente a la de la pérdida de identidad, que tiene que ver con la humanización exagerada del coche. Aunque haya disminuido el afán por la compra de un coche respecto a lo que ocurrió con el boom del automóvil a principios del siglo XX, la cultura del coche sigue latente y el espacio del coche en el hogar ha continuado evolucionando, sobre todo en las clases elitistas, convirtiendo al coche en símbolo de estatus. (Fig 2.71)

El coche se expone directamente como una escultura en el salón. El garaje ya es el propio salón o se utiliza como escaparate del coche, el verdadero protagonista de la escena doméstica.

La vivienda Autohaus diseñada por Matt Fajkus Architecture se construyó para un coleccionista de coches en Austin, Texas. (Fig 2.72) El edificio tiene toda la planta baja dedicada a garaje y al taller. Las paredes de cristal de suelo a techo enmarcan el espacio de estacionamiento, y la sala de estar a dos aguas se eleva sobre un espacio de estacionamiento al aire libre para enmarcar y proteger el automóvil que se encuentra debajo.<sup>3</sup>

Esta tendencia ocurre también en otros países aunque en Estado Unidos se está desarrollando con mucha más potencia. En la Casa Smilgu, por ejemplo, diseñada por Plazma Architecture Studio en Lituania, una esquina de la planta baja de esta casa con paredes de cristal exhibe con orgullo el coche del propietario. El revestimiento de madera ayuda a que la casa se integre con los árboles, convirtiendo el garaje en el punto focal de la fachada frontal. (Fig 2.73)

Esta Casa Básica en Bangkok, diseñada por Brownhouses para un coleccionista de coches, tiene espacio para aparcar seis coches de dos en dos en un garaje con paredes de cristal en la planta baja. Una oficina en casa se extiende a lo largo del lateral del área de exposición de coches y una sala de juegos con arenero y coches de juguete para los hijos del propietario se encuentra al final. (Fig 2.74)

El diseño de Studio Oxl del Garage Loft en Países Bajos consta de una sola planta, antiguamente era un taller de carpintería, que tiene puertas que se abren para permitir al cliente aparcar su coche deportivo eléctrico en medio de la brillante sala de estar blanca. Al ser eléctrico, puede situarse en el centro de la casa sin riesgo de contaminación o daños por los gases de escape. (Fig 2.75)

Con estos ejemplos se pone de manifiesto la evolución de los materiales utilizados para el diseño de los garajes domésticos. Cuando

<sup>2</sup> Nikil Saval, *How the garage became America's favorite room*. The New Yorker, 9 de enero 2019. <https://www.newyorker.com/culture/dept-of-design/how-the-garage-became-americas-favorite-room>

<sup>3</sup> India Block. *Eight houses designed to show off their owners' car collections*. Dezeen, 9 de mayo 2020. <https://www.dezeen.com/2020/05/09/eight-houses-designed-to-show-off-the-owners-car/>



Fig 2.74



Fig 2.75



Fig 2.76



Fig 2.77

el coche se convierte en el protagonista del hogar los límites entre el espacio doméstico y el garaje se diluyen y, en consecuencia, los materiales utilizados. El garaje ya no es un espacio-almacén inacabado en términos de diseño. Ahora, con la humanización del coche, los paramentos verticales se convierten en elementos traslúcidos o transparentes para exhibir el coche, los pavimentos cálidos y hogareños se extienden al garaje y la iluminación se diseña con el mismo cuidado que la del interior de la vivienda. (Fig 2.76)

Lejos han quedado ya los garajes oscuros aislados a modo cobertizo, los garajes porche a la intemperie protegidos únicamente por una cubierta ligera o una extensión de un muro del jardín. Con la humanización del coche, los requerimientos espaciales se mimetizan con el resto de los espacios habitables del hogar.

En las montañas de Herdern, Suiza, se encuentra el Garajenatelier, una estructura de aparcamiento exquisita, el colmo de la humanización del coche, diseñada por el estudio suizo Peter Kunz Architektur. Cinco cubos de hormigón se incrustan en el paisaje, revelando parcialmente el sólido recinto por la pendiente del terreno. El material estructural enmarca un panel de vidrio que ofrece vistas hacia el exterior desde los coches estacionados, custodiando a los coches como a joyas preciadas en vitrinas. (Fig 2.77)

Para colmo del lujo exacerbado, las torres que se están construyendo en Miami para los millonarios que puedan comprarse un apartamento en el que no solo hay ascensor para las personas, sino también para sus superdeportivos.<sup>4</sup> En estas torres de viviendas el garaje está adosado a la vivienda con 2-15 plazas de coche conectado con la casa a modo de showroom. (Fig 2.78)

Cuando se abre la puerta, el coche ya está en el apartamento. El cinturón que hay debajo del coche lo desliza hacia afuera y lo coloca de forma segura dentro del apartamento.

Hay una mampara de cristal entre el espacio habitable del apartamento y el área donde está el coche. En realidad, es como una casa en la que aparcas el coche en el porche, excepto que en este caso está dentro de tu casa.

Dezeen informó sobre la Porsche Design Tower, construida en 2016. The Atlantic Cities señaló que las unidades del edificio ya se habían vendido a alrededor del 2 por ciento de los multimillonarios del mundo. Las unidades tienen un tamaño de entre 130 y 500 m<sup>2</sup> y su precio varía entre 5,3 y 32,5 millones de dólares.<sup>5</sup> (Fig 2.79)

En un comunicado de prensa que anunciaba la "primera incursión emblemática de Porsche Design Group en el sector inmobiliario residencial", se denominaba al edificio cilíndrico de 60 pisos "la emblemática Porsche Design Tower Miami", otorgándole convenientemente a su propio edificio el estatus de "icónico" antes incluso

**Fig 2.76:** Garaje integrado en el salón con acabados de suelo de tarima de madera, iluminación con lámparas de salón colgadas del techo y ventanales grandes con luz natural.

**Fig 2.77:** Garaje Garajenatelier montañas de Herdern, Suiza, Peter Kunz Architektur, 2019.

**Fig 2.78(pag sig):** Porsche Design Tower, Miami, Porsche Design Group, 2016.

**Fig 2.79(pag sig):** Vitrina con conexión directa al salón del ascensor de coches de la Porsche Design Tower, Miami, Porsche Design Group, 2016.

4 Ajeesh Kuttan. *Inside The Apartment Where Supercars Have Their Own Lift*. Cartoq, 31 de marzo 2024. <https://www.cartoq.com/porsche-design-tower-supercar-friendly-apartments-miami-florida/>

5 Kristin Hohenadel. *Turn Your Living Room Into a Luxury Car Showroom*. Slate, 11 de diciembre 2013. <https://slate.com/human-interest/2013/12/residential-car-elevators-and-indoor-garages-porsche-design-tower-in-miami.html>



Fig 2.78



Fig 2.79

de que se construyera. <sup>6</sup>

Los garajes con paredes de cristal que reflejan la estética transparente general del edificio permitirán a los propietarios que no se conforman con las vistas al mar desde el exterior contemplar hacia el interior sus coches de lujo, escondidos de forma segura en el corazón palpitante de sus apartamentos de lujo. Además de los denominados garajes elevados, el tercer piso del edificio se ha consagrando a garajes privados que están llamando "cueva del hombre", donde unos 400 m<sup>2</sup> se pueden dividir en seis espacios que pueden albergar hasta nueve coches.

Otro ejemplo de condominio en altura de lujo es el AutoHouse, diseñado por Synthesis Architects, que ofrece algo ligeramente diferente: un espacio de garaje como ningún otro y nuevo estilo de vida para los millonarios americanos. (Fig 2.80) En un intento por aprovechar el creciente mercado de la ciudad de autos de alta gama, el edificio estará compuesto por "apartamentos" que alberga de todo, desde Ferraris hasta Bentleys. <sup>7</sup>

El depósito de vehículos climatizado incluye seguridad las 24 horas. Cada unidad se puede personalizar con comodidades como sistemas de sonido, bares y humidificadores de puros.

"Miami es una ciudad muy centrada en los coches; no es una ciudad para caminar, la gente va en coche a todas partes", afirma Louis Birdman, copromotor de AutoHouse y coleccionista de coches. "La gente está muy interesada en la cultura del coche; en el sur de Florida se venden muchos coches de lujo".

Birdman cree que el edificio llenará un vacío en el mercado. "Debido a que mucha gente viaja dentro y fuera de Miami por temporadas, muchas personas que poseen autos como este están buscando soluciones alternativas sobre dónde colocar sus vehículos de manera segura cuando salen para que no queden expuestos a los elementos", dice.

Según Conde Nast Traveler, el nuevo condominio ofrece a los coleccionistas un lugar para exhibir sus autos, ya que los compradores pueden combinar espacios o quedarse con un piso entero, que tendrá espacio para 55 vehículos.

Descrito por Birdman como un "espacio para que los propietarios y miembros se reúnan con personas con ideas afines", el nivel del ático contará con un club exclusivo para miembros, con un simulador de F1 por si a algún amante de los autos le apetece conducir. (Fig 2.81)

**Fig 2.80(pag sig):** *AutoHouse*, Miami, Synthesis Architects, 2019.

**Fig 2.81(pag sig):** *Planta del espacio intermedio del condominio con salas de lavado, talleres y showrooms para la exhibición de coches.* *AutoHouse*, Miami, Synthesis Architects, 2019.

<sup>6</sup> Ajeesh Kuttan. *Inside The Apartment Where Supercars Have Their Own Lift.* Cartoq, 31 de marzo 2024. <https://www.cartoq.com/porsche-design-tower-supercar-friendly-apartments-miami-florida/>

<sup>7</sup> *Miami builds luxury garage space for city's supercar owners.* The Week, 3 de octubre 2016. <https://theweek.com/77200/miami-builds-luxury-garage-space-for-citys-supercar-owners>



