

CONECTIVIDAD IRRANA

CENTRO DE TRANSFERENCIA GAMBIER

PROYECTO FINAL DE CARRERA. JOAQUIN MARTINEZ



FAU



AUTOR

Martinez, Joaquin Angel

TEMA

CONECTIVIDAD URBANA

PROYECTO

CENTRO DE TRANSFERENCIA GAMBIER

SITIO

LA PLATA, Buenos Aires

CÁTEDRA

TVA2 PRIETO-PONCE

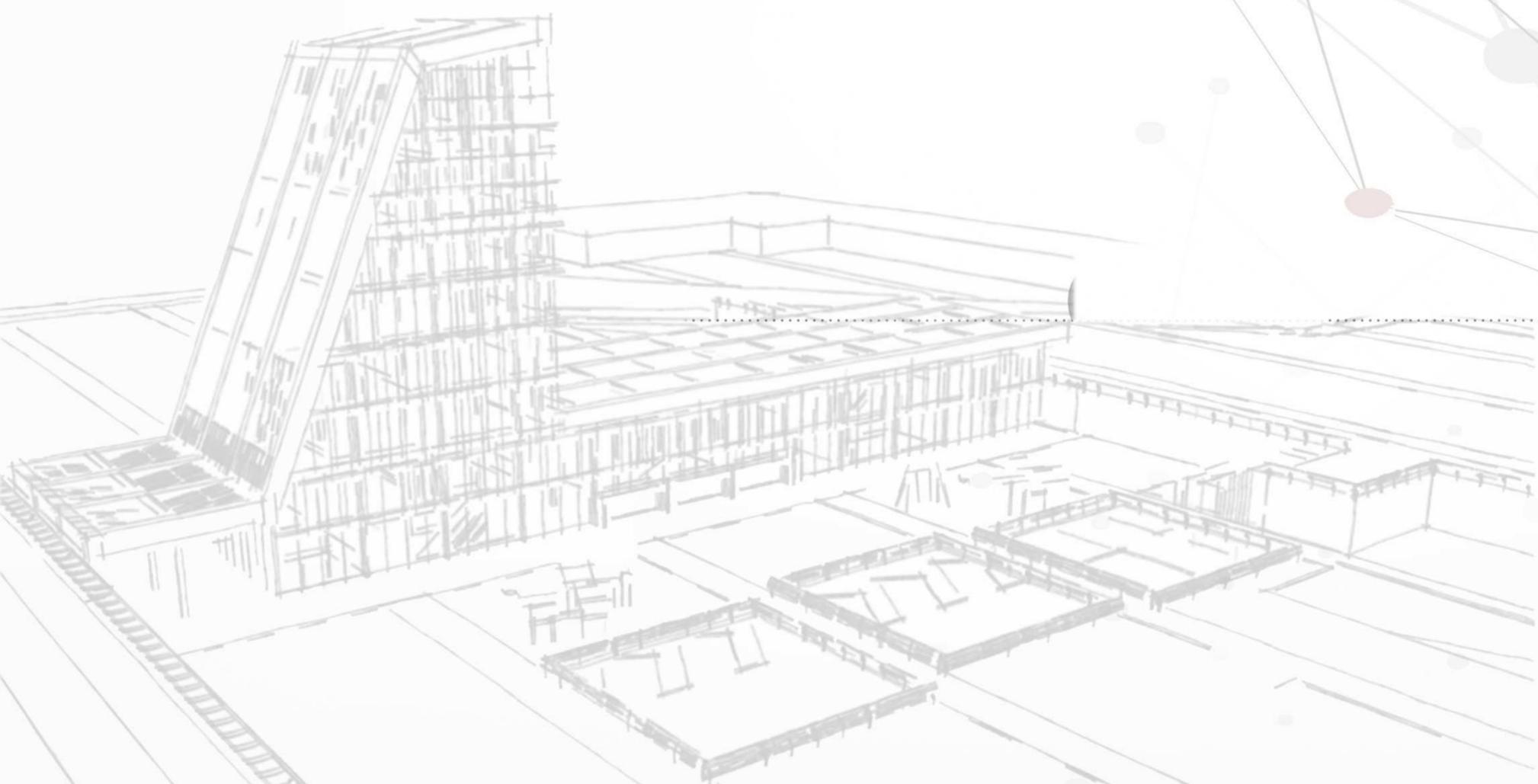
DOCENTES

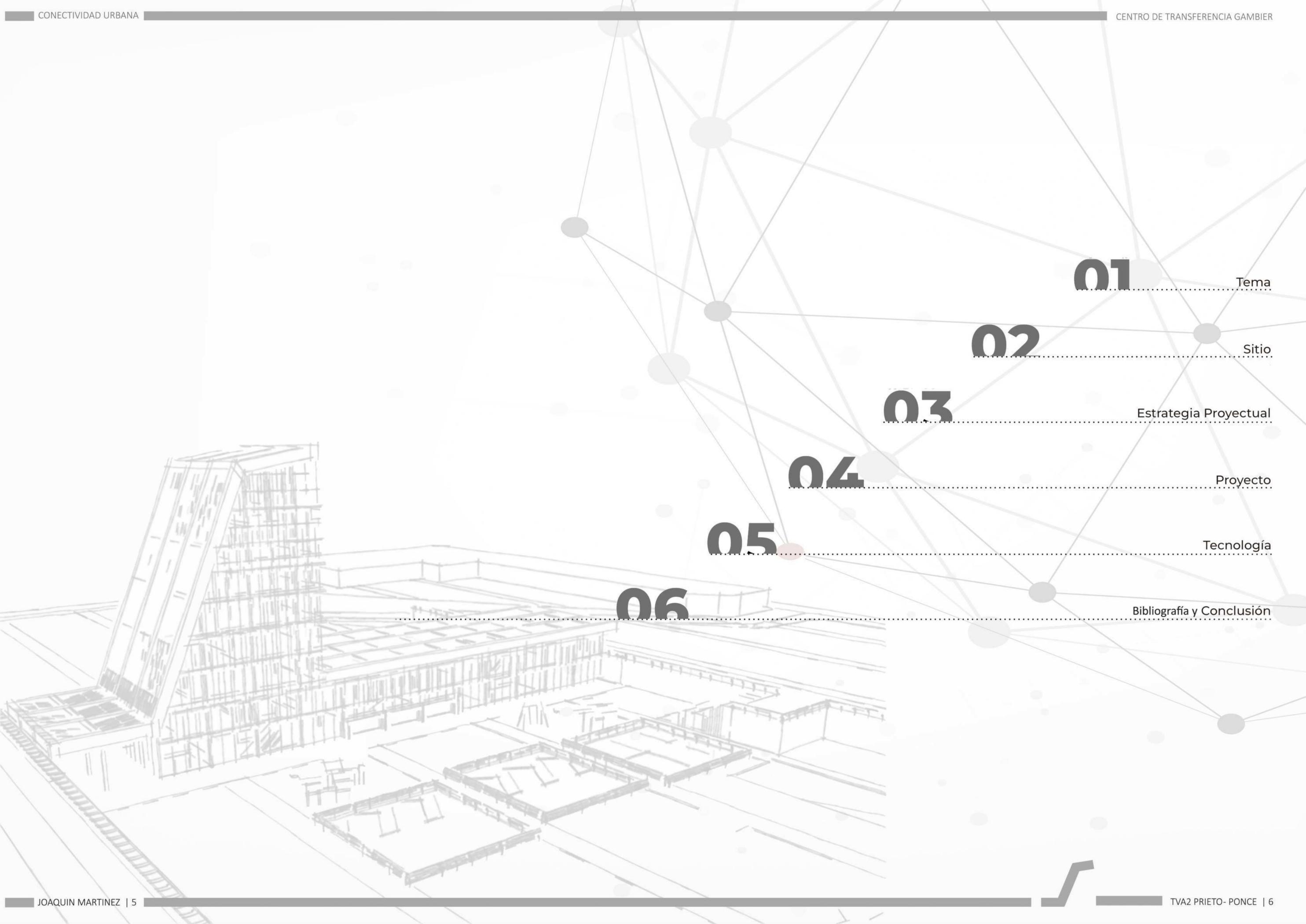
ARQ. ARAOZ, Leonardo
ARQ. GOYENECHÉ, Alejandro
ARQ. MUGLIA, Federico
ARQ. ROSA PACE, Leonardo

FECHA DE DEFENSA

29/05/2025

Licencia Creative Commons
Licencia CC BY-NC-ND 2.5 AR





01 Tema

02 Sitio

03 Estrategia Projectual

04 Proyecto

05 Tecnología

06 Bibliografía y Conclusión

PRÓLOGO

El presente trabajo encuentra sustento en el desafío de la resolución de las problemáticas detectadas en la ciudad de La Plata debido a la excesiva utilización del transporte privado y la centralización de la ciudad, con sus consideraciones ideológicas, constructivas y tecnológicas, para la consolidación de las ideas arquitectónicas planteadas para el desarrollo del Proyecto Final de Carrera. Este método de aprendizaje busca que el alumno logre emprender el camino que le permita constituir su propia consolidación en formación, a partir de la tutoría docente durante el proceso de enseñanza y aprendizaje, asumiendo el rol de generar desde la labor proyectual, herramientas propias que constituyan las argumentaciones necesarias para sostener conceptualmente el proceso realizado.

Entendiendo que el Proyecto Final de Carrera consiste en llevar a cabo un tema elegido independientemente por parte del alumno, como un acercamiento a la vida profesional, con el fin de consolidar la integración de conocimientos específicos de diferentes áreas disciplinares y abarcando aspectos teóricos, conceptuales, metodológicos, tecnológicos y constructivos para la realización de la tarea demandada. Se busca abordar el desarrollo del proyecto, desde una mirada amplia, global y totalizadora, incorporando aspectos históricos, culturales y urbanos, pasando por el acercamiento al sitio, la toma de partido, la propuesta de ideas y la investigación del programa de necesidades; para luego llegar hasta la materialización de la idea.

Este trabajo es el producto de un proceso de autoformación crítica y creativa abordada por el alumno, que consta en la búsqueda de información permanente, iniciación a la investigación aplicada y experimentación innovadora. Experiencia que, completa el ciclo de formación de grado, mediante un trabajo de síntesis en la modalidad de proyecto en relación a un tema específico que de solución a edificios de uso público y programas mixtos en un contexto urbano determinado.

En este caso particular, se desarrolla una estación intermodal que pretende dar respuesta a las problemáticas de transporte mencionadas y convertirse en un símbolo de identidad para el barrio de Los Hornos, dando lugar a una nueva condición urbana que se configurará como la puerta de entrada a la ciudad de La Plata en el sector sur.

2025 PFC FAU- UNLP
TVA2 PRIETO- PONCE



01

Tema

02

Sitio

03

Estrategia Proyectual

04

Proyecto

05

Tecnología

06

Bibliografía y Conclusión

CONTEXTO CIUDAD DE LA PLATA

El desarrollo urbano de la Ciudad de La Plata fue expansivo, y se dio de forma no planificada. El anillo que delimitaba su área no fue suficiente para contener este crecimiento, de manera que grandes áreas por fuera del casco urbano comenzaron a desarrollarse como sectores residenciales pero con dependencia del centro de la ciudad. Estos sectores han quedado separados del casco fundacional por el boulevard de circunvalación. De esta manera se fue generando una mancha urbana de densidad baja en las periferias y de densidad alta en el centro de la misma.

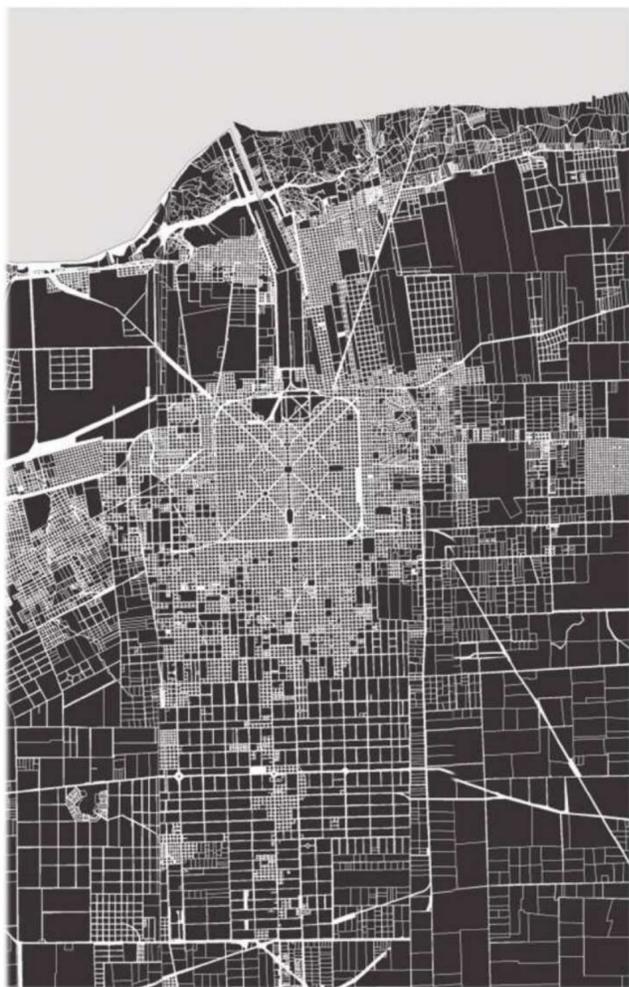
Debido a este crecimiento urbano sin planificación, estas urbanizaciones externas al casco urbano se han ido generando con una configuración diferente a la trama original, dando como resultado complejas vías con falta de espacio verde de calidad. Este proceso ha generado un territorio complejo, de superposición de malla radio-céntricas a partir de pequeños centros que fueron creciendo y superponiéndose con otros, lo cual despierta la inquietud de propiciar acciones que mejoren la conectividad y las relaciones espaciales.

Todos estos procesos territoriales, sin la infraestructura necesaria, han provocado la desconexión entre sectores del partido de La Plata.

El crecimiento de la población en la ciudad en el período censal 2001-2010 fue de un 12% (en el área central un 3,5% y en la periferia un 6,1%) Pero contradictoriamente, el crecimiento habitacional es muy superior en el área central.

El sistema de transporte público debió seguir esta mancha y expandir sus recorridos de la misma forma pero dependiendo de la pavimentación de las vías de comunicación. En muchos casos, como consecuencias de la falla de equipamiento y servicios, los recorridos del transporte público son cada vez más extensos y hasta existen tramos donde no hay casi ascenso de pasajeros. Con el correr del tiempo, las líneas de ómnibus han recortado extensiones de sus recorridos y frecuencias de viajes, provocando la demora de casi una hora para la llegada desde la periferia hacia el centro de la ciudad. El usuario no conforme con la calidad del servicio, sumando a la pérdida de tiempo, elige el automóvil por sobre el transporte público masivo.

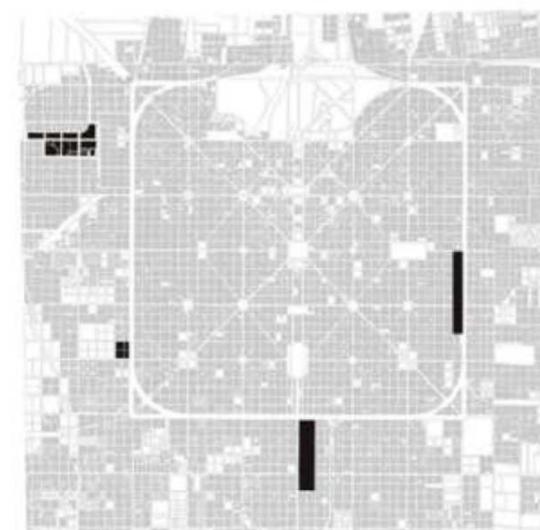
Esto tiende a reforzar la preferencia por el auto, tanto en las periferias en expansión como en las áreas centrales densificadas, donde el auto todavía predomina. Todo esto agrava los patrones de movilidad, generando altísimos niveles de congestión, incremento en los



Uso creciente del automóvil



Falta de infraestructura de transporte



Vacios urbanos: Terrain vague

Por lo tanto, se reconocen las siguientes problemáticas urbanas:

Uso intensivo y creciente del automóvil: provoca contaminación visual, sonora, ambiental y sobre todo pérdidas de tiempo de los usuarios y terceros. El uso intenso del automóvil también causa una falta de apropiación del peatón con la ciudad.

Excesiva centralidad de los usos y de la población en la ciudad: la ciudad se compone en mayor parte de la actividad administrativa y universitaria. Todos los edificios administrativos están dispuestos en el eje de la ciudad, los edificios universitarios en el centro de la ciudad y la zona del Bosque y Dique. Por lo tanto los habitantes de la ciudad realizan sus actividades administrativas en el centro de la misma, superponiendo actividades y creando conflictos de uso y circulatorios.

Falta de infraestructura de transporte necesaria: la inexistencia de centralidades secundarias dificulta la tarea del manejo de una estructura de transporte que en la actualidad es ineficiente y escasa. Como consecuencia se obtienen sectores desconectados entre sí o con el centro de la ciudad teniendo la necesidad de realizar transbordos para llegar a un lugar específico.

Pocas conexiones con Capital Federal: las únicas conexiones son por la Autopista Bs As - La Plata, el Cno, Gral Belgrano y la línea de tren Roca. Estas únicas conexiones no son suficientes para garantizar la buena circulación de los habitantes y por ende prima el transporte privado. Además se suman las problemáticas de tener un solo punto de acceso a la ciudad y ser totalmente dependiente de este.

Crecimientos incontrolable de la mancha: la ciudad de La Plata crece incontrolablemente sin tener una estructura organizativa que de respuesta a esta problemática.

Grandes vacíos urbanos: la ciudad presenta grandes vacíos inútiles que estancan el crecimiento de la ciudad y la circulación. Estos carecen de equipamientos y servicios, y se transforman en una barrera urbana, prohibiendo la articulación entre barrios o la apropiación del peatón. Estos son La Plata Cargas, Gambier, la estación Tolosa, meridiano V, entre otros.

¿cómo podemos lograr una ciudad compacta, policéntrica y equilibrada?

Como se mencionó anteriormente, el intenso crecimiento de la mancha urbana de baja densidad ha terminado por producir un territorio complejo, de superposición de malla radiocéntricas a partir de pequeños centros que fueron creciendo y superponiéndose con otros. Esto despierta la inquietud de propiciar acciones que mejoren la conectividad y las relaciones espaciales a partir de ciertos centros incipientes o carentes de muchos servicios y actividades que brinda el centro principal, para generar una trama equitativa en cuanto a la accesibilidad a oportunidades laborales, educativas, recreativas, de salud, etc.

La integración de distintas redes a una ciudad anteriormente estructurada por una trama preestablecida, provocan la aparición de nuevos elementos en la estructura de la ciudad, nuevas ideas, nuevos focos, por lo tanto se hacen necesarios nuevos sistemas de conexiones. De este modo, es primordial la conectividad y accesibilidad que se obtenga de estos espacios, desde ellos, hacia ellos y entre ellos. Se encuentra igualmente indispensable para el buen funcionamiento de estas nuevas centralidades, la independencia que se obtenga entre cada uno de ellos, transformando así la movilidad en un requisito indispensable para la integración social de cada uno de estos lugares, áreas alejadas pero conectados dentro de la trama urbana.

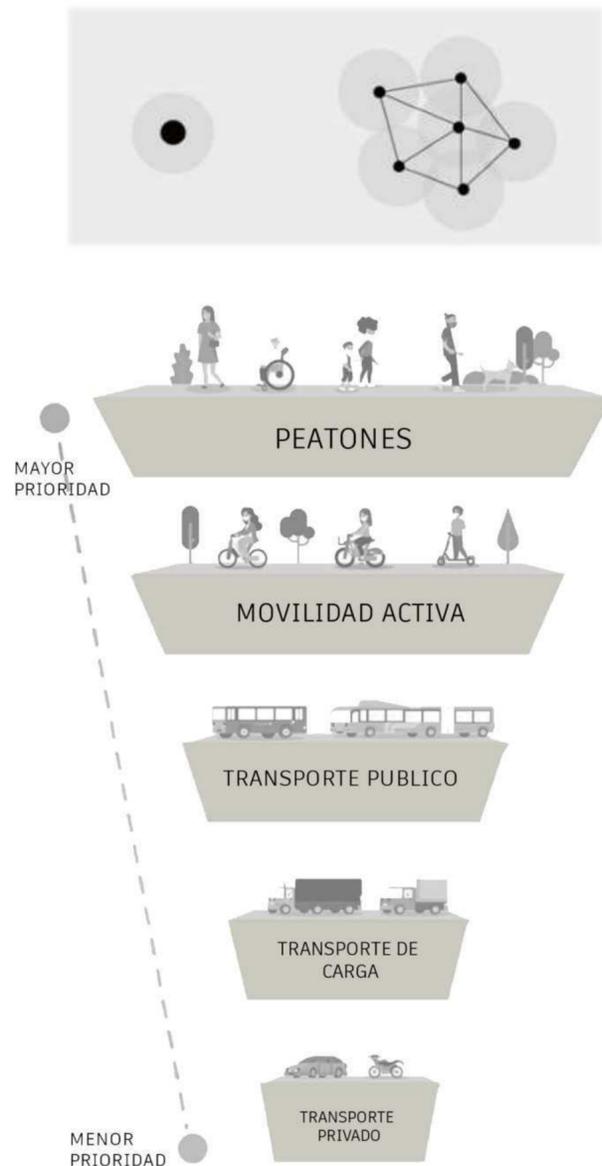
CONECTIVIDAD URBANA

La palabra conectividad significa "unir, enlazar, establecer relación, poner en comunicación" y también "enlazar entre sí aparatos o sistemas, de forma que entre ellos pueda fluir algo material o inmaterial."

Se entiende por conectividad urbana el hecho de que diferentes puntos geográficos dentro de la urbe se encuentren conectados, de manera que se puedan establecer relaciones de movilidad.

Aunque, así entendida, conectividad y accesibilidad podrían confundirse. Para evitarlo, deberíamos pensar inicialmente que, si la accesibilidad tiene que ver con la calidad del acceso de las personas y las empresas al sistema de movilidad urbana, consistente tanto en la infraestructura como en los servicios, la conectividad hace referencia a la capacidad de enlace o de existencia de conexión, y todo ello, en el marco del tránsito en la ciudad (la movilidad urbana) y de la dualidad infraestructura-servicio.

Algunos beneficios de una ciudad con buena conectividad son: la reducción en las distancias de viaje, mejora en la accesibilidad a cualquier destino, el incremento en las opciones de posibles vías para llegar de un punto a otro, la optimización en la provisión de los servicios urbanos, el incremento de posibilidades de movimiento en el área, especialmente el peatonal.



MOVILIDAD

La movilidad urbana es una actividad que involucra el desplazamiento de personas de un sitio a otro, ya sea a través de sus propios medios de locomoción o utilizando algún tipo de transporte. Es entonces un factor determinante tanto para la productividad económica de la ciudad como para la calidad de vida de sus ciudadanos y el acceso a servicios básicos de salud y educación.



Compactar

La ciudad compacta, presenta una estructura y trama urbana de cierta compacidad, genera espacios de sociabilidad.



Mezclar

Una ciudad conectada se llena de vida cuando hay una mezcla de servicios y actividades a lo largo del camino y sus calles.



Transportar

El transporte público conecta e integra partes más distantes de la ciudad.



Conectar

Una ciudad necesita una estrecha red de calles y caminos para peatones y ciclista, así como redes integrantes de transporte público.



Densificar

Cuando el uso del suelo es eficiente las ciudades absorben el crecimiento urbano de una manera compacta.



Pedalear

La bicicleta activa las calles y provee a la gente de una forma eficiente y conveniente para transportarse en distancias medias.



Cambiar

La búsqueda se centra en bajar a la gente del automóvil por lo que la implementación de tarifas y herramientas de reducción del uso del automóvil.



Caminar

Cuando todos los principios se agrupan y se ponen en marcha, los resultados tienen un impacto más sensible que el peatón.

PROPUESTA

La idea surge entendiendo los problemas que tiene la ciudad al estar en constante crecimiento, la necesidad de consolidar nuevas centralidades mediante la instalación de equipamientos y servicios necesarios para cada sector y descentralizando el centro de la ciudad de La Plata. Por lo tanto es necesaria la reestructuración del sistema de transporte para garantizar a los ciudadanos la conexión entre las diferentes centralidades y la región. Se propone un plan de movilidad urbana que priorice al peatón, al transporte y la estación pública. Un sistema de movilidad urbana que integra los distintos modos de transporte desde el transporte motorizado masivo hasta los recorridos a pie, a través de una estrategia de multimodalidad donde se promueve el desuso del automóvil particular debido a que, según lo analizado anteriormente, es la mayor problemática de tránsito en la ciudad de La Plata. Se piensa una ciudad más sustentable, en viajes más simples y amigables con el entorno, en la continuidad de los recorridos, en la organización del tránsito y principalmente en el uso peatonal de la ciudad. En este contexto se propone una Estación de Transferencia Intermodal con una delegación municipal ubicada en la localidad de Los Hornos, edificio que tiene como fin garantizar el trasbordo eficiente entre transportes y que a su vez brindará al sector equipamientos para revitalizar. El impacto del proyecto abarca diferentes escalas, la regional con la creación de nuevas centralidades, la local con un plan de movilidad integral y a escala proyecto con un equipamiento para revitalizar el sector.

Escala Regional:

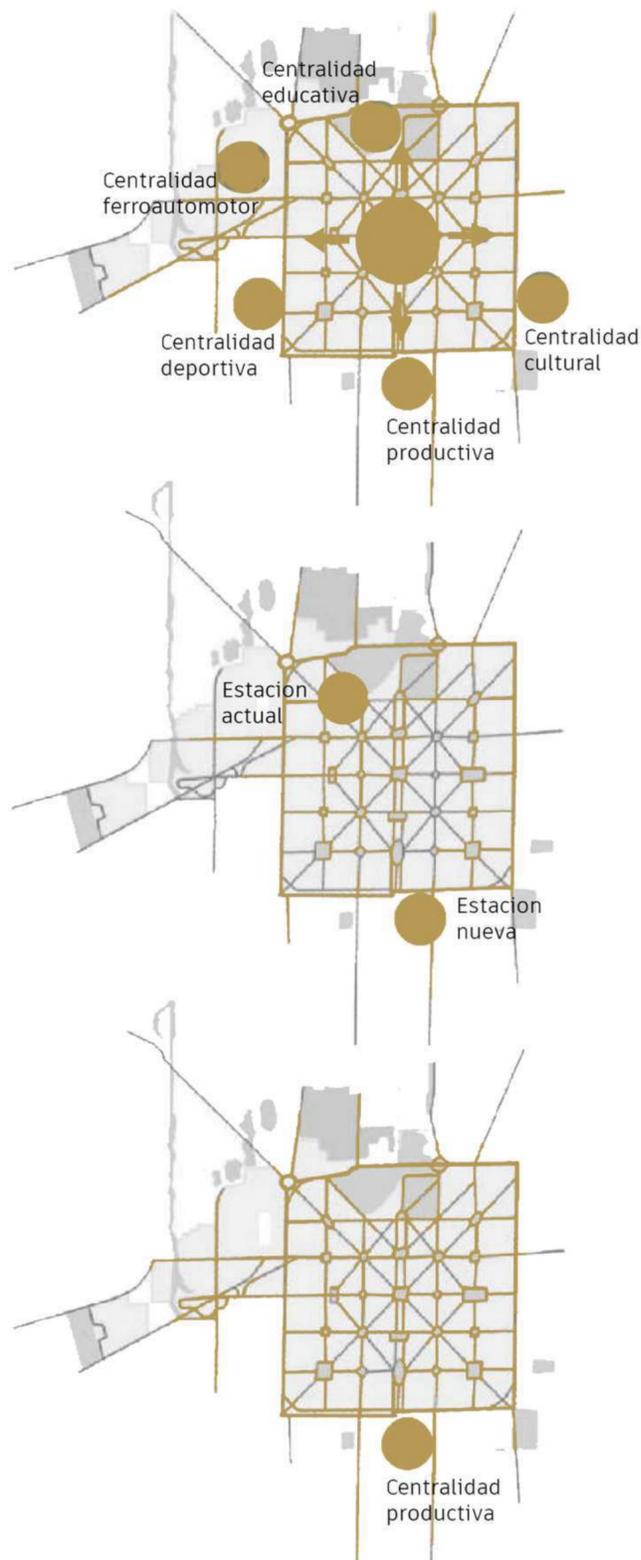
Se plantea la recuperación del tren proveniente de Avellaneda con llegada a la nueva estación de Los Hornos, donde también llegarán principalmente los micros de larga distancia provenientes del sur de la provincia de Bs. As. y el país por la ruta provincial 2, ruta provincial 215 (que luego se convierte en avenida 44), ruta provincial 10 (que luego se convierte en avenida 66) y ruta provincial 6 (tramo nuevo desde Cañuelas).

