

EL PAISAJE FERROVIARIO

ESTACIÓN FERROAUTOMOTOR TOLOSA





ESTACIÓN FERROAUTOMOTOR

Iara LURAGHI
36325/6

“Paisaje Ferroviario. Terminal Ferroautomotor Tolosa”

Taller vertical de arquitectura N°1 Morano - Cueto Rua

Leandro MORONI - Alejandra ALDASORO - Celia CAPPELLI

Facultad de Arquitectura y Urbanismo - Universidad Nacional de La Plata

Fecha de defensa 21.12.2023

Licencia Creative Commons



01

INTRODUCCIÓN

Recorrido académico
Intereses
Movilidad urbana
La Plata, ¿Ciudad planificada?

02

PROPUESTA URBANA - MOVILIDAD Y DESARROLLO

Área metropolitana de Buenos Aires
Gran La Plata
La Plata

03

PROPUESTA TEÓRICA Y CONCEPTUAL

Proceso de las vías férreas en La Plata
Vacíos urbanos: Áreas de oportunidad
Descentralización urbana
Vacío Tolosa - vías - Vacío estación
El paisaje ferroviario

04

PROPUESTA PROYECTUAL

MASTER PLAN TOLOSA
Propuesta movilidad y edificación
Propuesta espacios verdes
Propuesta final Master plan Tolosa 1:2500
ESTACION FERROAUTOMOTOR
Planta movilidad 1:1000
Proceso volumétrico
Programa
Plantas 1:500 - 1:300
Cortes 1:500 - 1:300
IMAGENES

05

PROPUESTA TECNOLÓGICA

Criterios estructurales
Sistema constructivo estructural
Corte crítico y detalles constructivos
Instalaciones

06

REFLEXIONES.

Proyecto para una ciudad activa
Agradecimientos



01 INTRODUCCIÓN MOVILIDAD URBANA



RECORRIDO ACADÉMICO

SITIO Y ESCALA DE INCIDENCIA EN LA CIUDAD:

Arquitectura I

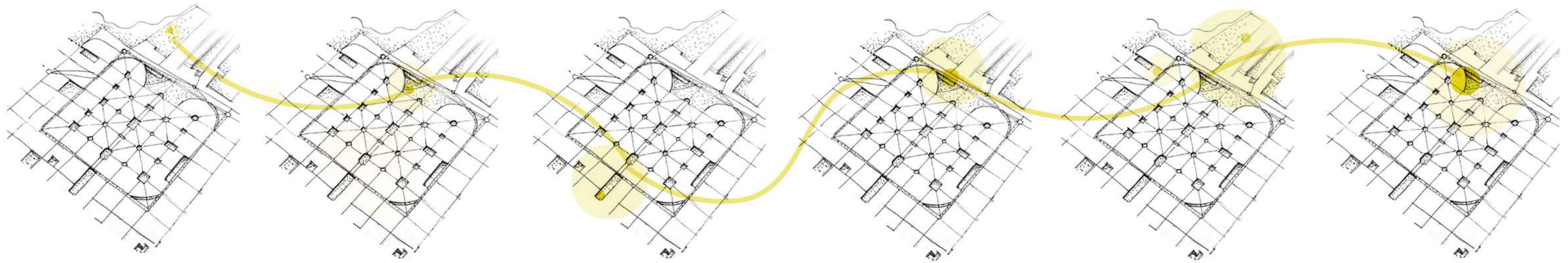
Arquitectura II

Arquitectura III

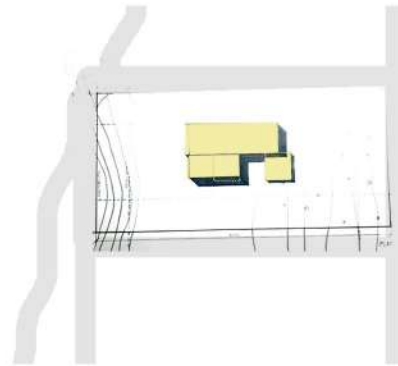
Arquitectura IV

Arquitectura V

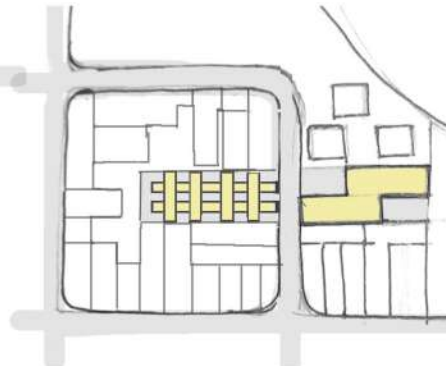
Arquitectura VI



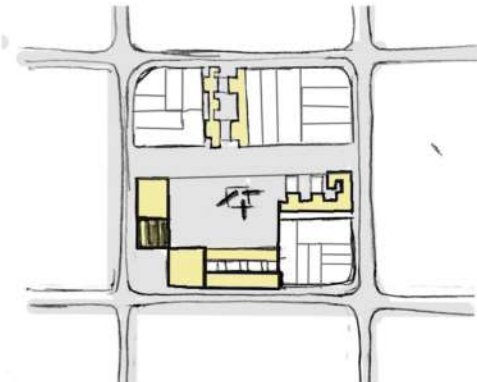
ESQUEMAS DE INTERVENCIÓN EN EL SITIO PARTICULAR:



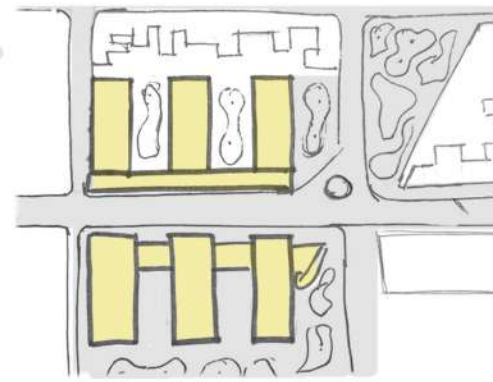
Vivienda unifamiliar



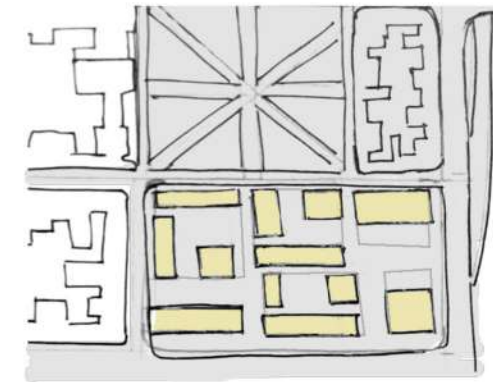
Vivienda en hilera - Pasaje
+ Centro didáctico



16 casas agrupadas. Pasaje
+ Centro Cultural Gambier



Conjunto de 96 viviendas
+ Casa de la música



Amanzamiento 300 viviendas
+ Facultad de tecnología y petróleo



Master plan para barrio hipódromo.
Amanzamiento viviendas y nuevo bosque

INTERESES

CONCLUSIÓN DEL PROCESO ACADÉMICO TRANSITADO:

En los distintos años transitados en la facultad produjimos cada año, un proyecto de viviendas y otro de equipamiento. Los primeros, tienen una incidencia de baja escala, interviniendo principalmente a su entorno inmediato. En cambio, los proyectos de equipamiento, tienen un alcance mayor, proponen actividades que pueden movilizar grandes cantidades de personas y en algunos casos desde distintas partes de la ciudad. Sin embargo, esto se da a causa de los programas específicos que proponen y generalmente abarcan grupos determinados de personas.

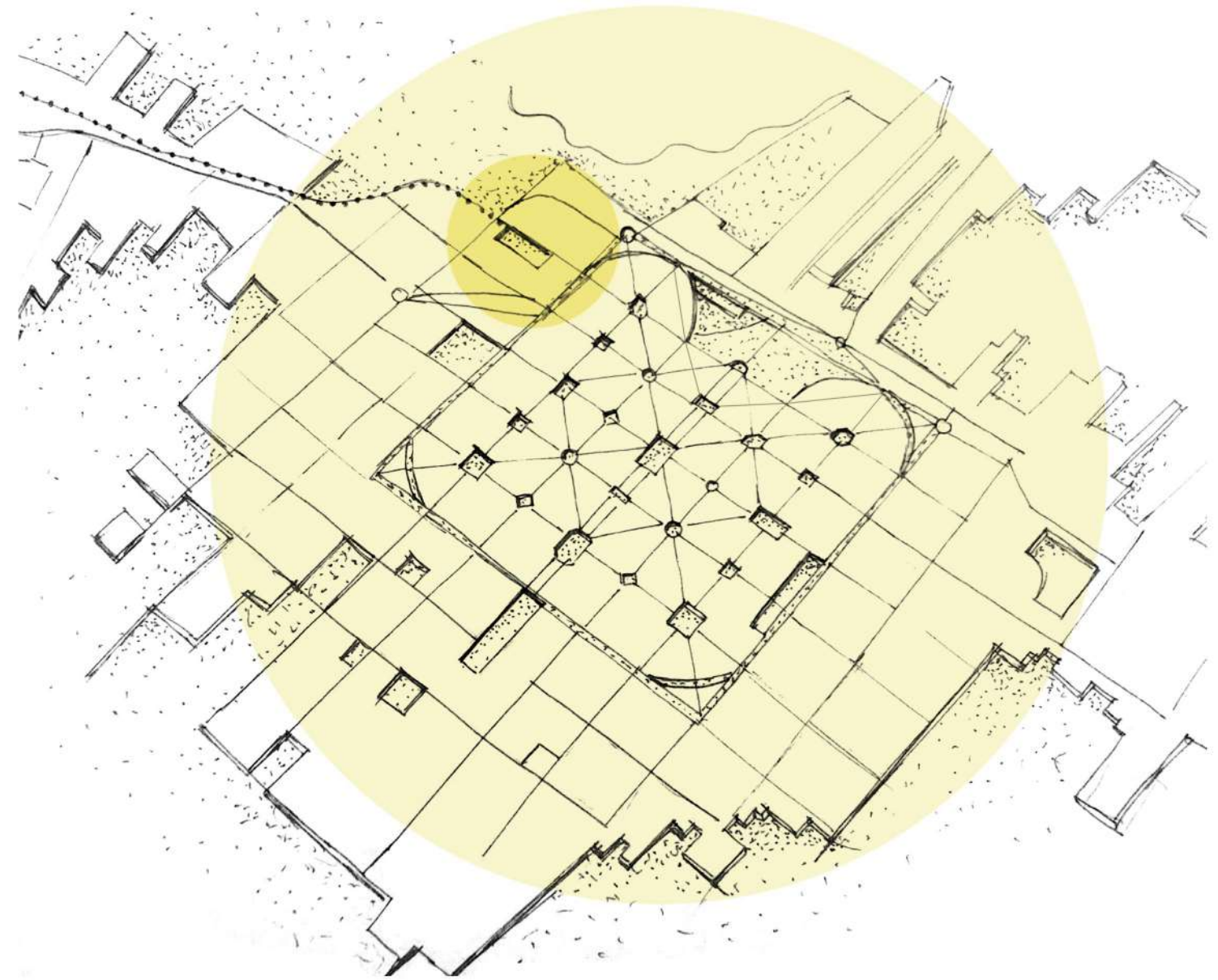
Ambos tipos de proyectos debieron, además de resolver cada programa específico, **proponer ciudad, formas de mejorarla y potenciarla.**

INTENCIONES DEL PROYECTO FINAL:

Lo que pretendo con el proyecto final, es poder integrar los conocimientos incorporados en los años académicos, mediante una propuesta que pueda intervenir y proponer, no solo para un sector determinado de habitantes o de ciudad, sino que de forma integral hacia ambos aspectos.

En esta búsqueda, trato además de resolver el equipamiento, que en sí mismo ya es un hito atractor y movilizador de gente, poder proponer lineamientos y proyectos en las distintas escalas de la región, para adaptar el diseño original de La Ciudad de La Plata, a la densidad y escala que tiene actualmente, con la **movilidad** como medio fundamental para poder llevarlos a cabo.

Estas propuestas de intervención necesariamente afectarán la totalidad de la región en menor o mayor escala.



MOVILIDAD URBANA

En la actualidad, las transformaciones radicales que ocurrieron en territorios y ciudades, a partir del paso de la sociedad industrial a la sociedad del conocimiento, sumado al crecimiento de las manchas urbanas, han modificado sustancialmente la movilidad y los desplazamientos de las personas en las ciudades-territorios.

Emisiones de CO2, poluciones diversas y congestión en aumento: los financiamientos públicos tradicionales resultando insuficientes y una inequidad social en materia de movilidad, en conjunto con un rápido desarrollo de las tecnologías de la información y la comunicación (TIC), son algunos de los aspectos que obligan a pensar un verdadero **cambio de paradigma** que incluya usos, herramientas, actores e incluso el concepto de mismo de movilidad.

El concepto de "**movilidad**", que se ha impuesto recientemente en sustitución del término "transporte" (desplazamiento, tráfico o circulación), es un buen indicador de esta evolución. Así como su definición lo sugiere, más allá de la utilidad de los distintos sistemas de transporte, la movilidad determina el modo de vida y funcionamiento dominante de nuestra sociedad. Más aun, la movilidad deviene en un cuasi **derecho social**, como la salud o la educación, o un bien público como el agua o la electricidad, del que nadie debería ser privado" Georges Amar

Una vez entendido el nuevo paradigma desde el concepto, se pueden empezar a plantear los procesos de innovación en sí mismos. Estos deberán producir un número creciente de modos de transporte, de manera que la optimización de la movilidad de un territorio, no sea la búsqueda del "modo ideal", sino de la **variedad** en sí misma, que a tales fines, integra modos rápidos y lentos, mecanizados y sustentables, individuales y colectivos.

La movilidad debe pensar al a cada viajero, a priori **multimodal**, debe estar en condiciones de poder componer su propia movilidad según circunstancias, día, temporada o periodo de vida: **Movilidad a la carta**. Para que ello sea posible, la totalidad de los medios de transporte debe diversificarse, habiendo cada vez **más "maneras de moverse"**, más medios o más caminos posibles para ir de un punto a otro.

Podemos concluir que "**se trata no solo de transportar, sino de ofrecer a las personas los medios de controlar, optimizar y organizar su movilidad según sus propios criterios**".



conceptos y citas "Homo mobilis. La nueva era de la movilidad". Georges Amar

LA PLATA ¿CIUDAD PLANIFICADA?

Cuando hablamos de la falta de planificación de las ciudades, es un desafío común en muchas de ellas. La ciudad de La Plata se despegó de este grupo al haber sido planificada previa su creación, con su trazado en forma de damero y amplios espacios verdes, diseñadas por el arquitecto y urbanista Pedro Benoit a fin del siglo XIX. Sin embargo, con el pasar de los años, queda a la vista la falta de planificación del crecimiento de la ciudad, el cual sobrepasó el diseño original y se ve reflejado en el colapso de su movilidad.

Según datos recopilados por el Observatorio de Movilidad de la Ciudad de La Plata, este crecimiento no planificado, marca un alto flujo vehicular hacia el casco y en estos viajes predominan los modos motorizados no masivos (41%). Además, se establecen tres tendencias que se configuran según el sector de la ciudad al cual hagamos referencia:

A) Casco fundacional: Prevalencia de modos no motorizados

B) Zonas Norte, Sur y Este: Dependencia de los modos motorizados no masivos

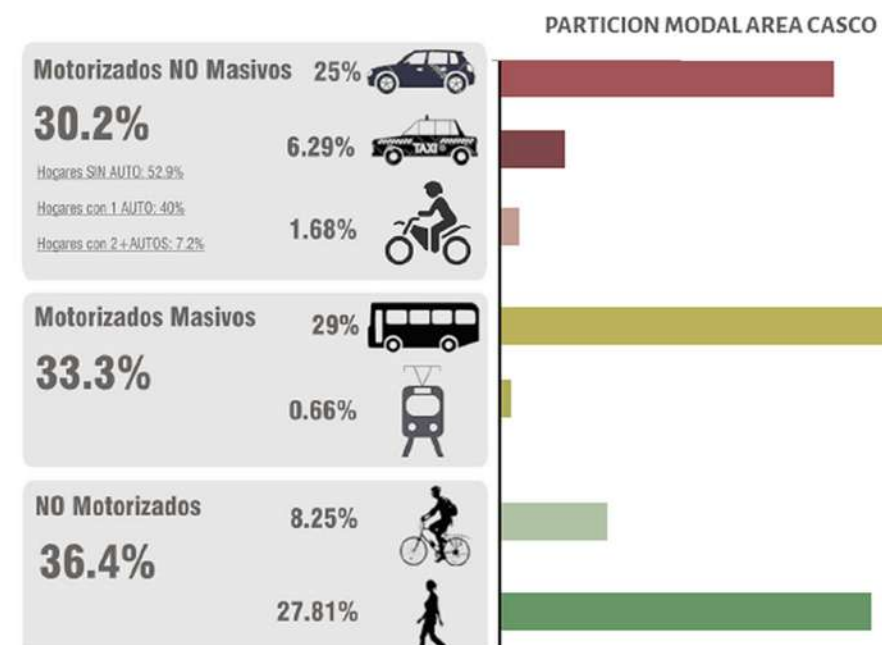
C) Zona Oeste: Dependencia de los modos no motorizados masivos

Estas tendencias se explican por 3 factores principales: Distancia o cercanía a las actividades diarias, tamaño de los hogares (cantidad de habitantes) y tasa de motorización.

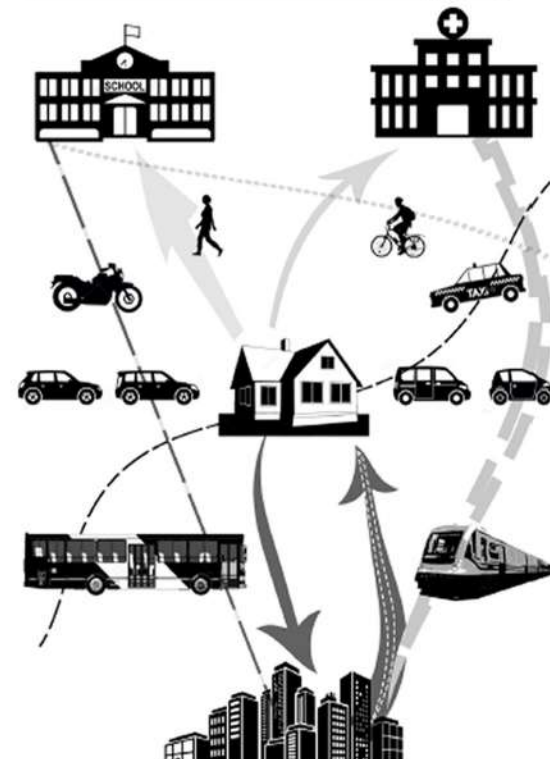
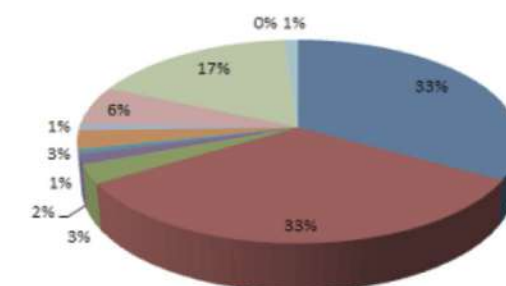
Para poder equilibrar estas tendencias, el observatorio propone aspectos a tener en cuenta en futuras planificaciones urbanas:

1. Establecer **nuevas centralidades** y/o el impulso a **procesos planificados de descentralización** administrativa, educativa, de salud y comercial. Esta medida significa un alto potencial para revertir el problema de la preferencia de los medios motorizados, a causa de las distancias diarias a recorrer.

2. Concluye que la alta demanda de viajes diarios al casco, se produce por las viviendas con gran cantidad de habitantes en las periferias, por lo que se propone planificaciones del parque habitacional y políticas estratégicas de densificación, para definir y regular una **diversificación tipología** y de tamaños de unidades funcionales, a lo largo de territorio, como pautas para desarrolladores urbanos



Reparto Modal Gran La Plata 2013
Encuesta de Movilidad GII IIPAC FAU UNLP



02 PROPUESTA URBANA MOVILIDAD Y DESARROLLO



ÁREA METROPOLITANA DE BUENOS AIRES

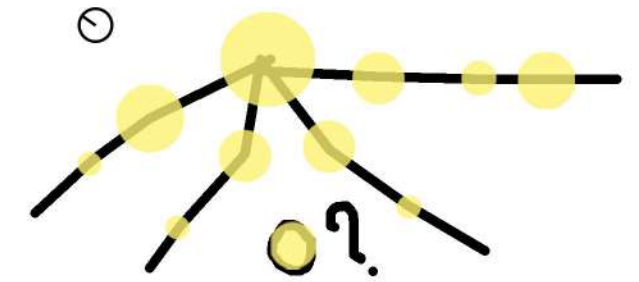
LINEAMIENTO GENERAL:

1. Distribución democrática territorial con redes viales como impulsoras y herramientas de diseño del territorio
2. Preservar áreas verdes.
3. Potenciar áreas productivas, activas o desactivadas.

SITUACIÓN ACTUAL

TERRITORIO CENTRALIZADO

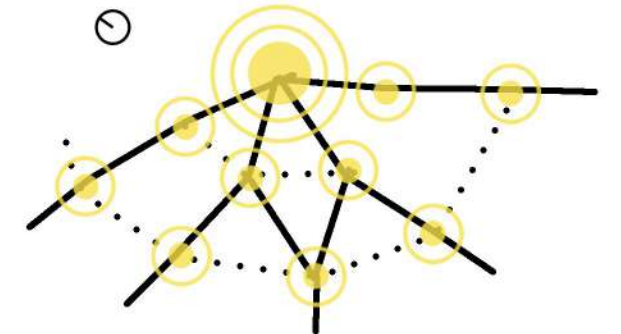
Actualmente el territorio se encuentra jerarquizado hacia la ciudad Autónoma de Buenos Aires, segregando aquellos sectores, que no se encuentran conectados de forma lineal hacia ella. Esta desigualdad territorial se ve directamente reflejada, en el crecimiento y el desarrollo de las ciudades.



OBJETIVO

TERRITORIO EN RED

Buscará una distribución uniforme del territorio, que mejorará la accesibilidad y democracia territorial, intentando equidistar los puntos a conectar.

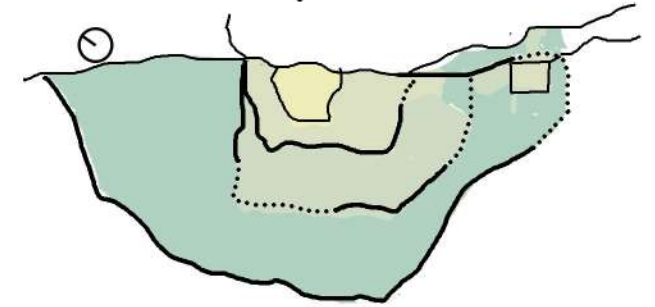


PROPUESTA

¿CÓMO?

Proponer una conectividad anular y en red de la región, para equilibrar el crecimiento, urbano y productivo, focalizado en CABA.

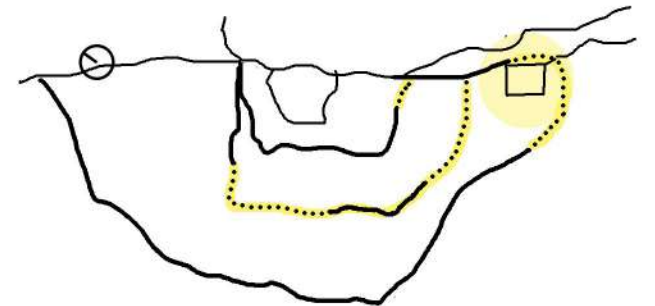
Los anillos estarán comprendidos por las líneas de conexión actuales, algunas de ellas completas, otras no: Gral Paz, Camino de cintura, Camino del Buen Ayre y Ruta 6



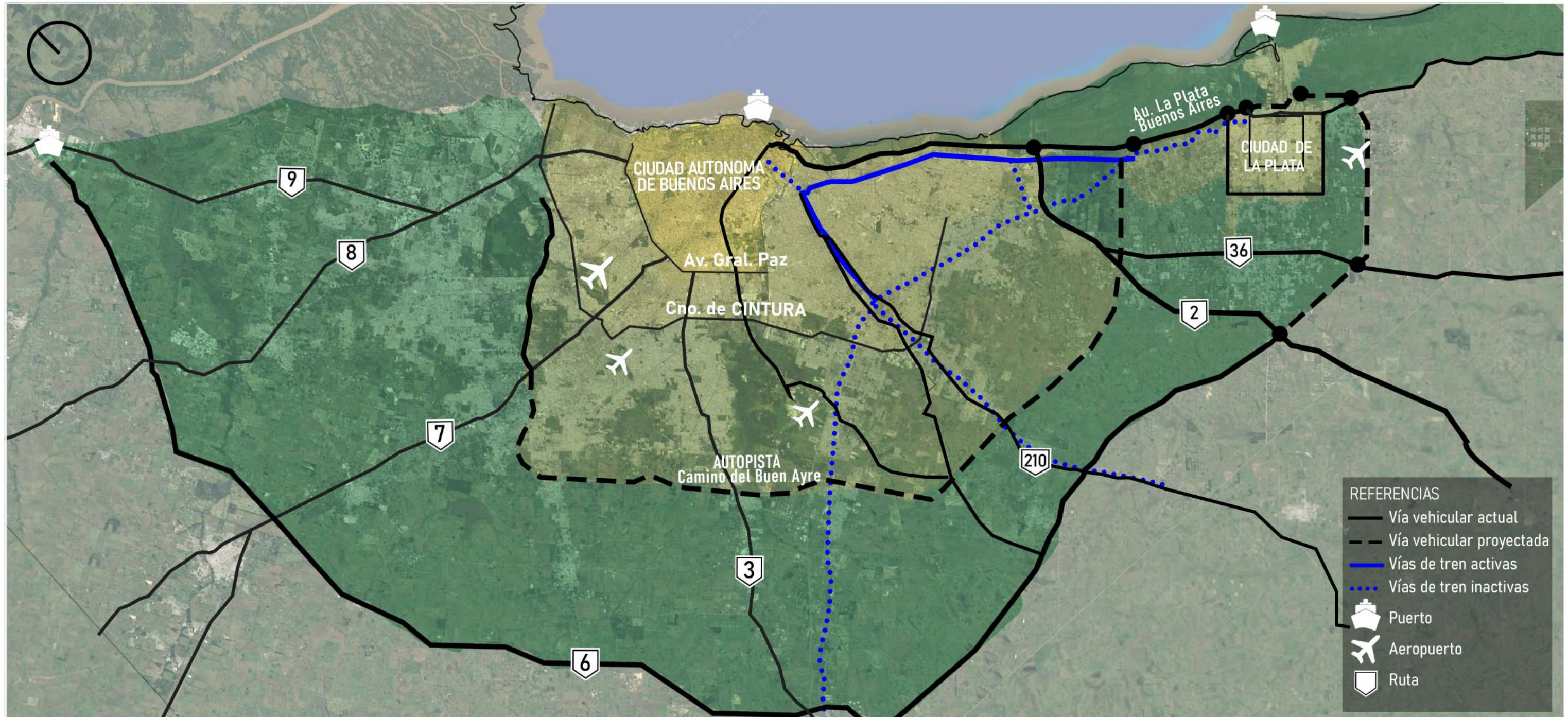
EN RELACIÓN A LA PLATA

Se logra así conectar con los aeropuertos de Ezeiza, Palomar y Morón, mediante el Camino del Buen Ayre

Además conectar el puerto y aeroparque (con posibilidad de aeropuerto), con terminales fluviales como Zárate - Campana con Berisso - Ensenada, mediante la Ruta 6.



