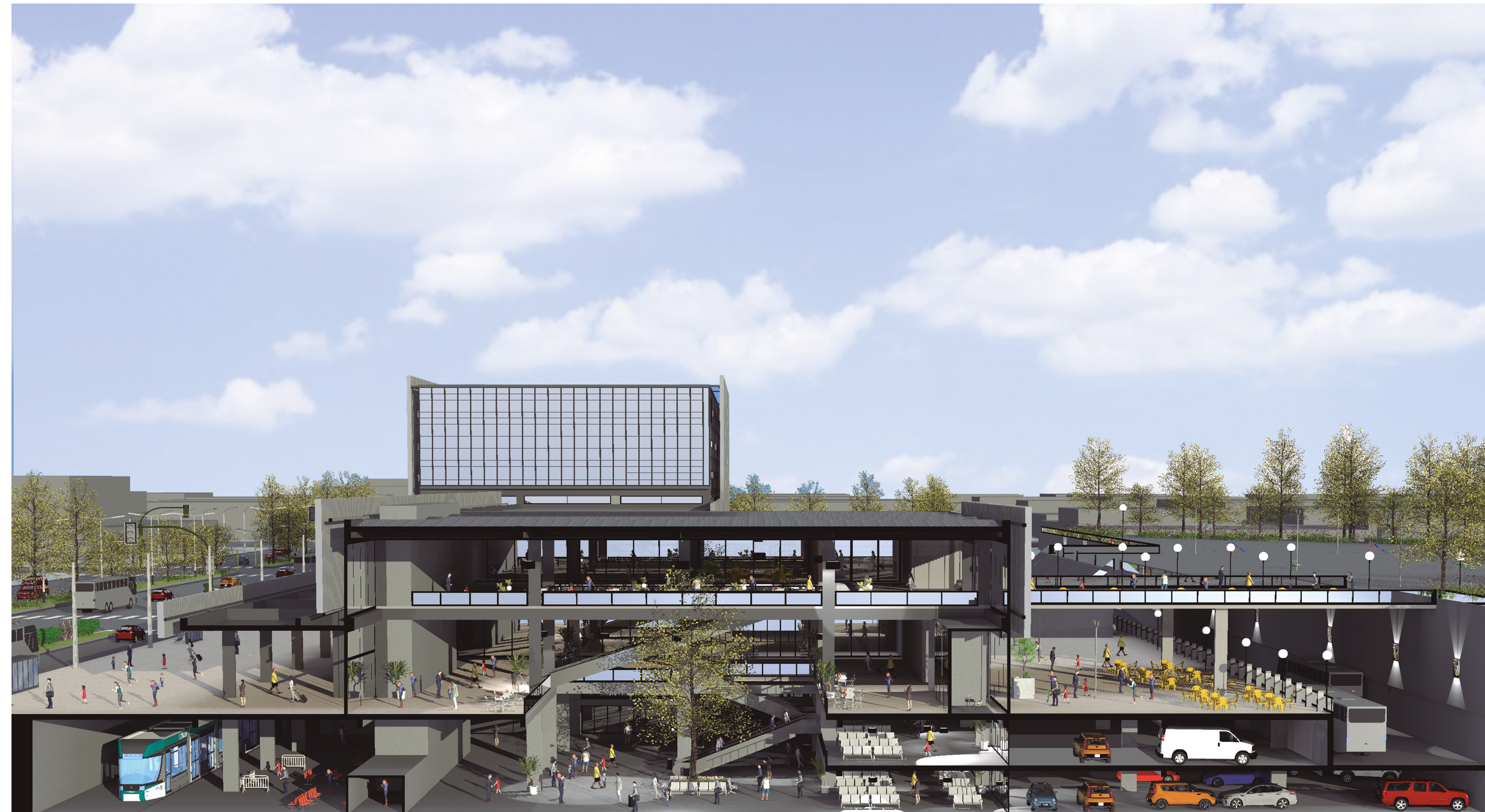


TVA2
PRIETO - PONCE

FAU Facultad de
Arquitectura
y Urbanismo

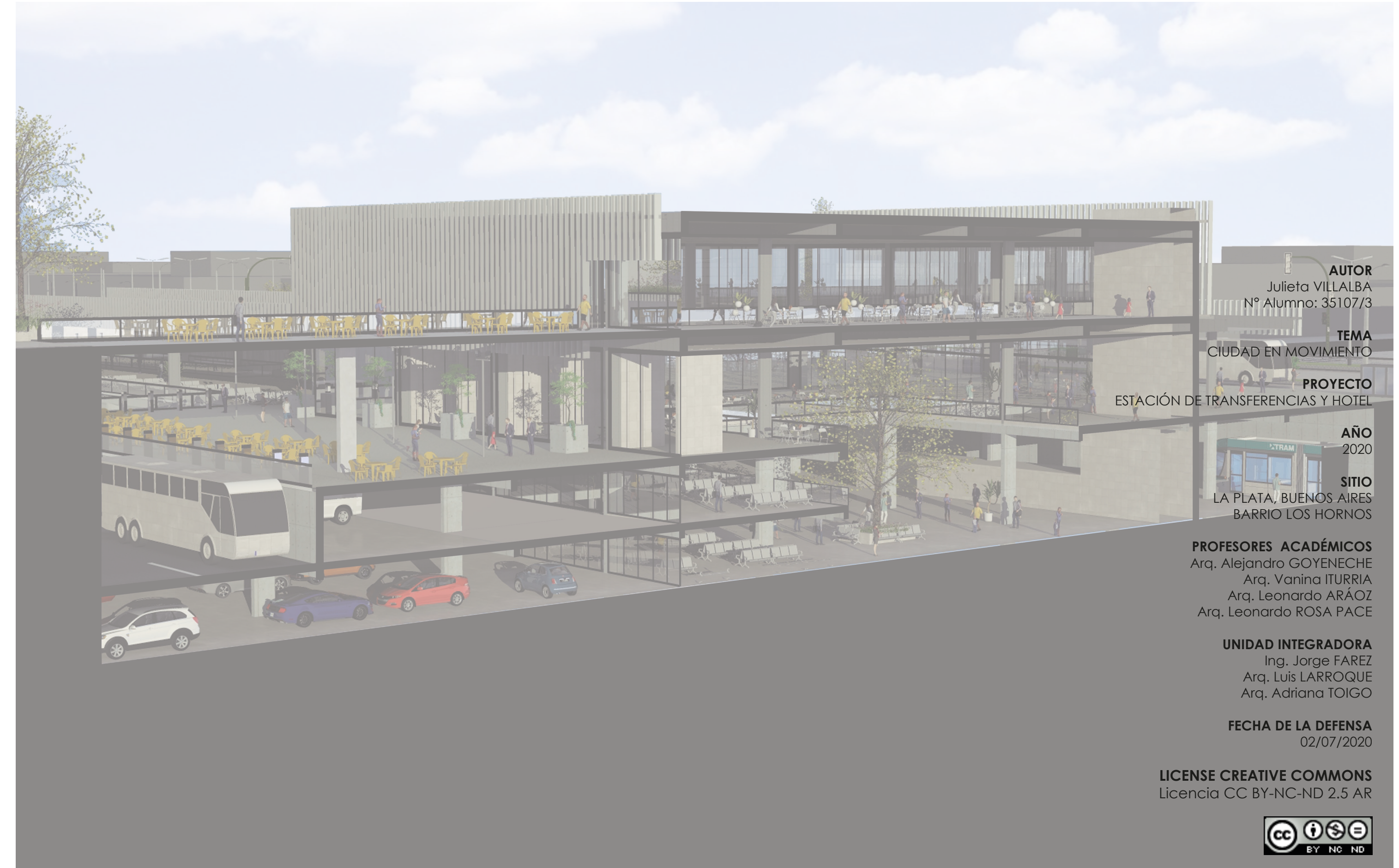


UNIVERSIDAD
NACIONAL
DE LA PLATA



PROYECTO FINAL DE CARRERA
VILLALBA, Julieta
N° 35107/3

CIUDAD EN MOVIMIENTO
ESTACIÓN DE TRANSFERENCIAS Y HOTEL



AUTOR
Julieta VILLALBA
N° Alumno: 35107/3

TEMA
CIUDAD EN MOVIMIENTO

PROYECTO
ESTACIÓN DE TRANSFERENCIAS Y HOTEL

AÑO
2020

SITIO
LA PLATA, BUENOS AIRES
BARRIO LOS HORNOS

PROFESORES ACADÉMICOS
Arq. Alejandro GOYENCHE
Arq. Vanina ITURRIA
Arq. Leonardo ARÁOZ
Arq. Leonardo ROSA PACE

UNIDAD INTEGRADORA
Ing. Jorge FAREZ
Arq. Luis LARROQUE
Arq. Adriana TOIGO

FECHA DE LA DEFENSA
02/07/2020

LICENSE CREATIVE COMMONS
Licencia CC BY-NC-ND 2.5 AR



PRÓLOGO

El Proyecto Final de Carrera tiene como objetivo primordial hacer que el alumno logre desarrollar un proyecto de trabajo que le permita consolidar su formación, gracias al aporte de la tutoría docente en 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 proyecto realizado.

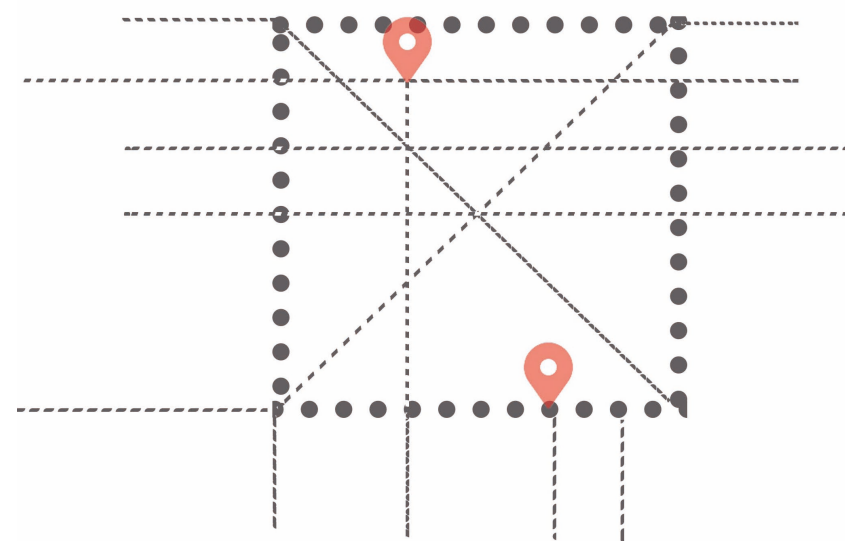
El Proyecto Final de Carrera consiste en desarrollar un tema de interés personal, como un primer acercamiento a la vida profesional, con el fin de fortalecer la interrelación de los conocimientos específicos de las diferentes disciplinas de la carrera y abarcando aspectos teóricos, conceptuales metodológicos, tecnológicos y constructivos. Se busca abordar el desarrollo del proyecto desde una mirada amplia y totalizadora, incorporando aspectos socios culturales, históricos y urbanos, así como una aproximación al sitio, la toma de partido con respecto a este, la propuesta de ideas y la investigación del programa hasta llegar a la materialización de la idea.

Este trabajo, es el producto de un proceso de auto-formación crítica y creativa del alumno que se basa en la búsqueda e investigación permanente de información. Esta modalidad permite la elaboración de un trabajo de integración de conocimientos de la currícula de la carrera, donde desde la elección de un tema se pone en evidencia el interés personal de cada estudiante. Propone la síntesis de la carrera a través de la proposición de una intervención arquitectónica de uso público y programas complementados situada en un contexto urbano determinado.

El presente trabajo encuentra sustento en generar una nueva condición urbana, desarrollando una estación de transferencias y hotel alojamiento, situado en el barrio de Los Hornos. Una nueva infraestructura pública, que se reconocerá como un ícono del movimiento de la ciudad, un sitio de articulación ciudadana, con facilidades de acceso para toda la población.

2020 PFC FAU- UNLP
TVA2





INTRODUCCIÓN AL TEMA

La concentración de usos y actividades, edificios públicos, universidades, medios de transporte, ubicados en un sector dentro del casco urbano de la ciudad de La Plata, provocaron la fragmentación y desconexión entre los barrios y las periferias de la ciudad con el centro. A su vez, la ausencia de edificios y espacios públicos a lo largo de todo el partido, dificulta la vida social y congestiona los movimientos en la misma.

A partir de la interpretación de esta problemática, se plantea la configuración de una ciudad provista de equipamientos públicos, funcionando como distintas centralidades y potenciando ciertos ámbitos de circulación, como lo es el anillo de circunvalación de la ciudad.

El proceso de articulación y descentralización, tiene por objetivo generar una ciudad más eficaz, con traslados más directos que articulen distintos sectores, la conexión con otras localidades, y, a su vez, fomentar el uso de transporte público local y regional, provocando una disminución del uso del auto particular, aprovechando también, el sistema de bicisendas locales como medio de transporte.

Se proyecta una estación de transferencias y hotel, como respuesta a un diagnóstico claro: una ciudad con graves desequilibrios de concentración y circulación, una ciudad que crece a gran velocidad, alejándose cada vez más del área central, a la que no le llegan todos los servicios ni edificios públicos a los sectores periféricos.

La estación de transferencias y el hotel, está concebido como un único edificio articulador, con diversidad de usos, programas y espacios dentro de un mismo lugar.

Este proyecto arquitectónico permite reinterpretar a la ciudad de La Plata como una ciudad capital de la provincia de Buenos Aires, entendiendo la llegada de miles de turistas con el objetivo de realizar trámites, operaciones y movimientos en períodos de tiempo cortos. De esta manera el edificio responde a la necesidad de estadía de esos usuarios, y a partir de allí, trasladarse a cualquier punto de la ciudad.

Es un edificio capaz de alojar gran cantidad de personas con necesidades y actividades diferentes, posicionándose como un nuevo símbolo de acceso a la ciudad.

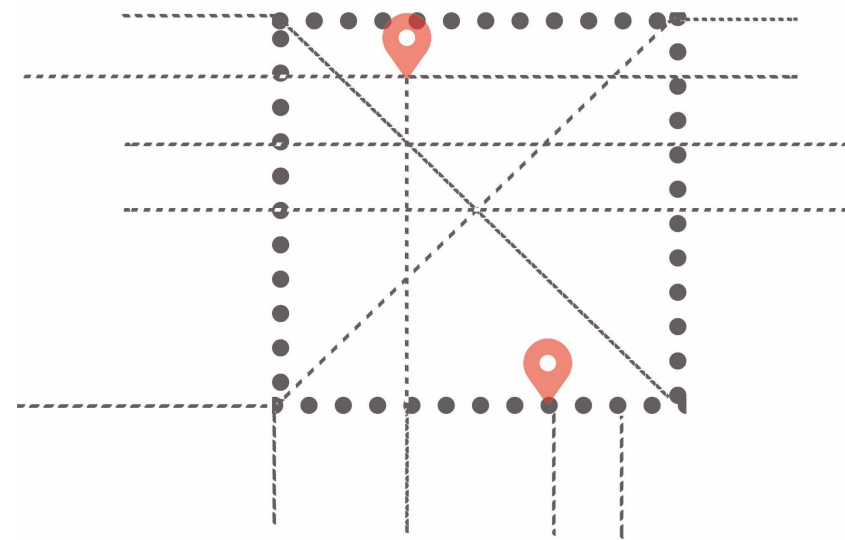
El objetivo de este proyecto es mejorar el sistema de circulación y estadias en La Plata. A partir de ello se propone la eliminación de la estación de ómnibus situada en las calles 4 y 42 (cuya ubicación se considera poco efectiva), generando la reubicación de los sistemas de transporte.

Siguiendo con los objetivos del proyecto, los micros de larga distancia que lleguen a la localidad, serán recibidos en la estación ubicada en las calles 1 y 44. Mientras que los micros regionales, es decir que realizan traslados a las ciudades vecinas y Capital Federal, tendrán su recepción en este nuevo proyecto, situado en las calles 131 entre 57 y 59.

El funcionamiento conjunto de ambas estaciones permite el acceso a la ciudad a través de dos puntos importantes de circulación sin la necesidad de tener que atravesar el centro. Ambos sitios poseen la infraestructura para recibir otro tipo de transporte, por ejemplo el tren, en el caso de la estación de 1 y 44, el Tren Roca; y en la estación y hotel de Los Hornos, se produce la reactivación del Ferrocarril Provincial de Buenos Aires en el tramo entre Avellaneda y La Plata. A su vez, también será un sitio articulador para el tránsito local.

CIUDAD EN MOVIMIENTO

DEFINICIÓN DEL TEMA



ÚNICO EDIFICIO INTEGRADOR

Como respuesta al diagnóstico realizado en la ciudad de La Plata, en base a sus necesidades y movimientos, la estación de transferencias y hotel, responde a distintas demandas, con el objetivo de generar articulación y conexión entre las partes. Por esta razón, este concepto general se aplica directamente sobre la idea generadora del proyecto.

Se busca la articulación de actividades sociales completamente diferentes, tanto públicas, como privadas, dentro de un mismo edificio que posea la infraestructura necesaria para que dichas actividades puedan realizarse de manera satisfactoria, sin afectar una a la otra y generando los espacios necesarios y adaptados para cada necesidad.

Esta premisa conduce a la formación de un proyecto con programas muy distintos, basados en el movimiento y la vida humana, el ocio, el trabajo, etc. De esta manera el edificio debe responder de manera adecuada y contando con gran cantidad de espacios flexibles y de uso común, que puedan establecer conexiones entre las distintas partes

ESTACIÓN DE TRANSFERENCIAS

Entendiendo que se trata de un único edificio integrador, la conformación del amplio programa de actividades se fracciona en tres grandes secciones según la relación establecida entre el espacio y su uso: estación de transferencias, hotel y espacios recreativos.

La estación de transferencias es la sección del programa que mas cantidad de metros cuadrados posee. Agrupando espacios comunes de articulación entre los distintos niveles a través de halls. Genera espacios de espera, en relación a los distintos sistemas de transporte, dársenas de llegada de ómnibus, espacios de llegada para el tren y el tranvía. Cada uno de estos espacios dedicados a los movimientos, están acompañados de sectores de andenes, entendidos como espacios de transición entre los halls y sectores de espera, y el acceso y salida de los medios de transporte. A su vez, el edificio dispone de grandes espacios de estacionamiento para autos y bicicletas, medios de transporte de gran uso en la ciudad.

HOTEL

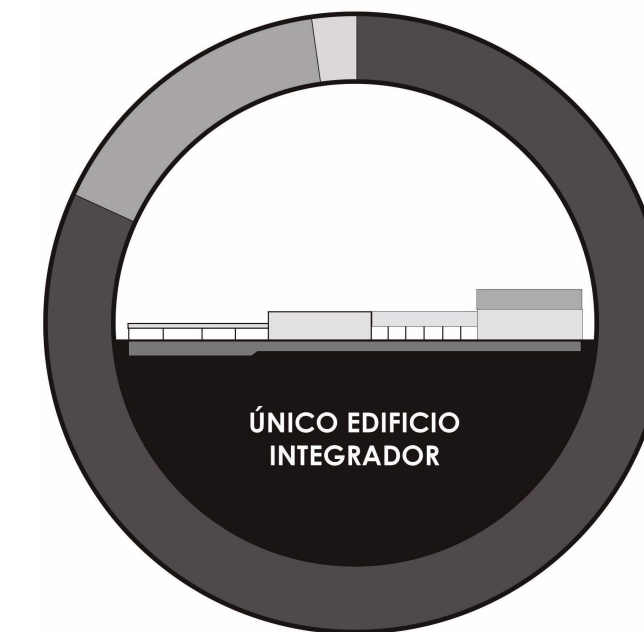
El sector de hotelería del edificio, articula actividades relacionadas con el ocio y el descanso, con el trabajo y el movimiento. Dispone de espacios de recepción y atención al público general, como así también espacios de trabajo, de administración, oficinas, lavanderías, guardado, vestuarios de personal, etc

Por otro lado, en sectores más alejados se encuentran los sectores de mayor privacidad del edificio, como las habitaciones, con las instalaciones a disposición de los usuarios, con el fin de generar la mayor calidad y confort posible.

ESPACIOS RECREATIVOS

Son aquellos programas destinados al ocio del usuario, y que funcionan como espacios articuladores dentro del edificio, entre las distintas actividades. Comprenden usos destinados a restaurantes, bares, espacios semicubiertos, sectores multiuso, etc.