Escala Urbano Local:

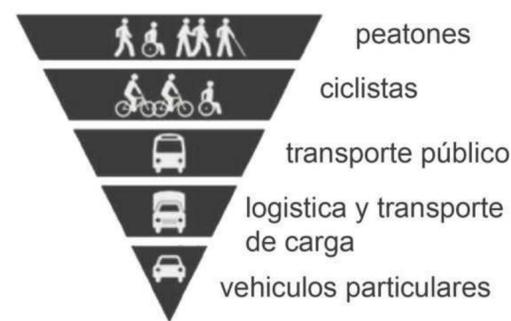
Se plantea un nuevo plan de movilidad urbana, donde la estación de Los Hornos sea parte de un sistema de movilidad en conjunto con la estación intermodal actual de la ciudad, se busca la redistribución de la llegada de los distintos transportes entre las dos terminales, para evitar que circulen dentro del casco y congestionar la actual terminal.

Escala de proyecto arquitectónico:

El edificio se implanta en el límite de la localidad de Los Hornos y la ciudad, sector estratégico debido a la cercanía a los accesos del suroeste y por estar ubicado en circunvalación. Los centros de transferencia son equipamientos urbanos destinados a la coordinación de los distintos medios de transporte. Es un espacio proyectado capaz de mejorar la accesibilidad y el espacio público del sector, garantizando la multimodalidad del transporte de manera amigable con el entorno.



OBJETIVOS



* Crear un cambio cultural, y que la gente considere más conveniente utilizar el transporte público.

* Ordenamiento del tránsito, debido a la segregación de los modos de transporte.

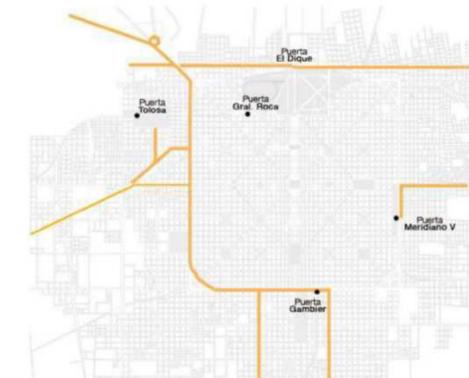
* Disminución de los niveles de contaminación.

* Mejoras en el cumplimiento de horarios, seguridad y confort del usuario.

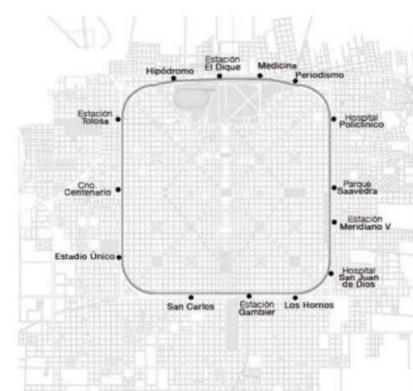
PLAN DE MOVILIDAD URBANA



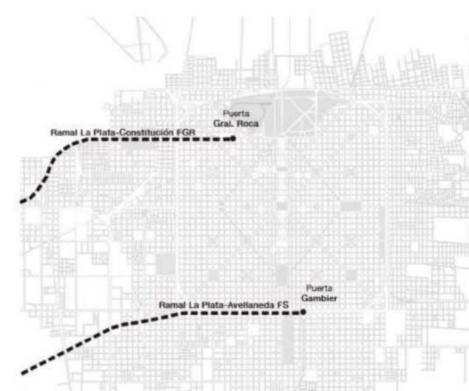
líneas de micros urbanos (corta distancia)



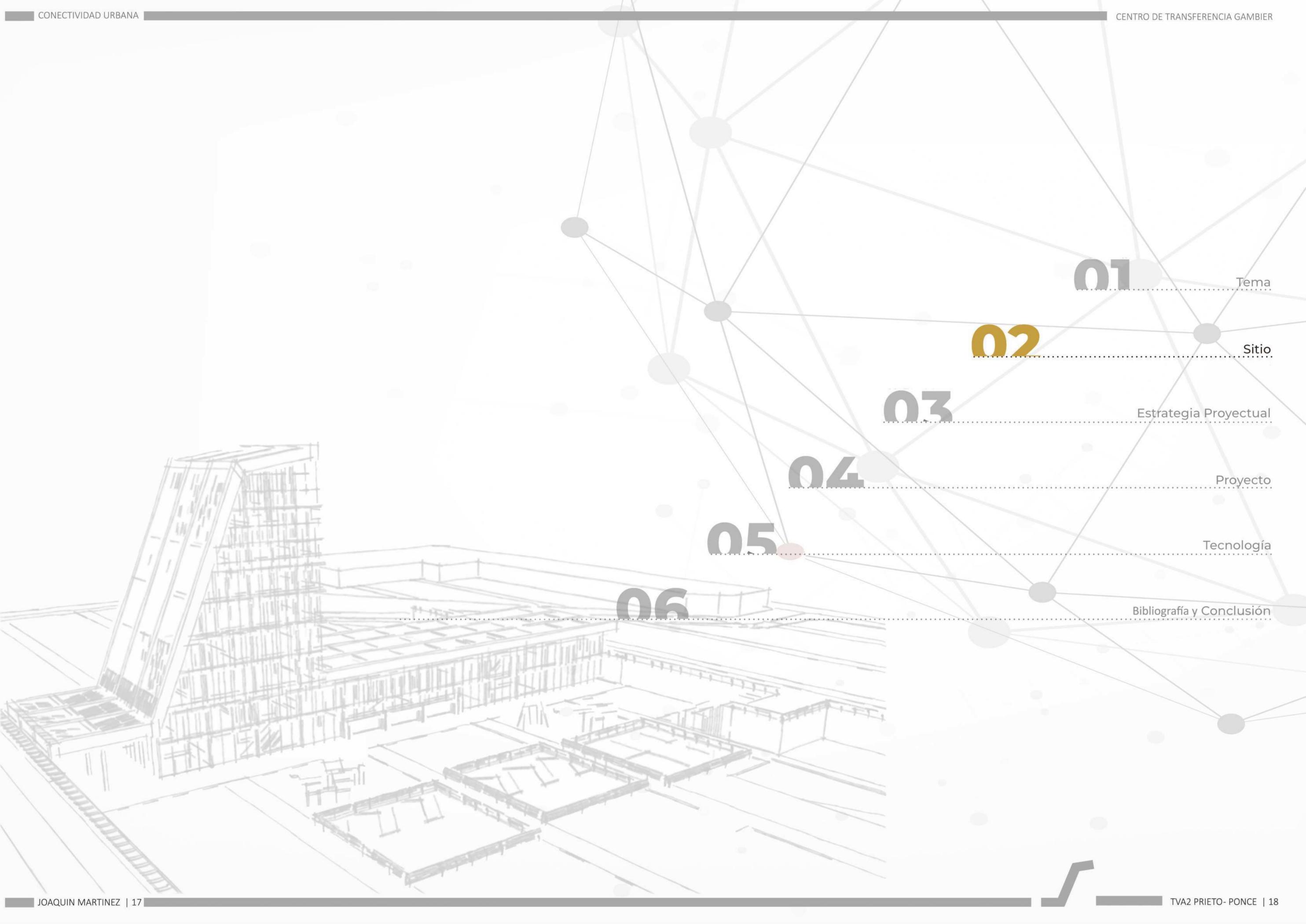
micros de largas y medias distancia



tren universitario



ferrocarril



01

Tema

02

Sitio

03

Estrategia Proyectual

04

Proyecto

05

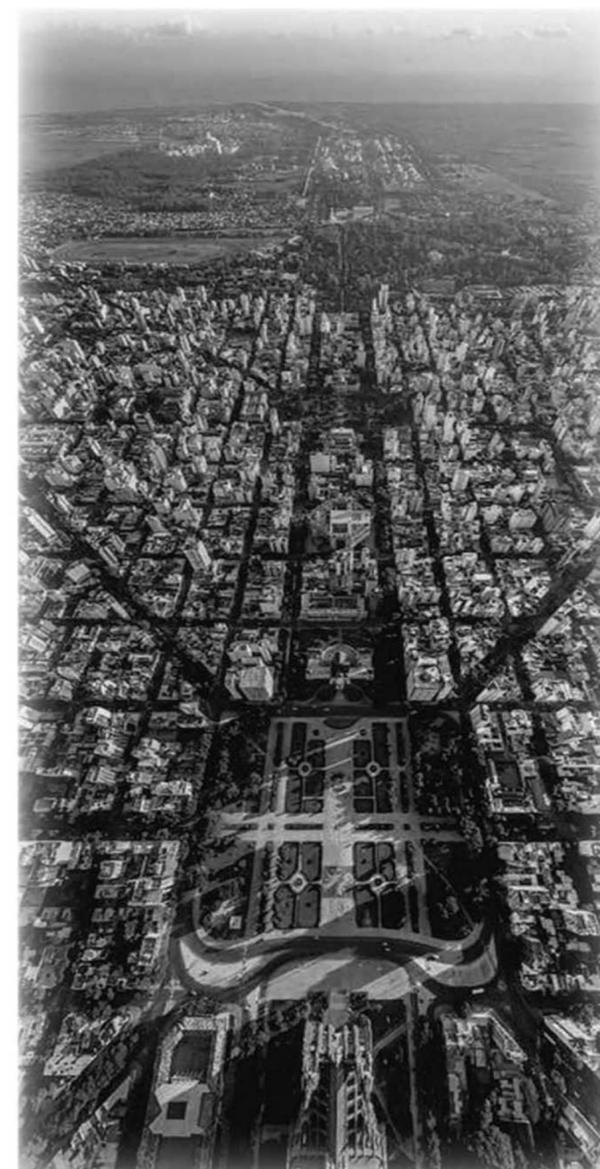
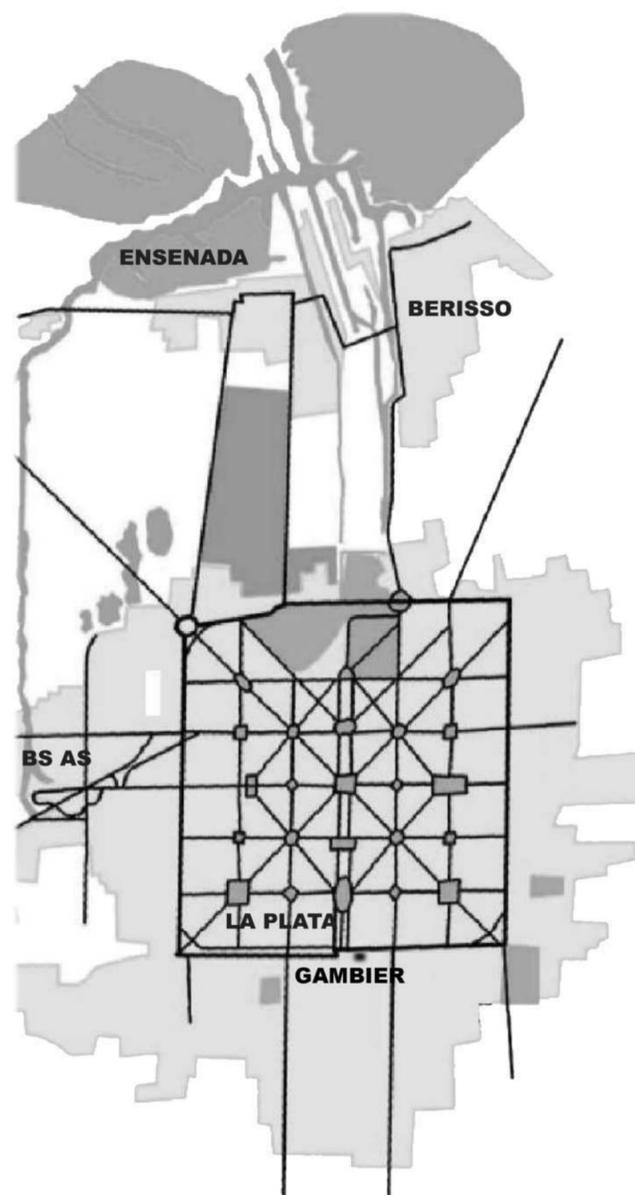
Tecnología

06

Bibliografía y Conclusión

CONTEXTO - LA PLATA

En 1882 nace la ciudad de La Plata como capital de la provincia de Buenos Aires, situación beneficiada por su cercanía al único puerto natural que existía. Una nueva ciudad, definida desde sus orígenes como puramente terciaria y más precisamente administrativa. Refleja las tendencias generales de las ciudades latinoamericanas a pesar de ser una ciudad planificada antes de su fundación. La fundación de La Plata coincide con el periodo de expansión de los ferrocarriles argentinos. Una de las principales características del desarrollo del ferrocarril es que permitió unir a La Plata y su puerto con el interior de la provincia y con la ciudad autónoma de Buenos Aires, a partir de la cual se conectaba con el resto del país. La expansión de los ferrocarriles motivó el surgimiento de nuevos centros a lo largo de sus recorridos, algunos espacios que hoy en día se encuentran en deterioro y ruinas por la interrupción de los servicios ferroviarios de la ciudad, ya que actualmente mantiene únicamente el corredor Buenos Aires - La Plata. Cada 15 km aproximadamente las vías del ferrocarril tenían una estación, en cada una de estas comenzaban a crecer barrios con comercios que generaban empleos y satisfacían las necesidades de los habitantes, empezando a notarse pequeñas manchas urbanas. El ferrocarril exhibió un sistema de organización espacial y social en relación al casco fundacional y su contexto territorial, donde el suelo utilizado para actividades ferroviarias ocupa gran parte del área y la historia del Gran La Plata, afecta en gran medida su configuración y contexto. En relación a esto encontramos distintos sectores: Meridiano V, Tolosa, La Plata Cargas, Gambier. Ubicadas en diferentes puntos de la ciudad, estas áreas coinciden ahora con barrios centrales, que a su vez están unidos por el anillo de circunvalación. Hasta 1961 el tren funcionó adecuadamente. Las localidades que en crecimiento comenzaron a estar desconectadas de la ciudad, carentes de servicios de transporte público y los espacios ferroviarios fueron deteriorándose por el desuso de las instalaciones. La ciudad los concibe como barreras urbanas.

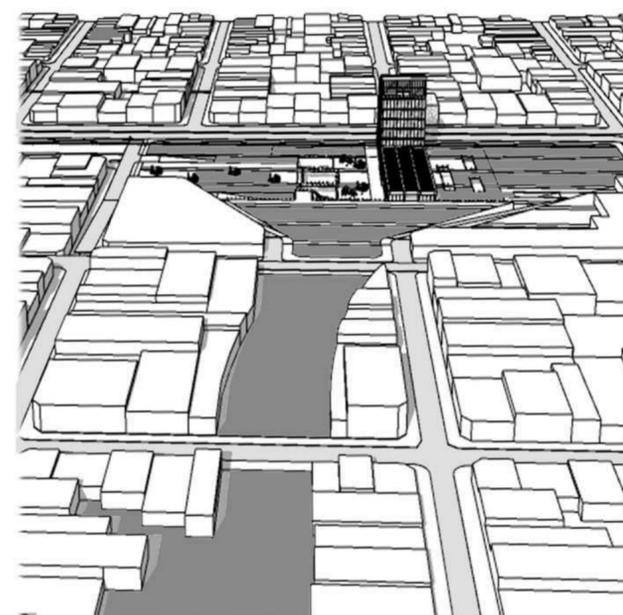
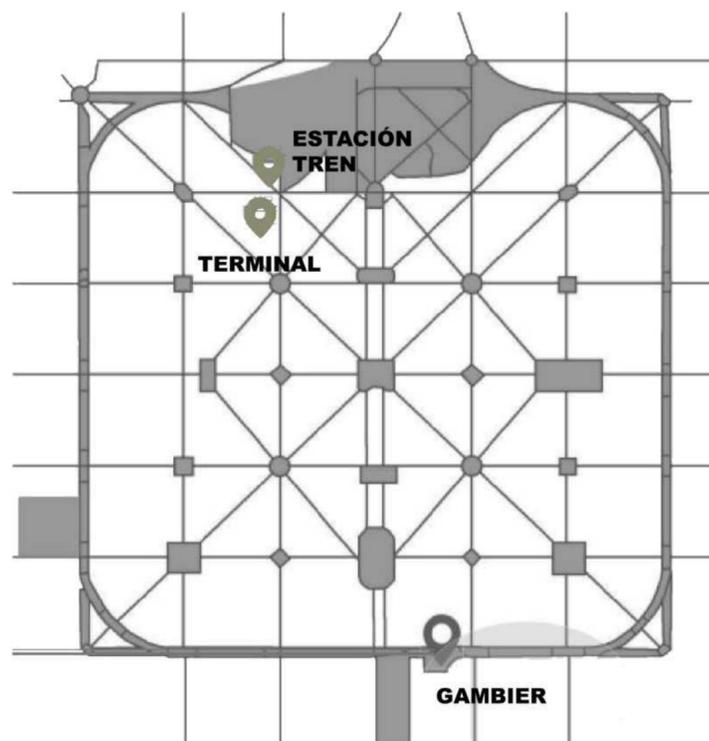


La ciudad está fragmentada desde un punto de vista urbano-territorial, lo que a su vez conduce a la desintegración social entre los sectores aledaños. Lo que antes era un polo de actividades hacia el que convergen viajeros, mercancías y trabajadores, favoreciendo todo tipo de conexiones, se presenta hoy como un vacío y una molestia dentro de la ciudad. En la ciudad de La Plata se destacan varios vacíos ferroviarios que hoy en día se encuentran en deterioro. Al encontrarse en áreas totalmente urbanizadas, son espacios potenciales de desarrollo. La ciudad de La Plata forma parte de una microrregión que encabeza y que incluye a los municipios vecinos de Berisso y Ensenada. Su desarrollo económico y territorial estuvo condicionado desde sus inicios por la actividad productiva de la región, en primer lugar por su vínculo con la ciudad de Buenos Aires a través de los caminos Centenario, Belgrano y luego con el completamiento de la Autopista Buenos Aires - La Plata, con perfiles más productivos en las primeras décadas de la fundación de la ciudad. Desde su fundación, hasta mediados del siglo XX, el avance de la ocupación territorial fue dando cuenta de estas fracciones de la capital del país, desarrollando un patrón de ocupación en los ejes noroeste y suroeste. El contexto urbano actual de la ciudad ha sufrido diversos cambios con respecto a la planificación inicial. Hoy podemos ver el intenso crecimiento del área urbana, caracterizada por una baja densidad, lo que ha producido un territorio complejo, generando solapamientos de redes urbanas, donde se crearon nuevos núcleos urbanos, que fueron creciendo y superponiéndose con otros. Todo lo anterior ha provocado una desintegración socioeconómica de la población, además de generar problemas urbanísticos y de conectividad. Esta problemática podría ser subsanada con el trabajo de planificación a gran escala, para abordar las diversas ventajas y desventajas que mejoren la conectividad y la relación espacial.

SITIO - LOS HORNOS

Con la fundación de la capital de la provincia de Buenos Aires, la ciudad de La Plata surge como consecuencia la localidad de Los Hornos. En el año 1883 el Departamento de Ingeniería de la Municipalidad destinó la zona para el asentamiento de los hornos de ladrillo. Los primeros habitantes de la ciudad de las diagonales se asentaron en esta zona para trabajar en las fábricas de ladrillos. El nombre oficial de la localidad es Villa Unión nacional, pero su nombre popular es el de "Los Hornos". La zona tuvo un crecimiento potencial. En el año 1885 ya contaba con vías férreas y terminó siendo una continuidad de la ciudad de La Plata. En la década del 50 se extiende aún más con la llegada del tranvía y varias líneas de colectivos.

Actualmente predomina el uso residencial de baja escala, aunque es importante aclarar que existen equipamientos y comercios con impacto local y regional, como la industria ladrillera y las quintas, lo que hace la población urbana más grande fuera del casco de La Plata. En cuanto al predio ferroviario, actualmente se comporta como una barrera física y visual. El sector de Gambier pertenece a la localidad de Los Hornos y se considera el límite con el barrio de San Carlos. Se encuentra en la zona sudoeste de la ciudad de La Plata. Forma parte del conjunto de localidades que se desarrollaron en la línea del entonces Ferrocarril del Sur que vinculaba a La Plata con Buenos Aires. Es un sector de la ciudad con gran valor histórico gracias a la presencia del tren. Es posible pensar en la presencia de una nueva centralidad, no solo por el enorme potencial urbano debido al espacio vacante, sino también por la presencia de grandes infraestructuras vinculadas al transporte y la movilidad (FF.CC, vías regionales, vías locales) y de equipamientos complementarios (delegación municipal) conformando un área de articulación entre el casco fundacional y el eje sudoeste de expansión urbana, coincidente con el eje fundacional de La Plata.



TERRENO

Se aprovecha el predio vacante regido por la huella del ferrocarril que se encuentra constituido por la avenida 31 y las calles 132, 57 y 58, para el desarrollo de un Centro de Transferencia con Delegación Municipal de la localidad de Los Hornos, límite entre la localidad de Los Hornos y la ciudad de La Plata y próxima al predio de los talleres de Gambier. Es un terreno de forma irregular, caso excepcional en la ciudad de La Plata por su trama.

La elección de éste lugar de implantación deviene de diferentes motivos:

- Ubicación estratégica: en la periferia de la ciudad, que no interfiere en la circulación interna.
- Buena y rápida accesibilidad: al estar en la periferia del casco no interfiere en la circulación interna.
- Aprovechamiento de vías existentes: en desuso, del antiguo ramal Avellaneda - La Plata
- Nexo urbanístico: entre La Plata y Los Hornos.

-Topografía del terreno: que presenta un desnivel de +3,6 metros hacia el sector de Los Hornos, el cual permite generar una doble accesibilidad (una sobre la avenida 31 y la segunda sobre la calle 132).

PROPUESTA DEL SITIO

La propuesta del edificio surge del reconocimiento del sector, dónde se implanta y su entorno. La idea de volumen único a su vez forme parte de un conjunto con otros equipamientos, conformando un espacio central, un edificio hito, donde la sociedad pueda realizar distintas actividades. El centro de transferencia con delegación municipal de la Localidad de Los Hornos se desarrolla en: el transporte en el subsuelo, lo social en planta baja (nivel de acceso desde La Plata), el área recreativa y gastronómico en el segundo nivel (nivel de acceso desde la localidad de Los Hornos) y del 2º piso al 7º piso oficinas de la delegación municipal. El doble acceso se genera por la diferencia de altura que presenta el terreno y estos programas son contenidos y articulados por una gran cubierta totalizadora.

En planta baja se encuentra el hall urbano que responde a la ciudad de La Plata, la llegada peatonal, el transporte público y privado. Este hall es entendido como un lugar donde interactúan todos los usuarios de la estación, dado que es un sitio de mayor confluencia. También se desarrolla un sector de exposiciones temporales relacionadas al sistema ferroviario y a los hornos de ladrillos, hechos muy importantes para el sector. En planta subsuelo se desarrolla la estación intermodal, lugar de llegada y transbordo de los usuarios que utilizan la estación intermodal, pudiéndoles garantizar un lugar de espera confortable y de recreación. La idea de enterrarla es garantizar la relación entre el edificio y la ciudad, ya que descomprime la planta baja, dándole prioridad al peatón. De este modo los espacios de carácter social y recreativos se encuentran en la planta baja y superior. En los niveles superior, se desarrolla la delegación municipal de la localidad, espacio de trabajo y resolución de trámites administrativos. Tienen por objetivo la descentralización administrativa, y así evitar que los vecinos tengan que movilizarse hasta el centro para realizar diversos trámites.



01

Tema

02

Sitio

03

Estrategia Projectual

04

Proyecto

05

Tecnología

06

Bibliografía y Conclusión

ARGUMENTOS DE TRANSPORTE

EL centro de transferencia en Los Hornos - Gambier integra un sistema de movilidad junto con la estación de trenes actual y la terminal de micros. Se busca la redistribución de la llegada de los distintos transportes, para evitar que circulen dentro del casco y descongestionar, de este modo, la actual terminal. Es por esto que a la estación en Los Hornos llegan principalmente los micros de larga distancia, provenientes del sur de la provincia de Bs. As. y el país, por la ruta provincial 2, ruta provincial 215, ruta provincial 10 y ruta provincial 6.

TRANSPORTE

-Los de uso privado:

El transporte de uso privado es operado por el mismo dueño de la unidad, que circulan por la vialidad que proporcionan, opera y mantiene el estado. Dentro de este grupo se puede mencionar el automóvil, bicicleta, motocicleta, peatón.

-Los de alquiler:

El transporte de alquiler es utilizado por aquellas personas que paguen una tarifa por el vehículo o el viaje, proporcionado por un operador, chofer o empleado, ajustándose a los deseos de movilidad del usuario. Estos serían el taxi, remis o servicios contratados como combis. En este grupo entran también las bicicletas de alquiler.

-Transporte público:

El transporte público es un sistema de transporte de pasajeros que opera con rutas fijas y horarios predeterminados, y que puede ser utilizado por cualquier persona, a cambio de una tarifa preestablecida por el ente regulador.

