

ARQUITECTURA DEL TRANSPORTE

# ENLACE

ARQUITECTURA & DISEÑO

# EL AUTO TRANSPORTE: UNA TIPOLOGIA CAMBIANTE

## Migdal Arquitectos

### Proyecto Arquitectónico:

Migdal Arquitectos  
Abraham Metta  
Jaime Varón

### En Equipo con:

Javier Artaloita  
Javier Herrera

### Proyecto Estructural:

Manuel Gutiérrez  
Carlos Álvarez

### Construcción:

Constructores y Consultores  
en Proyectos, S.A. de C.V.

### Ubicación:

San Luis Potosí

### Fechas de realización:

Septiembre 1992-  
Diciembre 1993

*En la página siguiente:  
Terminal terrestre Potosina  
Andenes*

Los espacios del hombre se forman y transforman conforme se gestan cambios en las costumbres y formas de vida de la sociedad. Son resultado de su tiempo y circunstancias. Son parte de un complejo proceso en el que intervienen un sinnúmero de factores.

El evento ó función a realizarse en el espacio es el artífice principal de la conceptualización. La arquitectura responde a situaciones, éstas han generado espacios tipológicos; casa, oficina, fábrica, escuela, aeropuerto, espacio verde u otros, en donde moramos, trabajamos, estudiamos, nos transportamos o nos recreamos.

La palabra función o situación en Arquitectura no sólo se refiere a la actividad que se realizará en el espacio, sino que también conlleva un sinnúmero de connotaciones simbólico-espirituales. Por ejemplo, un edificio de oficinas además de ser un espacio de trabajo, puede ser también un icono económico y de poder. ¿Qué sucedería si la tipología de oficinas fuera desapareciendo, y su lugar, quedara ocupado por espacios inmersos en casas habitación, respondiendo a los adelantos de las comunicaciones (telefonía, computación, fax), se podrían optimizar tiempos de transportación en las ya conflictivas megalópolis modernas. El resultado sería una corporación fragmentada espacialmente, pero integrada por las comunicaciones modernas, serían pequeñas empresas satélite en una nueva tipología de oficinas-habitación.

El hecho es sencillo, la arquitectura se mantiene dentro de ciertos cánones tipológicos ya existentes, hasta que los paradigmas cambian. Si se mezclan

diferentes eventos y situaciones que podrían parecer disímbolos, seguramente se gestarían espacios híbridos amalgamando diferentes funciones. Este tipo de combinaciones de actividades no dependen de la interpretación del arquitecto, sino son un resultado de lo que la sociedad requiere en un momento determinado.

El trabajo del arquitecto es saber analizar y aplicar estas nuevas formas de vida en la elaboración del espacio.

Dentro de esta confrontación de eventos no se trata de empaquetarlas y mantenerlas como iconos aislados, sino más bien en cada caso exponerlas, y lograr que una actividad altere a la otra. La arquitectura en la que pensamos no es un ente superimpuesto que responde a la lógica de su propio ser, si no más bien una arquitectura en la que el hombre, las condiciones urbanas, culturales y económicas sean los elementos protagonistas.

El carácter tectónico de la arquitectura, es decir la conceptualización del espacio en función a la forma como se construirá, es otro de los motores del proceso creativo. Materiales y técnicas en función a tiempos y premisas económicas se plasman en los espacios modernos. El autotransporte en México está abriendo nuevas expectativas en cuanto a su funcionamiento y al tipo de infraestructura que requiere. Se ha cuestionado y se está cambiando el carácter que éste debe tener. La función, no es nada más la transportación del ser humano, sino el crear actividades paralelas a la





transportación como lo son, el comercio, la infraestructura de apoyo, habitación, oficinas y otros.

Urbanamente, las terminales no sólo son puntos de conexión y llegada entre ciudades, sino también son hitos que modifican su contexto inmediato.