ÁREA METROPOLITANA DE BUENOS AIRES



GRAN LA PLATA

LINEAMIENTO GENERAL:

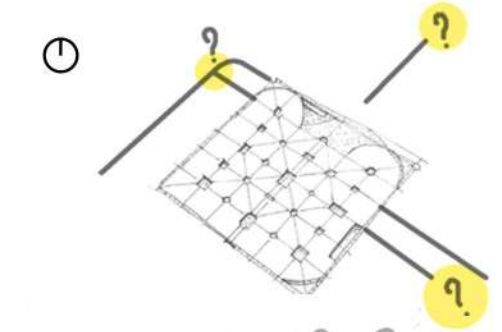
1. Distribución democrática territorial con redes viales como impulsoras y herramientas de diseño del territorio
2. Preservar áreas verdes.
3. Potenciar áreas productivas, activas o desactivadas.

OBJETIVO GENERAL

Potenciar áreas subaprovechadas y/o degradadas del Gran La Plata como: Cinturon frutihortícola, mercado, aeroparque de la plata, puerto y terminales

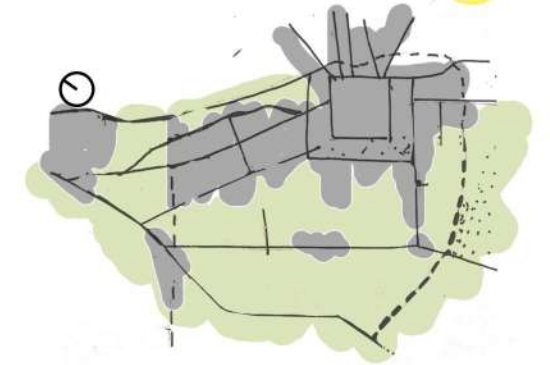
OBJETIVO PARTICULAR **IMPULSAR LO ACTIVO...**

...el uso del Puerto y del Mercado Regional de La Plata, facilitando la accesibilidad
 ...el uso del aeroparque, refuncionalizado en "Aeropuerto Regional de La Plata"



CONTENER Y PRESERVAR..

...las zonas subaprovechadas, de suelos productivos del cinturón frutihortícola de La Plata y del Parque Pereyra Iraola, ambos, amenazados por el crecimiento de la mancha urbana



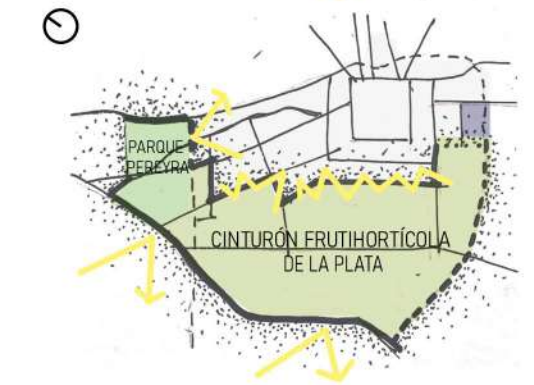
PROPUESTA **CIUDAD PRODUCTIVA**

Extensión de la Autopista La Plata - Bs As, desde rotonda de 32 hasta R11 y C.630. Generar dos nuevas bajadas: a la altura de Av.520 y de C. 60
 Extensión de la Ruta 6, desde R215 hasta R11. Se propone así una bajada directa al aeropuerto desde el nuevo tramo de la Ruta 6
 Nuevo anillo de tránsito pesado (Av. 520- Av. 143- Av. 90- Au. BASA)

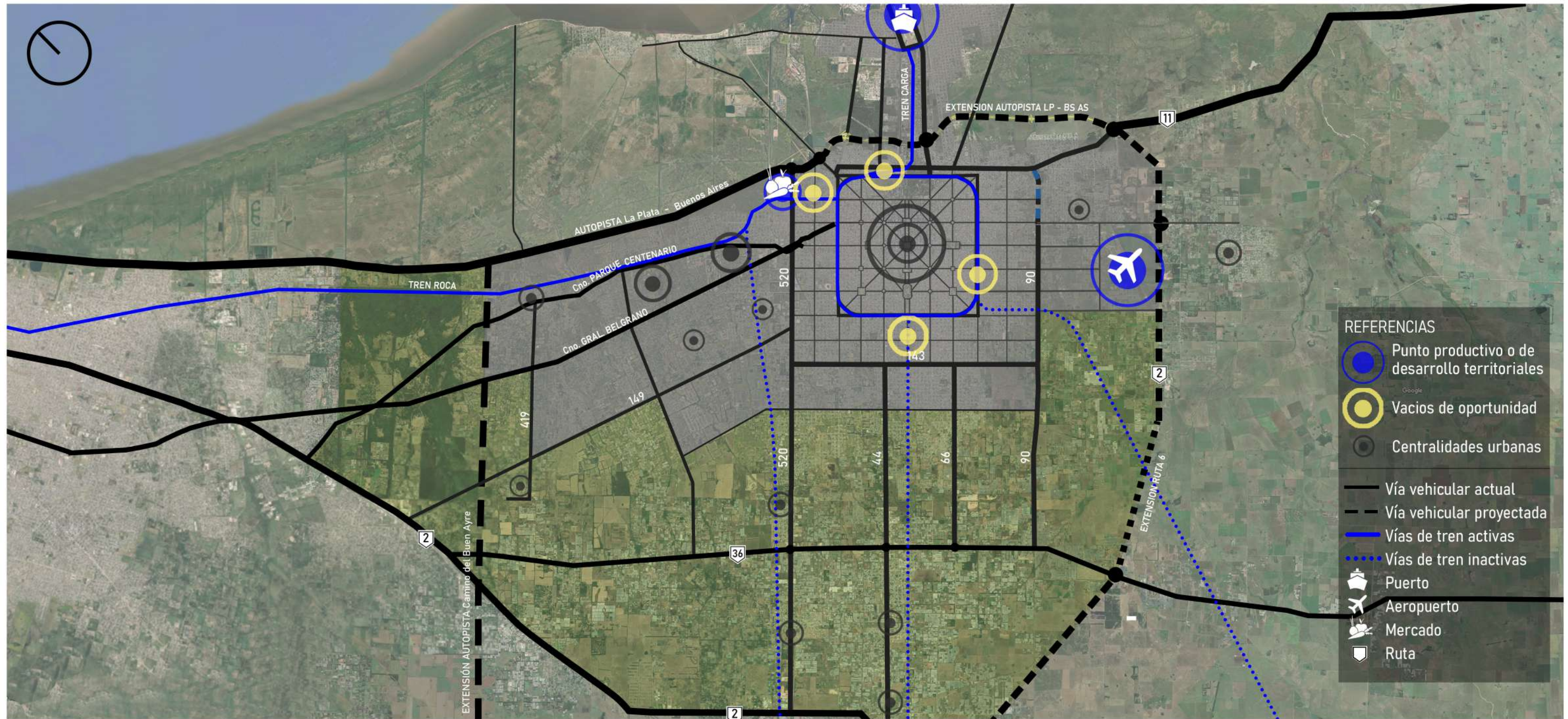


CIUDAD VERDE

Utilizar las vías de circulación como límite físico de crecimiento del uso residencial.
 Sobre el cordón frutihortícola de La Plata (con suelos de clase 1 para dicha actividad)
 Sobre el Parque Pereyra Iraola (Mayor Reserva de biodiversidad de la provincia).



GRAN LA PLATA



LA PLATA

LINEAMIENTO GENERAL:

1. Distribución democrática territorial con redes viales como impulsoras y herramientas de diseño del territorio
2. Preservar áreas verdes.
3. Potenciar áreas productivas, activas o desactivadas.

OBJETIVO GENERAL

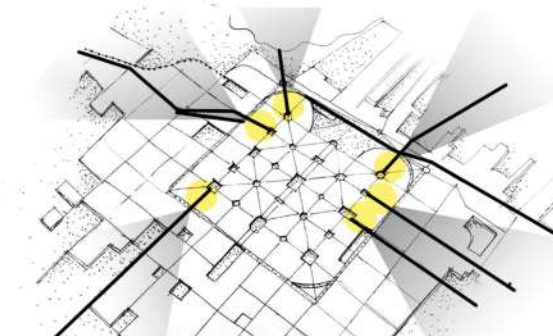
(según Observatorio de movilidad de La Plata)

- A. Disminuir el flujo diario de gente al casco de la plata.
- B. Promover el uso de medios no motorizados.
- C. Potenciar el uso de transporte masivo.

SITUACIÓN ACTUAL

MOVILIDAD Y ESCALA DE INFLUENCIA

Actualmente las vías de conexión interurbanas, Como Gral. Belgrano, Cno. Rivadavia, Aubasa, Av 44 etc. tienen continuidad con las vías de baja escala dentro del casco, generando embudos en los accesos al casco, ocasionando grandes congestiones vehiculares.

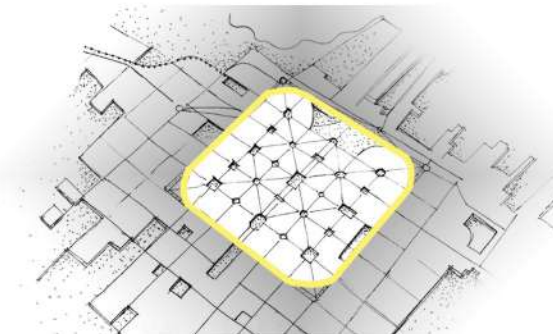


OBJETIVO

EQUILIBRIO TERRITORIAL

El objetivo es poder diseñar Av. circunvalación de tal forma, que pueda absorber dichos flujos, ofreciendo el traspaso a medios masivos o bien, tomando nuevas vías para llegar a destino

Democratizar la cercanía a medios interurbanos.



PROPUESTA

DEMOCRACIA TERRITORIAL

Así como los medios interurbanos existentes, confluyen en el anillo de circunvalación, se pretende que así sea con todo ellos:

Tren Roca de pasajeros: Finalizará en Tolosa y con un **tranvía** casi como continuación del mismo, recorra todo el perímetro del casco, equidistando distancias a dicho transporte.

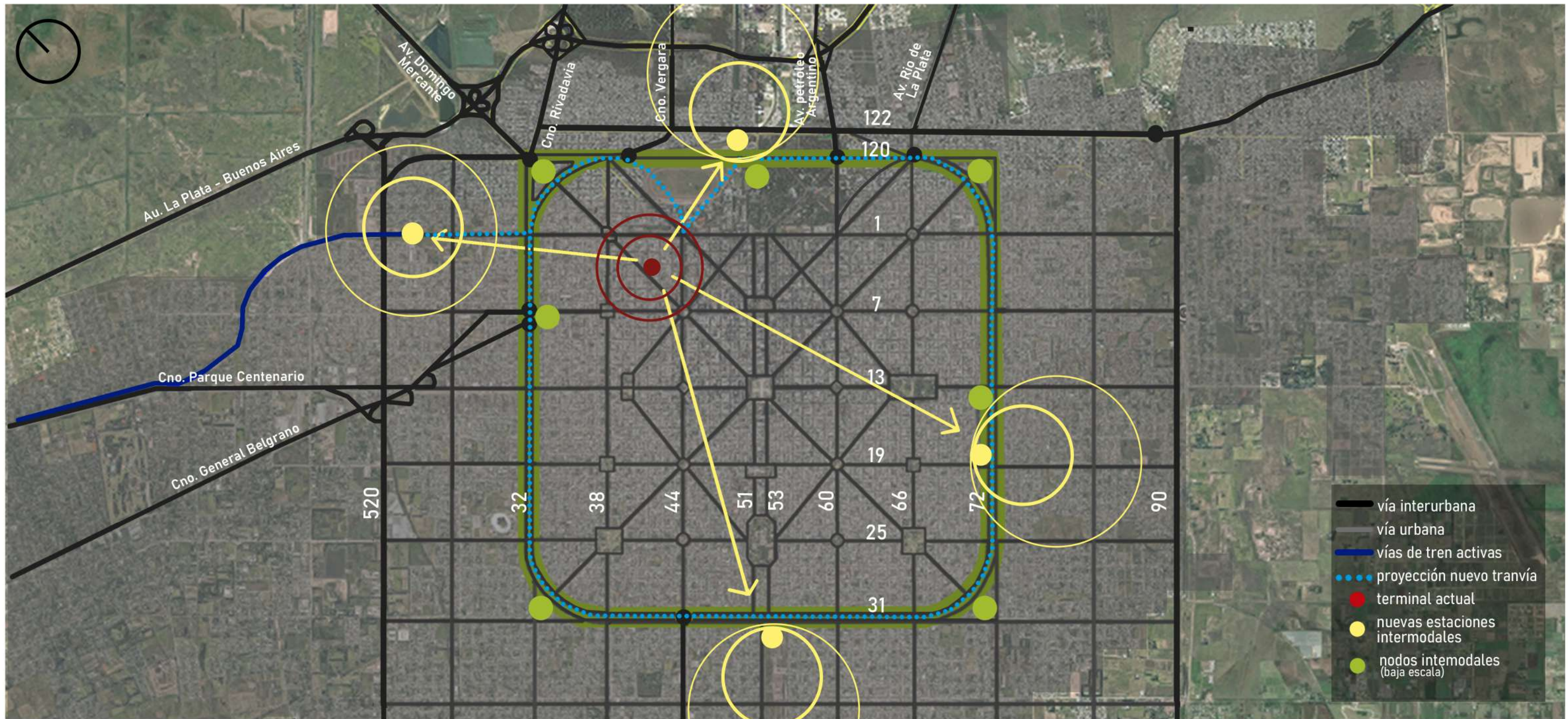
Micros de media y larga distancia: Reubicación y creación de nuevas **terminales intermodales**, distribuidas estratégicamente en 4 puntos periféricos de la ciudad, facilitando así la salida de los mismos a las vías interurbanas, evitando congestiones en el centro y generando más cercanía del usuario con la terminal.

Circunvalación como **conector urbano**: una línea que conecte el centro con la periferia y como **intercambiador urbano**: entre nodos de trasbordo y terminales.

Rambla y avenida equipadas como puntos de confluencia, intercambio y traspaso de zonas, escalas, estaciones y movilidades.



LA PLATA



03 PROPUESTA TEÓRICA Y CONCEPTUAL PAISAJE FERROVIARIO



PROCESO DE LAS VÍAS FÉRREAS EN LA PLATA

1882-1930 "Período del acero"

En este período se fueron desarrollando las vías que llegaban, y atravesaban la ciudad de La Plata, cuando aún no era conocida como tal.

La primera vía llegaba a Punta Lara, cuando se planificaba trasladar el puerto a nuestra ciudad. Luego, con intención de unir capital federal con la futura capital de la Provincia, se extiende a lo que hoy conocemos como Tolosa. Con el correr de los años, los recorridos se fueron extendiendo hacia los alrededores de la ciudad

1930-1970 "Período del petróleo"

El petróleo y la industria automotriz emergen como nuevo paradigma técnico económico.

El sistema tranviario se ve afectado por los nuevos servicios automotores y junto con la ausencia de políticas gubernamentales, comienza su decaimiento. Junto con el rastro de las vías en desuso, se empiezan a identificar una serie de vacíos urbanos de grandes dimensiones, los cuales pertenecían a las estructuras ferroviarias (Talleres, estaciones, etc).

Actualmente actúan como barreras urbanas dentro de la estructura física de la ciudad.

1970-2001 "nuevas tecnologías de la información y las comunicaciones"

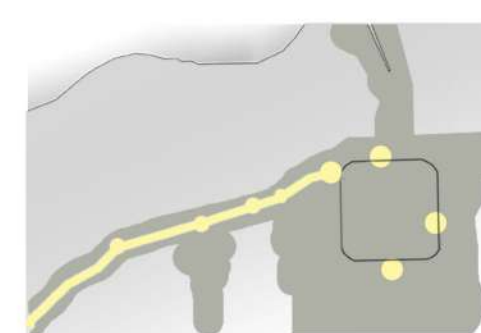
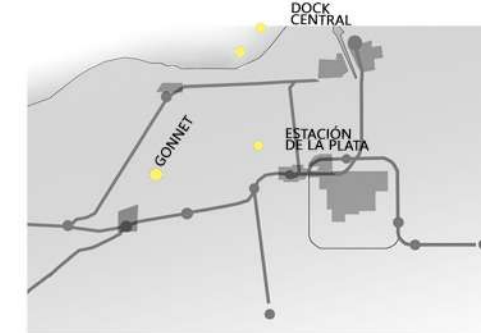
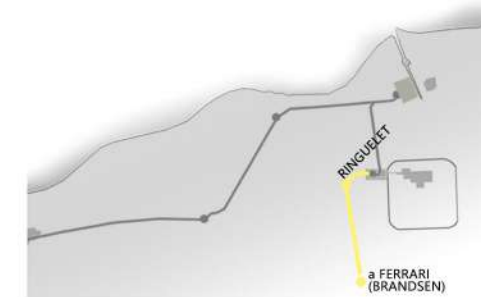
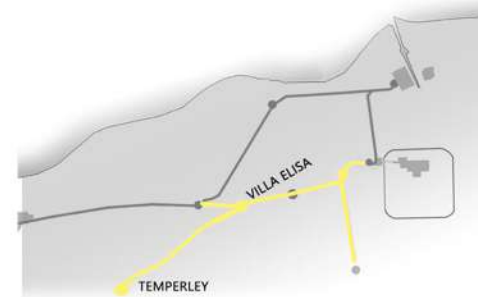
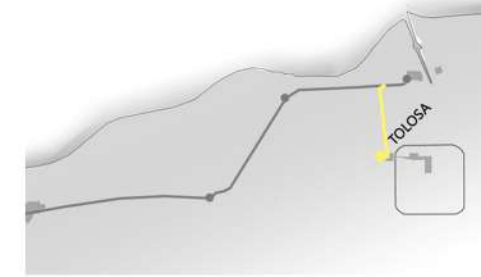
Proceso de reestructuración industrial, incremento de la globalización de los mercados y del capital financiero.

Las privatizaciones, desregularizaciones de los mercados, flexibilización laboral, desmantelamiento de los servicios públicos y la restricción del gasto público, fueron el contexto, que profundizó el proceso de desmantelamiento sistemático de la red ferroviaria, que culmina con la privatización del servicio en 1993.

2015-Actualidad

Ferrocarriles Argentinos Sociedad del Estado, es el nombre del holding estatal que administra la totalidad de la red ferroviaria argentina, como responsable única de la infraestructura de vías y de los sistemas de control de circulación de trenes, en un modelo de acceso abierto.

Los recorridos actuales, son prioritariamente de pasajeros y muy pocos, los de transporte de cargas, a causa de las disputas de intereses como la del gremio de camioneros, entre otros.



“Los “vacíos urbanos”, piezas congeladas, fragmentos urbanos, espacios vacíos de actividad, evocan usos del pasado pero hoy reflejan abandono (...) Periferias interiores detenidas, de carácter conflictivo, que sin embargo mantienen expectativa y potencialidad para su aprovechamiento”

PREFIGURACIÓN EN ÁREAS DE OPORTUNIDAD PARA LA RENOVACIÓN URBANA DE LA PLATA
 Nora, Ponce, Emilio SESSA, Susuana TULER, Jorge BUJAN, Pablo, RUIZ

VACIOS URBANOS. AREAS DE OPORTUNIDAD

La Plata cuenta con cuatro predios vacíos de gran dimensión, ligados a la Avenida Circunvalación que contornea el Casco Fundacional. En sus inicios, éstos alojaban funciones de ferrocarriles, que hoy día se encuentra desafectados. Es así que surgen estos espacios contenidos en áreas urbanas consolidadas, en torno a la mancha urbana.

Se consideran “vacíos urbanos” a aquellos que cumplen con algunas de las condiciones que se presentan a continuación:

VACÍOS INMERSOS EN ÁREAS CONSOLIDADAS:

Se trata de predios ubicados dentro del tejido urbano, con límites o bordes que se pueden precisar con calles, avenidas o frentes urbanos. No se corresponden con áreas periféricas o suburbanas de la ciudad, más bien se conforman como **periferias interiores**.

VACÍOS PARA USO PÚBLICO:

Espacios que se caracterizan por contemplar un dominio mayormente público, debido a que las actividades que se daban en el origen eran de propiedad estatal. Se genera en consecuencia, una apropiación de los predios por parte de la comunidad, una **pertenencia** significativa que condiciona futuras intervenciones, en favor de responder al interés y demandas de la población

VACÍOS DE GRAN DIMENSIÓN:

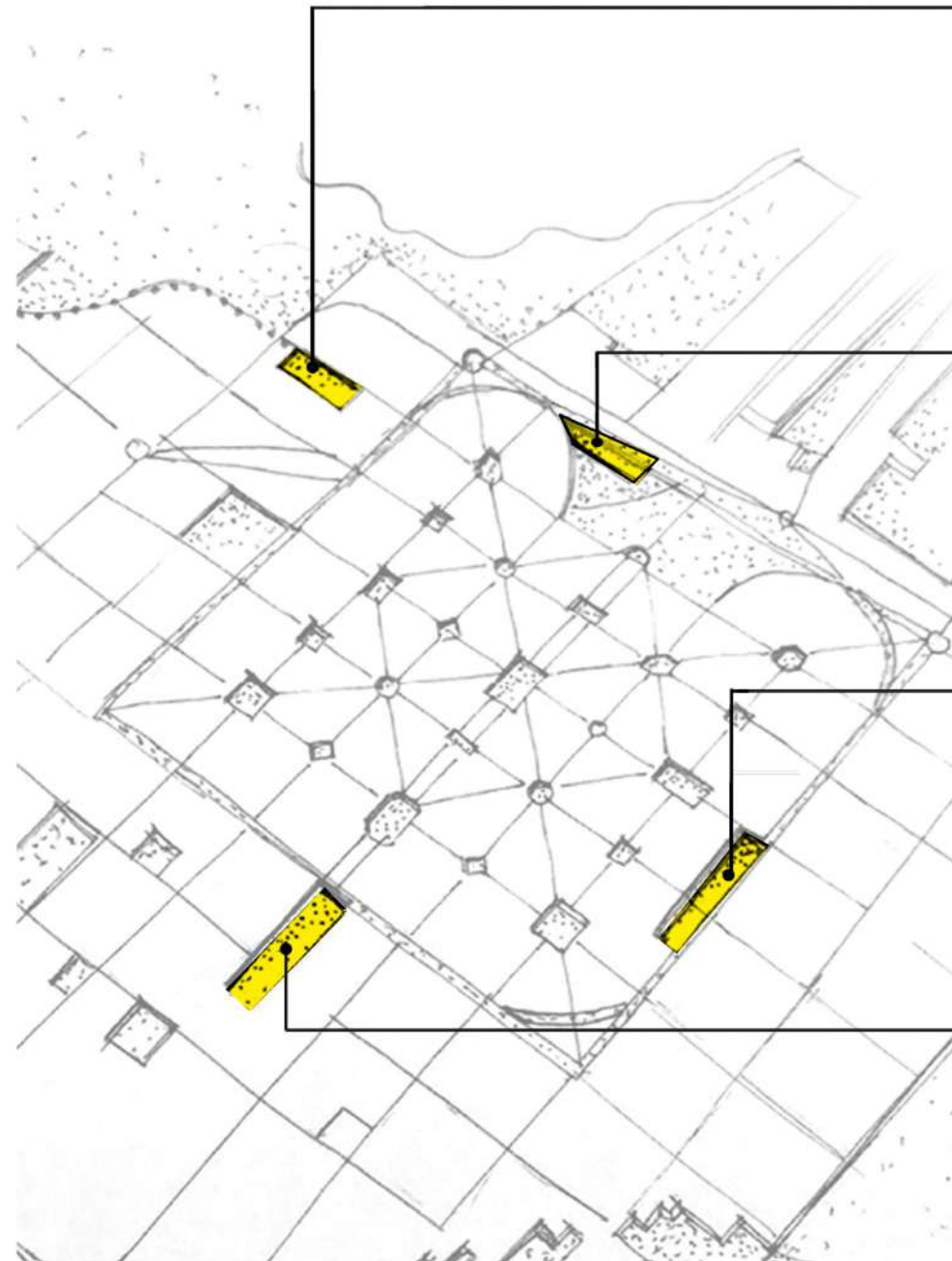
Al distinguirse de cualquier espacio baldío de la ciudad, por tratarse de grandes extensiones de suelo, o al menos de significativa dimensión en proporción con el entorno urbano construido

VACÍOS DE ACTIVIDAD:

Porque el vacío que hoy se observa no ha sido así desde siempre. Se presenta hoy, como espacio olvidado desde el punto de vista funcional y productivo regional, pero mantiene, aún en el abandono y la degradación, un significado y una **memoria del pasado**, haciendo que sus entornos construidos tomen identidad a partir de estas islas interiores.

VACÍOS CON EXPECTATIVA.

Característica que sintetiza el valor que permanece en estos vacíos a pesar de su abandono y degradación. Mantienen una expectativa, promesa y potencialidad para su aprovechamiento que conduce a entender a estos espacios como áreas de oportunidad.



TALLERES TOLOSA



LA PLATA CARGAS



MERIDIANO V



TALLERES GAMBIER



Estación Tolosa, contiene una rica historia que queda reflejada en los edificios existentes, la estación, el puente, los galpones, la torre del tanque de agua, etc., constituyendo un sector de alto valor patrimonial. Si bien es el único que no tiene un emplazamiento contiguo a la Avenida Circunvalación, presenta una clara accesibilidad tanto desde la ciudad como a nivel regional desde la AU.BaSa, o el mismo sistema de transporte de ferrocarril.

Es atravesado aún hoy por el transporte de cargas del FFCC. Se trata de un vacío con límites imprecisos, de difícil visualización desde el entorno ya que es contiguo a las tierras del Hipódromo de La Plata e interrumpe la Avenida Circunvalación.

Con características muy degradadas que condicionan el desarrollo urbano del sector.

Se encuentra en un área privilegiada de la ciudad, el Paseo del Bosque y próximo al Campus de la Universidad.

Es de los cuatro, el único predio de ferrocarril ubicado en el borde interior del Casco, con límites definidos por vías urbanas, con una proporción muy alargada paralela a la Avenida Circunvalación, lo cual genera una extensa barrera que condiciona negativamente el desarrollo del SE de La Plata. Contiene la ex Estación Provincial en desuso y galpones de ferrocarril de gran valor patrimonial.

Es el vacío urbano que en sentido longitudinal y dando un extremo a la Av. Circunvalación, coincide con el Eje Monumental, el cual en su idea original planteaba el nexo entre el puerto y el interior de la Provincia. Aloja galpones de los ex talleres de ferrocarril, grúas y edificios de oficinas, con una fuerte presencia de valor patrimonial, constituyendo la identidad para la comunidad de Los Hornos y para la ciudad en una escala regional, generando un par simétrico con el Paseo del Bosque.

