

# ARQUITECTURA

AÑO XVII - NUMERO 4 - JUNIO 1935

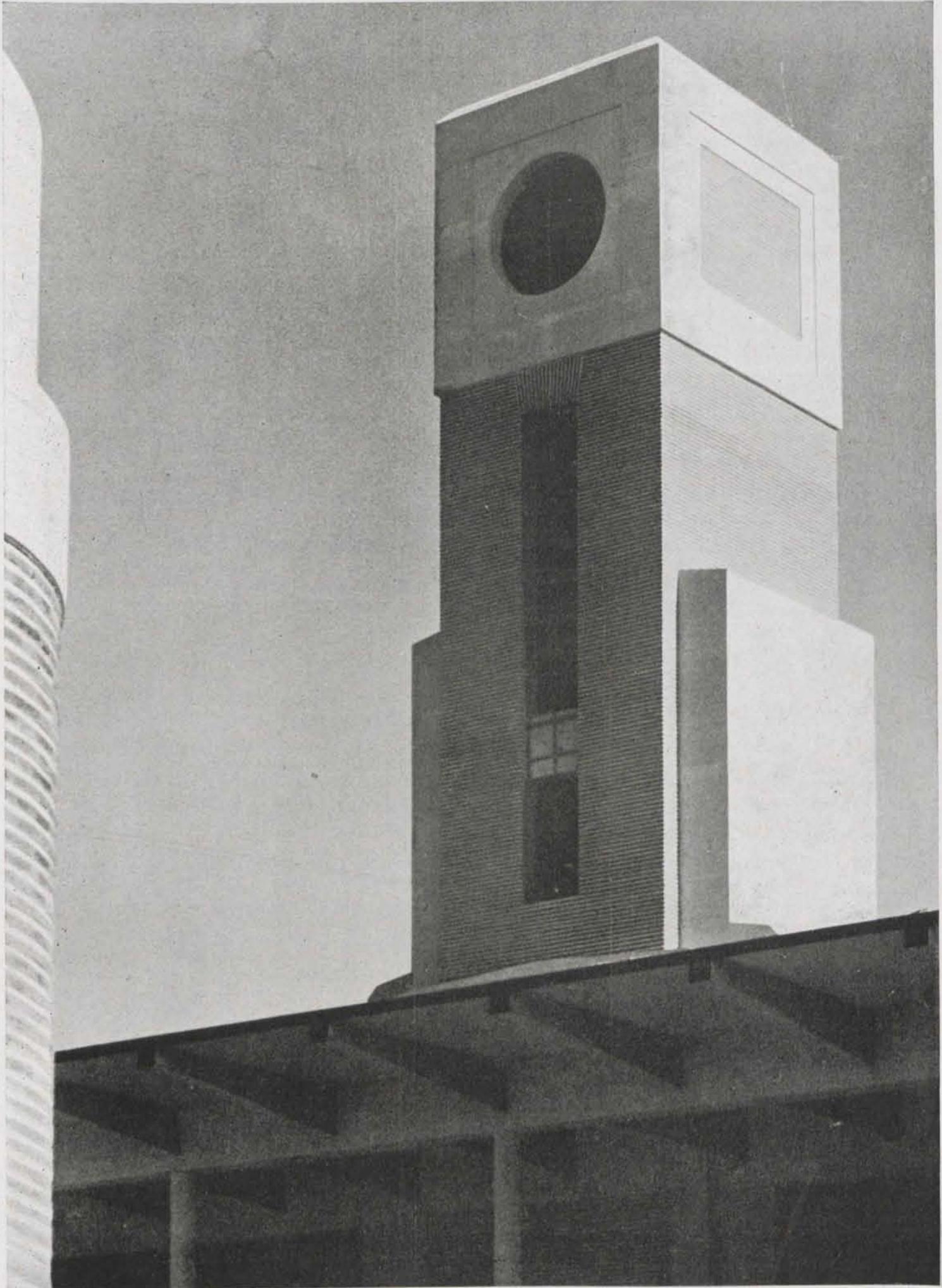
---

MADRID, CALLE DE LA CRUZADA, NUMERO 4, TELEFONO 20304

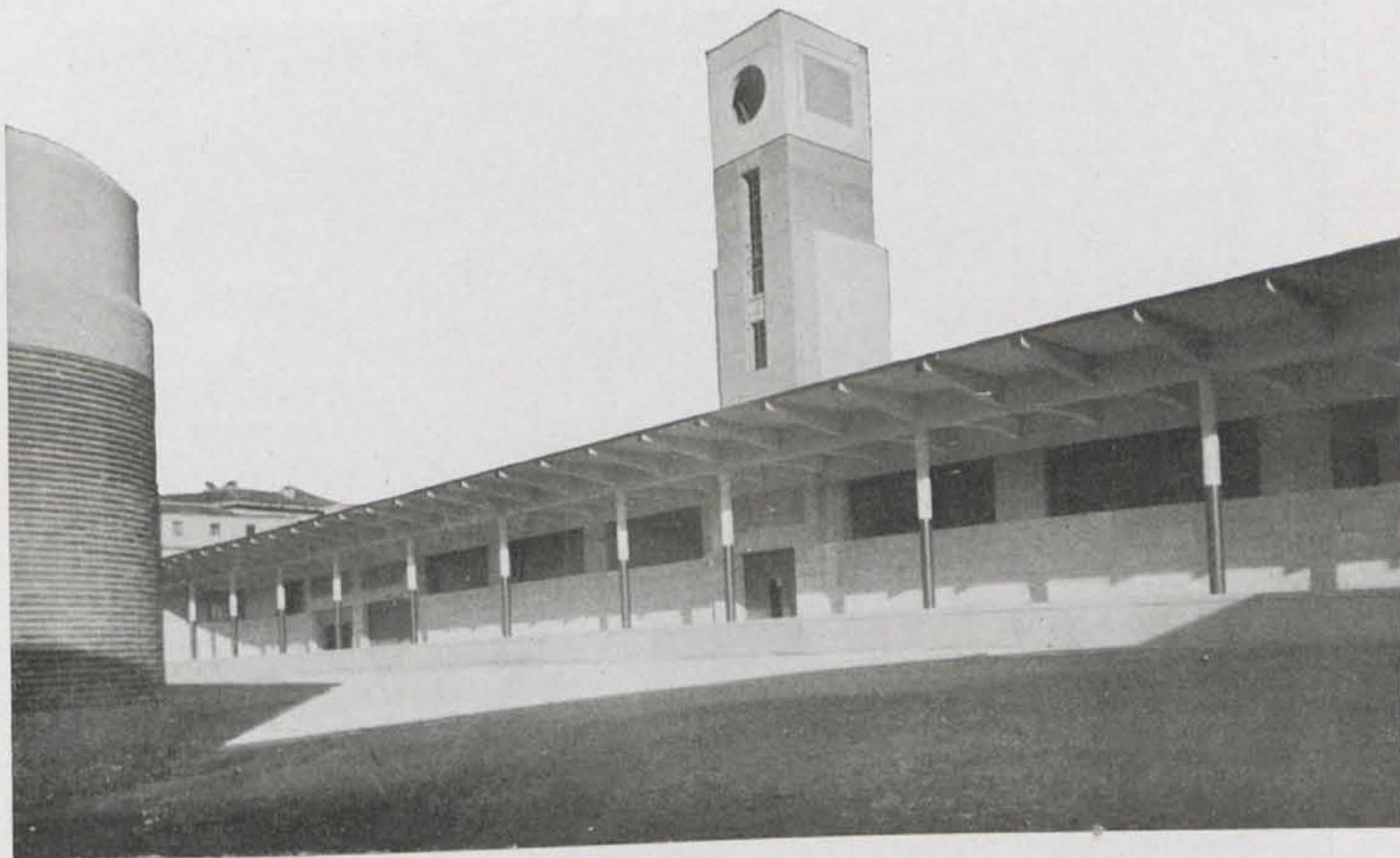
SUMARIO: Nuevos mercados madrileños, por Javier Ferrero, Arquitecto.—Concurso de proyectos para un hipódromo en Madrid. Acta de juicio del concurso.—Escalera del antiguo Ministerio de Marina, por Carlos de Miguel y Fernando Chueca.—Reforma y ampliación del edificio S. E. I. D. A., por José de Aspiroz, Arquitecto.

SUSCRIPCION: España e Hispanoamérica, 30 pesetas anuales (diez números). Extranjero, 40 pesetas. Número suelto, 4 pesetas.

REVISTA DEL COLEGIO OFICIAL DE ARQUITECTOS



Mercado de Pescados. Detalle.



Mercado de pescados. Fachada principal.

## NUEVOS MERCADOS MADRILEÑOS

El problema de los mercados en Madrid ha merecido, hasta ahora, generalmente, poca atención, pues puede decirse que desde 1868-1870, en que la Sociedad Belga de Mercados construyó los de la Cebada y Mostenses, a imitación del construido por la misma sociedad en Bruselas, y como resultas de la etapa iniciada por los Grands Halls de París, la cuestión no había sido sino tan sólo muy someramente abordada.

El intento más serio de una sistematización y resolución del problema se inició en 1926, pues si bien Madrid contaba, además de los dos mercados antes dichos, con los de Olavide, que databa de 1875; el del Carmen, de 1828, y re-

construido nuevamente en 1906; San Miguel, de 1884-1911; San Ildefonso, de 1835; San Antón, de 1841; la Paz, Tres Peces, Lavapiés, Valdecilla y otros, en realidad todos, o por lo menos gran parte de ellos, dejaban bastante que desear, en cuanto a ubicación, amplitud y modernas condiciones higiénicas; como no podía menos de ser, dada la fecha de sus establecimientos respectivos.

Pero este intento de 1926 no pudo llevarse a efecto por dificultades económicas, y ha sido más tarde, principalmente a partir de 1930, cuando, reuniendo el presupuesto ordinario, el extraordinario y el de capitalidad a Madrid concedido, pudo el Ayuntamiento ordenar a



Mercado de Pescados. Naves de venta. Planta baja.

sus técnicos el estudio y construcción de la serie de mercados de que la capital de España se hallaba tan necesitada.

Dada la orden, la Dirección de Arquitectura Municipal, a cuyo frente se halla el sólido prestigio del arquitecto don Luis Bellido, y secundado por el incansable entusiasmo de los arquitectos de

la sección de Construcciones Municipales D. Leopoldo Ulled, actualmente sustituido por D. Adolfo Blanco, y el que firma estas líneas, procedieron a proyectar y desarrollar el plan de edificios de abastos, cuya sistematización puede sintetizarse en el siguiente cuadro de clasificación:

Edificios de abastos	Grandes almacenes - lonjas para productos de una sola clase o naturaleza	Productos de origen vegetal	Alhóndigas. Frutas y verduras.
	Productos de diversa clase y naturaleza	Productos de origen animal	Carnes. Pescados. Aves y caza. Huevos. Leche.
			Mercados generales y mercadillos.

Del primer grupo, o sea de los edificios destinados a productos de una sola clase o naturaleza, se encontraba ya modernamente construido el referente a carnes, con el Nuevo Matadero Municipal, obra del Sr. Bellido; Frutas y Verduras se encontraba malamente instalado en Cebada, y Pescados, Aves, Caza y Huevos, derribado el Mercado de los Mostenses, se hallaban en precario y sin condiciones, en diversos lugares y edificios.

Ha sido, pues, a este grupo al que el Ayuntamiento de Madrid ha fijado casi toda su atención, como programa básico de una organización de abastos, pues los mercados generales y mercadi-

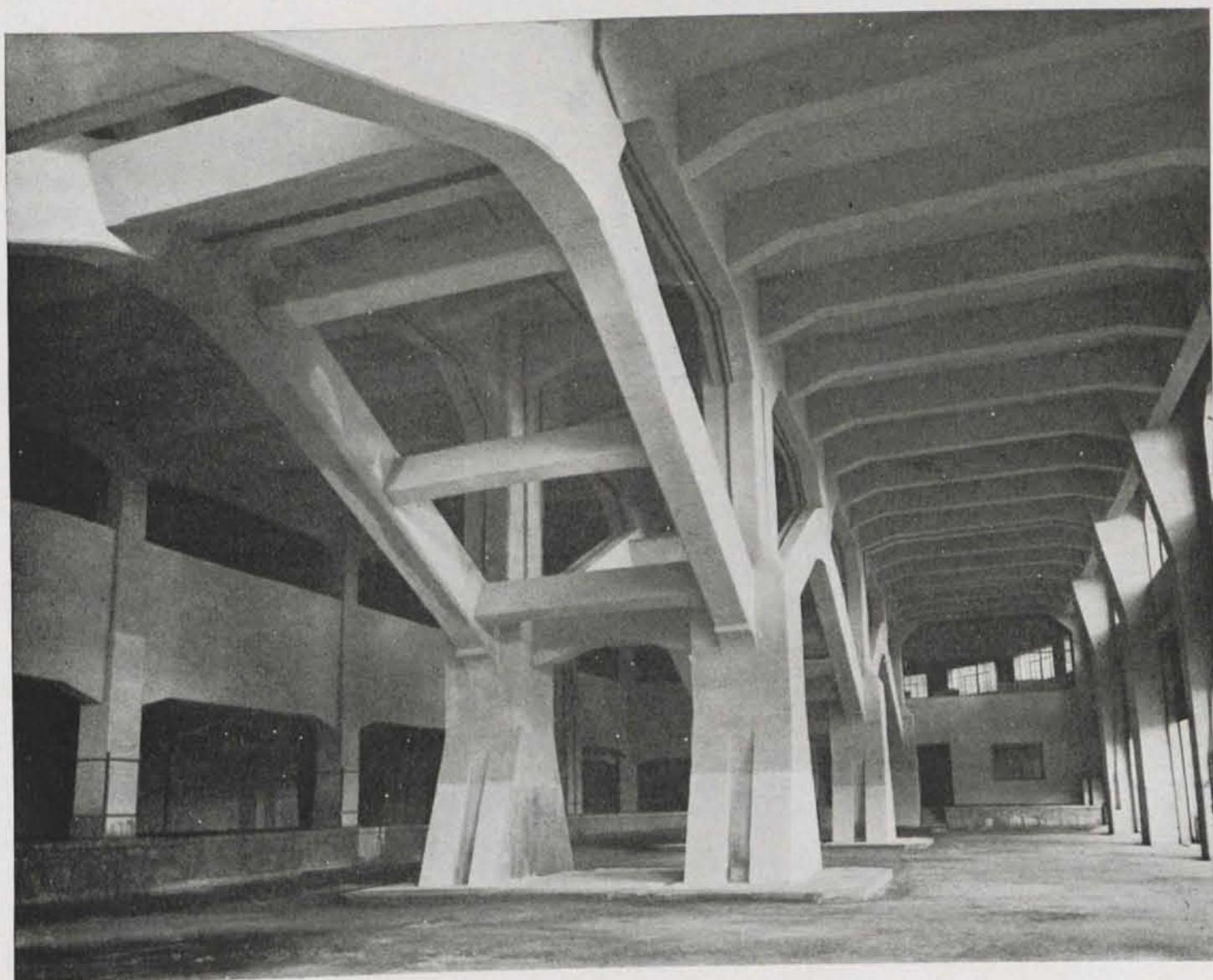
llos particulares existentes, si bien, como se ha dicho antes, no reúnen todos ellos las debidas y modernas condiciones higiénicas, sin embargo, llenan, aunque modestamente, su función.

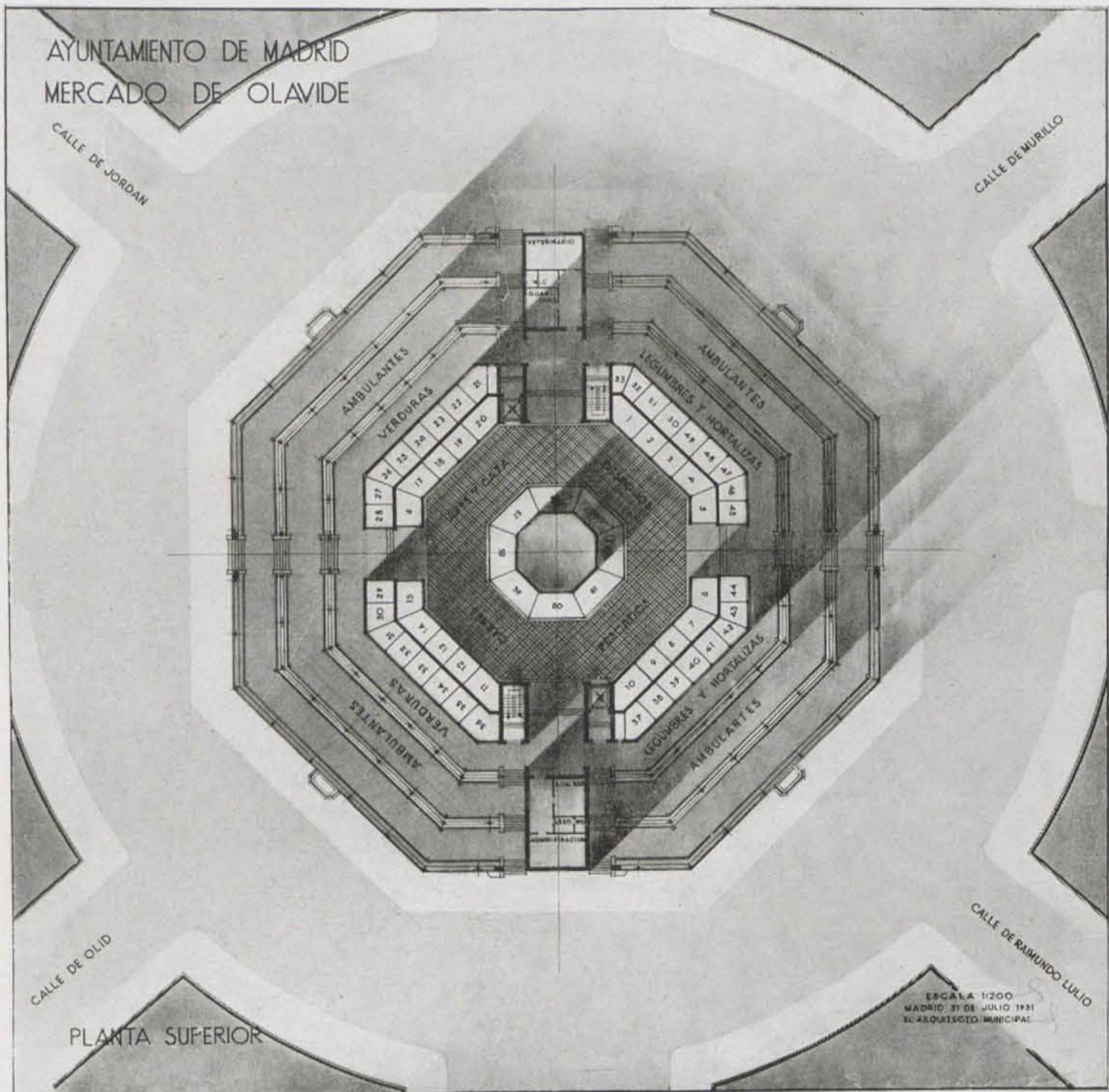
Y así se ha procedido a la concentración del Mercado Central de Frutas y Verduras, en la Plaza de Legazpi (al final del Paseo de las Delicias), en el terreno de propiedad municipal, de 30.079,16 m<sup>2</sup>, denominado el Pico del Pañuelo, restos de la antigua dehesa de la Arganzuela.

El coste de su edificación, que se compone de dos plantas, ha sido un global de 5.609.794,88 pesetas.

El Mercado de Pescados ha sido cons-

Mercado de Pescados. Planta baja. Nave de exportación.



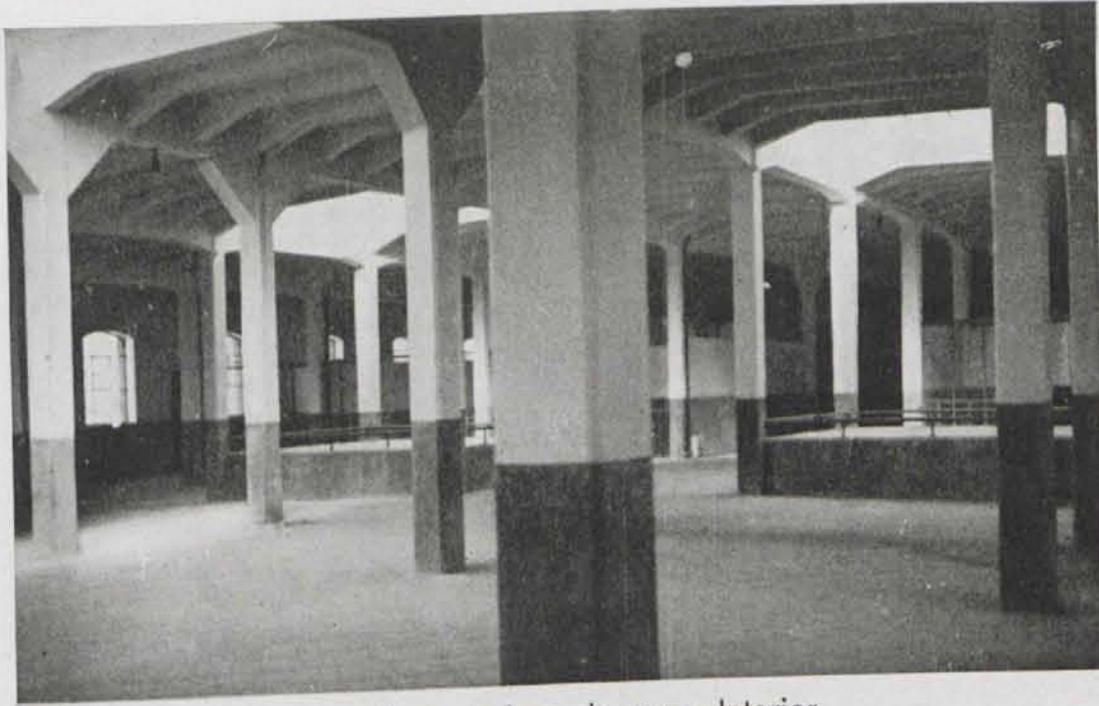


truído en las calles de Ronda de Toledo, Campillo del Mundo Nuevo, Arganzuela y Capitán Salazar; consta de tres plantas, sobre un solar de superficie plana total de 9.448,36 m<sup>2</sup>, y su coste de construcción es el de 3.306.210,80 pesetas.

Aves se ha edificado en el interior del recinto del Nuevo Matadero, en dos plantas, sobre una superficie de 3.218 metros cuadrados y con un presupuesto de 817.340,99 pesetas.

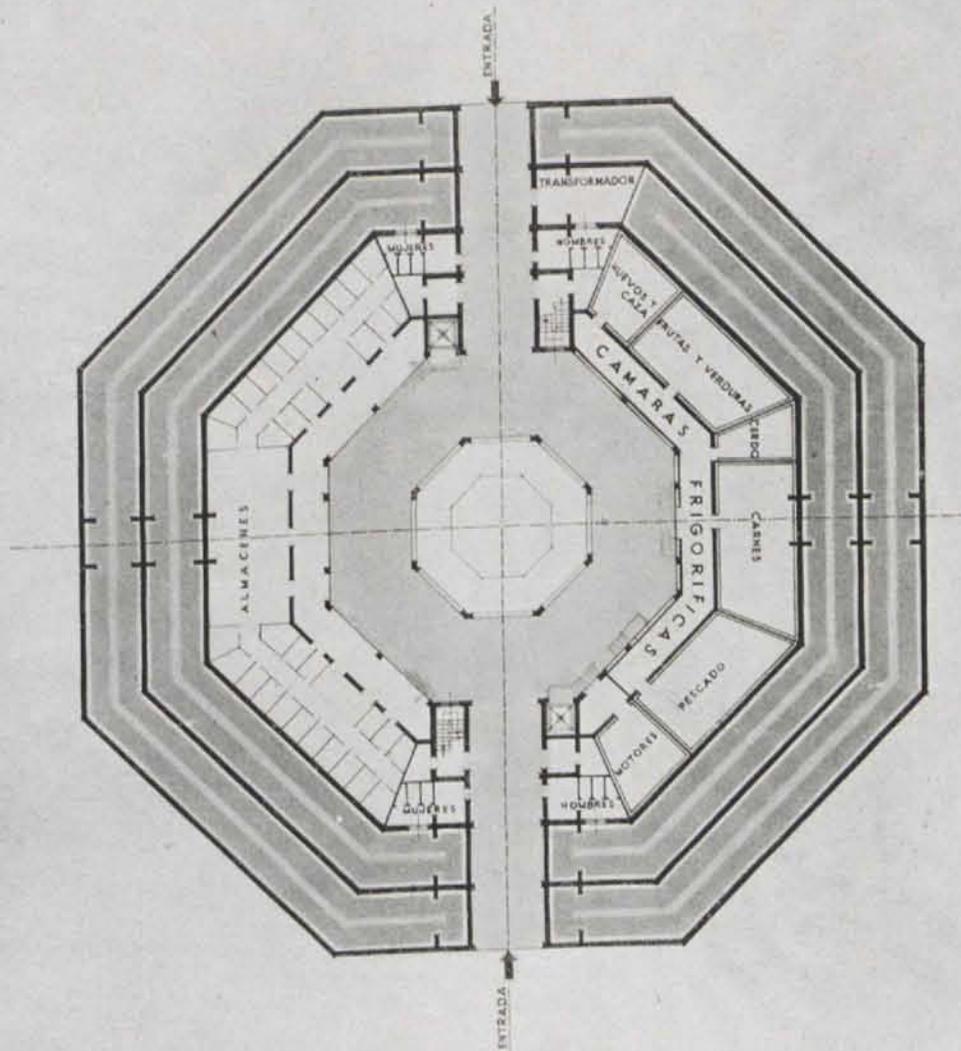
Los de Caza, Huevos y Leche se hallan en la actualidad en estudio y proyecto.