Fig 2.80



Fig 2.81

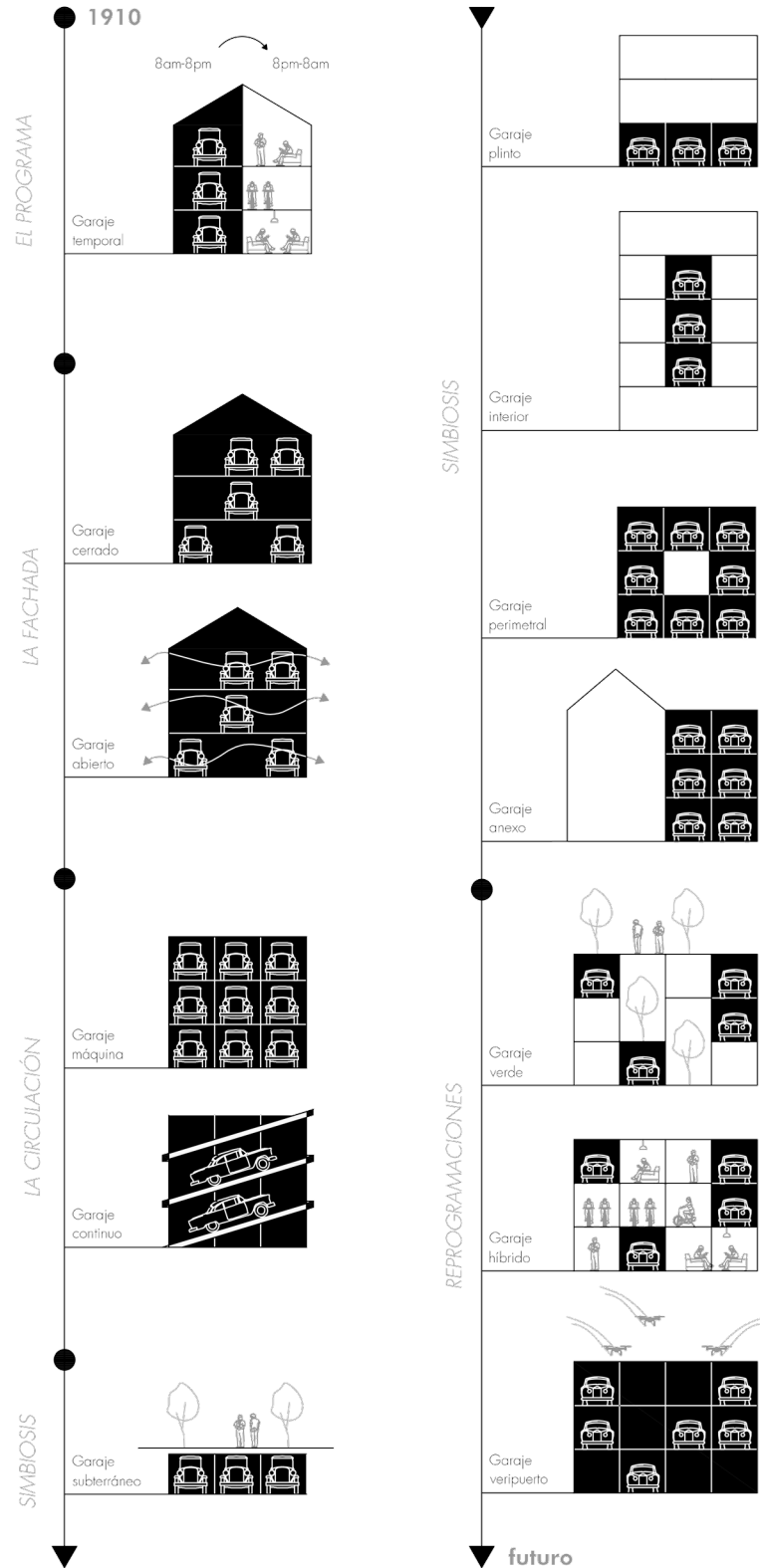


## **apilamiento**

apilamiento del coche  
en estructuras verticales

*El garaje urbano como nuevo tipo.*







## 3.1 HUMANIZACIÓN DE LA EXPERIENCIA DE LLEGADA

### 3.1.1 El origen mixto del garaje (Finales s.XIX - Principios s.XX)

Los primeros espacios de aparcamiento fueron muchos y variados; todo ello en un intento de acomodar los requisitos de una tecnología nueva en rápida evolución. Tenían en común características ya presentes en el primer garaje documentado, una rehabilitación en 1897 de una antigua pista de patinaje propiedad de *Electric Vehicle Company en New York*,<sup>1</sup> que contaba con espacios amplios y abiertos para los coches, y espacios de apoyo más pequeños y contiguos para permitir el mantenimiento y otros servicios que requería esta máquina y su recién nacido usuario.

El auge del automóvil condujo a la aparición de distintos grupos de usuarios con sus propias necesidades de estacionamiento. Estos iban desde los primeros conductores millonarios y los selectos clubes de automóviles, hasta conductores de clase media, fabricantes de automóviles y ayuntamientos. Los primeros garajes surgieron para servir a cada uno de estos mercados.

#### **El garaje elitista (El Club Garage)**

El coche, antes de la era de la producción en masa en Estados Unidos iniciada por la *Ford Motor Company*, era un artículo de lujo reservado a las elites económicas del país, por lo tanto, el garaje empezó siendo un espacio elitista. La ciudad no estaba preparada para el coche y el aparcamiento estaba a menudo limitado a los parques y a ciertas calles si no prohibido por completo. Estos primeros conductores de automóviles pronto tuvieron la necesidad de unirse para promover lugares donde guardar y cuidar sus preciados vehículos recién adquiridos. En Estados Unidos, los *club houses* automovilísticos surgieron por todo el país para atender las necesidades de aparcamiento relacionadas con los desplazamientos en automóvil. De acuerdo con el artículo *Prejudice of Livery Stable Keepers* publicado en la revista *Horseless Age*:

*El primer club de este tipo en Estados Unidos, la American Motor League, se fundó en Chicago en 1895, pero no pudo mantenerse. En 1899 se fundó en Nueva York el Automobile Club of America para proteger a los usuarios de vehículos de motor de las multas de aparcamiento y establecer un depósito para el almacenamiento y cuidado adecuado de los vehículos.*

<sup>2</sup> *Una de las primeras publicaciones del club arremetía contra los propietarios de establos por su "estúpida hostilidad" al negarse a atender la demanda de almacenamiento de automóviles. (Horseless Age 4, no. 12, 1899, 6.)*

<sup>1</sup> "Our Electric Cab Station," *Horseless Age* 3, no. 6, septiembre 1898, 1.

<sup>2</sup> Stephen Sennott, "Chicago Architects and the Automobile, 1906-26," en Jan Jennings, ed., *Roadside America: The Automobile in Design and Culture* (Ames: Iowa State University for the Society for Commercial Archeology, 1990), 158; "Automobile Club Organized," *Horseless Age* 4, no. 11 (junio 14, 1899): 6-7.

En 1899, el *Cleveland Automobile Club* remodeló un club de atletismo transformándolo en un *club house*, escuela de conducción y punto de compraventa de automóviles.<sup>3</sup>

En 1902, *El Massachusetts Automobile Club*, con sede en Boston, ofrecía un servicio completo de reparación y almacenaje del automóvil. Fue seguido por el *New York Club House*, cerca de Central Park, ese mismo año. El primer *club house* de automóviles de Chicago, que se inauguró en 1902, era un edificio de aspecto residencial que contenía espacio de almacenamiento y un pequeño taller de reparaciones en la parte trasera.<sup>4</sup>

A pesar de los exitosos esfuerzos de los *club house* por proporcionar los servicios necesarios a sus socios, el almacenamiento y el mantenimiento fiables seguían siendo difíciles de conseguir. Como se informó en *Scientific American* en 1902, los compradores potenciales de automóviles se veían disuadidos por la escasez de garajes bien ubicados, "cerca del corazón financiero de la ciudad" y por "la falta de talleres de reparación capaces de hacer un trabajo responsable."<sup>5</sup>

### **El garaje público**

Al inicio de la era del automóvil, no todos los propietarios tenían la posibilidad de guardar los coches en sus propias instalaciones o en los *club houses*, y su inmensa popularidad, en completa expansión, tanto para el trabajo como para el uso privado, hacía posible y rentable el negocio de almacenarlos en espacios comunes.

#### El garaje de una sola planta

El garaje público comenzó como una estructura de una sola planta cuyas características estaban relacionadas con las de todos sus antecedentes (establos, caballerizas, salas de exposición del automóvil y tiendas de bicicletas) que combinaban el mantenimiento con la venta de los artículos relacionados con el automóvil.

Un buen ejemplo de garaje de una sola planta es el *Sr. Eugene Wuesthoff Garage*, erigido en la calle Segunda de Milwaukee, y diseñado por Kirchhoff y Rose en 1902. Se trata de una estructura de un piso a prueba de incendios construido en ladrillo cubierto de estuco con acabado liso. Es un ejemplo de cómo los primeros garajes públicos tenían en cuenta la hibridación de usos en planta baja. Contaba con un amplio espacio para el almacenamiento de automóviles y una sala de exposiciones para la venta, separada del garaje por tabiques acristalados, y de la oficina por una barandilla con puerta. Albergaba el equipamiento necesario para la limpieza de los coches, y el extremo posterior del edificio estaba ocupado por un gran taller.

3 "Garage Notes," *Horseless Age* 4, no. 23 (agosto 23, 1899): 13.

4 "Successful Opening of Boston Club," *Motor Age* 1, no. 2, (enero 9, 1902): 2, 3; James J. Flink, *America Adopts the Automobile*, (Cambridge, Mass: MIT Press, 1970), 217, 218; F.C. Donald, "The Chicago Club's Attitude," *Motor Age*, no. 2 (enero 9, 1902): 1-3.

5 "Automobile Storage and Repair Facilities," *Scientific American* 86 (marzo 29, 1902): 226.

La proporción y escala de estos espacios fue cambiando a medida que la demanda de almacenaje fue creciendo y el garaje adoptó la forma de varias plantas. Este cambio de escala favoreció la hibridación de usos, convirtiendo al garaje, en un espacio social icónico al que los usuarios acudían para realizar variadas actividades además de la de aparcar el coche y repararlo, como comer mientras se reparaba, comprar uno nuevo, o pasar el rato en cómodas salas de espera antes de realizar las posteriores actividades en la ciudad.

En muchas ocasiones, el garaje de una sola planta se mantuvo al mismo tiempo que se empezaba a construir en altura y se produjeron situaciones urbanas en las que el garaje rompía la continuidad de la ciudad. Esta disparidad tipológica, debida a una falta de regulación edificatoria, fue una de las razones por las que el garaje empezó a ser considerado nocivo para la trama urbana.

Un ejemplo es el de *Milwaukee Garage* de 1930 (Fig 3.1), un garaje de una sola planta tardío en el que la cubierta funciona como aparcamiento en superficie, produciéndose una situación híbrida entre aparcamiento cubierto y aparcamiento a la intemperie, y a distinta altura que los edificios colindantes.

La conexión del nuevo tipo con la ciudad empezó produciéndose exclusivamente en la planta baja, aunque el tipo empezase a crecer en altura. Los primeros arquitectos entendieron la importancia de combinar actividades en planta baja para atraer al máximo número de usuarios posible y generar ciudad. Más tarde la hibridación de usos se produciría también en las plantas superiores.

### El garaje en altura

A medida que el coche se hizo más accesible para todos los niveles adquisitivos, la demanda de espacio para almacenarlo aumentó y empezaron a aparecer aparcamientos públicos de varias plantas de mayor altura, con una capacidad de almacenaje mucho mayor que la de los *automobile clubs* y, lo más importante, con un carácter mucho menos elitista.

Según dos números de la revista *Horseless Age* publicados en 1910 y 1913:

*El primer garaje público en altura del que se tiene constancia fue el de la Back Bay Cycle and Motor Company, construido en Boston en 1899. En 1900, el edificio St. Nicholas Rink, en Nueva York, se convirtió en el primer garaje público de la ciudad y pasó a llamarse Automobile Storage and Repair Company.*<sup>6</sup>

Las ciudades competían por convertirse en centros importantes, y empezaron a aparecer garajes públicos por todo el país. Aunque se construyeron muchos para satisfacer la demanda, seguían siendo necesarias plazas de aparcamiento en lugares concretos. En 1902, se consideraba que Nueva York era la única ciudad con suficientes aparcamientos para el número de automóviles que circulaban por



Fig 3.1

<sup>6</sup> "Public Garages," *Horseless Age* 31, no. 19 (mayo 7, 1913): 793-839; "Examples of Modern Public Garages," *Horseless Age* 25, no. 18 (mayo 4, 1910): 617-685.

**Fig 3.1:** *Milwaukee Garage*, Wisconsin, 1930.



Fig 3.2

sus calles.<sup>7</sup>

Esta demanda incesante generó nuevas oportunidades de negocio que las pequeñas y grandes empresas supieron detectar. Se empezaron a hacer estudios de la demanda de espacio para el coche por barrios, localizando lugares estratégicos donde construir garajes públicos de nueva planta. Un fantástico ejemplo es el *Motor Mart Garage*, el primer aparcamiento moderno público de Boston con más de una altura, diseñado por el arquitecto Edward T. Barker en 1905. La empresa Eben Jordan se dio cuenta de que el negocio de los automóviles en Boston estaba floreciendo y que los usuarios y vendedores de automóviles deseaban un nuevo tipo de edificio que reflejara el prestigio de poseer un coche y se adaptara a los patrones que tipificaban el uso del automóvil en aquella época. La intención declarada de Jordan era hacer del *Motor Mart* "el más perfecto de los garajes del condado."<sup>8</sup> (Fig 3.2)

El *Motor Mart*, de tres pisos, consistía en un gran garaje público rodeado por veintiuna tiendas en fachada que daban a la calle en planta baja. Estas fachadas se alquilaban a vendedores y fabricantes de automóviles, que las utilizaban como oficinas y salas de exposición, pero también a restaurantes y oficinas de otro tipo de empresas. La arquitectura del *Motor Mart* respondía a las necesidades de estos minoristas.<sup>9</sup> (Fig 3.3)

El garaje interior ofrecía un espacio importante donde los residentes locales, los habitantes de los suburbios, los visitantes de otras ciudades y los concesionarios podían guardar sus coches. Para agilizar el movimiento de los coches de un nivel a otro, se instalaron dos montacargas, uno de los cuales era lo suficientemente grande como para transportar dos coches simultáneamente, así como nueve plataformas giratorias distribuidas en las tres plantas. Los chóferes tenían acceso a salas de estar y aseos, mientras que los propietarios de los vehículos esperaban en salas con servicio telefónico.<sup>10</sup> Aunque el *Boston Globe* publicitaba con entusiasmo de que un incendio era "prácticamente imposible", también señalaba que los múltiples ascensores y los dos puntos de entrada harían más rápida la evacuación de los coches que en un garaje con una sola entrada y un solo ascensor.