TRANSPORTE PRIVADO



BICICLETAS
CAPACIDAD MÁXIMA:
1 PERSONA



MOTOS
CAPACIDAD MÁXIMA:
2 PERSONAS



AUTOMOVIL
CAPACIDAD MÁXIMA:
5 PERSONAS

TRANSPORTE PÚBLICO



COMBIS
CAPACIDAD MÁXIMA:
16 PERSONAS/
POR DÍA: 3000



COLECTIVOS URBANOS
CAPACIDAD MÁXIMA:
70 PERSONAS/
POR DÍA: 15.000



MICROS DE LARGA DISTANCIA
CAPACIDAD MÁXIMA:
52 PERSONAS/
POR DÍA: 11.000



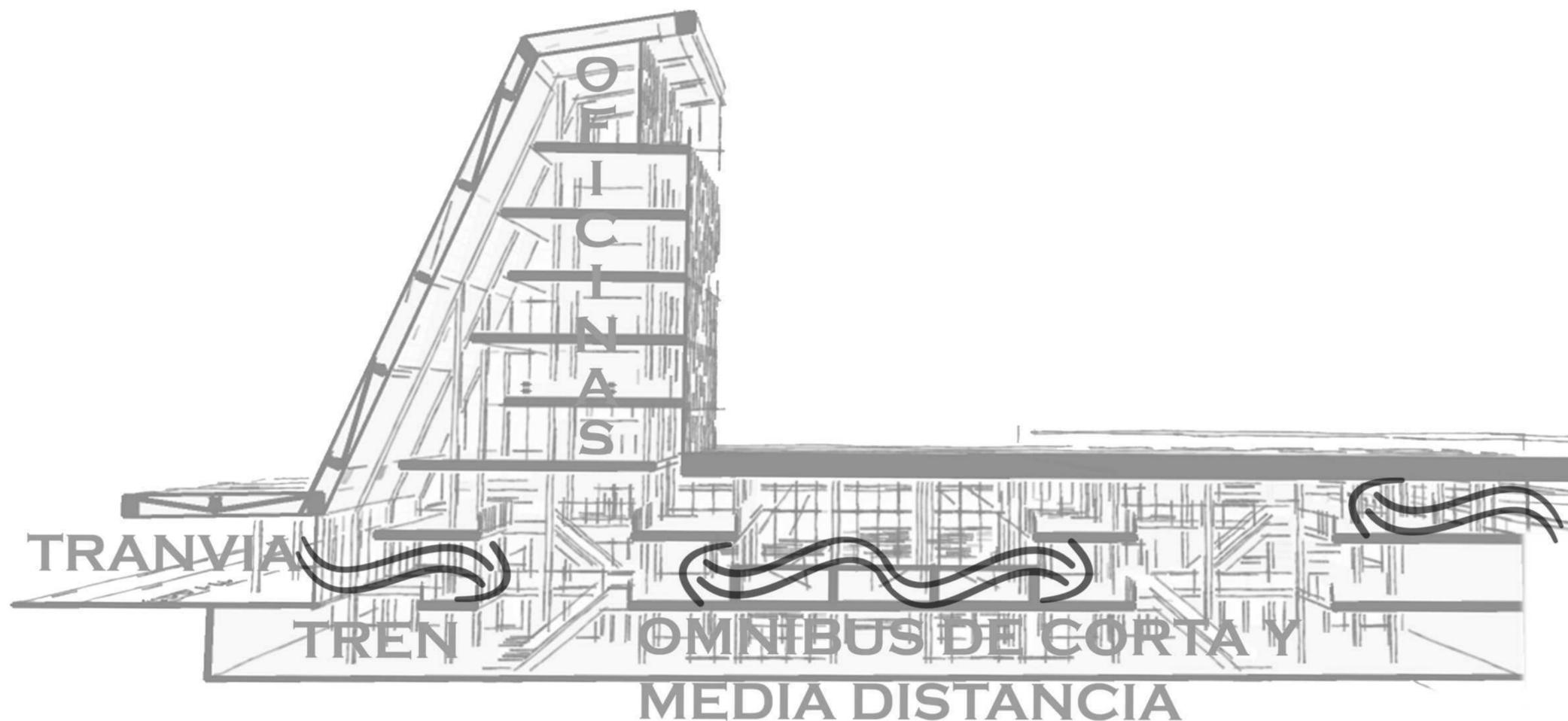
TRANVÍA URBANO
2 VAGONES C/U
CAPACIDAD MÁXIMA:
135 POR VAGÓN/
POR DÍA: 24.000



TREN AVELLANEDA
7 VAGONES C/U
CAPACIDAD MÁXIMA:
110 POR VAGÓN/
POR DÍA: 12.000



TAXIS
CAPACIDAD MÁXIMA:
4 PERSONAS



ARGUMENTOS PROGRAMÁTICOS

Se propone una estación intermodal de transporte para responder a las demandas de esta ciudad y a escala barrial de un sector degradado. El nuevo edificio busca revitalizar el carácter ferroviario y brindar un espacio urbano al sector. El desafío proyectual es agrupar las diferentes actividades que se van a desarrollar, pero que, a su vez, cada una funcione de forma independiente.

Área de transporte

La estación intermodal de transporte es un espacio que funciona como conector entre las diferentes moviidades, poniendo las necesidades de los usuarios como principal prioridad.

Área delegación municipal

La Plata cuenta con diversas delegaciones municipales localizadas en el partido con el objetivo de que los vecinos puedan resolver sus trámites sin la necesidad de ir hasta el centro de la ciudad, generando una descentralización administrativa.

La localidad de Los Hornos cuenta con un pequeño centro comunal, donde se pueden hacer algunos trámites, como la renovación de la licencia de conducir, renovación y obtención de DNI y pasaporte, realizar cambio de domicilio, pago de impuestos municipales, reclamos vecinales, entre otros.

En este proyecto se quiere trasladar el centro comunal mencionado a la nueva estación intermodal administrativa y darle mayor reconocimiento, identidad y descentralización a la ciudad de La Plata.

Área de espacio verde

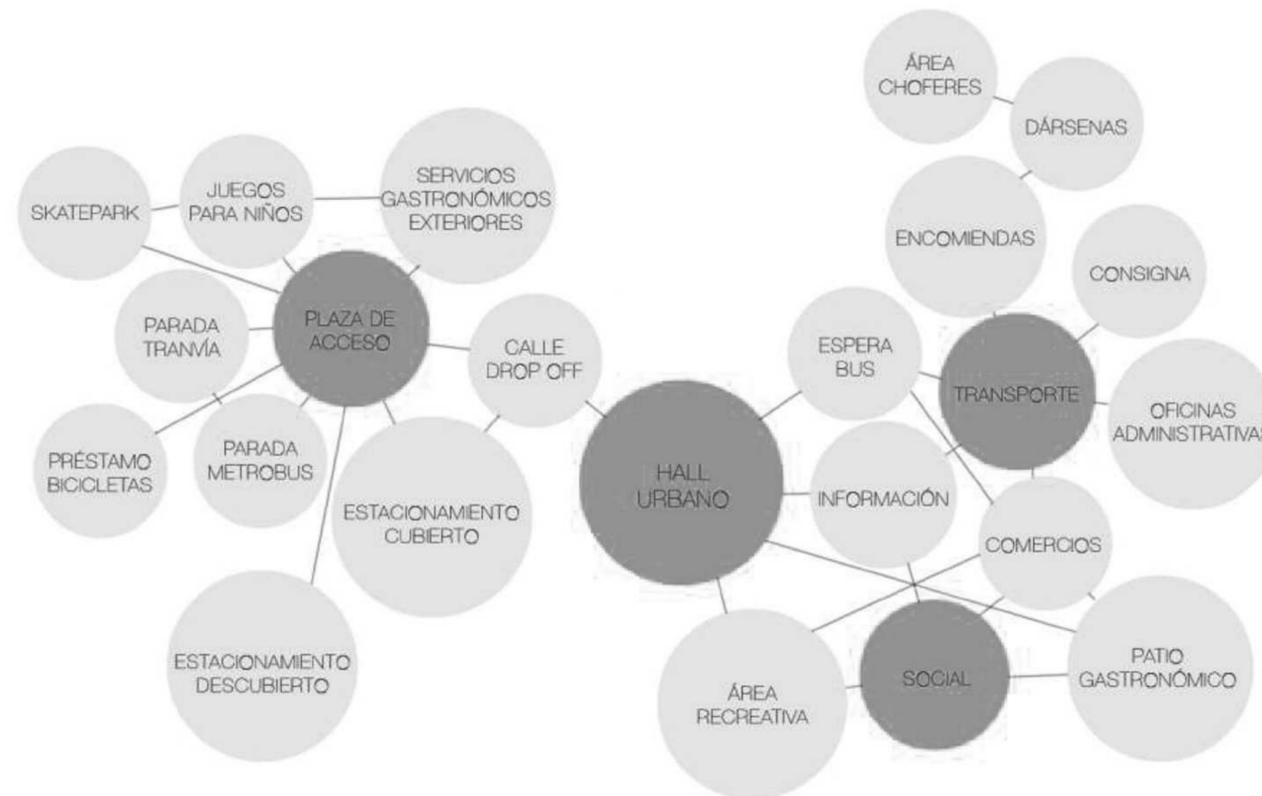
Espacio recreativo para la distencion y el encuentro de los vecinos y usuarios, donde se pueden llevar a cabo múltiples actividades en todos los momentos del día.



PROGRAMAS

- ADMINISTRACIÓN	1775m2	-SUBSUELO	8096m2
Oficina tipo 1	384m2	Hall de acceso	259m2
Oficina tipo 2	272m2	Area de espera	259m2
Oficina tipo 3	324m2	Darsenas de colectivos	1555m2
Oficina tipo 4	272m2	Estacionamiento	3628m2
Oficina tipo 5	285m2	Informes	52m2
Oficina tipo 6	238m2	Boleteria	156m2
-PLANTA ALTA	1330m2	Encomiendas	52m2
Cafetería (oficinas)	544m2	Seguridad	52m2
Gastronomía (estación)	786m2	Areá de choferes	104m2
-PLANTA BAJA	1866m2	Bar-café	786m2
Hall de acceso y exposiciones temporales	458m2	Sala de máquinas y depósito	311m2
Bar café	786m2	Atención al público	52m2
informes y servicios	622m2	Andén de espera - tren	830m2
		TOTAL	13067m2

RELACIONES PROGRAMATICAS. ESPACIO DE LUGARES



ARGUMENTOS DE PERSONALES

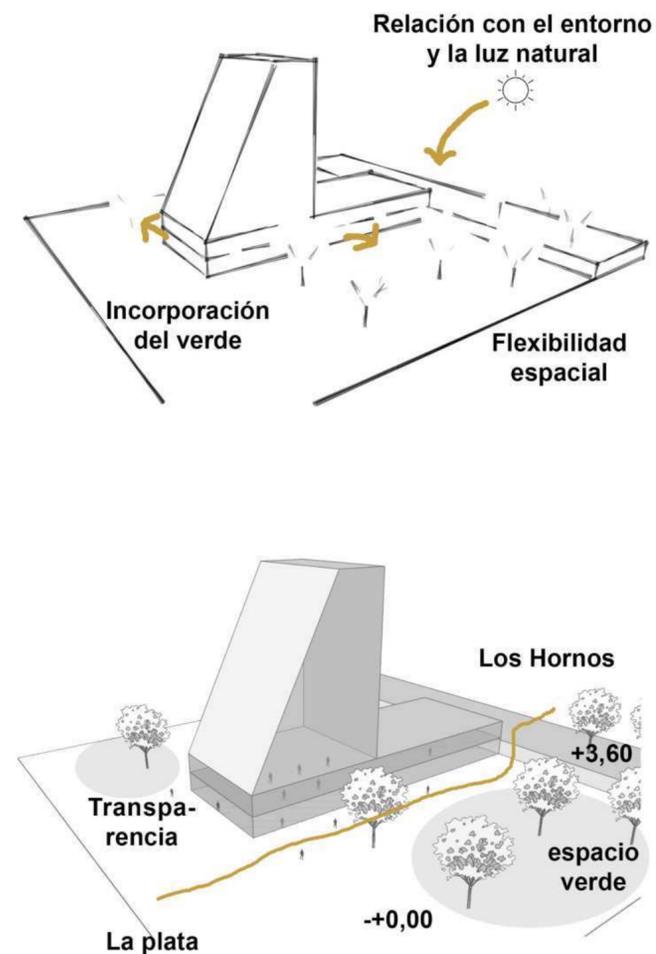
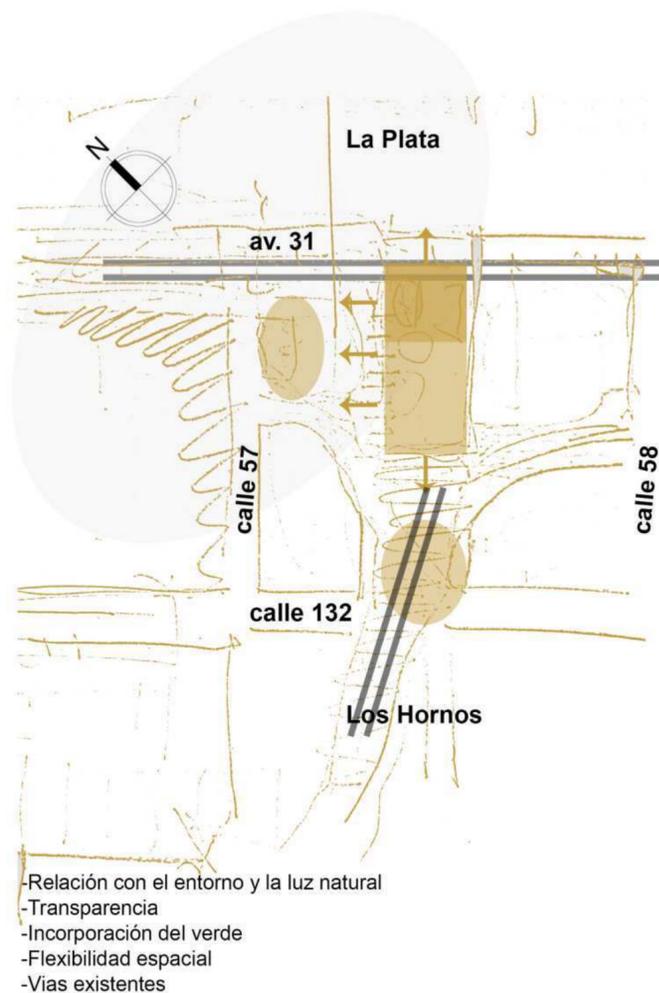
El proyecto surge entendiendo y estudiando las problemáticas que tiene La Plata a diario, una ciudad que está en constante crecimiento. Desde allí surge la idea de proyectar una nueva estación de transferencia acompañada de una delegación municipal, en un lugar estratégico de la ciudad como es Gambier, creando una nueva centralidad en la localidad de Los Hornos.

La ciudad de La Plata cuenta con 18 delegaciones municipales repartidas en distintas áreas del partido. Estas tienen por objetivo la descentralización administrativa y así evitar que los vecinos tengan que movilizarse grandes distancias para realizar diversos trámites. Es una forma de acercar el municipio a los barrios periféricos.

Se busca un edificio que tenga una gran permeabilidad con el entorno, que tenga una relación directa con el parque e incorporar ese verde dentro del edificio, así como también el ingreso de la luz natural. Se crean espacios atemporales y amoldables a las necesidades, se excluyen las divisiones espaciales y se piensan espacios de trabajo integrados que fomentan la interacción entre los ocupantes y la distensión social, potenciando el bienestar de los usuarios.

Se propone un edificio lineal articulador que relaciona las dos localidades, La Plata y Los Hornos, ubicado de forma perpendicular a la Avenida de Circunvalación con un gran espacio semicubierto, el cual se convierte en un elemento de transición entre ambas localidades. La cubierta funciona como un elemento que integra, protege y contiene todas las funciones que se desarrollan en la estación de transferencia intermodal.

Dentro de las terminales el espacio más interesante es el Hall Urbano, espacio donde todo confluye, donde se realiza el intercambio y la socialización. En él interactúan todos los usuarios de la terminal: trabajadores, viajeros, vecinos, choferes, entre otros. Se desarrolla en el nivel 0 desde la localidad de La Plata, en el nivel del subsuelo la estación de transporte y en el nivel de acceso desde Los Hornos. El edificio cuenta con una doble accesibilidad ya que el terreno donde está situado presenta un desnivel



Con la idea de vincular la localidad de Los Hornos con el Casco urbano de la ciudad de La Plata se resuelve unir ambos lados mediante un edificio hito. Se implanta en un sitio que funciona como articulación entre el centro y la periferia, que garantice las interacciones entre la comunidad y su movilidad.

El edificio se ubicará perpendicular a la avenida 131 y vías de circunvalación, se implanta sobre el terreno irregular absorbiendo el boulevard, eliminando una barrera. De este modo acentúa la conexión entre el casco y el barrio de Los Hornos creando una nueva centralidad.

Estas nuevas centralidades, tratarán de descomprimir la circulación y concentración de usos en el centro de la ciudad de las diagonales.

A su vez, tienen el objetivo de dar una respuesta urbana aquellas zonas periféricas desvinculadas pero que ya se encuentran consolidadas.

Se propone incorporar un área recreativa al aire libre, elevando la calidad paisajística del sector, ya que los diferentes modos de transporte como los colectivos de corta y media distancia y el ferrocarril van ir soterrado para no ser una barrera a escala barrial.

La topografía del terreno donde se implanta presenta un desnivel que se aprovecha generando una doble accesibilidad, una al +/-0.00 sobre la avenida 31 en relación con La Plata, y otra al +3.60 en relación directa con Los Hornos. A ésta última se accede mediante una plaza seca.

Así el edificio que busca vincular y coser dos sectores de la ciudad estará dado por una plaza de transportes enterrada y un volumen único que concentra actividades de apoyo a la ciudad, al barrio y a la estación en sí misma.

Se compondrá de dos paquetes programáticos:

- Centro de transferencia intermodal
- Delegación municipal

ARGUMENTOS DE MORFOLOGICOS

La morfología de la estación está directamente relacionada con el paisaje y el entorno del lugar.

En el mismo se presentan líneas paralelas que se entrecruzan para dar forma a los diferentes recorridos del parque, haciendo alusión a las vías de tren tradicionales.

Para generar la forma de la estación, se parte de estas líneas en paralelo que vienen de las vías existente de la calle 58 hacia la circunvalación y se generan las plataformas que albergarán los usos.

Estas plataformas se levantan del suelo bifurcándose, volviendo a jugar con la posibilidad que brindan las vías de tren de dividirse.

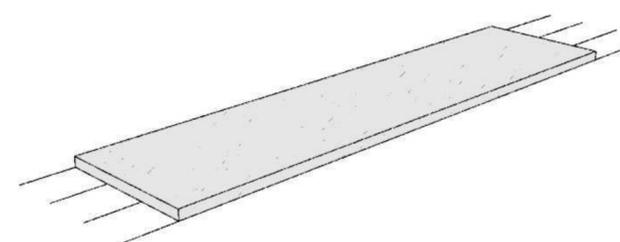
Se proponen cambios de altura entre plataformas para los diferentes usos, además de que se producen los juegos de luces en el interior de la estación.

Se genera un hito, elevando la torre de oficinas, para generar singularidad teniendo en cuenta una cuestión de perspectiva y pensando en el recorrido que se hace llegando por circunvalación, con la intención de generar un impacto visual.

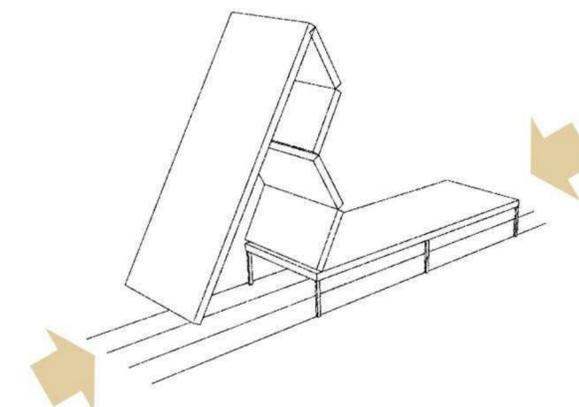
Se produce una inclinación de los techos, que le da a la morfología dinamismo y movimiento.

Por último, las plataformas adoptan un lenguaje de vías de tren que se elevan, concretando la analogía. Luego se añadirá la estructura correspondiente para su rigidización.