Todos los edificios de mercados que componen este primer grupo y cada uno de ellos plantean problemas de cierta importancia y muy distintos, por lo que han requerido y requieren un estudio particular y especial de cada caso, y así, por ejemplo, el problema de conservación de las mercancías, de constante baldeo, de olores y de organización que



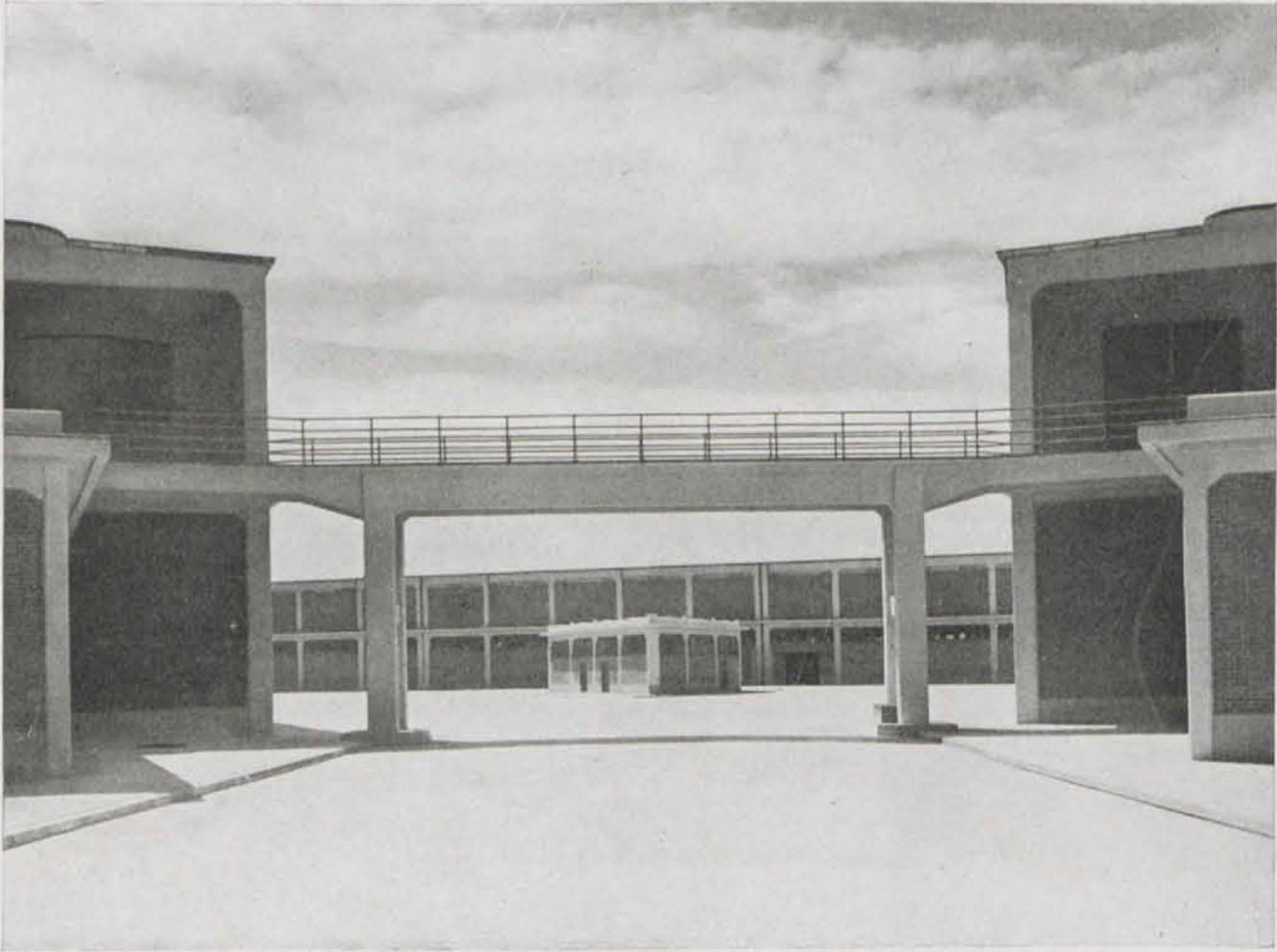
Mercado matadero de aves. Interior.

AYUNTAMIENTO DE MADRID  
MERCADO DE OLAVIDE



PLANTA INFERIOR

ESCALA 1:200  
MADRID 31 DE JULIO 1931  
EL ARQUITECTO MUNICIPAL



Mercado Central de Frutas y Verduras. Acceso.



plantea el Mercado de Pescados, nada tiene de común con el de amplitud, fortaleza y accesos, que corresponde al de Frutas y Verduras, y menos con el de higiene y perfección que atañe al de Leche o Mataderos.

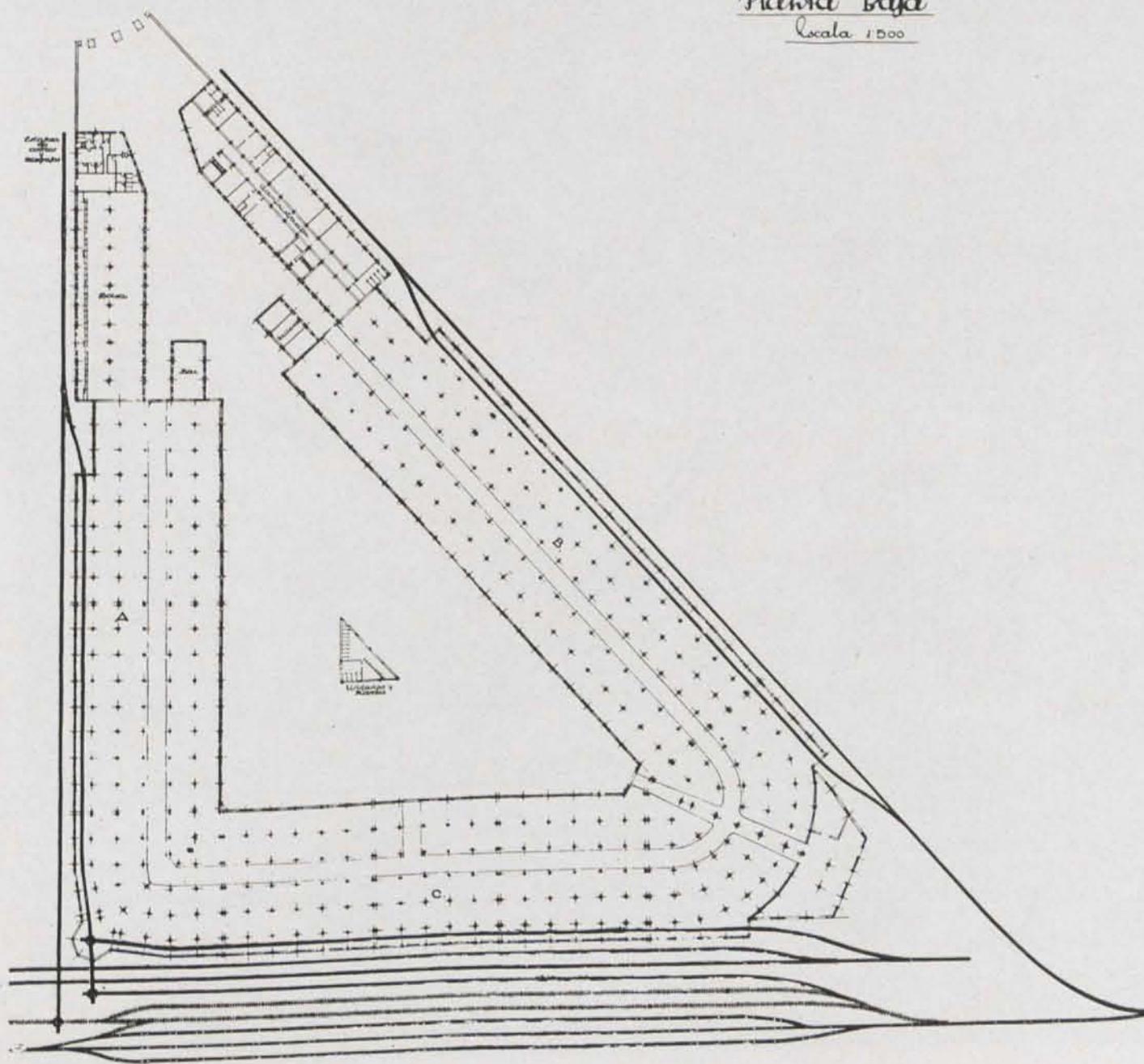
Puede, sí, admitirse un exponente común: la sencillez, y ello ha presidido la construcción y ordenación de los nuevos mercados, hasta tal punto, que ha roto con todos los viejos moldes, dando lugar a una orientación fuertemente original.

Aun los modernos y más perfectos

mercados del extranjero: Reims, Leipzig y Franfort, etc., no obstante su acierto y magnificencia, no han podido desprenderse de... eso, de la magnificencia; resulta un tanto pueril ver elevarse sobre el cesto de modestas lechugas o el cajón de aplastados lenguados, una soberbia bóveda o una ingente cúpula, recuerdos del mercado Grand Hall, del siglo XIX.

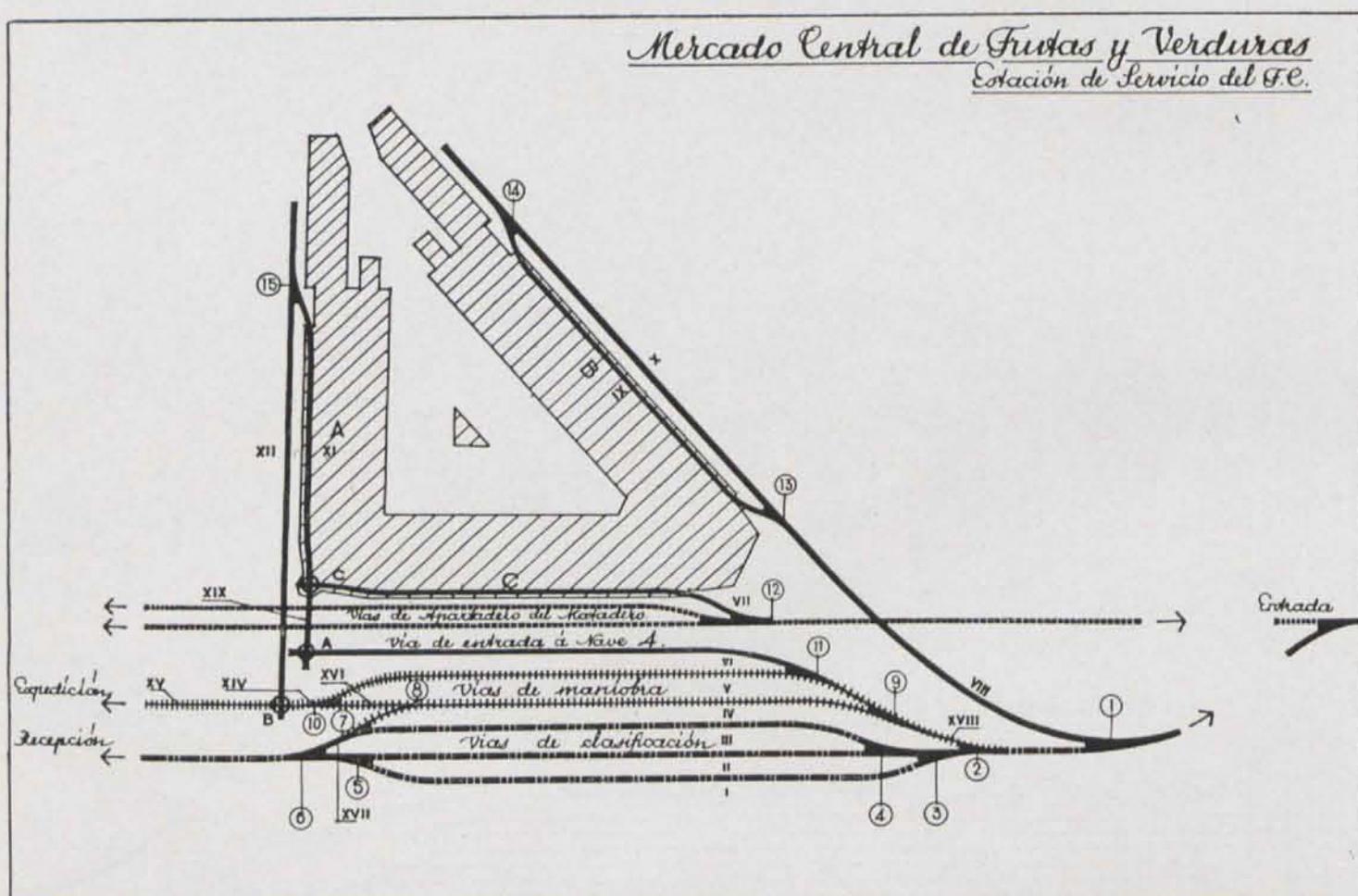
Los actualmente construídos mercados madrileños han suprimido todo lo que puede significar gasto, para sustituirlo por un estudiado y acabado sentido hi-

*Mercado Central de Frutas y Verduras*  
*Planta Baja*  
*Escala 1:500*





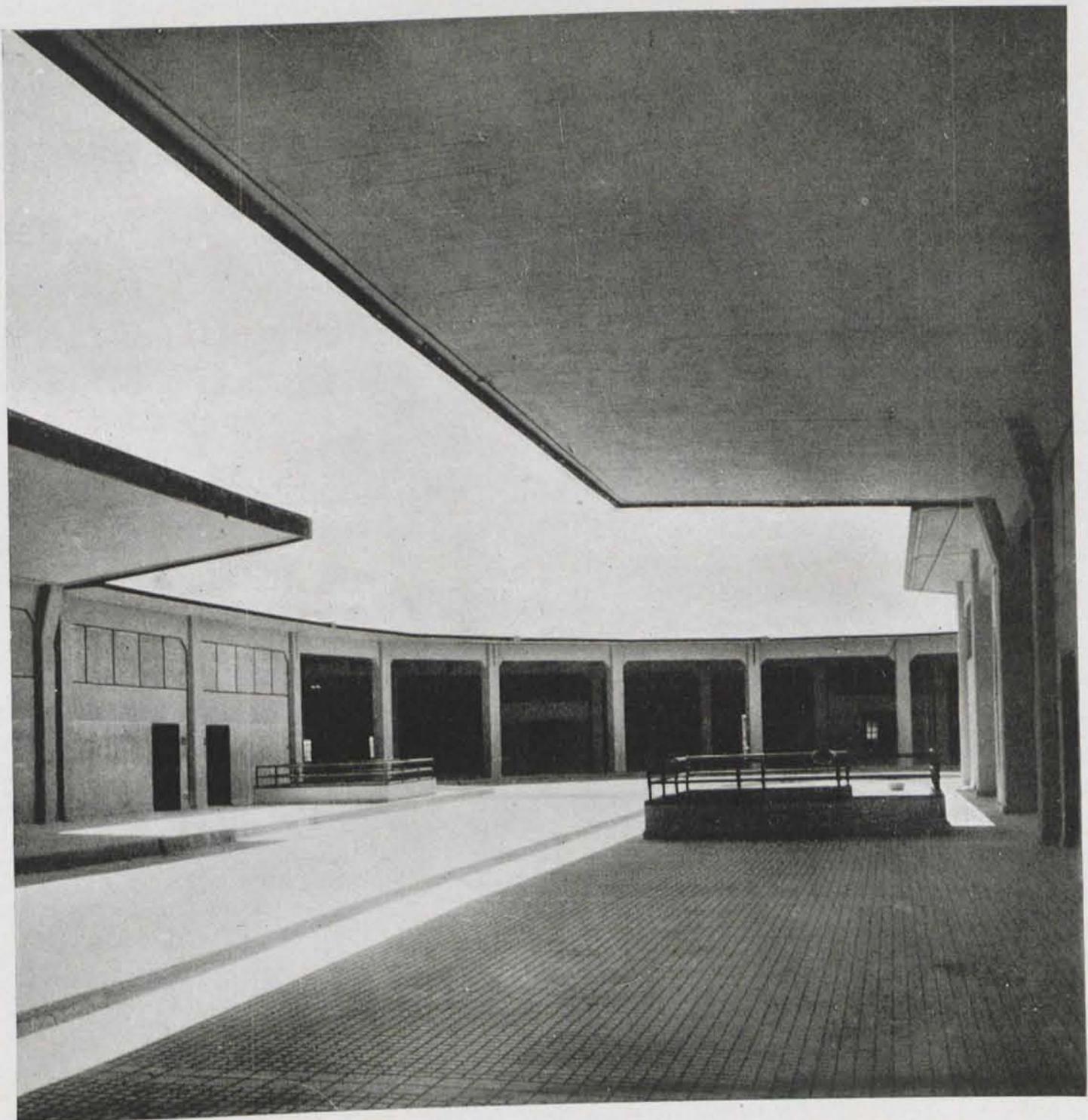
Mercado Central de Frutas y Verduras. Interior de la planta baja.



giénico; las grandes alturas se han reducido hasta la absolutamente necesaria para una proporción estética y nunca superando el posible alcance de una manga de riego, a fin de poder baldear incluso los techos; han desaparecido tanto en el exterior como al interior, los retallos, las molduras, los decorados, los rincones, los hierros retorcidos, etc., y, en general, todo lo que puede significar un aditamento inútil y un recogedero de

polvo y basura; las grandes superficies de vidriera o persiana, difícilmente asequibles y siempre sucias, se han cambiado por ventanales metálicos del tipo corriente; la penumbra ha sido sustituida por claridad, pero suavizando la luz por amplios volados que impiden la entrada del sol y por vidrio verdoso, que absorbe los rayos caloríferos de la gama del rojo; los solados se han hecho impermeables y con vertientes y regueras; los

Mercado Central de Frutas y Verduras. Detalle de la parte alta.





Mercado Central de Frutas y Verduras. Bolsa de contratación.

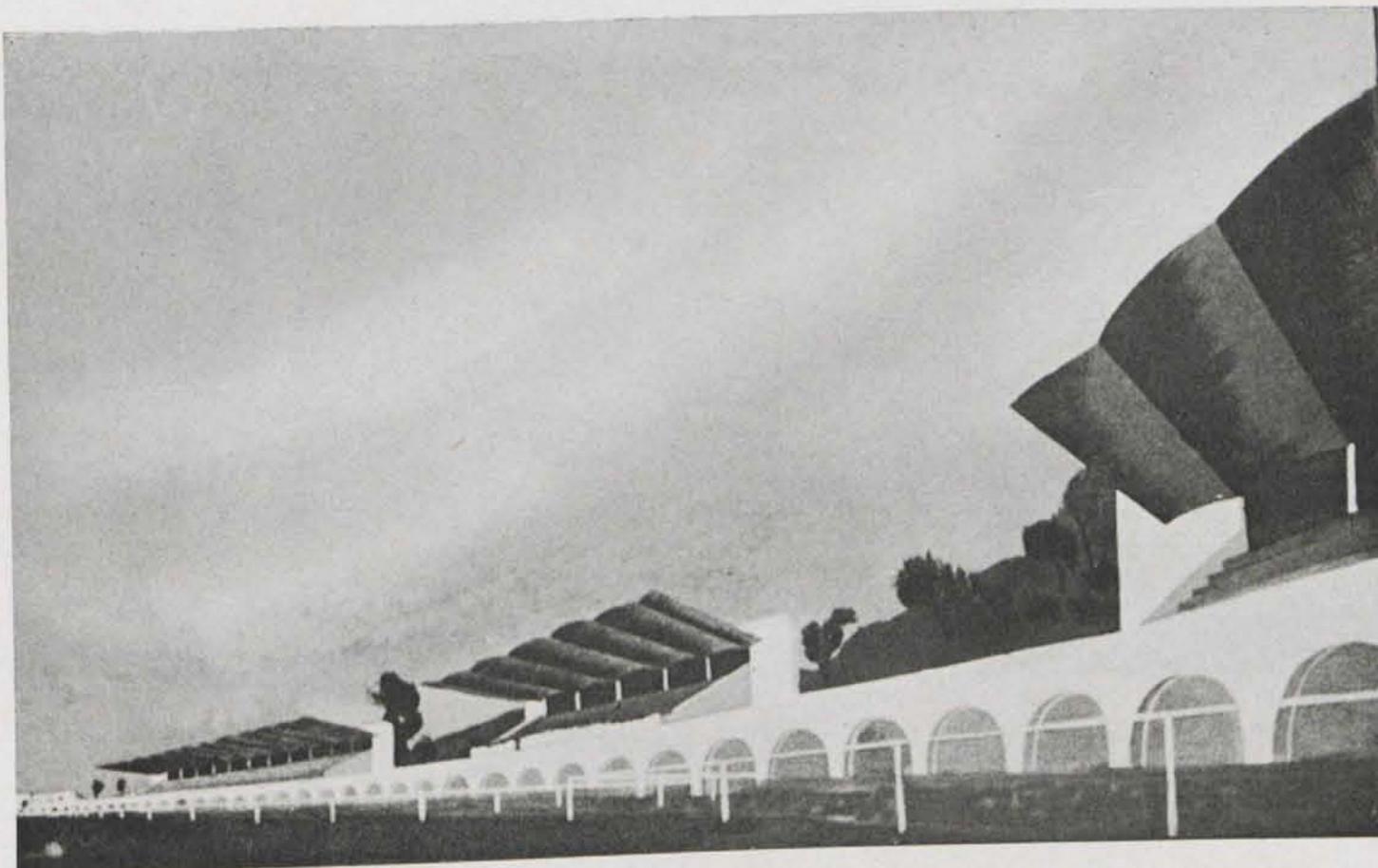
zócalos, inatacables aun por los ácidos y a prueba de fuertes choques; los recubrimientos y revocos, persistentes... En resumen: se han edificado los mercados no para asombro del público, sino para su servicio, tratando la construcción e instalación como pudiera hacerse con un quirófano.

En cuanto a los mercados generales o mercadillos, se han construido los de Vallehermoso, Pardiñas, Tirso de Molina y Olavide, que constituyen otras tantas soluciones para diversas condiciones económicas y de solar, habiéndose es-

tudiado tan cuidadosamente y con tal acierto, que algunos de ellos vienen a constituir un verdadero modelo de su género.

Hemos querido, en este primer artículo, hacer solamente una buena reseña de los edificios de abastos recientemente construidos por el Ayuntamiento de Madrid, por ser tema de actualidad, dejando para otro próximo número de la Revista el tratar, en detalle, la parte dogmática y técnica del conjunto y cada uno de ellos.

JAVIER FERRERO, Arquitecto.



Proyecto de Arniches y Domínguez, Arquitectos; Torroja, Ingeniero. Perspectiva de las tribunas.

## CONCURSO DE PROYECTOS PARA UN HIPÓDROMO EN MADRID. ACTA DE JUICIO DEL CONCURSO

El día 18 de diciembre de 1934 se falló el Concurso de Proyectos para un nuevo Hipódromo en Madrid. El primer premio fué concedido al Proyecto de los arquitectos D. Carlos Arniches y D. Martín Domínguez y el ingeniero D. Eduardo Torroja. El segundo premio, al Proyecto de los arquitectos D. Eduardo Figueroa y D. David Zabala y los ingenieros Sres. Prats y Sánchez Sacristán; y el tercer premio, al Proyecto de D. Luis Gutiérrez Soto y el ingeniero D. Francisco Fernández Conde.

El Jurado estaba formado por D. Alberto Laffón, Ingeniero de Caminos; D. José Lorite, Arquitecto; D. Manuel Sánchez Arias, Arquitecto; D. José Fonseca, Arquitecto, y D. Luis Goyeneche.

El primer lugar en el acta de juicio de un concurso, redactada por el Secretario técnico del Jurado, que es a la vez representante del Colegio de Arquitectos, lo tiene que ocupar la renovación de la protesta, que contraria fué en su día ineficaz, por la forma de convocarse el concurso; no sólo al Reglamento de Concursos del Colegio Oficial de Arquitectos, sino a toda lógica que hubiera exigido la convocatoria en grado de anteproyecto para ganar en rapidez y eficacia para los constructores y en economía para los concurrentes.

El resultado de tal convocatoria ha sido el fracaso del concurso en cuanto al número de participantes, desproporcionado por su insignificancia a lo bonito del tema. El segundo y

gravísimo inconveniente ha sido la dificultad del juicio, pues en un concurso de proyectos no cabe apreciar tan sólo la composición funcional del conjunto, que sería la base para juzgar un concurso de anteproyectos, sino que, con importancia igual, interviene la arquitectura aislada de los diversos elementos, composición de fachadas, carácter, etc.

Existe, además, un mayor grado de aproximación en las soluciones, porque el estudio más profundo, que representa el desarrollo en grado de proyecto, suprime o, a lo menos, compensa muchos defectos secundarios de composición.

Esto es perfectamente aplicable al caso presente, en el que el Jurado se ha encontrado



Proyecto de Arniches y Domínguez, Arquitectos; Torroja, Ingeniero. Planta perspectiva del conjunto.

con nueve proyectos buenos, en los que los errores eran de poca cuantía y subsanables a poco coste.