El *Motor Mart Garage* fue uno de los primeros aparcamientos considerado como garaje comercial, al incluir espacios *showroom* en planta baja.

### El garaje comercial

A principios del siglo XX, para satisfacer la demanda, empezaron a surgir cadenas de estacionamiento comerciales en las que, además de dar servicio de estacionamiento y reparación, se ven-

**Fig 3.2:** *Motor Mart Garage*, Park Square, Edward T. Barker, 1905.

**Fig 3.3 (pag sig):** Planta y sección del *Motor Mart Garage*. 1905. Dibujo de la autora.

7 "Metropolitan Storage Stations," *Automobile* (junio 21, 1902): 2; James J. Flink. *The Car Culture*, (Cambridge, Mass: MIT Press, 1975), 220.

8 "Real Estate," *Boston Globe*, 18 de abril de 1905, 3.

9 "Boston Has Structure Without Peer Among Buildings Devoted Exclusively to the Automobile Business," *Boston Globe*, 26 de febrero de 1906, 5.

10 "Boston Motor Mart," *Horseless Age* 17 (mayo 30, 1906): 783-784.



PLANTA BAJA



SECCIÓN

- |                                    |                          |                             |
|------------------------------------|--------------------------|-----------------------------|
| 1 Entrada coches                   | 5 Showrooms              | ■ Espacio dinámico coche    |
| 2 Salida coches                    | 6 Locales de alquiler    | ■ Espacio dinámico personas |
| 3 Escaleras peatonales principales | 7 Garaje                 | □ Espacio estético          |
| 4 Ascensores                       | 8 Plataformas giratorias | ----- Circulación coche     |
|                                    |                          | ----- Circulación persona   |

Fig 3.3 / Dibujo de la autora

**THE KISSEL KAR**  
 WEIGHT, 2,150. PRICE, \$2,000.00. 35-40 H. P.  
 SPEED, 1-20 TO 1 MILE A MINUTE ON DIRECT DRIVE.  
 OUR STRONGEST ARGUMENT—A DEMONSTRATION.  
**KNICKERBOCKER BROS.**  
 FRANK STREET GARAGE,  
 88 Frank Street. HOME CITY 148

Specifications:  
 100-horse wheel base.  
 1,800 lbs. weight.  
 Speed, 45 miles per hr.  
 222 1/2 inch tires.  
 Complete equipment.

REGAL—MODEL "T."

**REGAL** "COMPARE IT WITH THE REGAL."  
 TOURING CAR OR RUNABOUT  
**\$1250.00**  
 SEE OUR EXHIBIT AT AUTO SHOW

REGAL MOTOR CAR CO.  
 COR. BEAUBIEN AND TROMBLEY AVENUE  
 DETROIT, MICH.

**The Perfection Skid-Proof Climber**  
 At last for Solid and Permanent Tires. 100 per cent better than any other device on the market.  
 See our exhibit at the Auto Show—Galley.

**Automobile Painting**  
 Trimming, Remodeling and Repairing.  
 Now is the time to have your auto painted or repainted. Our work is guaranteed and prices reasonable. We are also Headquarters for the Manufacturing of Moving Vans.  
**American Carriage & Wagon Works**  
 489-493 MICHIGAN AVE. Tel. West 1167.

WHEN AT THE AUTO SHOW COME AND SEE  
**JOHN FORD**  
 IN THE BARGAINMENT.  
 Bar Privilege and Cigars. Cold Lunch Served.

**BRUSH \$500 RUNABOUT**  
 Designed by Alanson P. Brush, designer of the single-cylinder Cadillac.  
 SEATS TWO—THAT'S ALL GOES FAST ENOUGH—THAT'S ALL. COSTS LESS TO RUN THAN A HORSE.  
 On solid tires is perfectly comfortable at moderate speed, and on pneumatic tires rides like a baby carriage. Surprisingly easy to start and control.  
 And it is certain and reliable as a horse. That this is so and why, we will show you.  
**See It at the Show.**  
 MADE IN DETROIT.  
 For demonstration call, write or telephone (M. 3524.)  
**BRUSH DETROIT MOTOR CO.,**  
 255 JEFFERSON AVENUE

Fig 3.4

dían automóviles, generándose un nuevo concepto: el garaje como showroom.

Comienzan a aparecer una serie de anuncios publicitarios como los del periódico de época *Detroit Free Press* en 1908, donde diferentes empresas de fabricantes muestran sus nuevos automóviles, proporcionando información de los garajes en los que se encuentran sus tiendas de venta. En estos anuncios se ve claramente la intención de los fabricantes de atraer a los compradores dándoles a entender que, además de comprar las nuevas máquinas, en estos espacios se puede estacionar, lavar y reparar el automóvil del potencial comprador. <sup>11</sup> (Fig 3.4)

En palabras de James J. Flink en su libro *America adopts the Automobile*:

*"Los primeros automóviles no se almacenaban para su venta, como ocurre hoy en día. En su lugar, muchos se fabricaban bajo demanda, con unos gastos mínimos. Así, los primeros garajes tenían a menudo un doble propósito: proporcionar espacio de almacenamiento a los propietarios actuales y ofrecer espacios de publicidad y venta a los fabricantes. Los propietarios de aquellos garajes, por lo general, no tenían nada que ver con la venta de automóviles, ni estaban asociados a los fabricantes de ninguna otra manera."* (Flink 1979, 219)

Tal como lo describe William Phillips Comstock en su libro *Garages and Motorboats*, el *Packard Garage* construido en New York en 1907, era un garaje de éxito con puntos de venta en planta baja para diferentes fabricantes de automóviles. El edificio tenía en realidad tres alturas, aunque las dos primeras se convirtieron en una sola para albergar el showroom en planta baja, cambiando la proporción del espacio interior y generando un espacio más atractivo aprovechando la condición de esquina de la parcela. <sup>12</sup> (Fig 3.5)

Fue diseñado por Albert Kahn, y en su construcción se utilizó el sistema Kahn de construcción en hormigón. Es una estructura de cuatro alturas con la fachada en terracota con acabado mate. Al exterior se percibe su semejanza con las clásicas *daylight factories* americanas, con grandes vanos repetidos en vertical y horizontal. Estos grandes vanos, cerrados al exterior por ventanas con carpinterías de hierro, proporcionan una excelente iluminación al interior. Unas grandes lámparas de araña cuelgan del techo del gran espacio de exhibición iluminando por la noche la ciudad a modo de linterna urbana. <sup>13</sup> (Fig 3.6)

La empresa del automóvil de Manhattan, por ejemplo, ofrecía servicios de garaje, mantenimiento, y reparación de automóviles de cualquier fabricación. *Brothers Company*, distribuidor en la costa

**Fig 3.4:** Anuncio del *Detroit Free Press* en el que se anuncia la venta de coches en garajes públicos, Detroit, 1908.

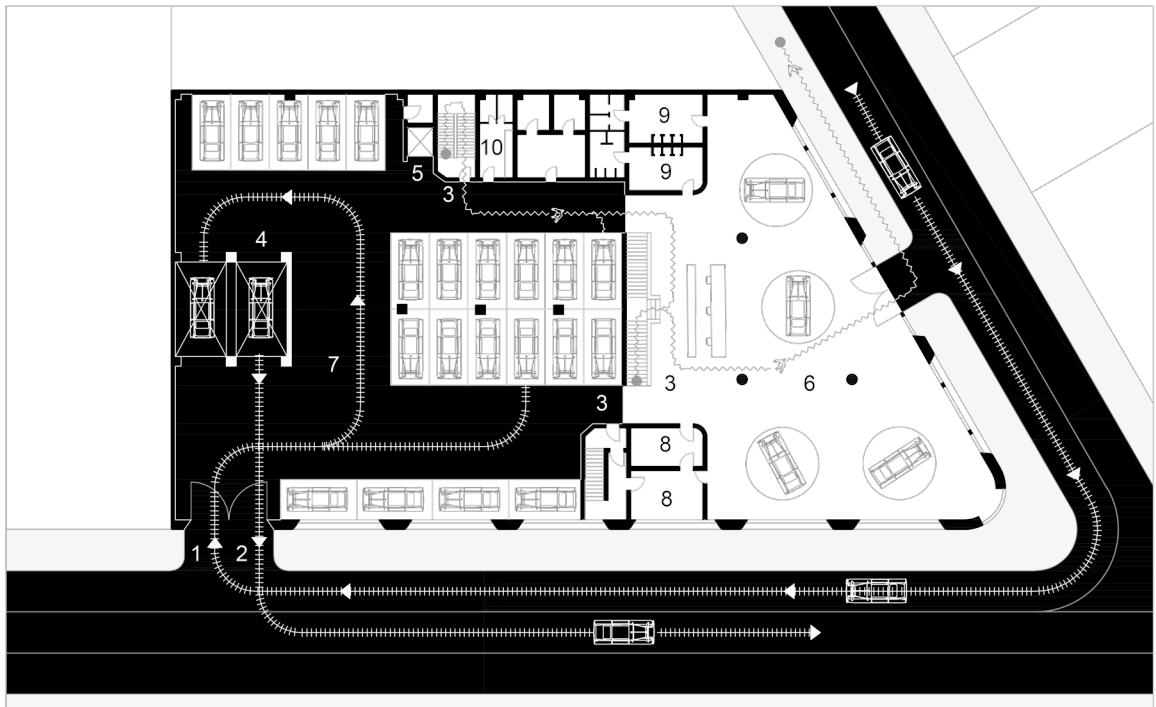
**Fig 3.5 (pag sig):** Planta y sección del *Packard Garage* en New York, Albert Kahn, 1907. Dibujo de la autora.

**Fig 3.6 (pag sig sig):** Vista interior de la doble altura del *Packard Garage*.

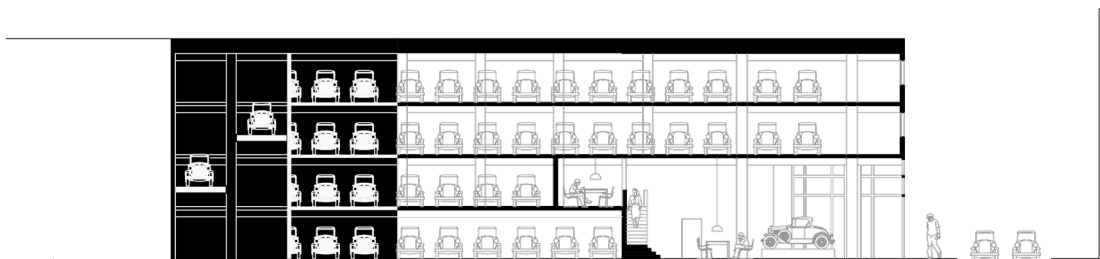
11 "Display Advertisement, no title." *Detroit Free Press* (1858-1922), 11 de febrero de 1908.

12 William Phillips Comstock, coord., *Garages and Motor Boat Houses: Comprising a Large Number of Designs for Both Private and Commercial Buildings ... Contributed by Architects From Different Sections of the United States.* (New York: The William T. Comstock Company, 1911.), 79.

13 "New Winton Garage," *Garage I*, no. 2 (diciembre 1910): 18.