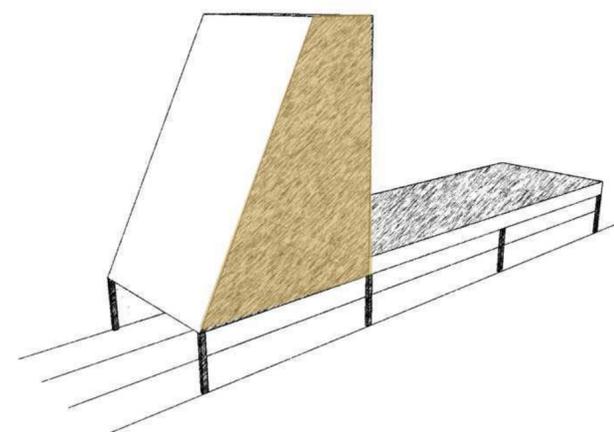
1- LINEAS EN PARALELO DE VIAS EXISTENTE



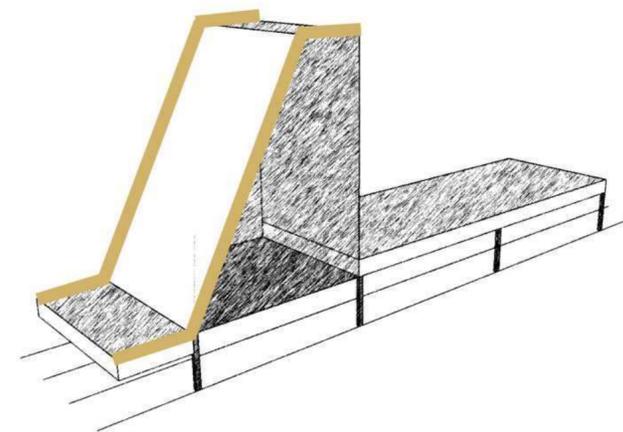
2- BIFURCACIÓN Y ELEVACIÓN DEL SUELO



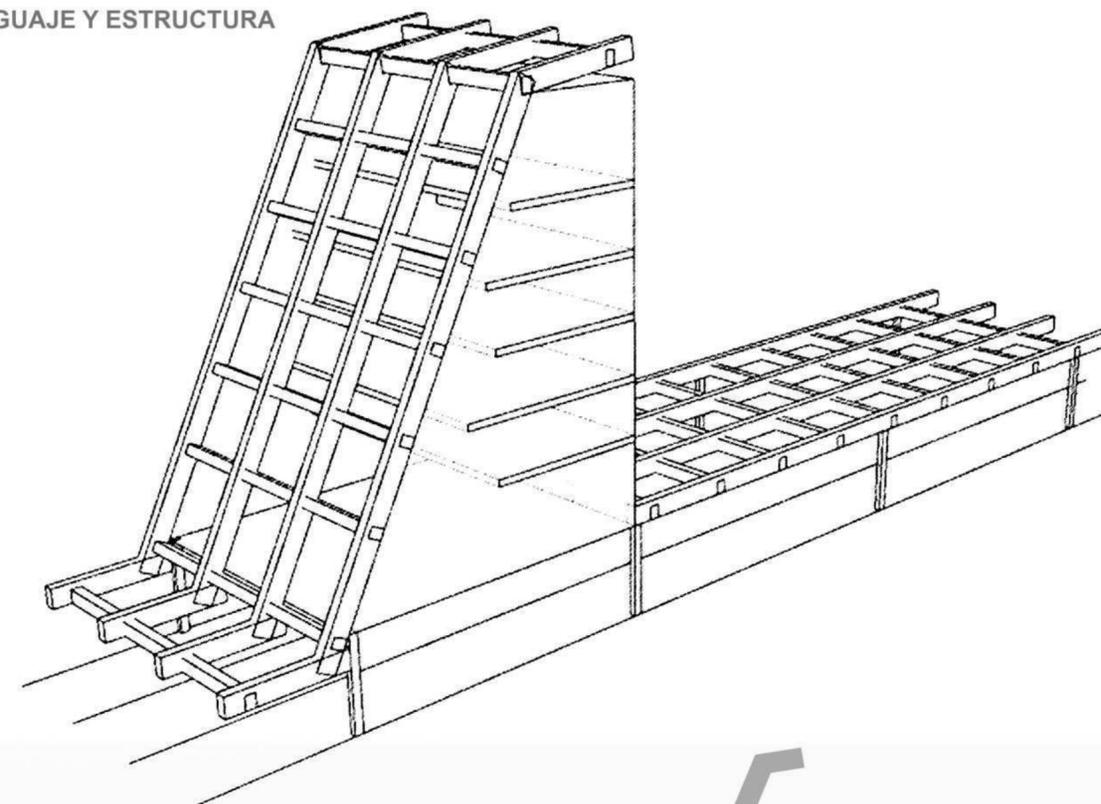
3- GENERACIÓN DEL HITO



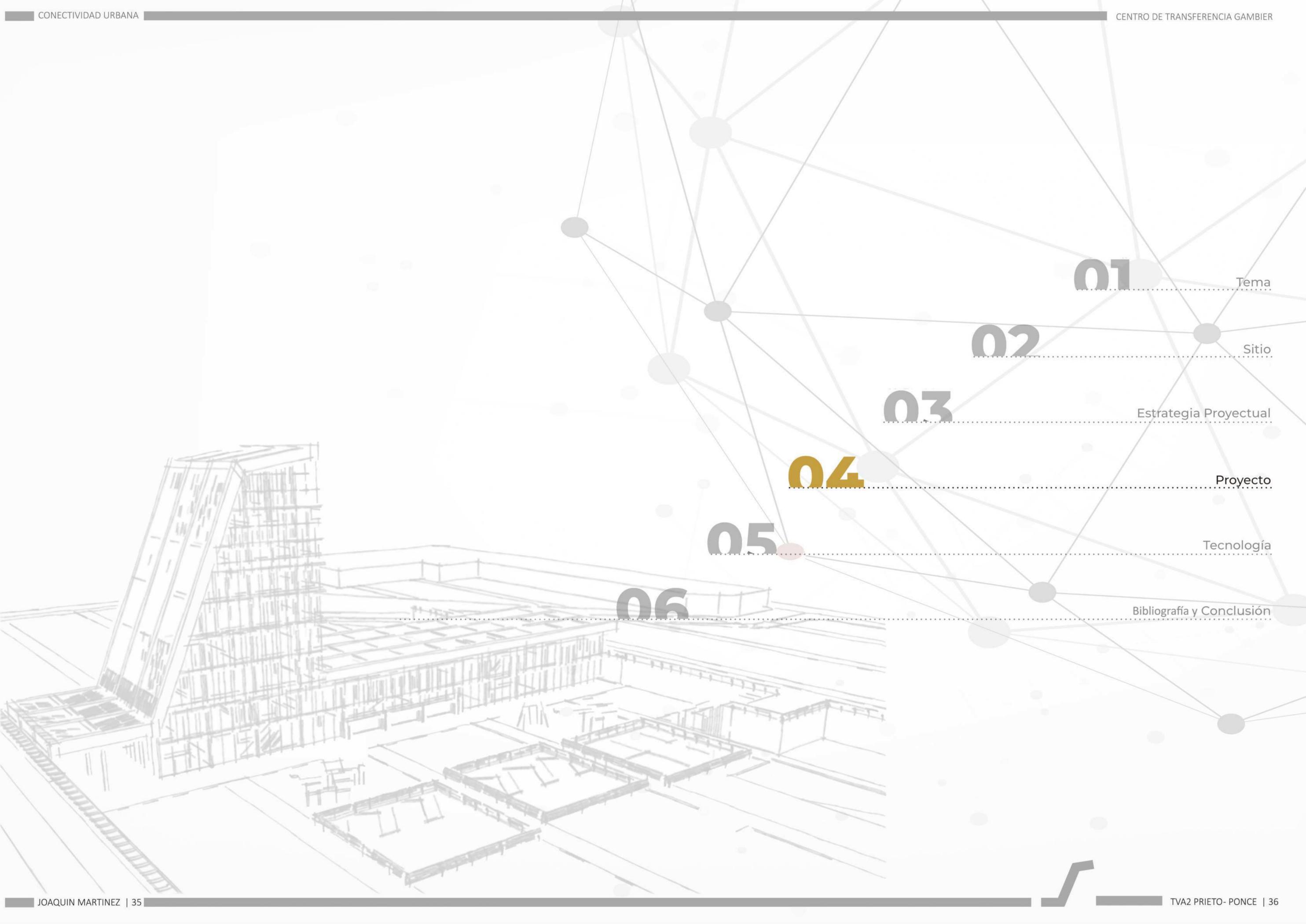
4- INCLINACIÓN DE TECHOS



5- LENGUAJE Y ESTRUCTURA







01

Tema

02

Sitio

03

Estrategia Proyectual

04

Proyecto

05

Tecnología

06

Bibliografía y Conclusión





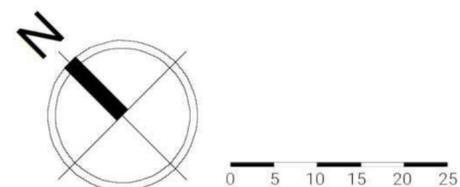
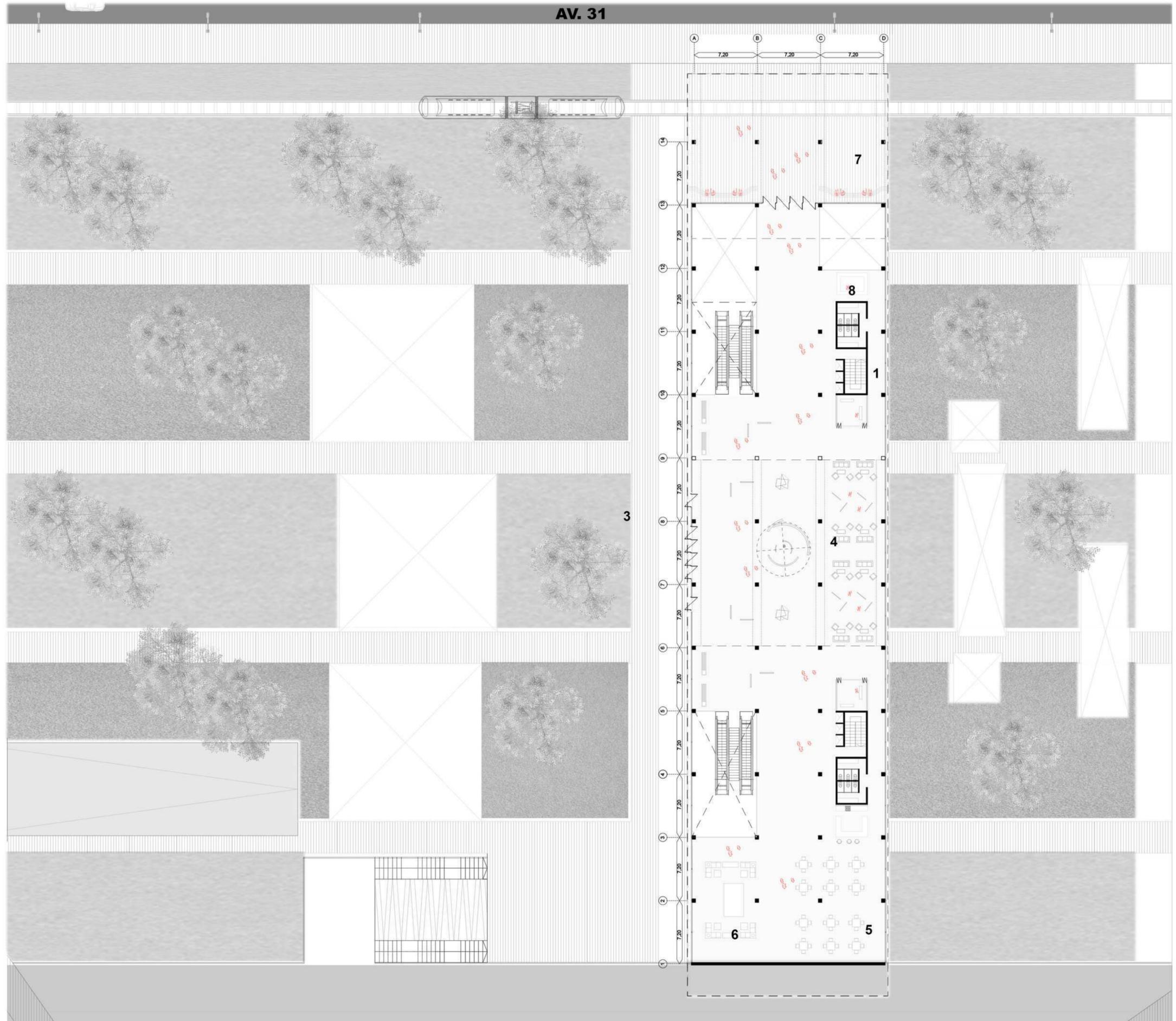
PLANTA BAJA.

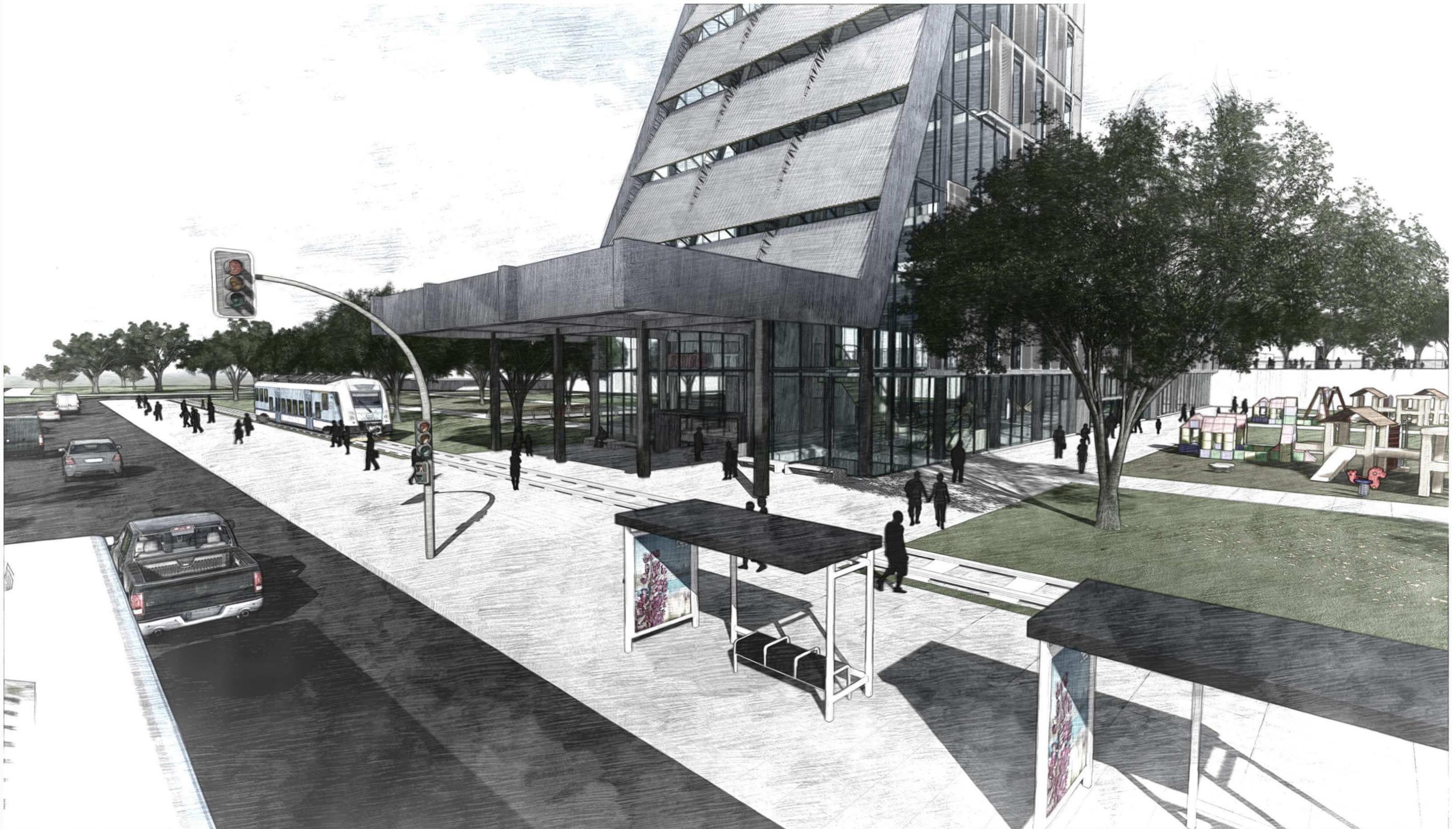
La planta baja del proyecto organiza el programa en forma de tiras según las distintas funciones, de manera que el usuario pueda identificar rápidamente como circular su interior. Esta planta es la que reúne todos los accesos al edificio principal desde el parque y las avenidas principales. En esta planta se destaca el hall principal de la estación. Un espacio que conecta con todos los niveles de la estación en altura, sobre el que se aterrazan las oficinas de administración. Desde el mismo se pueden percibir visualmente cada una de las actividades de la estación para que el funcionamiento sea sencillo de entender. Los distintos programas se agrupan, de manera que los distintos paquetes de transportes puedan funcionar independientemente y además en conjunto si la estación se recorre.

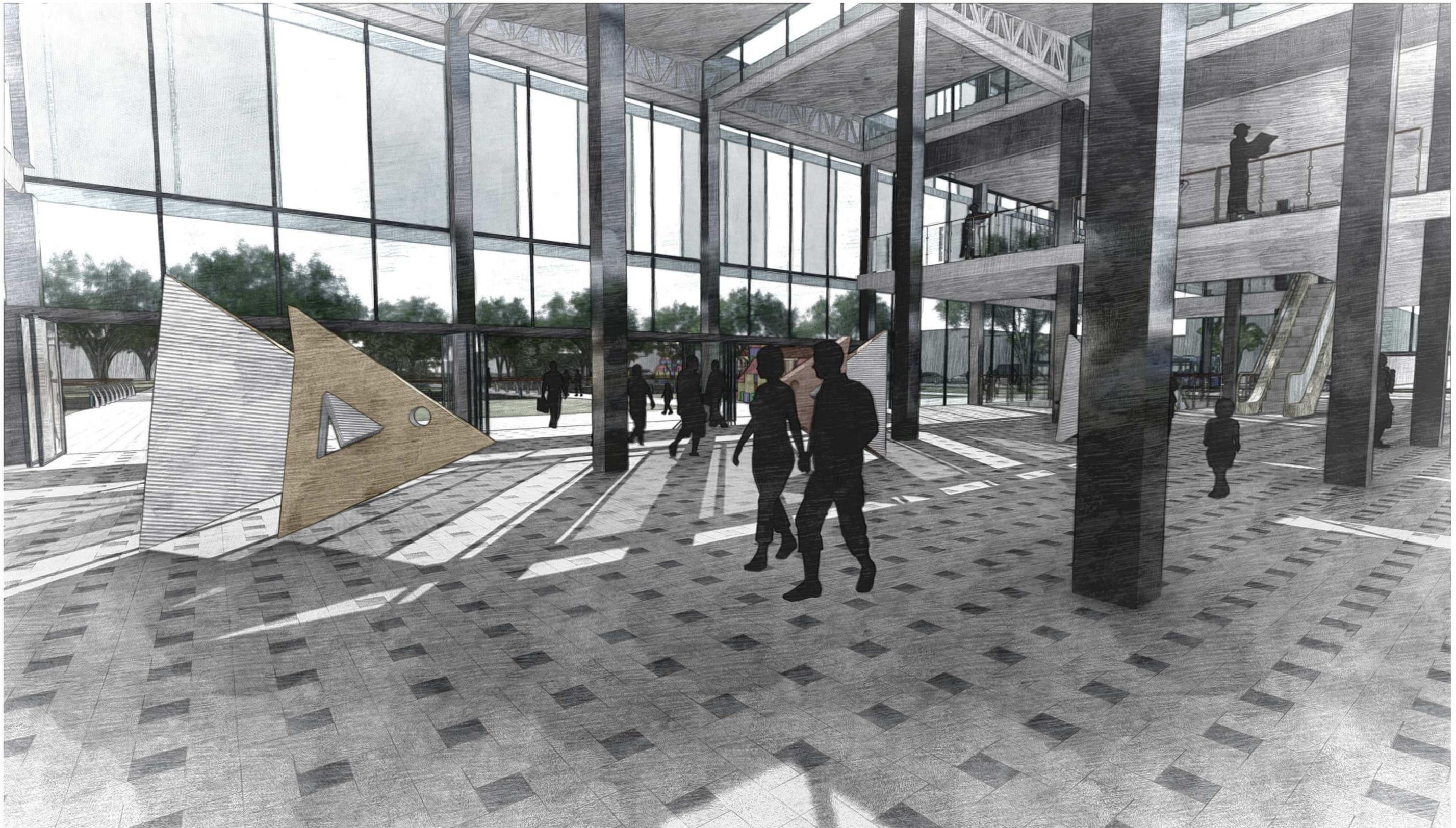
Esta planta es la que posee mayor cantidad de gente circulando, en ella desembocan todos los medios de transportes para lograr las combinaciones, por lo que se genera una planta extendida en superficie que pueda albergar todos los usos y todos los flujos de circulación, además de los espacios de espera para contener a las personas que tienen una escala entre transportes.

PROGRAMA

- 1- Caja de escaleras
- 2- Sanitarios
- 3- Plaza de Acceso
- 4- Hall Urbano
- 5- Bar Café
- 6- Diarios/revistas
- 7- Parada de tranvía
- 9- información turística







PLANTA SUBSUELO.

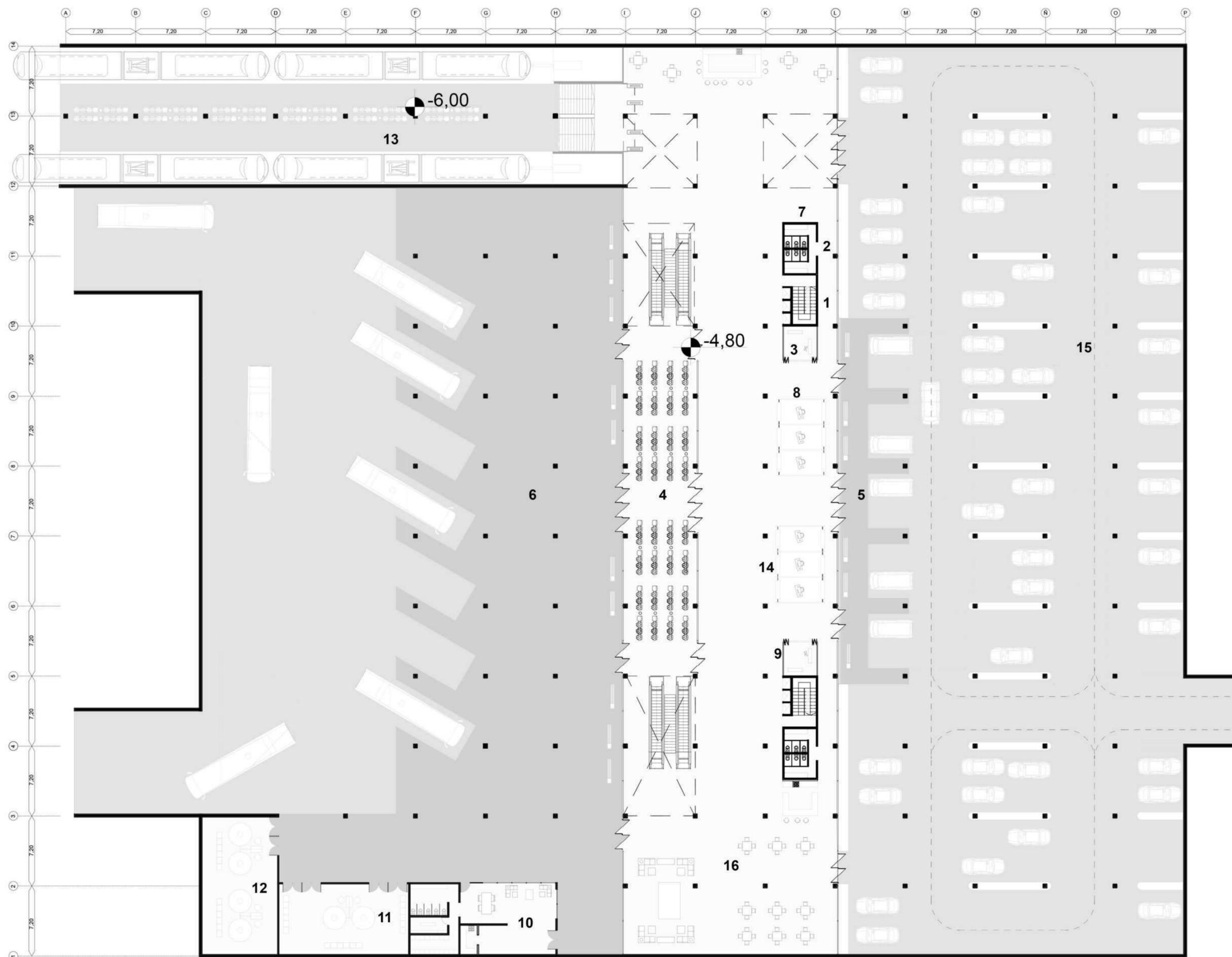
La estación de transferencia Intermodal es un espacio que funciona como conector entre las diferentes moviidades, tanto público como privadas, poniendo las necesidades de los diferentes usuarios como principal prioridad. Se desarrollan en el subsuelo del proyecto a -4,8m, desde el nivel de la localidad de La Plata.

Se encuentra vinculada estrechamente con demás niveles, mediante un juego de alturas, los 2 núcleos de servicios (donde se encuentran los ascensores y la escalera del incendio) y por las dos escaleras que llegan desde planta baja. La planta se encuentra modulada cada 7.2m. En todas sus caras se encuentra el acceso desde un medio de transporte diferente: en los extremos N-S estan las llegadas de los trenes, en sus caras más largas la llegada de los micros, y por el otro el estacionamiento.

La instalación de una estación se direcciona no solo para mejorar la movilidad, sino también para facilitar el acceso al trabajo, la salud, la educación. Es un equipamiento complejo que integra múltiples programas y combina actividades que sean atractivas, no solo a nivel barrial, sino también a nivel ciudad, promoviendo la integración.

PROGRAMA

- 1- Caja de escaleras
- 2- Sanitarios
- 3- Encomienda
- 4- Espera de bus
- 5- Espera de combis
- 6- Darsenas
- 7- Control y seguridad
- 8- Registro automotor
- 9- SUBE
- 10- Area de servicios de transporte
- 11- Depositos
- 12- Sala de maquina
- 13- Plataforma tren roca
- 14- Boleteria
- 15- Estacionamiento
- 16- Bar café







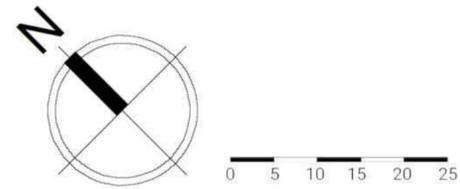
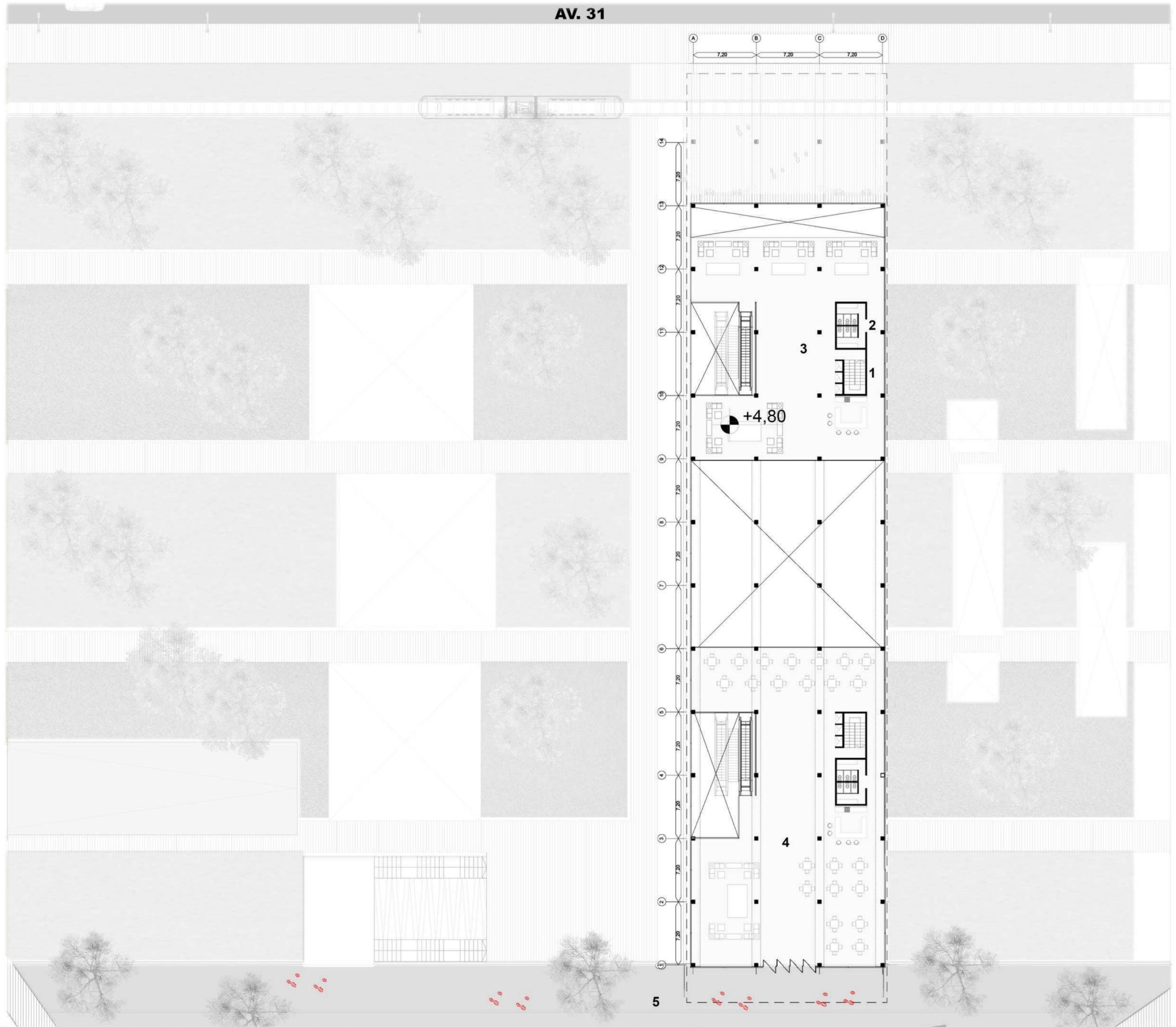
AV. 31

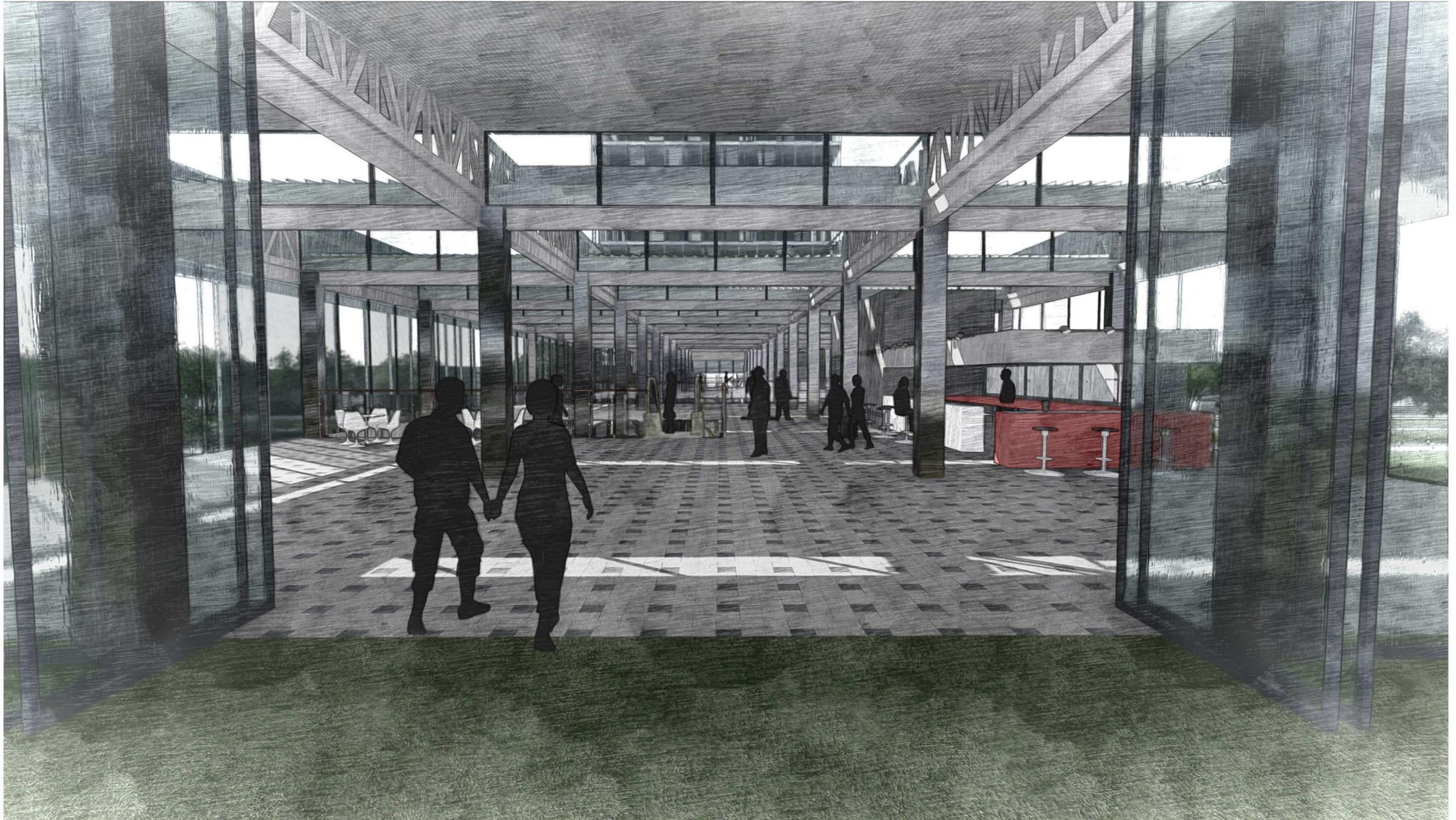
PLANTA ALTA.

La planta alta de la estación, accesible mediante escaleras y ascensores desde la planta 0.00, es la que reúne las funciones gastronómicas. Estos sectores gastronómicos están asociados a la espera de transportes que se genera en las combinaciones. Encontramos entonces: Por un lado, asociados a la espera de micros de larga distancia y trenes, locales de comida elaborada y sus cocinas. Por otro, asociados al uso de las oficinas de administración, una cafetería con barra y bar. El primero, asociado a los transportes, se ubica estratégicamente para mantener a la vista los micros de media distancia y el parque principal, mientras que el segundo, asociado a las oficinas y con un perfil más relajado, tiene visuales hacia la av.31 y el tranvía.