DESCENTRALIZACIÓN URBANA

SITUACION: HUELLA HISTORICA

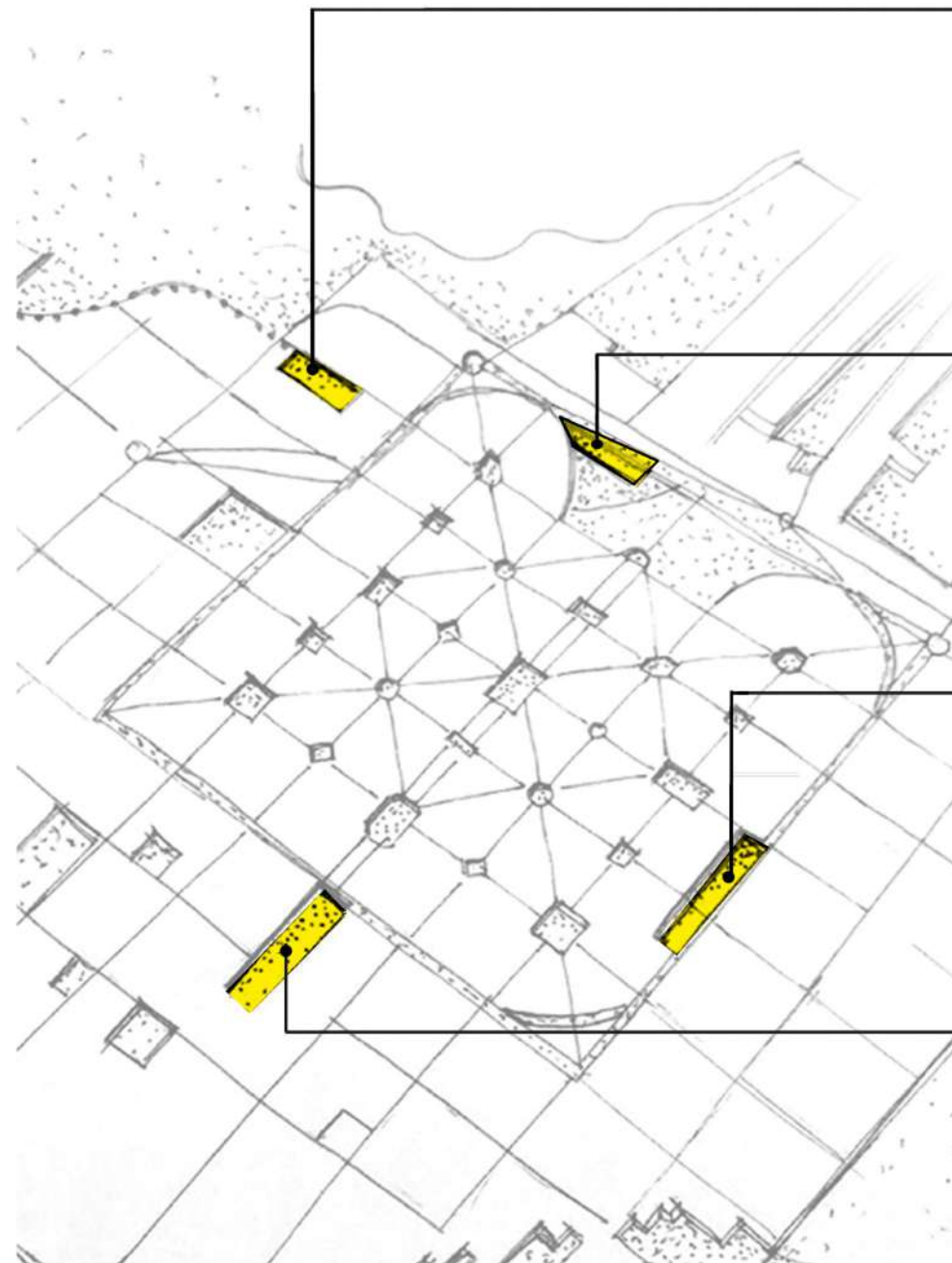
Si tomamos como objeto de estudio, la relación del vacío urbano con la ciudad, supone preguntarnos el rol de ese predio en su contexto, analizando las características del mismo en el proceso de crecimiento y las razones del origen de dicho espacio vacante. Además de deben plantearse las potencialidades de transformación y las distintas demandas que puedan condicionar las futuras intervenciones.

Se puede concluir que parte del diseño de la ciudad fue dado y acompañado por el crecimiento y la distribución, de las vías férreas, en base a las necesidades y procesos que fue atravesando la misma. De esta misma forma debieran entonces estudiarse las problemáticas y necesidades de la sociedad y la población en la actualidad, para poder diseñar un modelo urbano que responda y acompañe sus crecimientos.

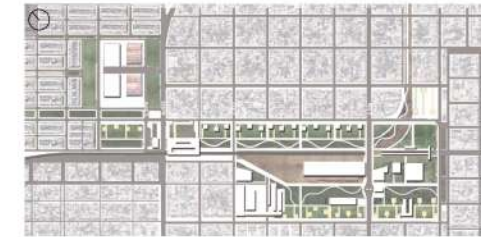
PROPUESTA

Se propone utilizar los vacíos analizados anteriormente, para diseñar una descentralización urbana. La misma consta de proyectos urbanos para cada vacío, el cual será particular para cadauno según las necesidades de cada zona. Sin embargo, los 4 van a contar con estaciones intermodales de transferencia, ubicadas en el sector del terreno que se encuentre mas accesible a las vías interurbanas, para agilizar los recorridos.

Se seleccionaron master-planes de años anteriores, para completar la propuesta. La selección se basó en aquellos que se consideraba que tuvieran mejor propuesta en cuanto a programa y movilidad para el sector intervenido.



TALLERES TOLOSA: PUERTA NORTE



Galpón cultura Tolosa
Museo ferrocarril argentino
Area deportiva
Predios feriales
Talleres de oficio
Viviendas taller
Parada tren universistorio
ESTACION INTERMODAL: Puerta ESTE

LA PLATA CARGAS: PUERTA ESTE



Centro de convecciones
Biblioteca
Viviendas universitarias
Comedores Universitarios
Talleres de oficio
UPA
Parada tren universistorio
ESTACION INTERMODAL: Puerta ESTE

MERIDIANO V: PUERTA SUR



Museo histórico
Talleres teatro
Predios para festivales regionales
Talleres arte
Mediateca
UPA
Parada tren universistorio
ESTACION INTERMODAL: Puerta NORTE

TALLERES GAMBIER: PUERTA NORTE



Feria de compras frutihotícola
Mercado de abastecimiento
Centro barrial
Talleres artesanías
Talles agropecuarios
UPA
Parada tren universistorio
ESTACION INTERMODAL: Puerta NORTE

VACÍO TOLOSA - VÍAS - VACÍO ESTACIÓN

SITUACIÓN:

VACÍO CON EXPECTATIVA: "Tiene elementos que marcan su identidad".

TOLOSA:

Contiene una rica historia que queda reflejada en los edificios existentes, la estación, el puente, los galpones, la torre del tanque de agua, etc., constituyendo un sector de alto valor patrimonial.

Presenta una clara accesibilidad tanto desde la ciudad, como a nivel regional desde la Autopista La Plata - Buenos Aires, o el mismo sistema de transporte de ferrocarril.

VACÍO CON ACTIVIDAD: "Potencialidad de aprovechamiento para convertirse en una función alternativa a su uso actual".

AVENIDA 1:

Genera una fragmentación espacial en la trama, tanto vehicular (teniendo únicamente 3 cruces en 15 cuadras) como peatonal, (peligrosos cruces cada una cuadra), además de una fragmentación simbólica de barrios a un lado y el otro de las vías.

VACÍO EN ÁREA CONSOLIDADA: "El vacío existe en tanto se confronta con el lleno del entorno construido."

ESTACIÓN

Gran predio con grandes espacios actualmente en desuso. Gran estructura galpón que cubre andenes, sin valor patrimonial. Edificio central y de acceso, con gran impronta e imagen icónica de La Plata

PROPUESTA

REQUALIFICACIÓN ESTACIÓN TOLOSA:

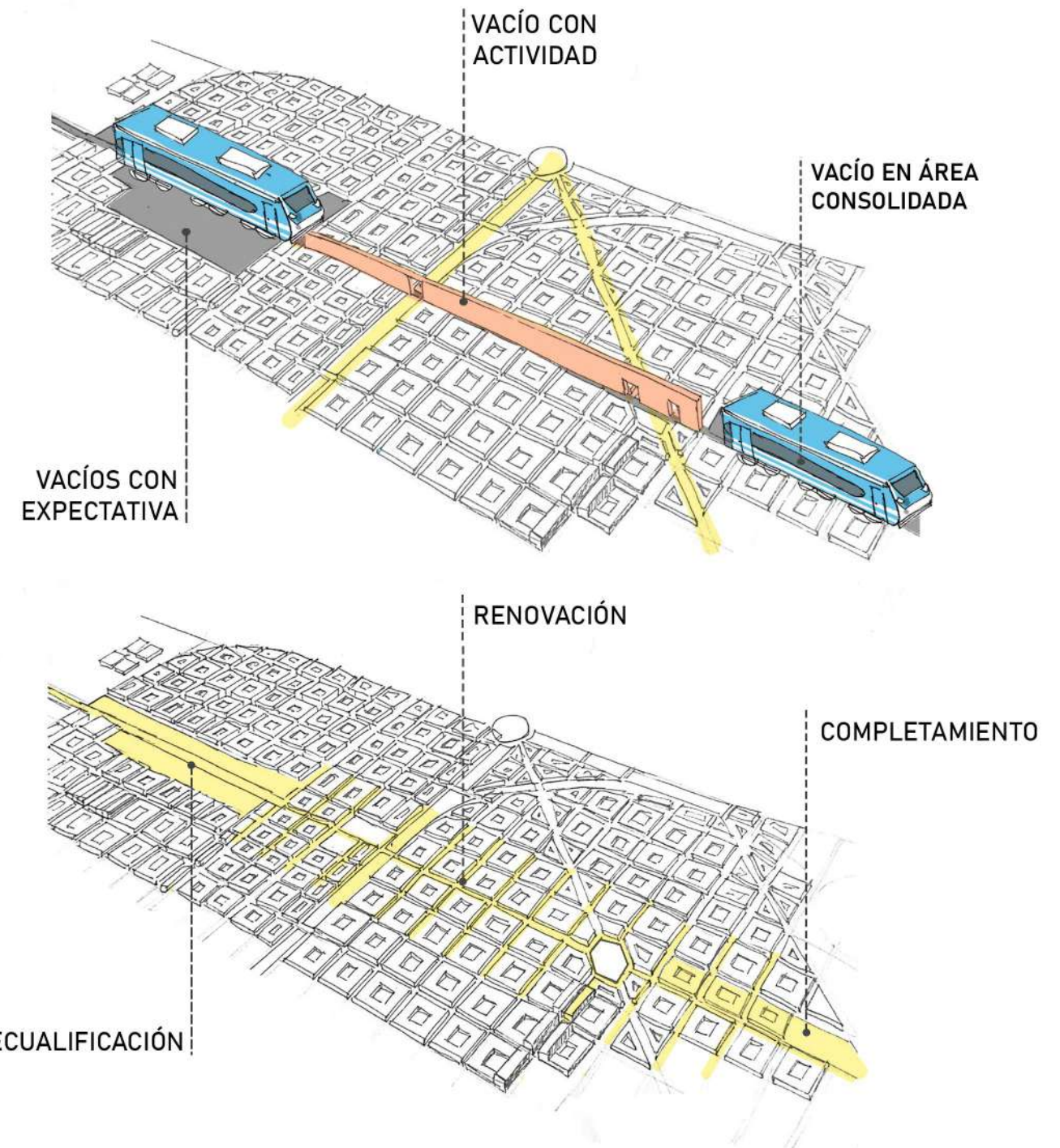
La propuesta reivindicará la identidad de Tolosa, como barrio relacionado al ferrocarril. El predio atenderá tanto como, a la logística y funcionalidad que la terminal y la estación requieren, como a las necesarias propuestas al flujo de personas que concurrirán al sector, así sea de paso (traspaso a diferentes movilidades), como permanente (para el disfrute de la gente del barrio).

RENOVACIÓN VIAL:

Reestructuración de la Avenida 1 de c.45 a c.528, permitiendo apertura de la trama, recuperación de espacios verdes y públicos de calidad y un correcto diseño urbano que integre los distintos medios de movilidad. Esto le permitirá tomar carácter de vía principal como en el resto del trazado.

COMPLETAMIENTO DE TRAMA:

Se diseñará en favor de responder al interés y demandas de la población, mediante la propuesta de actividades públicas (Edificio central, museo ferroviario, espacios verdes), espacios residenciales y demás actividades que se requieran.



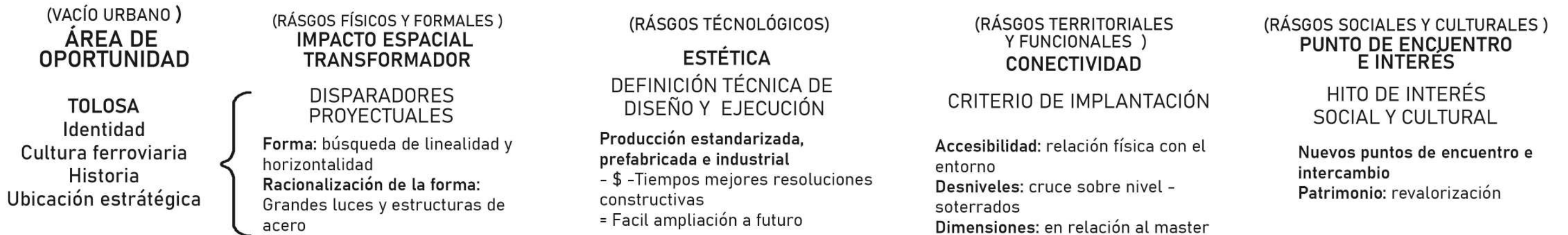
EL PAISAJE FERROVIARIO

CONTEXTO NACIONAL



LA HUELLA HISTÓRICA, DEFINE EL PAISAJE ACTUAL Y ESTABLECE PAUTAS DE DISEÑO

TOLOSA



04 PROPUESTA PROYECTUAL
MASTER PLAN - TERMINAL

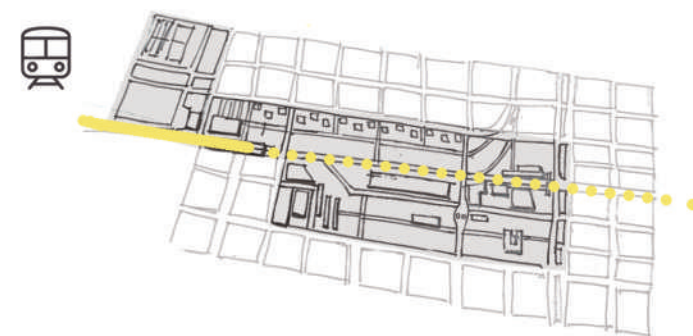


MOVILIDAD

CONECTIVIDAD URBANA: TRENES

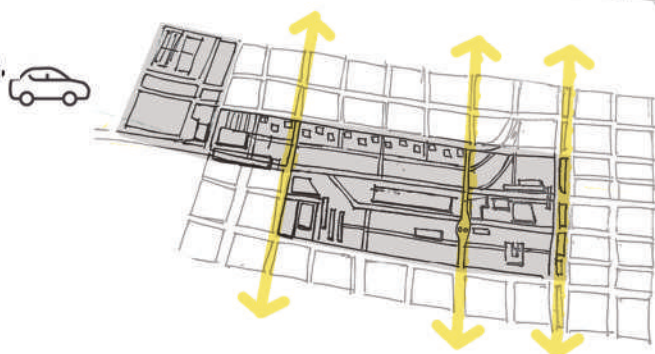
Como se mencionó en las propuestas para Av.1, el tren Roca de pasajeros terminará su recorrido en este predio, sobre la AV.520, lo cual permite liberarla de vías desde Av.526

Desde la terminal hacia el casco, sí continúa el recorrido del tranvía "Circunvalación", pero ya con una escala e incidencia mucho menor, permitiendo la permeabilidad del parque



APERTURA DE TRAMA: AUTO PARTICULAR

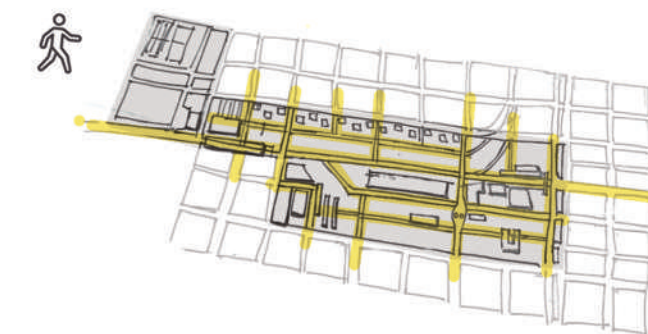
En el master se proponen nuevos cruces por el predio, para romper con la división que actualmente tiene Tolosa, a cada lado. Dos de ellos (C.526 y C.522) serán de carácter semi-peatonal, es decir habrá tránsito vehicular, pero las calles serán empedradas o de alguna característica similar, para evitar altas velocidades, donde predomine la peatonalidad y el carácter de paseo. En la tercera C.528, se propone una ampliación y reestructuración de la calle para establecerle carácter vehicular.



ACCESIBILIDAD: PEATÓN - BICICLETA

Se trazan nuevos recorridos peatonales y bicisendas dentro del predio, los cuales permiten recorrerlo, y apropiarse de él. Los mismo continúan en su mayoría con la trama del entorno, pero otros también adoptan un diseño orgánico, que acompañan el parque verde

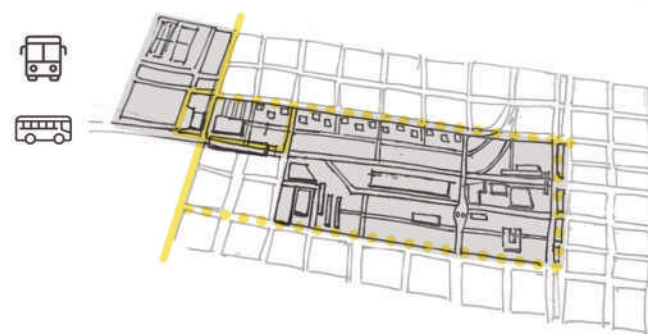
Además de esta forma se propone una continuidad de la Avenida 1, antes solo tomada por el recorrido del tren.



CONECTIVIDAD URBANA: MICROS

Los micros urbanos podrán circular cómodamente y hacer paradas en nuevas dársenas de ascenso y descenso de pasajeros. Av. 520, C.528, C.115 y C.3

Los micros interurbanos, de media y larga distancia, tendrán un circuito de espera y acceso a la terminal en una nueva C.519 bis. Desde allí accederán al predio, del cual saldrán por C.522.



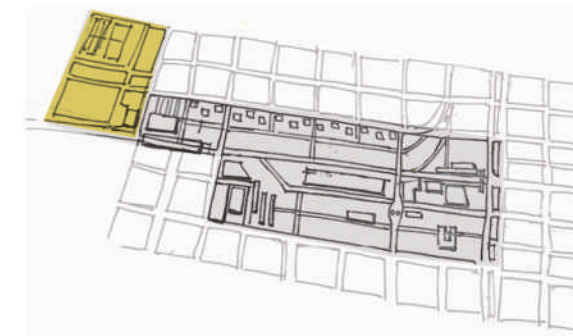
EDIFICACIÓN

AMAZANAMIENTO: BARRIO MERCADO

Nueva trama para completar el amanzanamiento.

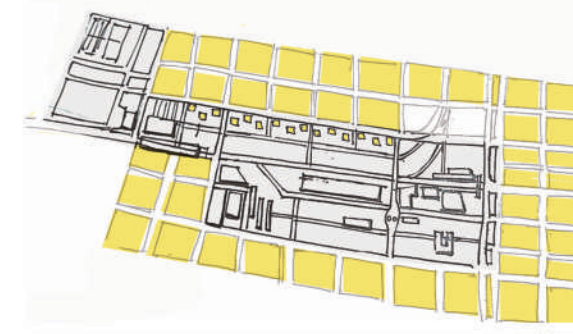
Además, se diseñan nuevos accesos, para permitir movimientos más fluidos hacia el barrio, desde Av.520 y Av.1, basados en circulaciones peatonales que actualmente marcaron los usuarios.

Se proyectan espacios verdes de esparcimiento, en relación a la cantidad de viviendas, para que complementen el sector residencial.



DENSIFICACIÓN: TOLOSA

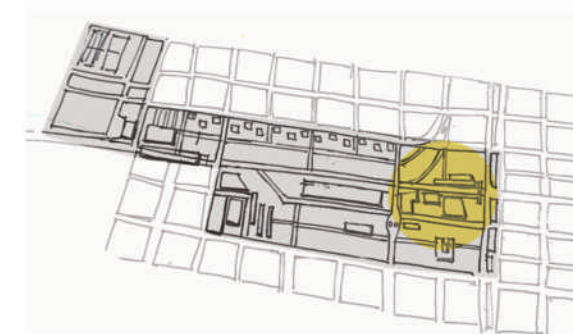
Debido a los nuevos flujos que va a producir la terminal y la reactivación del predio se propone una densificación del sector, para planificar el evidente crecimiento del mismo, el cual deberá ser acompañado, por una adecuación de la normativa



RECUALIFICACIÓN: PATRIMONIO

Se recualifican los ex edificios de talleres en espacio cultural y de identidad del barrio

- Museo ferrocarril argentino
- Galpón cultural Tolosa
- Tanque de agua y torre mirador

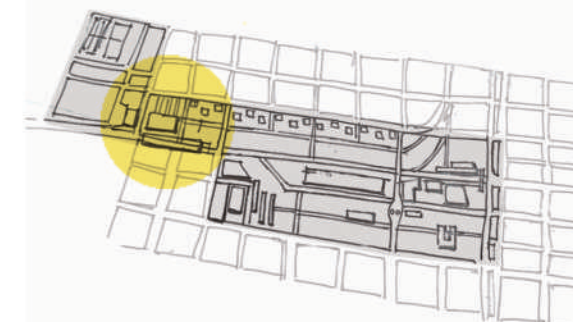


EDIFICACIÓN: NUEVA TERMINAL

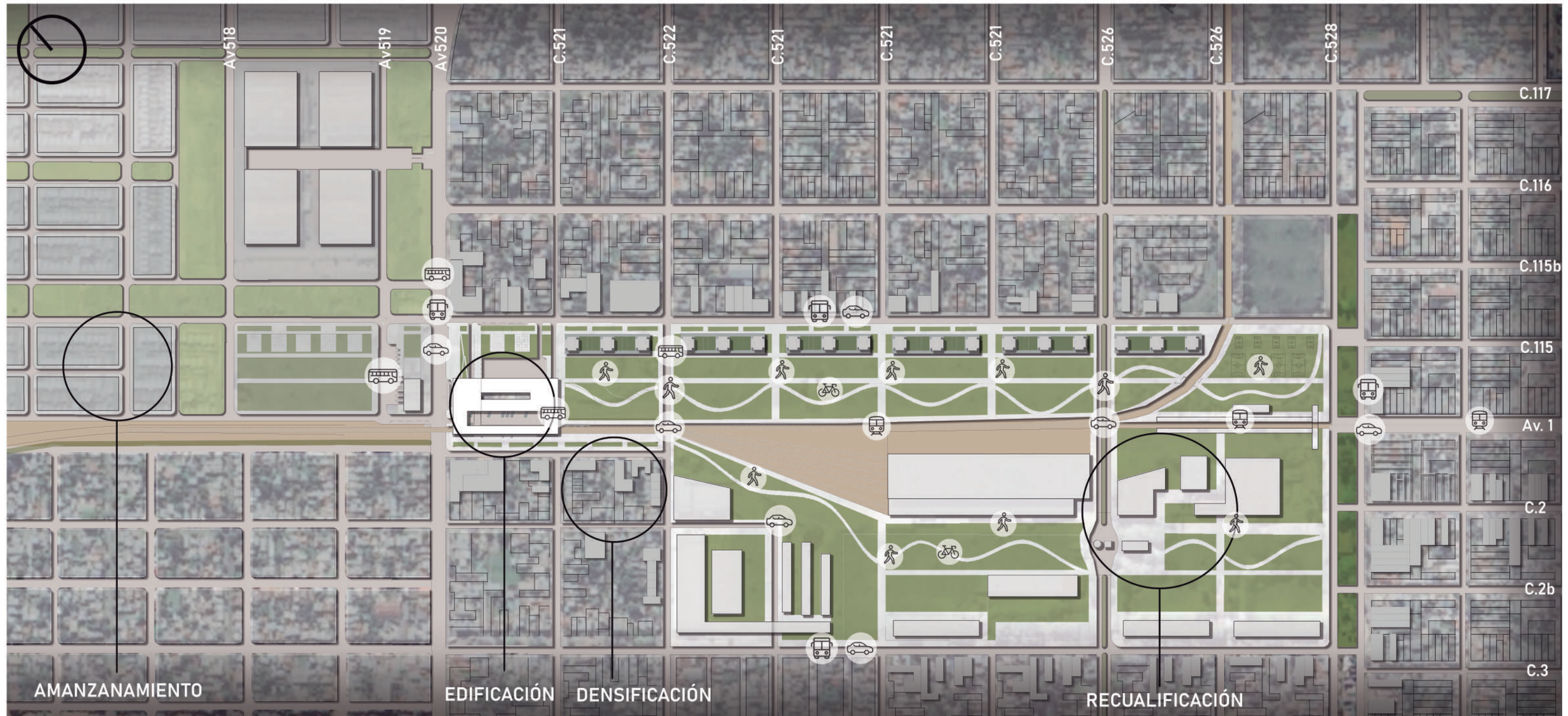
Entre las calles 519bis, 521 y 2 y 115, se dispondrán los edificios para la nueva terminal

El edificio central contará con llegada y salida de micros de media y larga distancia, la culminación del recorrido del tren Roca de pasajeros y el inicio del recorrido del tranvía circunvalación.

El edificio secundario, será para espera y espacio de taller de los micros de media y larga distancia



MOVILIDAD Y EDIFICACIÓN



ESPACIOS VERDES

OBJETIVO

Utilización de vegetación como herramienta para general orden y potenciar espacios y usos del predio

ORDENADOR

● **REGULAR:** En calles y recorridos peatonales principales, se proponen arboledas alineadas, a modo de organizadoras y como sombra a dichos recorridos.

● **IRREGULAR:** en zonas sin arboleda, se disponen arbustos bajos para acompañar y fortalecer los recorridos.

REFERENCIA

Se ubican árboles con floración llamativa, en las esquinas de los distintos sectores del parque, a modo de referencia y de foco en los recorridos peatonales que los atraviesan.