PLANTA BAJA



SECCIÓN

- |                                    |                     |                       |                             |
|------------------------------------|---------------------|-----------------------|-----------------------------|
| 1 Entrada coches                   | 4 Ascensores        | 8 Oficinas            | ■ Espacio dinámico coche    |
| 2 Salida coches                    | 5 Ascensor usuarios | 9 Cuartos de chóferes | □ Espacio dinámico personas |
| 3 Escaleras peatonales principales | 6 Showroom          | 10 Baños              | ▨ Espacio estático          |
|                                    | 7 Garaje            |                       | ▤ Circulación coche         |
|                                    |                     |                       | ⋯ Circulación persona       |

Fig 3.5 / Dibujo de la autora

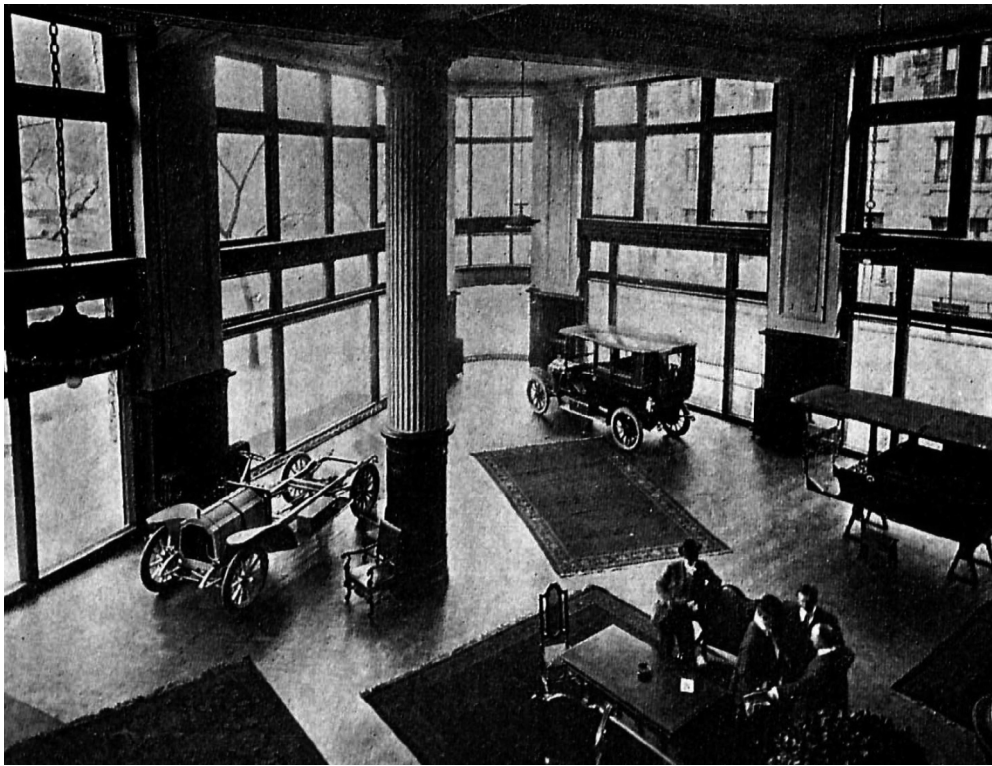


Fig 3.6

Este de nueve fabricantes de automóvil, tenía garajes públicos en Nueva York, Filadelfia y Pittsburgh.

El *Golet Garage*, construido en 1910 a partir de los diseños de F. M. Andrews & Co., es uno de los mayores garajes comerciales de la ciudad de Nueva York de la época. En cuanto a su disposición interior, la planta baja está dividida en salas de venta. Los lados que dan a la calle forman un escaparate de cristal casi continuo que hace que estas salas sean muy luminosas y atractivas. Las plantas superiores están destinadas al almacenamiento y están conectadas por cuatro ascensores; dos de ellos rápidos, para el pasajero, a los que se accede desde la entrada principal, y dos de carga para transportar vehículos con acceso por la entrada secundaria. En todas las plantas hay cómodos aseos para los usuarios y vestidores para los trabajadores de mantenimiento.<sup>14</sup>

### El garaje municipal

Junto con las empresas de taxis y los ciudadanos adinerados, los ayuntamientos estuvieron entre los primeros poseedores de vehículos motorizados. De hecho, la necesidad de almacenamiento de las grandes flotas municipales (camiones de bomberos, ambulancias, camiones de correo y vehículos de entrega) ayudó a impulsar la estandarización de los garajes. El *Hoyt & DeMallie Garage* en Detroit, construido en 1911, es un ejemplo de garaje para taxis de la época, en el que se puede apreciar la importancia de esta tipología a través de la ornamentación de la fachada acristalada y su mimetización con el entorno, al parecerse al resto de los edificios colindantes dedicados a otros usos como el de las oficinas o edificios institucionales. (Fig 3.7)

Los primeros garajes para automóviles de bomberos aparecieron justo después del principio del siglo XX, y adquirieron muchas formas visuales, desde edificios modestos similares a viviendas hasta grandes estructuras cívicas.

Un ejemplo de estación de bomberos modesta es la estación de bomberos del *Jackson's Camp*, Carolina del Sur, construida en 1910 en madera de una forma muy sencilla.

En 1916, W.S. Lloyd afirmó en el artículo "A Municipal Garage" en la revista *American City* 15:

*"La ciudad de Cleveland ideó un concepto que se adelantó a su tiempo: un garaje para vehículos municipales que también sirvió como un estacionamiento público, creando ingresos para la ciudad. Este es el primer ejemplo de disposición municipal de garaje público."* (Lloyd 1916, 172-173)

El *Rex Cole Garage* es un ejemplo de garaje municipal de la ciudad de Long Island, que se utilizaba para almacenar grandes flotas de vehículos de entrega. La gran altura del espacio interior y los largos y continuos ventanales demuestran que este edificio fue diseñado de manera similar a una nave industrial para poder ser utilizado



Fig 3.7

<sup>14</sup> Comstock, *Garages and Motor Boat Houses: Comprising a Large Number of Designs for Both Private and Commercial Buildings ... Contributed by Architects From Different Sections of the United States*, 80.

**Fig 3.7:** Hoyt & DeMallie Garage, Detroit, 1911.



Fig 3.9



Fig 3.8

con otros fines en un futuro. La configuración de este garaje-nave dista del garaje en altura típico de la época, en el que primaba la maximización del espacio de almacenamiento y el consecuente crecimiento en altura. (Fig 3.8)

### El garaje como referente urbano y centro social

En los primeros aparcamientos, los pasajeros no circulaban por el interior del edificio: los únicos que entraban en el interior del garaje eran los conductores y los mecánicos. Con el tiempo, los aparcamientos se convirtieron en lugares por los que también circulaban los pasajeros, un cambio que hizo que el nuevo tipo de edificio fuera único, y que también lo acercó a la estación de tren, un tipo de edificio cívico bien establecido.<sup>15</sup>

En la opinión de Nikolaus Pevsner plasmada en su libro *A History of Building Types*:

*"La calidad de hito del gran vestíbulo del tren, que anunciaba la entrada a una ciudad, nunca llegó al diseño de los garajes. Tal vez el garaje podría haber evolucionado de forma más parecida a la estación de tren (que era en sí misma un nuevo tipo de edificio en el siglo XIX), con una sala de reunión pública separada de las zonas de almacenamiento y mantenimiento. Pero la naturaleza más individualizada de la conducción no sugería esta forma arquitectónica, por lo que el aparcamiento evolucionó según su propia lógica interna, de forma que se acentuaba la funcionalidad y la independencia del pasajero. No obstante, el aparcamiento siempre ha funcionado como puerta de entrada o espacio de llegada y salida de ciudades, pueblos y edificios, y los diseños de algunas nuevas instalaciones intentan reflejar este papel cívico."* (Pevsner, 1976) (Fig 3.9)

Aunque el garaje no tuvo el mismo carácter icónico y referencial que la estación de tren debido a su diferencia en escala, gracias a la excitación social provocada por la aparición del coche, los garajes funcionaron como centro social en el que los usuarios pasaban largas horas de la jornada compartiendo sus experiencias con la nueva máquina mientras el coche se limpiaba, reparaba o vendía.

De hecho, el aparcamiento podría ir más allá de la estación de tren, ya que el coche empieza a recorrer todo el interior de una instalación de uso mixto, entrando en espacios antes reservados a la ocupación humana y aportando movimiento a unos interiores que de otro modo serían estáticos.

En unas imágenes del interior del *Downtown Parking Garage* en Pittsburg, tomadas en 1953 se demuestra que los garajes estaban llenos de vida y solían estar muy concurridos. Existían salas de bienvenida y de espera que funcionaban como hall de entrada y salida a la ciudad a una escala menor, incluso más doméstica, que la de la estación de tren. Los fabricantes de automóviles seguían ubicados en la planta baja, dotándola de actividad a lo largo de todo el día. (Fig 3.10) (Fig 3.11)

**Fig 3.8:** Rex Cole Garage, 2511 Hunters Point Avenue, Long Island.

**Fig 3.9:** Grand Central Station, New York, 1903-1013.

**Fig 3.10 y Fig 3.11 (pag sig):** Interior del *Downtown Parking Garage* en Bigelow Boulevard y la Sexta Avenida, Pittsburg, 1953.



Fig 3.10



Fig 3.11

### 3.1.2 Especialización programática del garaje (Principios s.XX - Finales s.XX)

Inevitablemente, en los años 20, la gran demanda de espacio para almacenaje del coche trajo consigo dos consecuencias claras que transformarían por completo el tipo y la trama urbana: un cambio de escala considerable y una especialización programática. El garaje se fue poco a poco transformando en un edificio gigantesco en comparación con sus vecinos, únicamente utilizado para almacenar el coche.

#### **El garaje urbano**

En los años 20, el número de garajes en las ciudades americanas se multiplicó enormemente, aunque el tamaño de estos era tan pequeño que no satisfacía la gran demanda de espacio en los centros urbanos. En 1922, el Registro y Directorio de Negocios de Boston enumeraba 253 garajes que operaban dentro de los límites de la ciudad. Muchos de estos 253 garajes eran pequeñas instalaciones que simplemente ofrecían servicios de mantenimiento. Como en el caso del *Thomas Motor Car Co. Garage*, construido en 1912 en Boston, muchos de los que ofrecían almacenamiento sólo podían albergar unos pocos vehículos, que cupiesen más de cien era una salvedad. La distribución de estos garajes muestra que las instalaciones de almacenamiento de automóviles se habían extendido por toda el área metropolitana. Los garajes de Boston tendían a congregarse a lo largo de los corredores comerciales y las vías arteriales, así como en las afueras de las numerosas plazas concurridas de la zona.<sup>16</sup>

En 1922, los garajes más cercanos al centro de Boston seguían estando, en su mayoría, fuera de los límites del distrito congestionado de 1892. Las dos excepciones eran el *Portland Street Garage* y el *Eliot Street Garage*. El garaje de la calle Portland era una estructura de seis pisos construida en 1919 con espacio para 450 vehículos. Este garaje fue uno de los primeros en utilizar rampas para permitir que los coches pasaran de un nivel a otro, aunque también contaba con tres montacargas. El garaje de Eliot Street se construyó en 1920 y presentaba un moderno diseño de rampa, con una pista de ligera pendiente que iba desde el sótano hasta el último piso, que eliminaba la necesidad de ascensores y agilizaba la circulación.<sup>17</sup>

#### **El garaje de periferia**

La congestión en los centros urbanos provocó la necesidad de crear aparcamientos verticales de gran tamaño a modo de nodos perimetrales de la red de transporte que descargarán el centro de automóviles. Estas estructuras tuvieron que construirse de manera

<sup>16</sup> *The Boston Register and Business Directory, 1921* (Boston: Sampson & Murdock Company, 1921), 549-550.

<sup>17</sup> "Autos Can Run up to Sixth Floor in Eliot St Garage," *Boston Globe*, 6 de mayo de 1920, 2.

eficaz dejando de lado cuestiones estéticas y espaciales tomadas en consideración anteriormente.

La más significativa de las nuevas estructuras en la periferia del centro fue el *Motor Mart* de 1927 (Fig 3.12) que sustituyó al edificio original, inaugurado en enero de 1906, antes mencionado. La demolición del *Motor Mart* original para sustituirlo por la superestructura de 1927 fue emblema de los grandes cambios que se habían producido en el panorama automovilístico en sólo dos décadas. Aunque en el momento de su construcción se encontraba entre los edificios de automóviles más avanzados del mundo, el antiguo *Motor Mart* ya estaba obsoleto.