PROGRAMA

- 1- Caja de escaleras
- 2- Sanitarios
- 3- Local gastronómico
- 4- Bar Café
- 5- Plaza barrial



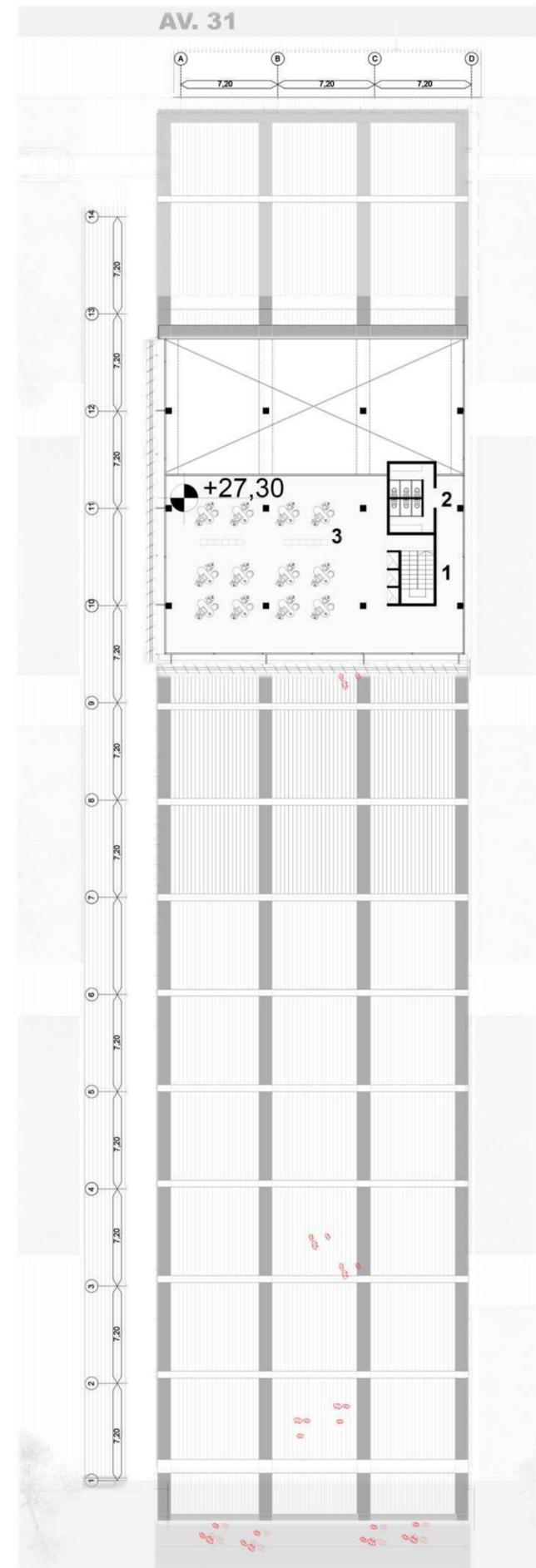
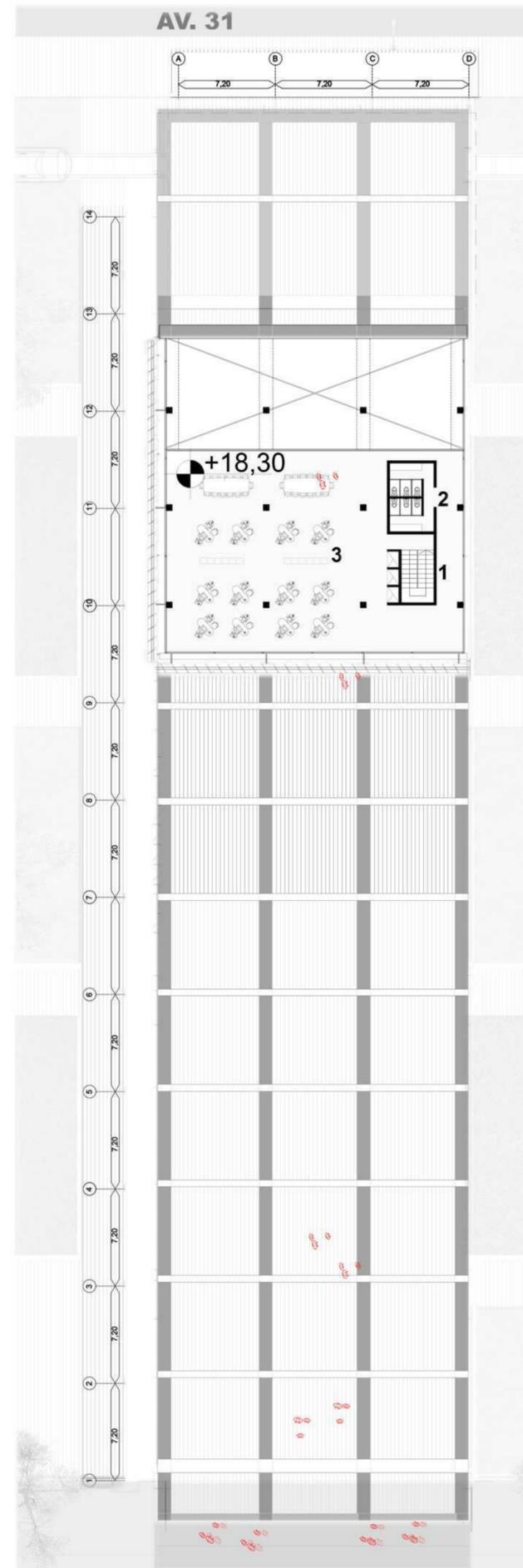
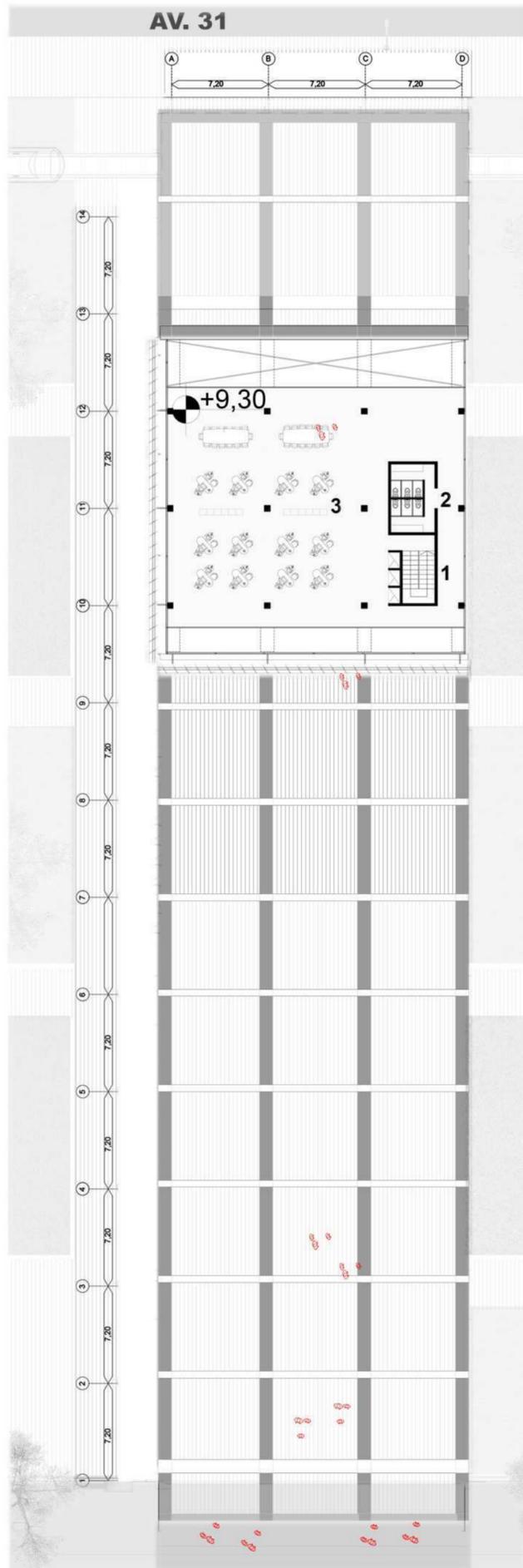
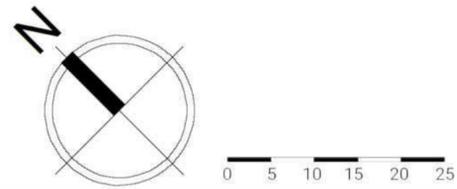


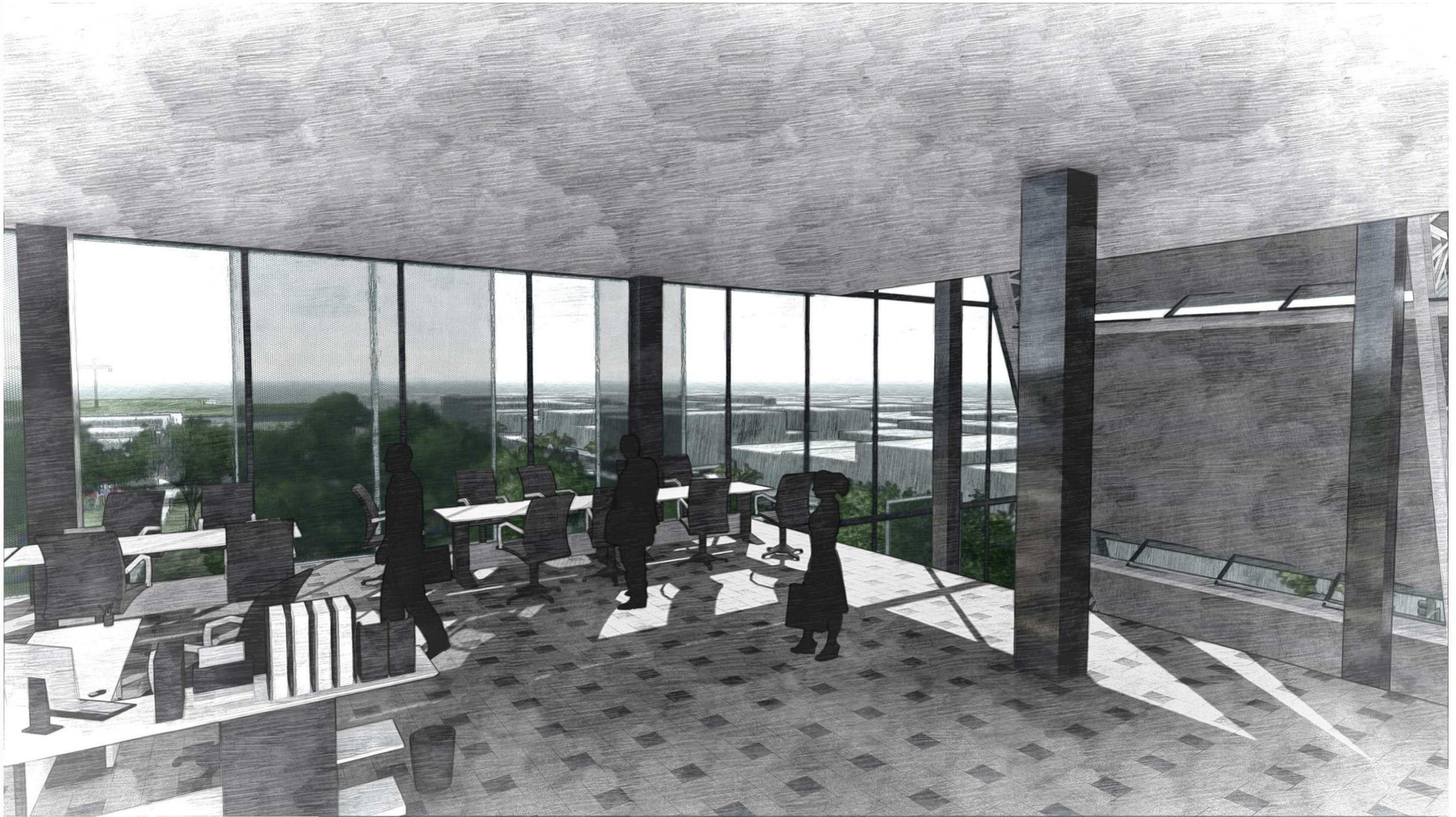
PLANTA OFICINAS.

Las plantas de oficinas se repiten en altura. En total son seis plantas que se aterrazan sobre el hall principal de la estación, por lo que van tomando medidas diferentes según los módulos de proyecto. Orientadas al norte, conforman volumétricamente el hito del edificio principal al elevarse en altura y cuentan con visuales hacia el paisaje urbano del centro de la ciudad y el eje fundacional. Se plantean oficinas flexibles, abastecidas por el mismo núcleo que contiene escaleras de incendio y los ascensores. Asociados al mismo se encuentran los sanitarios y sectores de office/de descanso de cada una. La estructura independiente de columnas exentas produce que cada oficina pueda ser configurada según la función que se desarrolle en ella, pudiendo adaptarse a diferentes requerimientos.

PROGRAMA

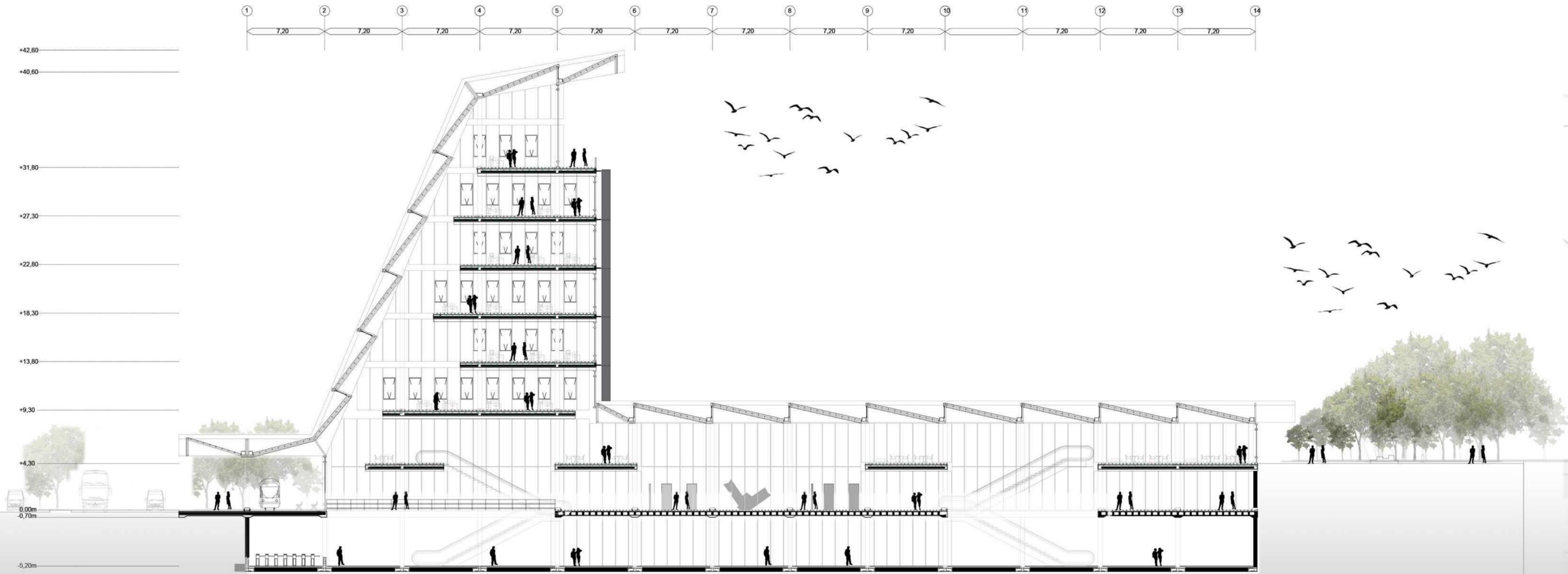
- 1- Caja de escaleras
- 2- Sanitarios
- 3- Oficinas





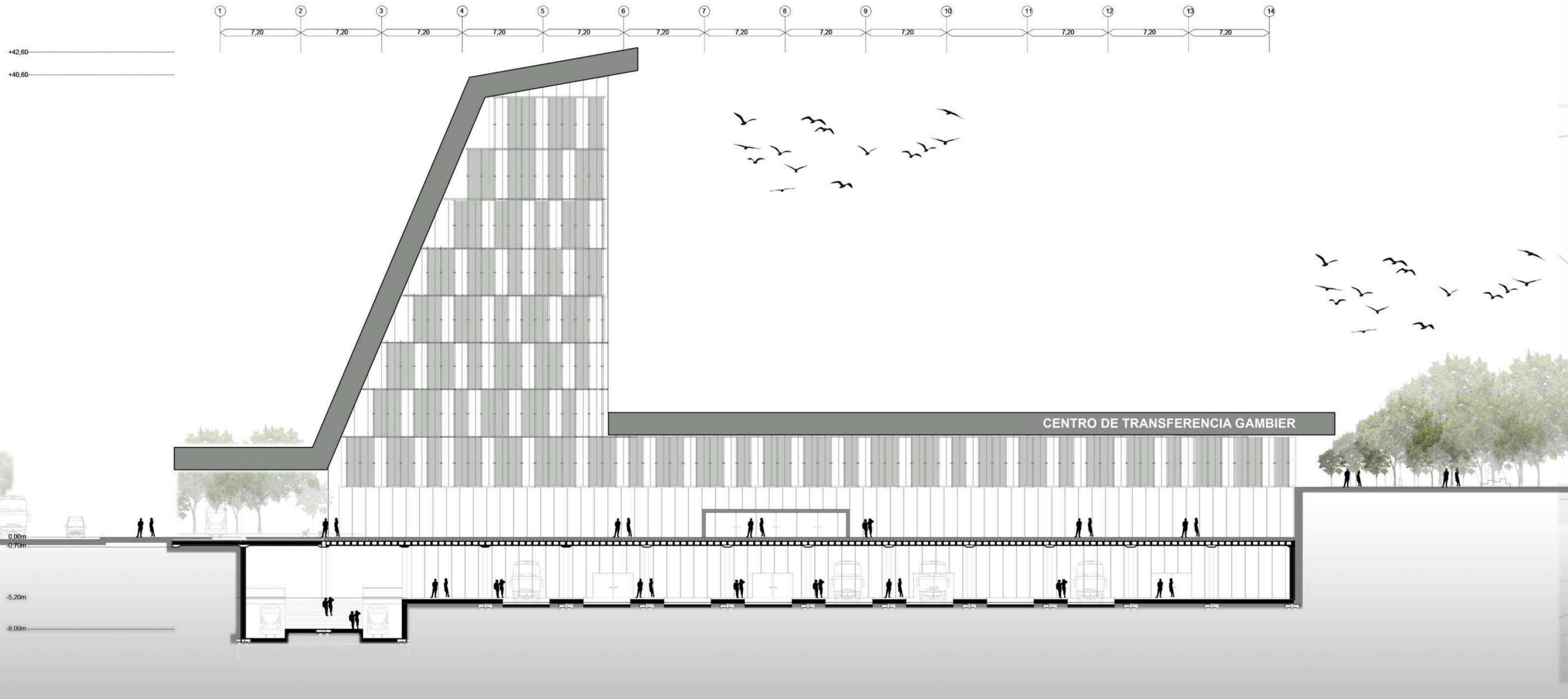


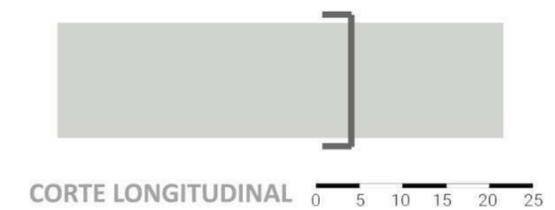
CORTE LONGITUDINAL 0 5 10 15 20 25





CORTE LONGITUDINAL 0 5 10 15 20 25

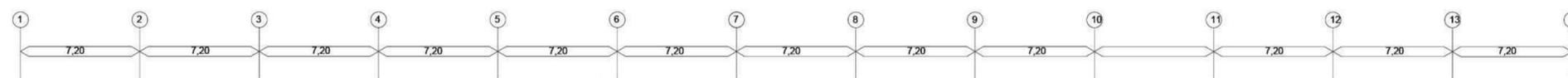






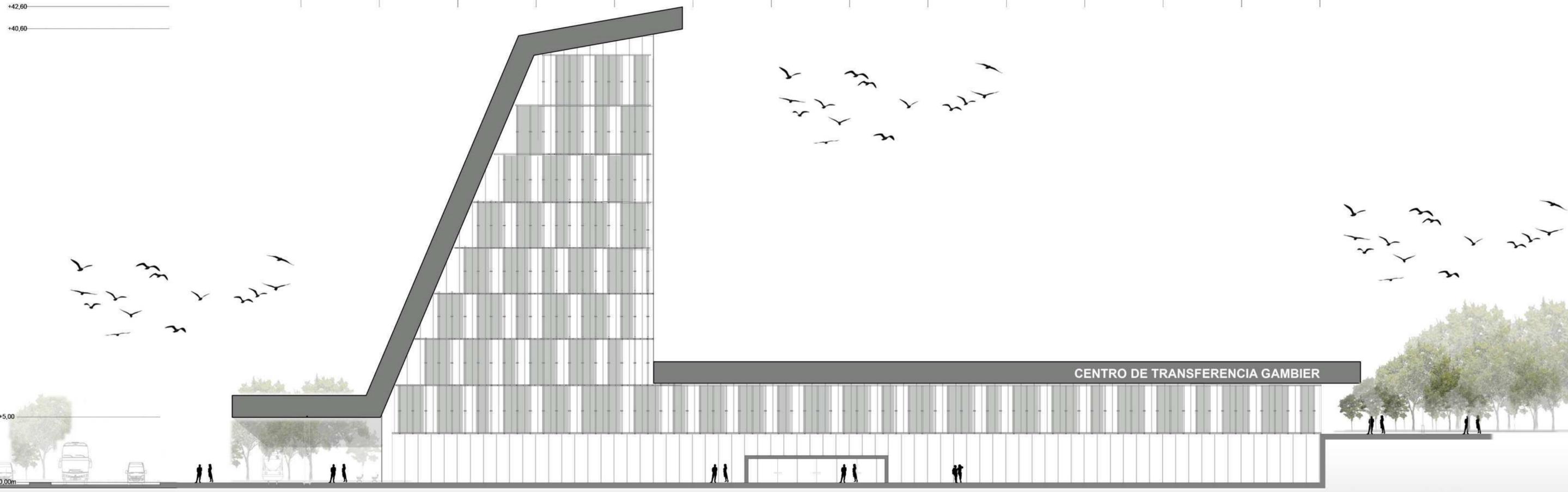


VISTA LONGITUDINAL 0 5 10 15 20 25



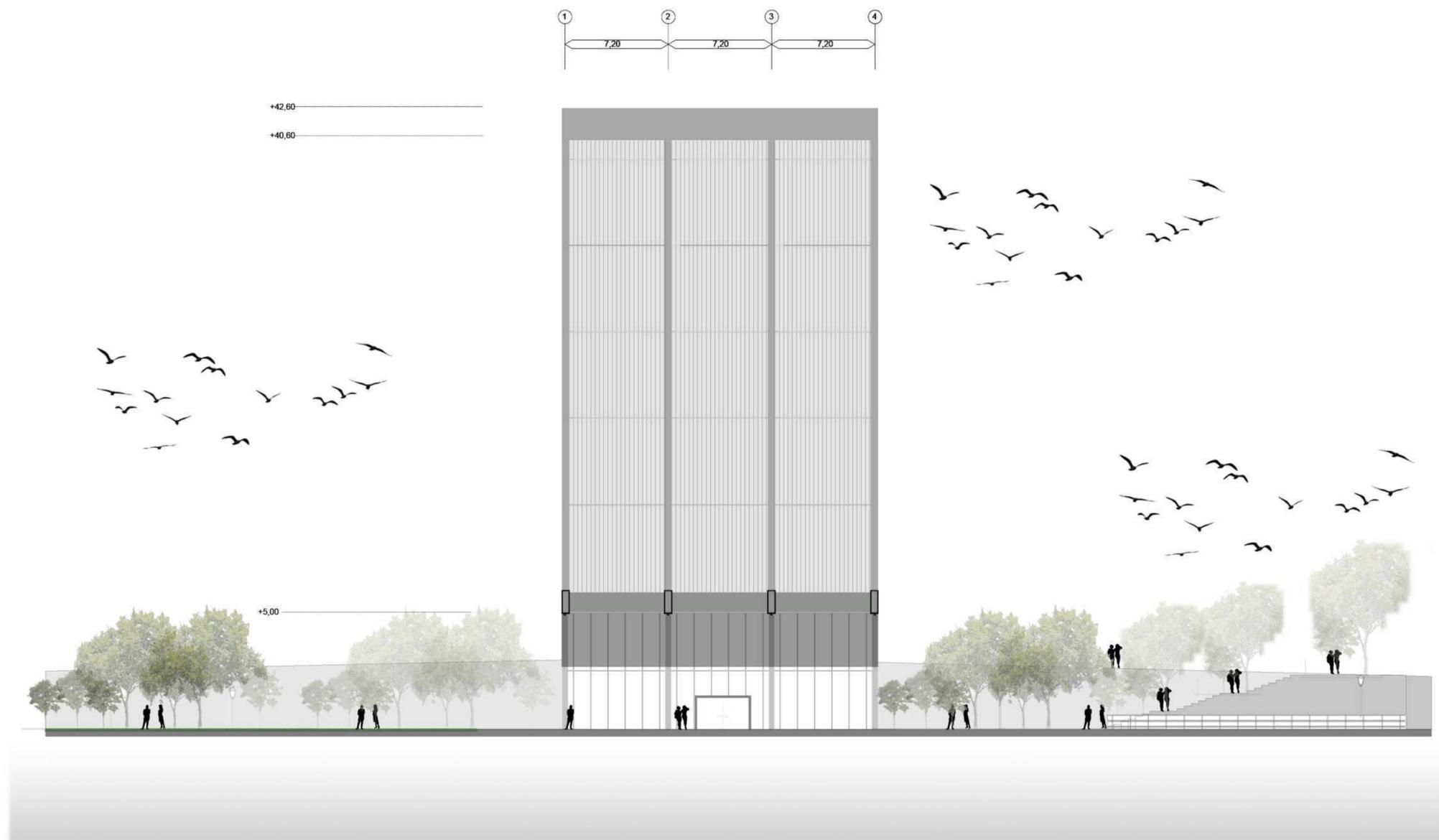
+42,60
+40,60

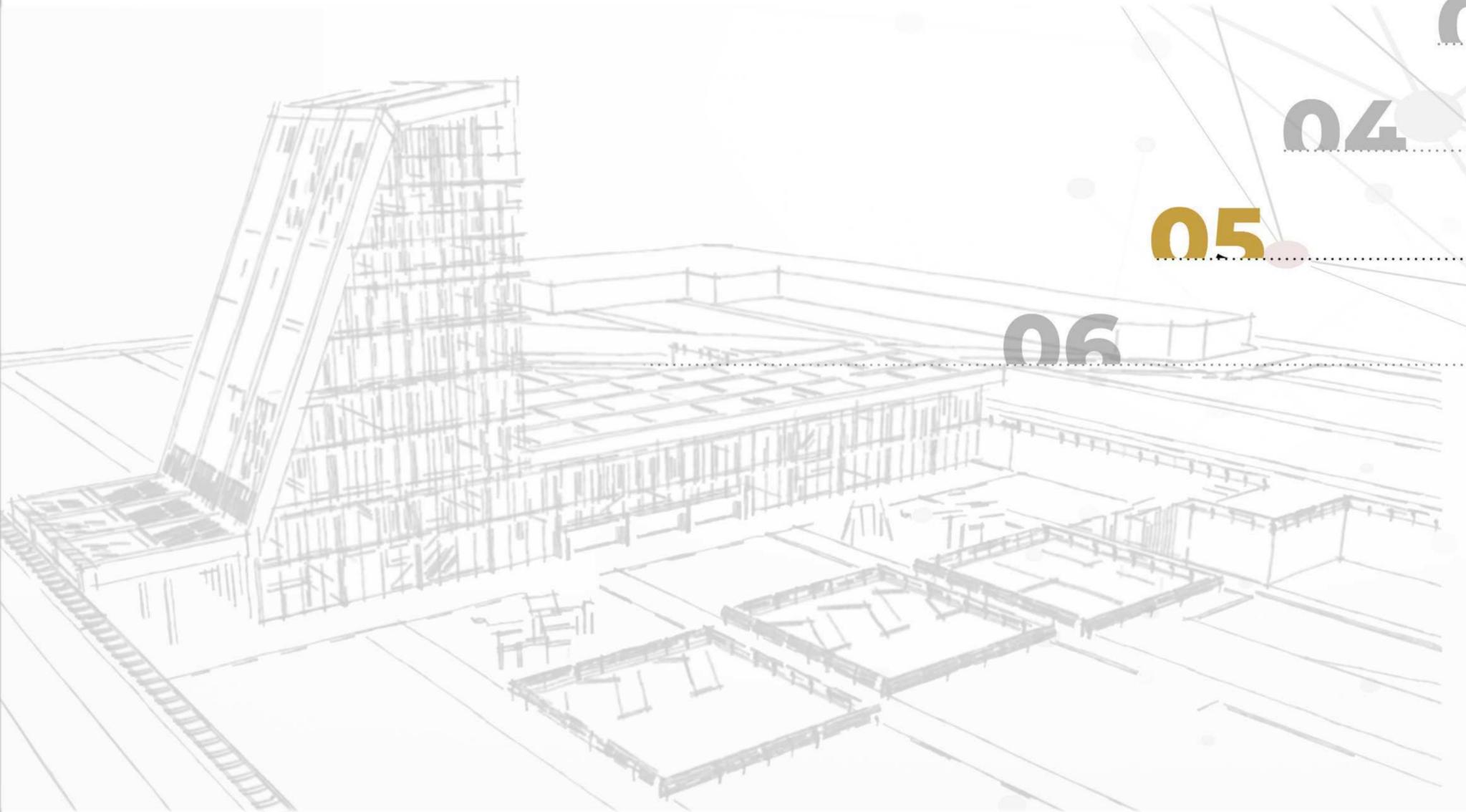
+5,00
0,00m





VISTA LONGITUDINAL 0 5 10 15 20 25





01..... Tema

02..... Sitio

03..... Estrategia Projectual

04..... Proyecto

05..... Tecnología

06..... Bibliografía y Conclusión

SECUENCIA CONSTRUCTIVA

Fundaciones: pilote con cabezal

La elección de este tipo de fundación se debe a que el proyecto presenta cargas puntuales de un peso considerable y en función del tipo de suelo de cimentación. Tipo de suelo: Limo arcilloso ML. Los cabezales son componente estructurales monolíticos de concreto reforzado, de considerable volumen y rigidez que cumplen la función de conectar los pilotes, que transfieren las cargas y sollicitaciones de la super estructura al subsuelo.

