

estación **SUR** de autobuses de **MADRID** ESPAÑA

M. GARCIA BENITO, Dr. arquitecto

144 - 24

sinopsis

El artículo describe la distribución y organización de las diferentes plantas, con su uso específico y sus circulaciones diferenciadas: de vehículos, de equipajes y de viajeros.

Se disponía de un solar que exigía una solución en varias plantas, lo cual requiere un estudio más cuidadoso y conduce a un resultado más complejo que si se tratase de una sola planta.

El complejo dispone de todos los servicios auxiliares: información, taquillas, consigna y entrega de equipajes, oficinas, locales comerciales, cafetería y aparcamiento público.

La estación actual es la fase primera, de las dos que constituyen la totalidad, y tiene un movimiento diario de 450 autobuses, que arrojan un total de 15.000 viajeros.



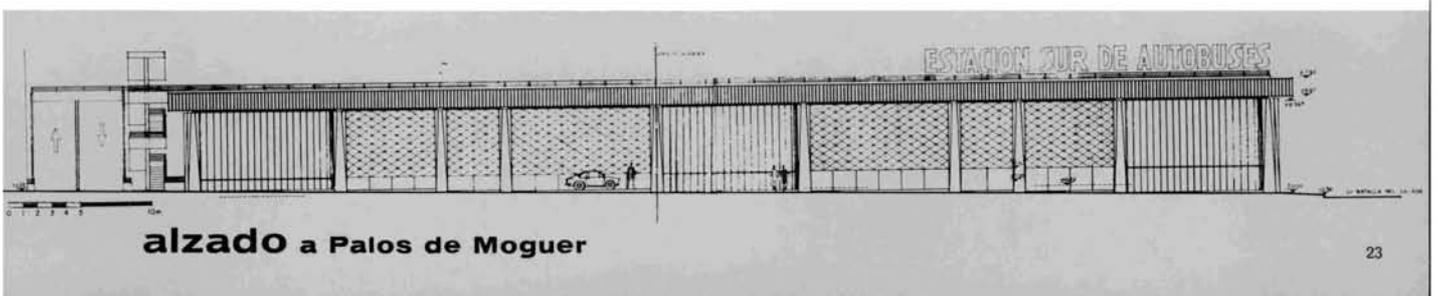
El tema era realmente interesante y requería un estudio minucioso y un planteamiento correcto de todas las exigencias del programa.