Mientras que la estructura original albergaba 300 automóviles en sus tres plantas, en el nuevo edificio cabían 2.000 ocupando el mismo espacio. El edificio original utilizaba ascensores y plataformas giratorias para desplazar los coches por el edificio verticalmente. Siguiendo las tendencias marcadas recientemente por otros garajes modernos, el nuevo *Motor Mart* utilizó rampas para que los coches pudieran circular fácilmente entre sus ocho plantas. A pesar de su nombre, se suprimieron las fachadas de las tiendas que circunscribían el edificio original en planta baja. En un esfuerzo por agilizar el proceso de aparcamiento, los clientes entraban y salían por uno de los cuatro carriles de entrada, de dos metros de ancho (que era más anchos que la mayoría de los carriles de las calles de la ciudad) y recogían una etiqueta en la que se estampaba la hora de llegada e indicaba al conductor a qué plaza debía dirigirse. En un esfuerzo por integrar el *Motor Mart* en el centro de la ciudad, se proporcionó un servicio de autobús gratuito y se reservó un espacio para una parada de taxis.<sup>18</sup>

Este caso de estudio demuestra que la funcionalidad para el automóvil era fundamental en el diseño de los aparcamientos, pero el peatón y la funcionalidad en el contexto de la experiencia urbana no se tenían ya en cuenta.

Si nos fijamos en el uso, el usuario, la actividad y la programación del espacio, el edificio no evolucionó paralelamente a la tecnología de los sistemas estructurales y del automóvil. En realidad, muchos de los primeros garajes tenían una riqueza programática y un carácter cívico mayor que los que se construyeron desde los años 20 en adelante. Poco a poco, los garajes se convirtieron en esqueletos urbanos desprovistos de otras actividades, diseñados para el automóvil exclusivamente, sin tener en cuenta las necesidades del ciudadano. Siguiendo esta tendencia, se construyeron innumerables cajas de hormigón, sin adornos y fuera de la escala urbana que son hoy un problema para muchas ciudades.

### **El garaje temporal**

Buena parte del tiempo el coche estaba fuera del garaje, dejando vacías las grandes superficies de aparcamiento de la ciudad. Aspectos como la temporalidad, la flexibilidad y la hibridación o el cambio de uso, necesarios en estos espacios de transición, no se tu-



Fig 3.12

<sup>18</sup> "Largest Garage in the World," *Boston Globe*, 2 de enero de 1927, 10.

**Fig 3.12:** *Motor Mart Garage*, Ralph Harrington Doane, 1927.



Fig 3.13



Fig 3.14

vieron en cuenta a la hora de diseñarlos durante muchas décadas.

En los años 70-80 muchos de estos esqueletos de hormigón desprogramados empezaron a utilizarse como discotecas clandestinas, manteniendo activas estas estructuras que se vaciaban por la noche. Se produjo por tanto una transición tipológica entre el garaje monoprogamático y el garaje híbrido en el que diferentes usos convivieron en el mismo espacio-tiempo sin la necesidad de transformar la tipología.

Un ejemplo claro de esta nueva tendencia fue el *Paradise Garage*, que, a diferencia de muchas otras discotecas de la época, era sólo para miembros, no estaba abierta al público en general. Su nombre deriva de sus orígenes como aparcamiento. (Fig 3.13) El propietario, Michael Brody, abrió el club en 1977 realizando los fines de semana, una serie de fiestas que eran conocidas como "fiestas de construcción".

El garaje se utilizaba como aparcamiento durante la semana. Finalmente, la estructura cambió su uso completamente inaugurándose oficialmente el *Paradise Garage Club* el 28 de enero de 1978 pero el carácter del espacio siguió recordando al de un aparcamiento. Los clientes entraban en el club por la puerta del garaje de la primera planta y subían por una larga rampa hasta el segundo piso, que se colonizó con una gran pista de baile temporal y un gran salón.<sup>19</sup> (Fig 3.14)

### 3.1.3 Hibridación del garaje (Finales s.XX-actualidad)

#### *El garaje comunitario*

El aparcamiento surgió de un conjunto único de necesidades utilitarias que no habían existido antes. A medida que el tipo de edificio evolucionaba, la funcionalidad era uno de los factores que lo impulsaban. En los primeros garajes construidos, el énfasis en la funcionalidad se limitaba al interior, y como ya hemos visto en los primeros garajes, se buscaba un carácter cívico a través de la hibridación de usos para mantener constante la actividad del edificio; con el tiempo, la presión surgida por el aumento descontrolado del número de automóviles llevó a diseños en los que el exterior expresaba los propósitos utilitarios del interior.

Desde principios del siglo XX, la necesidad de edificios especializados llamó la atención de arquitectos, ingenieros, y emprendedores, los cuales intentaron resolver los complejos problemas que surgieron con el nuevo tipo de edificio evolucionado. Comenzaron a aparecer concursos y exposiciones explorando las oportunidades arquitectónicas que presentaba el estacionamiento. En una competición de 1913 patrocinada por *The Brickbuilder*, los requisitos incluían garaje, aparcamiento a largo plazo, una sala de ventas de

**Fig 3.13:** Imagen exterior *Paradise Garage*, 1977.

**Fig 3.14:** Imagen interior *Paradise Garage*, 1977.

<sup>19</sup> "Remembering New York's legendary 70s club Paradise Garage", 16 de diciembre, 2021, [https://id.vice.com/en\\_uk/article/g5qvz9/paradise-garage-new-york](https://id.vice.com/en_uk/article/g5qvz9/paradise-garage-new-york) (consultada el 21 de Marzo de 2022).

automóvil, taller de reparaciones y recreación, y habitaciones para choferes. Los accesos debían combinar tecnología moderna, como ascensores y música ambiente, con una fachada de terracota. La elaborada ornamentación en bajo relieve de las fachadas a menudo con automóviles ocupados por señoritas cuyas bufandas ondeaban en el viento, alentó la sensación de entusiasmo por los viajes en automóvil que dominaba la imaginación popular entonces, y sigue haciéndolo hoy.<sup>20</sup>

Aunque muchos diseños de garaje se basaron en la construcción de esqueletos de hormigón para almacenar la máquina, simultáneamente se dieron numerosos ejemplos de garajes exitosos que continuaron explorando el tipo y aportando nuevas ideas evolutivas en cuanto a estructura, diseño de fachada, circulación interior y, lo más importante, su capacidad integradora basada en el concepto de comunidad.

Uno de los aparcamientos que tuvieron en cuenta la conexión cívica con la ciudad en planta baja fue el *Temple Garage*, diseñado por Paul Rudolph en Connecticut en 1963. A simple vista, este garaje podría ser considerado como un esqueleto de hormigón únicamente pensado para el coche, como los que se construían en la época. (Fig 3.15) Sin embargo, Rudolph quiso poner de manifiesto con su diseño que el aparcamiento debía funcionar como conector a todas las escalas. Para el ciudadano, el garaje debía ser un punto de transición en una secuencia de movimientos individuales y, por ello, la llegada tenía que ser una experiencia cívica. Este acierto teórico se materializó de manera exitosa en la conexión del edificio con la ciudad en planta baja. El almacenamiento del coche se coloca en los cuatro últimos niveles, dejando la planta baja liberada para usos públicos. En el nivel subterráneo se encuentran los servicios y sirve de acceso al *Park Plaza Hotel* y al centro comercial.

La fachada se retranquea en la planta baja dotando a la ciudad de espacio para el peatón protegido de la intemperie. Está dividida en dos partes por una calle, y las tiendas aparecen como cajas de cristal separadas y protegidas por la estructura del garaje. Las plantas superiores hacen de puente entre los dos bloques. (Fig 3.16)

Desde el punto de vista de la integración con el entorno, el proyecto fue muy polémico debido a su descomunal tamaño. Tal como describe el proyecto Rupert Spade en el libro *Paul Rudolph en 1971*:

*“Desgraciadamente, el truncamiento del concepto original, unido a la gigantesca escala de lo construido, ha llevado a muchos críticos a la conclusión de que un alojamiento para automóviles de tal capacidad no puede integrarse en ningún patrón urbano de escala humana reconocible.” (Spade, 1971)*

La hibridación programática no ha sido explorada únicamente en planta baja, muchos arquitectos han propuesto introducir otros programas en altura como solución a la falta de integración de estas estructuras en la vida cotidiana de los ciudadanos.

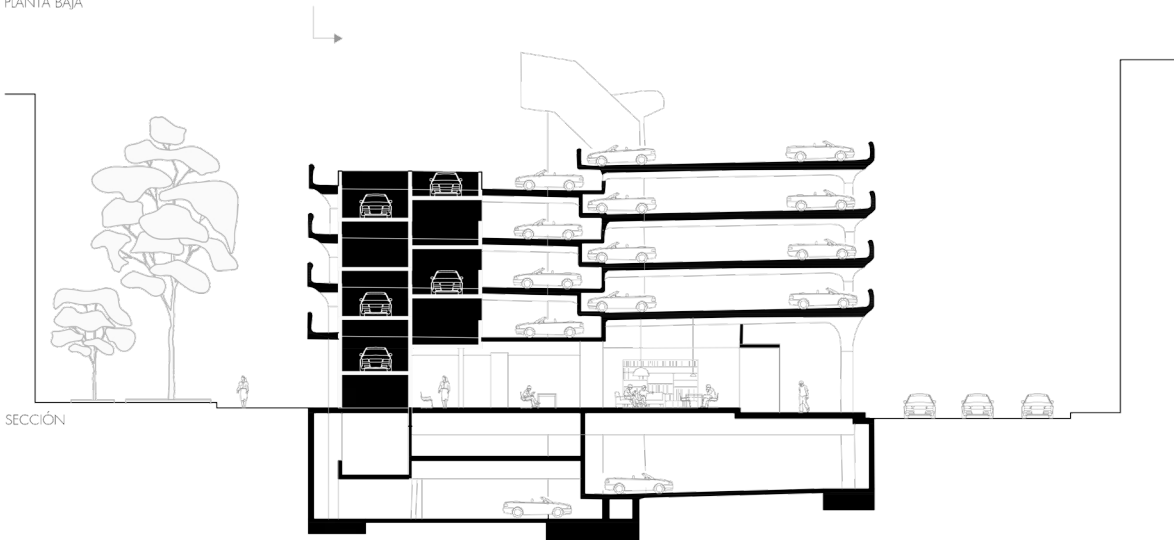
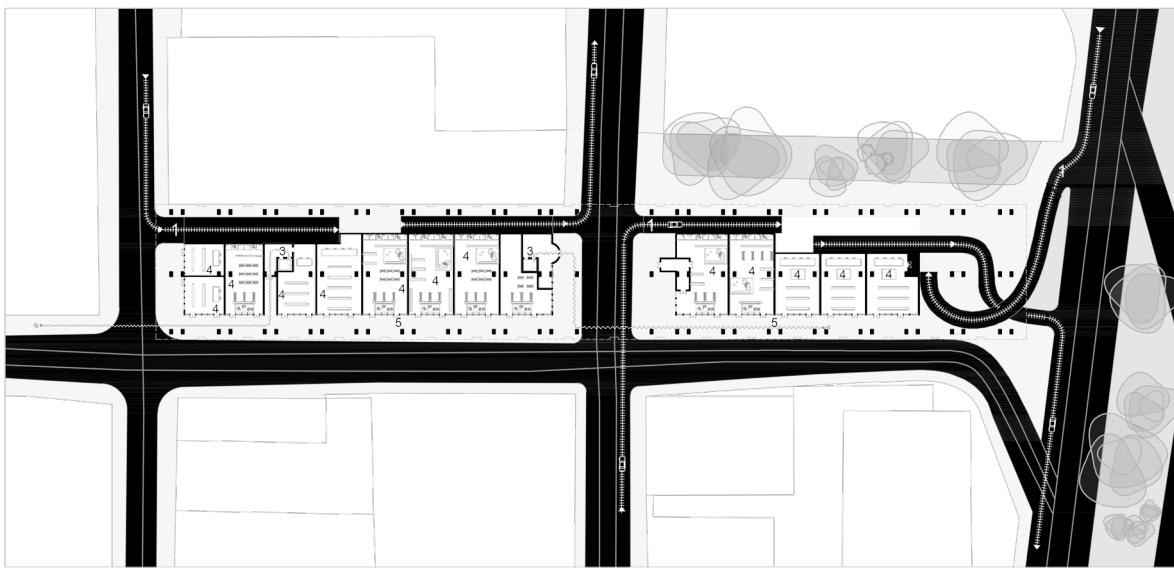
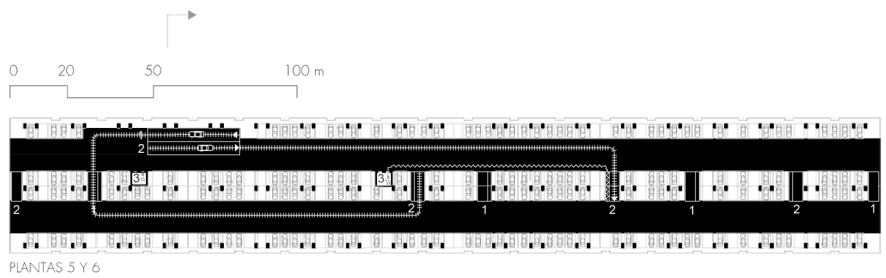


Fig 3.15

**Fig 3.15:** *Temple Street Garage*, Connecticut, Paul Rudolph, 1963.

**Fig 3.16 (pag sig):** Planta y sección del *Temple Street Garage*, Connecticut, Paul Rudolph, 1963. Dibujo de la autora

20 "The Brickbuilder Competition for a Public Garage, Automobile Sales and Service Building," supplement, *Brickbuilder* 22, no. 3 (marzo 1913).