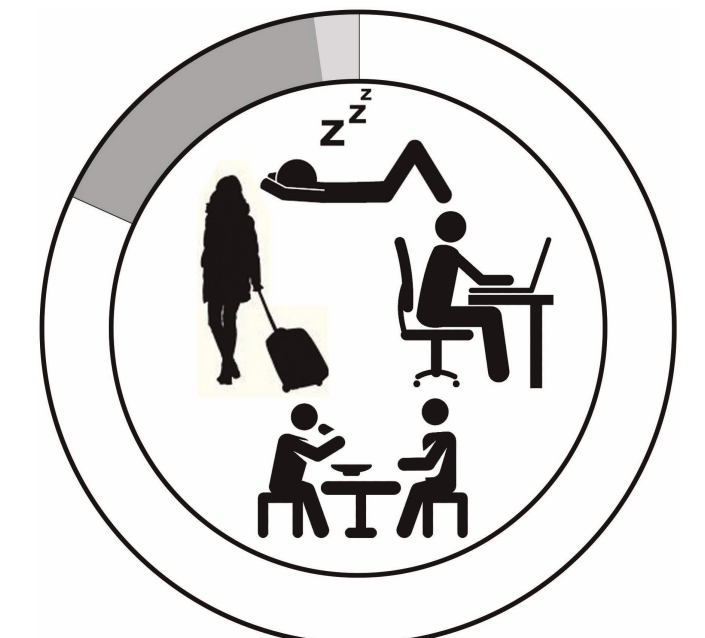
CIUDAD EN MOVIMIENTO
DEFINICIÓN DEL PROGRAMA



TOTAL 100% 23260 m2

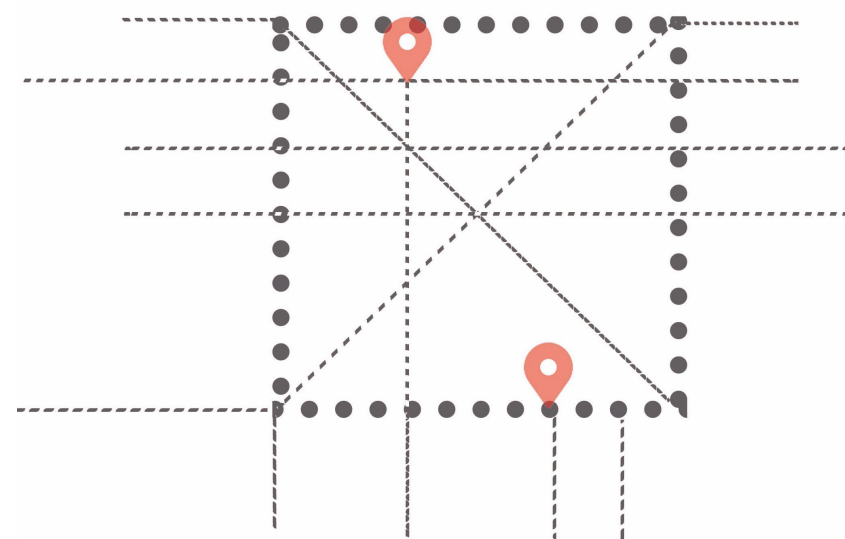


ESTACIÓN 80% 18608 m2



HOTEL 17% 3955 m2

ESPACIOS MULTIUSO 3% 698 m2



CIUDAD PLANIFICADA

La ciudad de La Plata fue planificada y construida específicamente para que funcionase como capital de la provincia después de que la ciudad de Buenos Aires fuera declarada como distrito federal en 1880. Además, es el principal centro político, administrativo y educativo de la provincia.

Se caracteriza y reconoce por su trazado, un cuadrado perfecto al que lo atraviesa un eje histórico, las diagonales formando rombos, parques y plazas cada seis cuadras.

El conflicto aparece al notar que ese diseño riguroso que caracteriza al casco de la ciudad, no se continúa a lo largo de los barrios periféricos que crecen en demografía a gran velocidad.

Barrios enteros surgen en períodos cortos de tiempo, sin embargo, no cuentan con la infraestructura y el equipamiento urbano y servicios necesarios para la comunidad.

CRECIMIENTO Y NECESIDADES

La localidad de Los Hornos surge a raíz de la decisión construir desde los cimientos una ciudad cabecera para la principal provincia de la república Argentina, demandaba disponer de materiales y mano de obra de manera abundante e inmediata. La fundación del barrio, luego denominado "Los Hornos", no es más que una consecuencia de esta situación.

Esta localidad es un ejemplo de gran desarrollo urbano, fomentado a su vez, por la aparición de distintos equipamientos tales como, escuelas, juzgado de paz, seccional de policía, sucursal de correo, e iglesias.

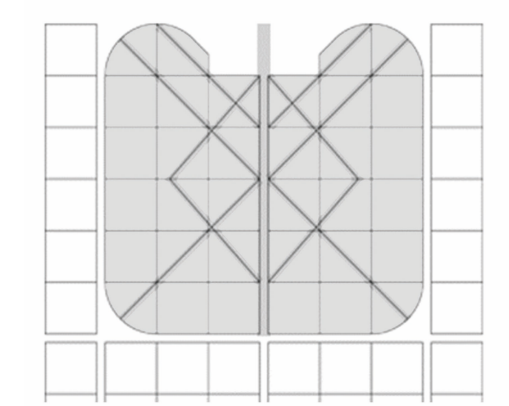
La instalación del ferrocarril, en el año 1885, colaboró en el proceso de concentración poblacional, así también como la llegada de inmigrantes trabajadores.

DESAFÍOS Y POTENCIALIDADES

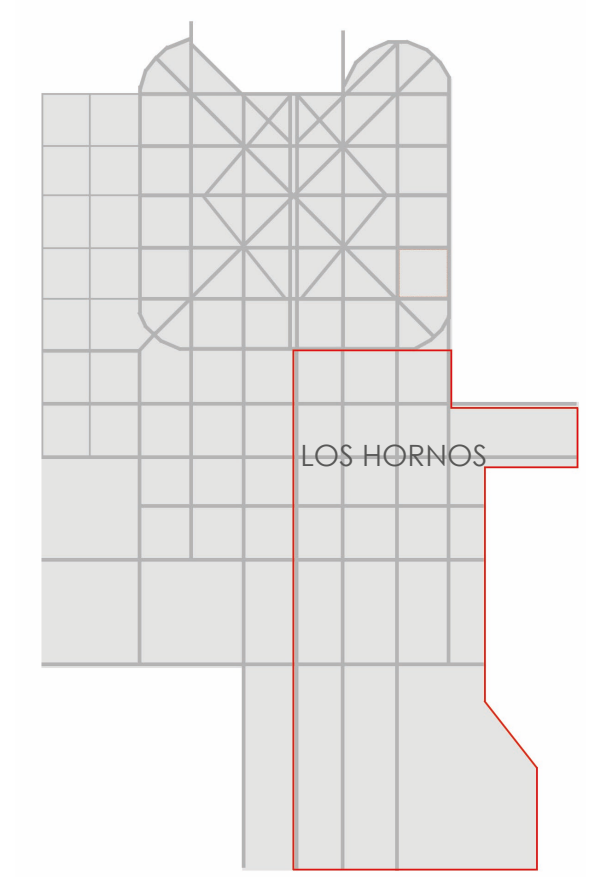
Los Hornos es reconocible a partir de su historia, su población y producción de materiales, especialmente el ladrillo. También lo es por el paso del ferrocarril, que permite la circulación por la ciudad.

Este último aspecto es fundamental para crear las interconexiones necesarias para generar una correcta articulación entre La Plata y sus periferias.

El sitio en el que se implanta el proyecto cumple con dicha característica, ya que se encuentra en un punto estratégico. Al límite del barrio de Los Hornos, en contacto directo con la ciudad de La Plata. El edificio funciona como un nexo articulador entre ambas partes.



CASCO URBANO DE LA PLATA



LOS HORNOS

CIUDAD EN MOVIMIENTO
DEFINICIÓN DEL SITIO

ARGUMENTOS URBANÍSTICOS

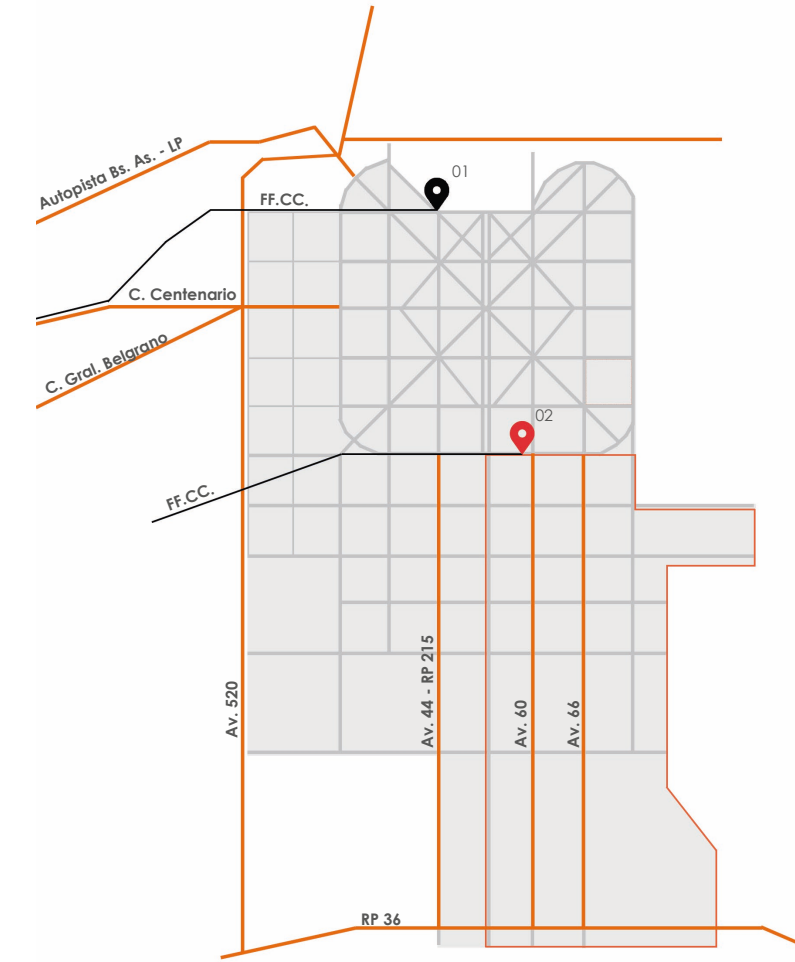
Como premisa fundamental para la implantación del proyecto, deben evaluarse, en primer lugar, aquellos vacíos urbanos que se presentaron en la ciudad. Una vez estudiada la condición de cada uno de ellos, se procederá a observar sus condicionantes, que tipo de transporte pueden acceder a ese sitio, la ubicación, cercanía a equipamientos de importancia, etc.

Se trata de un sitio que funcione como articulación entre el casco urbano y la periferia, que garantice las interrelaciones entre la comunidad y su movilidad.

La propuesta incluye una ubicación que no sólo cumpla con las primas fundamentales de accesibilidad, sino que busca dar una respuesta integral a la totalidad. Se busca generar un sistema de nuevas centralidades localizadas en el anillo de circunvalación de la ciudad de La Plata. Estas nuevas centralidades, tratarán de descomprimir la circulación y concentración de usos en el centro. A su vez, tienen el objetivo de dar una respuesta urbana en aquellas zonas periféricas pero que ya se encuentran consolidadas.

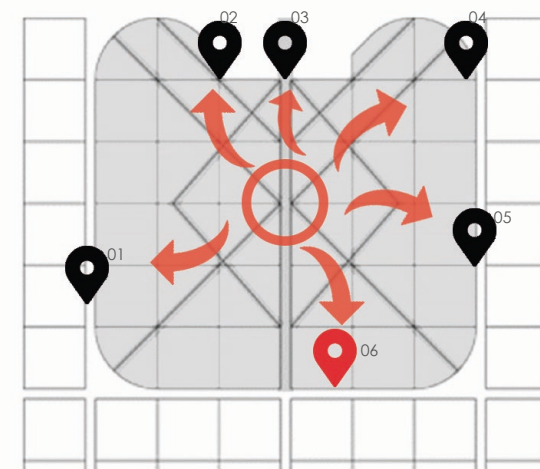
La localización de la estación de transferencias y el hotel, desarrolla el concepto de "ciudad en movimiento", entendiendo que la implantación de un equipamiento de semejante dimensión, tiene la capacidad de influir y modificar el comportamiento y los movimientos de los ciudadanos.

El desafío de este proyecto, es garantizar la reestructuración urbana, re consolidación de los barrios, la puesta en valor de aquellos sistemas de transporte que no se están utilizando de manera eficiente y el aprovechamiento de todas las infraestructuras existentes que no se encuentran utilizadas, como por ejemplo, las vías de ferrocarril provenientes del barrio José Hernandez, o las existentes alrededor de todo el anillo de circunvalación.

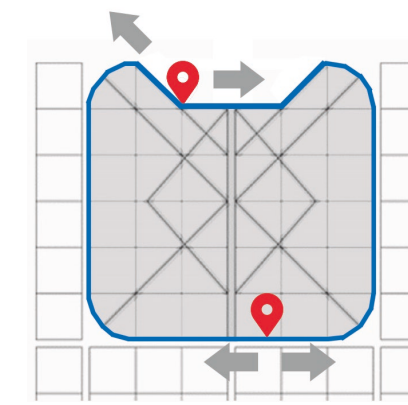


Vías de acceso a la ciudad de La Plata - Buenos Aires.

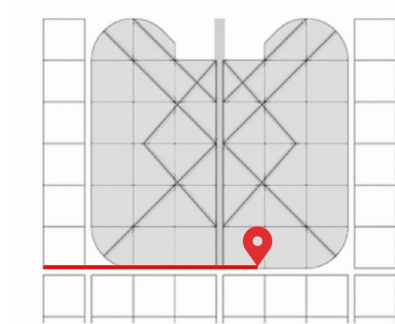
- 01 - Estación de trenes y ómnibus de larga distancia. Calles 1 y 44.
- 02 - Estación de transferencias y Hotel. Avenida 131 entre calle 57 y 59.



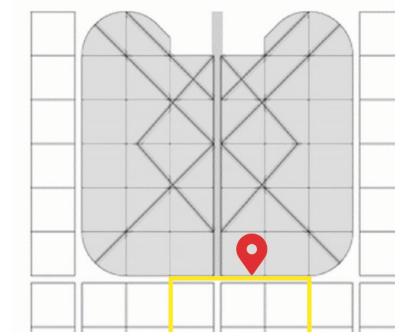
- 01 - Estadio Único. Calles 32 entre 21 y 25.
- 02 - Estación de trenes y ómnibus de larga distancia. Calles 1 y 44.
- 03 - Acceso al Bosque. Calles 1 y 52.
- 04 - Hospital San Martín. Calles 1 y 70.
- 05 - Estación Meridiano V - centro cultural. Calles 72 y 19.
- 06 - Estación de transferencias y Hotel. Avenida 131 entre calle 57 y 59.



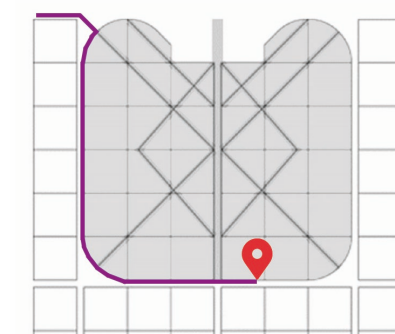
01 - Recorrido del tranvía alrededor del casco urbano de La Plata a través del anillo de circunvalación. De ambas estaciones (1 y 44; 131 entre 57 y 59) salen tranvías en direcciones opuestas para encontrarse en la próxima estación.



02 - Recorrido del tren a través de las vías ferroviarias existentes, provenientes de Avellaneda. Conectan por avenida 131 hasta la estación.



03 - Recorrido de salida de la ciudad de los ómnibus regionales oeste. Salen desde avenida 131 y conectan con avenidas 44, 60 o 66 para posteriormente empalmar con rutas provinciales.



04 - Recorrido de salida de la ciudad de los ómnibus a capital federal. Salen desde avenida 131 y conectan con el anillo de circunvalación para posteriormente empalmar con la autopista.

SISTEMA DE MOVIMIENTOS

Las vías de circulación vehicular, calles y rutas, cumplen la función de conectar distintas partes de un territorio habitado, por gente que necesita nutrirse, intercambiar productos, llevar y traer, para hacer posible la vida de cada ser humano.

Ahora bien, estas vías de circulación pueden ser suficientes o no, para el fluido tránsito de personas de cada día. En la ciudad de La Plata, los sistemas de transporte no se encuentran bien utilizados, ni aprovechados al máximo.

Los problemas en el conjunto del funcionamiento urbano no tardarán en manifestarse: las personas y los servicios que éstas presten, y los bienes, comenzarán a llegar tarde, es decir, por fuera del tiempo previsto. Habrá problemas en el funcionamiento social. Por ejemplo: el intento de recuperar el tiempo perdido propiciará comportamientos de riesgo en los conductores con su consecuencia inevitable: mayor siniestralidad vial.

¿Cuál puede ser una solución eficiente para dar respuesta a la problemática de la circulación y los movimientos?

Reducir en todo lo que sea posible las situaciones de estrechamiento del área de circulación, controlando los sectores de mayor demanda, horarios de estacionamientos, controles vehiculares, claramente son medidas eficaces que pueden ordenar el estado del tránsito.

También ayudará a disminuir la cantidad de vehículos circulantes el desaliento del uso del auto particular. Esto último sólo se logrará brindando a la población la posibilidad de movilizarse por medios de transporte público masivo eficientes. El ideal, para las grandes ciudades, es el tren subterráneo o tranvía y en todas, grandes o pequeñas, es fundamental ofrecer un eficiente sistema de transporte público colectivo, automotor y/o por ferrocarril.

MOVIMIENTOS Y CONFLICTOS

La suma de los desplazamientos en un territorio determinado, que la población realiza de manera frecuente, por trabajo, educación, visitas, paseos, etc, conforman el sistema de movimientos de una ciudad, incluyendo los medios de transporte utilizados.

Es una función urbana primordial, utiliza buena parte del espacio de la ciudad, convive con otro tipo de actividades de igual importancia (residencia, producción, intercambios) y, entendida como un derecho, facilita la inclusión social mediante la integración y conectividad territorial.