Subsuelo

Se realiza la estructura del segundo subsuelo íntegramente en hormigón armado, en el que predominan las columnas y los tabiques de submuración.

Columnas

Se andan los primeros tramos de columnas a las fundaciones

Núcleos

Hormigonado de cajas de escalera y ascensores. se construyen los tanques de reserva y se colocan los caños de instalaciones.

Columnas PB

Se abulonon las primeras columnas metálicas conformadas de perfiles C que vinculan los dos sistemas constructivos (seco y húmedo).

Losas PB

Losa alivianada con refuerzo en columnas para evitar punzonamiento.

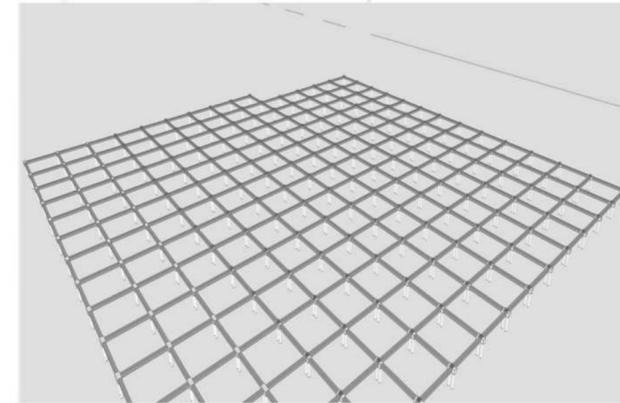
Losa y núcleos

Losa alivianada con refuerzo en columnas para evitar punzonamiento y se continuan los núcleos.

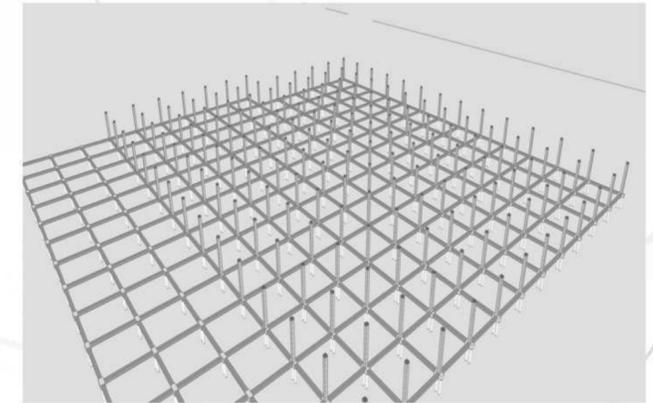
Cubierta

En la cubierta liviana se colocan primero las 2 vigas reticuladas longitudinales que apoyan sobre columnas metálicas de perfil doble T sobre la línea de fachada principal. Las vigas reticuladas transversales que se colocan cada 7,20m, se vinculan con las longitudinales conformando un reticulado. Una estructura de perfiles metálicos quebrados conforma los planos diagonales entre vigas, donde luego se coloca en el otro sentido la estructura de perfiles que sostendrá los paneles de cerramiento de la cubierta.

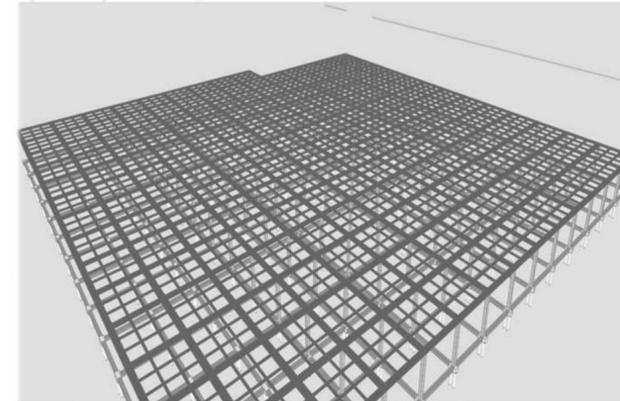
1



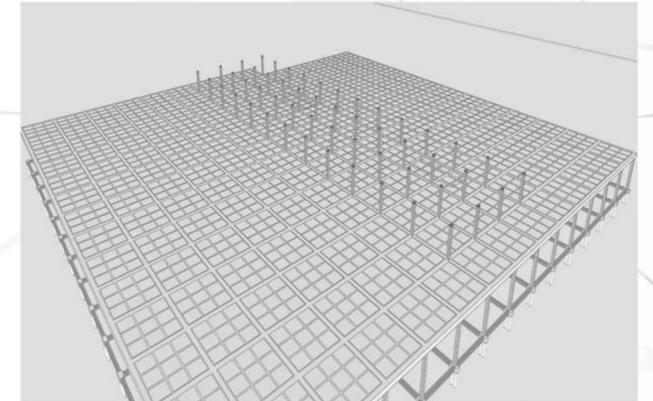
2



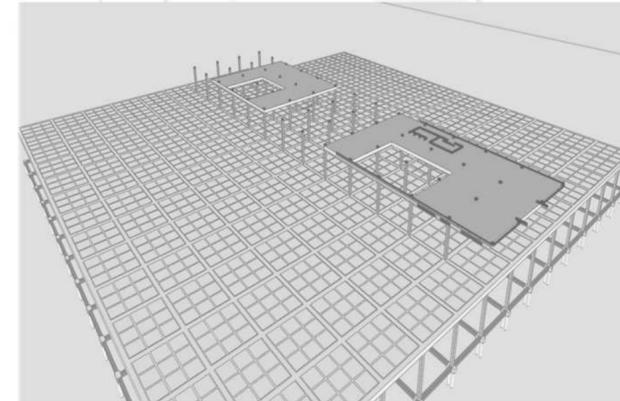
3



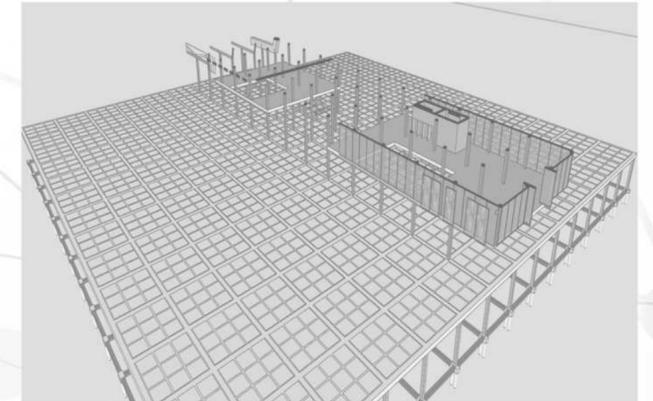
4



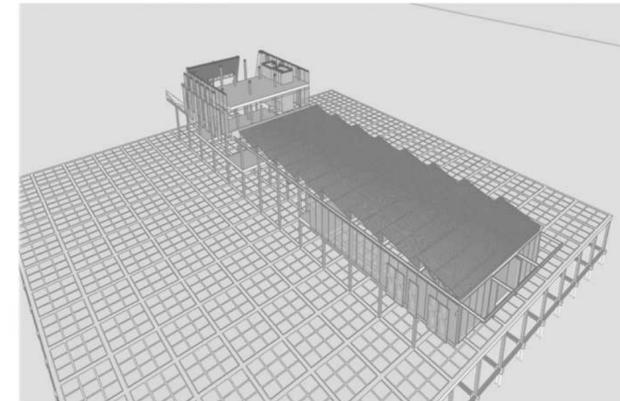
5



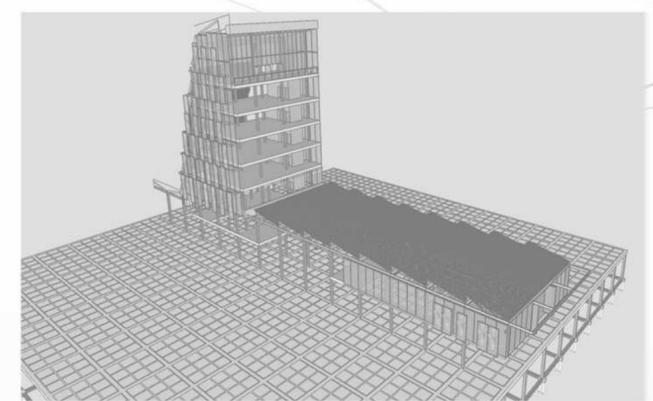
6



7

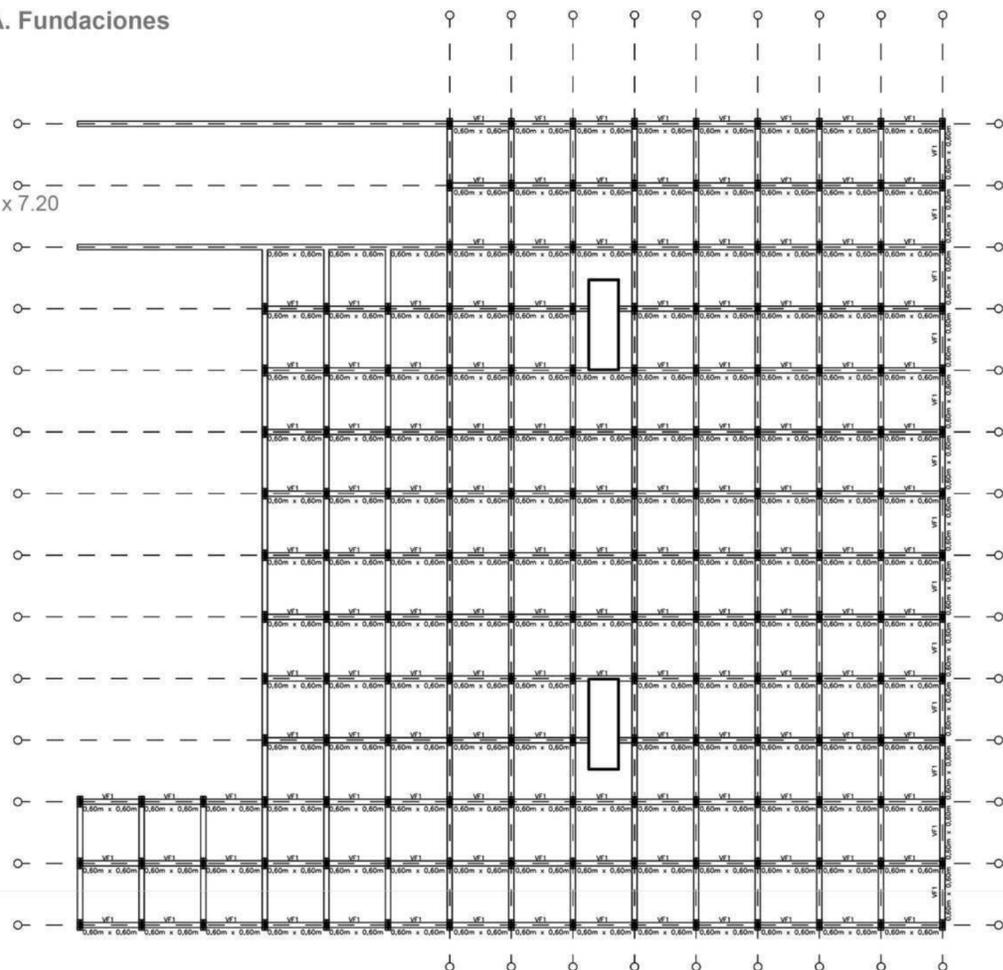


8



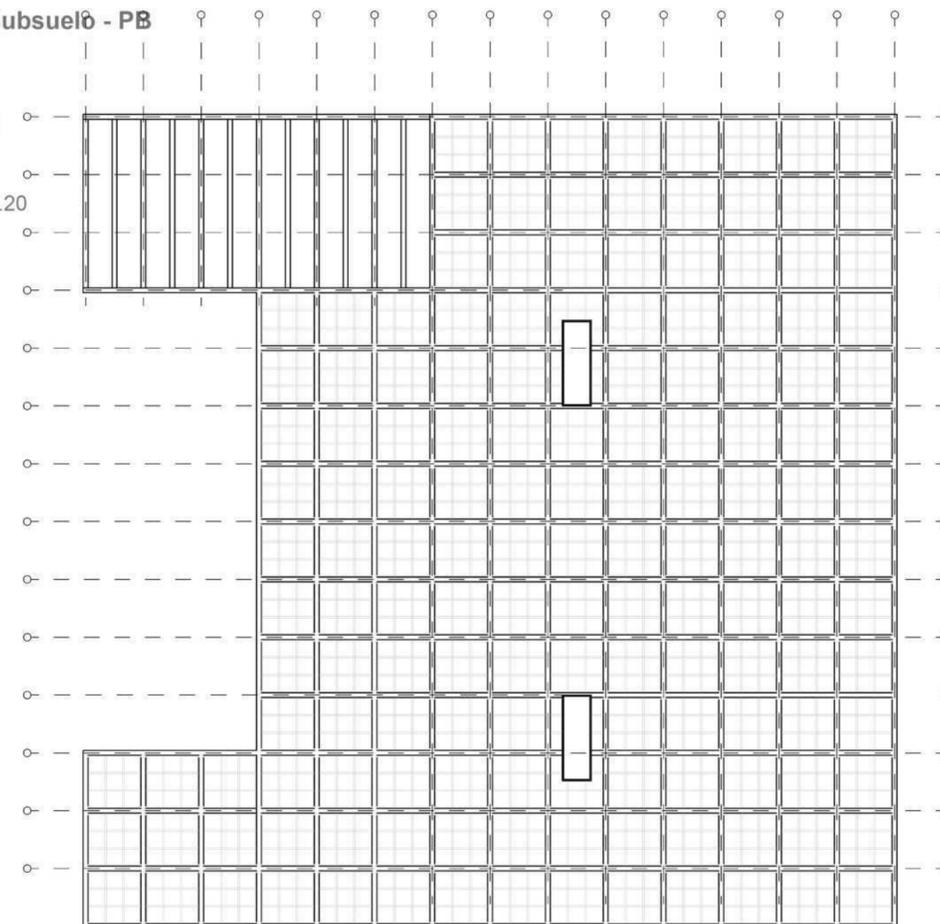
PLANTA DE ESTRUCTURA. Fundaciones

BASES AISLADAS
ZAPATAS CORRIDAS
PLATEAS DE ASCENSORES
MÓDULO ESTRUCTURAL: 7.20 x 7.20



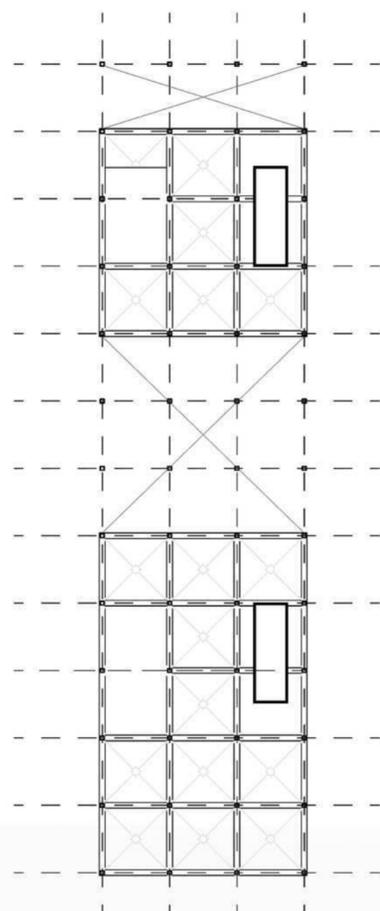
PLANTA DE ESTRUCTURA. Subsuelo - PB

COLUMNAS HORMIGÓN ARMADO
TABIQUES DE SUBMURACIÓN
EMPARRILLADO DE VIGAS
MÓDULO ESTRUCTURAL: 7.20 x 7.20
SECTOR TREN: ENVIGADO H° A°
APORTICADO - MÓDULO 3.60m -
LUZ CRÍTICA: 21.60m



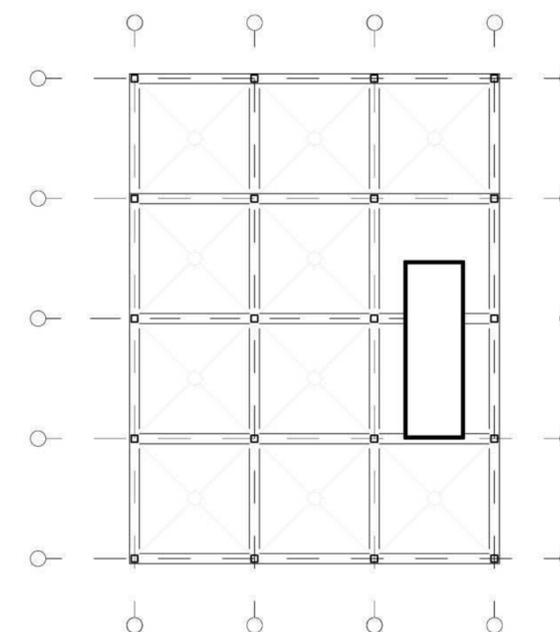
PLANTA DE ESTRUCTURA. Planta Alta

COLUMNAS METÁLICAS - DOBLE UPN NORMALIZADOS
VIGAS PRINCIPALES Y SECUNDARIAS METÁLICAS (CHAPA DOBLADA)
LOSETA DE HORMIGÓN SHAP
MÓDULO ESTRUCTURAL: 7.20 x 7.20

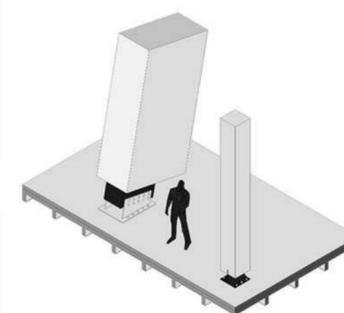


PLANTA DE ESTRUCTURA. Oficinas

COLUMNAS METÁLICAS - DOBLE UPN NORMALIZADOS
VIGAS PRINCIPALES Y SECUNDARIAS METÁLICAS - DOBLE UPN NORMALIZADOS
LOSETA DE HORMIGÓN SHAP - CANTIDAD SEGÚN PLANTA
PARA ATERRAZADO SOBRE HALL
MÓDULO ESTRUCTURAL: 7.20 x 7.20



ENCUENTROS CONSTRUCCIÓN HUMEDA Y SECA



RESOLUCIÓN ESTRUCTURAL

El sistema estructural respeta estrictamente una grilla modular de 7.20 x 7.20 y en algunos casos, múltiplos de la misma.

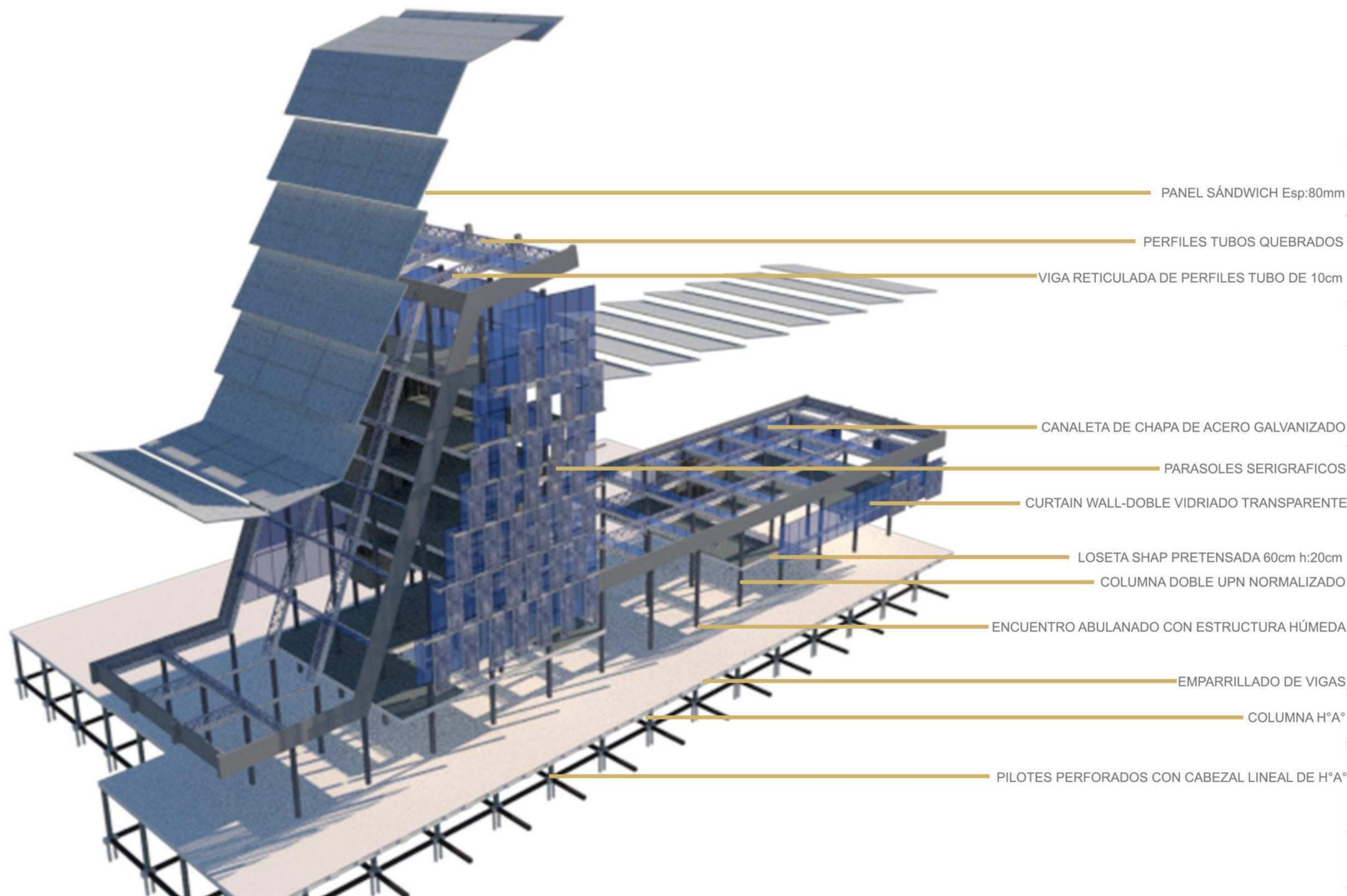
De acuerdo a los requerimientos evaluados se definen dos etapas dentro del proceso de montaje: una primera obra húmeda y una segunda obra seca.

Por debajo del nivel 0, la estructura del edificio se materializa en hormigón armado para la conformación de columnas, vigas y tabiques de submuración.