- 1 Rampa entrada coches
  - 2 Rampa salida coches
  - 3 Ascensores
  - 4 Tiendas
  - 5 Zona peatonal
- Espacio dinámico
  - Espacio estático
  - ⋯ Circulación coche
  - ⋯ Circulación personas

Fig 3.16 / Dibujo de la autora



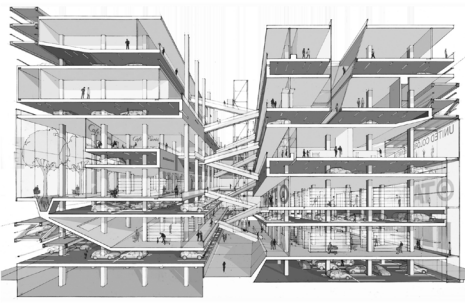


Fig 3.17



Fig 3.19

Esta hibridación de usos en altura se ejemplifica a la perfección en el pabellón de Estados Unidos en la Bienal de Arquitectura de Venecia de 2004. *Architectural Record* encargó a LTL que imaginara el futuro del aparcamiento. Utilizando como catalizador el posible futuro de los coches eléctricos, limpios y silenciosos, *Park Tower* imagina un rascacielos con conductor, que entrelaza un aparcamiento con una secuencia de programas de uso mixto, todo ello sin humos nocivos ni ruido excesivo de motores. Aunque emplea una mezcla habitual de programas -espacios comerciales en la planta baja, hoteles y oficinas en el centro, y viviendas en la parte superior-, la torre entrelaza, a modo de doble hélice, un aparcamiento para coches y un sándwich de espacios habitables. De este modo, los modelos suburbanos se combinan con un tipo de edificio y una huella urbana. El largo trayecto suburbano se transforma en un seductor ascenso urbano, con vistas panorámicas. (Fig 3.17)

Destaca por su carácter propositivo el *1111 Lincoln Road Garage*, diseñado por Herzog & de Meuron en 2008. Estos arquitectos suizos van más allá de la hibridación de usos en altura introduciendo el concepto de temporalidad, y proponiendo una estructura social que pueda ser utilizada por los ciudadanos de Miami. (Fig 3.18)

La estructura de hormigón totalmente abierta combina las alturas de los techos entre la altura estándar del aparcamiento y la doble o incluso triple altura, para poder albergar otros programas, tanto permanentes como temporales.

En los niveles superiores hay un local comercial y una residencia privada, y la estructura puede utilizarse para fiestas, sesiones fotográficas o cinematográficas, desfiles de moda, conciertos u otras actividades sociales o comerciales, ofreciendo unas vistas increíbles como telón de fondo del escenario. En la azotea se diseña un restaurante, que ofrece vistas del distrito *Art Deco* y del horizonte de *Miami Beach* junto al océano Atlántico. (Fig 3.19)

El garaje se convierte en un nuevo lugar para que el público deje sus coches y pueda disfrutar de una experiencia urbana muy viva. Una escalera escultórica no cerrada en el centro del edificio convierte la circulación peatonal en el garaje en una experiencia panorámica y ceremonial, al igual que el desplazamiento por el edificio en coche.

A diferencia del *1111 Lincoln Road Garage*, el *Mercer Street Garage* de Seattle aborda la integración de usos a escala local. En 2008, *Parks and Green Spaces Levy Uptown* fue designada como zona prioritaria para el desarrollo de nuevos jardines comunitarios. En esa densa zona urbana el espacio era limitado por lo que, la infrutilizada azotea del garaje se eligió como lugar perfecto para el jardín. Así Kistler Higbee Cahoot diseñó el *UPGarden P-Patch* en 2019 apoyado por los miembros de la comunidad que hicieron muchas aportaciones y se ofrecieron a construirlo. (Fig 3.20)

El diseño paisajístico también incluye pequeñas zonas para sentarse, un enrejado plantado y un quiosco educativo en la entrada del jardín. Se trata de un proyecto temporal, ya que se espera que el garaje sea demolido dentro de tres o cinco años.

- Fig 3.17:** *Park Tower*, LTL Architects, 2004.  
**Fig 3.18 (pag ant):** Planta y sección *1111 Lincoln Road Garage*, Miami, Herzog & de Meuron, 2008. Dibujo de la autora  
**Fig 3.19:** Espacio polivalente de las plantas altas *1111 Lincoln Road Garage*, Miami, Herzog & de Meuron, 2008.  
**Fig 3.20(pag sig):** *TUPGarden P-Patch*, Kistler Higbee Cahoot, 2019.



Fig 3.20



Fig 3.21



Fig 3.22

La integración de otros usos casi domésticos en el aparcamiento -desde guarderías a tintorerías o cafeterías- no sólo resulta cómoda para los usuarios, sino que puede reducir los desplazamientos adicionales en coche, ahorrando gasolina y ayudando a proteger el medio ambiente.

El *Pomona College Garage*, situado en California, y diseñado por Waltry Design Inc. además de utilizar la cubierta para un nuevo uso comunitario, ayuda a proteger el medio ambiente. Este proyecto se diseñó basándose en objetivos de sostenibilidad, entre los que destaca la utilización del techo verde que proporciona el campo de césped sintético reduciendo el efecto isla de calor. Cumple una doble función al proporcionar un campo de juego encima del aparcamiento, y funcionar como conector a través de pasarelas que conectan directamente las pistas y el campus de una manera eficiente. (Fig 3.21)

### El garaje reconvertido

La dependencia del coche todavía latente en la cultura americana y su consecuente masificación provocó que apareciesen, a partir de los años 70, reconversiones de tipologías urbanas existentes a garaje. Construido en 1925, el *Michigan Theatre* en Detroit era un palacio cinematográfico del Renacimiento francés antes de convertirse en un club nocturno y luego en un local de música rock. Los nuevos propietarios querían derribarlo, pero eso habría puesto en peligro la integridad estructural de la torre de oficinas contigua. En 1977 se arrancaron las butacas y se construyó un aparcamiento de tres niveles dentro de los muros del teatro, dejando gran parte del ornamentado interior deteriorado, pero más o menos intacto.

La aceptación de esta reconversión espacial en Detroit, ciudad conocida por su tradición automovilística, es explicada por Anna Bauman en el *Detroit Free Press* en 2019:

*"Nadie rehabilita las viejas reliquias como Detroit, y quizá su mayor testimonio de reinención de la decadencia sea el año glorioso Michigan Theatre. En el apogeo de la Ciudad del Motor, este teatro era un palacio con 4.000 asientos que albergaba sinfonías, óperas y galas de etiqueta. Después de caer en el abandono en la década de 1970, fue destruido y convertido en un aparcamiento de 160 plazas. Puede que sea el único aparcamiento del mundo en el que se puede aparcar un coche bajo pórticos descoloridos y techos ornamentados."* (Bauman 2019) (Fig 3.22)

Este teatro ejemplifica la decadencia de las ciudades americanas y la necesidad de entender la reutilización adaptativa en sentido opuesto convirtiendo espacios para el hombre en espacios dedicados a la máquina.

Gran parte del futuro de nuestras ciudades depende de que se frene la dispersión urbana, utilizando la infraestructura existente de manera eficiente, aumentando la densidad, disminuyendo la dependencia del automóvil y mejorando la distribución de los puestos de trabajo y la vivienda.

**Fig 3.21 (pag ant):** Pomona College Garage, California, Waltry Design Inc.

**Fig 3.22:** El *Michigan Theatre* colonizado por coches, Detroit, 2018.

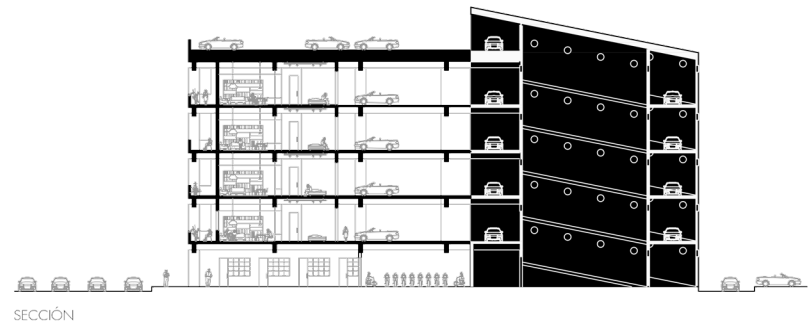
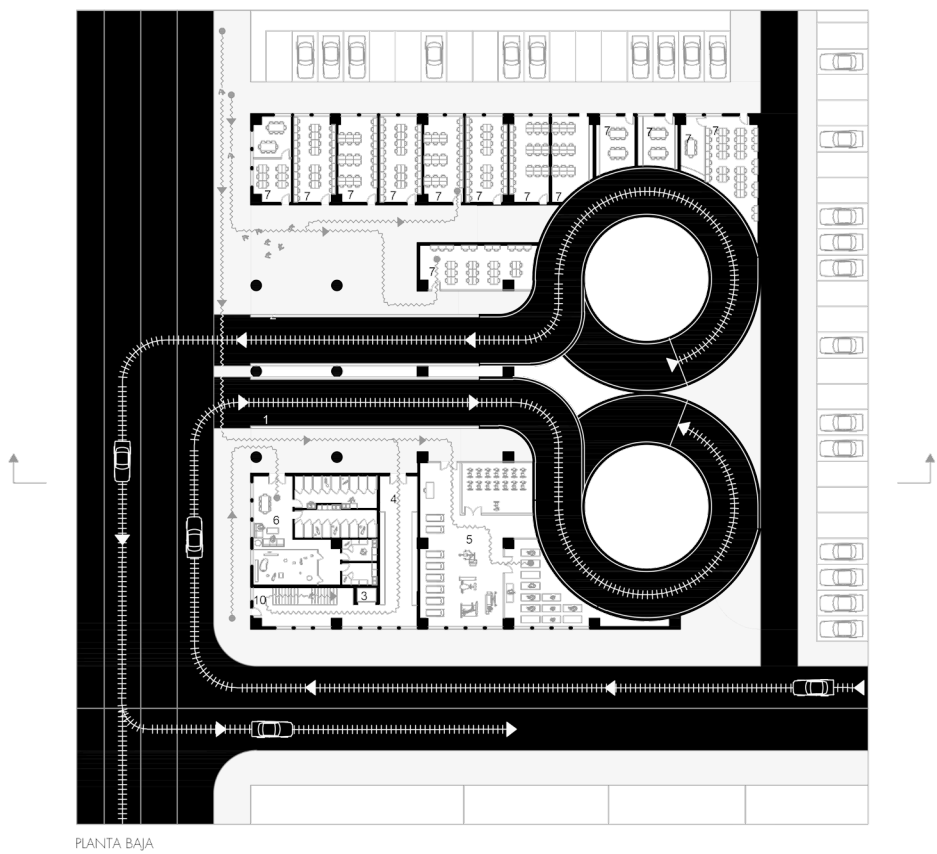
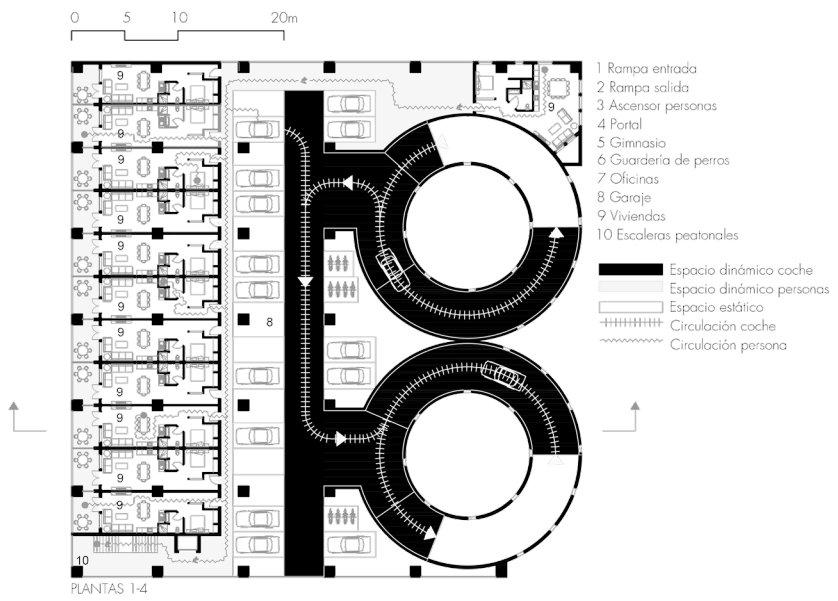