**ESTUDIO DE LOS PROYECTOS.**—Se marca una primera división en los proyectos por la forma de acceder al recinto del Hipódromo. Admiten la clasificación siguiente:

**Por la parte alta:** Castell, Heredero, Bans, Gutiérrez Soto.

**Por la parte baja:** Gómez Abad, Arniches, Zabala.

**Por las dos:** Ulargui y Mercadal.

Estos dos últimos proyectos pueden ser realizados indistintamente con sólo una cualquiera de las dos penetraciones.

La segunda división, más fundamental, es la situación del público y tribuna general. Vuelve a haber otra clasificación:

**Público de general en el centro de la pista:** Con tribuna, Zabala-Figueroa, Mercadal Heredero-Golfín. Sin tribuna, Bans Ochoa.

**Público de general en el lateral:** Antes de la preferencia, Ulargui, Arniches-Domínguez, Gómez Abad, Gutiérrez Soto.

**En la curva:** Castell-Bans (general distinguida).

Por último, otra división se manifiesta en la situación de las cuadras, según que ha predominado el criterio de economía en los enlaces y saneamiento o el de librar a los caballos de las nieblas de la zona baja.

Así se reparten en:

**Cuadras en la zona alta:** Bans, Zabala-Figueroa, Arniches-Domínguez, Heredero-Golfín.

**Cuadras en la zona baja:** Mercadal, Ulargui.

**A media altura:** Gómez Abad, Castell.

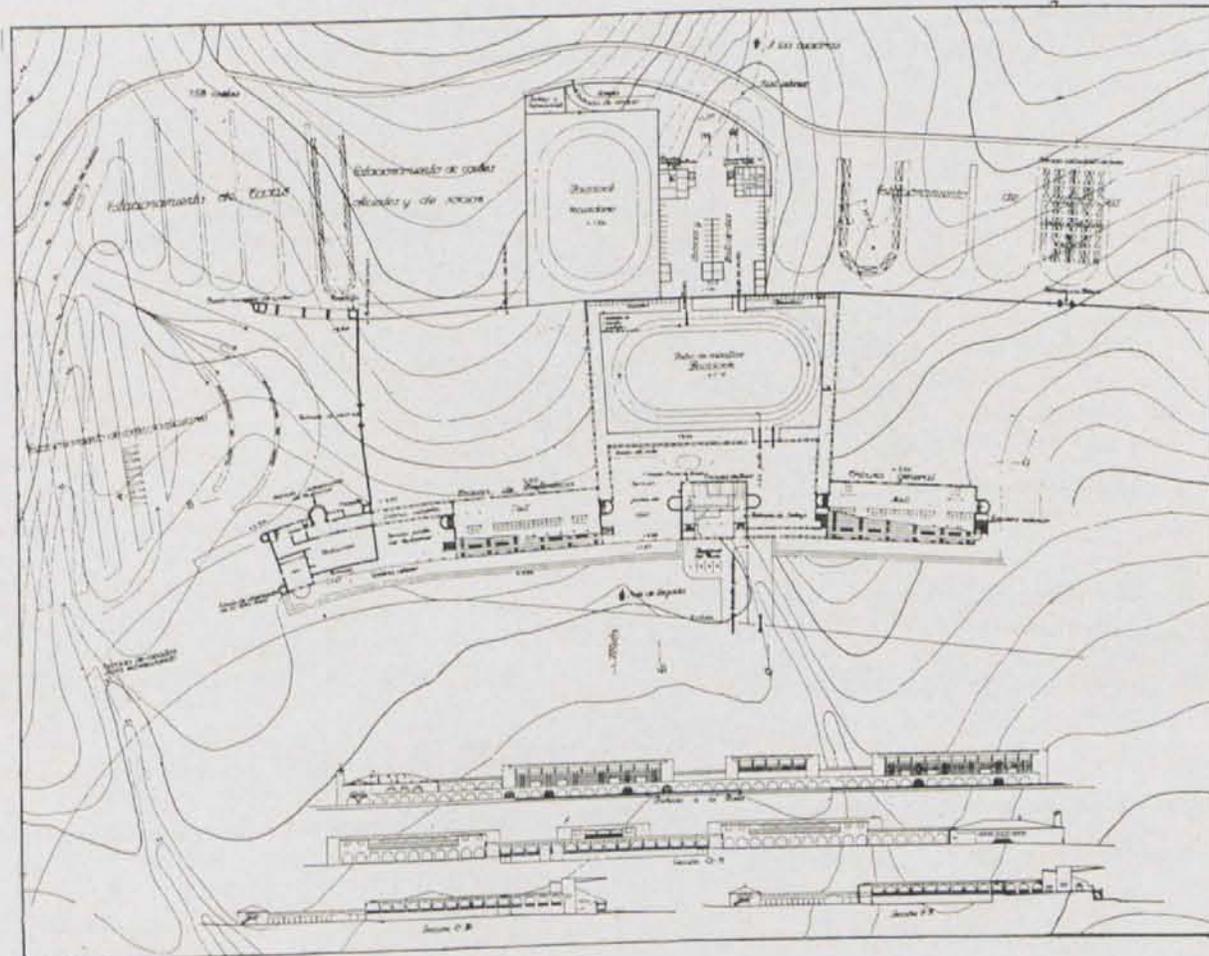
Sobre estas soluciones y manera de interpretarlas tenía que haber una norma del jurado; un criterio definido de juicio para evitar el caer en fallos por impresionabilidad.

Concretamente, y por unanimidad, el Jurado apreció que no podía estimarse predomi-

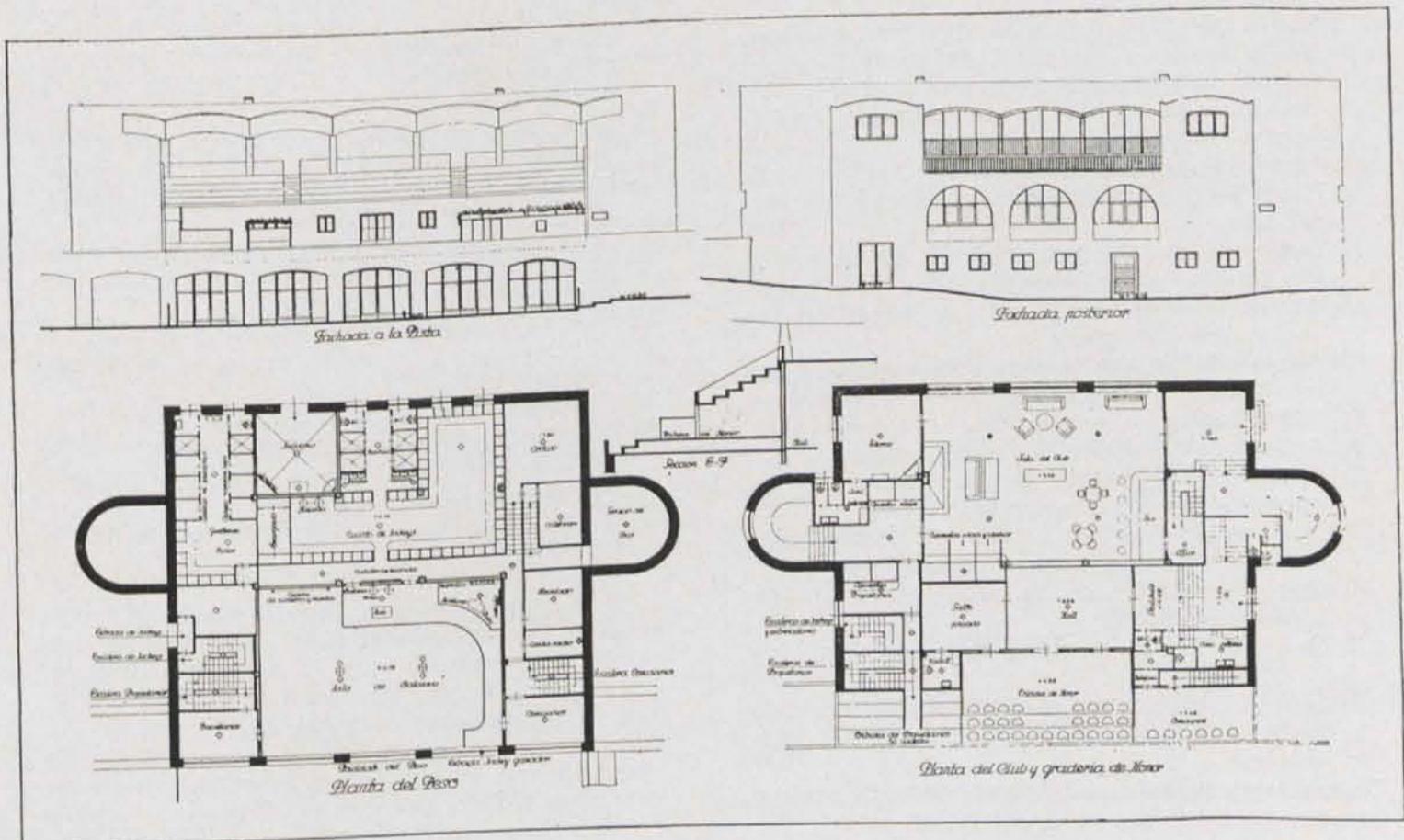
nante el punto de vista del público sobre el del funcionamiento del Hipódromo. Había una razón de carácter técnico muy estimable, pero otra de carácter económico igualmente atendible, y es que, en la realidad, es el DEPORTE y el público deportivo (incluyendo en primera línea al público aficionado de la entrada general) el que sostiene el espectáculo, y, por consiguiente, la atención preferente hay que dirigirla a que el funcionamiento deportivo sea perfecto, en primer lugar, y, en segundo, a que funcione bien realmente como tal espectáculo hípico, dejando el aspecto de espectáculo mundano, de exhibición de elegancias, relegado a sus justos límites de cosa grata, pero que no debe entorpecer el desenvolvimiento funcional del Hipódromo. Debe haber armonía en la solución de estos dos problemas, que a primera vista parecen opuestos.

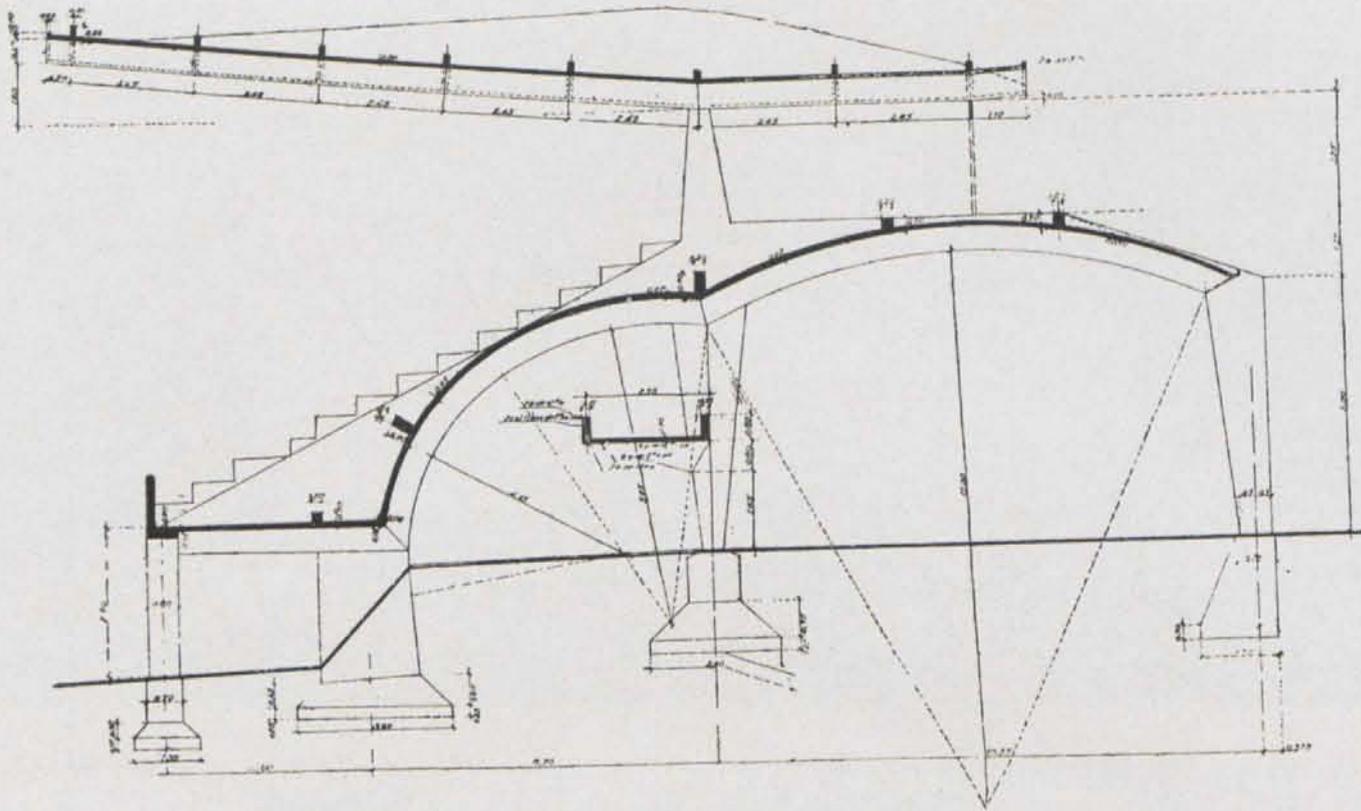
Las condiciones que el Jurado cree que debe reunir un Hipódromo, "funcionalmente hablando", son las siguientes (sin que el orden lógico de su enunciación establezca categorías o preferencias):

- 1 Buena situación de las cuadras de entrenamiento.
- 2 Buen enlace de éstas con la pista.
- 3 Entrada de entrenamiento que no aquerencie a los caballos.
- 4 Buen enlace de las cuadras de entrenamiento con las de carreras.
- 5 Aislamiento de las cuadras de carreras respecto del público y paddock y alejamiento relativo de la pista.
- 6 Proximidad de las cuadras de carrera al paddock montado.
- 7 Visibilidad fácil del paddock montado por ambos públicos.
- 8 Salida de los caballos a la pista sin ser molestados por el público, fácilmente y por lugares donde no sea peligrosa la querencia.



Proyecto de Arniches y Domínguez, Arquitectos; Torroja, Ingeniero. Arriba: Planta y alzados del conjunto de tribunas y "paddocks". Abajo: Tribuna de honor.





Proyecto de Arniches y Domínguez, Arquitectos; Torroja, Ingeniero. Sección transversal de la estructura de tribunas.

- 9 Pista en la que sean posibles las ampliaciones para carreras en recta de 1.000 a 1.400 metros y, si es posible, para la milla (1.609 metros).
- 10 Situación independiente del Juez de Llegada, fotógrafo y comisarios.
- 11 Situación de la tribuna de comisarios antes de la meta.
- 12 Salida de los caballos con fácil división de circulaciones de los colocados y no colocados.
- 13 Paseo del jugador a la vista del público; desde luego el de preferencia y, si puede ser, el de general.
- 14 Paddock de peso con vallas para tres o cuatro caballos.
- 15 Paddock de desudado aislado del público.
- 16 Buen enlace del peso al paddock de desudado.
- 17 Buen enlace del paddock de desudado a las cuadras de entrenamiento.
- 18 Acceso independiente de los jockeys a sus vestuarios y al peso.
- 19 Accesibilidad de la sala de balanzas para comisarios, propietarios, socios y prensa, y visibilidad para el público, si es posible.
- 20 Accesibilidad fácil de las tribunas.
- 21 Accesibilidad fácil de las taquillas de apuestas.
- 22 Que no se puedan formar en éstas colas que corten circulaciones importantes.
- 23 Que de la tribuna de preferencia se vea bien la carrera.
- 24 Que de la tribuna de general se vea bien la carrera.
- 25 Que las tribunas ofrezcan refugio para la lluvia a un número suficiente de espectadores.
- 26 Que el público no tenga necesariamente que recorrer grandes distancias.
- 27 Que el público no tenga necesariamente que subir y bajar escaleras.
- 28 Que haya bar (a lo menos) accesible a ambos públicos.
- 29 Que la tribuna presidencial (junta o separada) tenga suficiente independencia.
- 30 Que sea fácil el estacionamiento de vehículos y su clasificación.
- 31 Que no corten las nuevas circulaciones rodadas a las actuales de La Coruña.
- 32 Que la pista del concurso hípico tenga su correspondiente pista de entrenamiento.
- 33 Que sea fácilmente visible para los dos públicos.
- 34 Que esté en contacto, o por lo menos en proximidad, la zona de preferencia con la parte de restaurant, paseo, salón de fiestas, etcétera, del hipódromo.
- 35 Que sean fácilmente ampliables las instalaciones del hípico, muy reducidas hoy por la estrechez del presupuesto.
- 36 Que se puedan construir todos los edificios y urbanización indispensable en el presupuesto fijado.
- 37 Que sean fáciles de conservar.
- 38 Que no se desdigan por su arquitectura del carácter del espectáculo, tradición deportiva, emplazamiento, etc., etc.
- 39 Que el sacrificio de arbolado sea el menor posible.

1 El Jurado cree más interesante la situación salubre de las cuadras que su facilidad de evacuación, por lo que cree malas las soluciones de Ulargui, Mercadal y Gómez Abad. Menos malas las soluciones de Castell y Gutiérrez Soto, teniendo éste el inconveniente de una excesiva proximidad al estacionamiento de vehículos (25 m.) y en el de Castell a la pista de carreras. Tanto Castell como Ulargui han

tratado las cuadrás de entrenamiento como cuadrás de conjunto: sí buenas para cuadrás regimentales; impropias para caballos de carrera, de excitabilidad peligrosa. Las restantes soluciones son buenas, y entre ellas sólo hay diferencias de detalle.

2 Los que han hecho entrada por la zona alta y tienen sus cuadrás a la izquierda de esa entrada, tienen que cortar o cruzar la circulación rodada para conducir los caballos a la pista. Ya hemos visto que varios concurrentes lo resuelven situando mal las cuadrás. Otros pasando en subterráneo la circulación rodada (Bans, Gutiérrez Soto). Parece lo más correcto acceder por abajo al Hipódromo con la circulación rodada, para que no interfieran ambas circulaciones y dejar libre el camino de las cuadrás. La peor solución es la de Heredero-Golfín, que utilizan largo trecho la calzada de vehículos para reconducir los caballos a sus cuadrás de entrenamiento, cosa inadmisibles en un día de carreras.

3 Las dos posibilidades de dar entrada a los caballos de manera que no tomen querencias peligrosas son:

1.ª Escoger de tal modo la entrada a la pista de carreras que no resulte peligrosa y utilizarla indistintamente para carreras y entrenamientos, y

2.ª Darles una entrada subterránea.

De la primera solución hablaremos al tratar el punto 8.º, de salida de carreras; la salida subterránea por debajo de la pista no está prevista más que en el proyecto de Arniches y Domínguez.

4 Es realmente un punto secundario, y sólo se puede considerar como defecto, el que tengan que utilizar necesariamente la calzada rodada. Esto creemos que es evitable en todos ellos. Sin embargo, hay recorridos mejores que otros. Lo resuelve bien Zabala-Figueroa, Gutiérrez Soto y Arniches y Domínguez, con un paso subviario para la senda de caballos que entra en el recinto del Hipódromo por las cuadrás de pista precisamente. La disposición de Gómez Abad es aún mejor, por acceder también directamente los caballos a las cuadrás de pista, pero sin necesidad del paso subterráneo. En las soluciones de cuadrás bajas (Ulargui y Mercadal) no hay problema. El primero busca, además, el prolongar la exhibición del caballo entre el público, cosa que, a nuestro juicio, hay que hacerlo con mayores garantías para el caballo. En el de Castell tampoco hay problema, porque hay íntima unión entre las cuadrás de entrenamiento y las de carreras. En el de Bans tienen que pasar los caballos precisamente por la zona presidencial y de accesos. El de Heredero tiene el defecto apuntado de tener que utilizar la calzada, pero en cambio no se cortan, como en el anterior, las circulaciones de caballos y público de a pie.

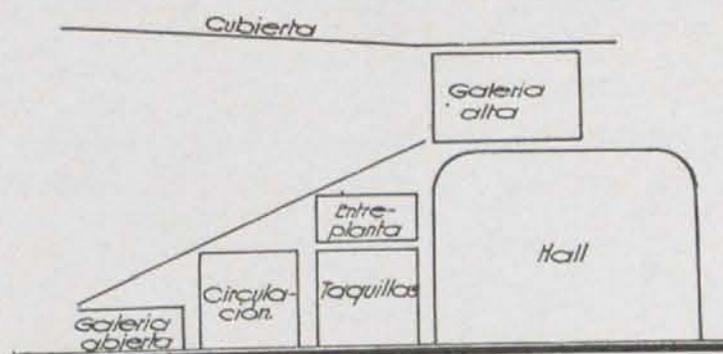
5 Las cuadrás de carreras no están aisladas del público más que en los cuatro proyectos siguientes: Heredero-Golfín, Figueroa-Zabala, Gómez Abad y Arniches-Domínguez. En el primero se consigue alejándolas del resto del conjunto; en los otros tres casos, formando con

ellas un recinto de entrada restringida a socios y propietarios. En el de Figueroa-Zabala y en el de Arniches y Domínguez, está, además, conseguida la separación del paddock, conservando su proximidad mediante el ingenioso recurso de interponer unas taquillas de apuestas en el primero de estos proyectos y la galería que cierra el paddock montado por poniente en el segundo proyecto.

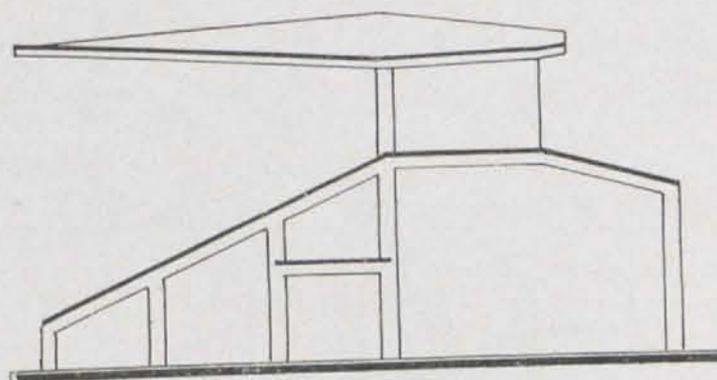
6 El único proyecto que no tiene muy próximas las cuadrás de carreras del paddock de ida es el de Heredero-Golfín, pero la distancia podría ser acortada corriendo las cuadrás un poco más al Este, sin alterar la composición.

7 La visibilidad del paddock de ida para los dos públicos está conseguida en todos los proyectos menos en el de Bans, el de Mercadal y el de Castell. Este concurrente no ha comprendido la función del paddock y no tiene explicación su situación en el plano. Buena culpa de este error de Castell y de otros errores de otros concurrentes, la tiene lo incom-

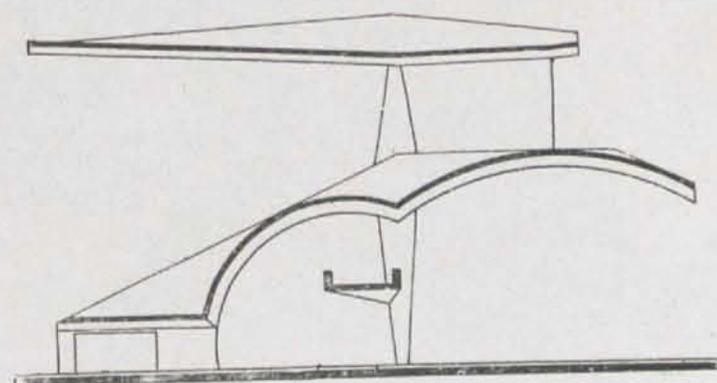
Proyecto de Arniches y Domínguez, Arquitectos; Torroja, Ingeniero. Tribunas.