CLASIFICACIÓN DE LA MOVILIDAD

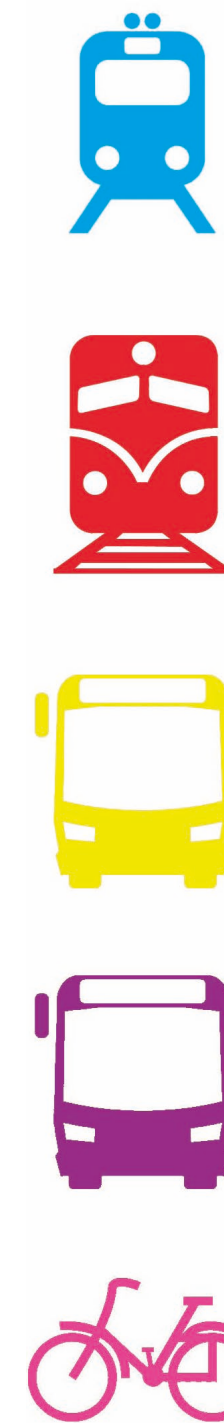
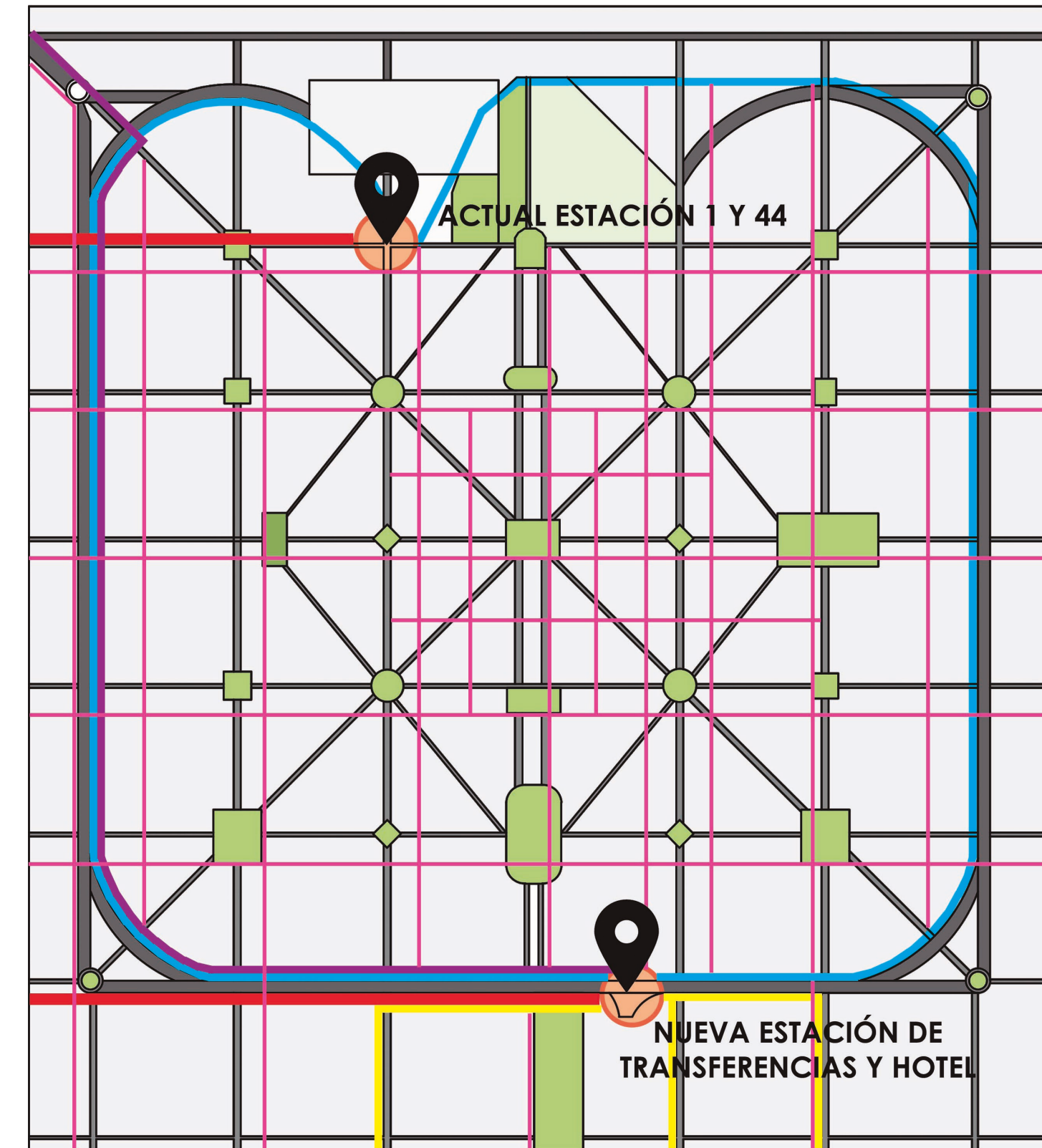
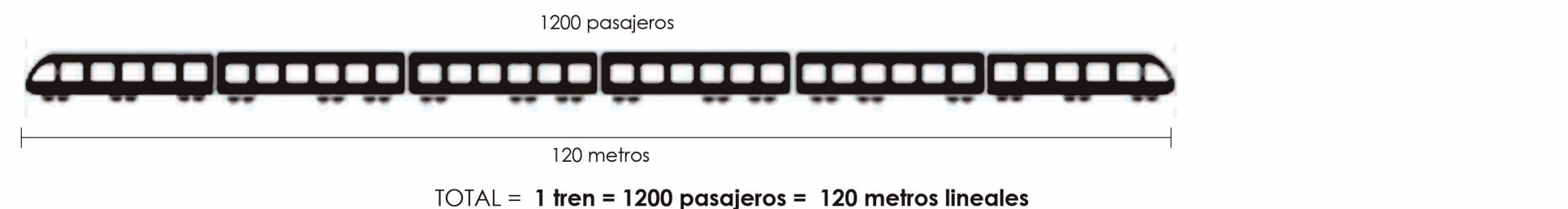
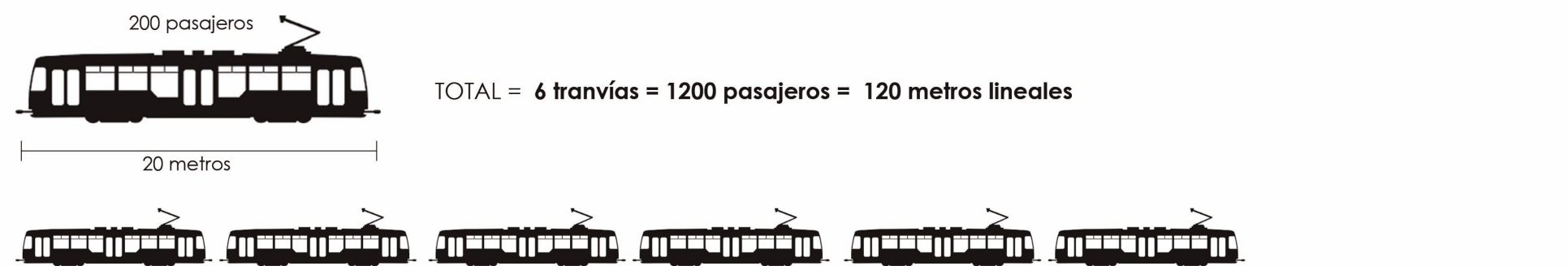
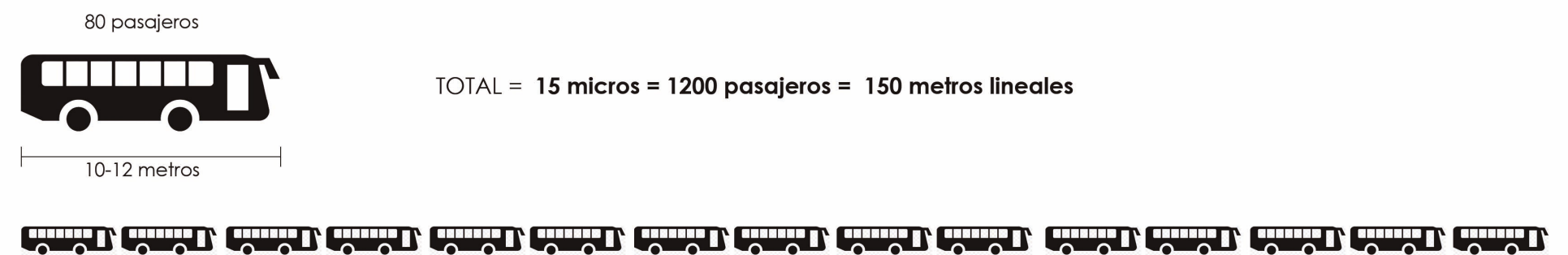
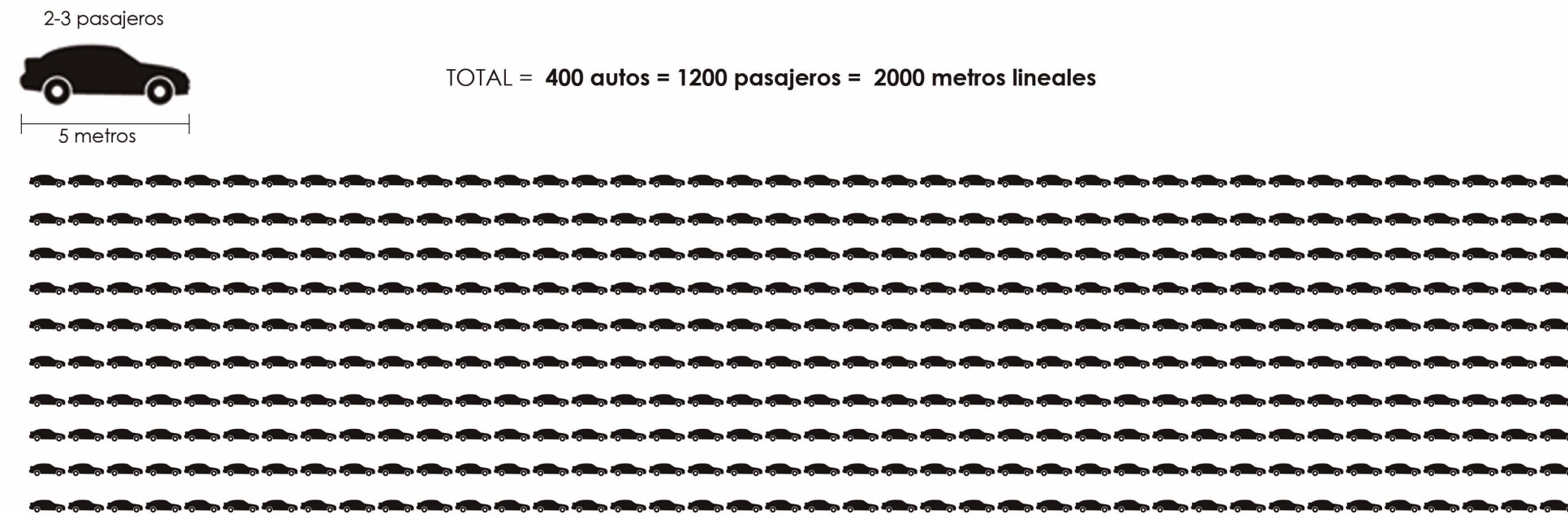
PÚBLICO: ferrocarril, micro, subte, tranvía, etc.

PRIVADO: auto particular, taxi, remis, micro de empresa, moto, etc.

¿POR QUÉ FOMENTAR EL TRANSPORTE PÚBLICO?

El transporte público permite movilización de una mayor cantidad de personas a un menor costo (se utiliza una menor cantidad de combustible para el transporte de una igual cantidad de personas que por ejemplo en un auto), menor ocupación de la vía pública, no requieren lugares permanentes de estacionamiento, menor contaminación, etc.

Entre todos los sistemas de transporte mencionados, sin dudas el que mayor ventajas presenta es el tren, ya que es el más masivo, más rápido, menos contaminante, etc.



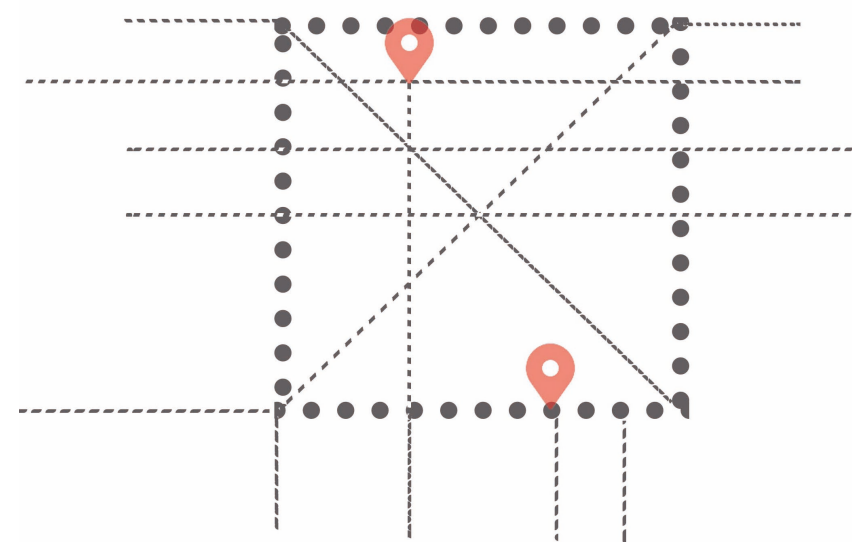
PROPUESTA REGIONAL

El objetivo de plantear una propuesta regional para la ciudad de La Plata, consiste en otorgarle un sistema de movimientos eficaz, que funcione como un nuevo foco articulador de distintos sectores de la ciudad. Se necesita hacer una correcta interpretación de las condiciones dadas, para poder formular una reestructuración de los sistemas de transporte.

Estos sistemas de transporte público, deben convivir en armonía, complementarse unos a otros y mantener un funcionamiento eficiente, para impulsar al ciudadano a concurrir a ellos, minimizando la utilización del automóvil particular.

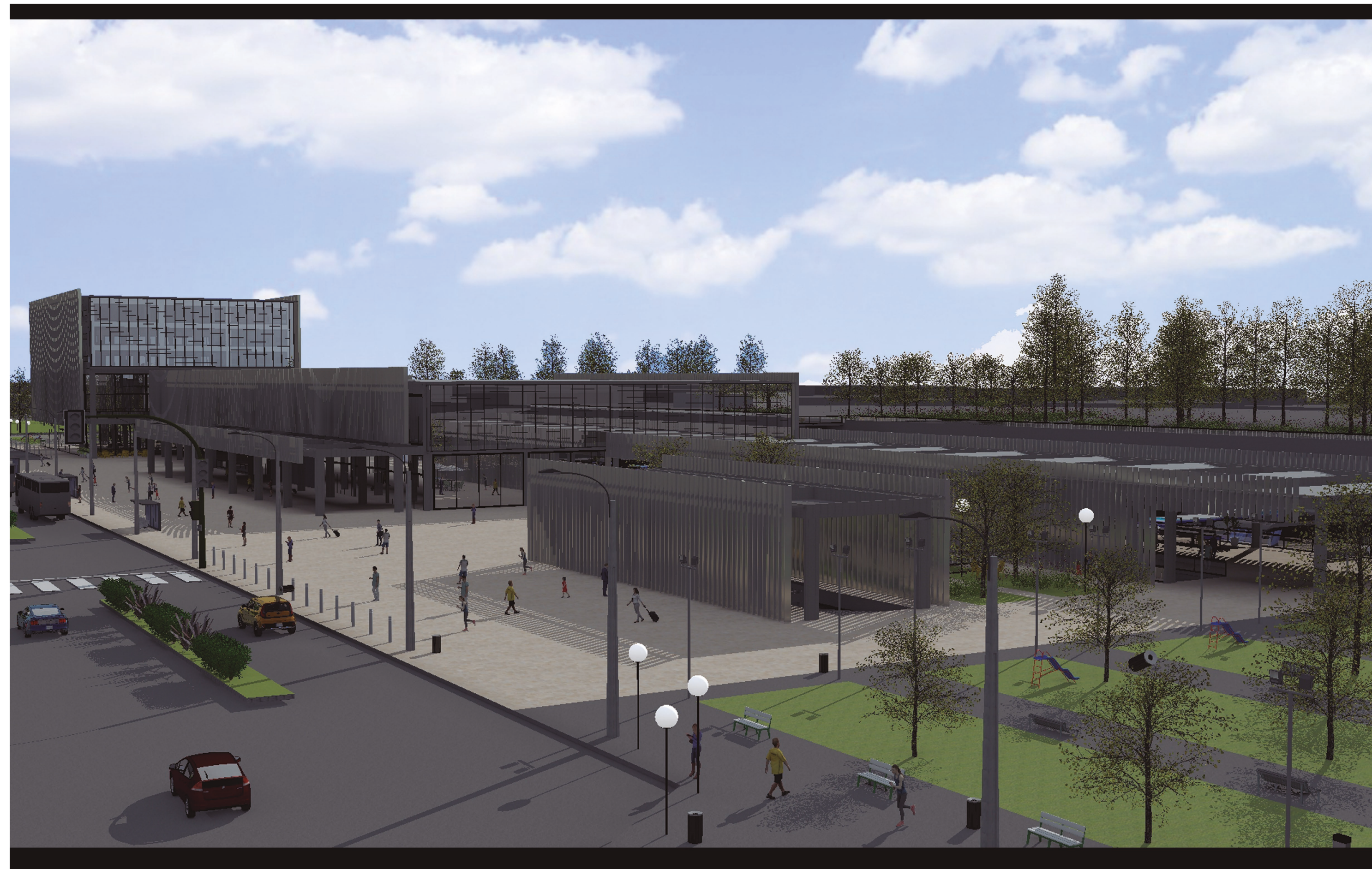
Dicha propuesta tendrá un gran impacto en la vida ciudadana, otorgando mayor descongestión vehicular en los sectores de gran concurrencia social, y esta situación, a su vez, garantizará que la propuesta regional se desarrolle en un marco sustentable y sostenible en el tiempo, debido a la disminución de tiempo de traslado en el transporte público, el alcance de estos sistemas a sectores de la ciudad más alejados, la menor contaminación ambiental gracias a la disminución del uso del auto particular, etc.

Se fomenta también, el uso de la bicicleta como medio de transporte individual y ecológico, contando con estaciones de bicicletas en todas las plazas, ambas estaciones y lugares de importancia de la ciudad. Los recorridos se darán a través de bicisendas y ciclovías, ubicadas en calles cercanas a avenidas principales, pero que garantizan la correcta y eficaz circulación por la ciudad.



CIUDAD EN MOVIMIENTO

DEFINICIÓN PROYECTUAL



IMPLANTACIÓN

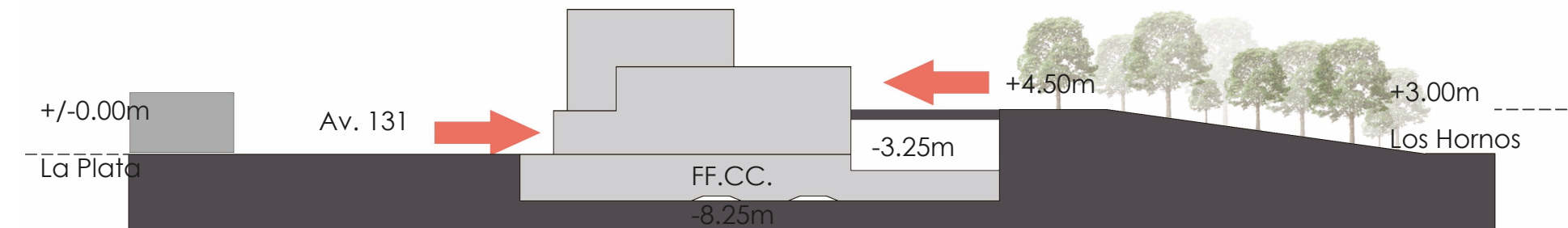
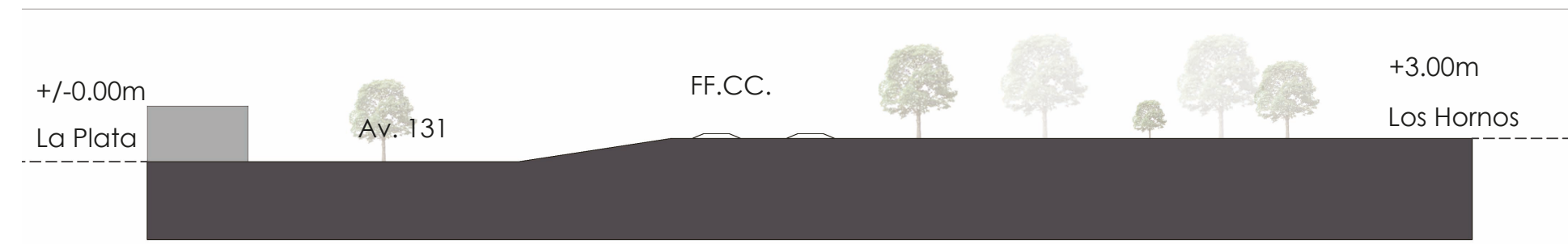
Su localización estratégica dentro del Gran La Plata, caracterizada por la existencia de una gran estructura de circulación, sumado a la cercanía y facilidad de acceso a importantes infraestructuras como el Estadio Único y el Centro Cultural Meridiano V, generan una importante confluencia de actividades culturales, sociales y deportivas que generan una puesta en valor para el barrio y la ciudad en general.

Delimitado por la Avenida 131 y calle 132, entre 57 y 59, el predio vacante con preexistencia de vías férreas, engloba un potencial sector para abordar este proyecto. Es un terreno de forma irregular, caso excepcional en la ciudad de La Plata por su trama. Presenta un desnivel de tres metros de alto en sentido a la localidad de Los Hornos. Dichas preexistencias son abordadas a la hora de definir las ideas del proyecto.

El proyecto aprovecha al máximo la existencia de las vías, utiliza este recurso para la proyección de los recorridos del tranvía y el tren, sistemas de transporte que llegan a la estación bajo tierra. Mientras que utiliza el desnivel a su favor, llevándolo incluso, a un nivel más alto, para generar pasajes en altura y por debajo, en el nivel -3.25 metros, puedan circular los micros.

La propuesta plantea generar una fachada frontal hacia la avenida 131, entendiéndola como el punto de mayor llegada de personas. Mientras tanto, en la fachada posterior, se plantea un ingreso secundario para la comunidad de Los Hornos.

Se toma la decisión de "alejar" los sistemas de transporte de la fachada principal. Proporcionando grandes subsuelos para los transportes férreos, mientras que en el nivel cero y -3.25 metros, se decide transportar el sistema de micros a una calle trasera.



ADAPTACIÓN AL TERRENO

Particularmente el predio elegido en la localidad de Los Hornos, presenta ciertas diferencias con los terrenos convencionales de la ciudad de La Plata. En primer lugar, posee una forma irregular, tendiendo a un triángulo con una longitud de 275 metros de largo, por 175 metros de ancho.

Otra de las particularidades del sitio, es el desnivel de tres metros que presenta. Tomando como referencia que la ciudad de La Plata se encuentra en el nivel 0.00 metros, se entiende que la localidad de Los Hornos se encuentra a +3.00 metros de altura.

Lo que se plantea para el proyecto es aprovechar el desnivel preexistente y utilizarlo como un recurso para generar accesos al edificio en altura.

Para poder generar dichos accesos se eleva aún más el desnivel, llevándolo a los 4.50 metros de altura, lo que permite generar puentes de acceso desde Los Hornos, y que, a su vez, por debajo puedan circular las distintas líneas de ómnibus regionales en el nivel -3.25 metros.

En cuanto al tren y las vías férreas preexistentes, en una primera instancia, se encuentran en el nivel +3.00 -Los Hornos-. Sin embargo la propuesta arquitectónica plantea llevar la infraestructura férrea al nivel -8.25 metros, con el fin de liberar el nivel cero de este tipo de sistema de circulación, para poder concentrarlo en el sector del subsuelo.