BARRERA

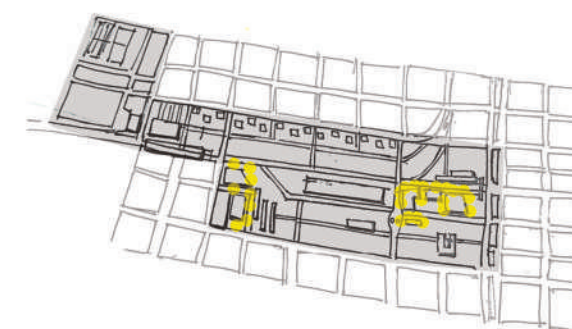
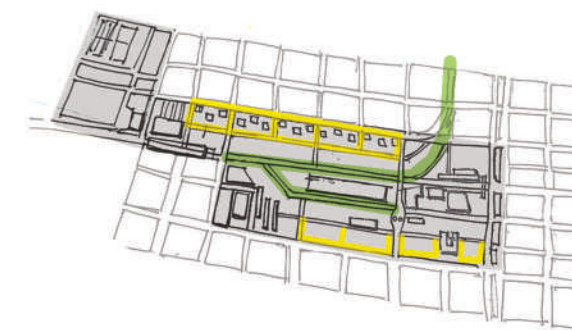
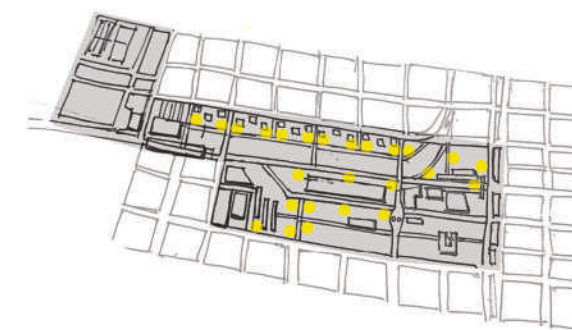
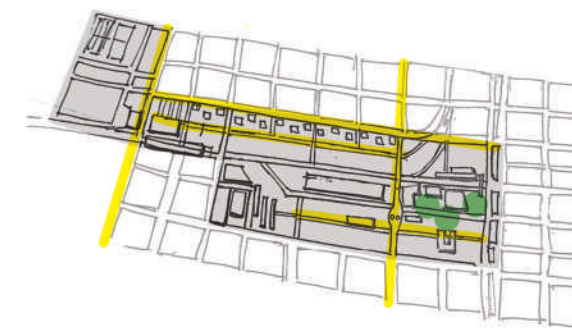
● **VISUAL:** Se genera una línea de arbustos y árboles bajos, cuya altura genera resguardo visual a los sectores privados de las viviendas que se desarrollan en nivel cero.

● **AUDITIVA:** se propone una línea de árboles densos sobre los laterales del predio de talleres de trenes, para amortiguar los ruidos y la polución que pudiera generarse en dicho sector.

MARCO VISUAL

El objetivo en este sector es generar un marco de vegetación detrás de dichos edificios, fugando las visuales y haciendo foco hacia ellos.

FOCO: Además se propone un diseño con árboles como foco, en los sectores que no hay edificación, a modo de réplica de criterio.

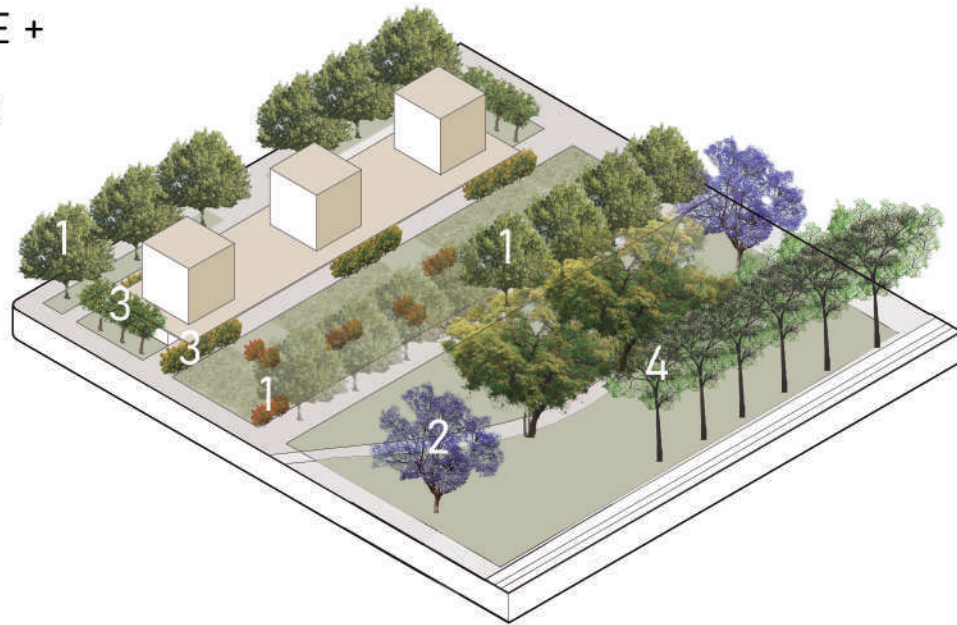


ESPACIOS VERDES

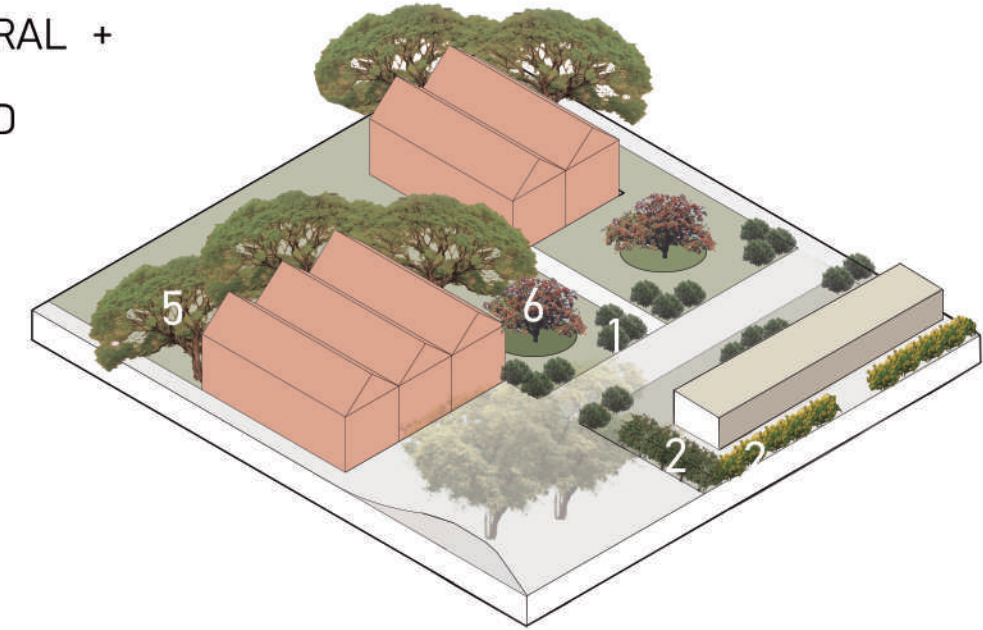


ESPACIOS VERDES

SECTOR PARQUE +
VIVIENDAS
ALTA DENSIDAD



SECTOR CULTURAL +
VIVIENDAS
BAJA DENSIDAD



(1) ORDENADOR:

Regular: Arbusto perenne
Irregular: Árboles de gran copa caducos

(2) REFERENCIA

Floración de color llamativo y característico, de varios meses de duración. Tronco de forma distintiva

(3) BARRERA VISUAL

Vegetación perenne, para que puedan cumplir su objetivo de barrera durante todo el año

(4) BARRERA AUDITIVA

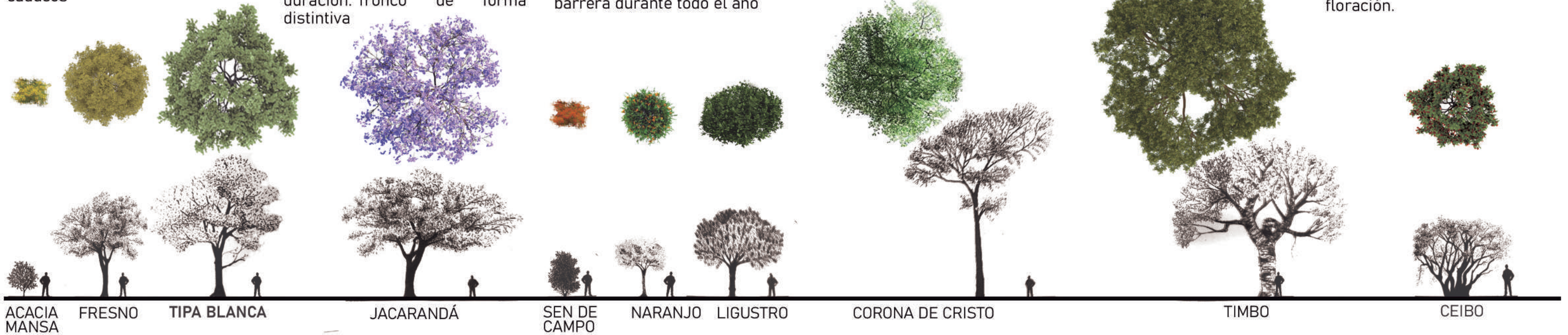
Altos, densos e irregulares para generar barrera

(5) MARCO VISUAL

Copa densa y regular

(6) FOCO VISUAL

Se utiliza el árbol el cual posee la flor nacional, el ceibo, de larga floración.



PROPUESTA FINAL: MASTER PLAN TOLOSA







C. 519b



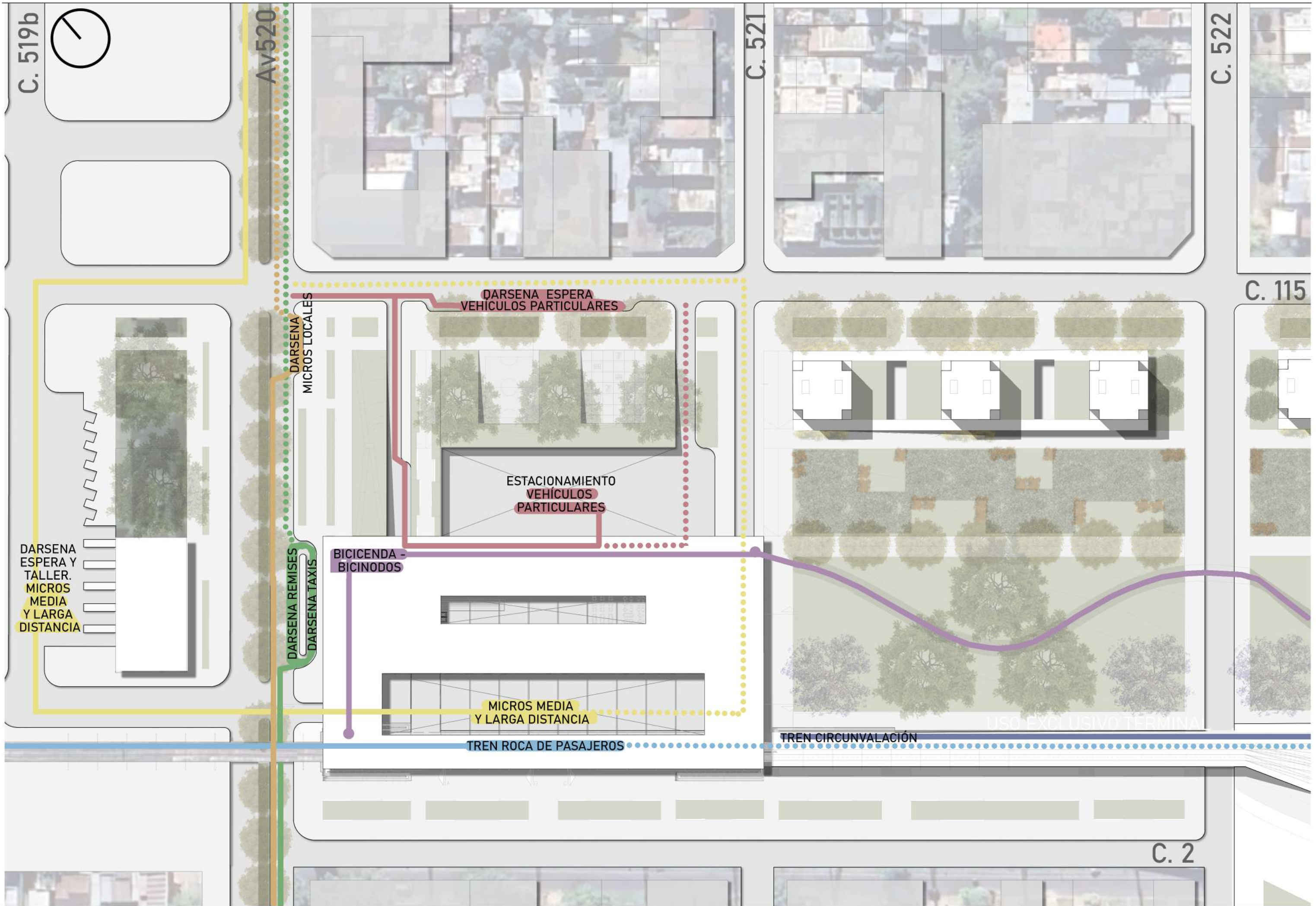
AV 520

C. 521

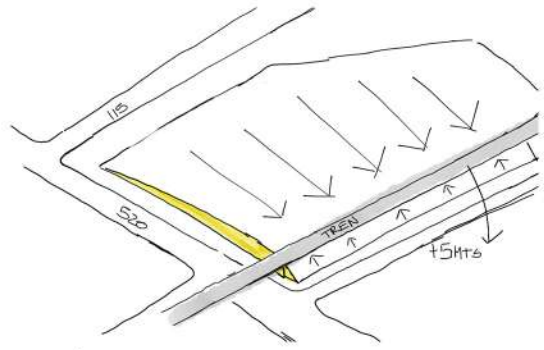
C. 522

C. 115

C. 2

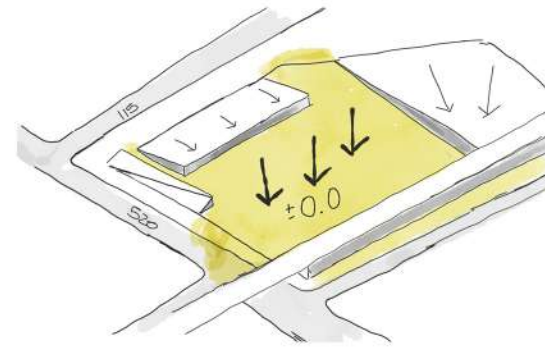


PROCESO VOLUMÉTRICO



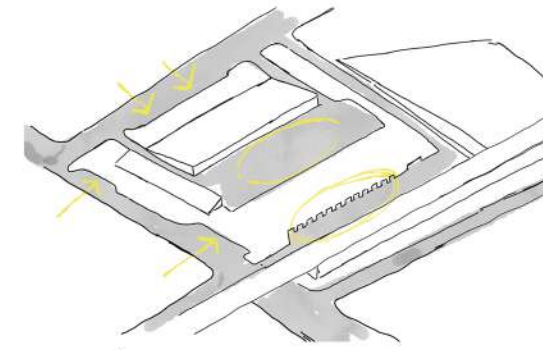
SITUACIÓN

Manzana con estratégica ubicación, respecto a conexiones interregionales y paso del tren.
Terreno en desnivel a causa del tren elevado, (respecto a la altura de sus calles lindantes).



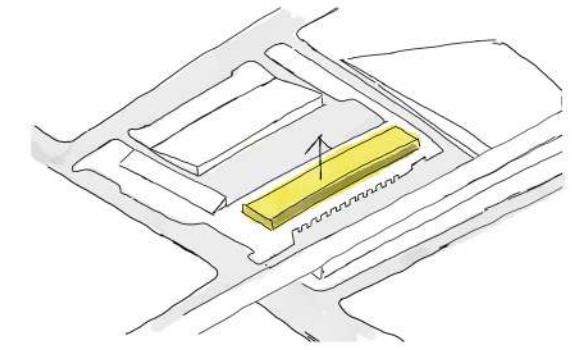
AHUECAMIENTO

Se ahueca parte del terreno, manteniendo la altura de sus bordes, para poder así contener el edificio, y facilitar los movimientos.



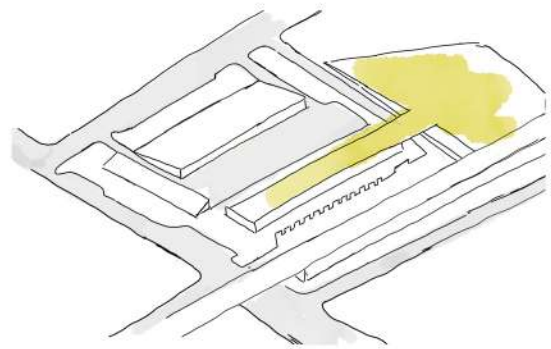
ADAPTACIÓN

Se diseñan darsenas y estacionamientos adecuados para el correcto funcionamiento e intercambio de las distintas movilidades.



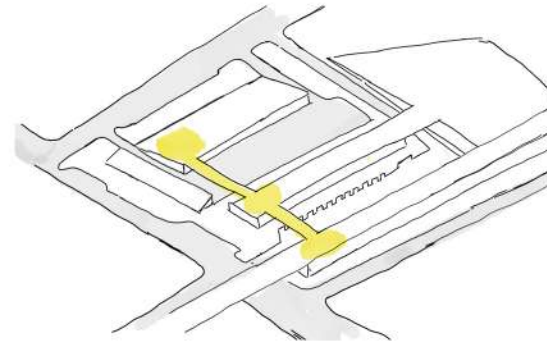
VOLUMEN

Se propone un volumen alargado, paralelo al volumen del tren, donde se dispondrán los usos principales.



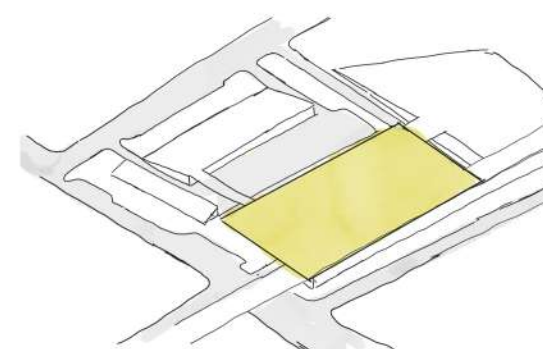
CONEXIÓN - PARQUE

Se establece la conexión con el parque mediante una lengua en el primer nivel, que lo conecta a modo de expansión del edificio.



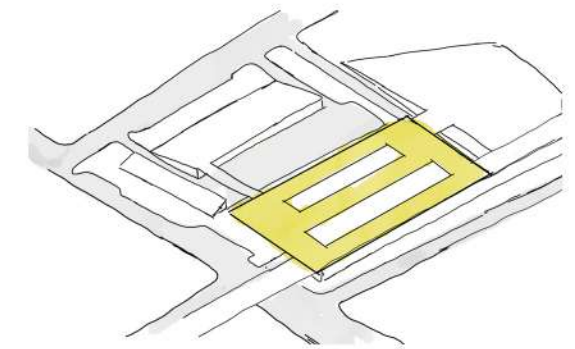
CONEXIÓN - BARRIO

Se establece la conexión con el barrio mediante una lengua en el primer nivel, desde calle 115, a modo de puente, al interior del edificio y a los andenes



CUBIERTA

Se diseña una gran cubierta que integra las distintas partes del edificio, estableciendo unidad y organizando los intercambios de movilidades



ILUMINACIÓN

Se ahueca la gran cubierta de forma estratégica, para permitir el ingreso de luz, en búsqueda de confort y de potenciar la relación interior - exterior

PROGRAMA

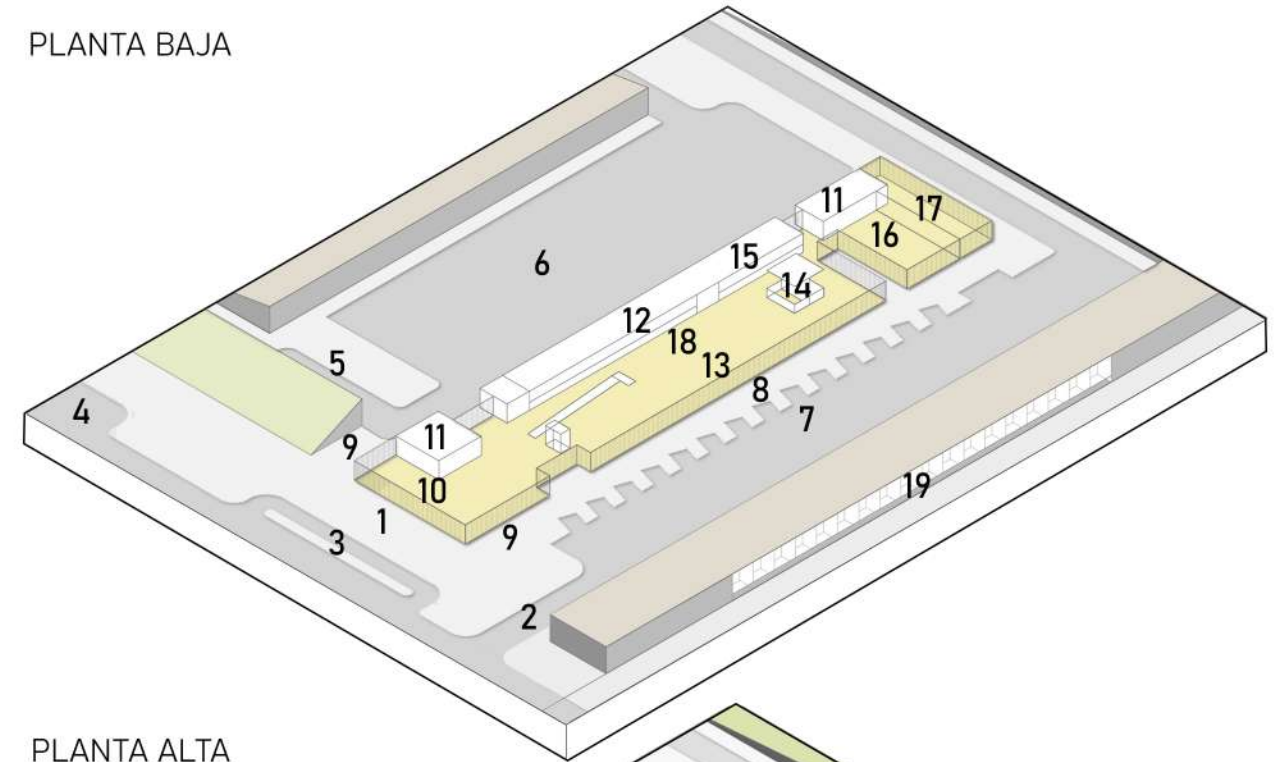
PLANTA BAJA

	CUBIERTOS	SEMICUBIERTOS	DESCUBIERTOS
1- Acceso peatonal desde Av. 520a +/-0.0m	460 m ²		
2- Acceso micros de media y larga distancia	110 m ²		
3- Dársena taxis			global
4- Dársena micros locales			global
5- Dársena áutos particulares	290 m ²		
6- Estacionamiento áutos particulares			2500 m ²
7- Dársena micros de media y larga distancia	2000 m ²		
8- Espera semicubierta	470 m ²		
9- Bicinodo (alquiler y guardado)	245 m ²		
10- Hall acceso	375 m ²		
12- Boleterías	360 m ²		
13- Espera cubierta	115 m ²		
14- Café - Bar	325 m ²		
15- Encomiendas	200 m ²		
16- Privado para choferes	125 m ²		
17- Hall central	400 m ²		
18- Locales comerciales	325 m ²		

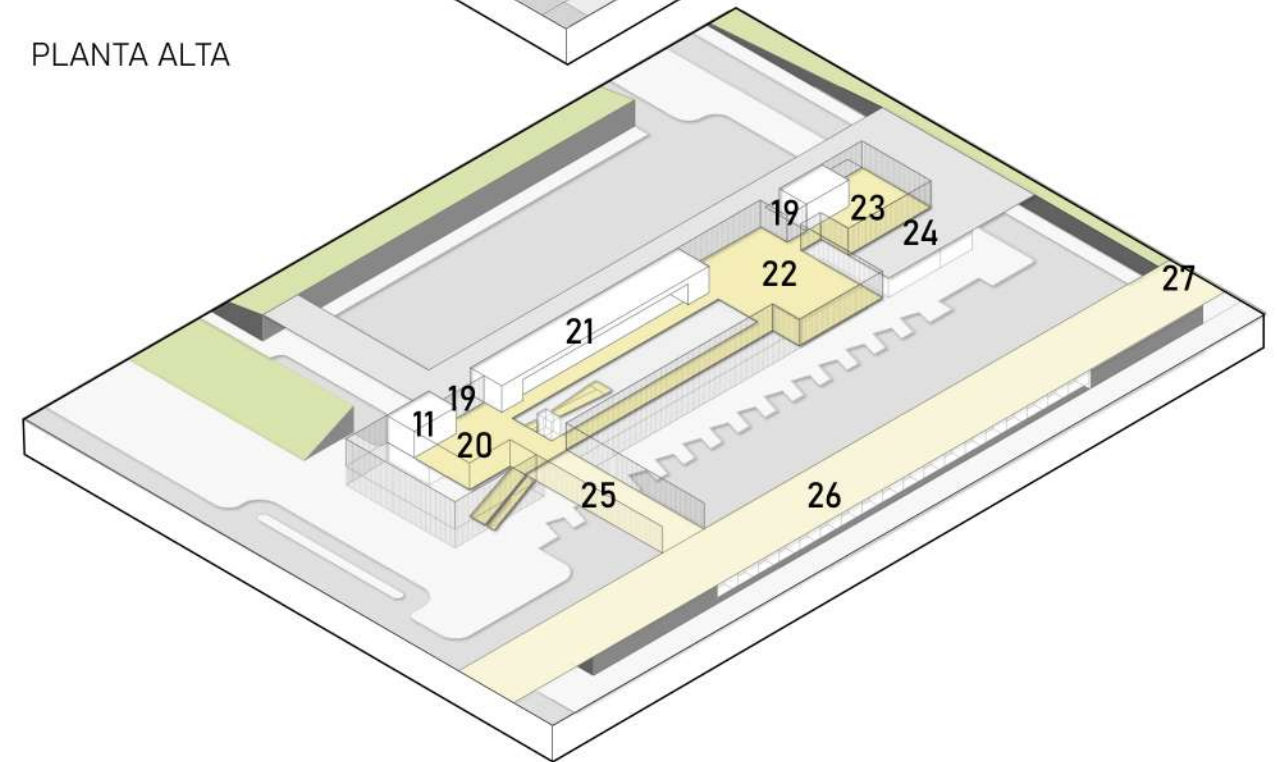
PLANTA ALTA

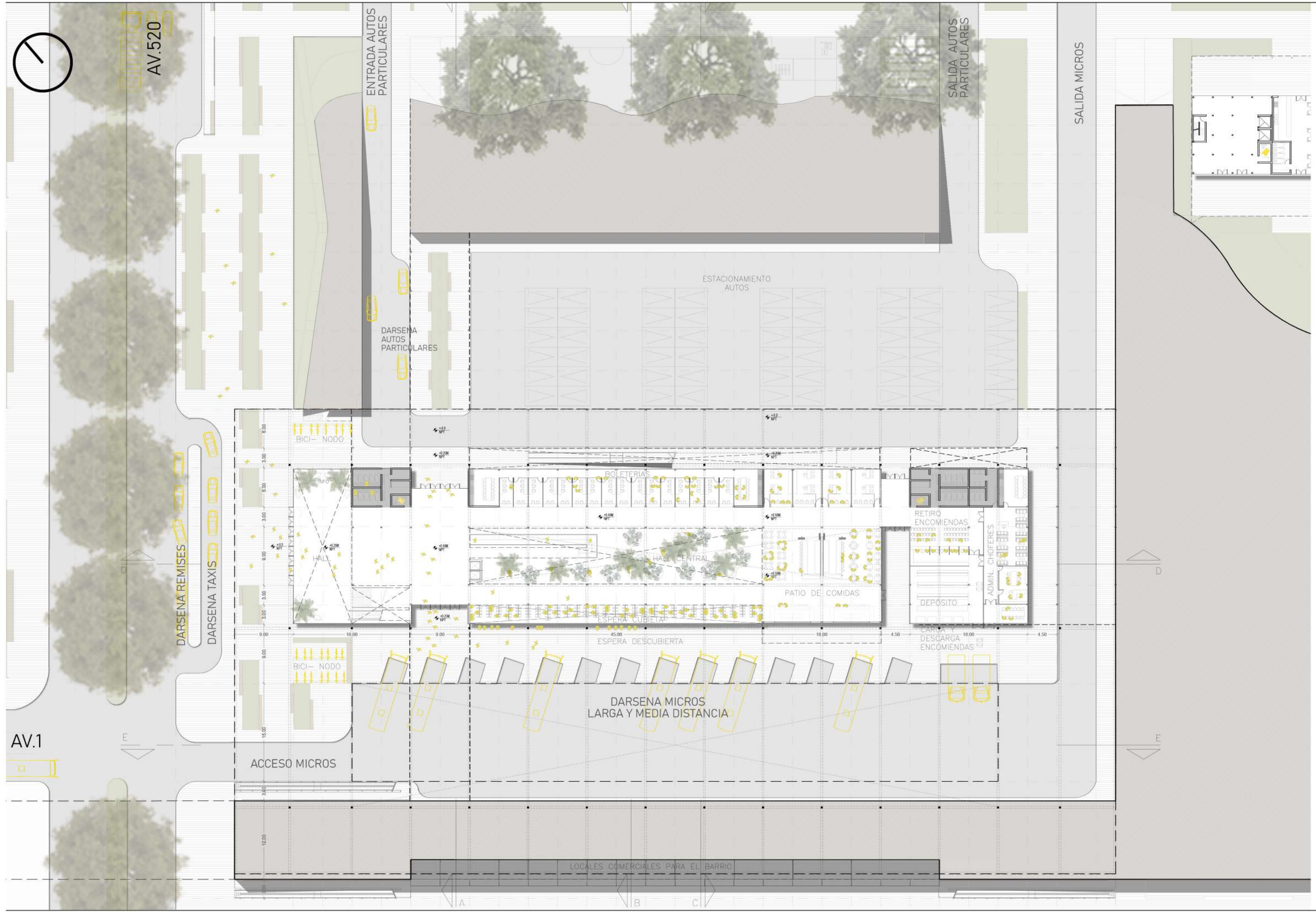
19- Acceso peatonal desde parque	900 m ²		
20- Hall planta alta	300 m ²		
21- Administración terminal	280 m ²		
22- Patio de comidas	480 m ²		
23- Museo del Tren + Restó	215 m ²		
24- Plaza expansión. Feria / Expo	490 m ²		
25- Puente cruce acceso a darsenas de tren	245 m ²		
26- Dársena tren Roca	1300 m ²		
27- Dársena tren Circunvalación	190 m ²		
11- Baños- depósito - ascensores	250 m ²		
Circulación - Salas de máquinas	870 m ²		
	4540 m ²	6590 m ²	