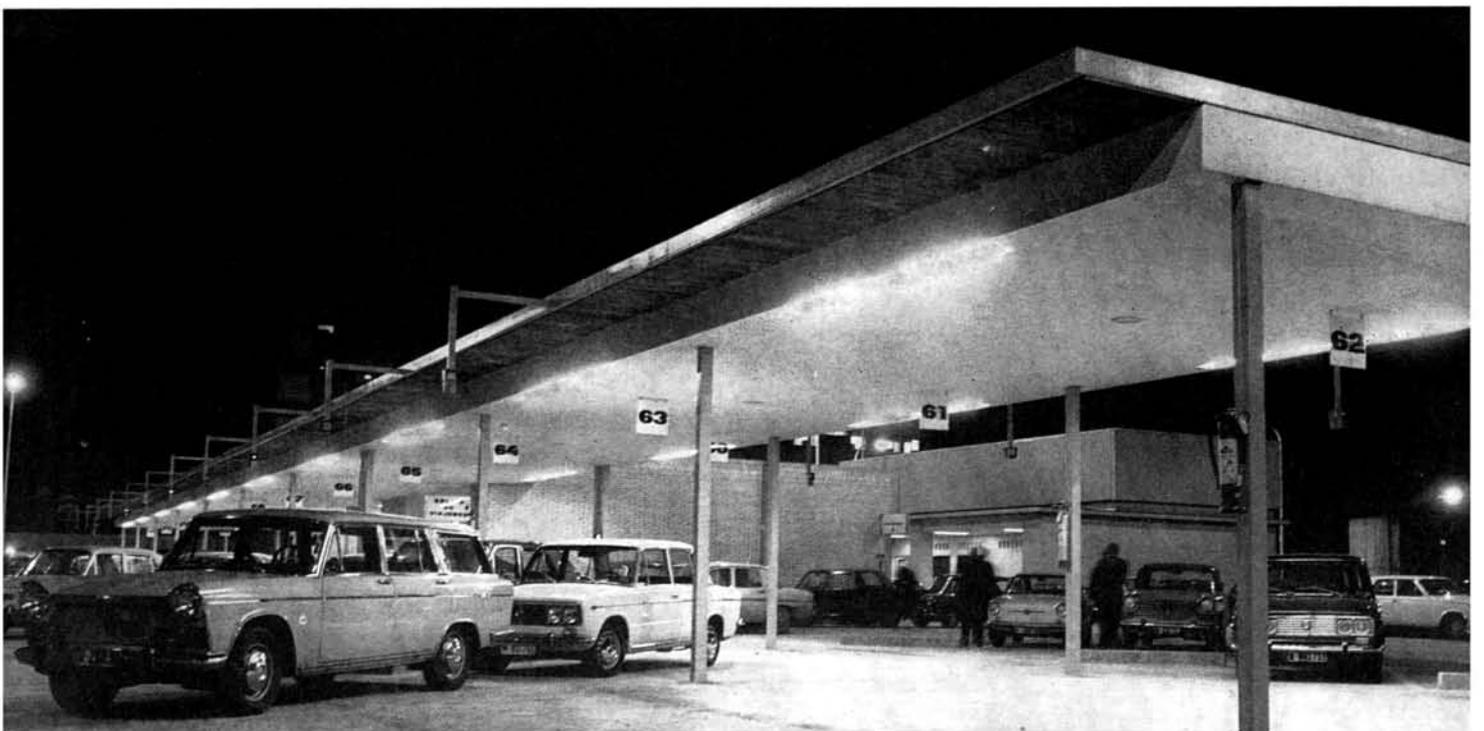
El solar supuso un pie forzado, exigiendo un desarrollo en varias plantas que, evidentemente, daba una mayor complejidad al conjunto de problemas que una estación de autobuses plantea. La solución en una planta, aunque requiere unas circulaciones horizontales mayores, abre más posibilidades a soluciones fáciles y racionales.