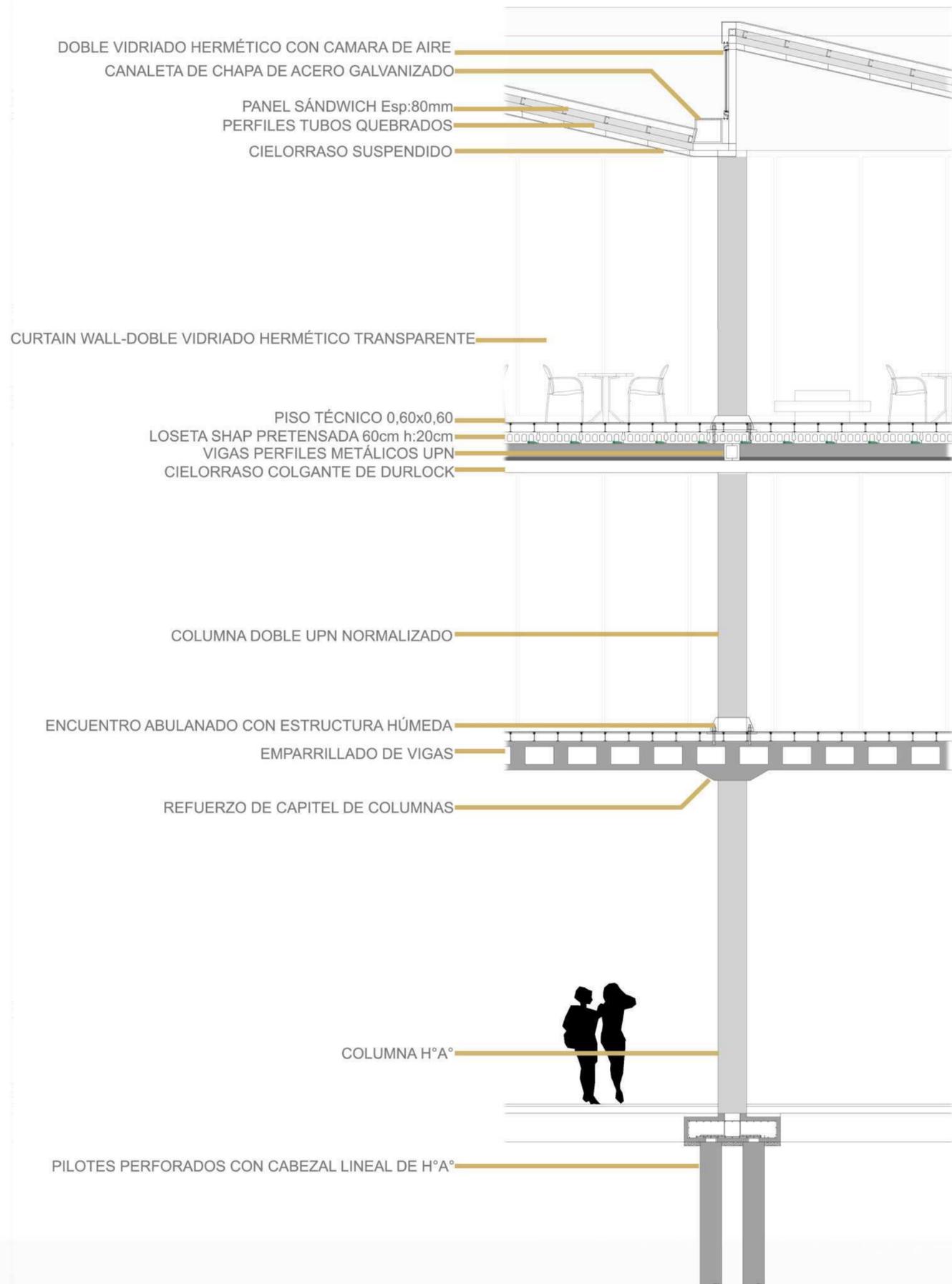
Sobre ésta, descansará la segunda parte de la estructura conformada por elementos prefabricados metálicos con el objetivo de minimizar costos, tiempos, peso total y dando como resultado una imagen característica al edificio.

La lógica de que la parte más visible de la estación esté conformada con una estructura metálica, deviene de la búsqueda de una imagen, una atmósfera relacionada a lo viario, a lo industrial, al transporte.

De esta manera, se decide la utilización de la obra húmeda bajo el cero por el mejor comportamiento y resistencia del material bajo tierra, y una obra seca, buscando un eficiente comportamiento estructural que acompañe al lenguaje arquitectónico buscado.

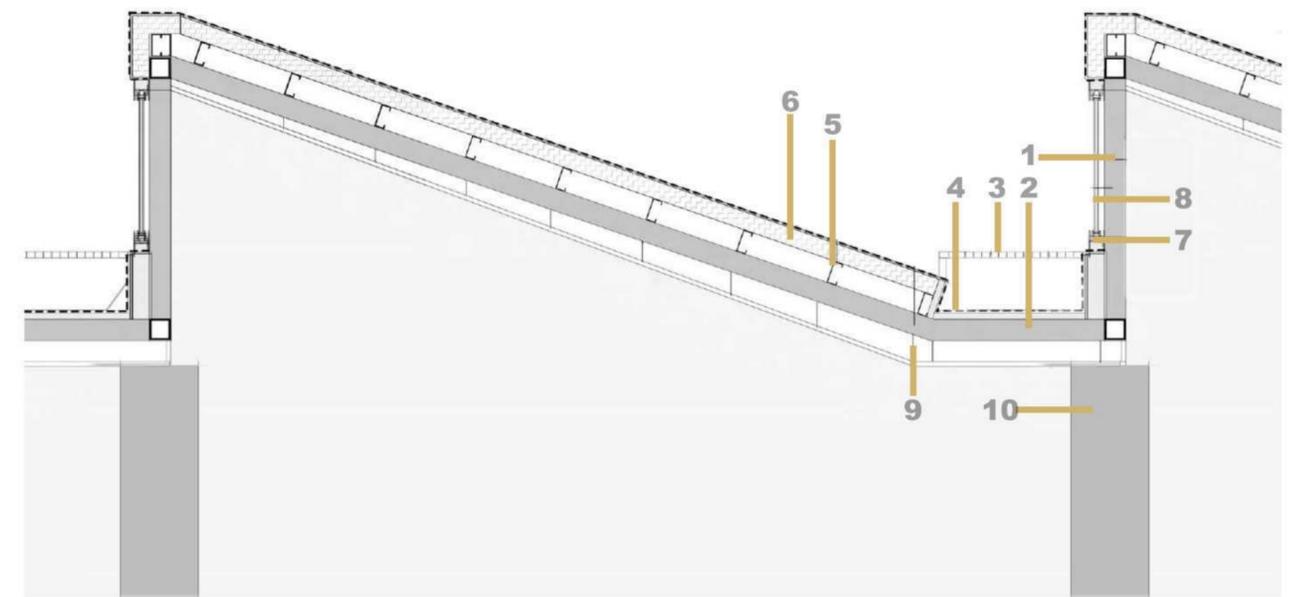
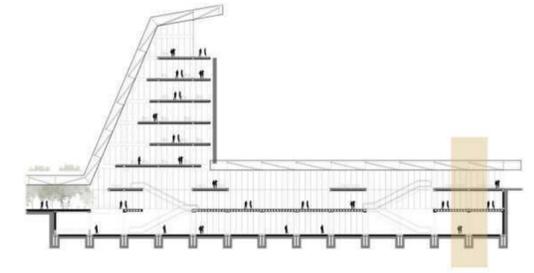


CORTE CRITICO



CORTE - DETALLE SECTOR CUBIERTA

- 1- VIGA RETICULADA DE PERFILES TUBO DE 10cm
- 2- PERFILES TUBOS QUEBRADOS
- 3- REJILLA EXTERIOR GALVANIZADO
- 4- CANALETA DE CHAPA DE ACERO GALVANIZADO
- 5- ESTRUCTURA AUXILIAR DE CUBIERTA, PERFILES C DE ARRIASTRAMIENTO
- 6- PANEL SANDWICH CON AISLAMIENTO TÉRMICO Y BARRERA DE VAPOR. Esp 80mm
- 7- CARPINTERIA DE PVC
- 8- DOBLE VIDRIADO HERMÉTICO COM CÁMARA DE AIRE
- 9- CIELORRASO SUSPENDIDO
- 10- COLUMNA DOBLE UPN NORMALIZADO



RESOLUCIÓN ESTRUCTURAL: Envoltente

El diseño de las envolventes de la estación de transferencias tiene como objetivo lograr un lenguaje diferenciador en su fachada, al mismo tiempo que brindar ciertos aspectos de confort térmico y lumínico.

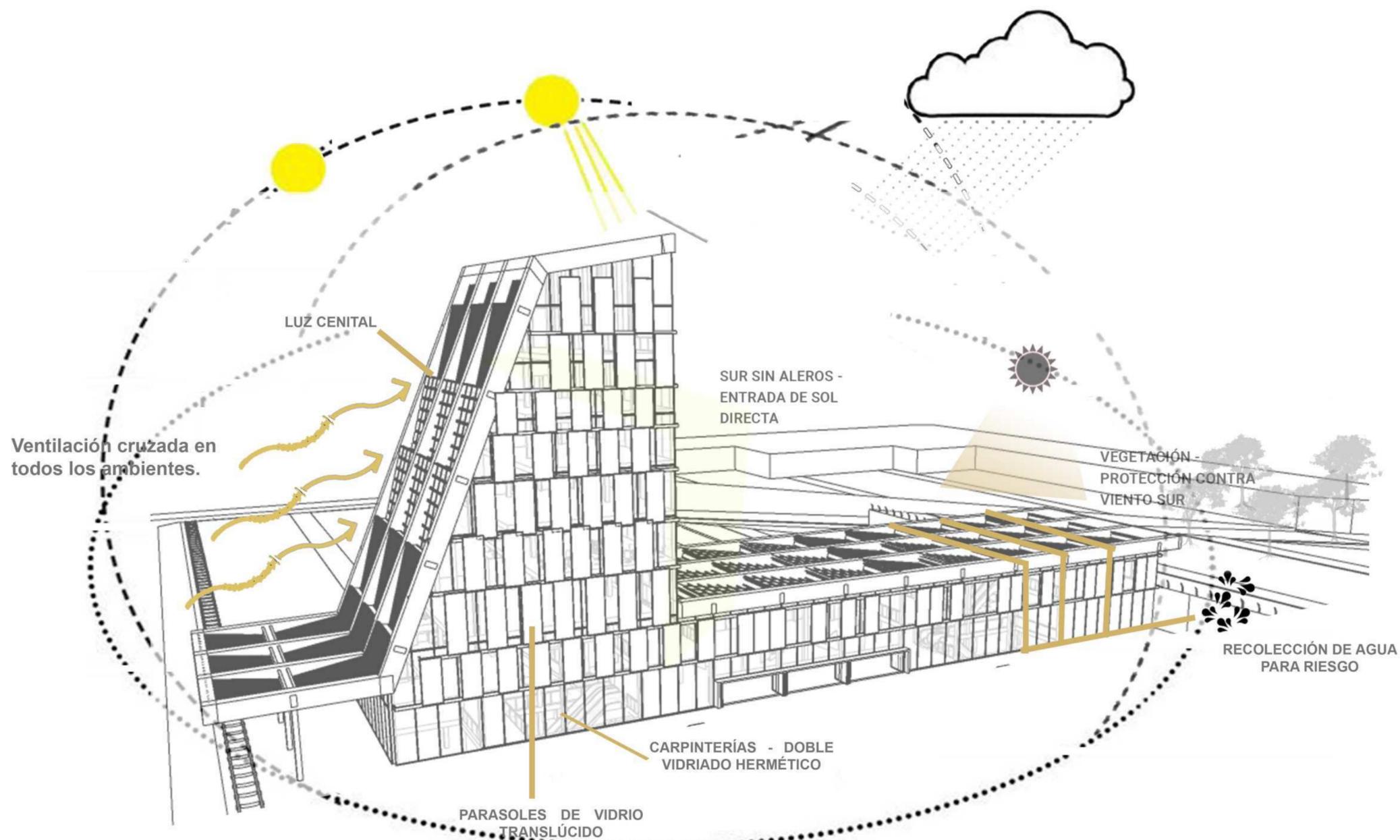
Se identifican las fachadas atendiendo a los requerimientos arquitectónicos que cada una necesita.

El objetivo de las envolventes es proteger al edificio de manera pasiva a los efectos de la luz solar, calor, lluvias pero también otorgarle un lenguaje que cubrirá todas sus caras.

En la fachada norte, se utilizará un muro cortina de vidrio con parasoles de vidrios translúcidos conformando una doble piel que proteja a las caras más desfavorecidas, a la vez que permite la ventilación.

En las fachadas este y oeste se utilizarán además de los parasoles aleros que produzcan sombras en los pisos bajos.

En la fachada Sur, solamente se utilizará el muro cortina de doble vidriado hermético, permitiendo la entrada del sol y aprovechando la barrera vegetal que producen los árboles del parque del proyecto urbano.



RESOLUCIÓN ESTRUCTURAL: Envoltente

El diseño de las envolventes del edificio surge no solo de la intención de resolver aspectos funcionales y estéticos, sino también, queriendo garantizar el ahorro energético trabajando sobre los espacios cerrados, los espacios semicubiertos y la calidad de los materiales, entendiendo que se trata de un edificio público que perdurará por muchos años.

El sector de oficinas de la estación es el que sufrirá la incidencia del sol directo, al estar orientado al norte, por lo tanto la envoltente contará con un sistema de doble piel y un tratamiento especial para mitigar los rayos solares.

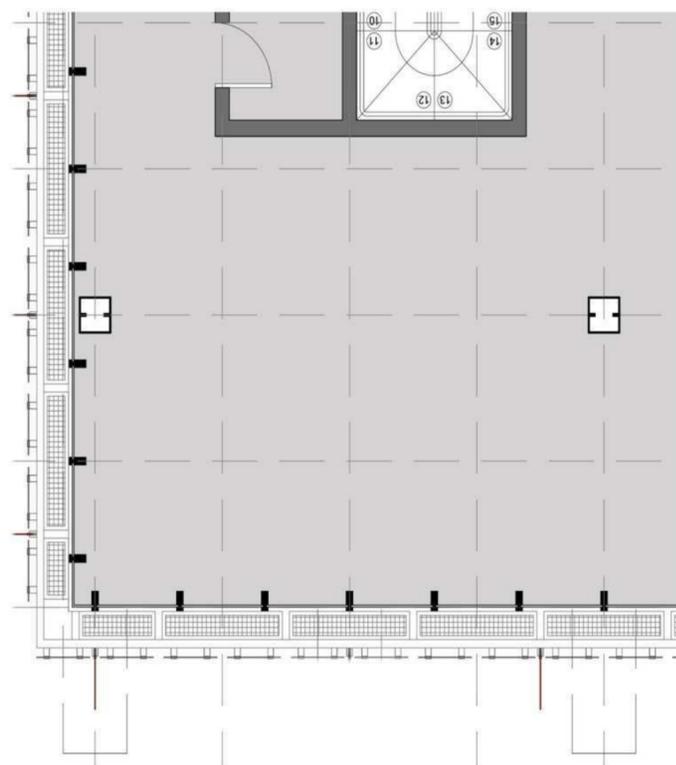
Este sistema permite tener una fachada exterior expuesta completamente y una interior independiente, que garantiza la correcta circulación del aire.

Del lado exterior se encuentran los parasoles serigrafiados de color que cambian el porcentaje de este tratamiento según la cara del edificio. Junto a ellos se suman parasoles de vidrio translúcido. Todo el sistema está sostenido por una estructura metálica tubular adosada a la estructura principal y cuenta con un espacio para mantenimiento y limpieza. Esta cara exterior permite la configuración de una imagen del edificio y refuerza la idea de "ícono" o "faro" con estos parasoles diferenciadores que aparecen en el sector de la estación que toma forma de torre.

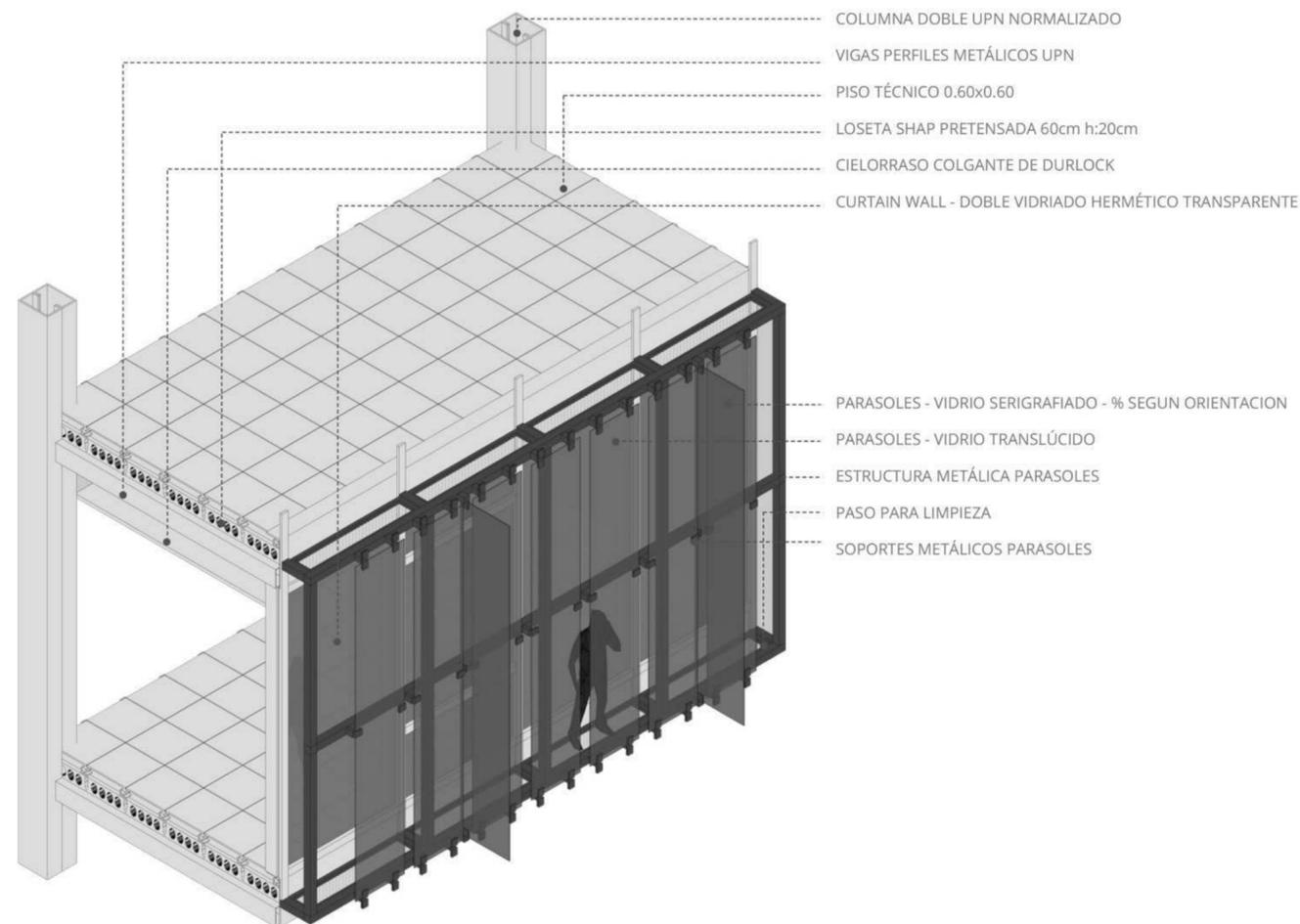
Por otro lado, en el interior se incorpora un sistema de curtain wall con doble vidriado hermético transparente que tiene alta capacidad para resistir la infiltración de aire y agua. El sistema de muro cortina es energéticamente eficiente, lo que reducirá el costo de calefacción, refrigeración e iluminación del edificio. Así, permite un ahorro a largo plazo por un uso menor de energía.

Las oficinas se completan con un piso técnico sobre losetas shap de 60 y se completa el cerramiento con cielorraso colgante de placas de yeso.

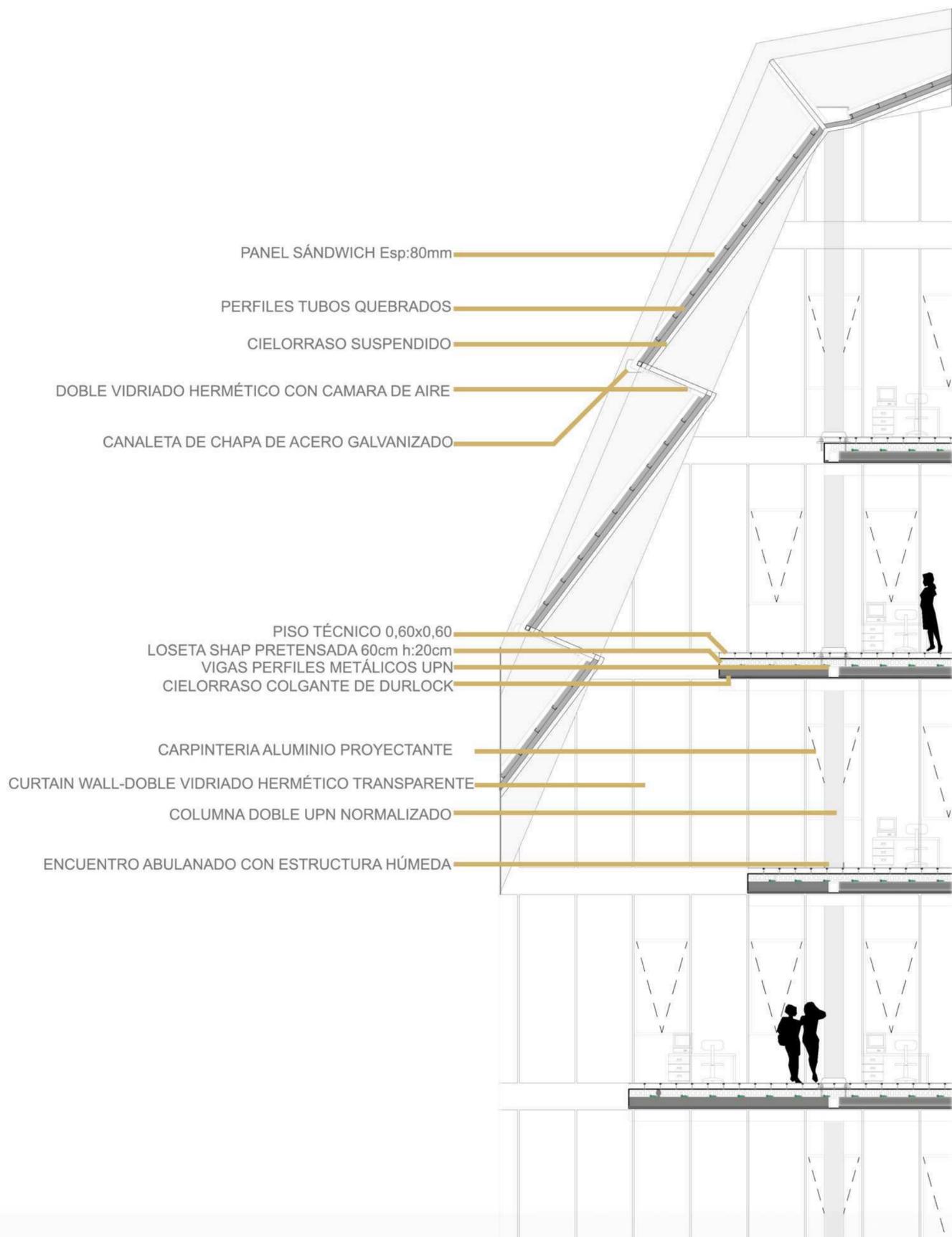
COORDINACIÓN MODULAR DE ENVOLVENTE: Sector oficina



SECTOR OFICINAS - ENVOLVENTES / MONTAJE



CORTE - DETALLE (ORIENTACIÓN NORTE-ESTE)



PANEL SÁNDWICH Esp:80mm

PERFILES TUBOS QUEBRADOS

CIELORRASO SUSPENDIDO

DOBLE VIDRIADO HERMÉTICO CON CAMARA DE AIRE

CANALETA DE CHAPA DE ACERO GALVANIZADO

PISO TÉCNICO 0,60x0,60

LOSETA SHAP PRETENSADA 60cm h:20cm

VIGAS PERFILES METÁLICOS UPN

CIELORRASO COLGANTE DE DURLOCK

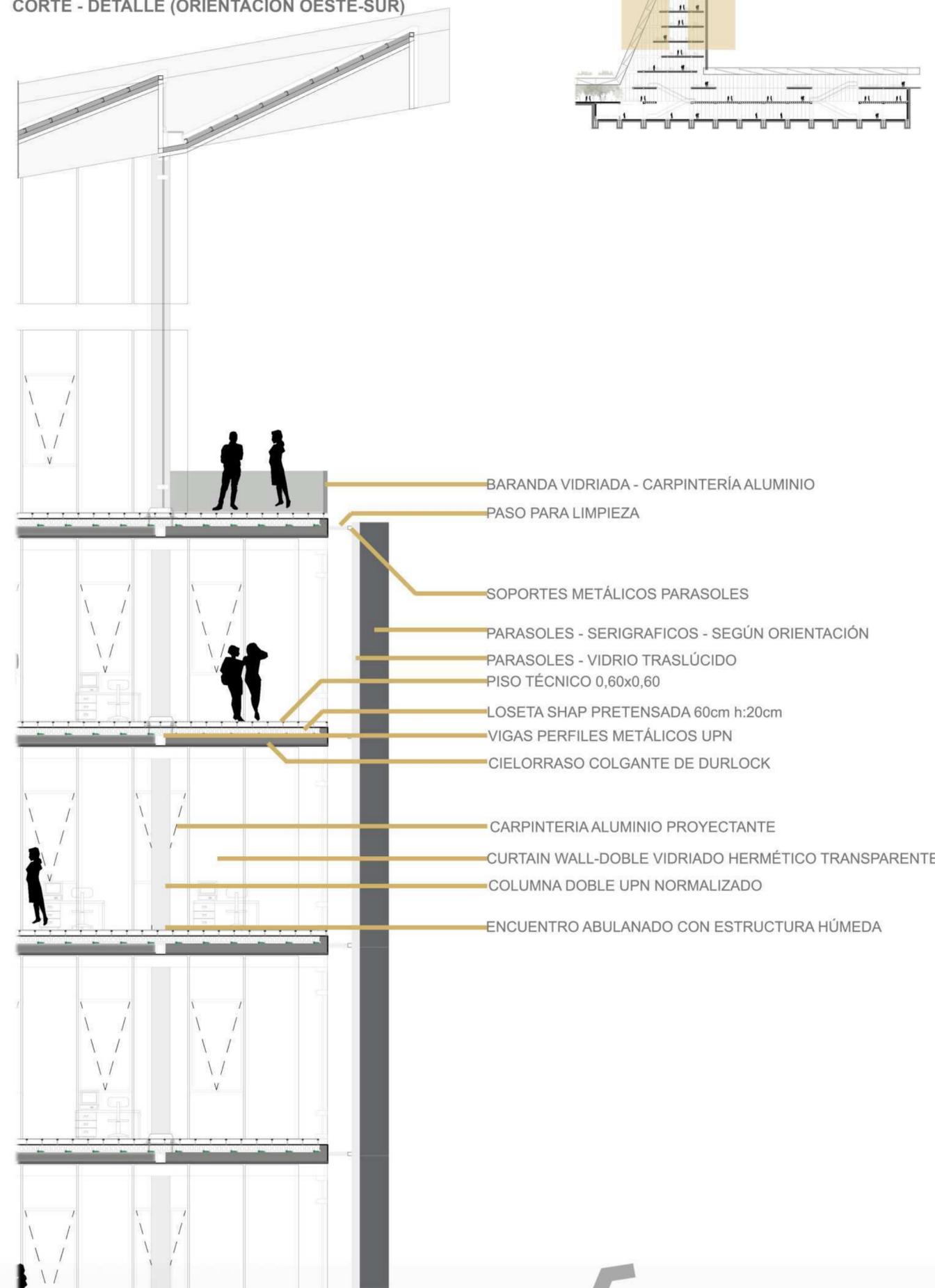
CARPINTERIA ALUMINIO PROYECTANTE

CURTAIN WALL-DOBLE VIDRIADO HERMÉTICO TRANSPARENTE

COLUMNA DOBLE UPN NORMALIZADO

ENCUENTRO ABULANADO CON ESTRUCTURA HÚMEDA

CORTE - DETALLE (ORIENTACIÓN OESTE-SUR)