Dimensiones del terreno



DEFINICIÓN MORFOLÓGICA

Las estaciones de transferencias se caracterizan por sus grandes longitudes. Esta característica se debe principalmente, al tipo de sistema de transporte que aloja en su interior. En el caso del tren, demanda largos andenes de alrededor de cien metros de largo, para proporcionar una correcta circulación de la población al subir y bajar de los vagones. Por otro lado, en el caso de los micros, sucede algo similar. Se necesitan sectores de espera de grandes longitudes, que acompañen el sistema de andenes de ómnibus.

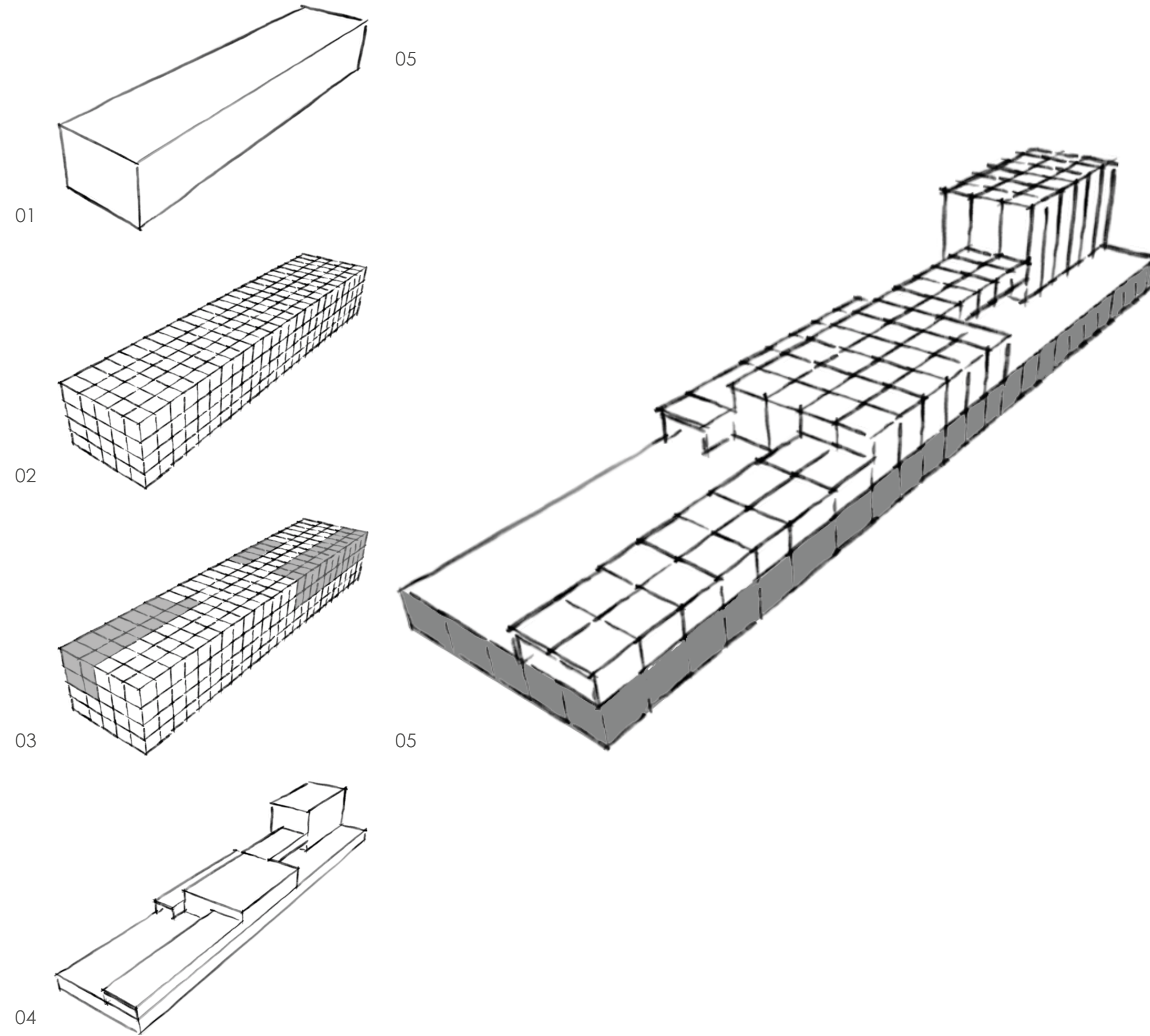
En este caso particular, se parte de una volumetría a la que luego se la fue adaptando a una modulación estricta. A partir de ello se fueron eliminando distintos módulos del prisma total, dando como resultado la composición final del edificio.

El resultado de este conjunto de operaciones, conforma la volumetría final del edificio: dos prismas modulados, conectados por un sistema de volúmenes semicubiertos.

El edificio en su totalidad posee cuatro niveles sobre el nivel cero, entre la estación y el hotel, y dos niveles en subsuelo, concentrando programas como estacionamiento, andenes de tren y tranvía, servicios públicos, etc.

En relación a la gran plaza de acceso en el nivel 0.00 metros, tanto en la estación como en el hotel se encuentran los programas más públicos, como hall, recepción, salas de estar, bares, boleterías, sectores multiuso, etc. A partir del primer nivel se encuentra lo que es bar de la estación y restaurante del hotel, con sector de recepción y espera incluidos.

En los niveles siguientes, y con el fin de generar una separación de los grandes flujos de circulación de personas, se encuentran las habitaciones del hotel. Situadas en los puntos más altos del edificio con el fin de otorgarles mejores visuales y mayor privacidad.



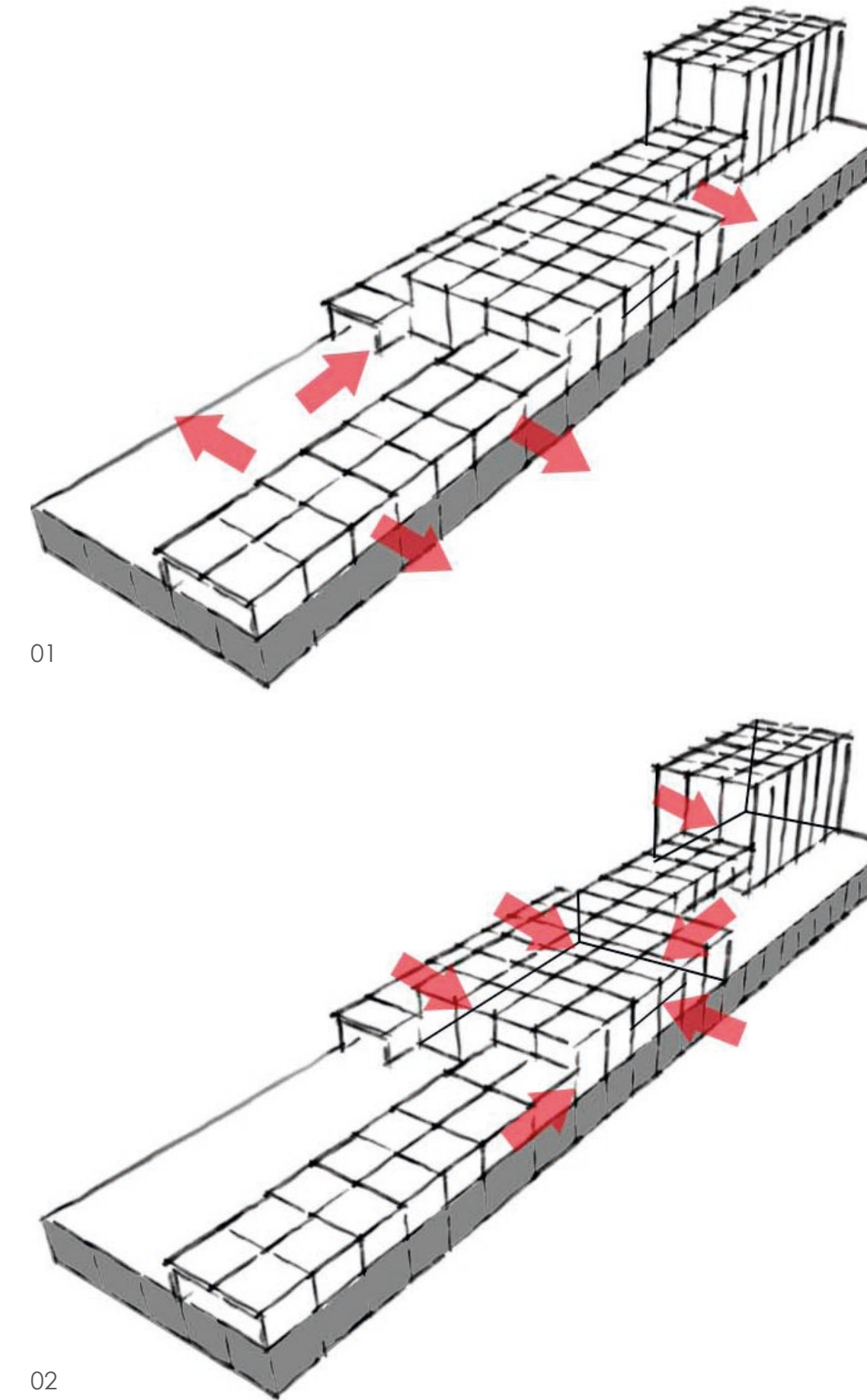
01. Prisma sin intervenir 02. Prisma modulado 03. Suma y resta de módulos 04. Volumetría resultante 05. Volumetría final

ORGANIZACIÓN DE LOS ESPACIOS

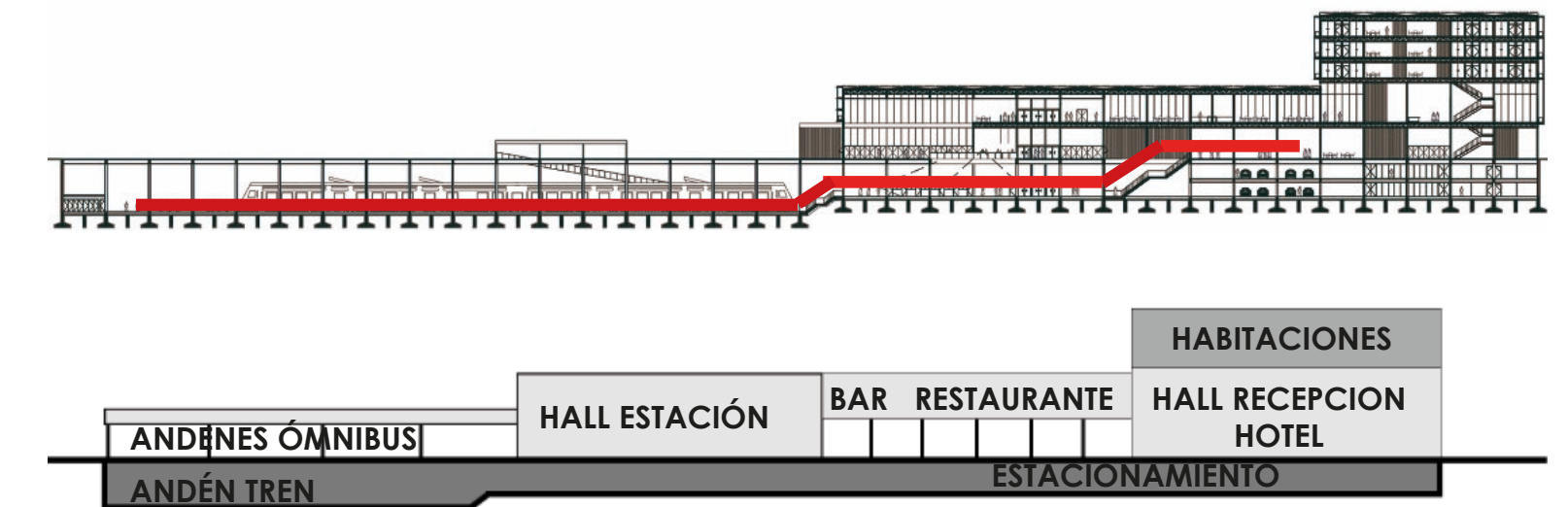
Las estaciones de transferencias deben estar diseñadas para permitir la circulación de grandes caudales de personas. Es por eso que los espacios deben ser flexibles y amplios. En esta propuesta se plantea que el edificio este compuesto por dos prismas cerrados, mientras que las tiras articuladoras funcionen como semicubiertos y así, generar mayor flexibilidad de espacios.

Al ser un edificio de una extensa longitud, se plantean distintos puntos de acceso en el nivel cero, con el fin de conectar directamente al usuario con su actividad a realizar. Por otro lado existe un único acceso desde Los Hornos, en el nivel +4.50 metros, ingreso que comienza en calle 132, transitando por una plaza y culminando en el hall de la estación.

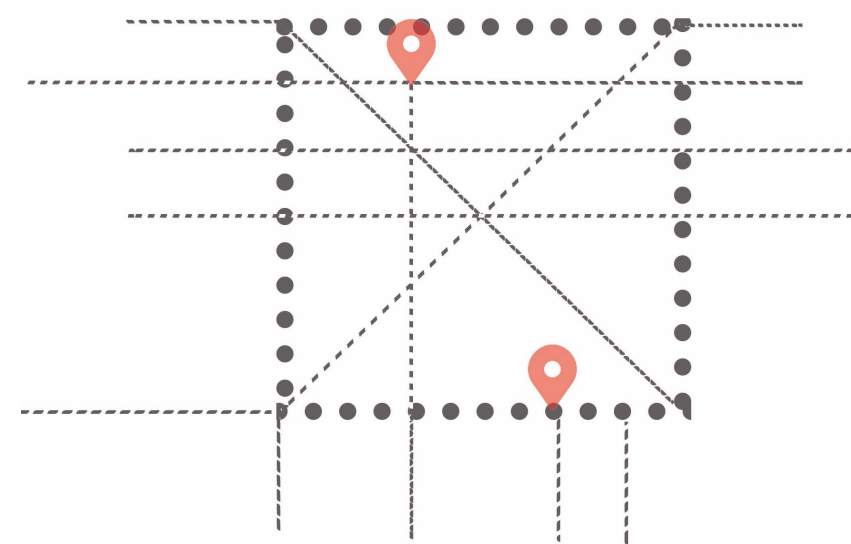
También, al tratarse de un proyecto con subsuelos tan amplios, se plantea el descenso progresivo del peatón desde una plaza seca en el nivel cero, llegando a una primera instancia del subsuelo en el nivel -6.25 metros, para luego continuar descendiendo a los andenes del tren en el -8.25 metros. Esta propuesta genera espacialidad, recorrido, percepción de los espacios, etc.