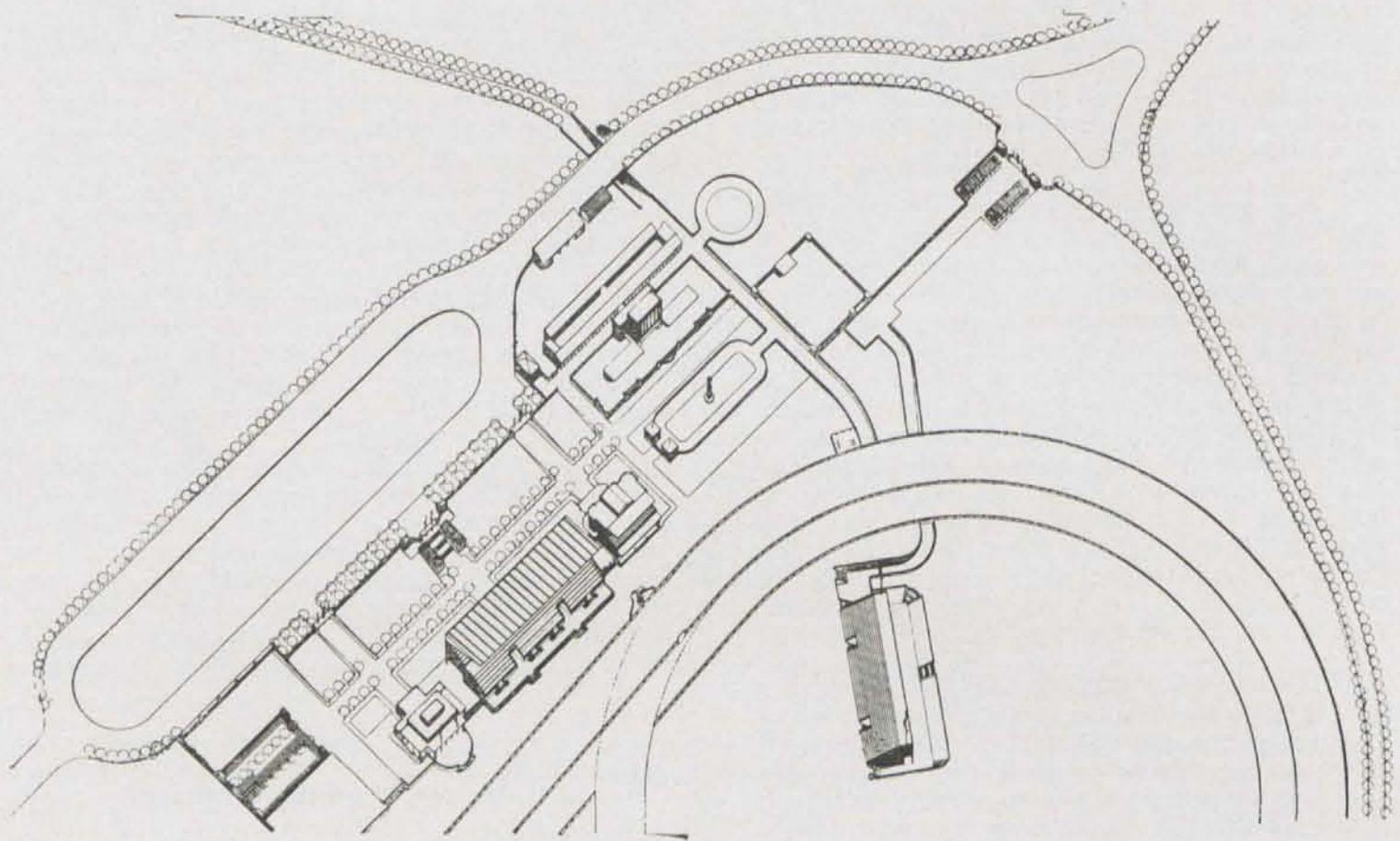
Croquis 1.º



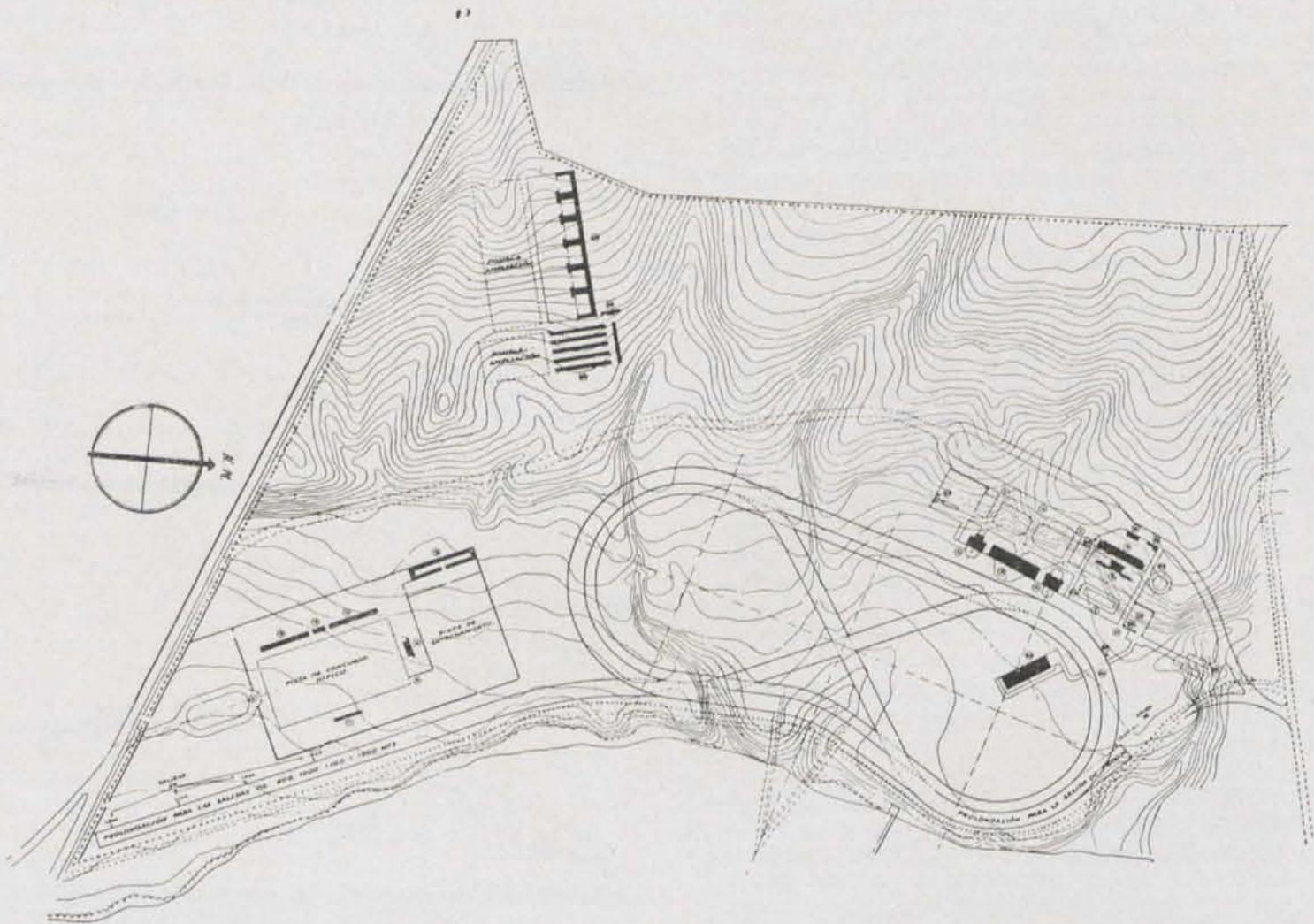
Croquis 2.º

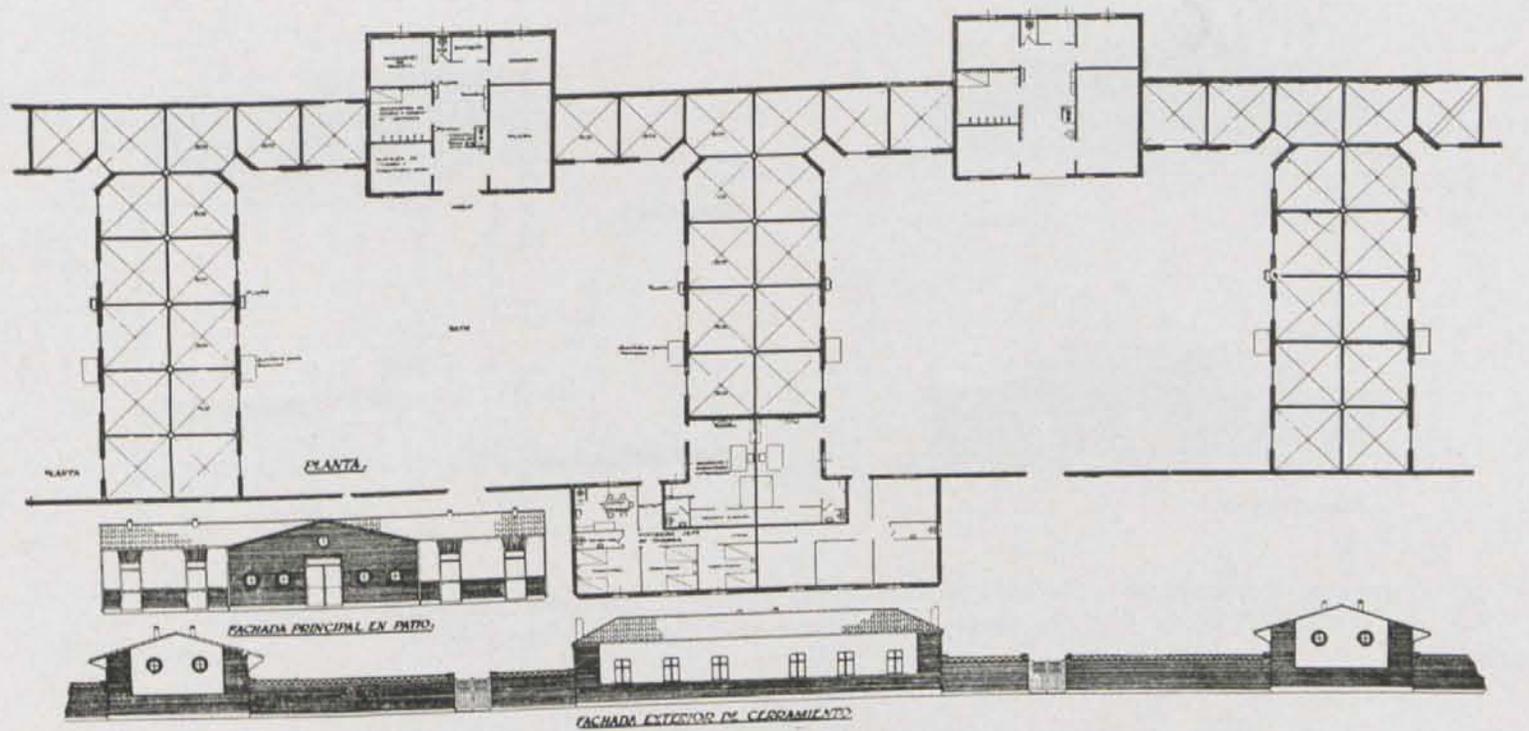


Croquis 3.º



Proyecto de Figueroa y Zabala, Arquitectos; Prats y Sánchez Sacristán, Ingenieros. Perspectiva y Plano de conjunto.





Proyecto de Figueroa y Zabala, Arquitectos; Prats y S. Sacristán, Ings. Grupos de entrenamientos.

pleto de la información facilitada, incomprensiblemente confusa. En el de Bans y en el de Mercadal tampoco tiene explicación, particularmente en el primero, en el que, si no los de general, sí era lógico que viesen los caballos los espectadores de esa localidad intermedia creada en este proyecto.

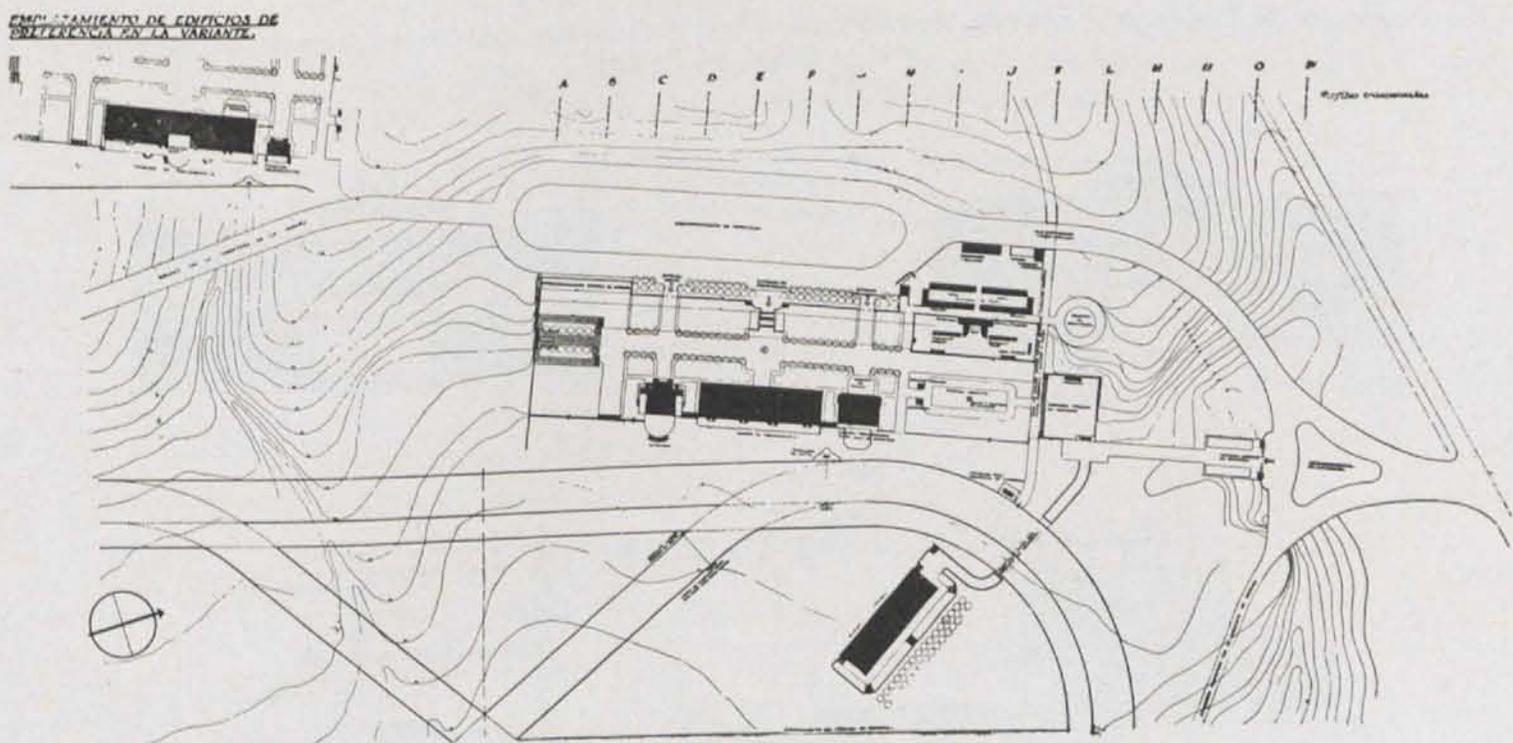
Los concurrentes que han situado la tribuna de general a la derecha de la de preferencia lo han podido resolver con mayor facilidad. Los que sitúan al público de general en el interior de la pista, permitiéndole trasladarse al paddock, tienen que establecer un paso sub-

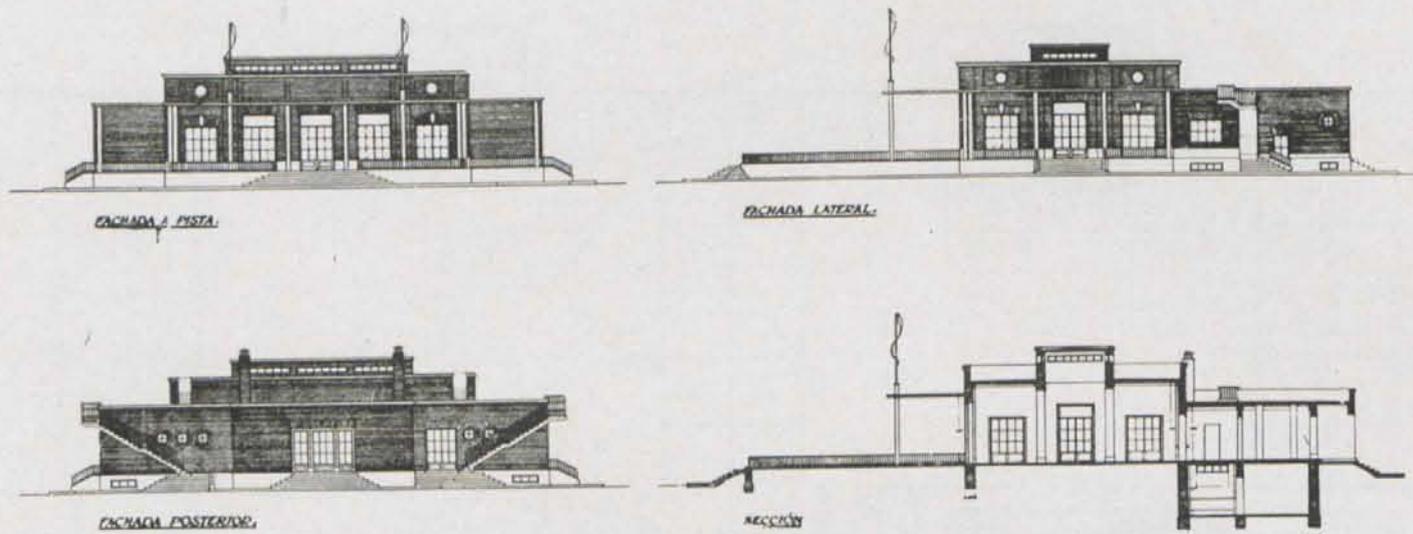
terráneo de la pista con los siguientes recorridos de la tribuna de general (espectador medio) al paddock y vuelta.

Total: Heredero-Golfín, unos 380 metros; Zabala-Figueroa, unos 400.

El segundo problema que plantea la visibilidad del Paddock para los dos públicos es que se "enfrenta" a éstos. El único proyecto en que esto se evita, o se pretende evitar, es en el de Gutiérrez Soto, con un seto vivo que parte el Paddock en dos y situándolos con ángulos visuales distintos. Sin duda, el autor de este proyecto se ha preocupado con exceso

Proyecto de Figueroa y Zabala, Arquitectos; Prats y Sánchez Sacristán, Ings. Plano de conjunto.





Proyecto de Figueroa y Zabala, Arquitectos; Prats y Sánchez Sacristán, Ingenieros. Pabellón de pesaje y Tribuna presidencial y de socios.

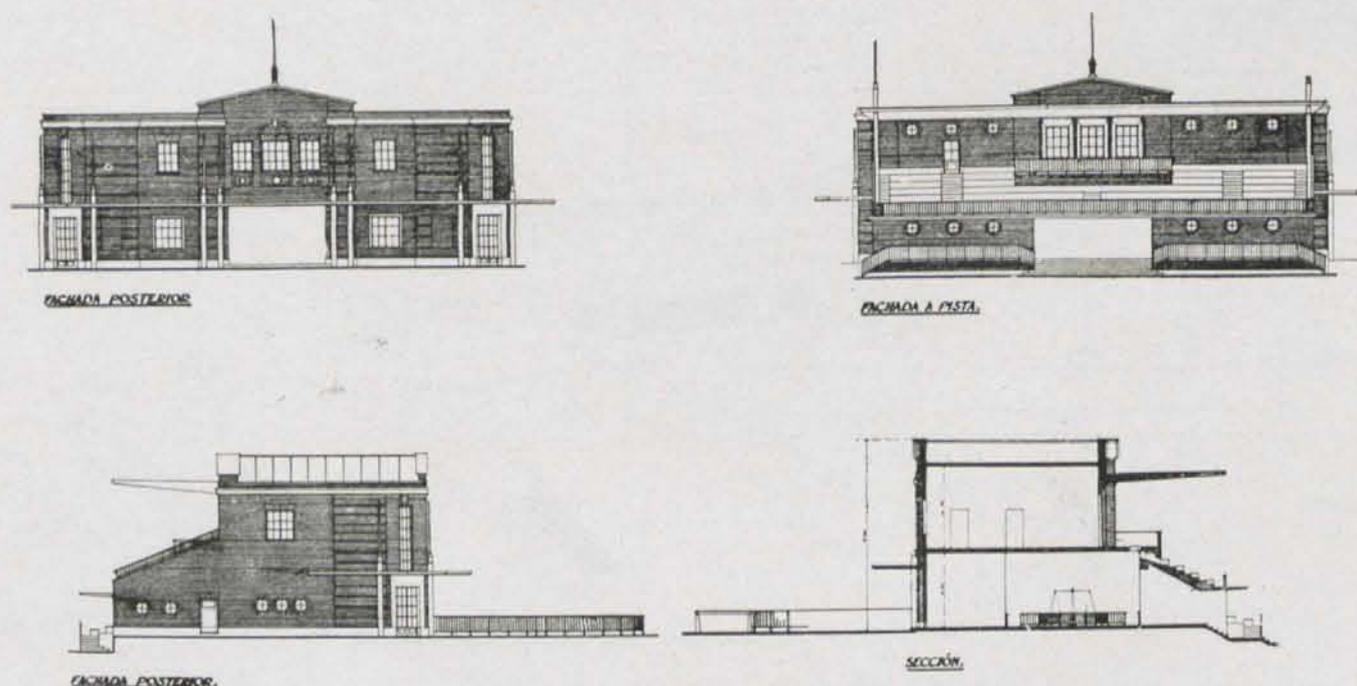
de ese problema por los consejos recibidos en Longchamps. Pero, afortunadamente para nosotros, ni el público de general de nuestras carreras está compuesto por dinamiteros o por gentes envidiosas o mal educadas que pudieran molestar o a quienes pudiera molestar la contemplación del público del peso, ni este público está formado, a su vez, por gente a quien disguste ver a cincuenta, sesenta o más metros personas quizá un poco menos elegantes. Si hay excepciones entre el público distinguido a quienes esto preocupa, no hay duda que se tratará de una minoría de estúpidos, a quienes no es necesario complacer. Otro concurrente habla también de el peligro de que un Juez de salida que la haya dado mal, cruce por la entrada general. Hemos de decir que el mismo peligro correría cruzando la entrada de preferencia. En los campos de fútbol españoles se han registrado varias agresiones a silletazos a los árbitros. Y conviene

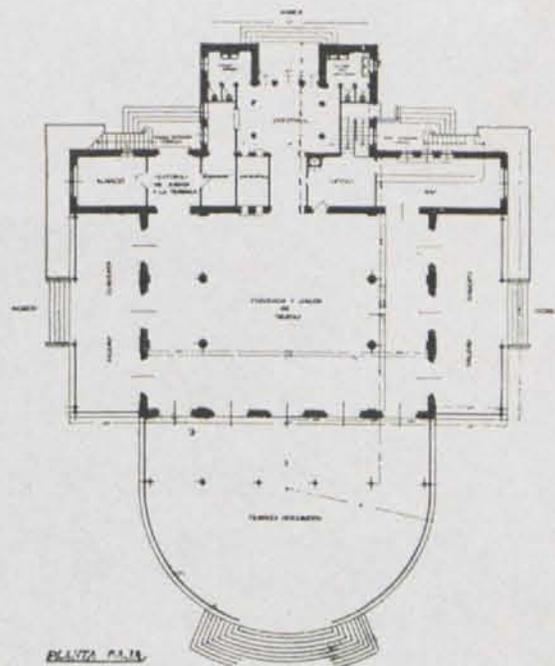
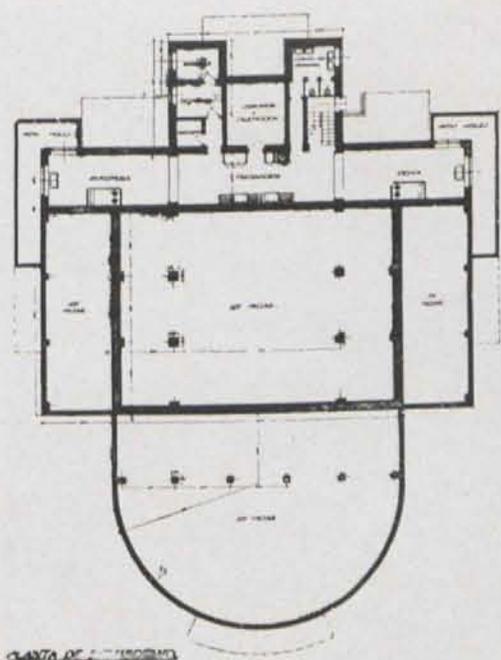
recordar que las sillas figuran siempre en las zonas más caras de la entrada de preferencia. En honor del público español en general, y del madrileño en particular, conviene realzar su llaneza; nunca vió el público de unas localidades en el de las otras un enemigo, sino un aliado para "meterse" con el torero, el jockey, el futbolista o el tenor.

8 Las querencias no son peligrosas si la entrada a la pista está en las proximidades de la meta, donde el caballo, lanzado ya, no puede pensar en la cuadra. Aún así, siempre hemos de considerar mejores las de después de la meta a las de antes de la meta.

Después de la meta tienen la entrada los proyectos de Bans, Figueroa-Zabala y Heredero-Golfín; antes, Arniches-Domínguez, Ularqui, Mercadal y Gómez Abad. Castell no la indica en sus planos, pero se puede dar indistintamente antes o después. La disposición del

Proyecto de Figueroa y Zabala, Arquitectos; Prats y Sánchez Sacristán, Ingenieros. Restaurant y Salón de fiestas.





Proyecto de Figuroa y Zabala, Arquitectos; Prats y Sánchez Sacristán, Ingenieros.  
Restaurant y Salón de fiestas. Planta de semisótanos y planta baja.

"Paseo", de Gutiérrez Soto, demasiado estrecho para que lo puedan recorrer sin peligro los caballos al entrar a correr, que son difíciles de manejar, pretende resolver la pega de la entrada después de la meta, teniendo el Paddock de ida entre las dos tribunas. No se evitan con esto las querencias, pues el caballo sigue teniendo visible la senda de salida del Paddock a la pista y se complica el recorrido de ida de los caballos. Fácilmente puede ser mejorado este proyecto con sólo la supresión de este paseo, pues la entrada por la recta a no muy grande distancia de la meta es un mal menor, como ya hemos dicho, que no puede ser considerado como defecto grave.