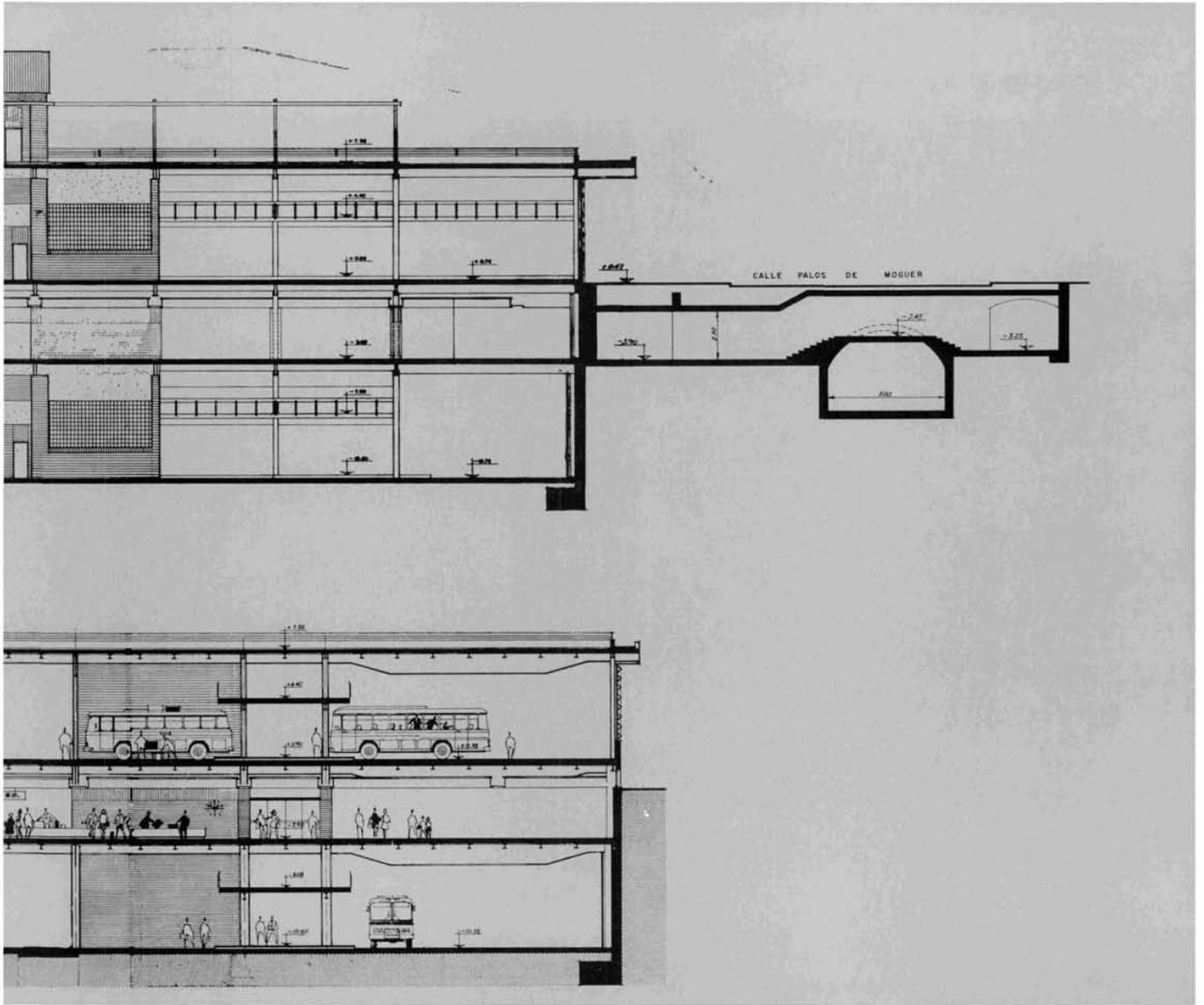


Entrando en el desarrollo del proyecto hemos de hablar, primeramente, del estudio de tráfico interior de la estación. Hay dos tráficos perfectamente diferenciados: el de viajeros y el de autobuses, y dentro de cada uno de ellos, el de llegadas o salidas y, a su vez, el del viajero propiamente dicho y el de su equipaje.









inauguración



El viajero y su equipaje circulan simultánea e independientemente, volviéndose a encontrar a la llegada a su destino.

En este edificio el tráfico de autobuses se ha independizado a base de situar en plantas diferentes las llegadas y salidas de los mismos. Los viajeros tienen su acceso y salida a través de otra planta independiente de las anteriores y situada entre ellas.

La ordenación y uso de las plantas fue la siguiente:

- Sótano: Salida de autobuses.
- Baja: Vestíbulo de público.
- Primera: Llegada de autobuses.
- Cubierta: Aparcamiento público.

Fotos: PORTILLO y B. GUTIERREZ

La planta de sótano es la destinada a la salida de autobuses que van a provincias, y tiene su entrada por el Paseo de Delicias y su salida por la calle de Santa María de la Cabeza.

La planta baja es la dedicada a público, y tiene acceso por la calle de Canarias a través de un porche cubierto con acceso de vehículos y, también, con acceso directo desde la estación del Metropolitano.

La planta primera tiene por misión recibir los coches que vienen de provincias, y tiene su acceso por la calle Palos de Moguer.