Fig 3.24 / Dibujo de la autora



Fig 3.23

La necesidad de densificar la ciudad supone un gran reto y la reutilización de las estructuras de aparcamiento y conversión a otros usos empieza a ser una clara tendencia. Encontrar espacio libre en las ciudades cada vez es más complicado y las estructuras de aparcamiento surgen como lugares de oportunidad. Al fin y al cabo, los garajes en altura son esqueletos estructurales sobredimensionados, debido a las grandes cargas de los automóviles y sus requisitos de circulación, que tienen el potencial de ser reconvertidos en otros usos e, incluso, servir de soporte para crecer en altura y densificar la ciudad.

Recientemente rebautizado como *"Broadway Autopark"*, el *Knigh-teley's Garage* construido en Wichita en 1950 y rehabilitado en 2020 por la empresa Shelden Architecture alberga hoy 44 apartamentos de un dormitorio, cada uno de ellos de unos 65 metros cuadrados, con una terraza cubierta. (Fig 3.23) La decoración es moderna de mediados de siglo, pero las paredes, el suelo y los techos de hormigón a la vista son un recordatorio constante de lo que era este lugar. La mitad de cada una de las plantas superiores del *Autopark* sigue funcionando como garaje privado, lo que permite a los residentes e invitados aparcar a pocos metros de las puertas de sus apartamentos. <sup>21</sup> (Fig 3.24)

Una parte de la planta baja se destina a oficinas. En lugar de servicios de reparación y salas de espera, los servicios actuales incluyen un restaurante, un gimnasio 24 horas y una estación de lavado de perros. Los arquitectos colaboraron estrechamente con el Departamento de Construcción del Área Metropolitana de Wichita para resolver los numerosos problemas que plantea la reutilización de un garaje. Con su estética de 1950 intacta, es algo más que una vuelta al pasado. La reutilización del *Knigh-teley's Garage* puede ser un indicio de lo que está por venir. (Fig 3.25)

En la década de 1950, cuando la dependencia de los automóviles privados comenzó a aumentar, los gobiernos locales empezaron a imponer un número de plazas de aparcamiento determinado a los promotores que construían nuevos apartamentos, oficinas y centros comerciales. En las zonas urbanas, donde el suelo era más caro, eso obligaba a menudo a construir garajes de varios niveles como el *Knigh-teley Garage*. Con fórmulas quizá excesivas, a menudo se asignaba más espacio para los coches aparcados que para las personas.

Citando a David Kidd en su artículo "Neglected Parking Garages Are Being Given New Purpose"<sup>22</sup>:

*"Décadas después, los mínimos obligatorios de aparcamiento han provocado un exceso de plazas en el centro de las grandes ciudades. Este es un problema a nivel nacional. Seattle tiene más de cinco plazas de aparcamiento por hogar; Des Moines, Iowa, tiene casi 20. Houston, en plena expansión y centrada en el automóvil, tiene 30 plazas, no por hogar, sino por cada residente. Dando marcha atrás a este despropósito,*

<sup>21</sup> Ibid.

<sup>22</sup> Kidd, David, "Neglected Parking Garages Are Being Given New Purpose" 2020, <https://www.govtech.com/fs/infrastructure/neglected-parking-garages-are-being-given-new-purpose.html>

**Fig 3.23:** Vista exterior del *Knigh-teley's Garage* (nuevo *Broadway Autopark Garage*, Wichita 1950.

**Fig 3.24 (pag ant):** Planta y sección del actual *Broadway Autopark*, rehabilitación del *Knigh-teley's Garage* Wichita, Shelden Architecture, 2020. Dibujo de la autora.

**Fig 3.25 (pag sig):** Viviendas del actual *Broadway Autopark*, rehabilitación del *Knigh-teley's Garage* Wichita, Shelden Architecture,



Fig 3.25



Fig 3.26

*muchas ciudades, incluida Houston, han empezado a reducir o eliminar los mínimos de aparcamiento obligatorios.” (Kidd 2020)*

En las próximas décadas, el paso a los vehículos autónomos dejará a las áreas metropolitanas con un excedente aún mayor de espacio de aparcamiento. Menos coches estarán parados la mayor parte del día, ya que una flota estará teóricamente en movimiento la mayor parte del tiempo. Se necesitará todavía menos espacio para aparcar, ya que cinco coches de autoconducción caben en el espacio que ahora ocupan cuatro.

Convertir un garaje existente a otros usos no es algo fácil. Mary Smith, directora de Walker Consultants, empresa especializada en el diseño y la restauración de aparcamientos en todo el mundo, señala:

*“La mayoría de las superficies de los aparcamientos son demasiado grandes para convertirlas en oficinas. Los suelos de los garajes suelen estar inclinados y la altura de los techos es menor que en las construcciones residenciales. La reconversión de un garaje existente requiere reforzar la estructura y añadir escaleras y ascensores, y tal vez vaciar un atrio en el centro para que entre más luz.” (Smith, 2021)*

Por esta razón, un número creciente de promotores, arquitectos e ingenieros han empezado a construir nuevos garajes con capacidad para ser destinados a otros usos, por si surge la necesidad. Peter Merwin, director de la firma mundial Gensler Architects, está especializado en “entornos centrados en el comercio, de uso mixto y urbanismo transitable”. La firma está trabajando actualmente en un nuevo aparcamiento en el distrito artístico de Los Ángeles. La estructura, dispone de forjados distanciados 4 metros y se está diseñando para que algún día pueda albergar oficinas, comercios, un gimnasio y un teatro. El exterior del edificio podrá revestirse de ventanas de cristal cuando llegue el momento, y seguirá habiendo espacio para 1.000 coches en el subsuelo. “Si se sigue añadiendo y derribando se está haciendo un enorme daño a un planeta de recursos limitados”, dice Merwin. “¿Cuál es el edificio más sostenible? Es el que ya existe, ¿no?”

Diseñado por la misma firma, el *MOD Garage*, una idea de centro cultural para Los Ángeles no construida, recupera un aparcamiento y lo convierte en un espacio cívico híbrido. Este hipotético proyecto propone, a través de la modulación, permitir que los espacios puedan adaptarse a múltiples usos en el futuro. <sup>23</sup> (Fig 3.26)

En el descubrimiento de otros usos alternativos está el potencial de la tipología del garaje. “En realidad, creo que es interesante: ¿qué otras cosas se pueden hacer en estos espacios sobrantes que son menos ideales para la gente?”, dice Hall. “Los espacios podrían utilizarse para la agricultura urbana, el almacenamiento o los centros

**Fig 3.26 (pag ant):** MOD Garage, Gensler Architects, Los Angeles.

23 Adele Peters, “These future-proof parking garages can easily morph into offices or housing”, *Fast Company*, 14 de enero, 2019, <https://www.fastcompany.com/90291136/these-futureproof-parking-garages-can-be-easily-turned-into-offices-or-housing> (consultada el 23 de Marzo de 2022).

de datos.”<sup>24</sup>

La previsible nueva evolución del garaje se sumará, en un futuro probablemente cercano, a las etapas previas de su transformación tipológica explicadas en este subcapítulo. En esta nueva evolución se percibe ya una tendencia presente en los ejemplos construidos pertenecientes a las últimas fases del proceso de transformación del tipo; la incorporación de nuevos usos que complementen la mera función de almacén de vehículos y que contribuyan a su integración en la estructura cívica y cultural de la ciudad.<sup>25</sup>

Esta hibridación programática, ya estaba presente en los primeros tipos de garaje, por lo que la evolución del tipo parece revestir una forma cíclica en la que las nuevas tendencias del siglo XXI se alinean con las ideas originales de los diseñadores de los garajes de principios del siglo XX. Esta característica, y la importancia del garaje como factor fundamental de la morfología de la ciudad estadounidense, hacen que el estudio histórico de la evolución tipológica del garaje adquiera una gran relevancia para estudiar el futuro de un tipo en constante cambio en su función y en su forma arquitectónica debido, tanto a los cambios tecnológicos en el transporte, como a los nuevos requerimientos de las estructuras urbanas en las que se sitúan.

24 Ibid.

25 “Sioux City Park and Shop.” *Parking* (invierno 1955).

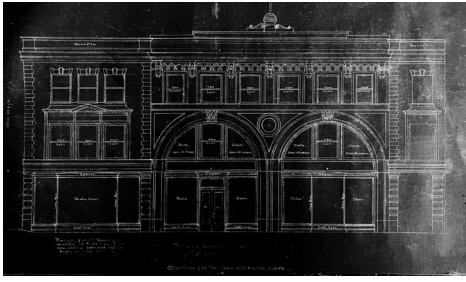


Fig 3.27

## 3.2 LA BELLEZA ESTÁ EN EL “EXTERIOR”

Sin duda, una característica común a los primeros garajes es su capacidad de adaptación a todos los niveles. La aparición del automóvil en la ciudad a principios del siglo XX, ya de por sí, supuso un cambio drástico social y cultural. La arquitectura debía ser respetuosa y discreta para que la transición fuera lo menos invasiva posible. Los arquitectos en esta época supieron captar la importancia de integrar este nuevo edificio en la ciudad prestando atención al contexto urbano.

Aceptar la belleza de esta tipología en evolución -el tipo de edificio que se encuentra en la intersección de todas las cuestiones de diseño moderno- significa aceptar su importante papel estético. En los inicios esta cuestión se manifestaba exclusivamente en la fachada.

### 3.2.1 El garaje cerrado, (Principios s. XX)

Los primeros coches eran vehículos abiertos, con mecanismos internos sensibles y materiales no resistentes a la intemperie; por tanto, los edificios diseñados para albergarlos debían tener calefacción y estar totalmente cerrados.