PLANTA BAJA



PLANTA ALTA





AV.520

ENTRADA AUTOS PARTICULARES

SALIDA AUTOS PARTICULARES

SALIDA MICROS

ESTACIONAMIENTO AUTOS

DARSENA AUTOS PARTICULARES

BICI - NODO

DARSENA REMISES
DARSENA TAXIS

BICI - NODO

BOLETERIAS

HALL CENTRAL

PATIO DE COMIDAS

RETIRO ENCOMIENDAS

ADMIN. CHOFERES

DEPOSITO

CARGA Y DESCARGA ENCOMIENDAS

ESPERA CUBIERTA

ESPERA DESCUBIERTA

DARSENA MICROS LARGA Y MEDIA DISTANCIA

ACCESO MICROS

LOCALES COMERCIALES PARA EL BARRIO

AV.1

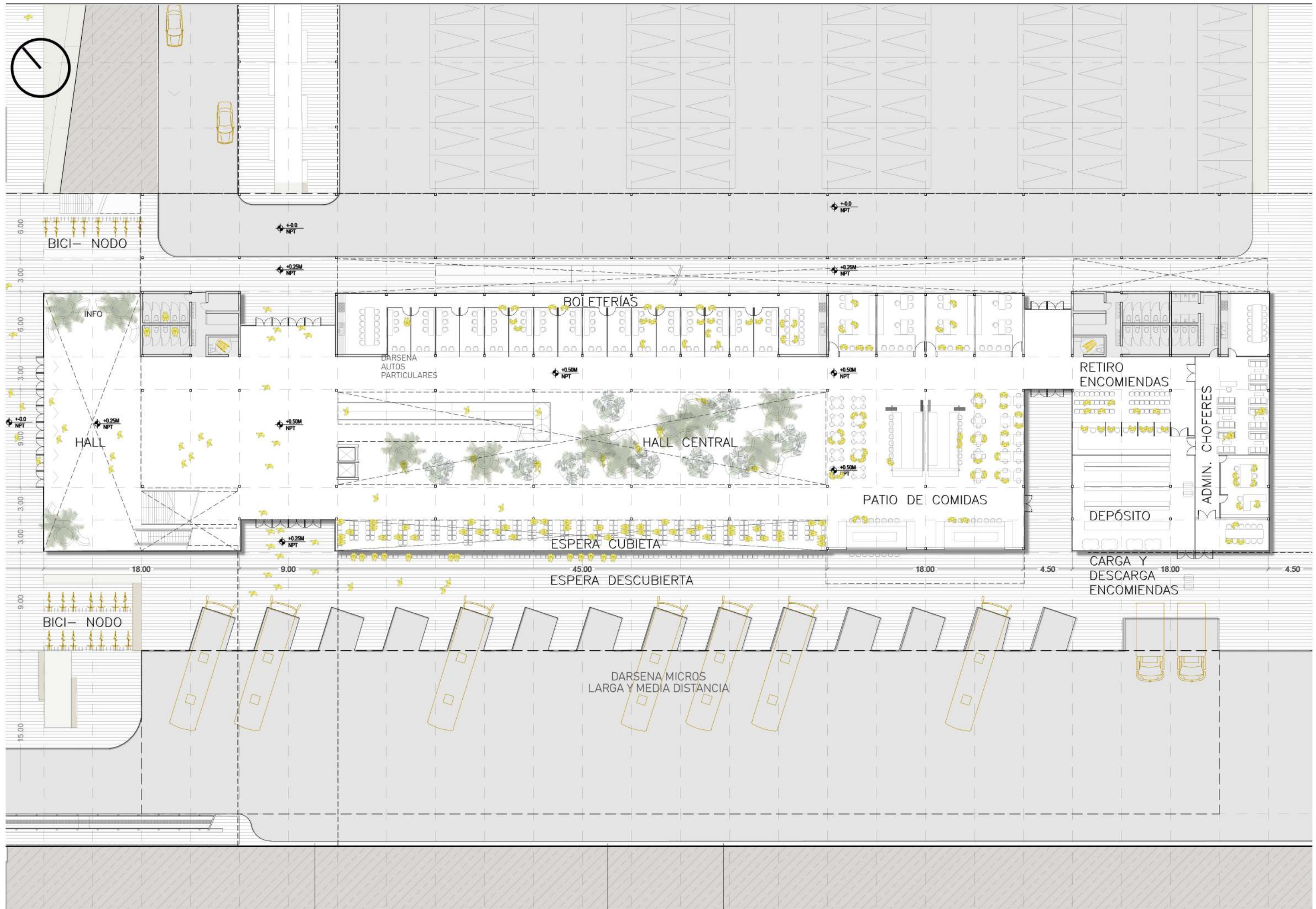
A

B

C

D

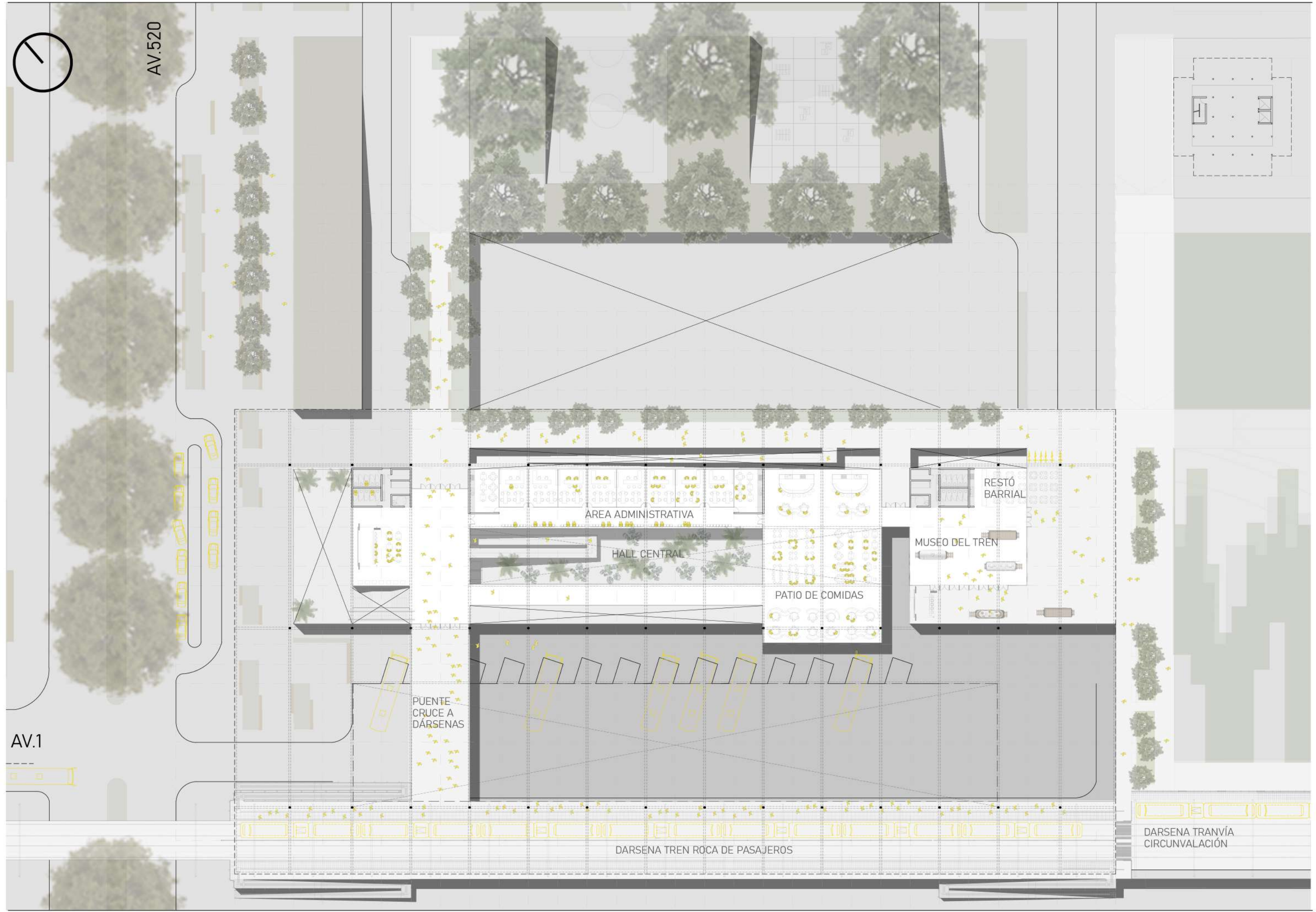
E





AV.520

AV.1



DARSENA TRANVÍA
CIRCUNVALACIÓN

DARSENA TREN ROCA DE PASAJEROS

PUENTE
CRUCE A
DÁRSENAS

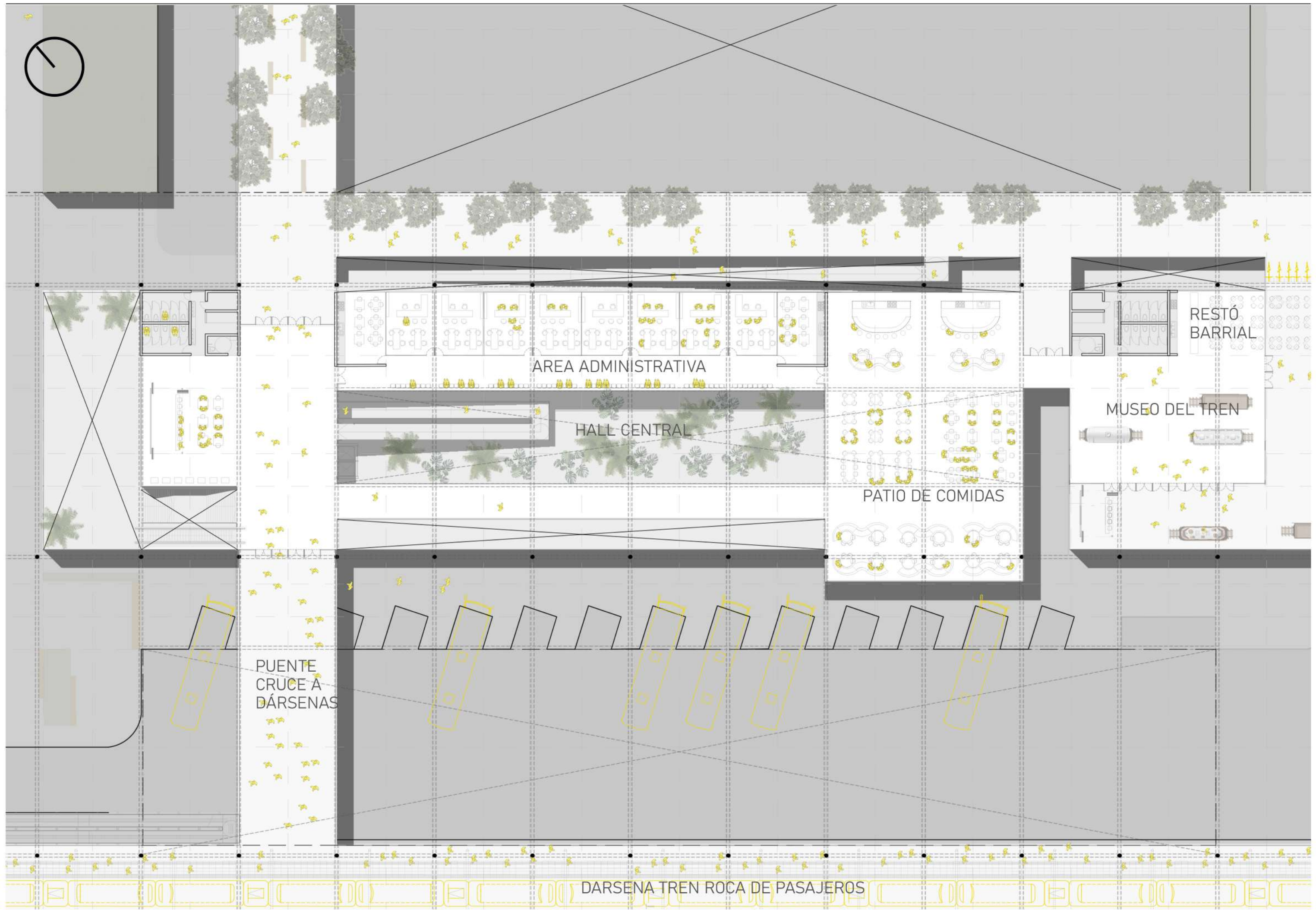
PATIO DE COMIDAS

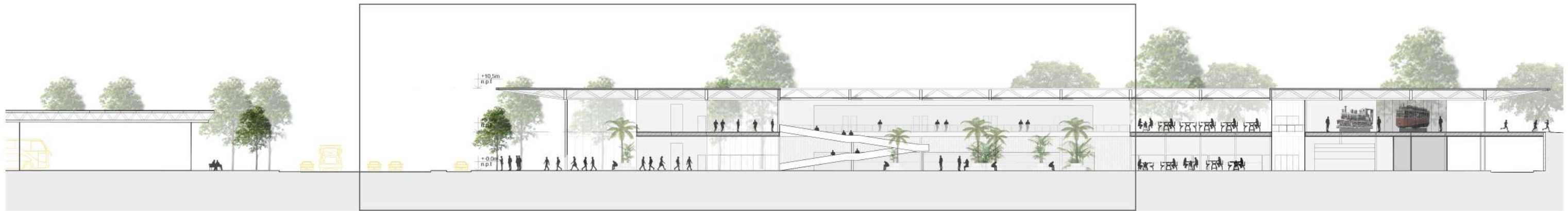
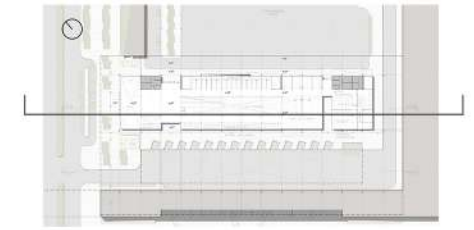
HALL CENTRAL

AREA ADMINISTRATIVA

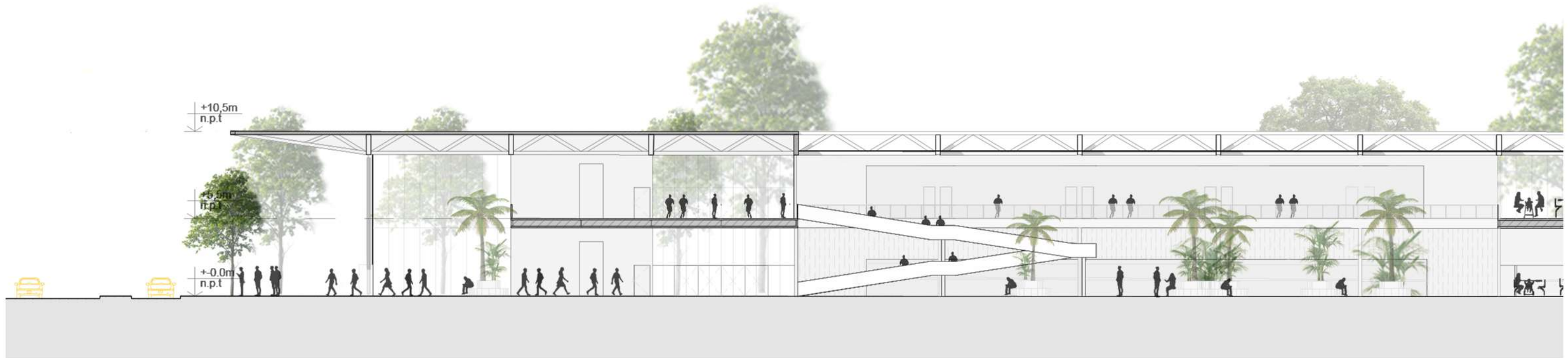
RESTO
BARRIAL

MUSEO DEL TREN

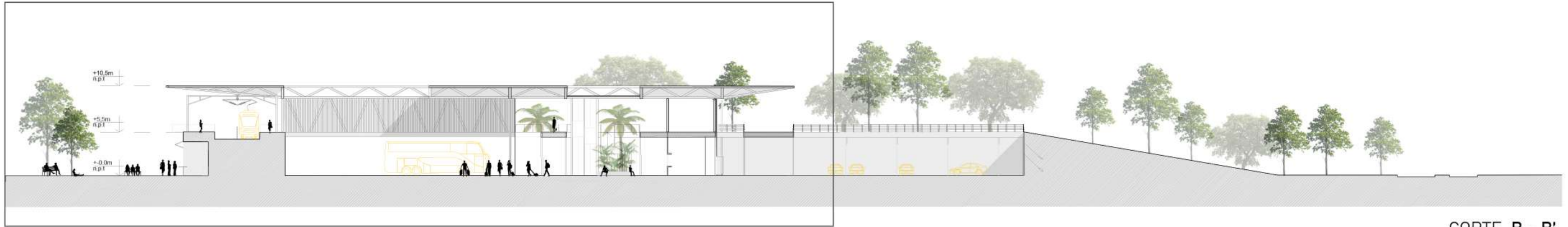
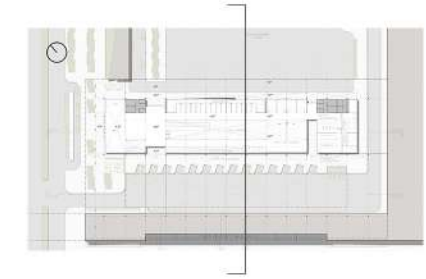




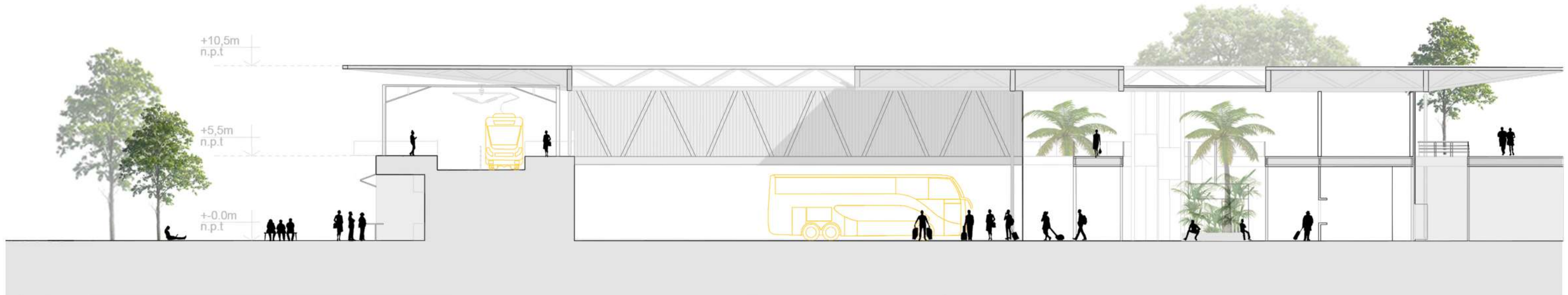
CORTE D - D'



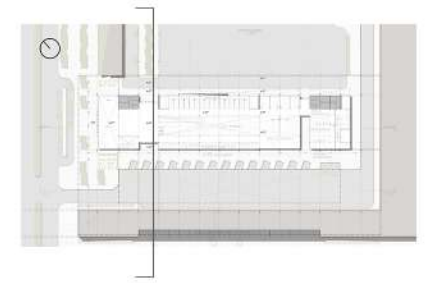
APROXIMACIÓN CORTE D - D'



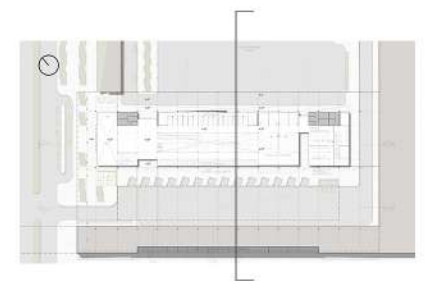
CORTE B - B'



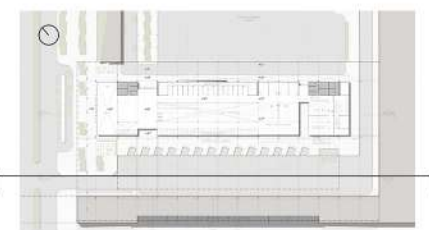
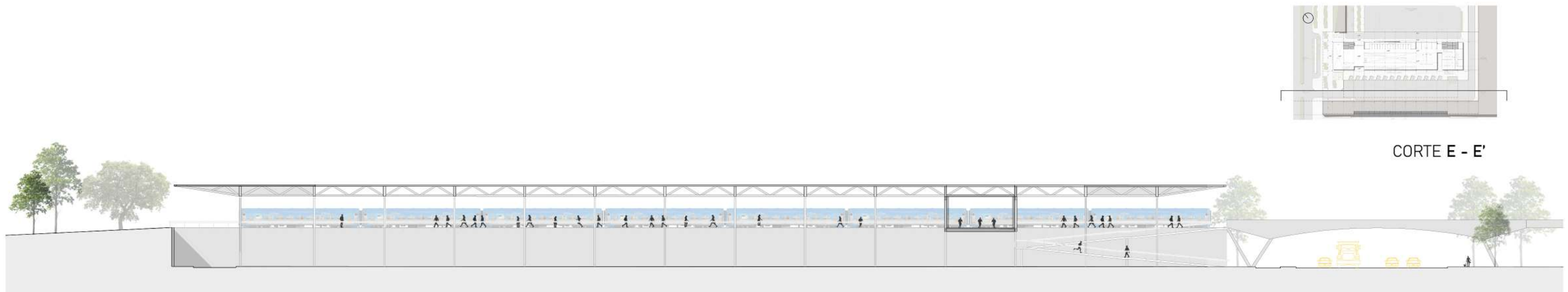
APROXIMACIÓN CORTE B - B'



CORTE A - A'



CORTE C - C'



CORTE E - E'





Plataformas 1 -15
Anden (Roca - circunv.)



bus

el rosin

ADLJA2

ADLJA2

SALIDA

SALIDA





SALIDA

Baños públicos

Boleterías Andenes

OMNIBUS
RECA DE CANCELACION
BOLETERIAS
CAFÉ - BAR
BAÑOS

LA PLATA - PROX. SALIDAS 09:28

DESTINO	HORA	ESTADO
LA PLATA	09:30	EN TIEMPO
LA PLATA	09:35	EN TIEMPO
LA PLATA	09:40	EN TIEMPO
LA PLATA	09:45	EN TIEMPO
LA PLATA	09:50	EN TIEMPO
LA PLATA	09:55	EN TIEMPO
LA PLATA	10:00	EN TIEMPO
LA PLATA	10:05	EN TIEMPO
LA PLATA	10:10	EN TIEMPO
LA PLATA	10:15	EN TIEMPO
LA PLATA	10:20	EN TIEMPO
LA PLATA	10:25	EN TIEMPO
LA PLATA	10:30	EN TIEMPO
LA PLATA	10:35	EN TIEMPO
LA PLATA	10:40	EN TIEMPO
LA PLATA	10:45	EN TIEMPO
LA PLATA	10:50	EN TIEMPO
LA PLATA	10:55	EN TIEMPO
LA PLATA	11:00	EN TIEMPO
LA PLATA	11:05	EN TIEMPO
LA PLATA	11:10	EN TIEMPO
LA PLATA	11:15	EN TIEMPO
LA PLATA	11:20	EN TIEMPO
LA PLATA	11:25	EN TIEMPO
LA PLATA	11:30	EN TIEMPO
LA PLATA	11:35	EN TIEMPO
LA PLATA	11:40	EN TIEMPO
LA PLATA	11:45	EN TIEMPO
LA PLATA	11:50	EN TIEMPO
LA PLATA	11:55	EN TIEMPO
LA PLATA	12:00	EN TIEMPO

El servicio circula con demoras y cancelaciones tras fallo de servicio.

rosarino chevall er flecha BUS

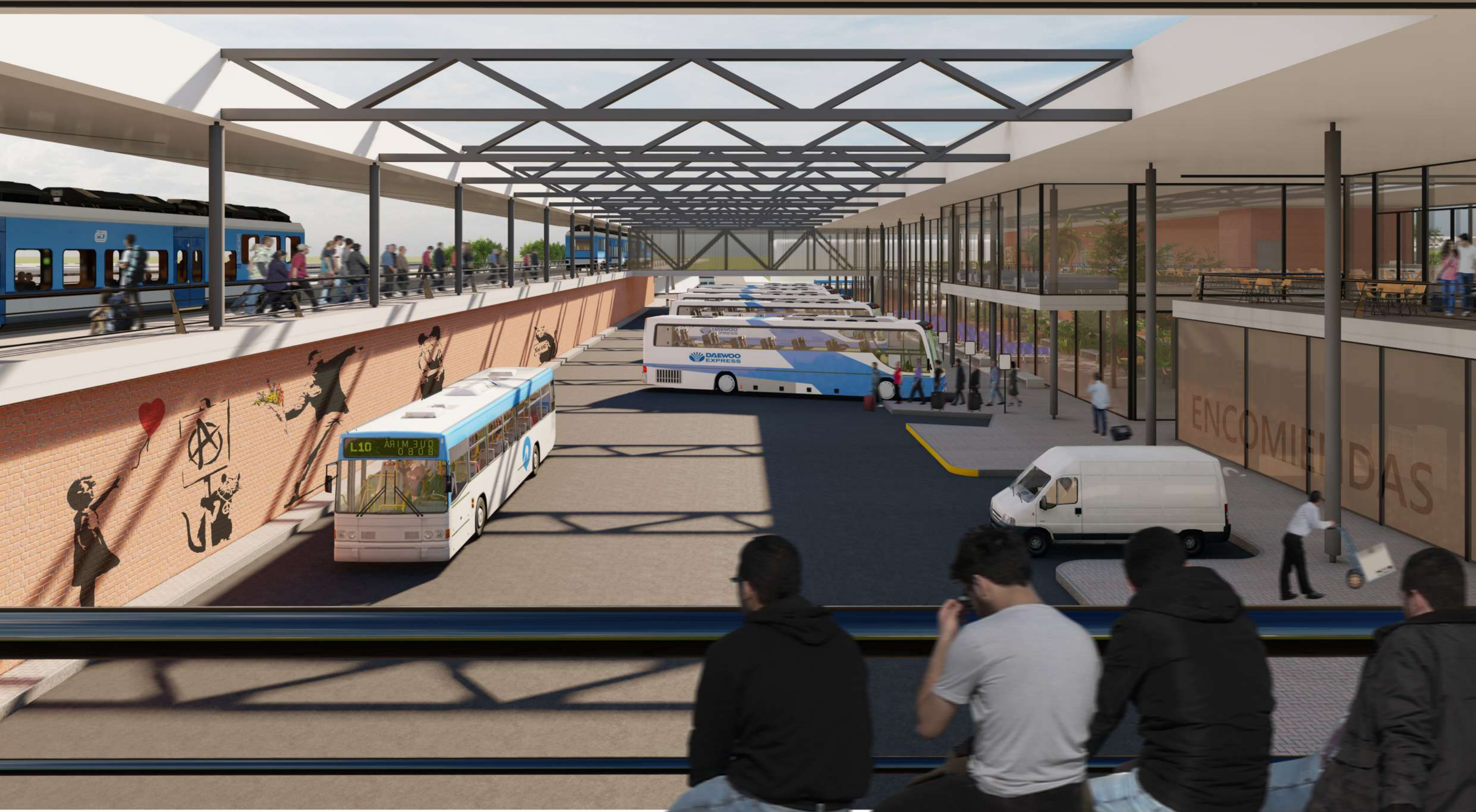














05 PROPUESTA TECNOLÓGICA SISTEMAS CONSTRUCTIVOS



ESTRUCTURA CUBIERTA

ESTRUCTURA DE CUBIERTA

La cubierta totalizadora está compuesta por vigas reticuladas conformadas por tres perfiles UPN, dos como cordones superior e inferior y el tercero, el cual va generando la altura mediante diagonales. En la intersección de las mismas, se coloca un cinturón de acero que envuelve por completo la viga y permite abulonar una con la otra. Dichas intersecciones serán soportadas por columnas metálicas de mayor sección como estructura principal. La unión de estas vigas con las columnas se lleva a cabo con la colocación de una base de acero que permita la vinculación de ambas piezas. En el caso de los voladizos en punta, tienen la misma resolución que las vigas rectas, con la diferencia de que el cordón inferior le genera una inclinación.