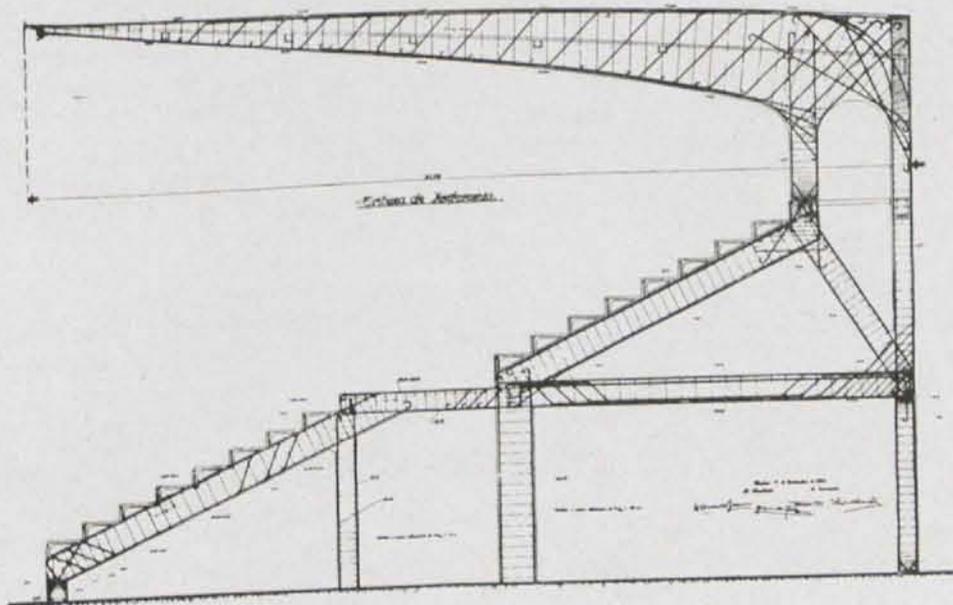
9 En la pista de Arniches-Domínguez están previstas las prolongaciones rectas para las salidas de los 1.600 y 1.800, y la recta de 1.000 metros. En las de Figuroa-Zabala también se

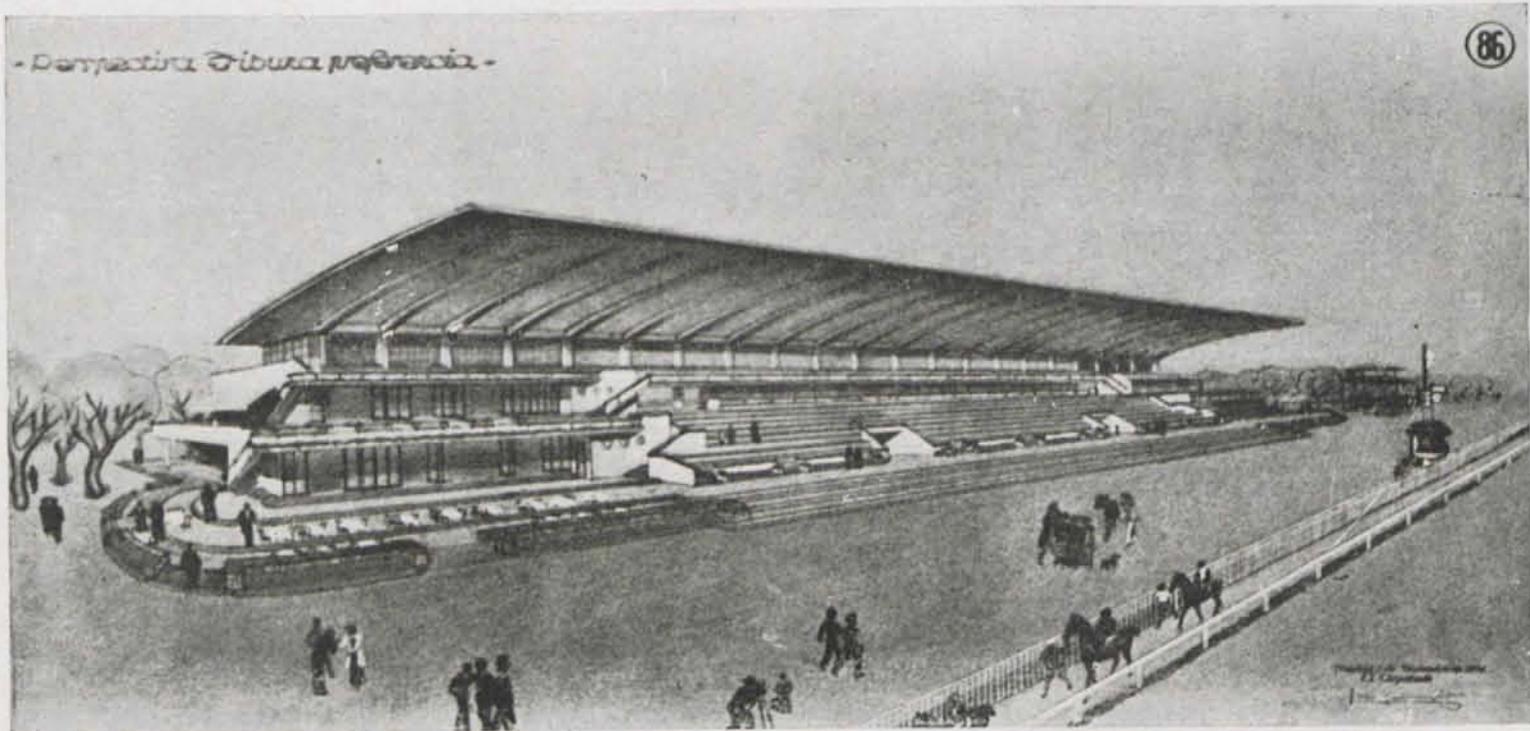
prevé la salida de los 1.600 y se utiliza como recta la prolongación, tras de pequeña inflexión, de una de las diagonales. Tiene esto dos inconvenientes:

- 1.º La inflexión citada.
- 2.º El tener que suprimir los obstáculos fijos en la diagonal aprovechada, aumentando así las imperfecciones de la pista de obstáculos.

No era el estudio de la pista tema propuesto a los concurrentes, y así sólo ha de ver el Jurado si hay algún proyecto cuya composición sufra fundamentalmente con dichos añadidos. Realmente no son incompatibles las salidas de los 1.600 y 1.800 más que con los proyectos de Bans y Castell, para cuyas tribunas de la parte curva serían invisibles. Tampoco pueden ver esta salida los espectadores de la entrada general en las tribunas situadas en el interior de la pista. La inclusión de una recta

Proyecto de Figuroa y Zabala, Arqs.; Prats y Sánchez Sacristán, Ings. Tribuna de preferencia. Sección transversal.





Proyecto de Gutiérrez Soto, Arquitecto, y Fernández Conde, Ing. Perspectiva. Tribuna preferencia.

de 1.000, parecida a la propuesta por Arniches-Domínguez, es factible en los restantes proyectos con pequeñas modificaciones. El disponer de una recta de 1.609 metros no es posible más que invirtiendo el sentido de la carrera. El Gabinete estudiará esta posibilidad, si realmente las pendientes pequeñas de la pista no son obstáculo a que se recorra en un sentido o en otro.

10 En todos los proyectos está resuelta la cuestión de jueces de llegada, aunque algunos hayan cuidado el detalle a la perfección, y son éstos Zabala-Figueroa y Arniches-Domínguez.

11 Los comisarios están situados en la misma meta para desempeñar sus funciones como tales en los proyectos de Zabala-Figueroa, Mercadal, Gómez Abad y Bans. Antes de la meta, en los de Arniches-Domínguez, Gutiérrez Soto, Castell; inexplicablemente está después en los de Ulargui y Heredero. Bien está admitir la posibilidad que los comisarios se sitúen a la vez antes de la meta y en la misma meta, como hacen la mayoría de los proyectistas o dotarlos aún de más observatorios, como la torre del restaurant de Arniches-Domínguez; pero lo que no sirve para gran cosa es el construirles una tribuna expreso, pasada la meta.

12 Donde mejor resuelto está este problema es en el de Figueroa-Zabala; también está bien resuelto en el de Gutiérrez Soto, conservando la disposición actual de la tribuna con el peso del lado en que figuran en los planos y sin invertirla, como propuso su autor. La resolución de este problema en éste y en los restantes proyectos es bien sencilla. Basta dar una salida a los colocados más alejada del camino de vuelta al Paddock de desudado, y con esto se consigue, al mismo tiempo que

establecer una división de las circulaciones, el que el ganador y los colocados desfilen delante de la tribuna de preferencia.

13 Se puede aplicar aquí lo dicho para el punto anterior.

14 Es un detalle hípico interesante el prever las vallas para los caballos colocados en el Paddock de peso. Algunos proyectistas lo omiten, pero es detalle fácilmente subsanable, porque no afecta al funcionamiento ni a la composición del conjunto. Convendría también situar el salivario aquí mismo para evitar el aumentar la espera del caballo quieto antes de ser refrescado y paseado en el Paddock de mano, máxime si se trata de un caballo drogado. Algunos salivarios (Mercadal, por ejemplo) están fuera de las circulaciones hípcas de retorno.

15 El Paddock de desudado debe estar aislado del público. Está así en el de Figueroa-Zabala, Heredero y Domínguez-Arniches. En estos dos últimos hay que pasar forzosamente por el Paddock montado para llegar al de desudado. Es más fácilmente obvia este inconveniente (por otra parte secundario) en el proyecto de Heredero-Golfín por su composición dispersa. En los proyectos de Mercadal, Gómez Abad, Bans, Ochoa y Gutiérrez Soto, o hay inmediatez de ambos Paddocks, o no existe aislamiento suficiente, o simplemente se ha omitido por completo, cosa que también le ocurre a Castell, y no sabemos si a Ulargui, por estar poco definidas las circulaciones de regreso en su proyecto. Donde mejor se puede corregir esta falta es en el de Gómez Abad, porque, no estando cogida la composición por un acceso superior, se puede situar fácilmente sobre el camino de regreso a las cuadras de entrenamiento en proximidad de la pista. Ulargui y Mercadal pueden también resolver-

lo, pero no tan bien, por tener las cuadras dentro del cinturón de carreras.

16-17 Estos puntos están tratados en el anterior.

18-19 La composición de vestuarios y sala de balanzas está bien resuelta en casi todos los proyectos. En el de Bans resulta demasiado pequeña, más aún comparada con la enorme sala de jockeys, sin justificación. La solución más completa es quizá la de Arniches-Domínguez, pues en ella pueden los comiarios dirigirse a los jockeys y comunicar con ellos, sin necesidad de que se entere el público de la sala de balanzas. Es de ponderar en el de Gutiérrez Soto la diaphanidad de esta sala.

20 Las tribunas se pueden dividir en dos grupos fundamentales:

1.º Las que comienzan el escalonamiento desde sus primeras filas.

2.º Las que comienzan los asientos por encima de la altura de las cabezas de los ocupantes de la zona baja.

Los representantes extremos de esta tendencia son Heredero-Golfín y Arniches-Domínguez. Ulargui da una solución intermedia, comenzando en la zona baja con localidades de paseo y estableciendo un escalonamiento bien acusado para salvar la altura de estos espectadores.

El inconveniente de la tribuna de Gutiérrez Soto es que se señalan en ella las gradas para los espectadores de pie, que necesaria-

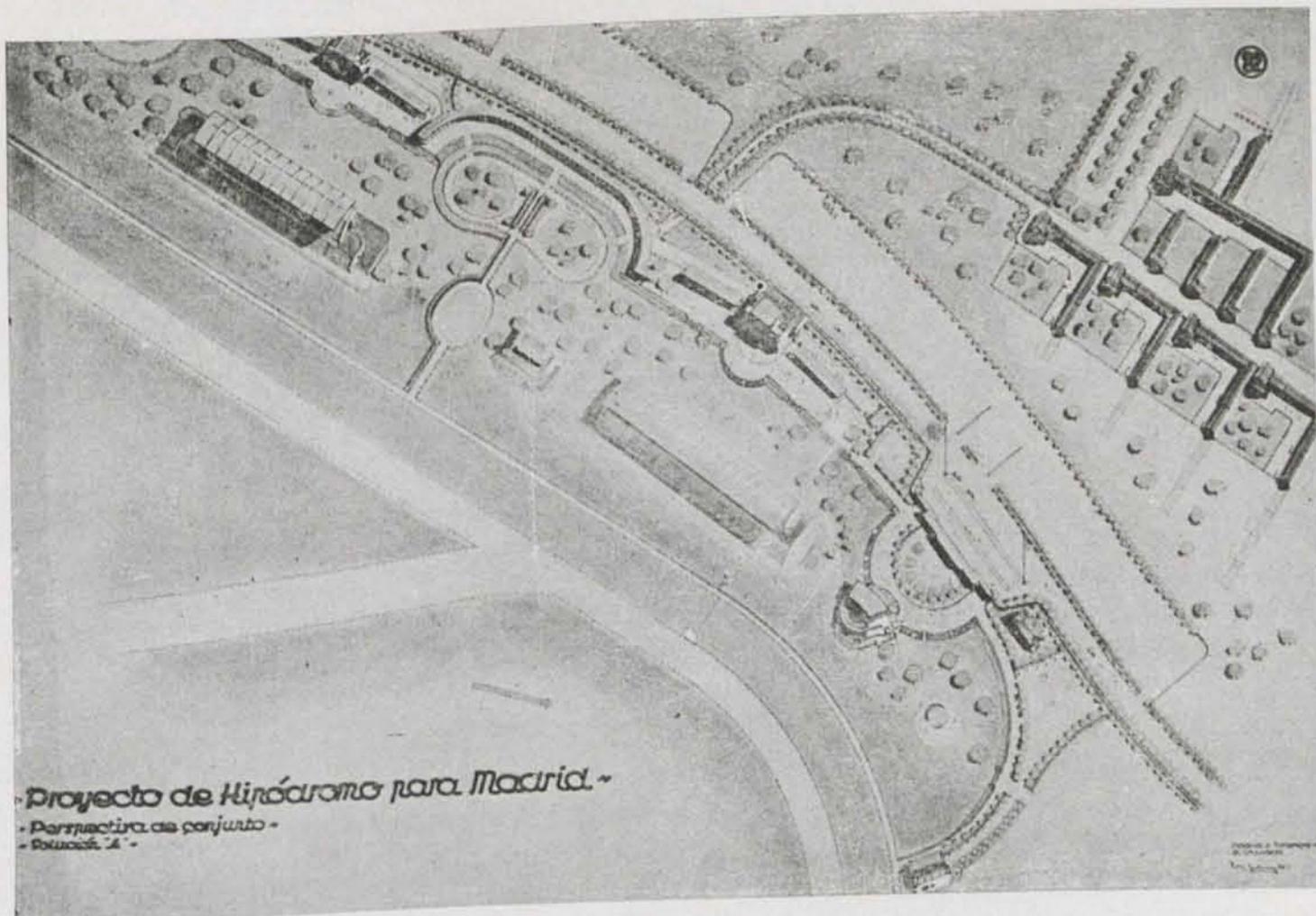
mente tapan a los sentados, obligándolos a levantarse. Resultan así de eficacia nula los asientos de esta tribuna, pues entre carrera y carrera, la gente las desalojará, naturalmente. Queda, al estudiar la accesibilidad, ver las alturas que tiene que subir o bajar para llegar a la localidad media el espectador que vaya o vuelva de la pista o las más inmediatas taquillas de apuestas. Estas distancias se indican al tratar de los puntos 26 y 27.

21 Las taquillas de apuesta son fácilmente accesibles en todos los proyectos; únicamente hay que señalar que están todas al exterior en los de Heredero, Gómez Abad y prácticamente también en el de Ulargui, pues a tanto equivale el escaso número de ellas dispuesto en el "hall" cubierto.

22 En ningún proyecto se forman colas que corten circulaciones principales.

23-24 La visibilidad de preferencia es buena en todos los proyectos. El Jurado se ha decidido por la solución lateral de la tribuna de general, por entender que la tribuna en el centro, al no poder cubrirse, pierde gran parte de su eficacia como tal, y que, además, la orientación de la pista, particularmente favorable para la de preferencia, impedirá ver a los espectadores de la tribuna de general en las tardes de sol, que son las más frecuentes en el clima de Madrid. Por otra parte, ya hemos dicho que desde estas tribunas se pier-

Proyecto de Gutiérrez Soto, Arquitecto, y Fernández Conde, Ingeniero. Perspectiva de conjunto.



de no ya una parte relativamente poco importante de la carrera, sino las salidas de los 1.600 y 1.800, que ya son de más interés.

En la tribuna de preferencia de Arniches-Domínguez se ve la carrera pasada la meta. Se mejoraría con una doble corrección: trasladando la meta a su verdadero sitio y corriendo el conjunto de edificios al Sur unos 15 ó 20 metros, sin que esto altere la composición del conjunto.

25 Hablando sólo de las tribunas cubiertas hay que destacar las soluciones en que éstas ofrecen refugio, no sólo a los que las ocupan, sino a los espectadores próximos a la pista que encuentren en ellas un refugio rápido. Hay dos soluciones: la de los que, como Golfín-Heredero, prevén un amplio escalonamiento para el público de a pie, y la que, a nuestro juicio es mejor, de los proyectos de Domínguez-Arniches y Gómez Abad, de dar refugio a estos espectadores debajo de las primeras filas de asiento, sin perder así la facilidad del inmediato contacto con la pista, cosa que se mejora aún en el primero de estos dos proyectos por la proximidad de sus taquillas de apuesta, reduciendo el recorrido medio de cada jugador.

26-27 Las distancias mínimas que tiene que recorrer el espectador medio en cada carrera son medidas en horizontal:

**Arniches-Domínguez:** 164 metros en llano y 14 subiendo o bajando escaleras.

**Ulargui:** 194 metros en llano y 28 subiendo o bajando escaleras.

**Figuroa-Zabala:** 318 metros en llano y 22 subiendo o bajando escaleras.

**Heredero-Golfín:** 478 metros en llano y 16 subiendo o bajando escaleras.

**Castell:** 232 metros en llano y 20 subiendo o bajando escaleras.

**Gómez Abad:** 213 metros en llano y 40 subiendo o bajando escaleras.

**Gutiérrez Soto:** 175,5 metros en llano y 13,5 subiendo o bajando escaleras.

**Bans Ochoa:** 254 metros en llano y 26 subiendo o bajando escaleras.

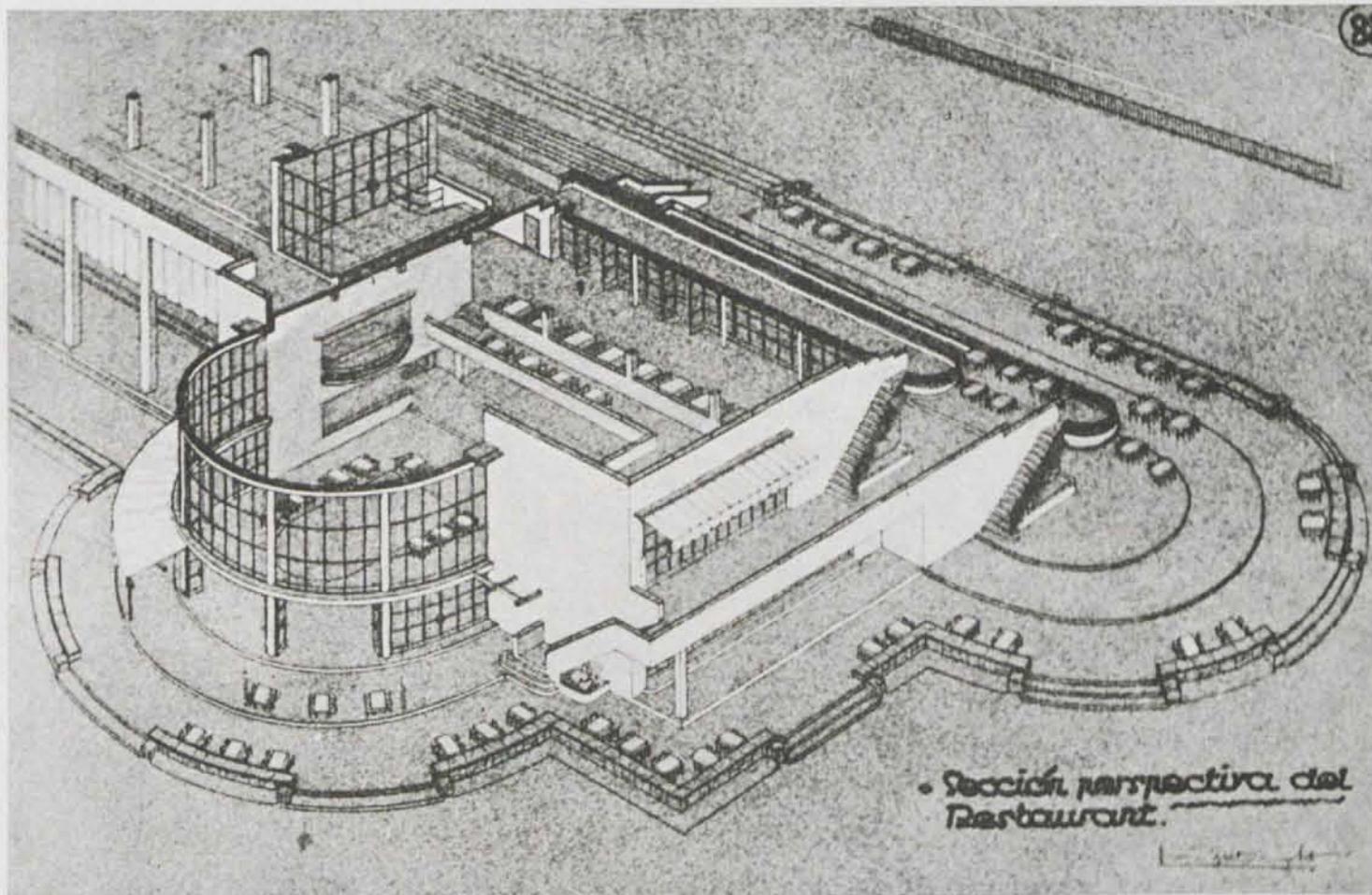
**Mercadal:** 238 metros en llano y 20 subiendo o bajando escaleras.

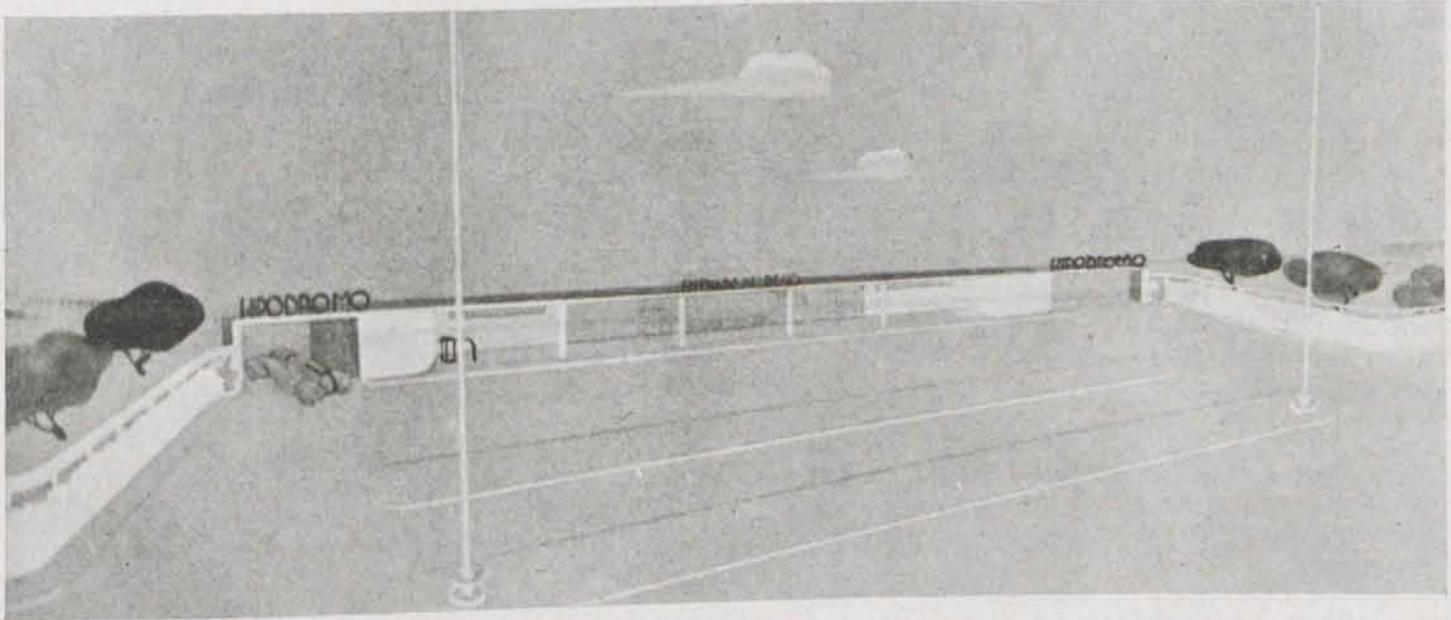
En los proyectos que tienen la tribuna general en el centro y quieren conservar la visibilidad del Paddock para la general, que son los de Heredero-Golfín y Zabala-Figuroa, se alarga aún más el recorrido para los espectadores de esta entrada.