#### Integración con ornamentación

Durante la transición del transporte tirado por caballos al mecanizado, el énfasis emergente en el concepto de máquina, combinado con la formación *Beaux-Arts* de los arquitectos, creó muchas estructuras hermosas que lograron abordar visualmente las necesidades humanas integrando la nueva tecnología del automóvil. Sobre todo en las grandes ciudades, tanto los establos como los garajes se construyeron a menudo con las más altas consideraciones estéticas, incluyendo elegantes chimeneas, balcones de hierro, elaborados trabajos de albañilería y el uso de piedra caliza y otros materiales nobles. Normalmente, los diseñadores mantenían la escala humana de los garajes respetando el contexto urbano existente. Salvo por la gran abertura a nivel de la calle, bellamente detallada, para los automóviles, los garajes a menudo no se distinguían del resto de las fachadas de la calle; un transeúnte ni siquiera habría sido consciente de que la estructura albergaba tecnologías y disposiciones espaciales innovadoras para la nueva máquina. Estos edificios reflejaban la opinión de que un alojamiento adecuado para el automóvil era tan importante como el alojamiento para los seres humanos.<sup>26</sup>

El *Bowdoin Garage* de Boston, construido en 1927, era un edificio tripartito, de proporciones cónicas. (Fig 3.27).<sup>27</sup> La instalación se parecía mucho a cualquier edificio público de la época, y no era incongruente en su ubicación. La fachada de un pequeño garaje público, el *Pfeiffer's Auto Garage*, de Detroit construida en 1906-

26 “Editorial Comment and Selected Miscellany.” *Brickbuilder* 18. no. 9 (septiembre 1909): 232-233.

27 “White Company Garage in New York City,” *Horseless Age* (mayo 4, 1910): 647; Albert Kahn. “Sales and Service Buildings, Garages and Assembly Plants.” *Architectural Forum* (marzo 1927) : 265.

Fig 3.27: Bowdoin Garage, Boston, 1927.

mantenía los ritmos arquitectónicos y las alturas del paisaje urbano. Muchos de los primeros garajes se diseñaron a la manera de otros pequeños edificios en la calle y encajan fácilmente en su entorno urbano. (Fig 3.28)

Los ritmos alternados de la típica fachada *beaux-arts* podían utilizarse de forma creativa para integrar las grandes aberturas a escala del automóvil en el exterior del edificio, e incluso para mezclar otros usos que se permitían en esa época, como los surtidores de gasolina. No obstante, algunos elementos -como las señales y las estaciones de bombeo- delataban el uso interior de la estructura; un ejemplo es el *Clinton Garage*, en New York, inaugurado en 1918. En este caso, una fachada de proporciones elegantes con una ornamentación sencilla pero apropiada se complementaba con grandes carteles publicitarios y luces eléctricas colgantes, expresiones de la era moderna. Los garajes que se diseñaron como edificios cívicos a menudo se convirtieron en espacios queridos del paisaje urbano. (Fig 3.29)<sup>28</sup>

Un buen ejemplo del tipo de garaje comercial es el que se construyó en la East 73rd Street de Nueva York durante los primeros años del siglo XX. Diseñado en 1906 en el moderno estilo *Beaux-Arts* por Charles F. Hoppe para *Automobile Realty Co.* Con su audaz masa y detalles, el edificio refleja una sofisticación del diseño inusual para una estructura utilitaria. (Fig 3.30)

El *Dupont Garage*, situado en 2020 M Street, en Washington, D.C., construido en 1906, se caracterizaba por tener una fachada de ladrillo y piedra con detalles clásicos. Resaltaban sus diseñadas puertas y sus extensos ventanales de vidrio. Tenía tres pisos de altura, ignífugos y contruidos de hormigón armado. La estructura era un orgullo, declaración arquitectónica cívica que se sumaba a la belleza de la calle y la ciudad en su conjunto. La ubicación del garaje, y su enfoque en el buen servicio, lo convirtió en un gran éxito.<sup>29</sup> (Fig 3.31)

En palabras de Shannon Sanders McDonald:

*“El ornamento fue un medio importante para salvar visualmente la transición de la escala humana a la del automóvil. En Estados Unidos, la ornamentación también se convirtió en una forma de vincular la nueva máquina con nociones más amplias de progreso, libertad y esperanza en el futuro. Los garajes con este tipo de ornamentación son ahora uno de los ejemplos más queridos de la primera “cultura del automóvil”. (Sanders McDonald, 2007, 194).*

Uno de los mejores ejemplos fue el *Capital Garage*, un garaje y sala de diez pisos y 1.000 coches construido en 1926 en Washington, D.C., y utilizado durante casi 50 años antes de ser demolido en 1974. La fachada estaba llena de relieves de terracota que representaban automóviles de los años 20 y ruedas de radios con

28 Atbert O. Larson. “An Analysis of Garage Design.” *Architectural Forum* (marzo 1927): 212-216; Robert O. Derrick. “The City Parking Garage,” *Architectural Forum* (marzo 1927): 233-239.

29 “Public Garages: The Dupont Garage, Washington, D.C.,” *Horseless Age* 31, no. 19 (mayo 7, 1913): 793.



Fig 3.28



Fig 3.31

**Fig 3.28:** *B.G. Pfeiffer's Auto Garage*, 70 Orchard Street, Detroit, 1906.

**Fig 3.29 (pag sig):** *Clinton Garage*, 10 Clinton Street, New York, 1918.

**Fig 3.30 (pag sig):** *Garaje estilo Beaux-Arts*, 177-179 East 73rd Street, New York, 1906.

**Fig 3.31:** *Dupont Garage*, 2020 M Street, N.W., Washington D.C., 1906.



Fig 3.29



Fig 3.30

alas. Cuando se demolió la estructura, se conservó la ornamentación, que ahora se incluye en la exposición *America on the Move* del Instituto Smithsonian.<sup>30</sup> (Fig 3.32)

### Una cuestión de estilo

En los años 1920 se produce un periodo de transición en el que se hibridan diferentes estilos a la hora de diseñar y se reinterpretan estilos arquitectónicos como el *Art Deco* europeo. El *Tunnel Garage* construido por el arquitecto Hector O. Hamilton en 1922, fue el primer garaje construido en Manhattan y es un claro ejemplo de *Garaje Art Deco*, ya que encarna las formas aerodinámicas, las ventanas industriales abatibles, la policromía de la terracota y las elegantes letras gráficas típicas del estilo. Sin embargo, el garaje se construyó tres años antes de la Exposición Internacional de Artes Decorativas e Industriales Modernas de París de 1925, de la que toma su nombre el *Art Deco* y de la que supuestamente cristalizaron los elementos característicos del estilo. Ésta era sólo una de las muchas formas en las que el *Tunnel Garage* parecía asomarse al futuro. (Figs 3.33, 3.34)

Lo verdaderamente fascinante de este edificio es que estaba vinculado a una maravilla de la ingeniería de su época, el Túnel Holandés, terminado en 1927. Se trataba del túnel vehicular más largo del mundo y la primera conexión vehicular a través del Hudson (el Túnel Holandés fue designado monumento histórico nacional de ingeniería civil y mecánica en 1982 y monumento histórico nacional en 1993). El *Tunnel Garage* estaba pensado, entre otras cosas, para acoger a los conductores que llegaban a Manhattan por el Túnel Holandés, permitiéndoles aparcar allí su coche y luego seguir explorando la ciudad a pie, en tranvía, en metro o en tren elevado.

Según Andrew Berman describe en el artículo "Gone But Not Forgotten: The Tunnel Garage, 1922-2006":

*"El GVSHP solicitó la designación de monumento histórico para el edificio, pero el Ayuntamiento se negó y fue demolido en 2006. Este hecho hace evidente la falta de interés por este tipo arquitectónico desde sus orígenes incluso habiendo sido un edificio icónico para la ciudad durante décadas."* (Berman 2016, <https://www.villagepreservation.org/2016/11/29/gone-but-not-forgotten-the-tunnelgarage-1922-2006/>)

### La forma sigue a la función

La flexibilidad del lenguaje estético *Beaux-Arts* tubo la capacidad de absorber lo nuevo, permitiendo una transición a la estética más funcional que empezaba a fusionarse. Sin embargo, con el auge del credo modernista "la forma sigue a la función", el garaje fue visto como una oportunidad perfecta para explorar la nueva estética de la funcionalidad "pura", en la que el funcionamiento interior de un edificio se revelaba en su exterior.

Cuando las ideas modernistas empezaron a fermentar en Estados

30 Ibid.



Fig 3.32



Fig 3.33



Fig 3.34

**Fig 3.32:** *Capital Garage*, Washington, D.C., 1926.

**Fig 3.33:** *Tunnel Garage*, 55 Thompson Street, New York, 1927.

**Fig 3.34:** *Tunnel Garage* abandonado, 55 Thompson Street, New York, 2006.



Fig 3.35

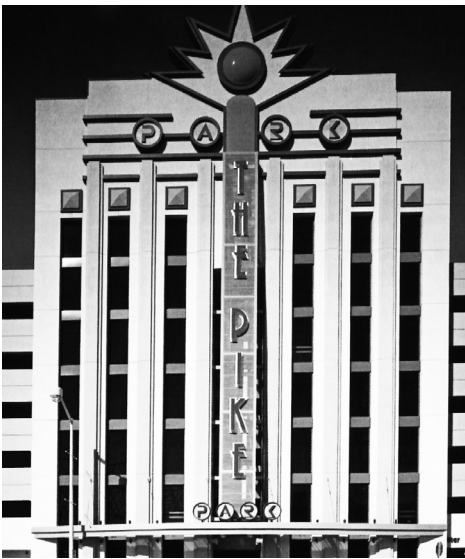


Fig 3.36

Unidos, la fachada se convirtió en el centro del debate: ¿era el estilo *Beaux-Arts* una expresión adecuada de la era moderna? Muchos arquitectos y otros observadores consideraban que el mundo de la tecnología, que cambiaba rápidamente, debía plasmarse en la forma urbana, tanto por dentro como por fuera. ¿Pero cómo?

A finales de la década de 1920, en este período de transición estilística, la *Auto Ramps Corporation* había logrado un conocimiento exhaustivo y sistemático de los requisitos para un aparcamiento de éxito comercial. En opinión de *The Architectural Record*, el siguiente reto era definir una nueva estética para los garajes: No debe haber ningún ornamento aplicado y el tratamiento de la superficie donde se utiliza el hormigón no debe ser otro que el sugerido por la naturaleza del material. El garaje puede alcanzar una forma nueva y claramente expresiva, indicando su función práctica. “La arquitectura moderna de nuestro tiempo trata de idear la forma y los motivos a partir de la finalidad, la construcción y los materiales. Si ha de dar una expresión clara a nuestros sentimientos, también debe ser lo más sencilla posible”.<sup>31</sup>

Entre los garajes que muestran claramente esta fusión estética entre el movimiento *beaux-arts* y el que estaba empezando a aparecer, el movimiento moderno, están el *Annett Garage* en Detroit y el *Chryslie Garage* en New York. Estos dos garajes como sus antecesores, se integran con el contexto, mediante la utilización del ladrillo, y mantienen la altura y las proporciones de los edificios colindantes. Sin embargo, comienzan a simplificar las formas en fachada evitando el uso de arcos y ornamentos. En ambos, las aperturas al exterior por medio de grandes huecos en fachada se maximizan, dando prioridad a la entrada de luz por encima de la ornamentación. Estos primeros ejemplos comienzan a asemejarse más a la tipología del almacén. (Fig 3.35)

Desde el principio, los diseñadores del garaje tuvieron que abordar el conflicto entre los requisitos internos del tipo de edificio, como las rampas y las mayores luces estructurales, y las exigencias de la fachada tradicional. Una de las soluciones fue ocultar la rampa de la vista de la fachada del edificio. De este modo, la “cara” principal del edificio podía liberarse del papel estructural que tradicionalmente se le asignaba en la estética *Beaux-Arts*. Más adelante en el siglo, se separaron y resaltaron las funciones individuales del garaje en la fachada con un fuerte atractivo visual a modo de “funcionalidad expuesta”. Esta estrategia de diseño apareció en 1905 en el *Pike at Rainbow Harbor Garage*, en Long Beach (California), que ganó un premio en 2005 del *International Parking Institute*.<sup>32</sup> (Figura 3.36)

31 “Garages,” 178.

32 “Parking News.” *Parking* (invierno, 1962): 2; International Parking Design, “IPD Wins IPI Awards,” julio 2005, [www.ipd-global.com](http://www.ipd-global.com). (consultada el 7 de Julio de 2022).

**Fig 3.35:** *Annett Auto Garage*, Detroit, 1910.

**Fig 3.36:** *Pike at Rainbow Harbor Garage*, Long Beach, California, 1905.