02

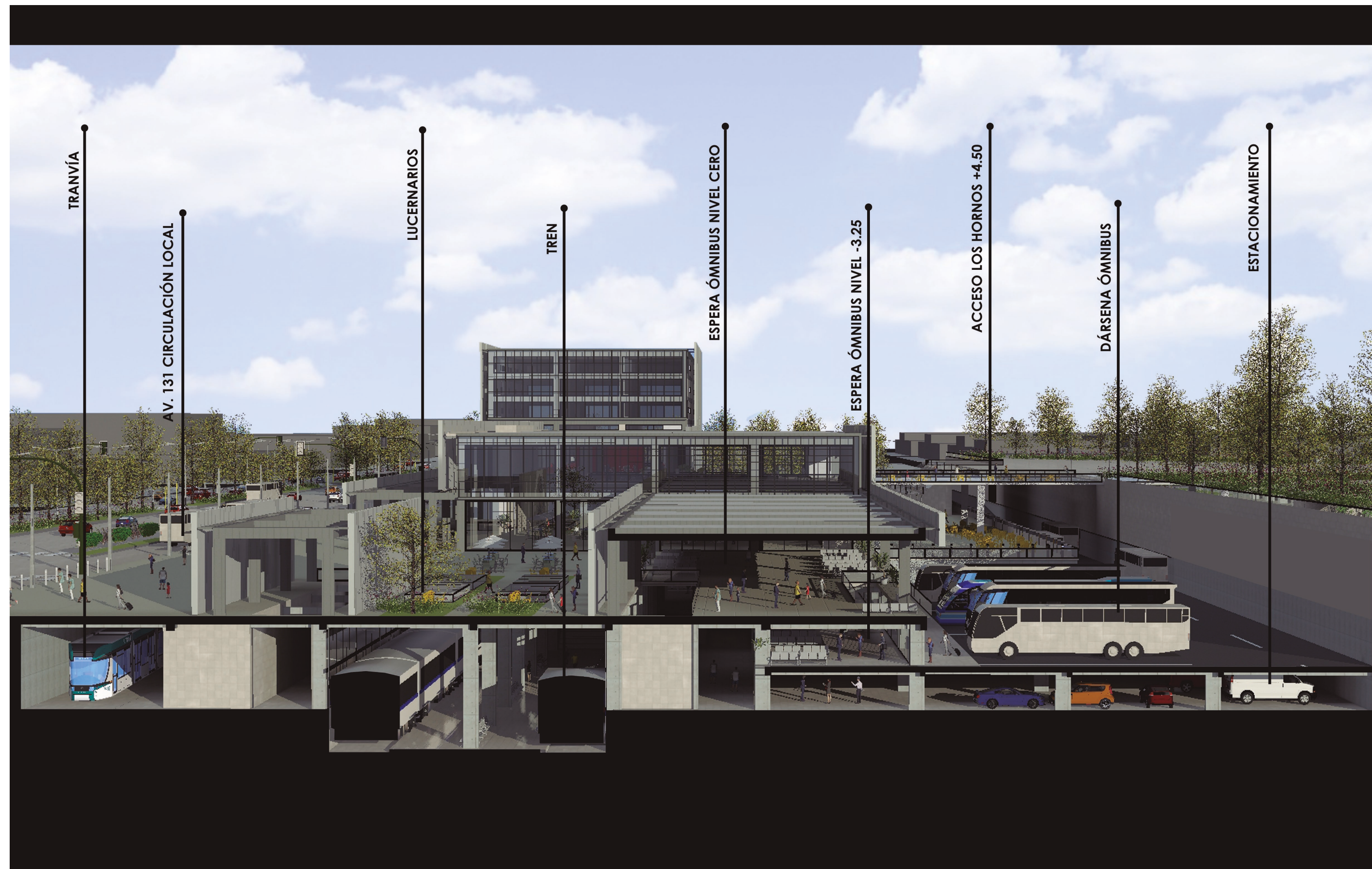


01. Volúmenes cubiertos y semicubiertos 02. Sistemas de acceso al edificio

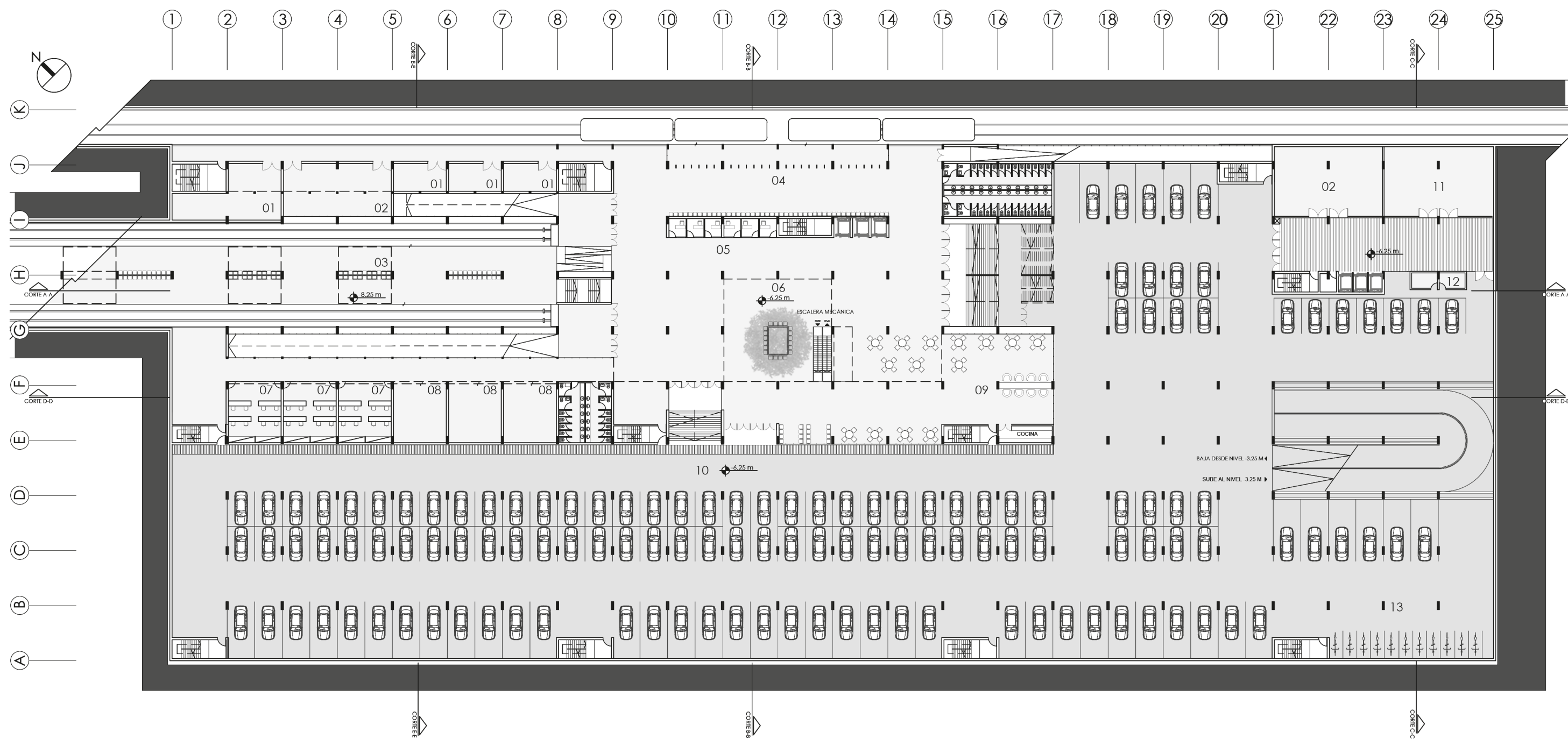


CIUDAD EN MOVIMIENTO

DEFINICIÓN DE LA DOCUMENTACIÓN



PLANTA SEGUNDO SUBSUELO -6.25 m



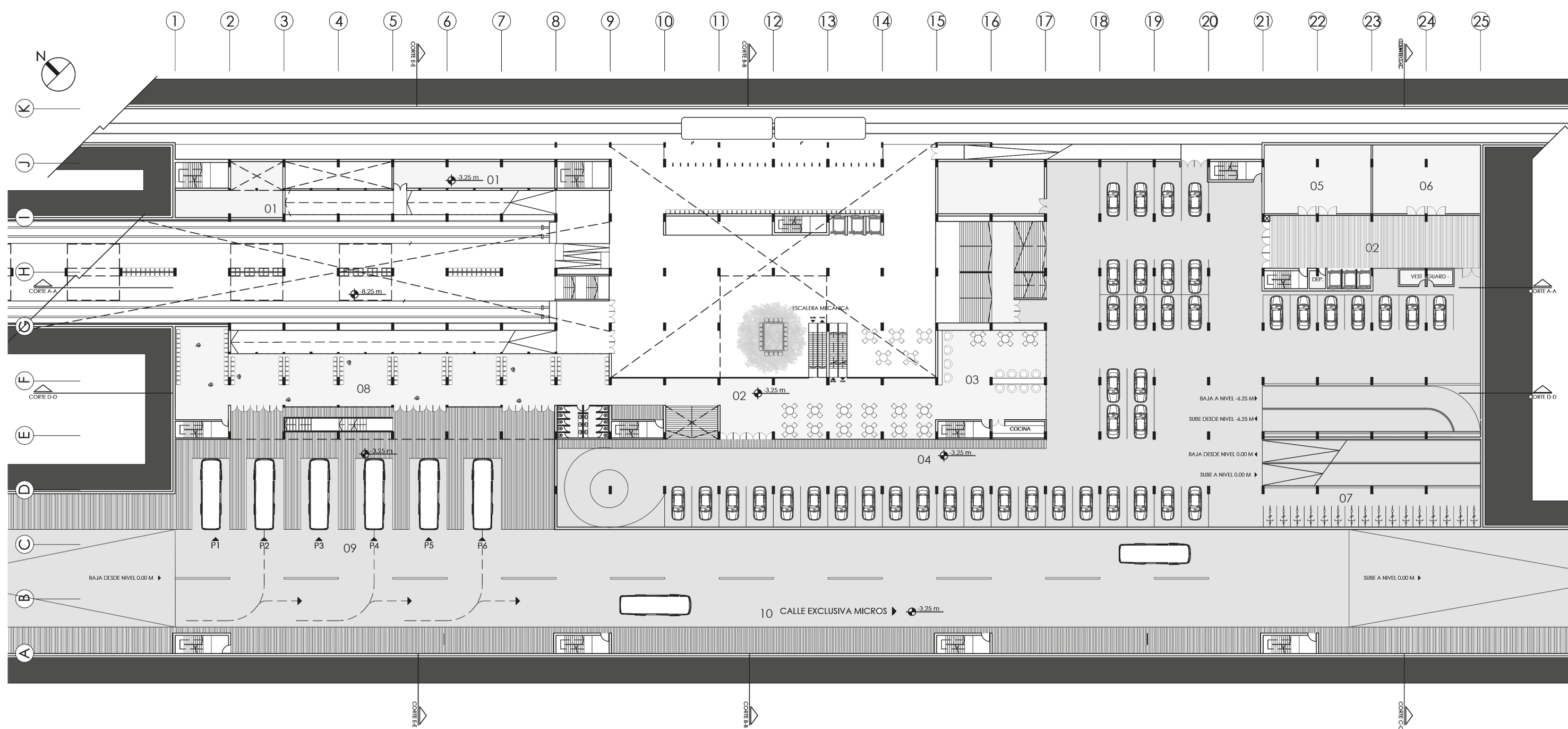
01. Depósito 02. Sala de máquinas 03. Andén del tren 04. Andén del tranvía 05. Boleterías 06. Hall 07. Oficinas 08. Local comercial 09. Cafetería - Bar 10. Estacionamiento segundo subsuelo 11. Lavandería del hotel 12. Vestuario de personal 13. Biciclero

Módulo de proyecto 7.20 m



ANDÉN DEL TREN EN SUBSUELO -8.25 METROS

PLANTA PRIMER SUBSUELO -3.25 m

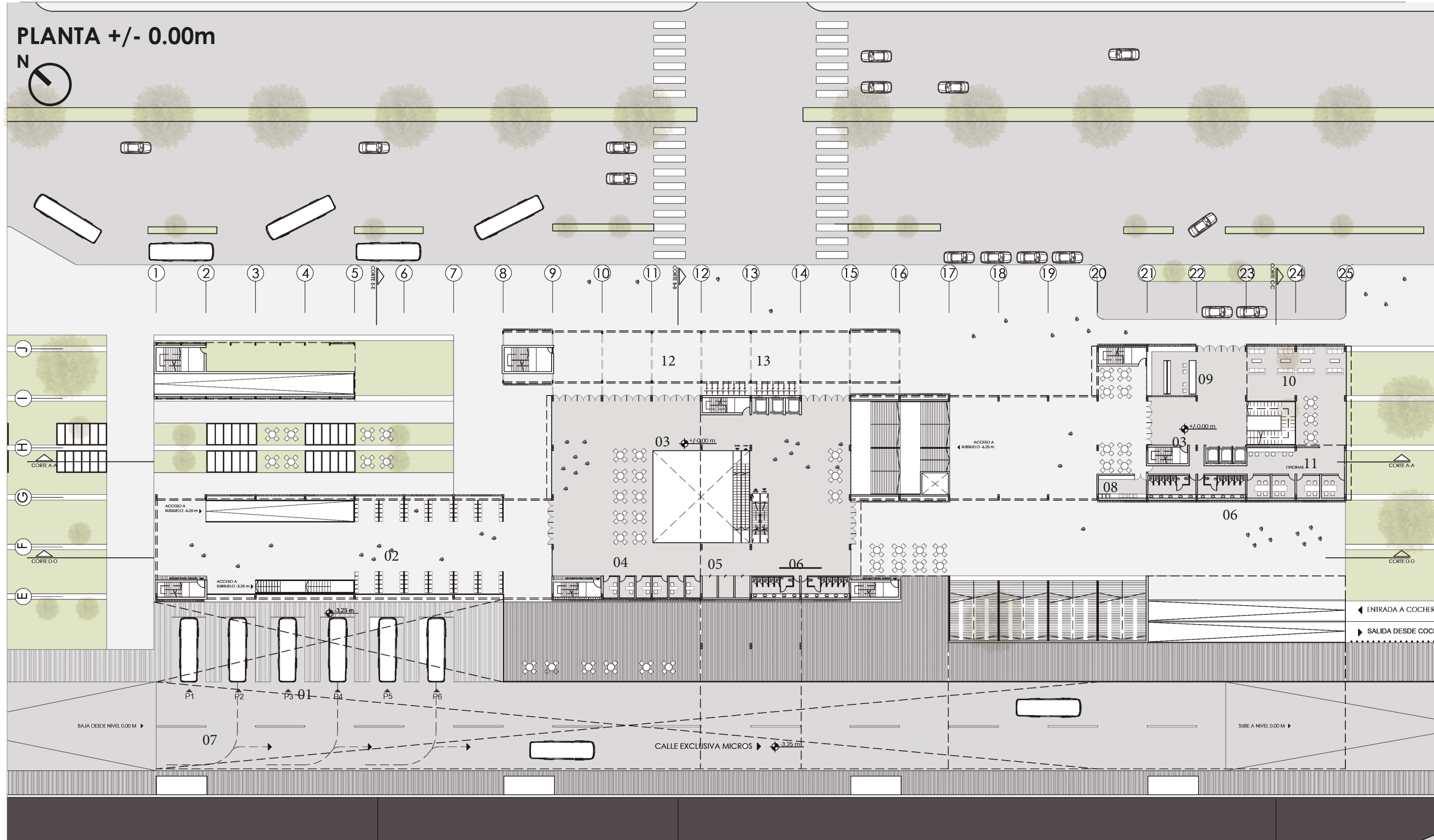


01. Depósito 02. Hall 03. Cafetería - Bar 04. Estacionamiento primer subsuelo 05. Sála de máquinas 06. Lavandería del hotel 07. Biciclero 08. Sector de espera de ómnibus 09. Dársenas de ómnibus 10. Calle exclusiva de ómnibus -3.25 metros

Módulo de proyecto 7.20 m



HALL DEL SUBSUELO -6.25 METROS

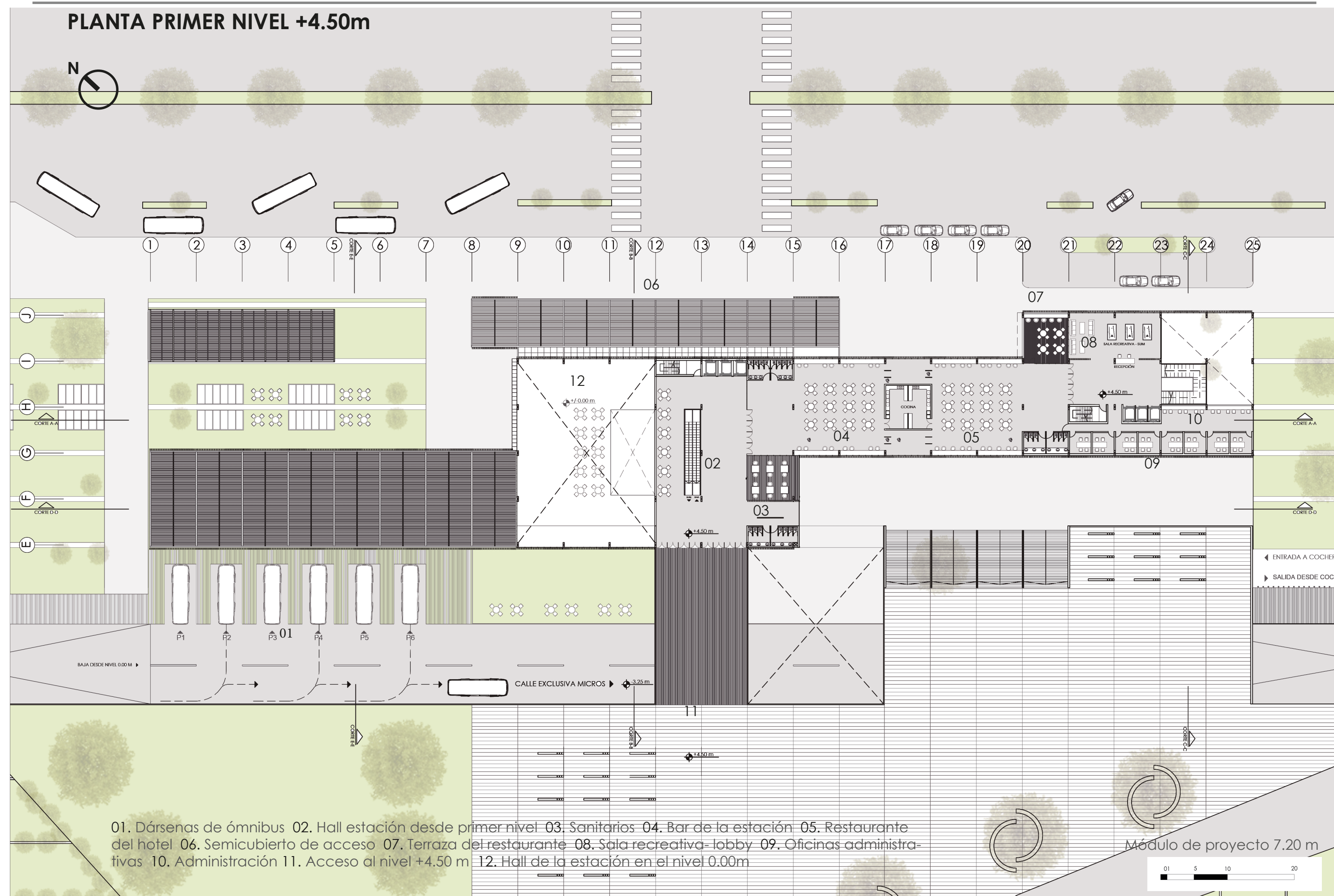


01. Dársenas de ómnibus -3.25 m 02. Sector de espera de ómnibus 03. Hall 04. Boleterías 05. Local comercial 06. Sanitarios 07. Calle exclusiva de ómnibus -3.25 m 08. Buffet 09. Recepción del hotel 10. Sála de espera del hotel 11. Oficinas administrativas 12. Semicubierto de acceso 13. Estación ecológica de bicicletas