Las diferencias del nivel del espectador medio de la tribuna de preferencia a la pista y taquillas de apuesta son:

	Pistas	Apuestas
Bans Ochoa . . . . .	5,50	5,50
Heredero . . . . .	4,30	4,30
Ulargui . . . . .	4,80	4,80
Gómez Abad . . . . .	6,00	6,00
Gutiérrez Soto . . . . .	5,00	5,00
Figuroa-Zabala. . . . .	6,00	4,80
Castell . . . . .	4,50	3,80
Arniches-Domínguez . . . . .	4,87	3,15
García Mercadal . . . . .	4,00	4,00

Proyecto de Gutiérrez Soto, Arquitecto, y Fernández Conde, Ingeniero. Perspectiva del restaurant.





Proyecto de Gutiérrez Soto, Arquitecto, y Fernández Conde, Ingeniero. Entradas al Hipódromo.

28 En todos los proyectos está previsto bar en las dos entradas.

29 A nuestro juicio, también se han cumplido las bases en este punto, y la respuesta dada a esta cuestión por la Secretaría en el plazo de información.

30 Todos han resuelto esto, aunque algunos con más detalles que otros, por ejemplo, Bans, Gutiérrez Soto, Arniches-Domínguez, Ulargui y Mercadal. En los de Castell hay que recorrer demasiado camino a pie, y en el de Heredero-Golfín hay que subir una cuesta pronunciada al regreso, lo que en este proyecto es un defecto, mayor por ser el de mayores recorridos mínimos obligados para sus espectadores.

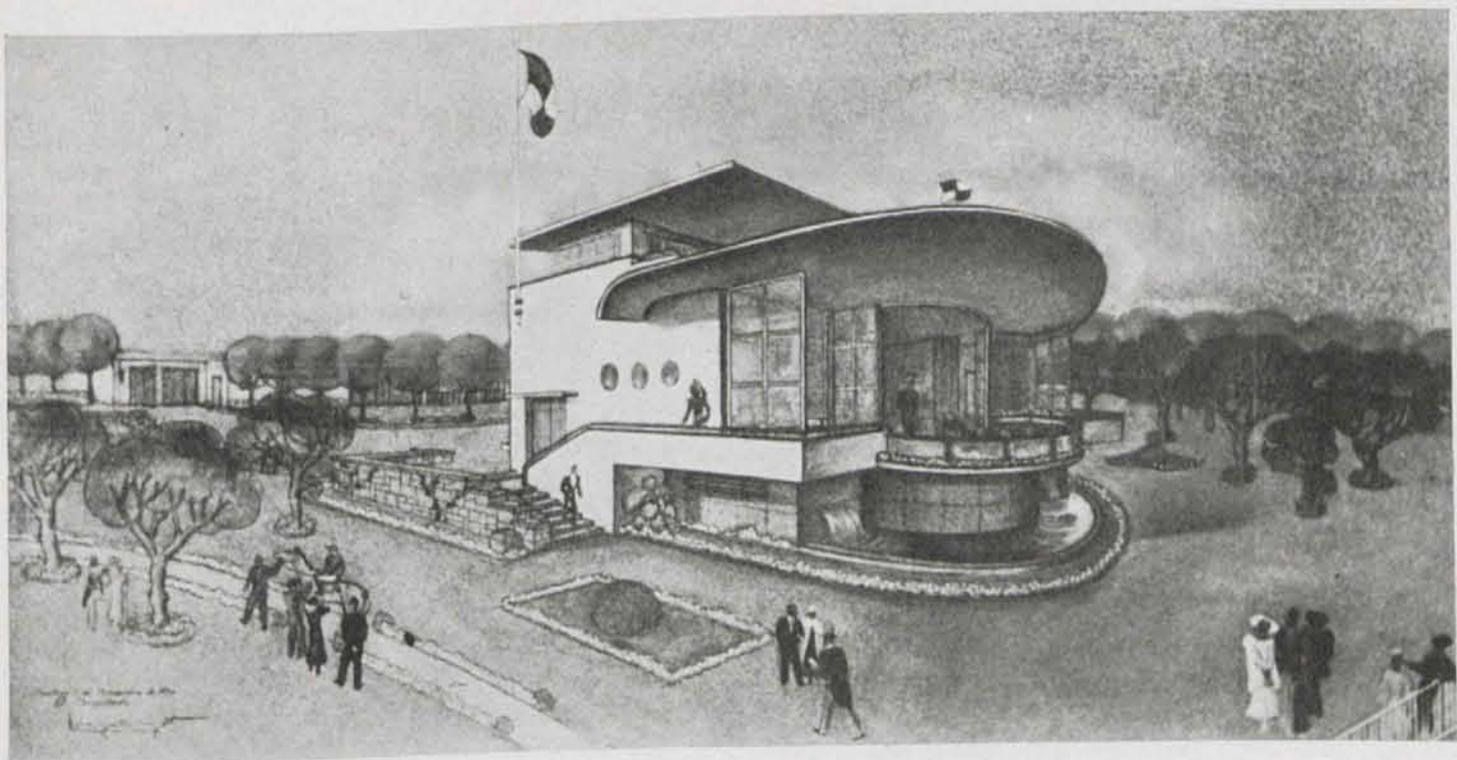
31 En los dos en que está bien resuelto el regreso es en el de Gutiérrez Soto y en el de Heredero-Golfín, con pasos subterráneos, solución la mejor, aunque más cara.

32 Falta pista de entrenamiento en Gómez-Abad, Ulargui y Heredero-Golfín.

33 Ponen a Poniente las tribunas de general en el hípico, sin que nada lo justifique. Por eso, es más grave el defecto que en las carreras, porque además la visión es siempre en la misma dirección.

34 La proximidad de las zonas de preferencia del Hípico y el Hipódromo no es posible más que con una inversión del sentido de la carrera.

Proyecto de Gutiérrez Soto, Arquitecto, y Fernández Conde, Ingeniero. Tribuna presidencial.



35 Hay que criticar la tribuna de preferencia de Domínguez-Arniches, por su forma de raja de sandía, que no permite pensar en añadidos sucesivos.

36 El presupuesto, algo exiguo, ha servido de barrera a las iniciativas de algunos concurrentes, que se han contenido dentro de sus límites. Las comprobaciones hechas por el Jurado no han permitido valorar al detalle la obra de cada proyecto, pero sí se han encontrado en algunos inexactitudes que hacen suponer no mucha fidelidad en el resto. Como el Jurado no puede operar sobre estas suposiciones, acordó, por mayoría, aceptar como buenas las cifras de los presupuestos presentados, desentendiéndose de los errores encontrados. El Secretario se ve obligado, como representante del Colegio, a disentir, y cree no pueden ser tomados en cuenta para la votación ni el proyecto de Ulargui, por declarar su autor el exceso, ni el de Gutiérrez Soto, en que el error de movimiento de tierras es por sí sólo de 281.000 pesetas, según las mediciones del Jurado. Como los errores de los demás presupuestos son de menor cuantía, se conforma con la opinión de la mayoría del Jurado.

37 En cuanto a la conservación, merecen destacarse los de composición cerrada y materiales permanentes. Muy interesante el hormigón bujardeado que proponen los Sres. Heredero y Golfín.

38 Los menos acertados arquitectónicamente son quizá el presentado por el Sr. Bans, por el poco carácter deportivo, y lo pesadamente que se resuelven los alzados en el proyecto del Sr. Gómez Abad.

39 No puede estar conforme el Jurado con el sacrificio de arbolado que se hace en el proyecto de Ulargui, para sustituirlo por otro tipo de jardinería; y, en menor escala, se dice lo mismo de la jardinería de Zabala-Figueroa y Heredero-Golfín.

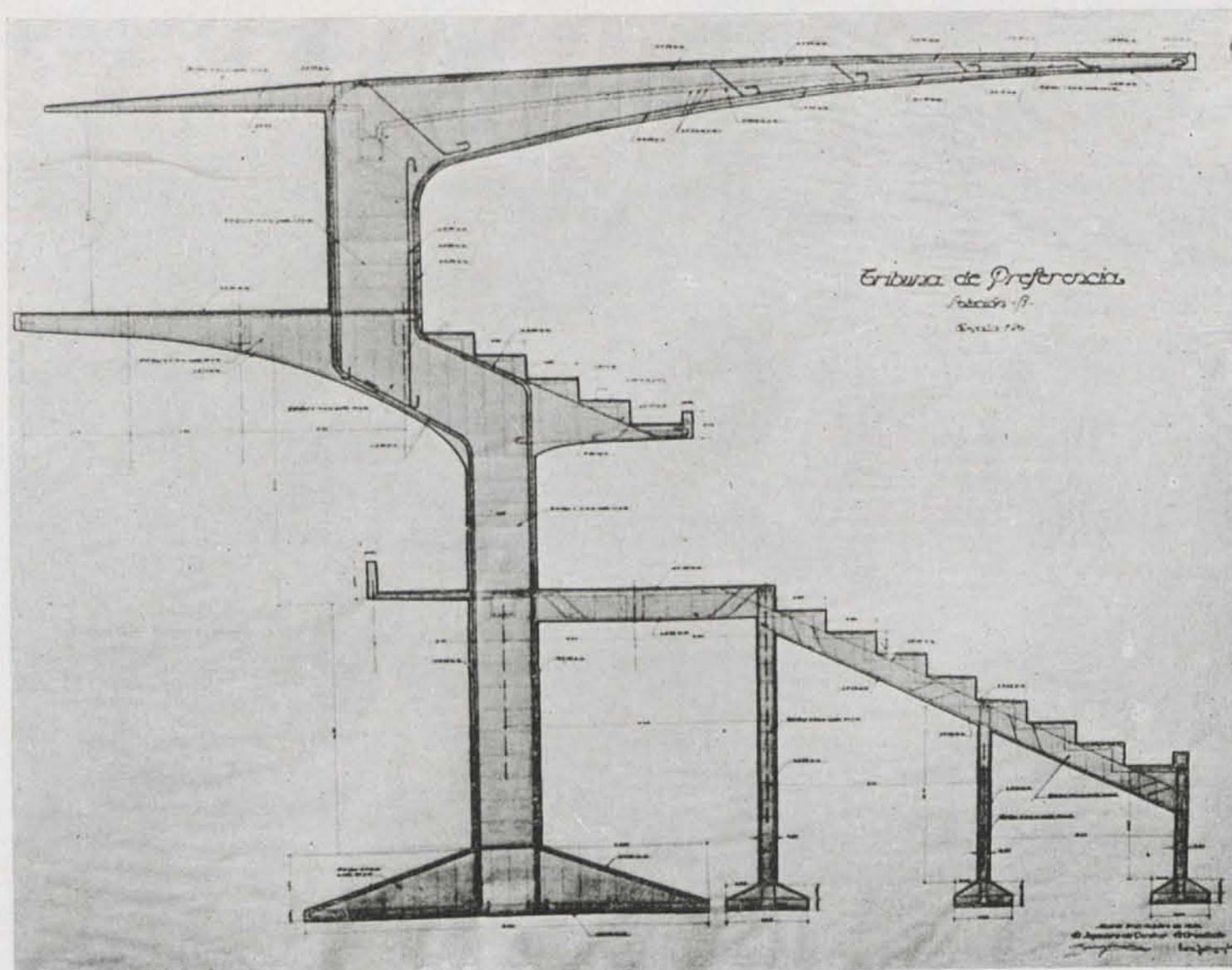
Aplauda el criterio de sacar el máximo partido al bosque de El Pardo, que mantiene la mayoría de los concursantes.

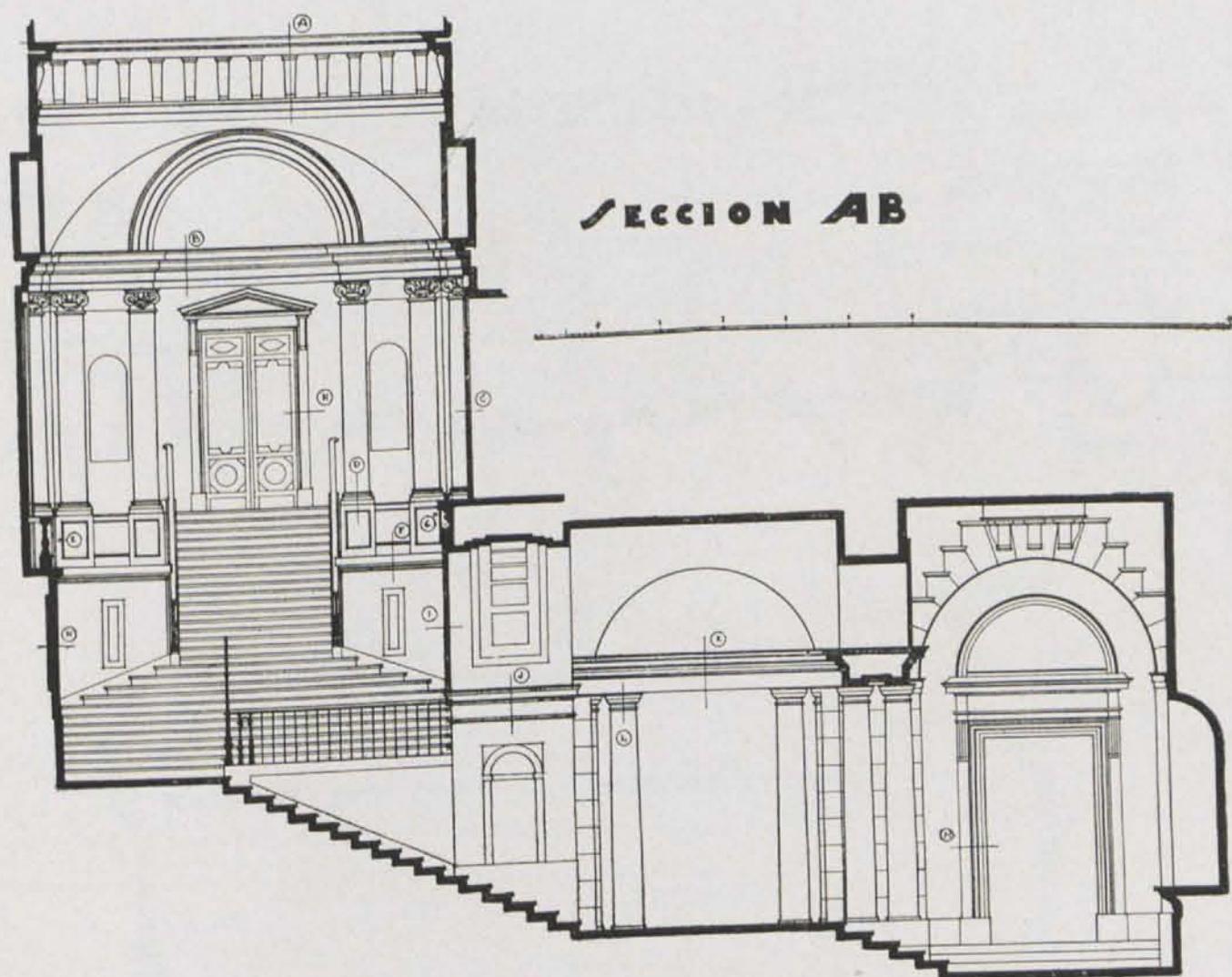
Terminado el presente informe, el Secretario lo leyó a los restantes componentes del Jurado, que se mostraron conformes con él.

Madrid, 18 de diciembre de 1934.

El Secretario técnico.  
JOSE FONSECA

Proyecto de Gutiérrez Soto, Arquitecto, y Fernández Conde, Ingeniero. Tribuna de preferencia.





## LA ESCALERA DEL ANTIGUO MINISTERIO DE MARINA

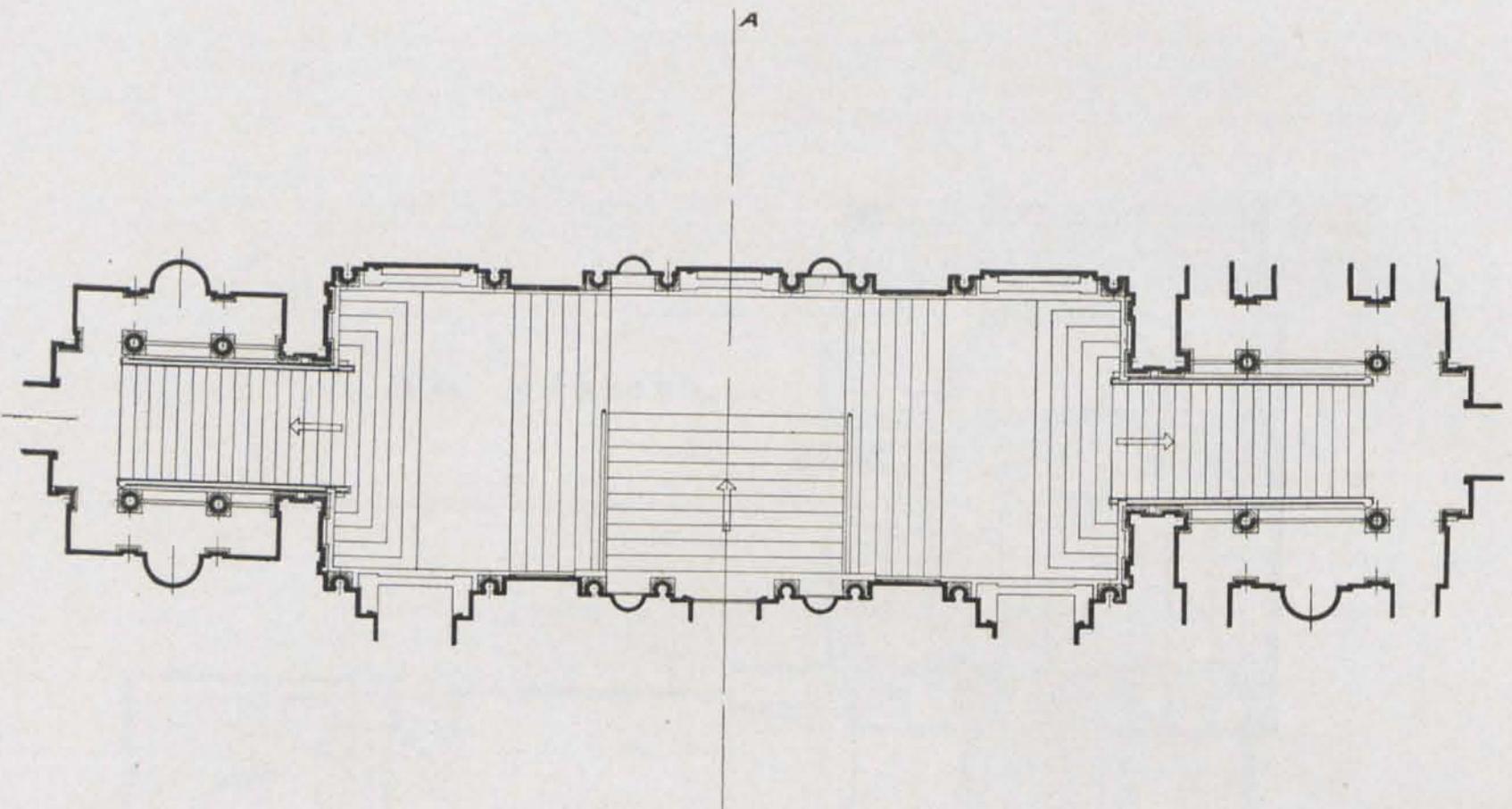
Don Francisco Sabatini es el arquitecto de esta escalera monumental. Escalera y Sabatini; he aquí una asociación de vocablos que nos produce grato recuerdo de arquitectura.

En efecto; el nombre de Sabatini se enlaza a tres escaleras fundamentales: la de Caserta, la del Alcázar de Madrid y la de este palacio, que empezó por ser Secretaría de Estado—hace ya ciento cincuenta y ocho años—y hoy es una mutilada y triste fábrica.

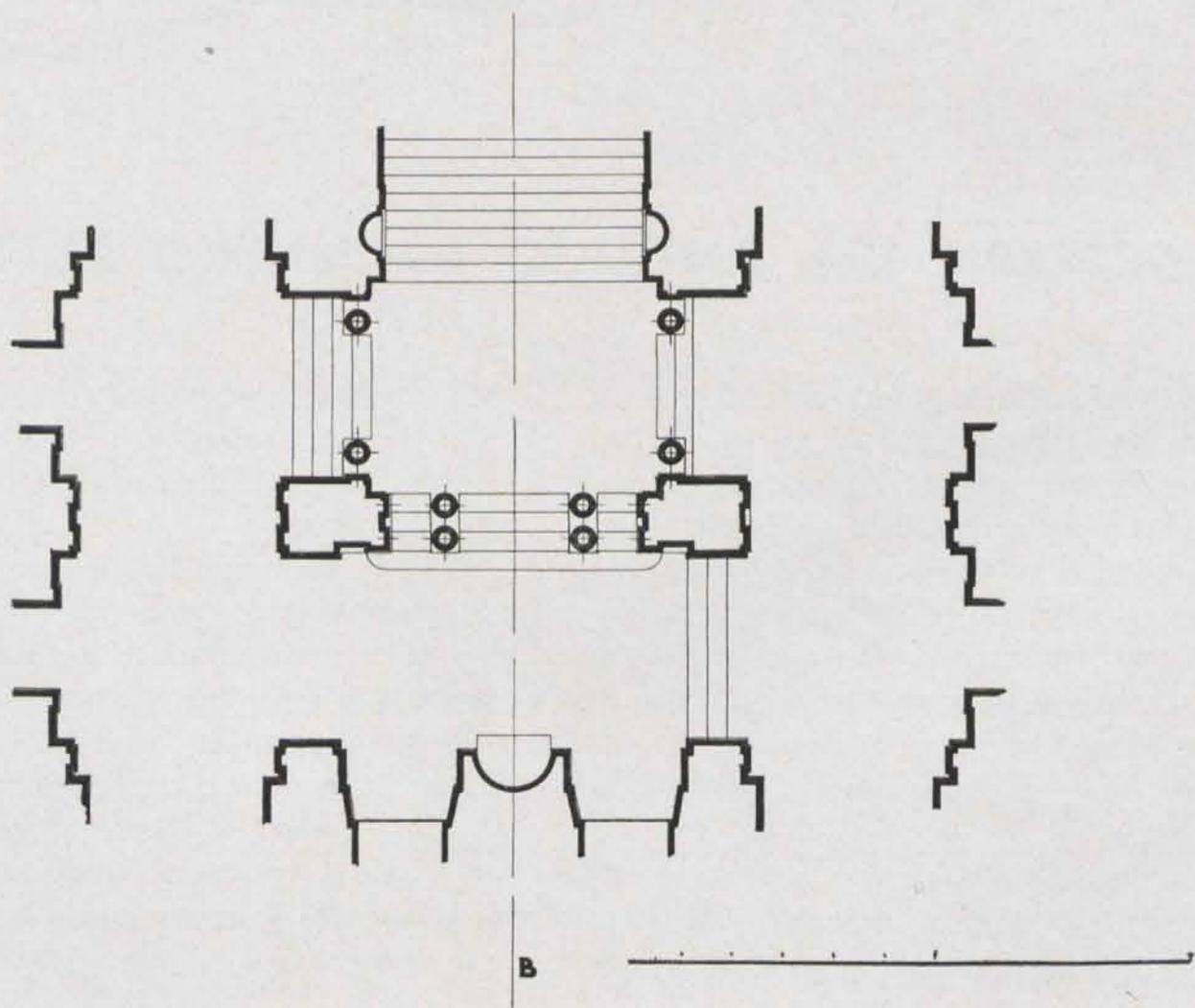
De las tres, la última es, a nuestro juicio, la que más le pertenece, más que la del Real Palacio, en cuya invención tuvo que suje-

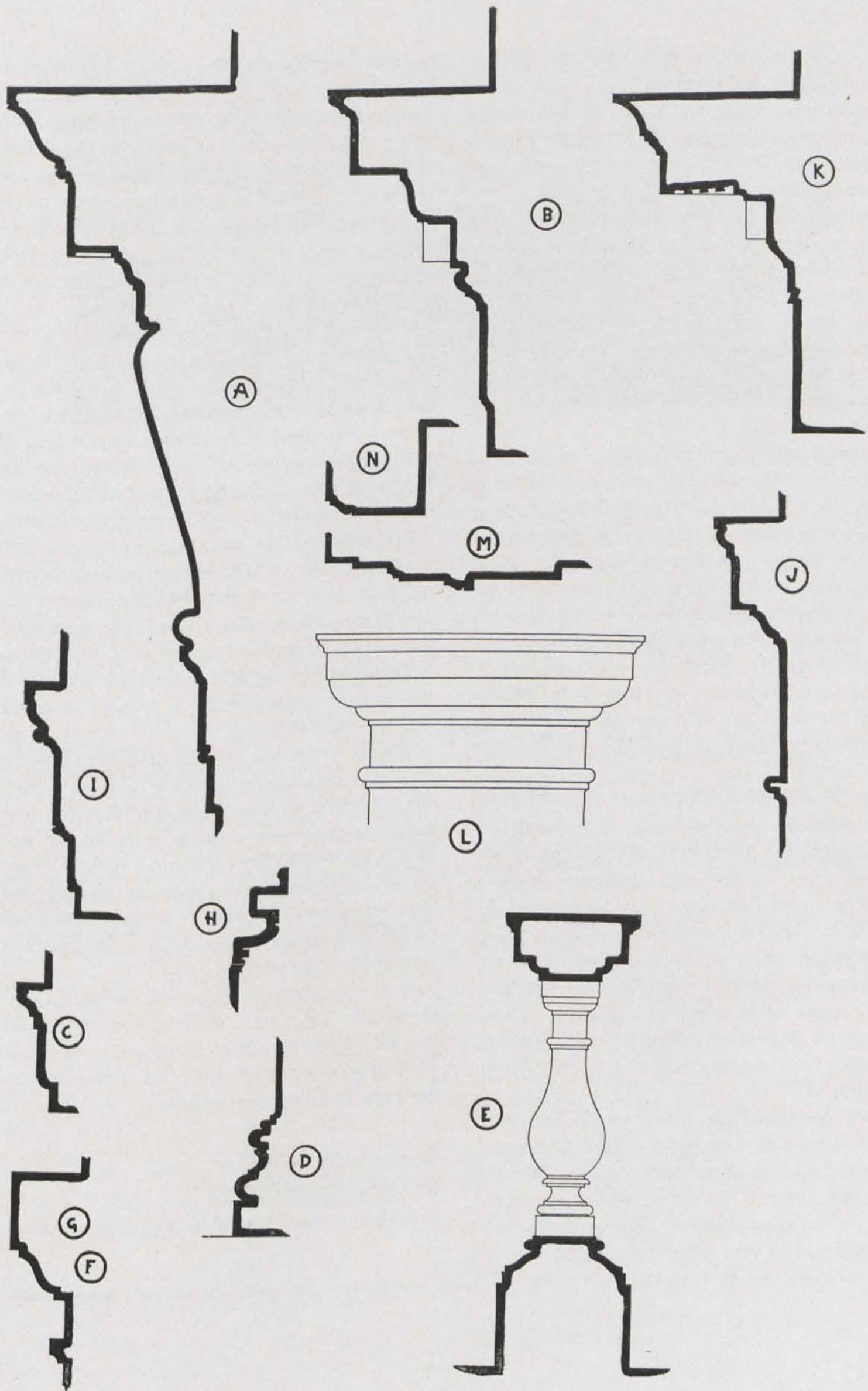
tarse a determinadas condiciones que le venían impuestas; por eso la destacamos de las otras como obra más libremente original de Sabatini.