Su espectro de influencia es amplio, altera las condiciones urbanas existentes, genera a su alrededor grandes movimientos humanos; y los servicios que antes surgían de una manera empírica, ahora son parte de los planteamientos propios de la infraestructura del autotransporte.

El rango de servicios que las componen ha cambiado. Cada terminal es respuesta a una condición diferente; a un tipo de mercado, a un contexto, clima, situación económica entre otros. La terminal deja de ser un gran andén de espera y se convierte en un espacio plural con diferentes actividades. Se estratifica, pero genera una interdependencia entre los estratos integrantes. Las piezas de ajedrez cambian, el juego se hace diferente. Tal vez, más complejo y con más integrantes.

### TERMINAL TERRESTRE POTOSINA

La terminal terrestre potosina se conceptualiza dentro de nuevos cánones para la transportación de pasaje. Este proyecto es parte de la estrategia de modernización en el autotransporte en México, en donde tanto los autobuses, talleres de mantenimiento, edificios corporativos y terminales han ido evolucionando para dar un servicio de primera clase. Este proyecto se define como un aeropuerto terrestre, agregándose nuevos elementos funcionales a la terminal; salas de espera independientes y controladas, sistemas de paquetería, servicio de cafeterías y bares, así como diversos servicios de apoyo.

Urbanamente, se buscó el mejor punto de entrada y salida carretero de la ciudad de San Luis Potosí. El proyecto se rige por un esquema claro de flujos y movimientos tanto vehiculares como peatonales.

El estacionamiento público y zona de taxis es el conector entre la calle y la terminal para el viajante. Los espacios se estratifican generando

espacios servidores y espacios a servir. La terminal consta de dos alas que se conectan a un espacio central y a la zona de andenes. Cada una de las alas cuenta con un ambulatorio flanqueado por una franja de servicios y la zona de taquillas. Los servicios comerciales son un estrato que funciona como paquetes intersectados a los espacios públicos. Las salas de espera son otro estrato en el esquema, funcionan independientemente en cuanto a servicios se refiere. Los andenes buscaron el dimensionamiento preciso para los flujos de gente y de autobuses. Su espacialidad responde al evento a realizarse.

Las cubiertas son elementos ligeros superpuestos a una estructura portante de columnas de concreto. Se busca que los materiales respondan a la función estructural que desempeñaran.

Las nuevas directrices en el desarrollo de los espacios para la transportación seguramente tendrán que ser impulsados por replanteamientos en las funciones y servicios para estos espacios. ■