BARANDA VIDRIADA - CARPINTERÍA ALUMINIO

PASO PARA LIMPIEZA

SOPORTES METÁLICOS PARASOLES

PARASOLES - SERIGRAFICOS - SEGÚN ORIENTACIÓN

PARASOLES - VIDRIO TRASLÚCIDO

PISO TÉCNICO 0,60x0,60

LOSETA SHAP PRETENSADA 60cm h:20cm

VIGAS PERFILES METÁLICOS UPN

CIELORRASO COLGANTE DE DURLOCK

CARPINTERIA ALUMINIO PROYECTANTE

CURTAIN WALL-DOBLE VIDRIADO HERMÉTICO TRANSPARENTE

COLUMNA DOBLE UPN NORMALIZADO

ENCUENTRO ABULANADO CON ESTRUCTURA HÚMEDA

INSTALACIÓN - DESAGUE PLUVIAL

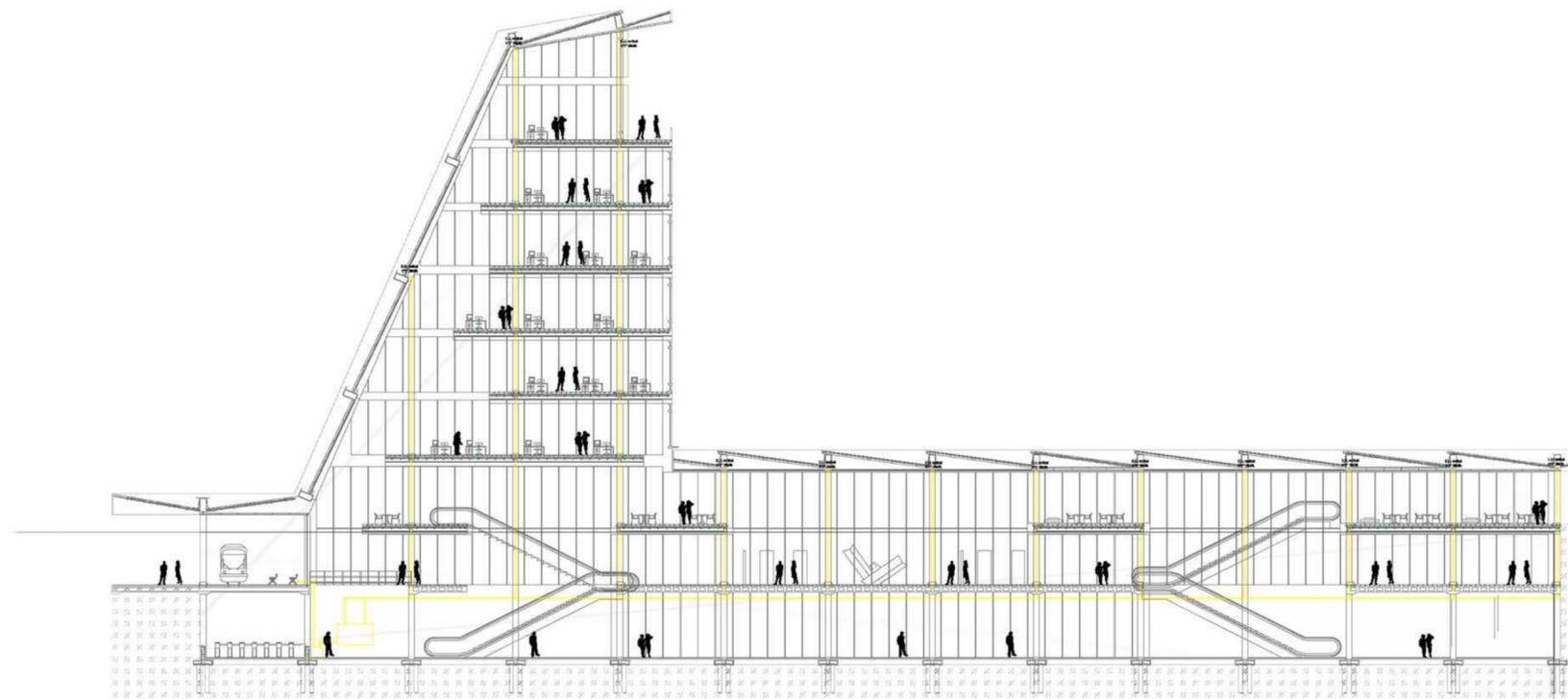
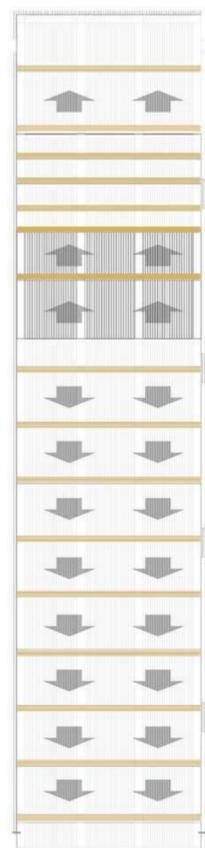
La instalación pluvial se relaciona tanto con la estructura como con las envolventes.

Se toma la estrategia de dividir las cubiertas por sectores para ralentizar la caída del agua. Se aprovecha el módulo estructural de vigas transversales cada 7.20m para disponer canaletas y caños pluviales junto a las columnas estructurales.

En el corte se verifica que todas las bajadas desembocan en los tanques de reutilización ubicados en el subsuelo, en el que además la caída de agua, de limpieza sobre todo, se recolectará a través de rejillones.

Se opta por un sistema de recolección de agua de lluvias aprovechando la gran superficie de cubierta, para su posterior reutilización en sanitarios y riego.

PLANTA TECHOS - PLUVIAL



INSTALACIÓN - AGUA FRIA - CALIENTE

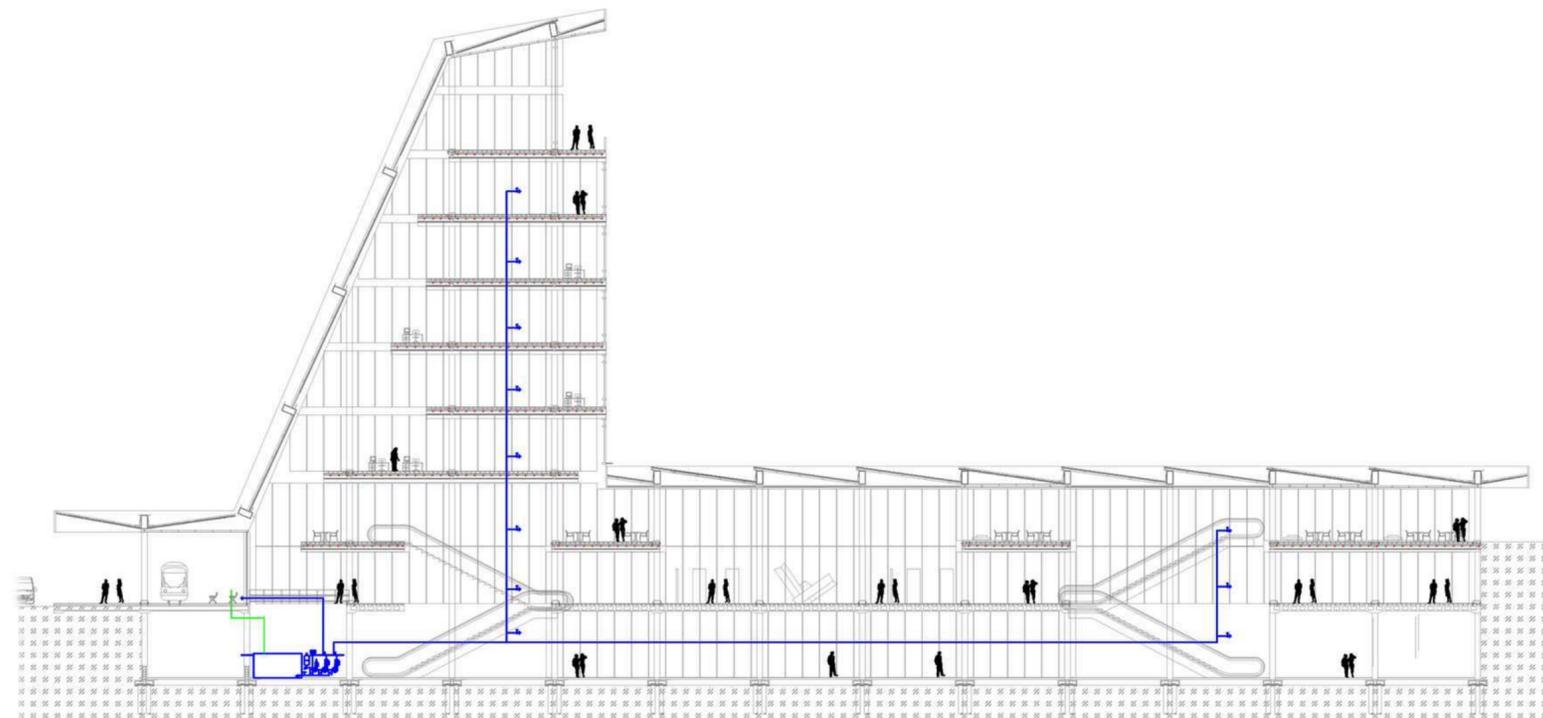
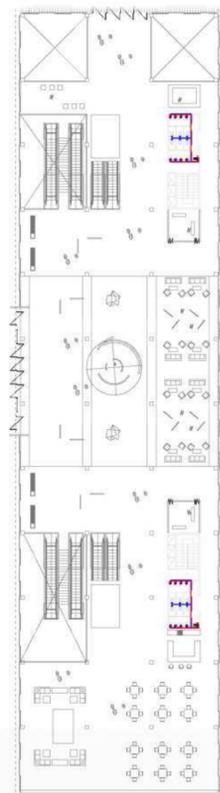
Como elección del sistema de provisión de agua, se decidió que sea directo con tanque de bombeo. Esta decisión responde al proyecto en necesidad de conservar su forma pura, y no romper el volumen. Se adopta un sistema presurizado, por su buen uso y fácil mantenimiento.

Se colocan tres tanques de bombeo para el mejor funcionamiento del edificio y tendido de cañerías, están ubicados cada uno en un núcleo de servicio. Además cada tanque tiene 3 bajadas que alimentan los diversos niveles.

En el subsuelo está la sala de máquinas, donde se encuentra el tanque de reserva total diaria con dos bombas presurizadoras. El sistema de bombeo impulsa el agua hacia los distintos niveles del edificio por los plenos, llega a los diferentes artefactos a través del piso técnico, por donde pasan los caños de PVC.

La provisión de agua caliente será mediante termotanques eléctricos individuales de alta recuperación que alimentarán las cocinas y office

PLANTA BAJA - AGUA FRIA / CALIENTE



INSTALACIÓN - INCENDIO

La instalación contra incendios se divide en dos partes fundamentales:

-Prevención y detección: Garantiza la distancia de evacuación hacia los medios de salida. Está conformada por detectores de humo, sirenas y avisadores manuales por nivel que activarán la alarma de aviso.

-Extinción: En cada nivel se distribuyen los extintores y en el caso del estacionamiento, se utilizan los baldes de arena que forman parte de esta instalación. También la aplicación de rociadores, los cuales se activarán para detener la combustión.

El sistema se conforma por un tanque de reserva de incendios ubicado en el subsuelo, con equipo presurizador para alimentar las bocas de incendio equipadas.

Dentro del sistema se incluye la necesidad de proteger las superficies de estructura del edificio consiguiendo ampliar la resistencia de la estructura metálica atenuando el efecto del calor sobre el material en caso de incendio.

Se toma la estrategia de seguir con la lógica estructural del edificio en la que lo "pesado" va en los subsuelos para alivianar el edificio.

El sistema cuenta también con un pozo de bombeo pluvial con dos bombas de funcionamiento alterno, que son las encargadas de elevar las aguas desde niveles inferiores del conductal.

ELEMENTOS DE PREVENCIÓN:

DETECTOR ÓPTICO DE HUMO

DETECTOR ÓPTICO DE TEMPERATURA

ELEMENTOS DE EXTINCIÓN:

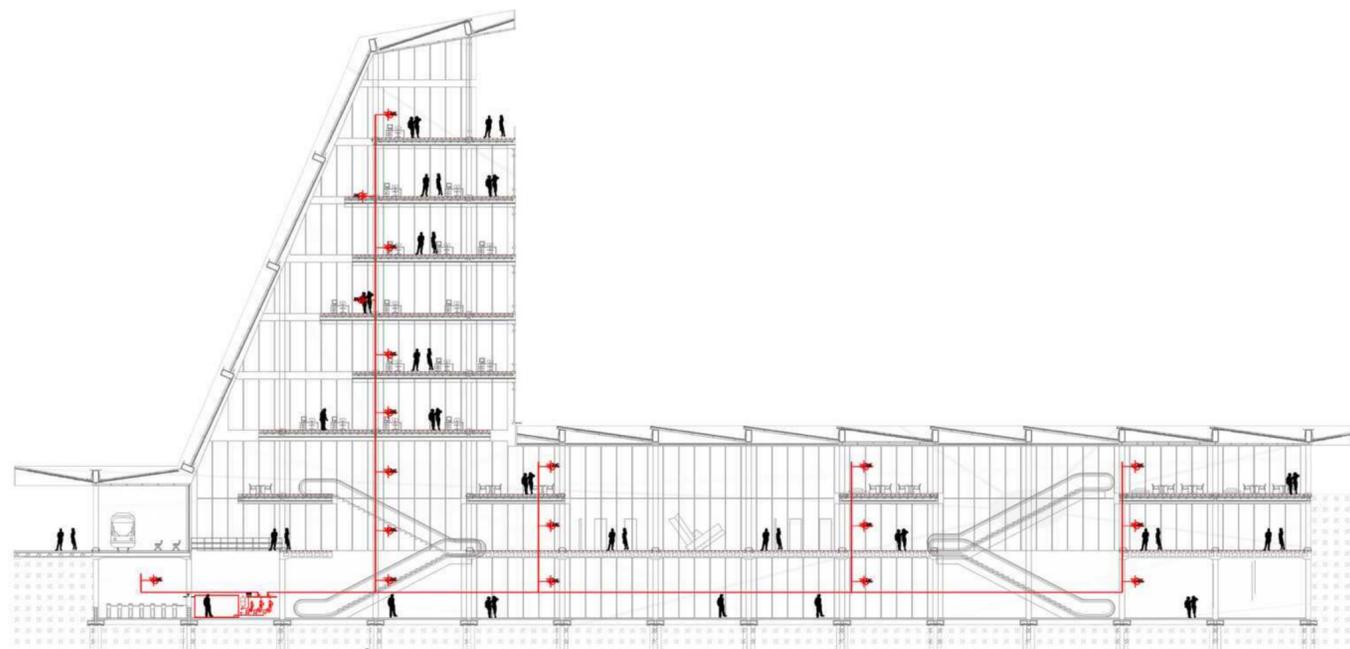
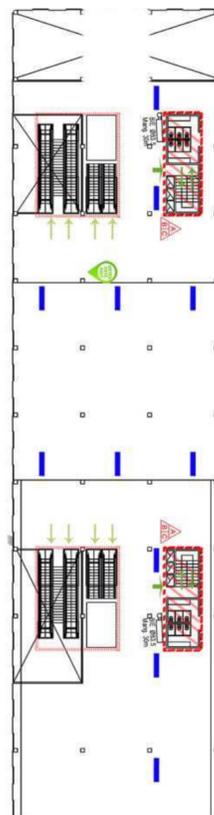
MATAFUEGOS ABC

BALDES DE ARENA (EN SUBSUELOS)

BOCA DE INCENDIO Y GABINETE PARA BOMBEROS

SISTEMA DE BOMBAS JOCKEY (PRESIÓN DESDE SUBSUELO)

VIA DE EVACUACIÓN



INSTALACIÓN - CLIMATIZACIÓN

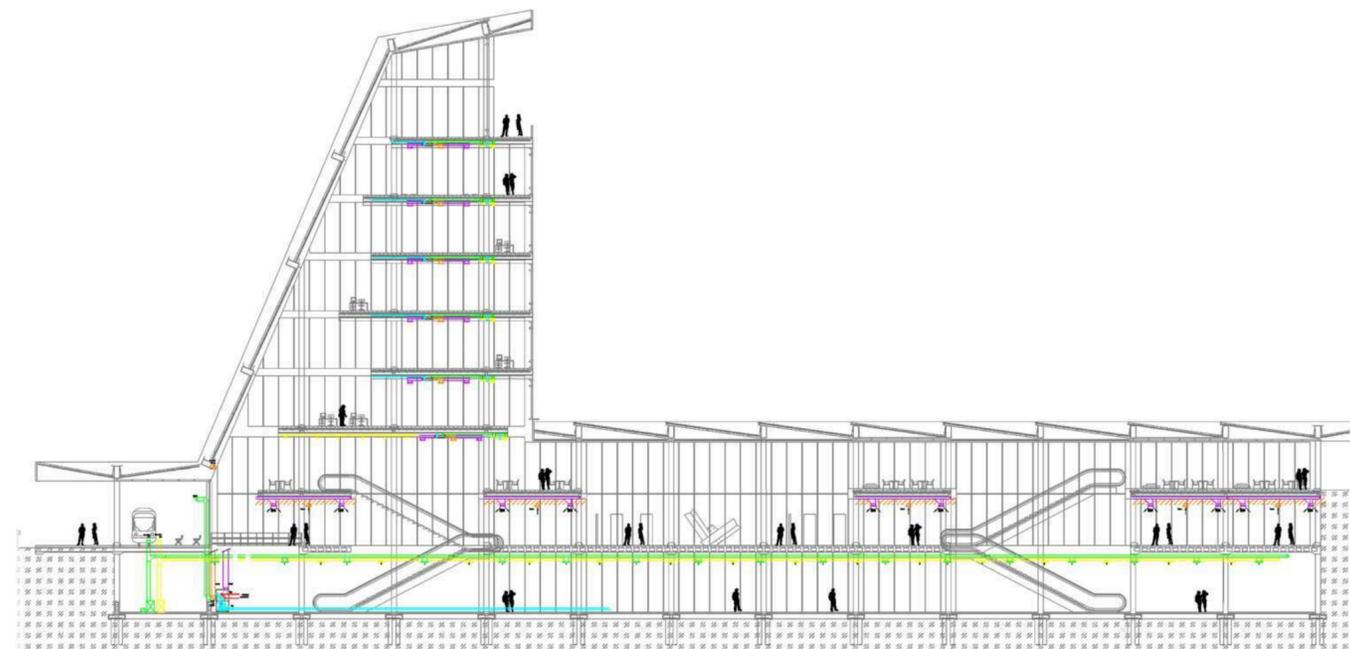
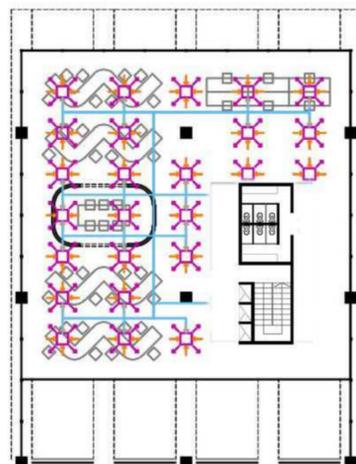
Los sistemas constructivos de la estación de transferencias y los criterios climáticos para el desarrollo de las envolventes se complementan con un sistema de climatización. Se utiliza el sistema VRV que modula el volumen de refrigerante de acuerdo a las necesidades de cada ambiente.

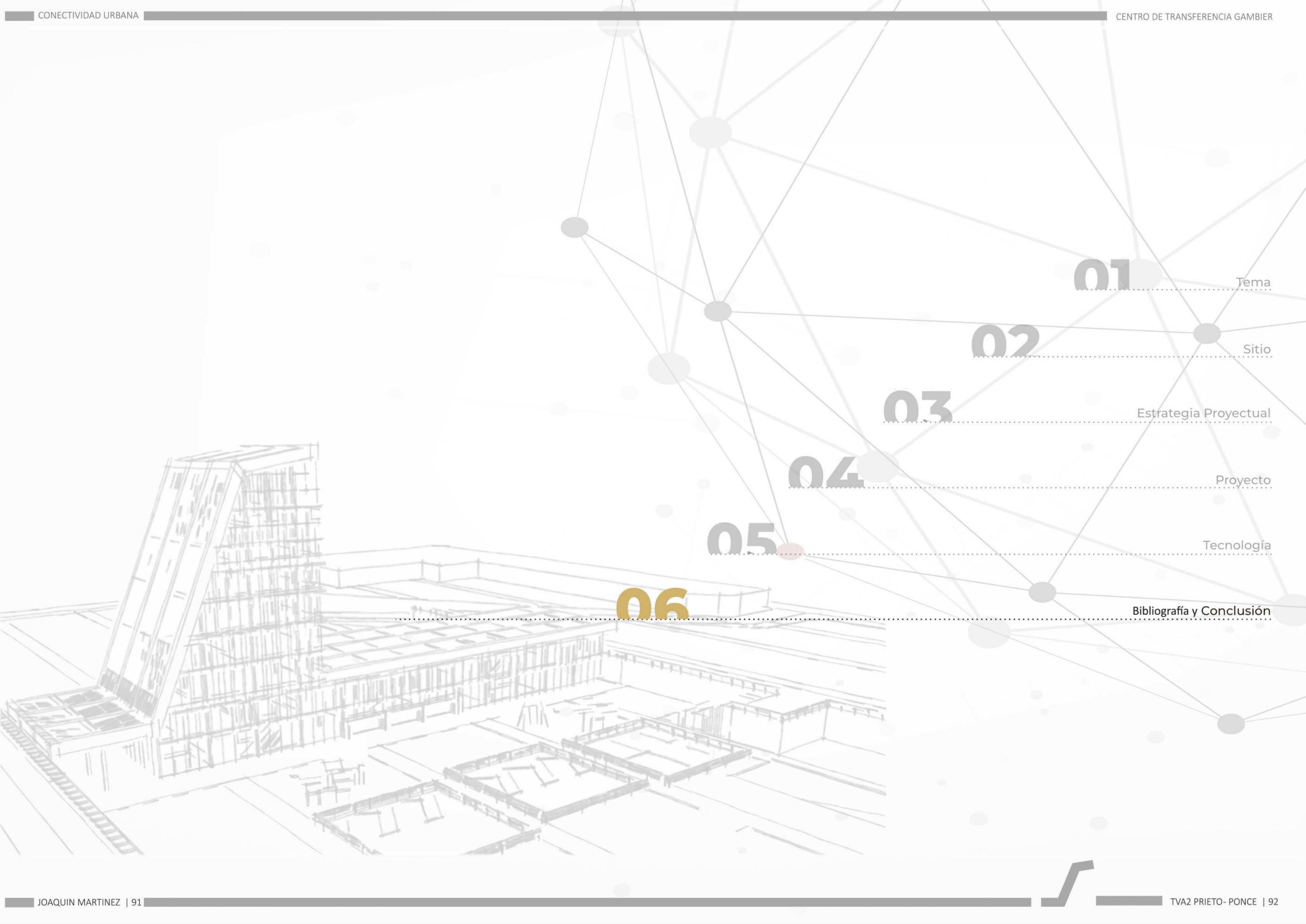
En el sector de la estación, se utilizan equipos zonales divididos, equipados con compresores de refrigeración y calefacción. La vinculación con cada una de las unidades interiores se logra mediante cañerías de pequeñas secciones que transportan el líquido refrigerante. En el sector de oficinas y administración se utilizan equipos terminales tipo split, manipulados por control remoto, ubicados en el cielorraso y garantizando una distribución uniforme del aire.

En ambos casos, la temperatura puede ser regulada en modo frío o calor simultáneamente.

En los subsuelos se presenta la instalación de ventilación, que permite evacuar los humos generados por los transportes y vehículos que ingresan en esas plantas.

PLANTA DE CLIMATIZACIÓN - OFICINAS





01

Tema

02

Sitio

03

Estrategia Proyectual

04

Proyecto

05

Tecnología

06

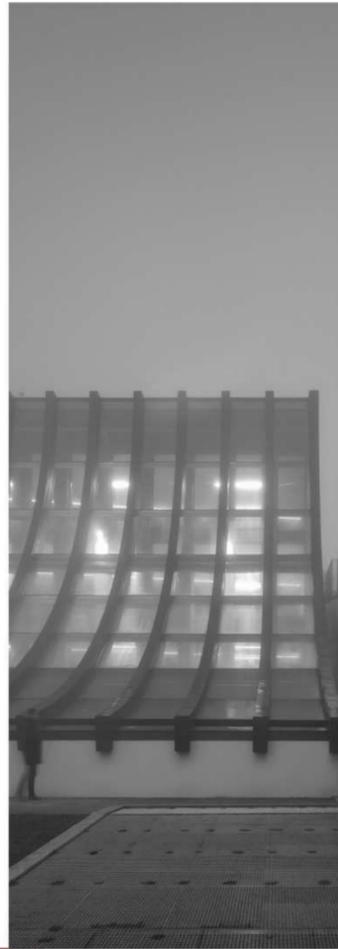
Bibliografía y Conclusión

REFERENTES

- 1- MUSEO DEL VINO / Atelier 405
- 2- ESTACIÓN DE FLORENCIA SANTA MARIA NOVELLA / Giovanni Michelucci
- 3- EDIFICIO CORPORATIVO CHILEXPRESS / Guillermo Hevia
- 4- BIBLIOTECA DE LA UNIVERSIDAD EDGAR MORIN / ROPA & Associés Architectes
- 5- CENTRO CULTURAL PALACIO DE LA MONEDA / Undurraga Devés Arquitectos
- 6- MUSEO MAXXI / Zaha Hadid

BIBLIOGRAFIA

- "La ciudad genérica", Rem Koolhaas
- "El espacio de la movilidad urbana", Manuel Vallejos
- "Fragmentos de arquitectura", Mario Correa
- "Transporte de Cargas Vías Ferroviarias", Instituto de Tecnología de Buenos Aires
- "Dimensión ambiental Plan Estratégico La Plata 2030"



(1)



(2)



(3)



(4)



(5)



(6)

TVA 2 / PRIETO - PONCE

CONCLUSIÓN

El crecimiento de la mancha urbana hacia la periferia en la ciudad de La Plata tomó una gran importancia y al mismo tiempo genera dificultades en el transporte.

Dicho crecimiento desmedido hizo que la periferia presente actualmente falta de servicios necesarios para su desarrollo, lo cual la configura como fragmentada, desprovista de ciudad y paisaje, desaprovechada, volviéndose un lugar difícil de conectar desde el transporte, ya sea por distancias o falta de servicios públicos.

Con el paso del tiempo se han conformado áreas en la periferia que han desarrollado características propias. Zonas de transición y a la vez de apoyo, zonas que fueron absorbiendo el crecimiento urbano con cambios funcionales, sociales y morfológicos, zonas que hoy en día alimentan la movilidad de la ciudad.

La mitad de los ciudadanos que realizan las actividades en el casco son ciudadanos que viven en el periferia, pero que a la vez generan el mayor conflicto urbano, el transporte.

Propongo pensar a la Estación Intermodal como un equipamiento complejo que integra múltiples programas y combina actividades que sean atractivas, no solo a nivel barrial sino a nivel ciudad.

Por otra parte, priorizar además del transporte público al peatón y al ciclista dentro del sistema de transporte, generando recorridos y áreas de actividades que promuevan el habitar del sector y la apropiación por parte del ciudadano.

Es un espacio proyectado que es capaz de mejorar la accesibilidad y el espacio público del sector, garantizando la multimodalidad del transporte de manera amigable con el entorno.