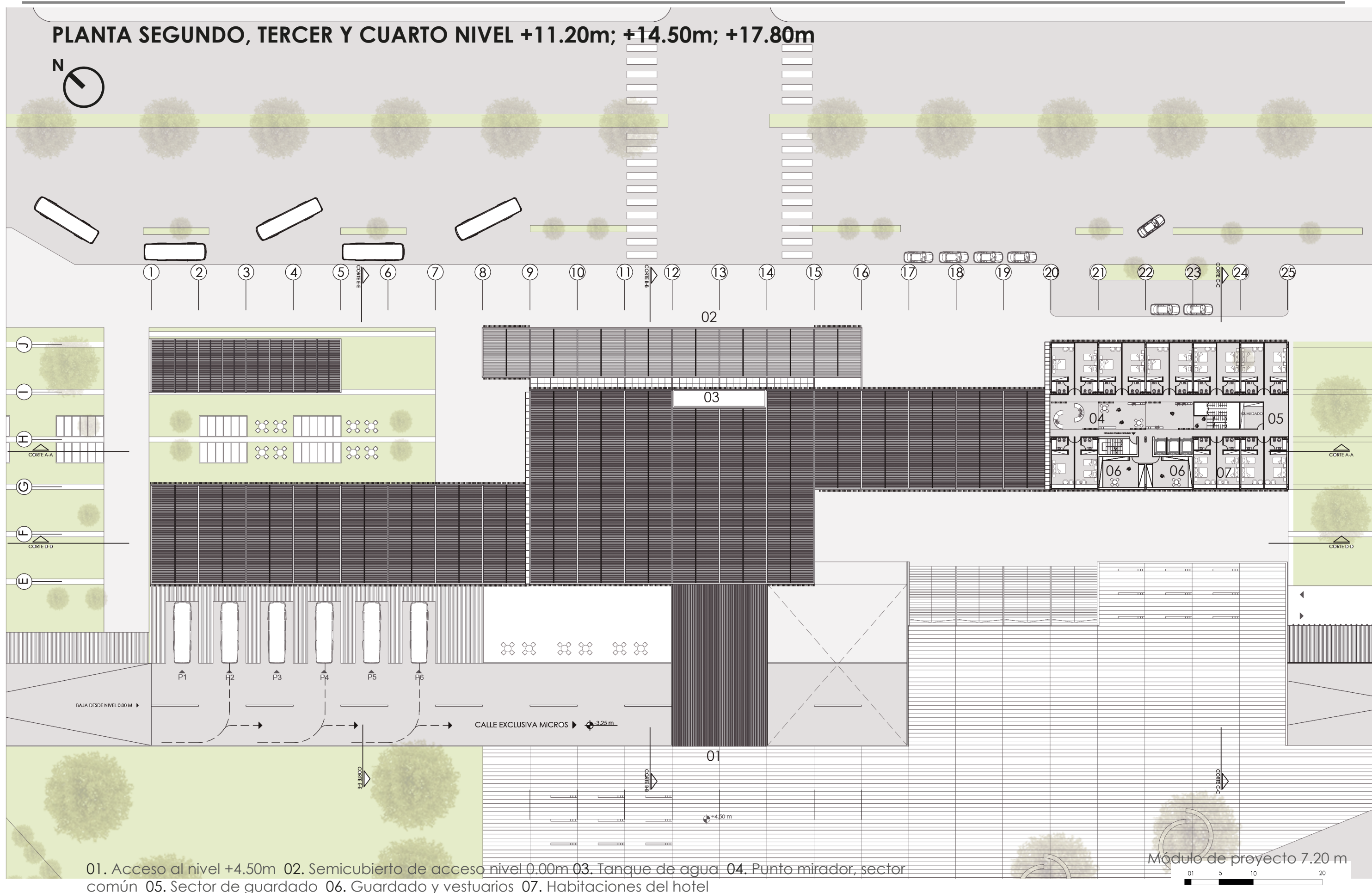
Módulo de proyecto 7.20 m



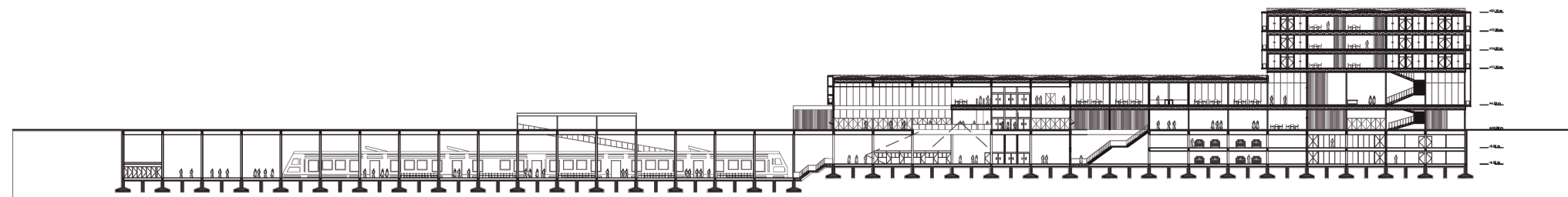
HALL DE LA ESTACION NIVEL 0.00 M



RECEPCIÓN Y ESTAR DEL HOTEL - NIVEL CERO

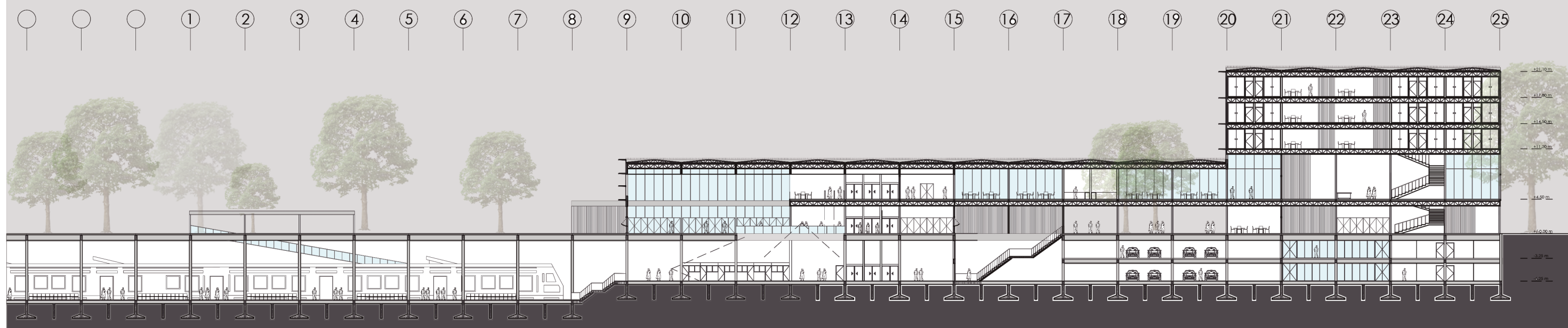


SALA RECREATIVA Y RECEPCIÓN DEL HOTEL - NIVEL +4.50 METROS

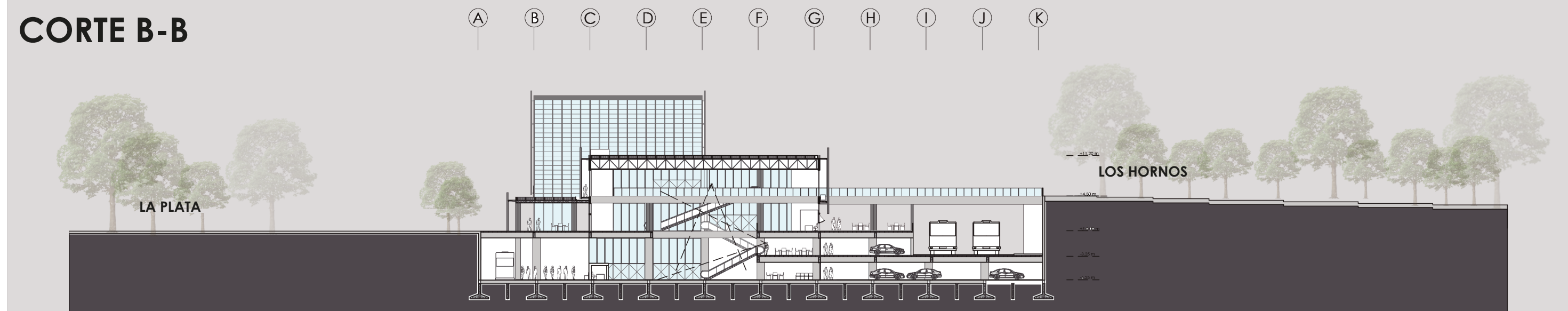


- 100 ml de andén del tren.
- Núcleo sanitario contenedor y delimitador

CORTE A-A



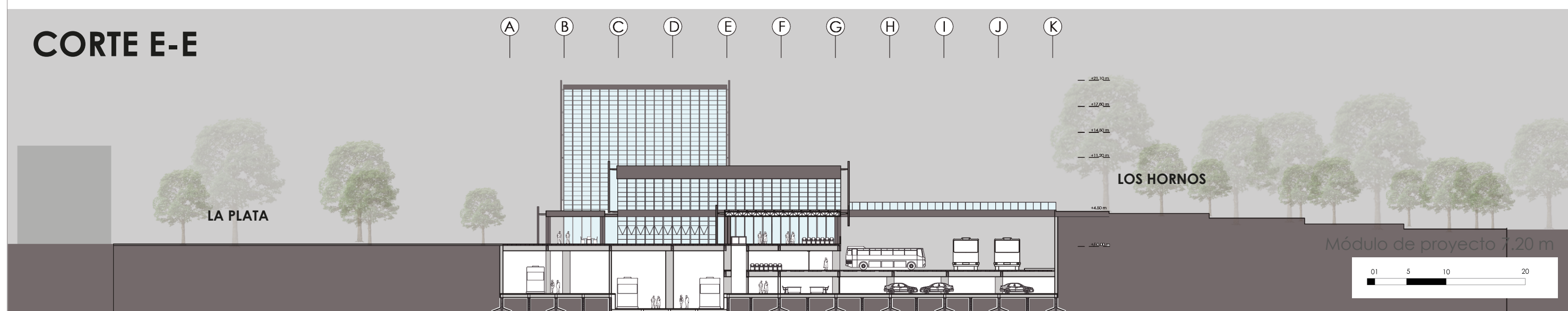
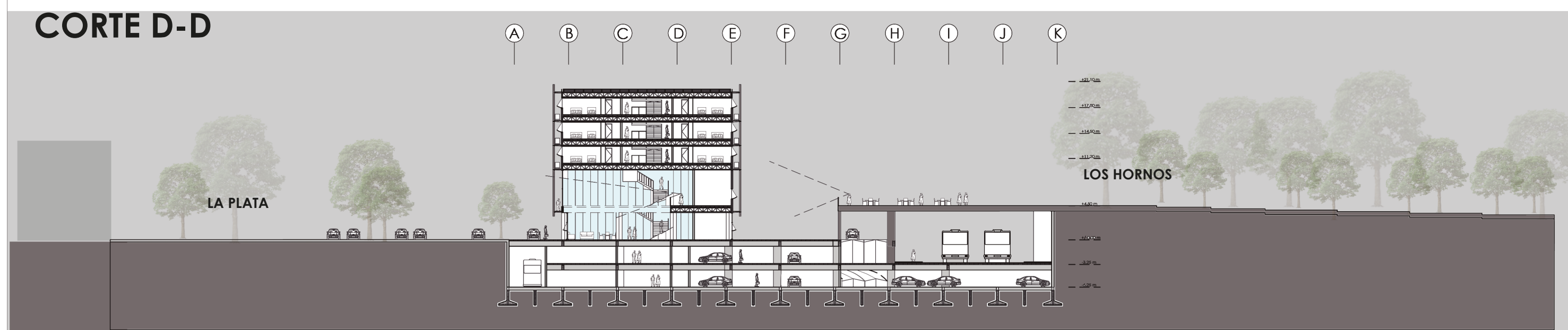
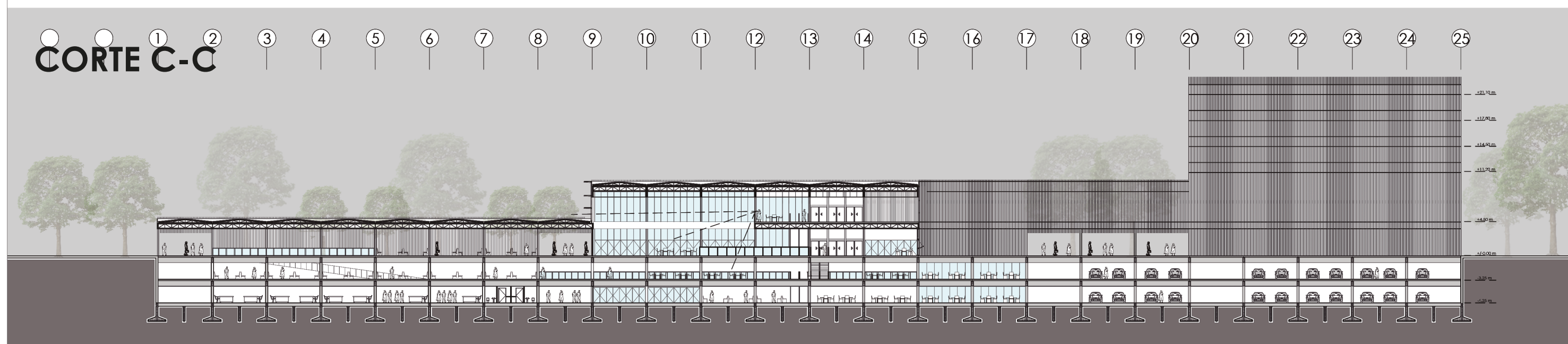
CORTE B-B



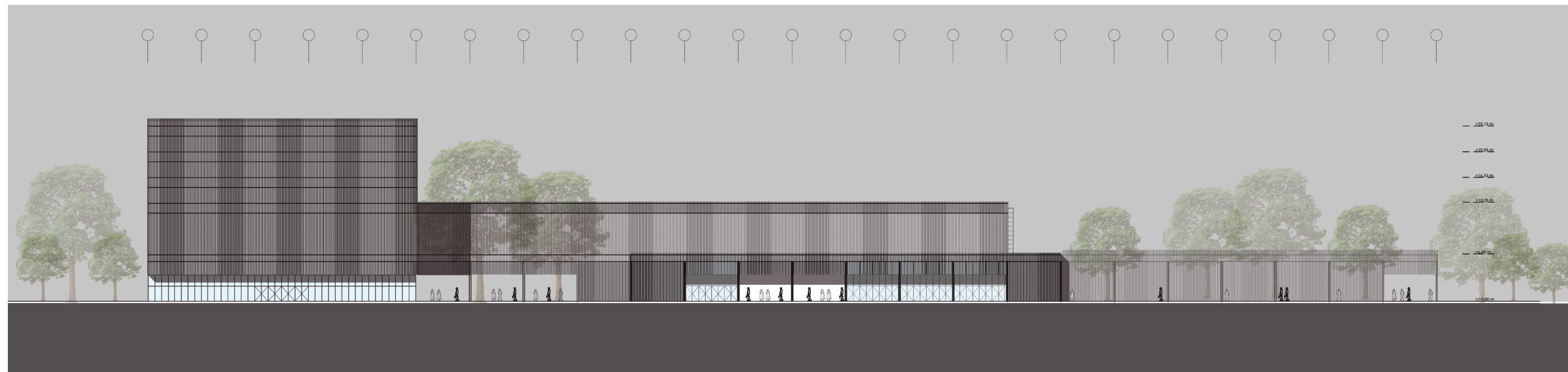
Módulo de proyecto 7.20 m



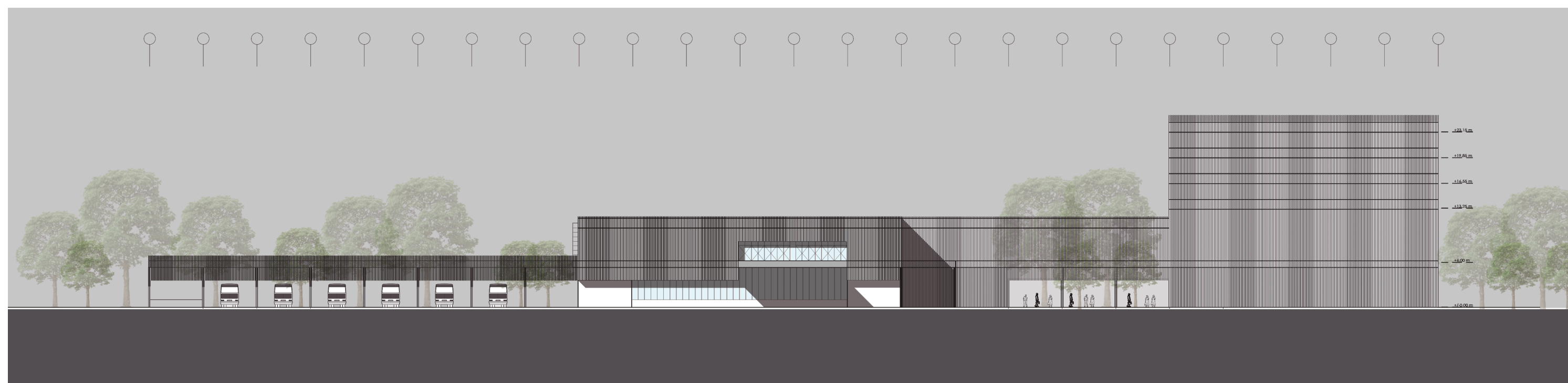
BAR - RESTAURANTE CON VISTAS A LA ESTACIÓN



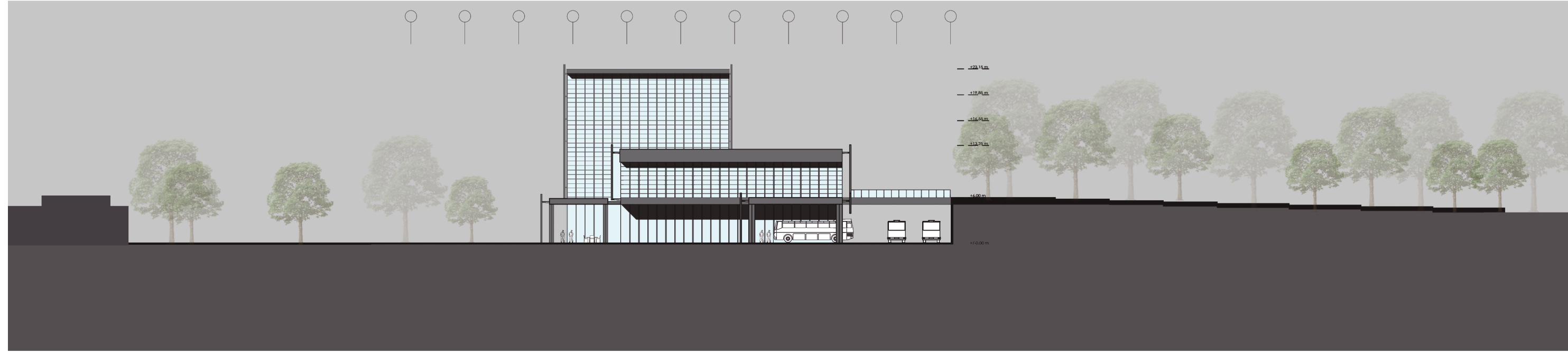
VISTA NORESTE (desde avenida 131)



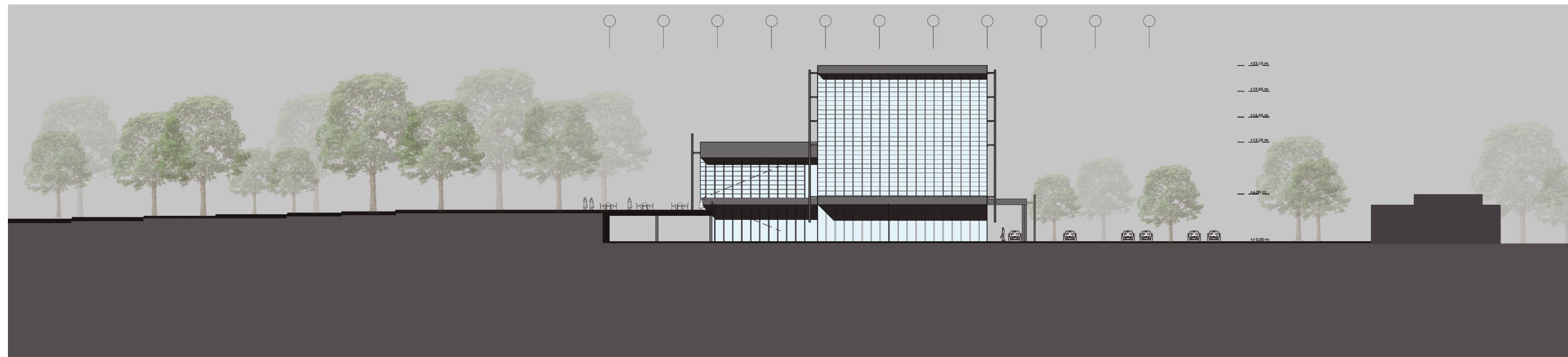
VISTA SUDOESTE (desde calle 132)

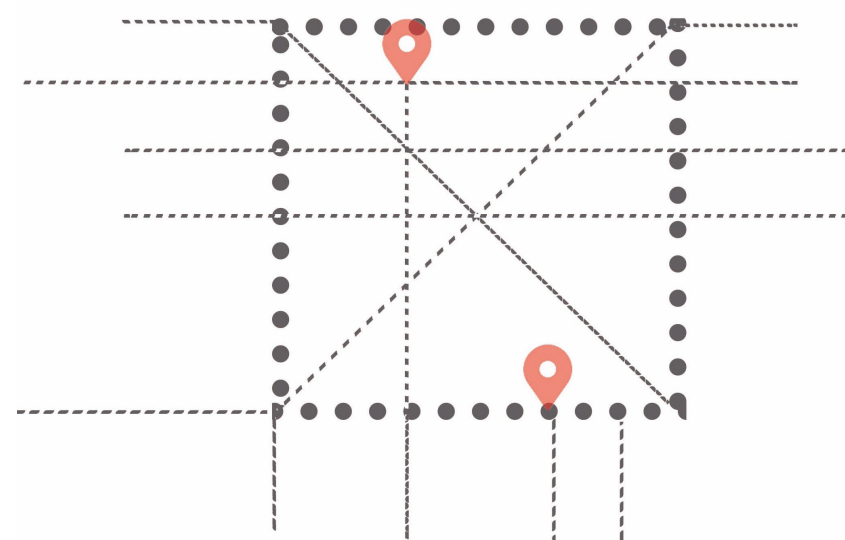


VISTA NORESTE (desde calle 57)



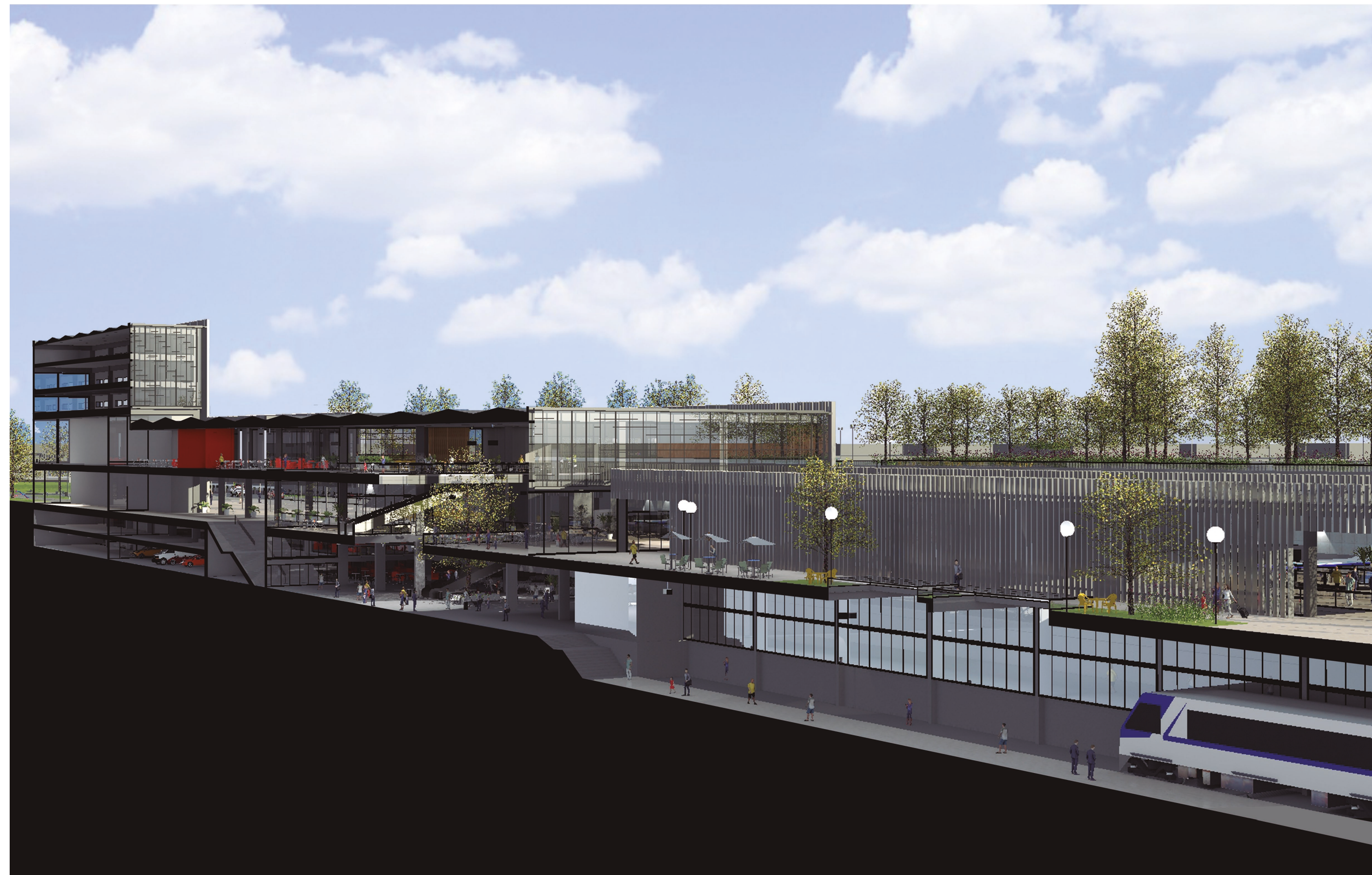
VISTA SUDESTE (desde calle 59)





CIUDAD EN MOVIMIENTO

DEFINICIÓN TECNOLÓGICA



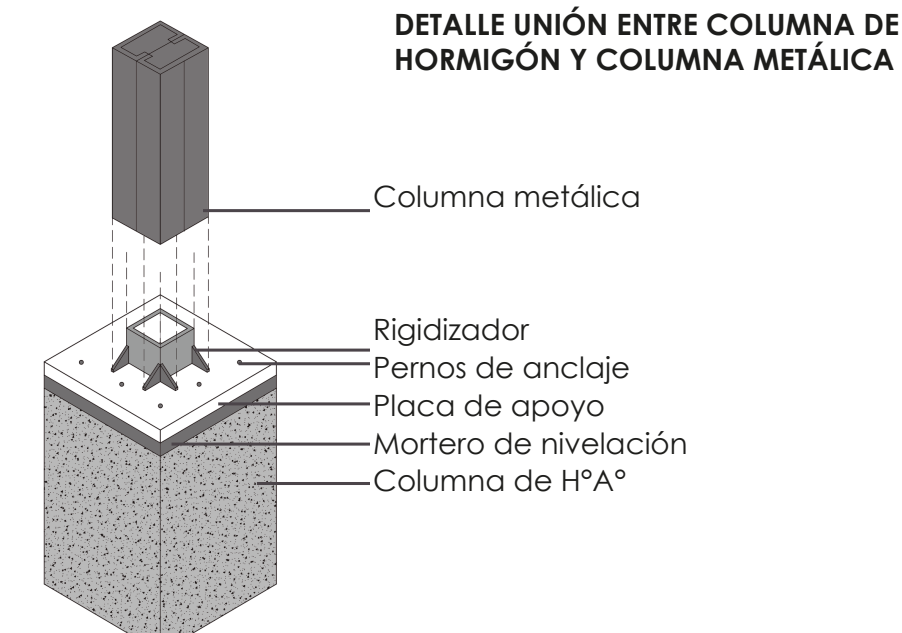
PROCESO DE MONTAJE

El proyecto está conformado por dos criterios estructurales según sus requerimientos y las condicionantes evaluadas. El sistema estructural en todos sus niveles, respecta estrictamente una grilla modular de 7.20 m x 7.20 m y en algunos casos, múltiplos de la misma.