El Palacio se construye para albergar una alta representación y un gran personaje; por esto la escalera había de ser anuncio de tanta magnificencia; ya Bails, en su libro de Arquitectura Civil, en términos generales, dice: "La escalera deberá sufrir una decoración hermosa, mediante la cual los que en el Palacio entraren formarán aventajado concepto de la magnificencia del dueño a quien van a ver". Y esta escalera bien pue-



ANTICUO MINISTERIO DE MARINA





de formar aventajado concepto del dueño, por magnífico que este sea.

La alta representación era la Secretaría de Estado; el gran personaje, el Secretario, Marqués de Grimaldi, máximo protector de la Academia de las tres Nobles Artes, donde Sabatini contaba como académico de honor y de mérito. El arquitecto, a su vez, para que nada faltase en este concierto de grandezas, era, según Cea Bermúdez, el profesor más condecorado de Europa en los tiempos modernos, el Excmo. Sr. D. Francisco Sabatini, Teniente general, consejero nato del Supremo de Guerra, gentilhombre de su Majestad, etc.

Apenas debió utilizar Grimaldi el palacio, ya que en 1776 marcha como embajador a Roma. Lo habitó más tarde Manuel Godoy, a quien se debe la importante decoración interior; luego, por espacio de unos años, el Consejo del Almirantazgo, hasta 1813, en que se dedica a Biblioteca Nacional, y en 1826 pasan a ocuparlo los Ministerios de Gracia y Justicia, Hacienda, Guerra y Marina. Se llama entonces la Casa de los Ministerios. Sufre un incendio en 1846 y lo vemos por último dedicado a Departamento de Marina.

Está situado este Palacio en aquella parte de Madrid que fué feudo arquitectónico de Sabatini, en la calle Nueva o Nueva Regalada (hoy Bailén), que él mismo trazó y abrió cerca de Caballerizas y del Cuartel de Corps, contiguo a la casa que el propio Sabatini labró para sí. De todo esto apenas queda nada; tenía fatalmente que desaparecer; sobre estos edificios había caído esa especie de infamante adjetivo de "viejos caserones", anónimo en Madrid de una muerte próxima.

En la escalera de este Palacio tenemos una muestra clara de todo lo que era el arquitecto Sabatini. Aquí encontramos esa arquitectura, serena y simple, que es la suya; pero aquí mismo también se nos presentan la ampulosidad y la escenografía, no menos características en él. Esto quiere simplemente

decir —cosa por otra parte muy natural— que tenemos en Sabatini una representación genuina de este último tercio del siglo XVIII, caracterizado por el equilibrio; equilibrio que prohíbe tanto las exaltaciones del barroquismo como los exacerbamientos de la sobriedad. Sin olvidar que Sabatini fué siempre un romano, tan romano que nunca supo ser español, aunque entrara tan bien en el ambiente de Madrid.

En la obra comentada advertimos cómo ha sacrificado a su aparato escénico la racionalidad, pues esta escalera, para ser como es —pero racionalmente— hubiera necesitado más desarrollo, evitando así que el tiro central avance sobre la meseta de los tramos laterales, dando lugar a unos peldaños que cumplen tan sólo una misión teatral.

No sacrifica, sin embargo, la comodidad; y la condición indispensable en una escalera, para que, como dice Palladio —tan escuchado en este tiempo— las personas se sientan casi convidadas a ir por ella, está excelentemente conseguida; complace la impresión que se experimenta al recorrerla cuando, en agradable gradación, vemos ir en aumento su grandeza y magnificencia; y así pasamos de una composición simple de huecos y nichos, en los vestíbulos, al orden toscano de la primera meseta, para llegar, por último, al triunfo final del gran ámbito, donde el arquitecto despliega la decoración más importante, basada principalmente en el orden jónico de Miguel Ángel, tan querido siempre de Sabatini.

Aun hoy, esta hermosa escalera, maltratada por revocos inadecuados, conserva aquella grandeza que emociona y constituye una más entre las grandes obras del arquitecto D. Francisco Sabatini.

CARLOS DE MIGUEL y  
FERNANDO CHUECA

Alumnos de la Escuela Superior de Arquitectura de Madrid.

Planos de los Arquitectos Ernesto Ripollés y Pedro Cuartero.



## REFORMA Y AMPLIACIÓN DEL EDIFICIO S.E.I.D.A.

**ANTECEDENTES.**—Para proyectar un edificio para una Sociedad representante de una serie de marcas de automóviles, requiere tener en cuenta una serie de factores que provienen de la forma en que en cada caso se desarrolla este negocio.

En el caso de la Sociedad SEIDA, se trata de la ampliación de un edificio ya existente, que, como es natural, hay que respetar en lo más posible; esto ha complicado bastante la resolución del problema, ya en sí muy complejo.

Con una esquemática reseña de los diversos servicios que forman el conjunto de las necesidades

de SEIDA, podremos tener una clara idea del funcionamiento del edificio, sin que tengamos que recargar demasiado estas notas describiendo la forma en que la Sociedad desarrolla sus actividades.

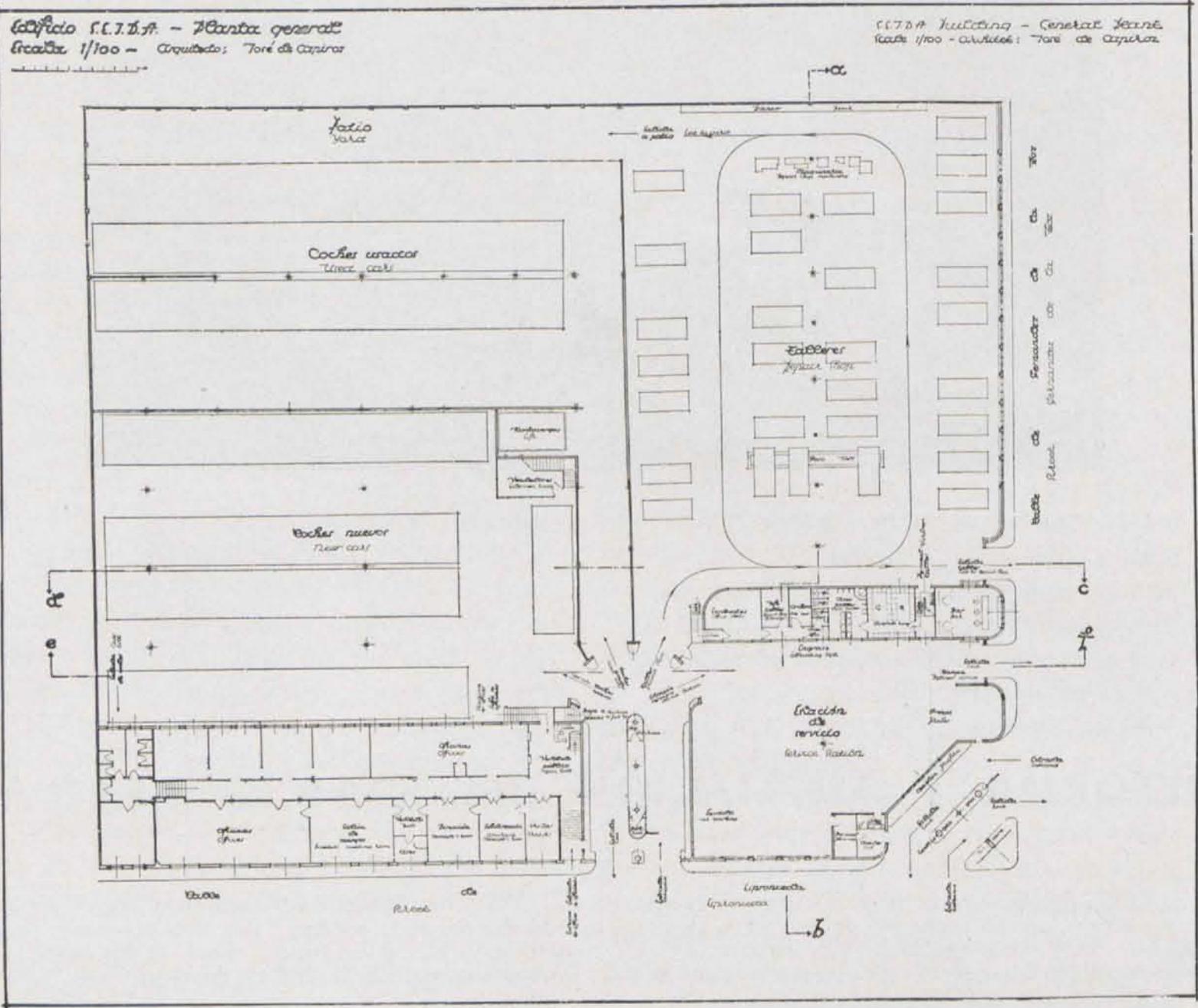
Haremos esta reseña en forma de cuadro para ver más claramente las relaciones entre los servicios y después haremos un resumen de los que pudieran ser más importantes.

**SERVICIOS.**—El esquema de los servicios es el siguiente:

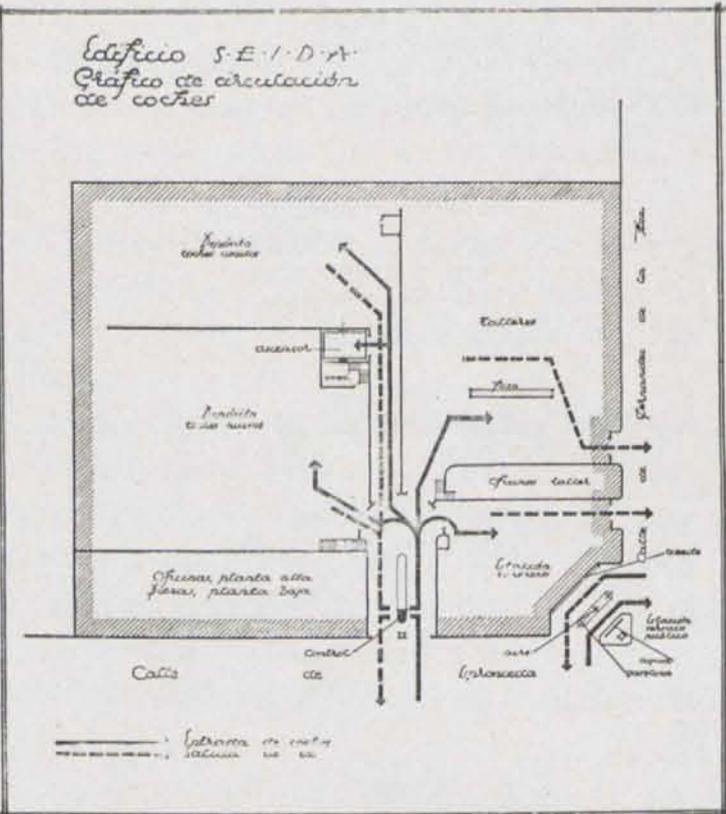
Servicios de la Representación	Oficinas generales	Dirección	Despacho director. Despacho subdirector. Despacho gerente. Sala de consejos. Publicidad.
		Administración	Contabilidad. Correspondencia. Caja.
	Venta de coches	Vendedores	Despacho jefe. Estancia vendedores.
		Coches	Nuevos. Usados.
	Repuestos	Almacén Ficheros Contabilidad Suministro	A público. A taller.

Edificio S.E.I.D.A. - Planta general  
Escala 1/100 - Arquitecto: Toré de Capriles

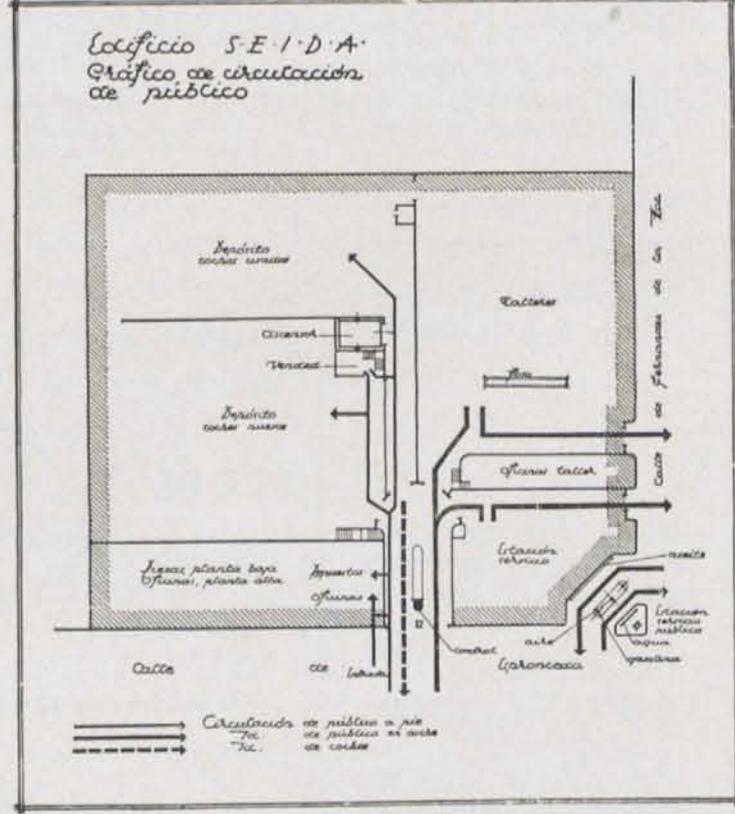
S.E.I.D.A. Building - General Plan  
Scale 1/100 - Architect: Toré de Capriles



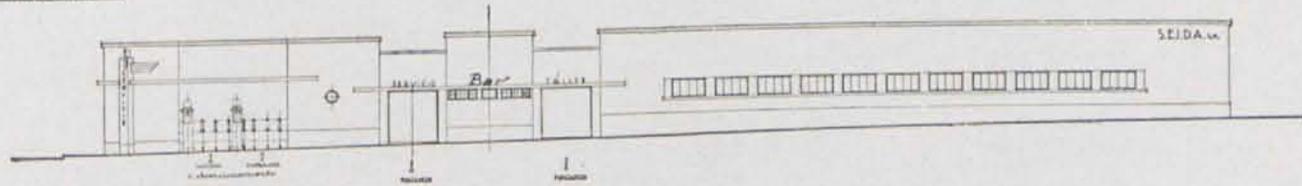
Edificio S.E.I.D.A.  
Gráfico de circulación de coches



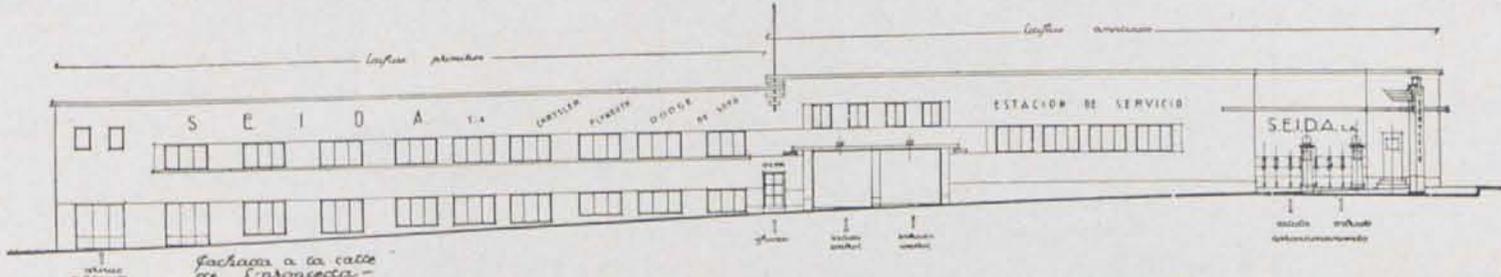
Edificio S.E.I.D.A.  
Gráfico de circulación de público



Edificio S.C.T.A.  
Escala 1/100



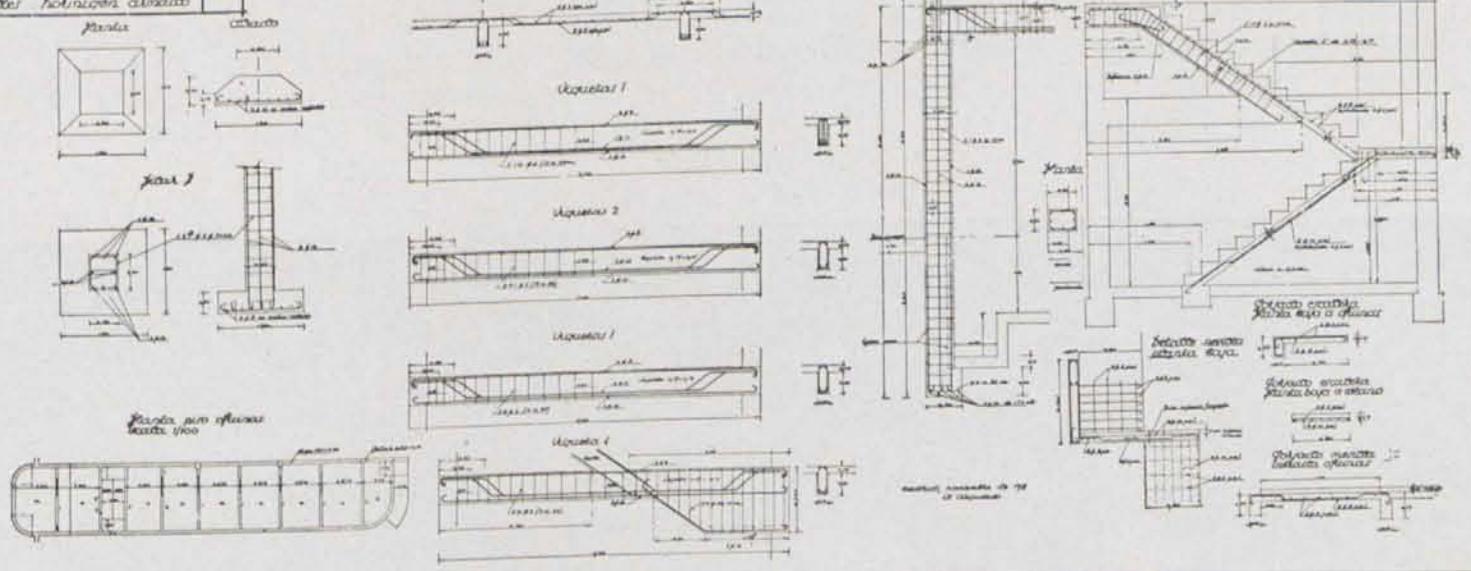
Fachada a la calle de Ferrnandez de la Hoz



Fachada a la calle de Estacion

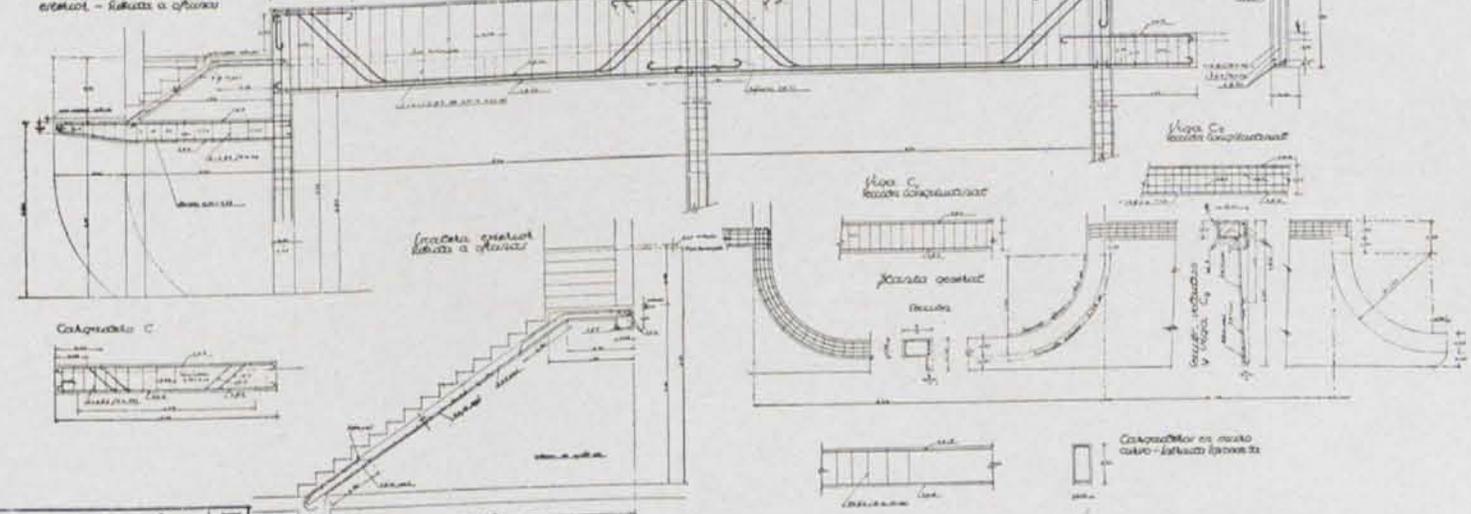
Plano de edificio  
S.C.T.A. - Escala 1/200  
Detalle de estructura

6



Plano de edificio  
S.C.T.A. - Escala 1/200  
Detalle de estructura

7



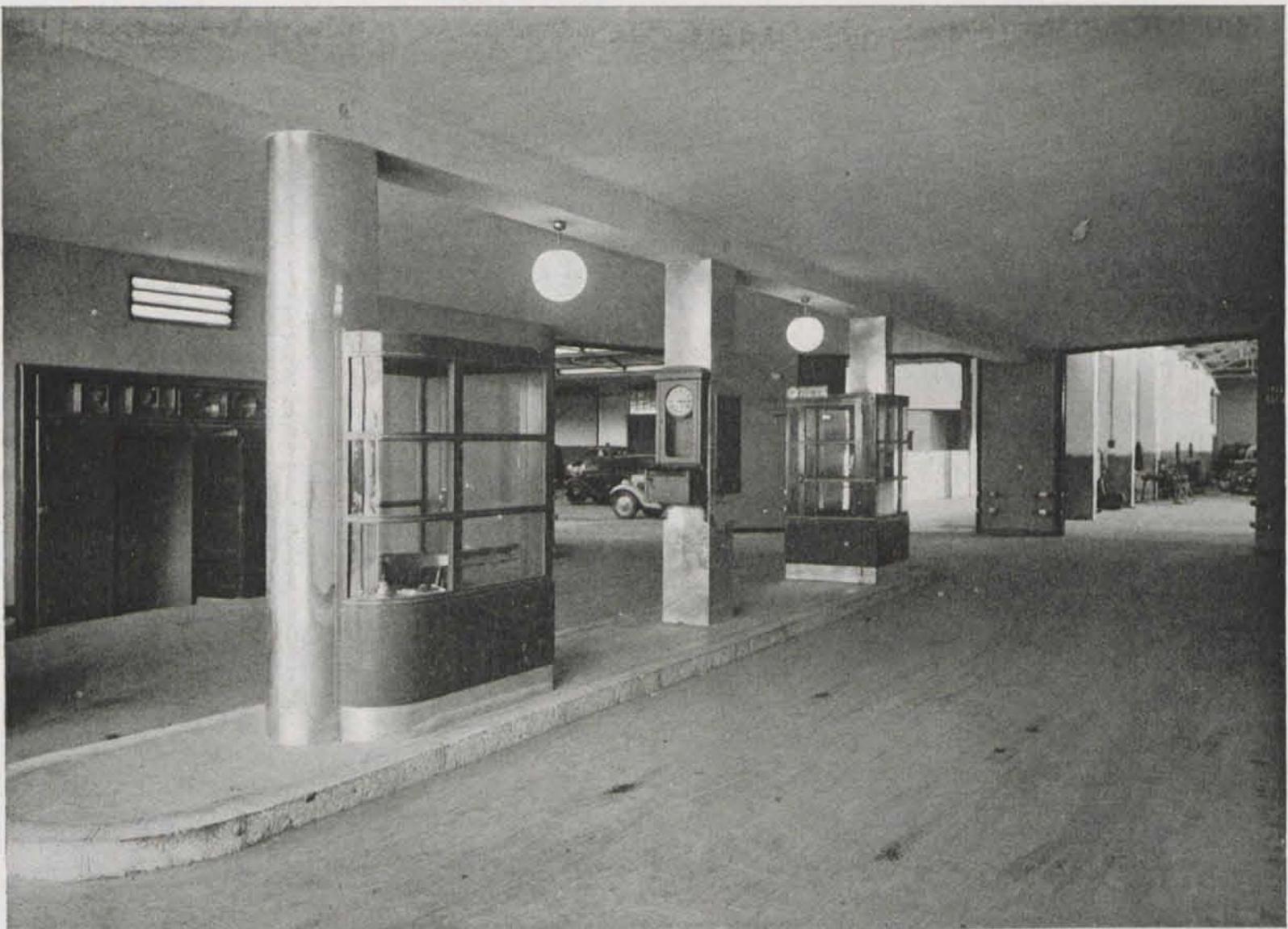
Plano de edificio  
S.C.T.A. - Escala 1/200