LOSA ENTREPISO

El entrepiso se resuelve mediante losas alivianadas, que permiten mayores luces y un menor espesor de entrepiso (12 cm). Estas losas se apoyan sobre la grilla metálica, y se coloca una malla de acero 15x15 para la capa de compresión de hormigón (6 cm), seguida de una carpeta de nivelación para la correcta colocación de los pisos. En áreas donde se requieren vacíos o dobles alturas, simplemente no se colocan las losetas. Como terminación para los laterales se colocan cenefas de chapa que ocultan los perfiles de las losas y también actúan como encofrado para la capa de compresión de hormigón.

ESTRUCTURA ENTREPIOS:

Se basa en una grilla modular, que permite resolver servicios, circulaciones y usos particulares dentro de la terminal. Las vigas se materializan con perfiles Grey. Perfiles UPN soldados entre sí, hacia adentro, conforman columnas cuadradas. Si bien la grilla que se propone, puede parecer limitante, el fácil proceso de armada de esta estructura, permitiría, en caso de ser necesario, remodelación o adaptaciones del edificio.

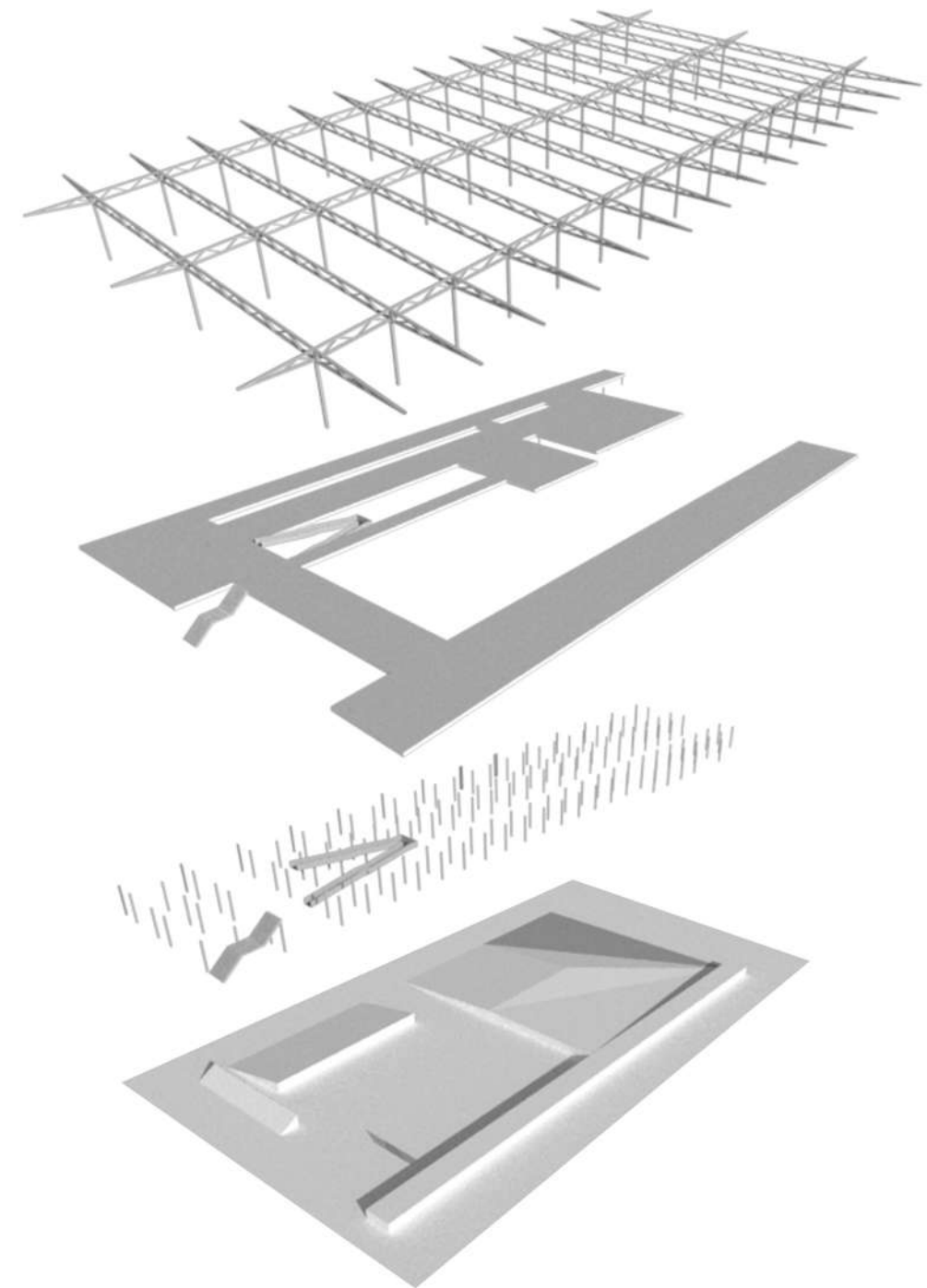
Las uniones entre vigas y columnas son mixtas, utilizando remaches (unión mecánica) y soldaduras (unión química). Además, toda la estructura cuenta con pintura intumescente, proporcionando una capa protectora aislante con baja conductividad térmica, resistente al fuego y anticorrosiva.

BASAMENTO:

Al utilizar el terraplén como parte del proyecto, se requiere de muros de contención de hormigón armado en todo su perímetro para garantizar la estabilidad del terreno. Estos se construyen sobre una zapata corrida, que proporciona un soporte resistente y uniforme a lo largo de la base del muro, y brindando resistencia a las fuerzas laterales del terreno natural.

FUNDACIONES

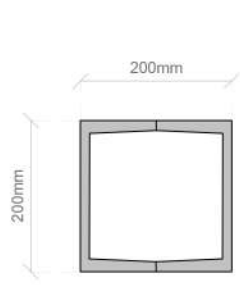
Resueltas con bases aisladas debido a la resistencia que presenta el suelo. Estas bases se ubican bajo cada columna estructural. En mayor tamaño para el caso de las columnas de la gran cubierta y de menor tamaño en el caso de las columnas de entrepiso, debido a las luces menores. Mediante vigas de fundación se vinculan todos los cabezales.