La cubierta está destinada a aparcamiento público, y tiene acceso de vehículos por la calle Palos de Moguer, y de público, desde esta misma calle y por la de Canarias.

El viajero que llega a la estación para salir de la ciudad, encuentra a su paso los servicios de información, taquillas, consigna y entrega de equipajes. Una vez adquirido su billete y entregado el equipaje, espera la llamada que indique la salida de su autobús; para lo cual debe descender a la planta de sótano, donde el autobús estará ya a punto, en marcha, y con el equipaje cargado.

El equipaje ha llevado una circulación paralela y simultánea a la del viajero.

En cuanto al viajero que llega a Madrid, lo hace en su autobús a la planta primera; desciende a la de público, donde le entregan su equipaje y sale a la calle.

En esencia, esta es la base de toda la organización funcional de la estación.

Como complemento existen servicios de oficinas, locales comerciales, cafetería, además del aparcamiento público, en cubierta, antes citado.

Todo el tráfico interior de autobuses está dirigido desde una cabina de control situada en la zona de oficinas, utilizando circuitos internos de televisión y megafonía.

La estación actual es la fase primera de las dos que constituyen la totalidad del complejo.

En la actualidad el número de autobuses que se mueven es del orden de 450 diarios, que supone un tráfico de viajeros de 15.000 al día.

Esta estación es la primera de una red que el Ayuntamiento de Madrid pretende establecer en sitios estratégicos de la ciudad, al objeto de disponer de un sistema de llegadas y salidas de autobuses debidamente controlado y más racional que el sistema actual, totalmente anárquico y desordenado.

résumé

Gare sud d'autocars de Madrid Espagne

M. García Benito, Dr. architecte

Dans cet article, l'auteur décrit la distribution et l'organisation des différents niveaux destinés aux autocars, bagages et voyageurs.

On disposait d'un terrain qui exigeait une solution de construction en plusieurs étages, ce qui demande une étude plus soignée et conduit à un résultat plus complexe que s'il s'agissait d'un seul étage.

L'ensemble dispose de tous les services auxiliaires: renseignements, guichets, consigne et remise de bagages, bureaux, locaux commerciaux, cafetería et parking.

Cette gare constitue l'une des deux phases de construction envisagées et assure le service quotidien de 450 autocars qui transportent un total de 15.000 voyageurs.

summary

Southern bus station, Madrid, Spain

M. García Benito, Dr. architect

This article describes the distribution and organisation of the different levels, with their specific uses and different kinds of traffic — vehicular, luggage and passenger.

The building lot required a design on various levels, thus needing more careful study, and leading to a more complex result than had it been on a single level.

All auxiliary services are included in the complex: information office, ticket offices, luggage room, administrative offices, shops, cafeteria and public car park.

The present bus station is the first of two phases, and has a daily movement of 450 buses which carry a total of 15,000 passengers.

zusammenfassung

Busbahnhof Süd in Madrid, Spanien

M. García Benito, Dr. Architekt

In diesem Aufsatz wird die Einteilung und Organisation der verschiedenen Stockwerke beschrieben, mit ihrer Nutzung und Verkehrsführung: der Fahrzeuge, des Gepäcks und der Reisenden.

Das vorhandene Grundstück zwang zu einer Lösung mit mehreren Stockwerken, was ein sorgfältigeres Studium und eine kompliziertere Lösung erfordert, als wenn es sich nur um ein Stockwerk handeln würde.

Der Gebäudekomplex enthält sämtliche Beihilfeeinrichtungen: Auskunft, Kartenverkauf, Gepäckaufbewahrung und Abgabe, Verwaltung, Geschäftsräume, ein Cafe und einen öffentlichen Parkplatz.

Das jetzt fertiggestellte Gebäude entspricht der ersten Phase der zwei, die den gesamten Komplex ergeben, und hat schon einen täglichen Verkehr von 450 Bussen mit einem gesamten Personenverkehr von rund 15.000 Reisenden.