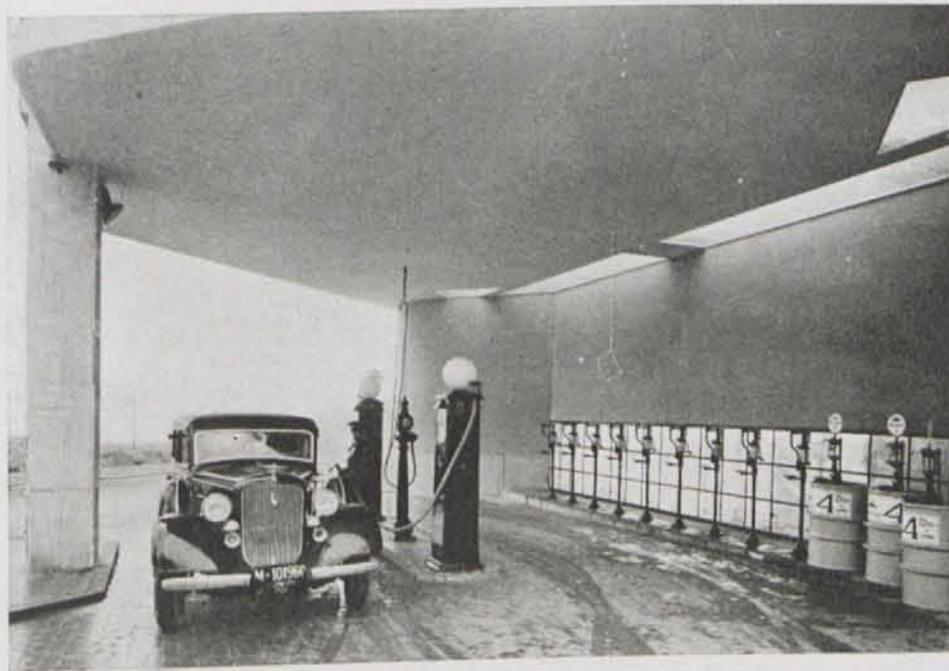
Servicios anejos a la Representación	Taller de reparaciones	Zona de público	Recepción de coches. Despacho jefe taller. Espera público.	
		Zona de trabajo	Naves de taller. Oficinas de taller	Dirección. Contabilidad. Ficheros. Suministros.
		Zona de servicio	Generales de taller.	Depósito herramientas. Autógena. Fragua. Electricidad.
	Estación de servicio	Engrase Lavado Puesta a punto	Por aire comprimido	Administración independiente.
	Aprovisionamiento.	Aceites Gasolina Aire.	Administración independiente.	

Con estos cuadros y con el estudio de las circun-  
laciones que a continuación se incluyen, queda pun-

tualizado el criterio que ha presidido al proyectar  
la reforma del antiguo edificio.

#### Vestíbulo.





Estación de aprovisionamiento.

**CIRCULACIONES.**—Las tres clases de circulaciones que hay que considerar son: **a)** Circulación de coches; **b)** Circulación de público, y **c)** Circulación de empleados dentro del edificio.

Se ha procurado la mayor independización entre ella y entre las distintas que componen cada grupo.

**CIRCULACION DE COCHES.**—Se agrupan, según su naturaleza del coche, es decir, que el coche que circule sea o no de la entidad propietaria del edificio, ya que en el primer caso necesita que ésta controle la salida y entrada del vehículo, y en el segundo, solamente la entrada, pues la salida es controlada por los Jefes de taller o Estación de servicio. La naturaleza del coche lleva aparejada una mayor o menor duración de la estancia del mismo en el local; todo ello da la clasificación siguiente:

Coches de SEIDA (estancia larga)		Depósito de coches nuevos. Depósito de coches usados.
Coches del público (estancia corta)		Al taller de reparaciones. A la estación de servicio.
Coches sin estancia (aprovisionamiento)		Gasolina. Aceite. Aire.

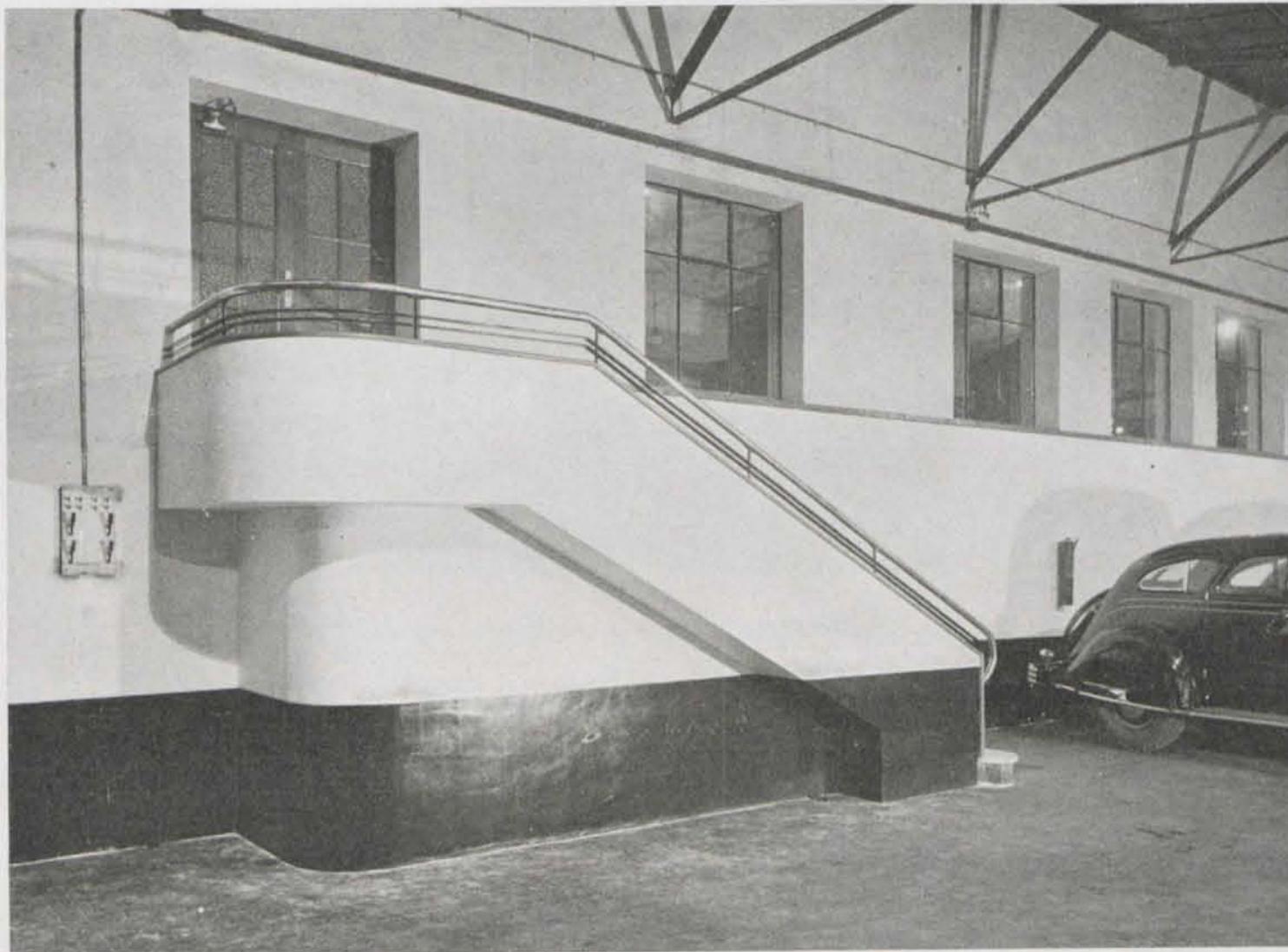
Esta diferenciación de las circulaciones corresponde a las necesidades de control en la siguiente forma:

**a)** Coches que precisa controlar su entrada y su salida, coches de SEIDA, o sea depósito de coches nuevos y depósito de coches usados.

**b)** Coches que precisa controlar solamente la entrada—coches del público—, es decir, los que van al taller y a la estación de servicio, ya que

Entrada principal.





Detalle del depósito de coches.

la salida de ellos corre a cuenta de los jefes de sus respectivos locales.

c) Coches que no necesitan control; aprovisionamiento de aceite, gasolina y aire. Deben tener

una circulación independiente para mayor comodidad del público y para no recargar la zona de control con circulaciones inútiles.

Todas ellas, menos la exterior para gasolina y

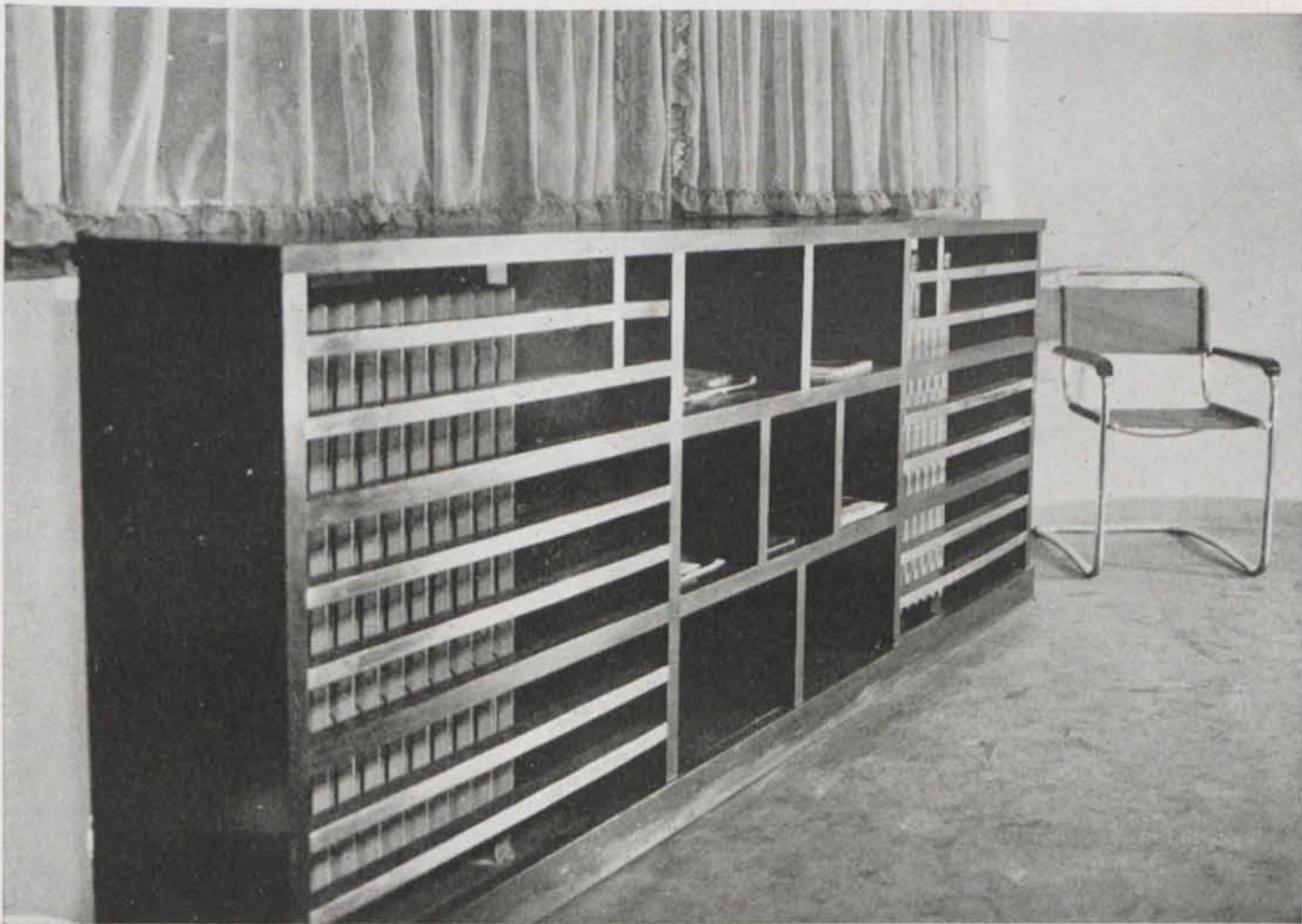
Vestíbulo de reparto.



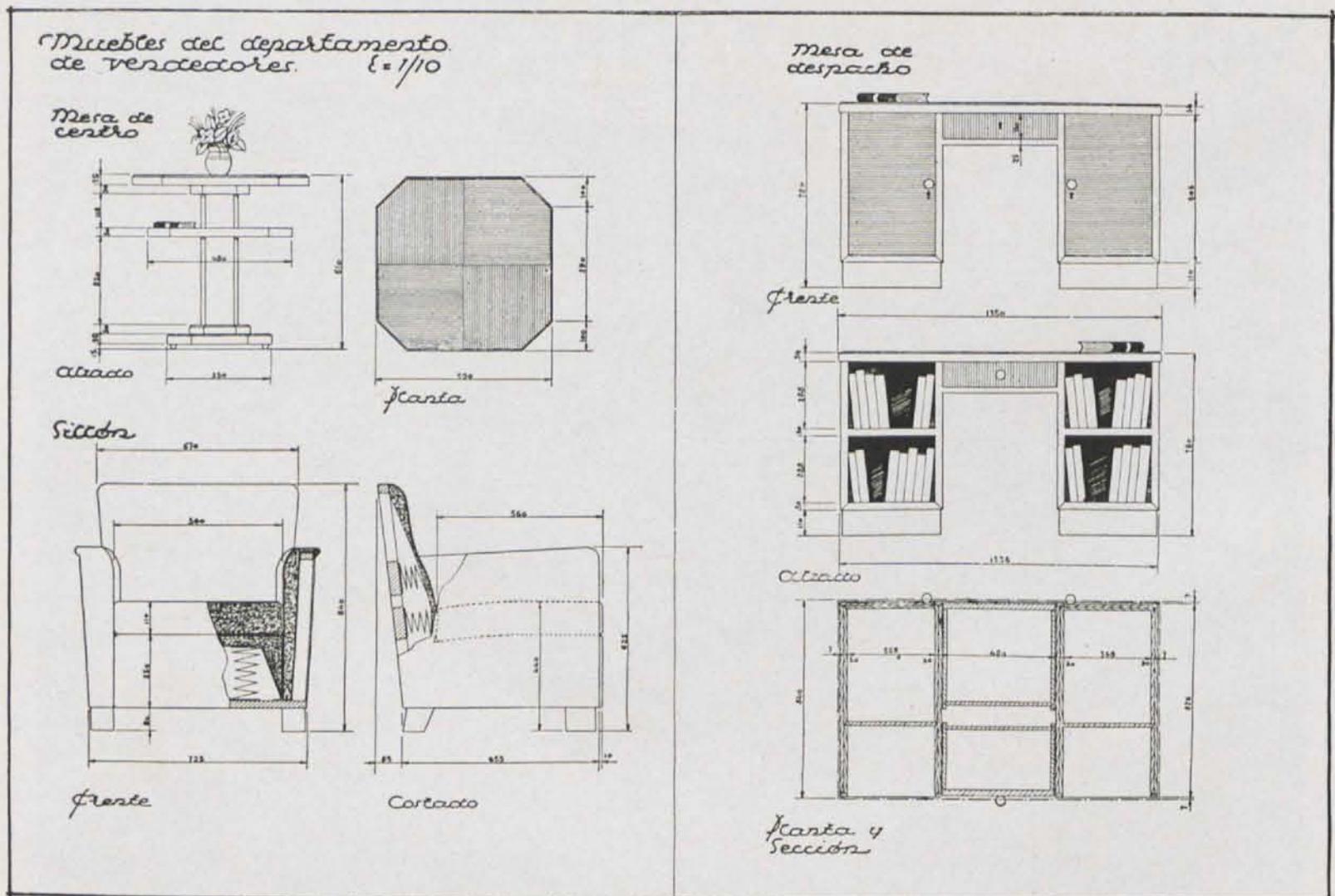


Depósitos de coches.



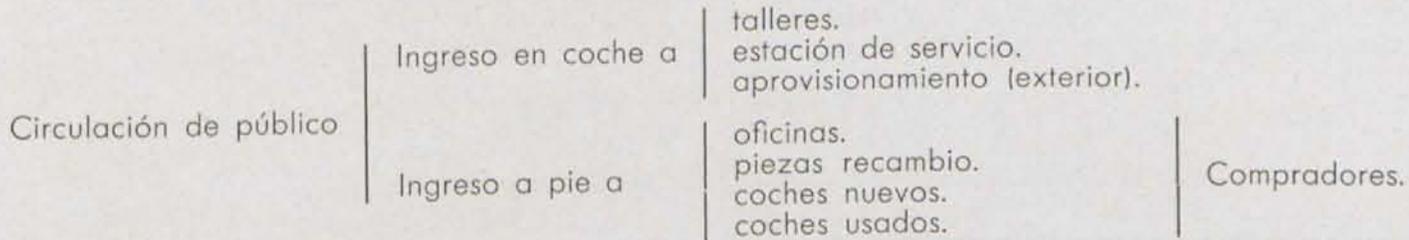


Despacho de vendedores.



grasas, deben ser controladas para no diluir las responsabilidades y, para economía en el personal, conviene unificar el control en forma que sea uno sólo para todas las circulaciones. Así se ha hecho y puede apreciarse en el esquema gráfico que se acompaña.

**CIRCULACION DE PUBLICO.**—Dadas las diversas clases de público que ha de transitar en el edificio, se han estudiado sus circulaciones en forma



**CIRCULACION DE PERSONAL.**—La independencia de los diversos servicios permite también una completa independencia en las circulaciones del personal. Por tanto, desaparece el tráfico de empleados dentro del edificio, hasta el extremo de poner en el taller de reparaciones un pequeño depósito de las piezas más usuales para evitar el que tengan que ser servidas desde repuestos. El evitar estas circulaciones inútiles es fundamental, para poder obtener un rendimiento máximo del personal, cosa muy difícil con unos servicios diluidos.

**FUNCIONAMIENTO DE LOS SERVICIOS.**—En los servicios de representación y venta de coches no precisa tener en cuenta más que la relación con el exterior, o sea con la calle. Se ha prescindido del salón de exposiciones o escaparates de coches, por creerlo innecesario, dado el carácter del edificio. El público debe acudir a la agencia en virtud de la propaganda; esta puede ser por publicidad o por la atracción que proporcionan los escaparates de

que se realicen con toda independencia de las de coches; para ello, se hacen las de peatones por el andén izquierdo del vestíbulo general de reparto, con lo cual evitamos se cruce el público con los coches de salida y teniendo, a la entrada, a éstos de frente.

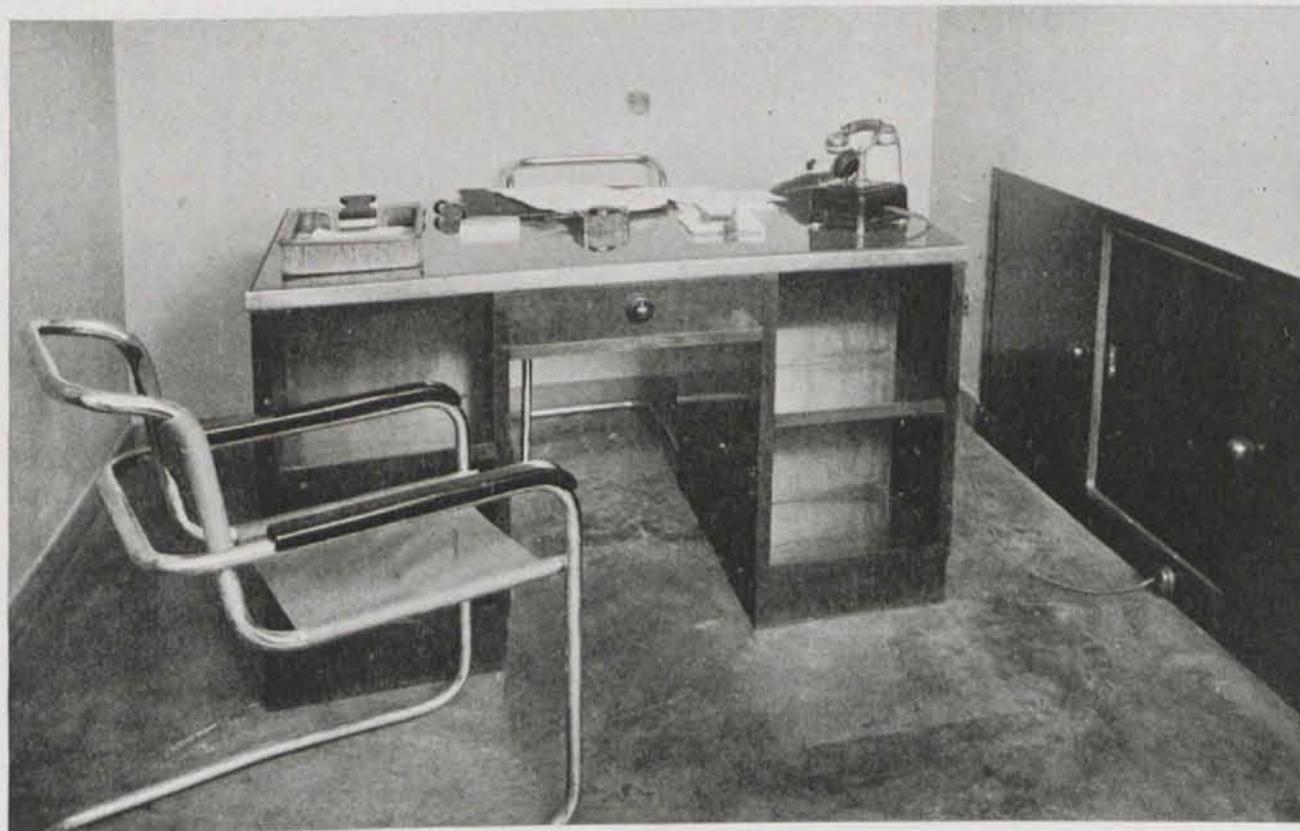
Las reseñaremos esquemáticamente para mayor claridad y simplificación de estas notas, aclarándose el cuadro con el correspondiente esquema gráfico:

exposiciones en sitios céntricos y zonas de gran tráfico urbano. Por tanto, la exposición, que significa el depósito de coches, es más bien de conjunto, en la cual el vendedor puede mostrar los modelos determinados, haciéndose así, por tanto, una selección de público, en que queden eliminados los curiosos y quede reducido a los presuntos compradores.

El mismo criterio se ha seguido con el depósito y exposición de coches usados que provienen de cambios. Este local es preciso que exista siempre en un negocio de esta naturaleza, ya que gran parte de las operaciones se hacen a base de cambios por coches usados.

En el taller, es muy importante el independizar al público por completo de la zona de trabajo, con lo cual se evitan las distracciones que en el trabajo se ocasionan al obrero y la intromisión en la forma de ejecutarse la obra; con esto conserva la dirección del taller toda su responsabilidad. Para ello establece una barrera en el despacho del

Despacho.



Jefe de taller; en él se reseña la reparación y se hace la ficha del coche. Se han colocado una sala de espera y un bar, contiguos a las salidas de taller y servicio, por si precisase la estancia del cliente en el local, hasta que se terminase el servicio.

Contiguas al taller y en la planta alta del cuerpo de edificio, se encuentran los locales de oficinas del taller para la contabilidad, administración y dirección, y en el mismo cuerpo de edificio, pero con cierta independencia, los servicios del personal: de aseo, comedor, guardarropa, etc.

Común al taller y a la estación de servicio está el departamento de electricidad, para reparacio-

nes y carga de baterías. También se unen ambos locales, por un paso de coches, en el foso corrido de la Estación de servicio, por si fuera precisa una reparación en algún coche que hubiera ido a engrase.

La estructura del edificio, tanto exterior como interior, es completamente acoplada a las necesidades, es decir, se ha suprimido en ella todo lo superfluo y se ha tenido muy en cuenta no omitir ninguno de los detalles que en la técnica moderna se exigen para esta clase de edificios.

JOSE DE ASPIROZ, Arquitecto.

Paso al depósito de coches usados.