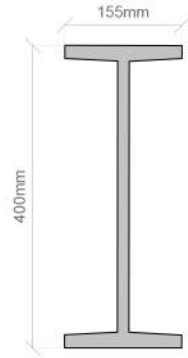
ESTRUCTURA ENTREPISOS

COMPONENTES

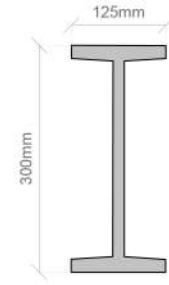
COLUMNAS
2X UPN 280



VIGA PRINCIPAL
IPN 400

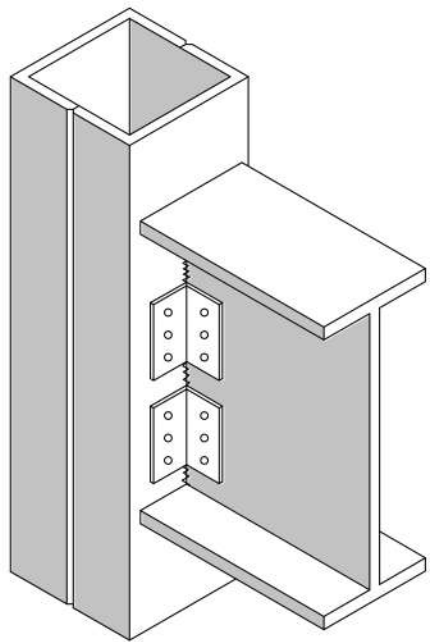


VIGA SECUNDARIA
IPN 300

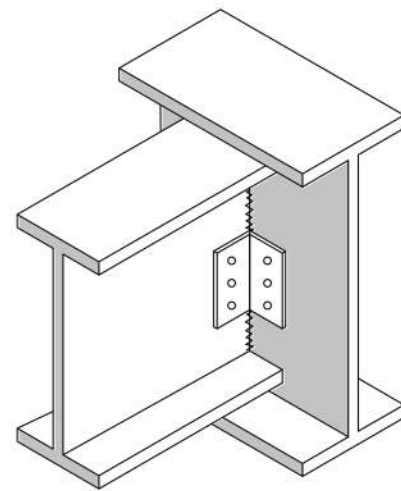


DETALLES

DETALLE UNIÓN
COLUMNA - VIGA PRINCIPAL

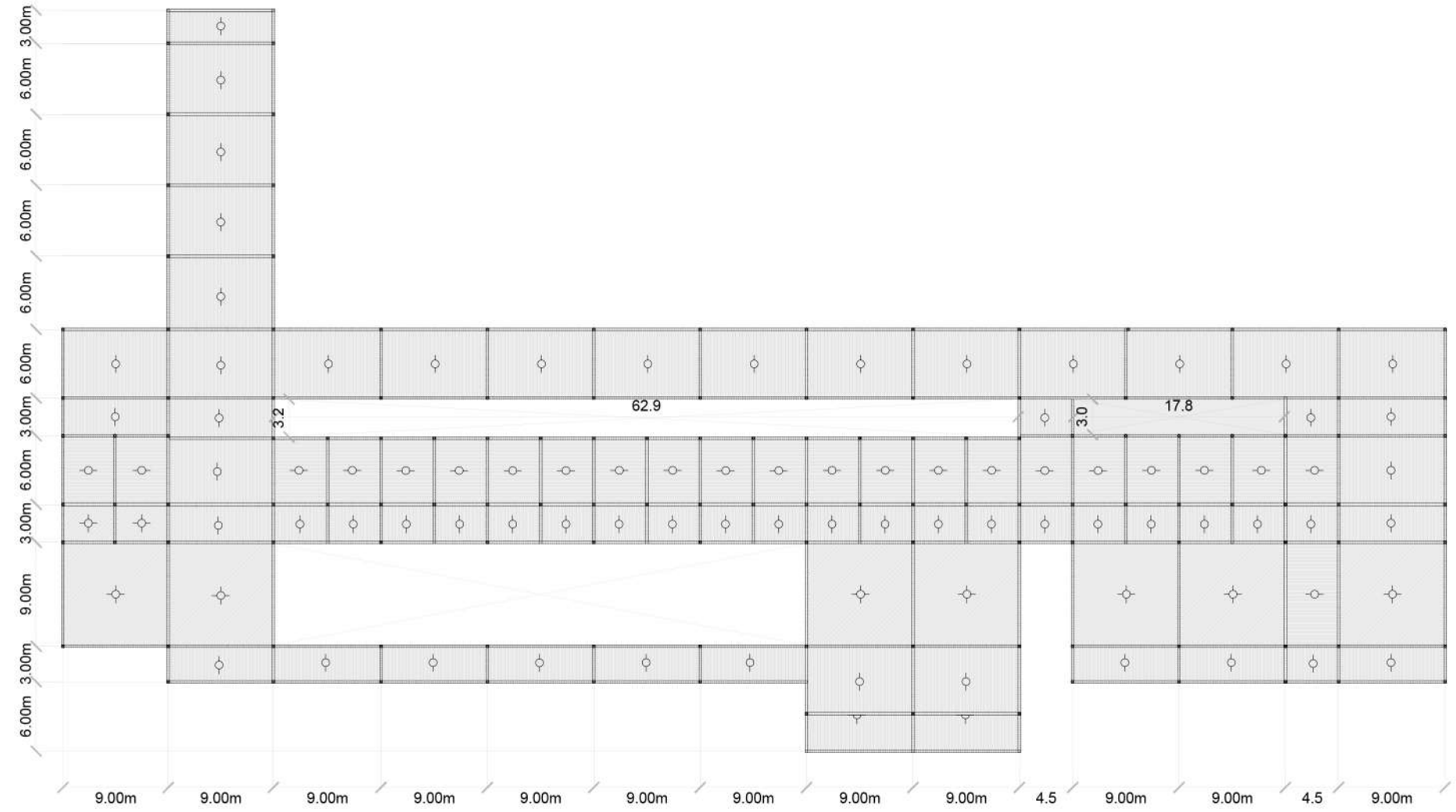


DETALLE UNIÓN
COLUMNA - VIGA PRINCIPAL



escala 1:10

PLANTA DE ENTREPISO

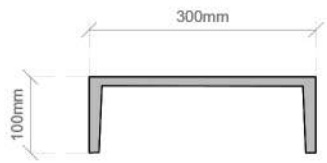


escala 1:500

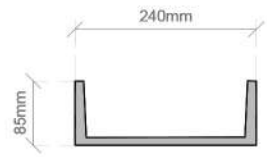
ESTRUCTURA CUBIERTA

COMPONENTES

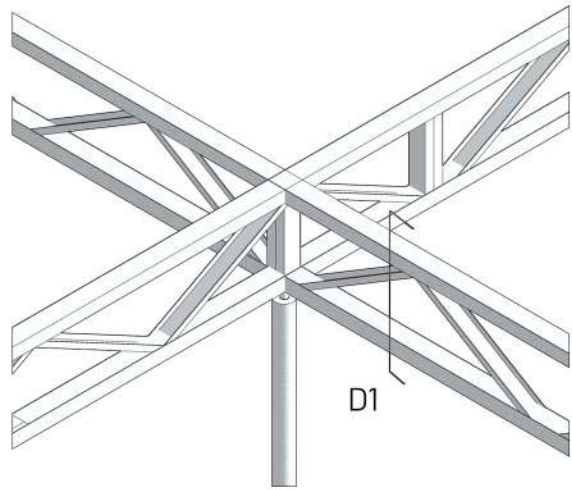
ESTRUCTURA PRINCIPAL
UPN 300



ESTRUCTURA DIAGONALES
UPN 240

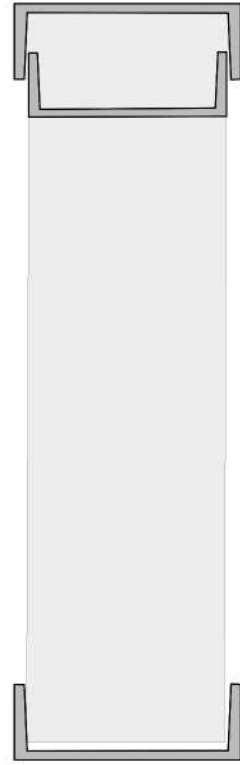


DETALLE 2



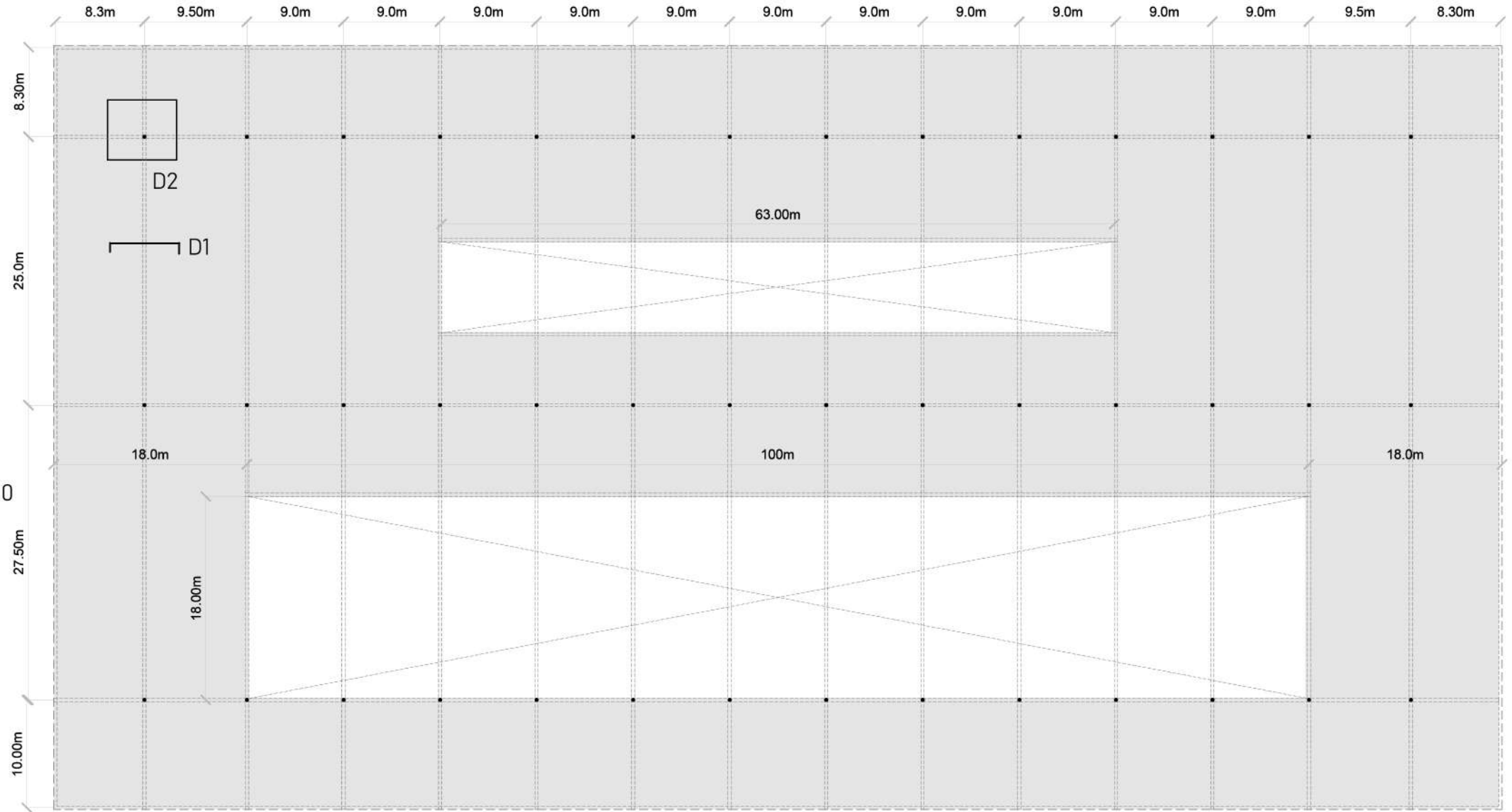
escala 1:25

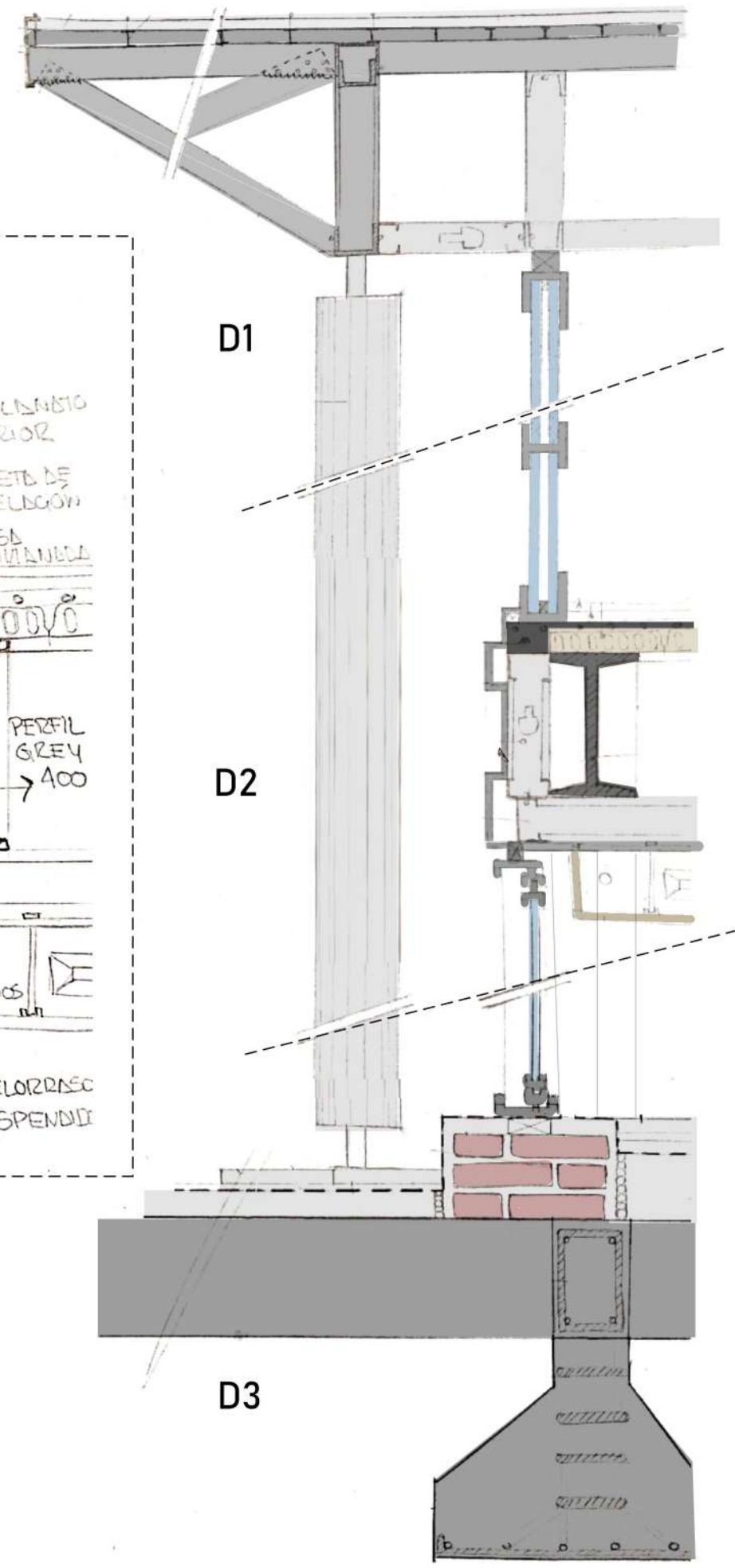
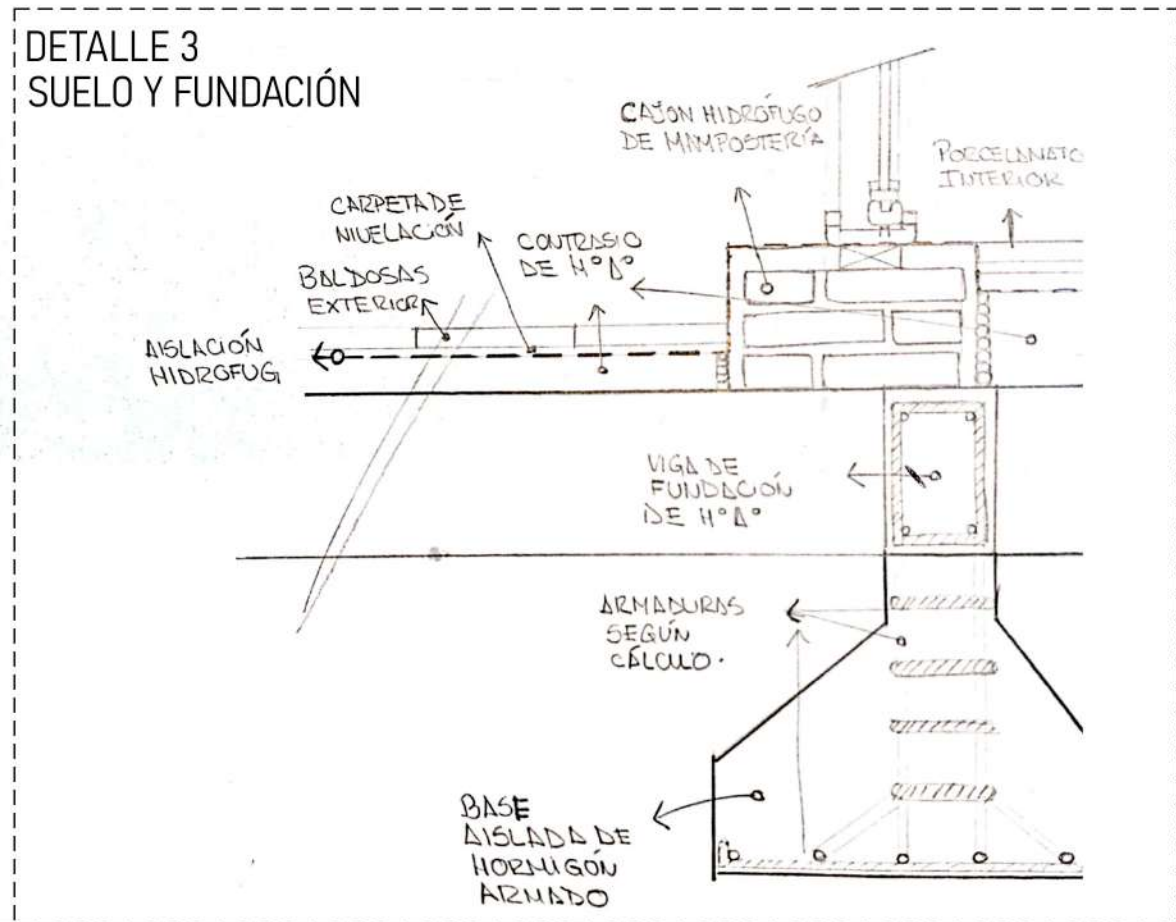
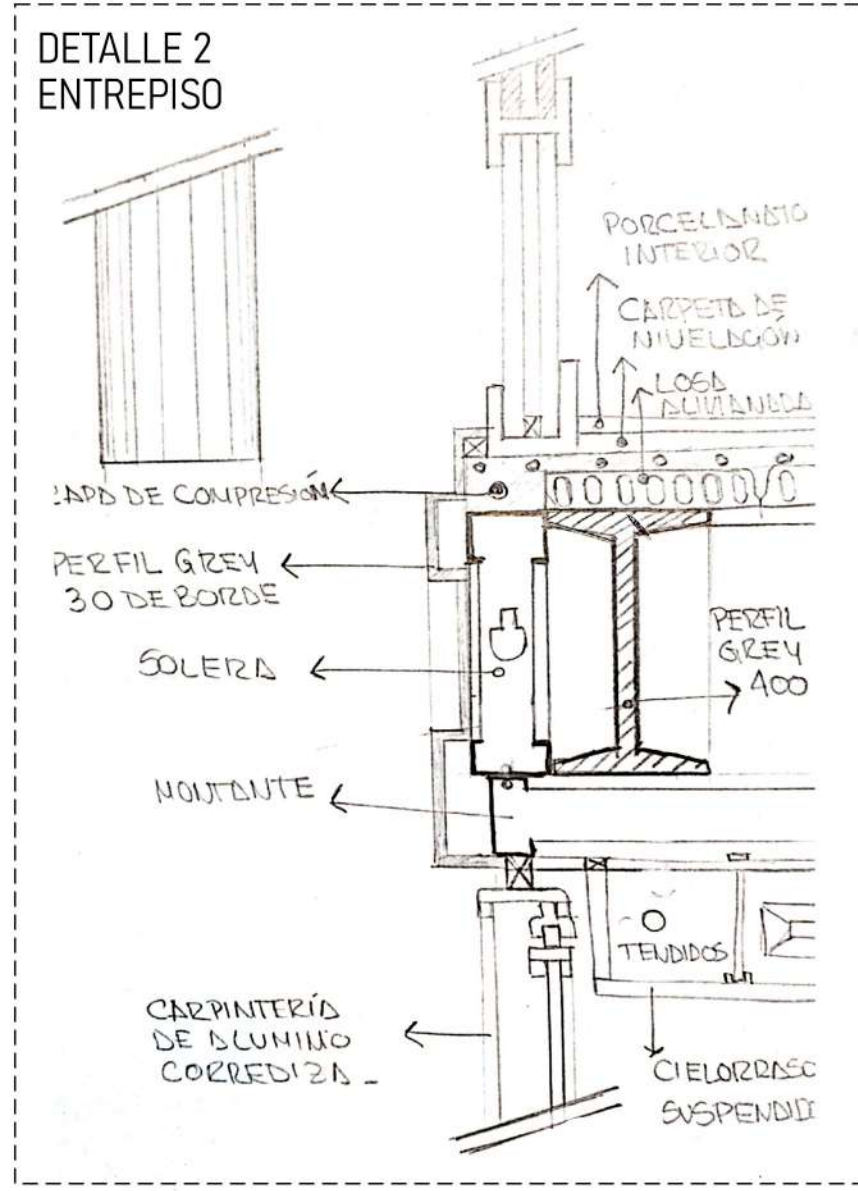
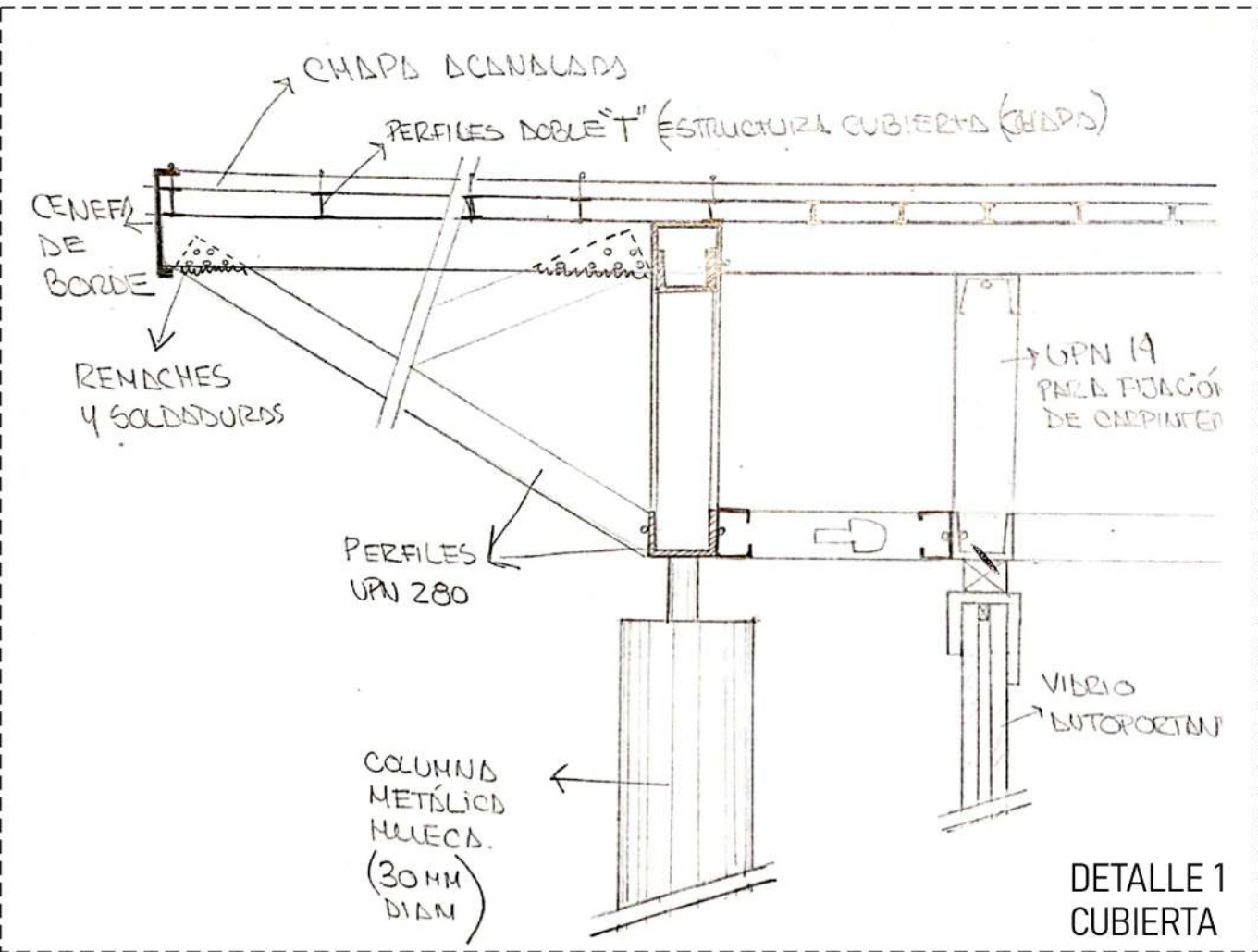
DETALLE 1



escala 1:10

PLANTA CUBIERTA





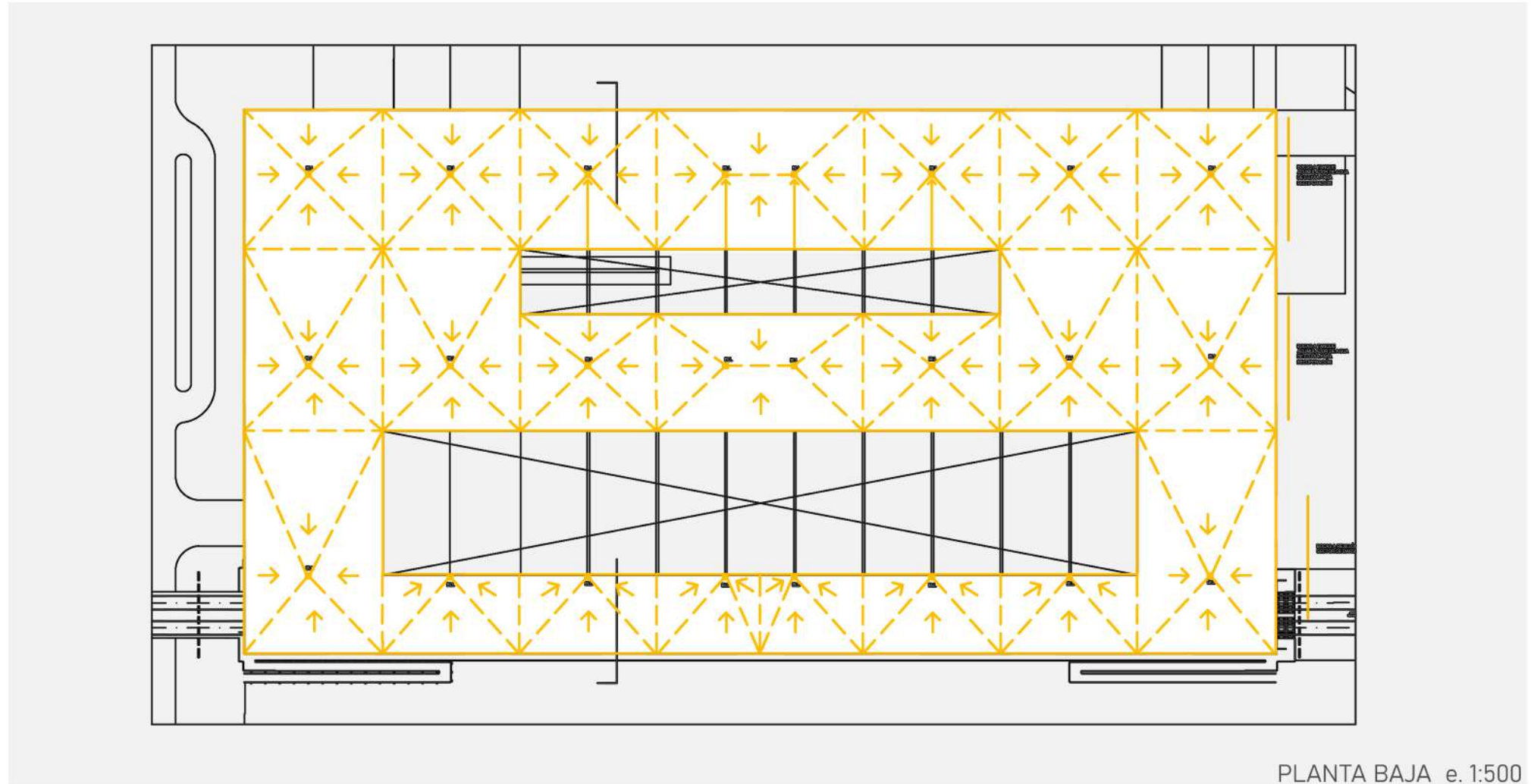
DESAGÜE PLUVIAL Y RECUPERACIÓN DE AGUA DE LLUVIA

Se propone un sistema de recuperación de agua de lluvias desde el gran techo. La misma bajará utilizando las columnas de estructura de la cubierta, a dos tanques de reserva semienterrados, ubicados en cada extremo del edificios, aprovechando el terraplén para hacerlo. Ambos contarán con bocas de desborde en caso de contener mas de su capacidad, para que el agua se escurra a la calle.

La misma será filtrada, para liberarla de hojas y residuos que pueda tener, previo paso a las bombas de presurización.

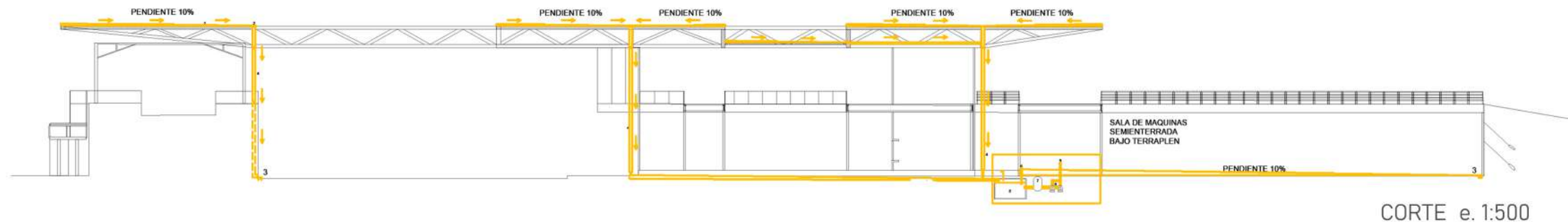
Será utilizado para aquellos usos que no requieran agua potable, como limpieza, descarga de inodoros y riego de vegetación.

Con esta decisión se busca revertir en parte el hecho de la impermeabilización de tantos metros cuadrados, recuperando al menos así el agua que pueda escurrir.



REFERENCIAS

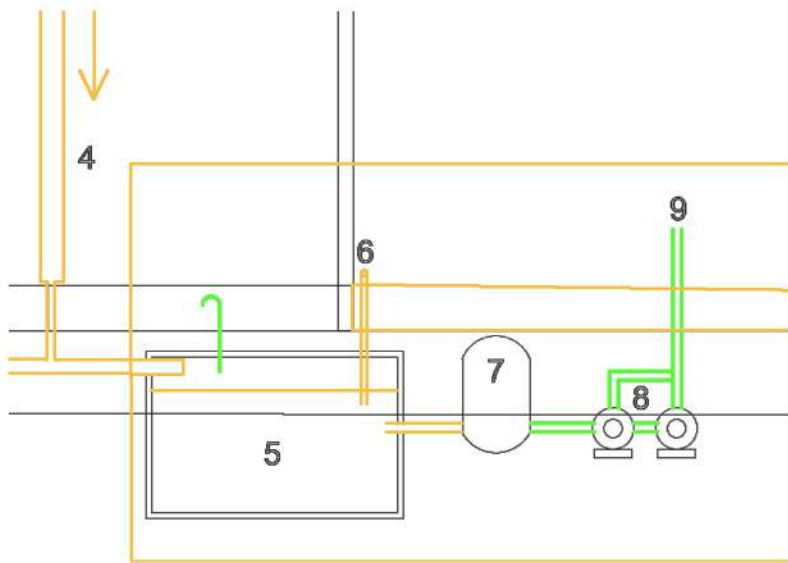
1. CUBIERTA CON PENDIENTE DE 10%
2. REJILAS 20MM X 20MM
3. REJILLÓN EN ESTACIONAMIENTO Y DARSENAS INTERNAS
4. CAÑO DE DESAGÜE. (Dentro de columnas de cubierta)
5. TANQUE ACUMULADOR DE AGUA DE LLUVIA
6. DESBORDE DE AGUA POR GRAVEDAD A CORDÓN
7. FILTRO DE HOJAS Y SEDIMENTO PREVIO A PASAJE POR EQUIPO DE BOMBAS
8. EQUIPO DE PRESURIZACIÓN PARA AGUA RECUPERADA (Riego, limpieza, etc)
9. AGUA RECUPERADA



**DESAGÜE PLUVIAL Y
RECUPERACIÓN DE AGUA DE LLUVIA:**

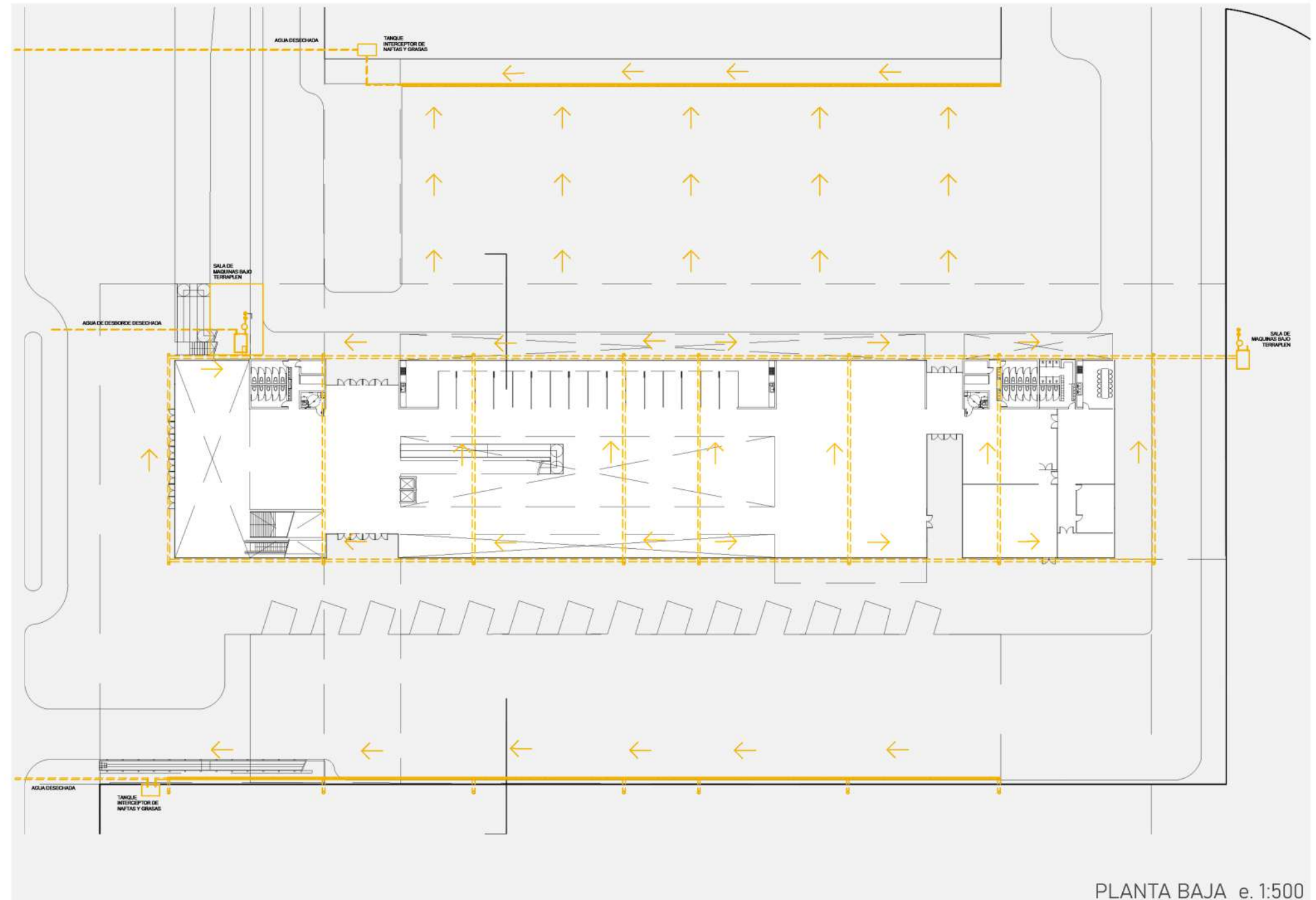
En el área de la dársena de micros y el sector de estacionamiento, se disponen rejillones en todo su largo, para captar el agua que allí escurre. Esta será tratada por un interceptor de naftas para luego pasar a un pozo de bombeo cloacal antes de ser desechada a la red. Esta agua no puede ser reutilizada justamente por los residuos que pueda contener, por eso dicho tratamiento y descarte

DETALLE e: 1.100



REFERENCIAS

1. CUBIERTA CON PENDIENTE DE 10%
2. REJILAS 20MM X 20MM
3. REJILLÓN EN ESTACIONAMIENTO Y DARSENAS INTERNAS
4. CAÑO DE DESAGÜE. (Dentro de columnas de cubierta)
5. TANQUE ACUMULADOR DE AGUA DE LLUVIA
6. DESBORDE DE AGUA POR GRAVEDAD A CORDÓN
7. FILTRO DE HOJAS Y SEDIMENTO PREVIO A PASAJE POR EQUIPO DE BOMBAS
8. EQUIPO DE PRESURIZACIÓN PARA AGUA RECUPERADA (Riego, limpieza, etc)
9. AGUA RECUPERADA



PLANTA BAJA e: 1:500

SANITARIAS: AGUA FRÍA Y CALIENTE:

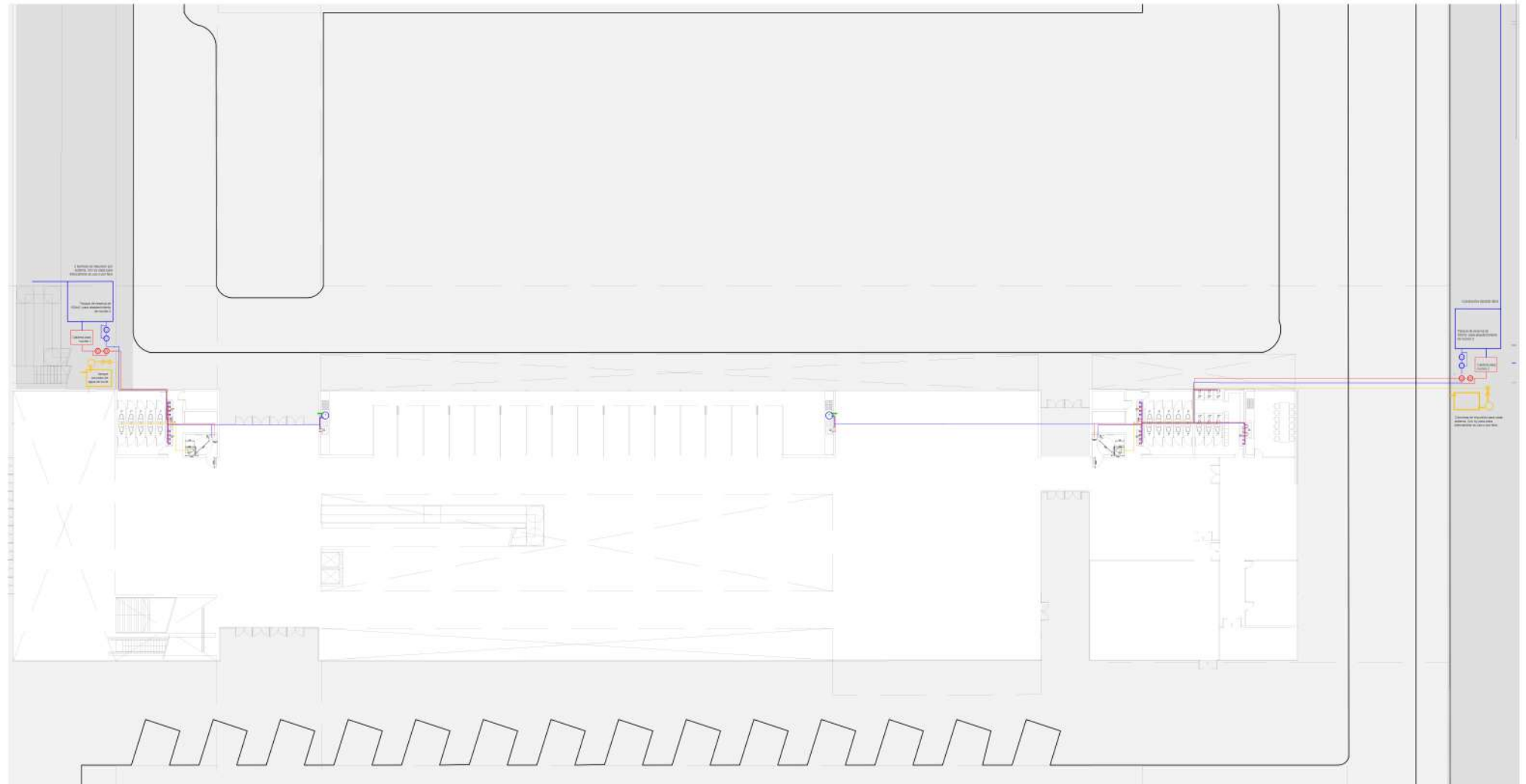
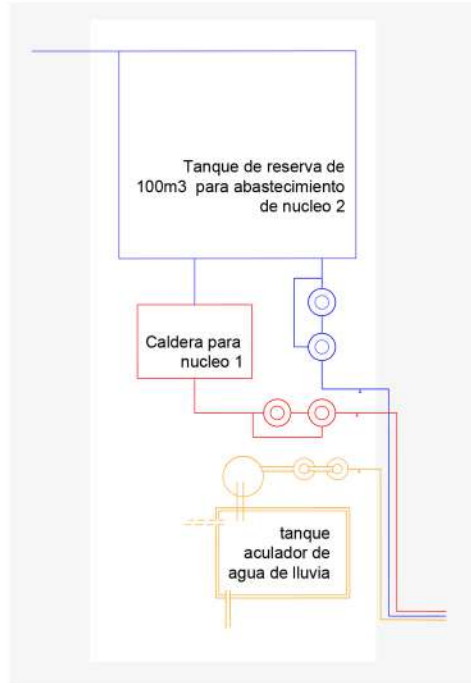
ABASTECIMIENTO DE AGUA A NÚCLEOS HUMEDOS AGUA RECUPERADA

Se disponen dos tanques a cada extremo del edificio, a nivel ± 0.0 aprovechando el terraplén para ubicarlos. Los mismos abastecerán cada uno a uno núcleo.

La descarga de los inodoros será abastecida con el agua ya filtrada, recuperada de lluvia, en caso de no disponer, tendrá un by pass de cambio automático, que habilitará el agua del tanque del red.