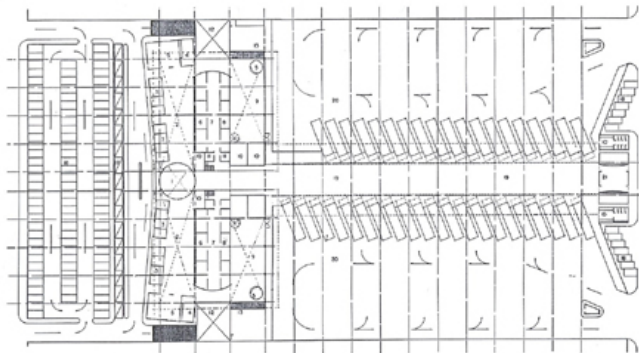
En esta página:  
Vista Exterior

En la página siguiente:  
Vista de Acceso

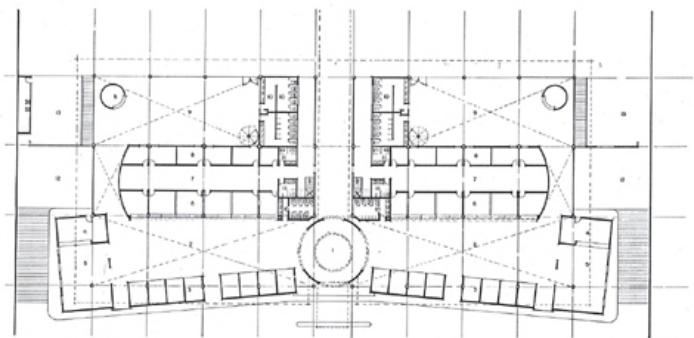




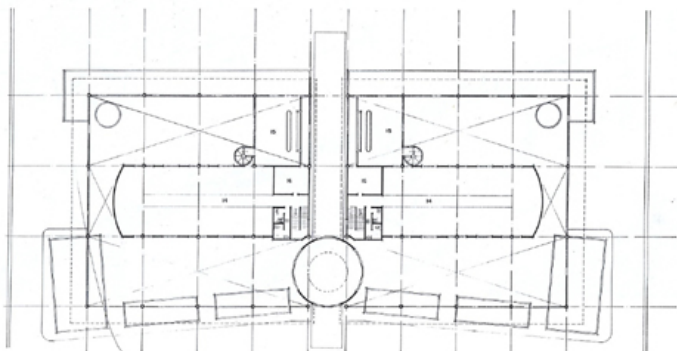
- 1.- Vestibulo de Acceso
- 2.- Ambulatorio
- 3.- Locales Comerciales
- 4.- Servicio de Cafeteria
- 5.- Cafeteria
- 6.- Taquillas
- 7.- Area de Trabajo
- 8.- Oficinas de Apoyo
- 9.- Sala de Espera
- 10.- Baños Públicos
- 11.- Baños Privados
- 12.- Patio de Servicio
- 13.- Servicios
- 14.- Oficinas Administrativas
- 15.- Cafeteria-Bar
- 16.- Archivo
- 17.- Zona de Taxis
- 18.- Estacionamiento Público
- 19.- Andenes
- 20.- Patio de Maniobras
- 21.- Paqueteria



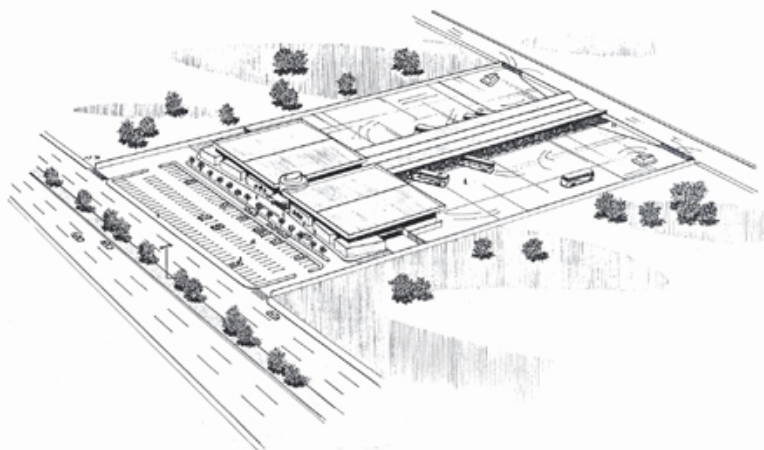
Planta Baja de Conjunto



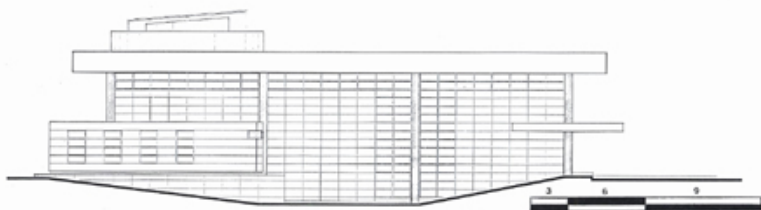
Planta Baja



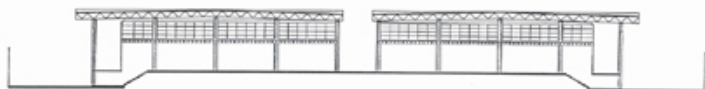
Planta Alta



Vista General



Cortes Transversales



Cortes Longitudinales





Vistas de Andador y Sala de Espera