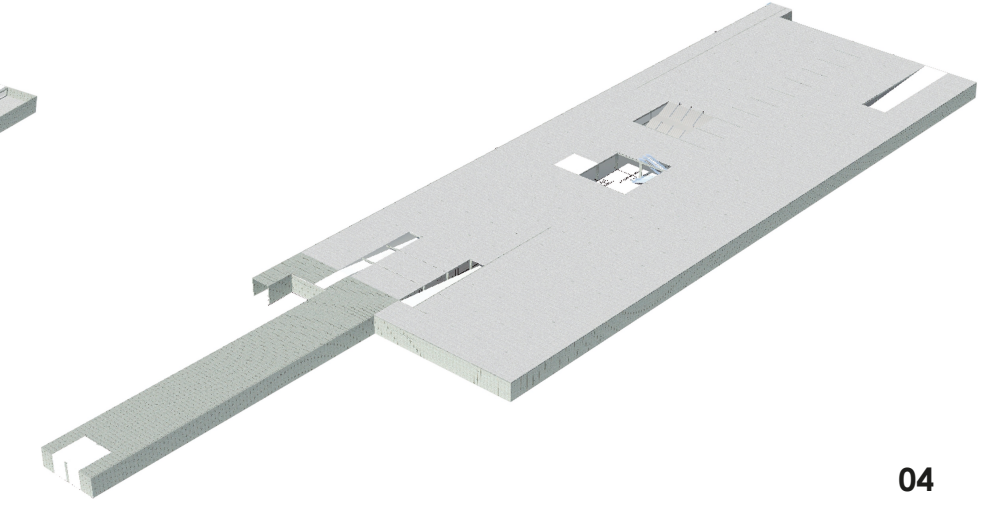
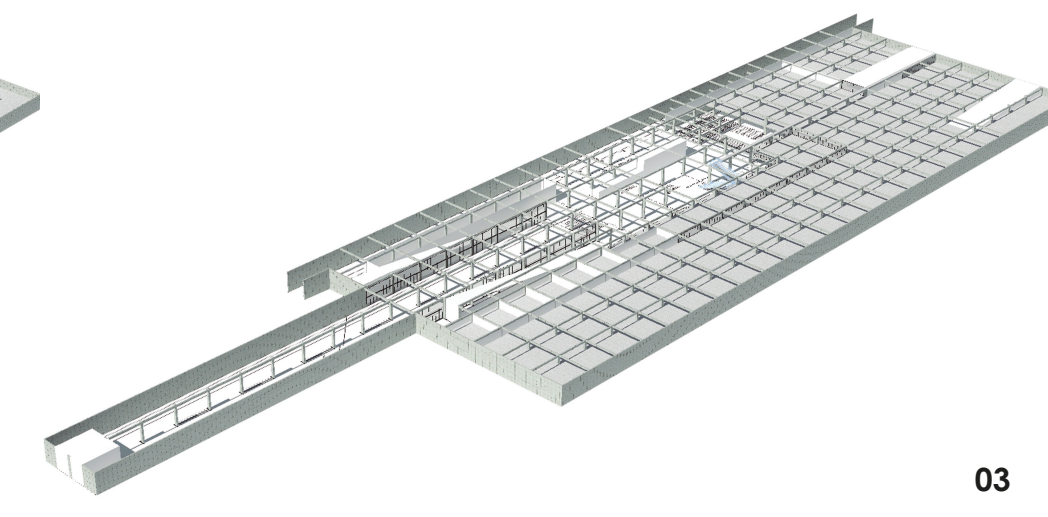
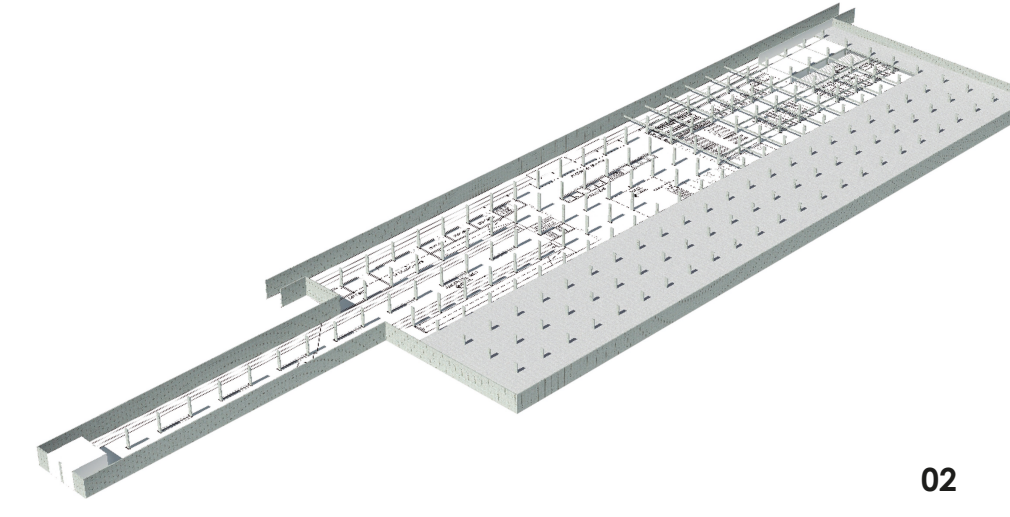
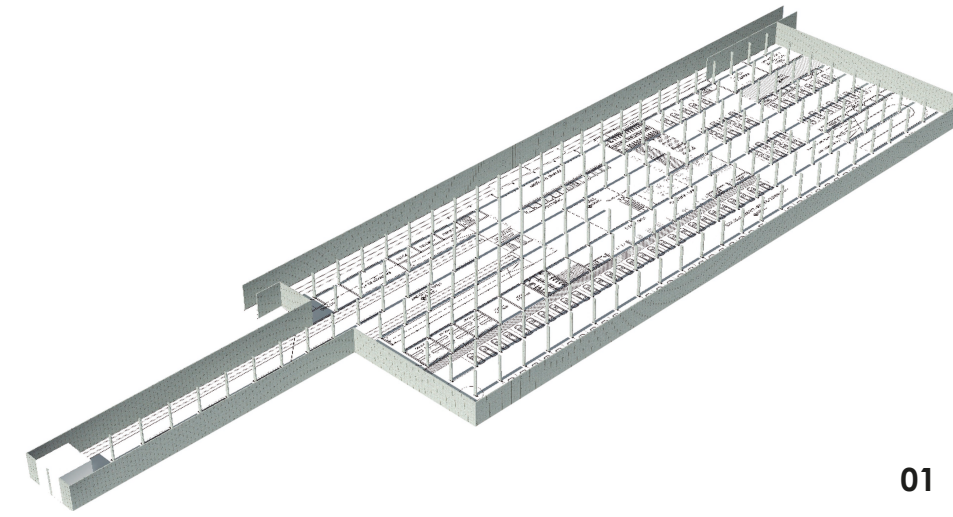
A partir del nivel +/-0.00m hacia abajo, la estructura del edificio se materializa de Hormigón Armado in situ, para la conformación de columnas y vigas. Las columnas tienen una dimensión de 0.30 m x 1.00 m, mientras que las vigas son de 0.30 m x 0.72 m x 7.20 m. Los entrepisos en el subsuelo están conformados por losetas pretensadas - Losa Shap LH60-16, de dimensiones: 0.16 cm h x 0.60 cm ancho x 7.20 m largo.

Desde el nivel +/- 0.00m hacia arriba, la estructura del edificio esta conformada de manera seca, utilizando perfiles de acero galvanizado, con el objetivo de generar un proceso de montaje mas veloz, pero a su vez, garantizarle al proyecto el sostén de grandes luces a cubrir, tales como la de la cubierta.

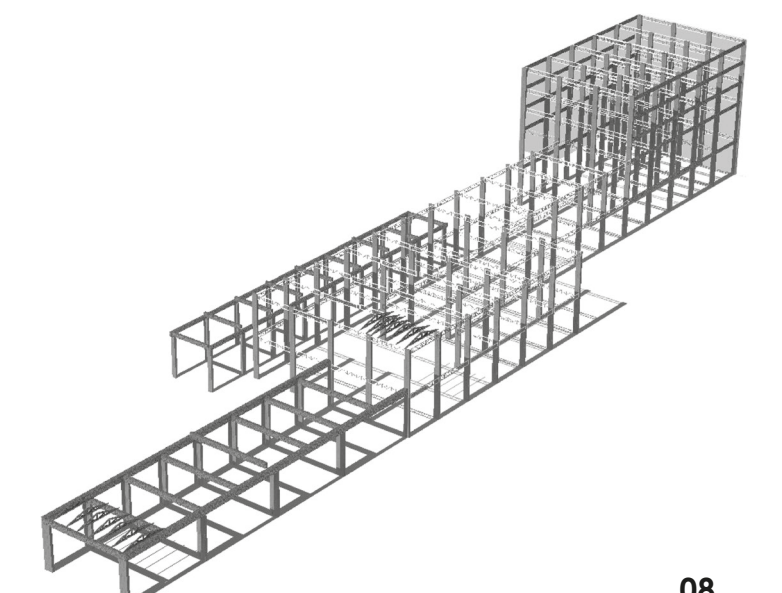
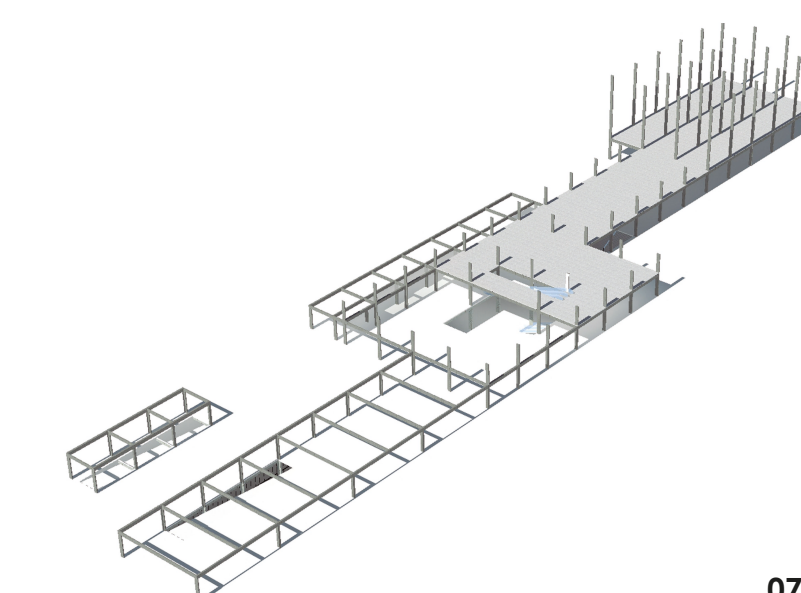
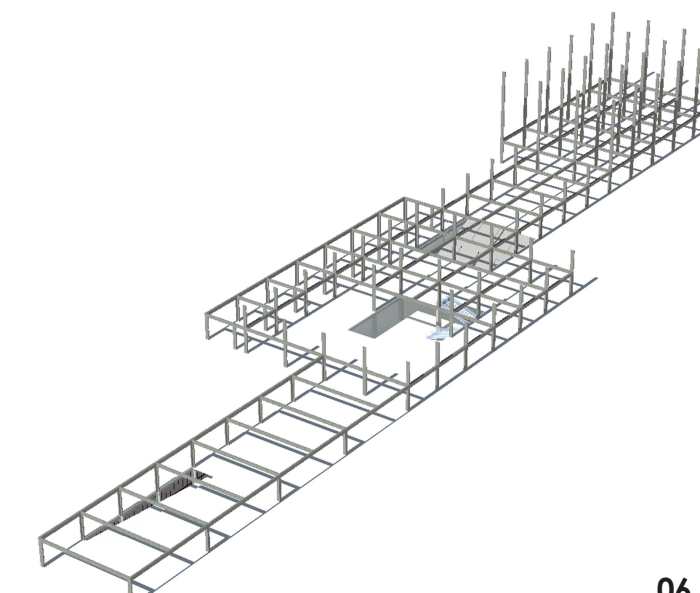
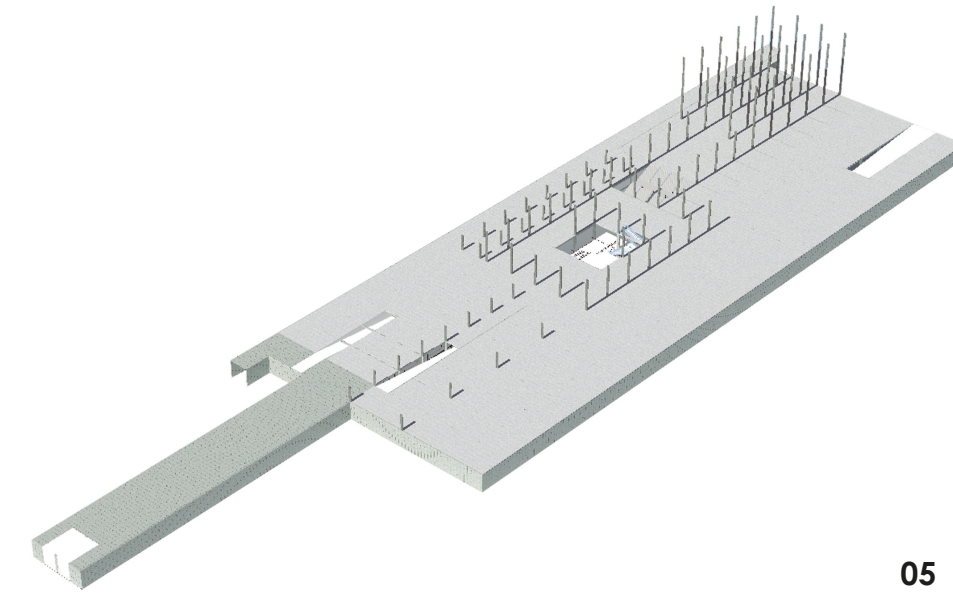
Para las columnas se utilizan cuatro perfiles "U" laminado en caliente, conformando columnas de 0.30 m x 0.80 m. Las vigas reticuladas son de 0.72 m h x 0.30 m ancho x distintas medidas de largo como por ejemplo: 7.20 m; 14.40 m; 21.60 o 28.80 m. Al igual que en el subsuelo los entrepisos estan materializados con la losa pretensada Shap LH60_16.



OBRA HÚMEDA



OBRA SECA



01. Columnas de HªA 02. Vigas de HªA y Losa pretensada 03. Vigas HªA y Losa pretensada en nivel cero 04. Losa pretensada y contrapiso de nivelación 05. Columnas metálicas 06. Vigas reticuladas 07. Vigas reticuladas de los niveles superiores y entrepisos de losa pretensada 08. Estructura de techo de cabriadas metálicas

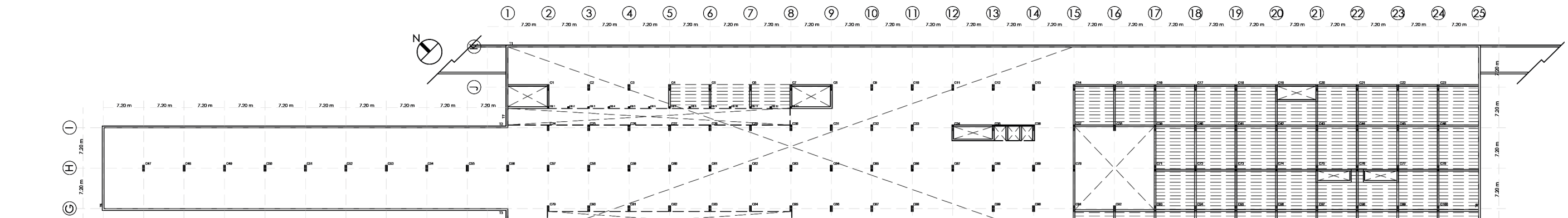
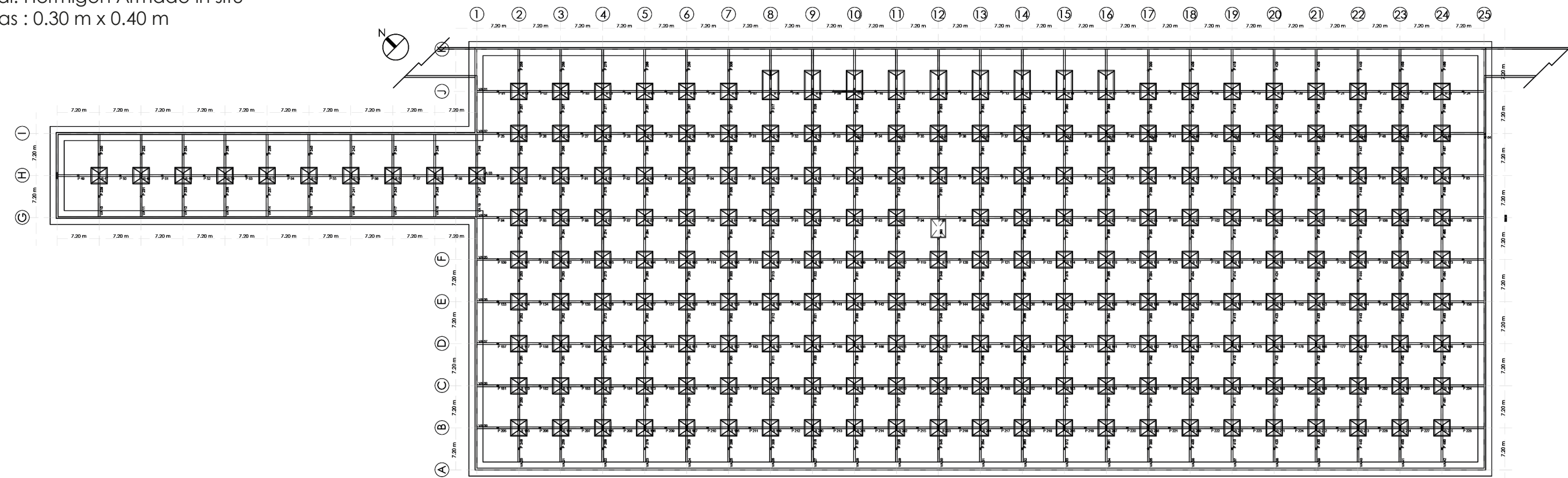
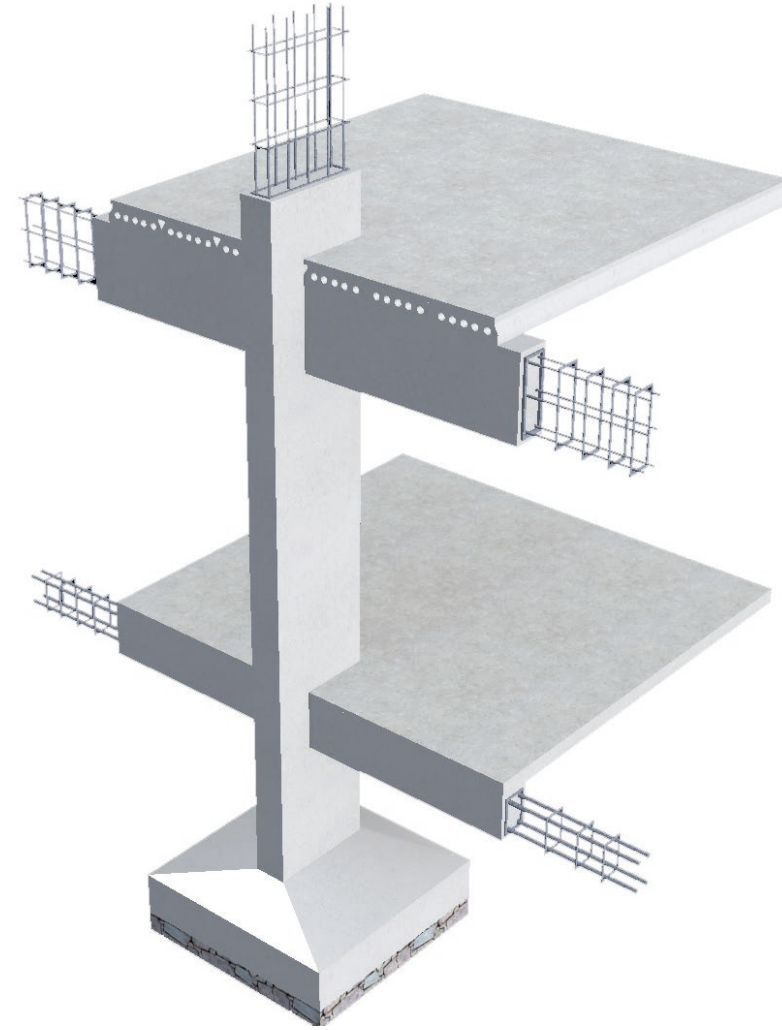
PLANOS ESTRUCTURALES - OBRA HÚMEDA

Hay que diferenciar en la planta de fundaciones los dos tipos de apoyo según los requerimientos estructurales. Los tabiques portantes de Hormigón Armado periféricos, poseen como fundación las zapatas corridas. Mientras que los apoyos puntuales de las columnas poseen como fundación, bases aisladas.