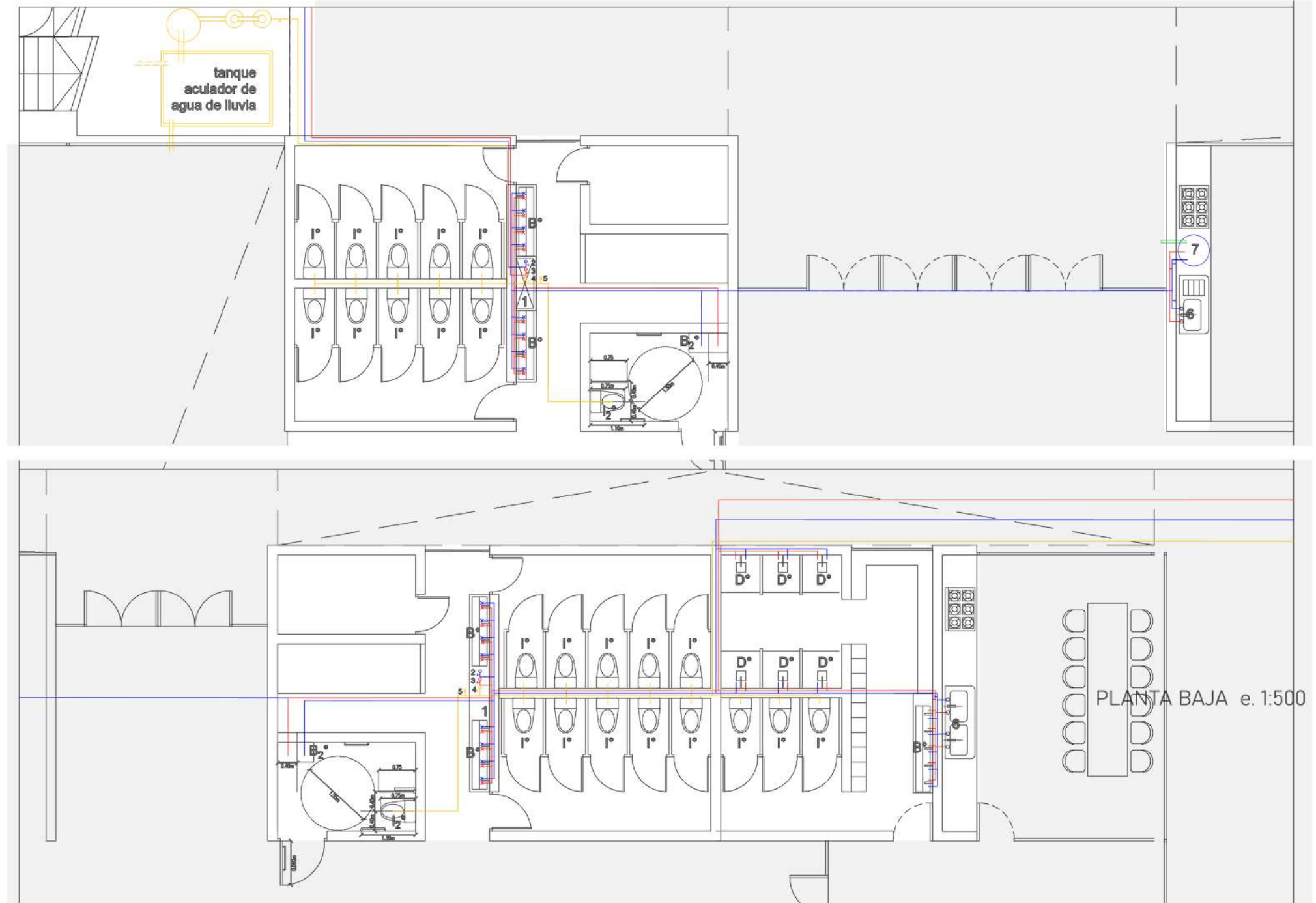
El agua fría para bachas, duchas y piletas de cocina, será desde el tanque de agua potable de red, así mismo como el agua potable caliente, previo paso por las calderas (En caso de las bachas y duchas) y por los termotanques, en los office o pequeñas cocinas de locales comerciales, lo cual permite el ahorro, por la independencia de su uso, regulado según necesidad.

DETALLE NÚCLEO AGUA e. 1:100



PLANTA BAJA e. 1:500

SANITARIAS: AGUA FRÍA Y CALIENTE:



REFERENCIAS

1. Pleno desde planta baja con acceso
2. Subida de agua fria potable desde tanque de reserva
3. Subida de agua caliente potable desde caldera
4. Subida de agua recuperada NO potable.
5. Canilla de servicio de agua recuperada para riego y limpieza
6. Pileta de cocina
7. Termotanque 50lts
- T Llaves de paso según sectores
- I°. Inodoro
- B°. Bachas con canilla monocomando y 1 desagüe común cada 4
- B₂°. Bacha individual con según rnormas de accesibilidad
- I₂°. Inodoro con mochila según rnormas de accesibilidad

INCENDIO:

DETECCIÓN - EXTENCIÓN

Núcleos: Se decide instalar la sala de máquinas en la planta baja, en sector de terraplenes para evitar desentonar la volumetría, conservando la forma pura. Además, se evita sobredimensionado de la estructura y se facilitan las perforaciones, por ser a nivel, acortando así tiempos de construcción.

Disponerlas a nivel de cero, facilita su acceso para mantenimiento, limpieza, etc.


Se propone un sistema presurizado por bomba Jockey, para garantizar la presión de agua en todo el tendido. Ambas plantas dispondrán de rociadores de agua en toda se extensión, accionas por detectores de humo.


Rociadores tipo estándar 56mm diam.

Bies (manguera) según reglamentación.

Matafuegos tipo ACB y tipo K en el estacionamiento y sector de dársenas, además baldes de arenas.

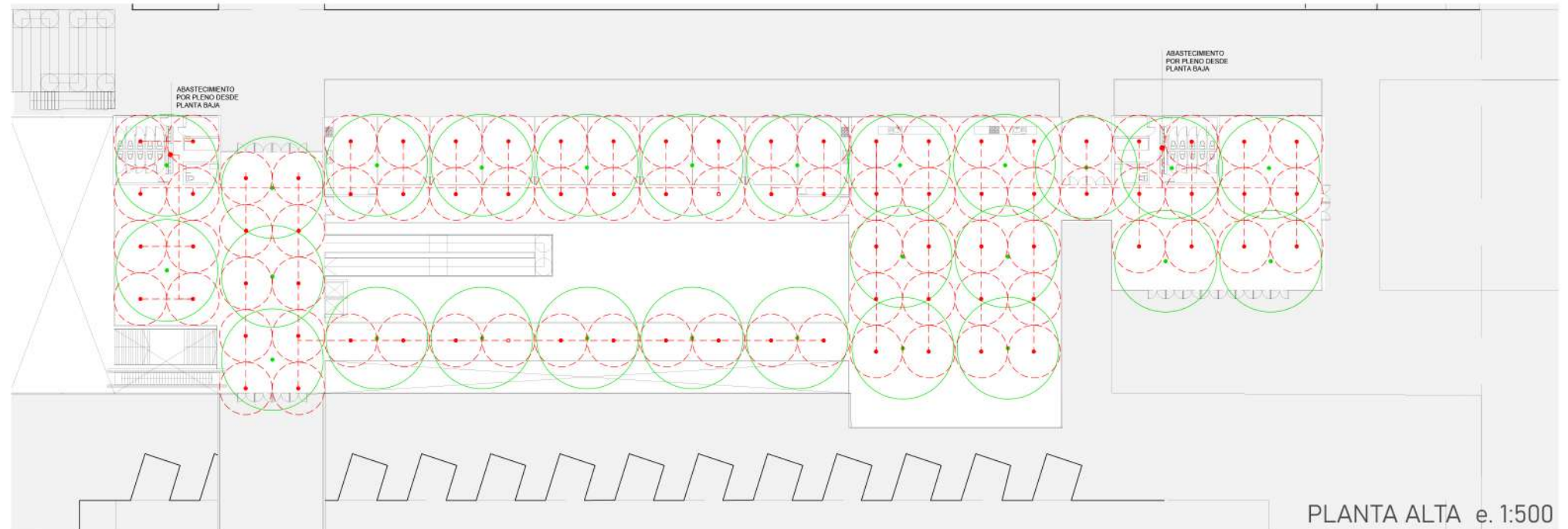
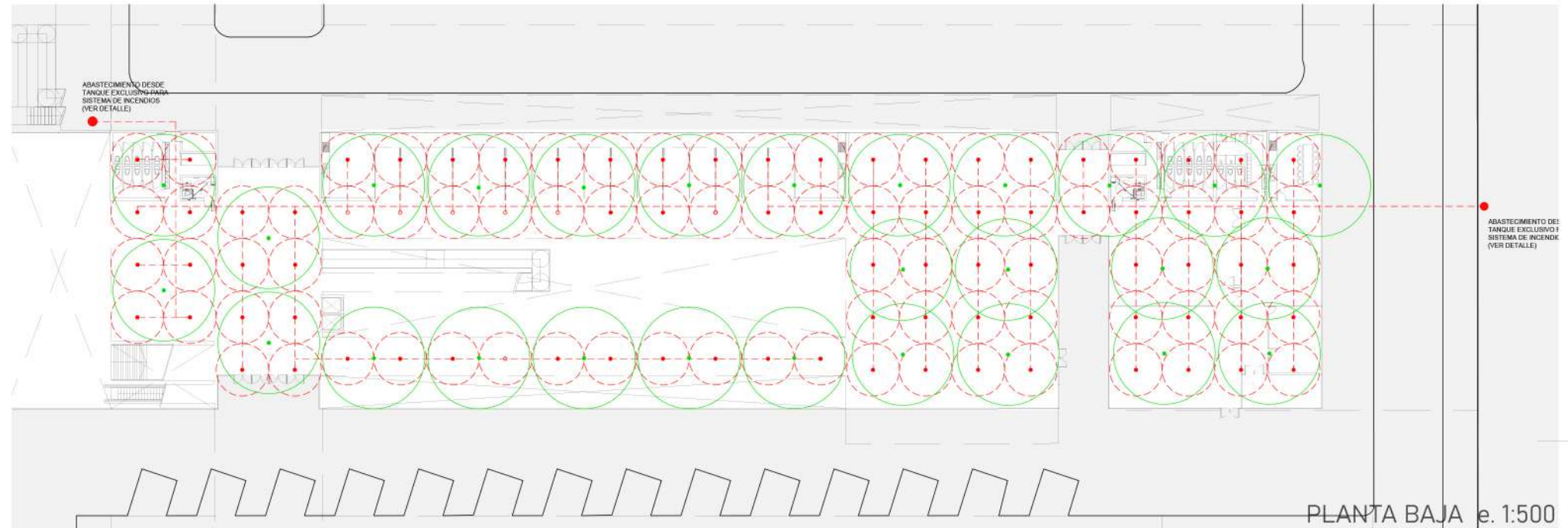
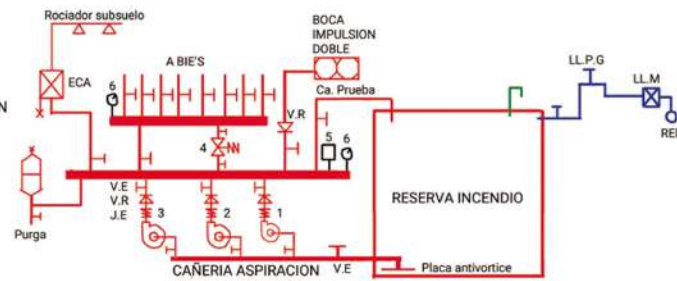
REFERENCIAS

 DETECTOR ÓPTICO DE HUMO +
DETECTOR ÓPTICO DE TEMPERATURA
Área de cobertura: Aprox 9mts de diámetro

 ROCIADORES
Área de cobertura: Aprox 4,5mts de diámetro

DETALLE COLECTOR INCENDIO

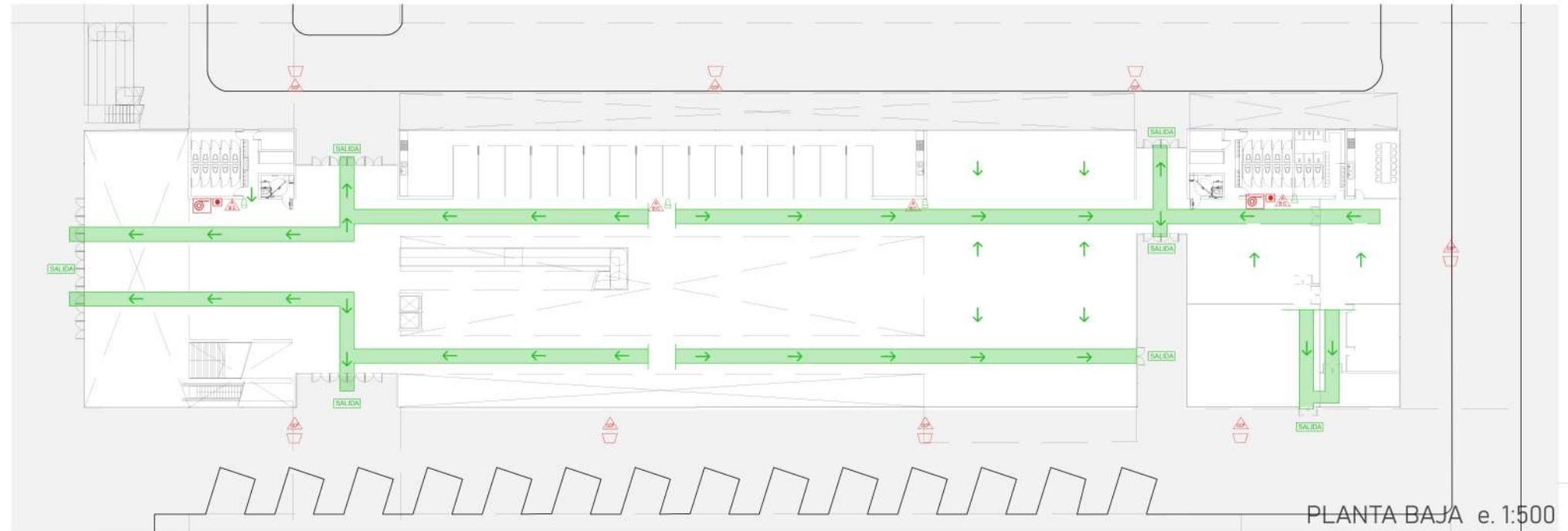
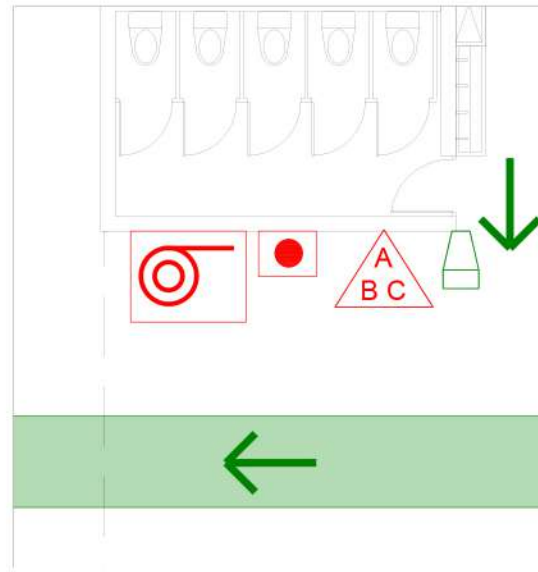
- 1- BOMBA JOCKEY
- 2- BOMBA PRINCIPAL
- 3- BOMBA SECUNDARIA
- 4- VALVULA REGULADORA DE PRESION
- 5- PRESOSTATOS
- 6- MANOMETRO



INCENDIO:

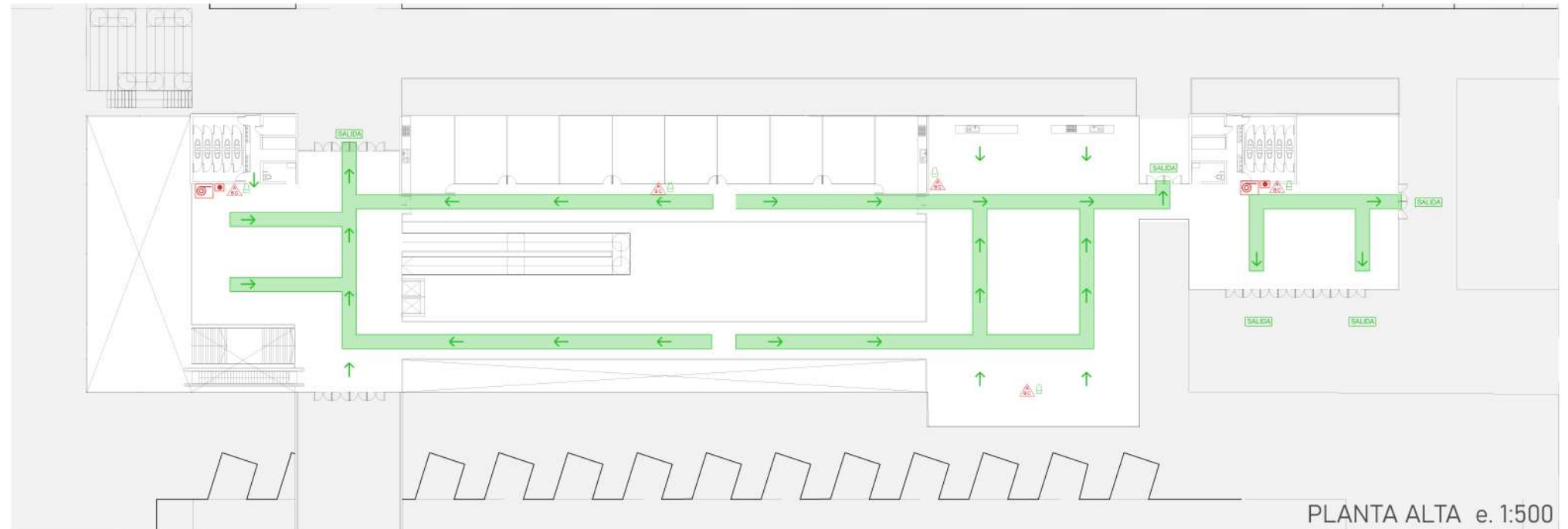
ESCAPE

Detalle núcleo
e: 1:100

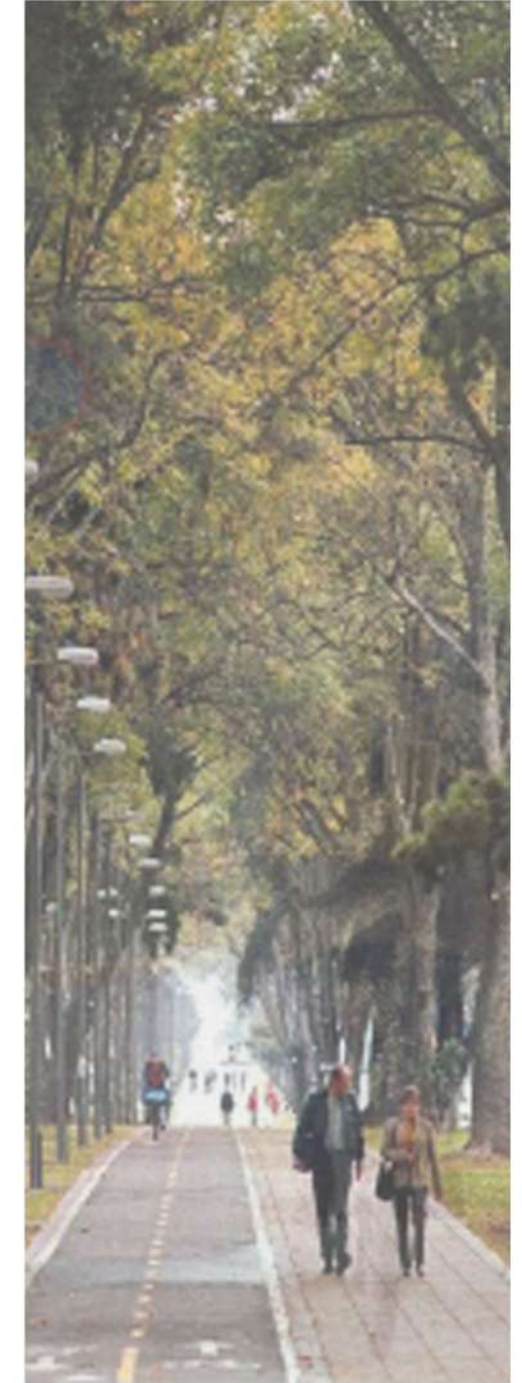


REFERENCIAS

-  BOCA DE INCENDIO Y GABINETE GBI PARA BOMBEROS
-  PULSADOR DE ALARMA
-  SIRENA
-  MATAFUERGO TIPO ABC (polvo químico triclase)
-  MATAFUERGO TIPO K (acetato de potasio a base de agua)
-  BALDE DE ARENA
-  SEÑALÉTICA DE SALIDAS
-  FLECHAS EN DIRECCIÓN A SALIDA DE EMERGENCIA



06 REFLEXIONES PROYECTO PARA LA CIUDAD



PROPUESTA PARA UNA CIUDAD ACTIVA

Como se desarrolló al principio de este proyecto, la ciudad de La Plata, no es excepción ante las problemáticas sociales con las que el usuario – comunidad, convive en las aglomeraciones urbanas modernas. Así mismo, se planteó la influencia que tendría el proyecto, tanto en la ciudad, como en sus habitantes.

En estas imágenes de noticias de los últimos años, se puede ver como propuestas planteadas en el trabajo, son tratadas en la agenda actual de la ciudad, lo que remite a pensar la importancia de propuestas urbanas de tales características, para garantizar el derecho a la ciudad de sus habitantes, mejorando su calidad de vida diaria.

LA NACION

Avanza la autopista que unirá el Oeste del GBA con La Plata sin entrar a Capital

El Camino del Buen Ayre hoy une el Acceso Norte con el Acceso Oeste a la altura de Ituzaingó. Cuando la obra esté finalizada, la autopista tendrá de un total de 83 km de traza completamente nueva, que unirá por primera vez 12 municipios entre sí y con accesos a Buenos Aires y La Plata, comunicando a un total de 12 millones de personas

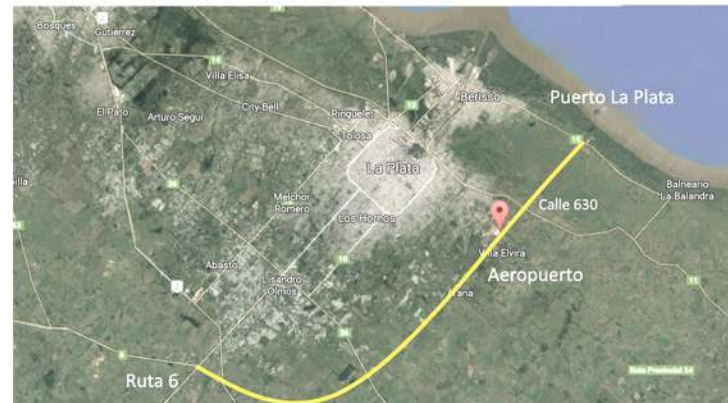


HOY

LA PLATA
MIÉRCOLES 8 DE NOVIEMBRE 2023

ESTUDIAN REALIZARLA A LA ALTURA DE CALLE 630

Proyectan una autovía que conecte el Puerto La Plata con la Ruta 6



La Municipalidad estudia realizarla a la altura de calle 630. Se busca alivianar el tránsito de la región y contribuir con la reactivación comercial de la zona. La Municipalidad de La Plata informó que se encuentra trabajando en un proyecto de autovía, para conectar la Ruta 6 con el Puerto La Plata, a la altura de la calle 630. Según destacaron, la iniciativa se sumaría a una mejora integral de la avenida 90, y permitiría alivianar el tránsito pesado.

Fotos y planos: así será el Metrobus de La Plata



¿A dónde planean mudar la terminal de micros de La Plata?

El entonces funcionario había manifestado la intención de recuperar el Aeropuerto La Plata con una relocalización en la zona lindera a la Autopista La Plata Buenos Aires y de mudar la terminal de micros a la zona de la Estación de Trenes de 1 y 44 o a otro lugar cercano a la salida de la ciudad.



reveló avances sobre el aeropuerto de La Plata: "Estamos charlando con empresarios"



destacó incluso que los especialistas en la materia entienden que, de concretarse, las obras deberían ser realizadas en las inmediaciones de la Autopista La Plata-Buenos Aires y en sentido al Río de la Plata, garantizando no solo una excelente conectividad con el conurbano bonaerense y la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (CABA) sino también con el resto de la región y, a la vez, permitiendo una simple salida de los aviones hacia el Río, sin que estos tengan que circular sobre zonas urbanas.



Impulsan la vuelta del tranvía eléctrico a La Plata

9 de Noviembre de 2018 | 08:15





A veces ocurre...

A veces ocurre... que cuando un docente se acerca a las mesas del taller, a ver un trabajo, o el estudiante se anima y lo llama, se produce un momento único.

En esos pocos minutos no hay objetivos ni contenidos, sólo algunos trazos sobre un papel en blanco, la ansiedad del estudiante por saber si "va bien" la disposición de un buen docente conduciendo la crítica.

El docente no mira "sólo el dibujo", "sólo ese trabajo", el docente ve quizá un futuro arquitecto... ve los pocos planos y los bocetos en pleno proceso de desarrollo (al proyecto) y en pleno proceso de formación (al estudiante).

El docente va buscando el tono de sus palabras, el tono de la crítica, se conforma un acto de ida y vuelta... se consolida el diálogo, a veces es sólo una reflexión.

Hay silencios "a ver déjame ver", hay alguna cita, ambos se sienten cómodos en la charla, los junta el deseo de aprender y enseñar, a veces incluso, la charla toma otros rumbos, vuelve y encuentra en aquella divagación... un sentido.

Unos trazos aparecen de improviso, de cada lado de la mesa, esos dibujos, a veces incomprensibles, se vuelven más claros. Quedan interrogantes y alguna certeza, ambos se despiden.

*No importa el resultado final, solo importa aprender a pensar juntos, con sólo el compromiso de una próxima vez... **aún hay tiempo.***

Gracias a la disposición de "mis buenos docentes".

Alberto, Luli, Seba, Matias, Leo

Luraghi Iara



Facultad de Arquitectura y Urbanismo. Universidad Nacional De La Plata

BIBLIOGRAFÍA

LECTURAS ESPECÍFICAS

- Ponce, Nora. Sessa, Emilio. Tuler, Susana. Bujan, Jorge. Ruiz, Pablo.
"Prefiguración en áreas de oportunidad para la renovación urbana de La Plata"
- Rocca, Maria Julia. Ríos, Licia
"Proceso de expansión urbana. Ordenamiento Territorial en el partido de La Plata"
- Aón, Cristina. Giglio, María Luciana. Cola, Cristian Agustín.
"Patrones modales de movilidad y desarrollo urbano no planificado en la ciudad de La Plata"
- Aón, Cristina. (Desde Observatorio)
Tomo I "Observatorio de movilidad urbana Gran La Plata"
- Saravi, Nicolás
"El parque urbano, reestructuración del "bosque de La Plata"

LECTURAS GENERALES

- Amar Georges "Homo mobilis. La nueva era de la movilidad"
- Lefebvre Henri "Derecho a la ciudad"

SITIOS WEB

TEORÍA

- www.observatoriomovglp.wixsite.com
- <http://gii-movilidad.blogspot.com/2014/05/resultados-preliminares-de-la-encuesta.html>
- <http://gii-movilidad.blogspot.com/2013/11/comportamiento-de-movilidad-urbana-en.html>
- <https://observatoriomovilidadlaplata.wordpress.com/category/patrones/>
- www.facebook.com/planestrategicolp2030
- www.revistascientificas.filo.uba.ar

HISTORIA

- www.museoferroviario.flavam.com
- www.todaensenada.com.ar. Dr. Laborde "Breve historia de Tolosa"
- www.laplatamagica.com.ar
- www.sedici.unlp.edu.ar/Proceso_de_expansion_urbana.

NOTICIAS SOBRE MOVILIDAD

- www.radiounicalaplata.com/noticias/la-historia-de-los-tranvias-en-la-plata/
 - www.realpolitik.com.ar.
 - www.citybellviva.com.ar
 - www.observatorioamba.org
 - www.diariohoy.net
 - www.lanacion.com.ar
 - www.clarin.com
-