El proyecto se encuentra modulado por una grilla regular ortogonal de 7.20 metros por 7.20 metros.

PLANTA DE FUNDACIONES

- Bases aisladas** - geometría cuadrada
Material: Hormigón Armado in situ
Medidas: 2.80 m x 2.80 m
- Bases corridas** - geometría rectangular
Material: Hormigón Armado in situ
Medidas: 2.80 m ancho
- Tabiques** - geometría rectangular
Material: Hormigón Armado in situ
Espesor: 0.30 m
- Pilotines** - geometría circular
Material: Hormigón Armado in situ
Diámetro: 0.30 m
- Vigas de arriostramiento**- geometría rectangular
Material: Hormigón Armado in situ
Medidas : 0.30 m x 0.40 m

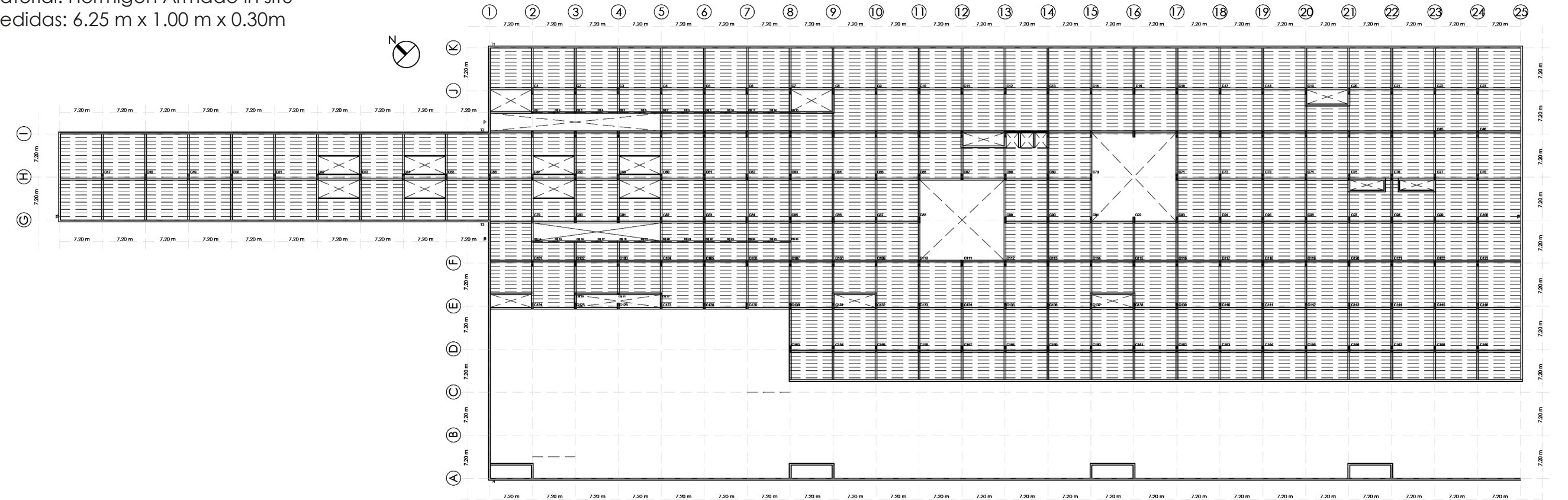


PLANTA DE ENTREPISOS - 6:25 -3.25

- Losas prefensadas** - geometría rectangular
Material: Hormigón Armado
Medidas: 7.20 x 0.60 m x 0.16 m LOSA SHAP LH60-16

- Vigas** - geometría rectangular
Material: Hormigón Armado
Medidas: 7.20 x 0.72 m x 0.30 m L/10 = 7.20/10= h=0.72m

- Columnas** - geometría rectangular
Material: Hormigón Armado in situ
Medidas: 6.25 m x 1.00 m x 0.30m



PLANOS ESTRUCTURALES - OBRA SECA

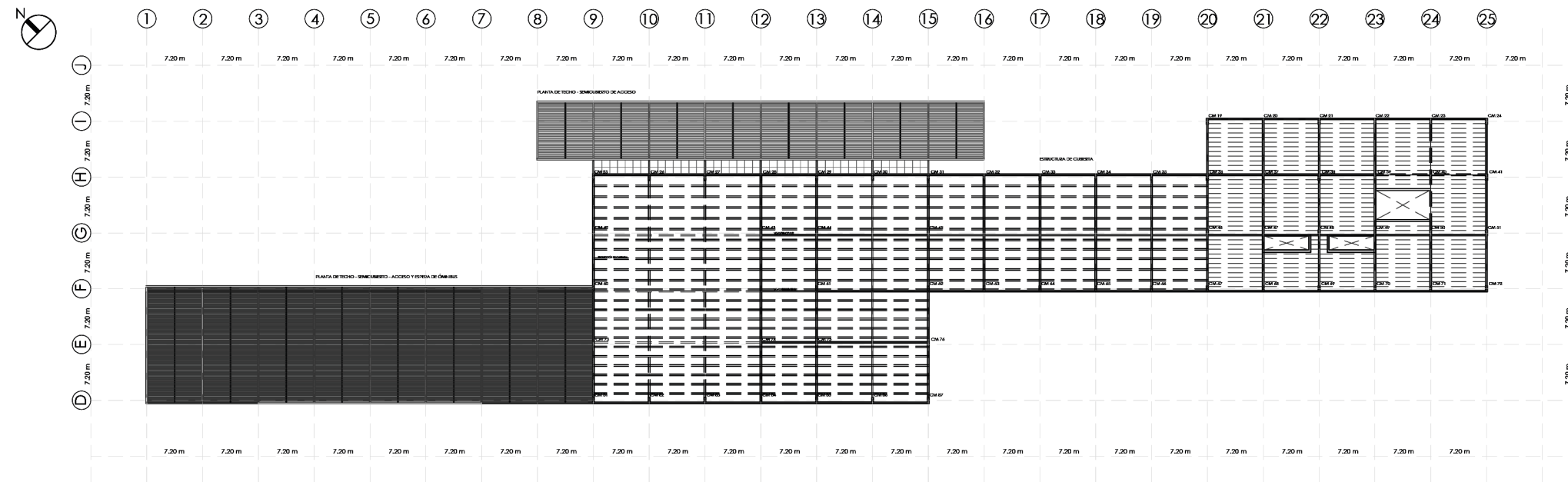
A partir del nivel cero en adelante, se utiliza una estructura metálica acorde al diseño arquitectónico propuesto, capaz de resistir mayores luces, espacialidades con mayor altura. A su vez, permite plantear un montaje mucho mas veloz, sobre todo en comparación de la obra húmeda del subsuelo.



PLANTA DE ENTREPISO +4.50 METROS

-Losas pretensadas - geometría rectangular
Material: Hormigón Armado
Medidas: 7.20 x 0.60 m x 0.16 m LOSA SHAP LH60-16

-Vigas reticuladas - geometría rectangular
Material: Perfil angular de alas iguales "L" + tubos (laminada en caliente)
Medidas: 14.40 m x 0.72 m (h) espesor: 0.20
Adopto: 4" x 5/16 10.1 cm x 8 mm



PLANTA DE ENTREPISO +11.20 (en adelante)

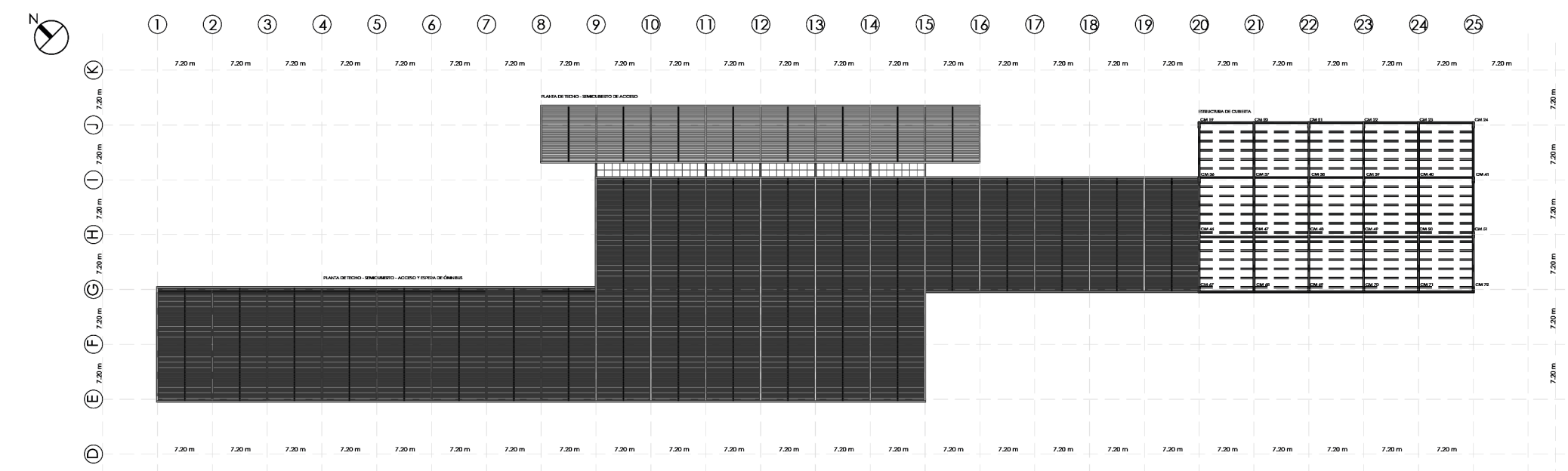
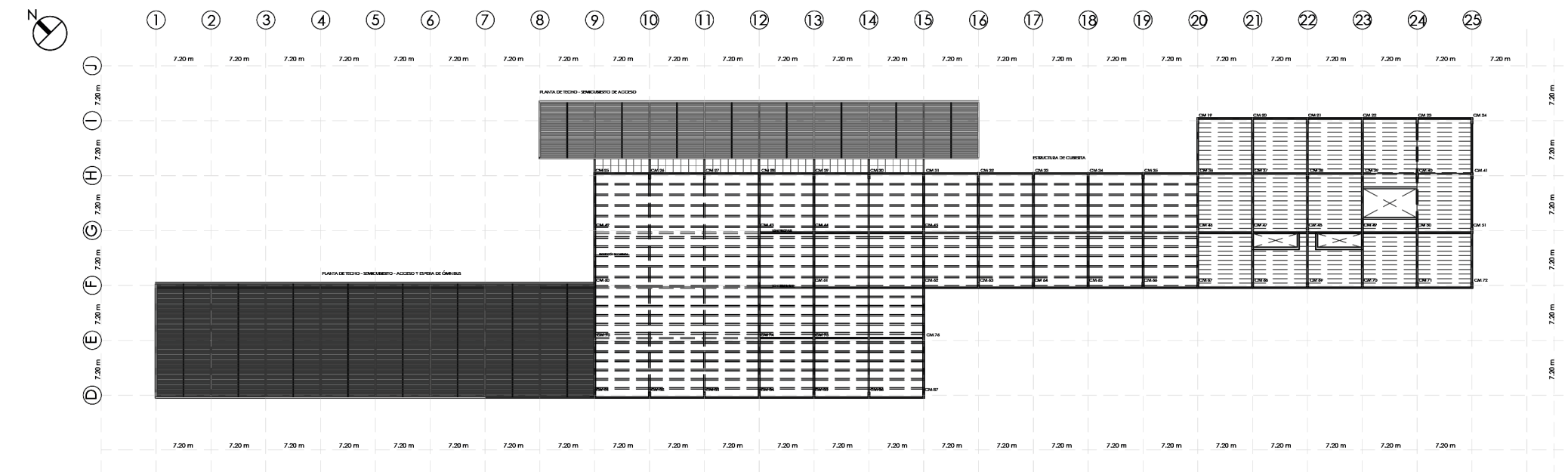
-Losas pretensadas - geometría rectangular
Material: Hormigón Armado
Medidas: 7.20 x 0.60 m x 0.16 m LOSA SHAP LH60-16

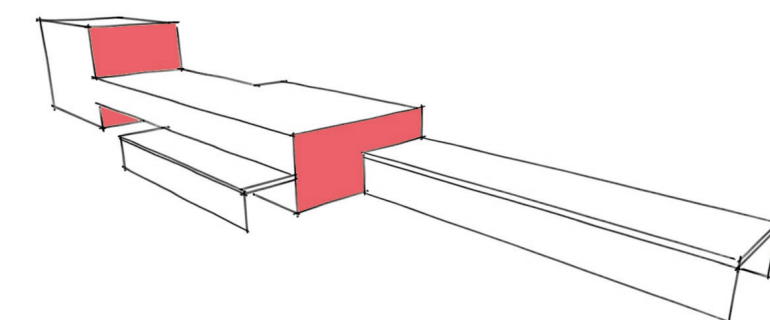
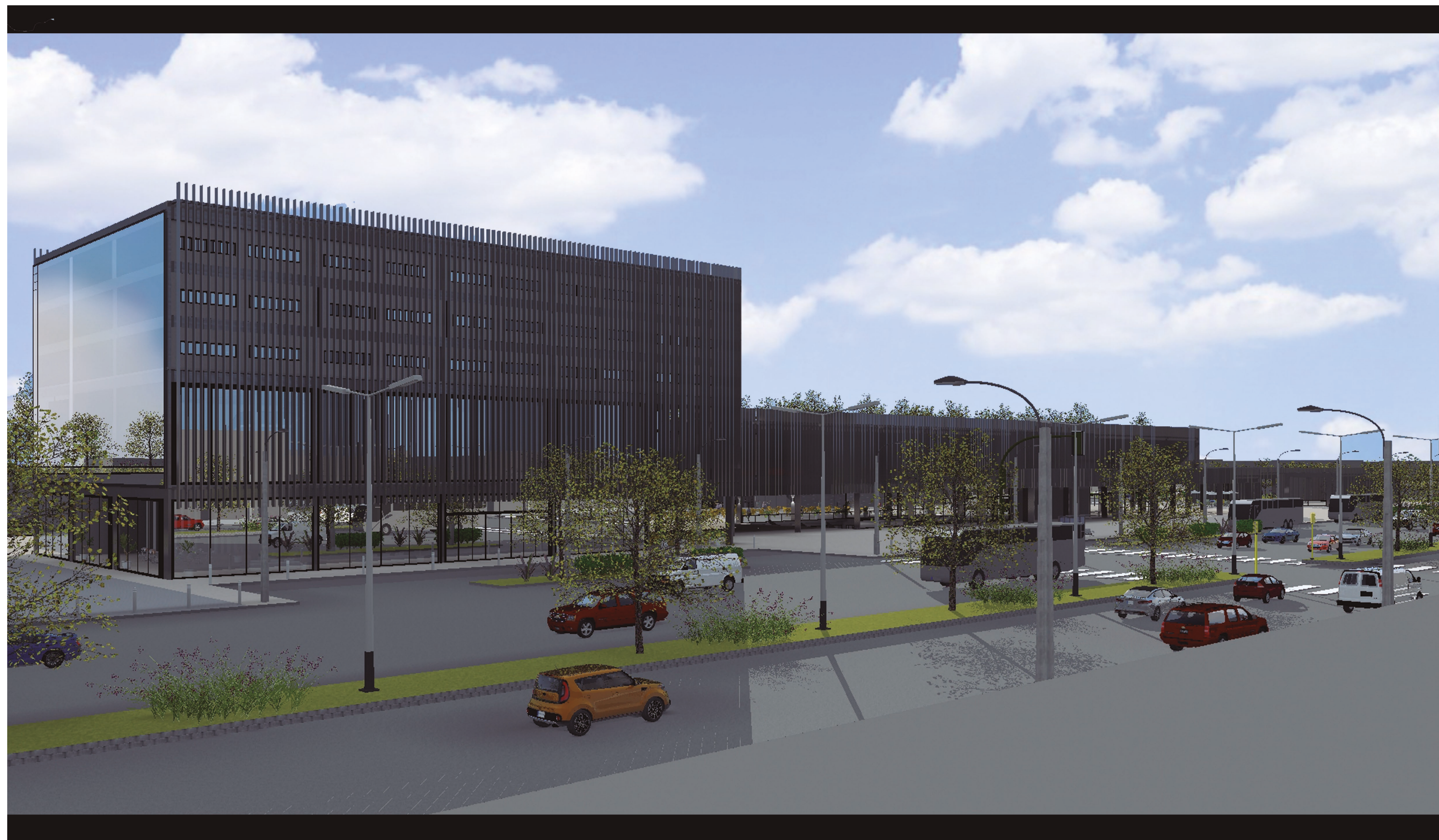
-Vigas reticuladas - geometría rectangular
Material: Perfil angular de alas iguales "L" + tubos (laminada en caliente)
Medidas: 14.40 m x 0.72 m (h) espesor: 0.20
Adopto: 4" x 5/16 10.1 cm x 8 mm

- Vigas reticuladas secundarias en semicubierto de acceso - geometría rectangular
Material: Perfil angular de alas iguales "L" + tubos (laminada en caliente)
Medidas: 7.20 x 0.36 m x 0.30 m L/10 = 7.20/20= h=0.36m
Adopto: 3" x 1/4 7.62 cm x 5 mm espesor

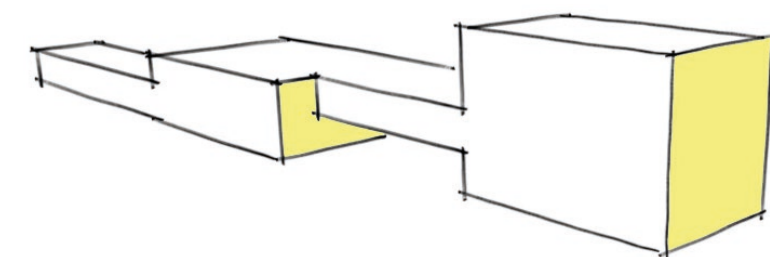
Columnas metálicas - geometría rectangular
Material: Perfil normal "U" (laminada en caliente)
Medidas: 40 cm x 11 cm en conjunto 4 perfiles conforman columnas de 0.80 m x 0.22 m
Denominación UPN 400

Cabriadas metálicas - **geometría triangular**
Material: Perfil rectangular laminado en caliente
Medidas: h=0.36m
Caída: 3.6 m a cada lado

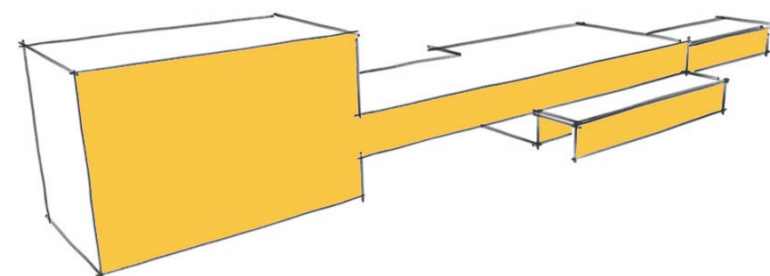




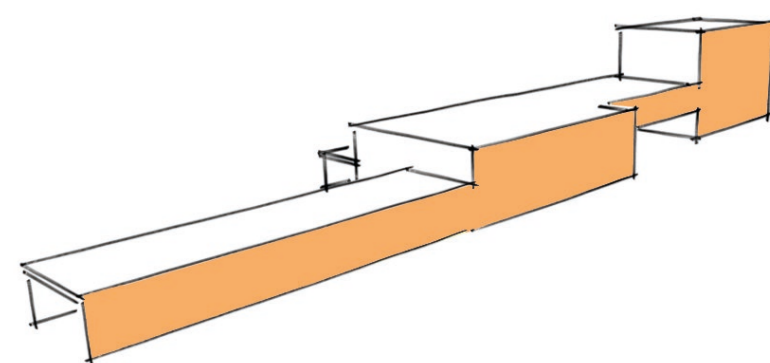
01



02



03



04

01. Fachadas con orientación Norte 02. Fachadas con orientación Sur 03. Fachadas con rientación Este 04. Fachadas con orientación Oeste

CRITERIOS DE DISEÑO

La estación de transferencias y el hotel, se perciben como dos volúmenes principales, contenedores de grandes programas de uso público, conectados por dos tiras articuladoras.

El edificio buscará otorgar un lenguaje en su fachada, y que a su vez, proporcione al edificio ciertos aspectos de confort térmico, lumínico y acústico.

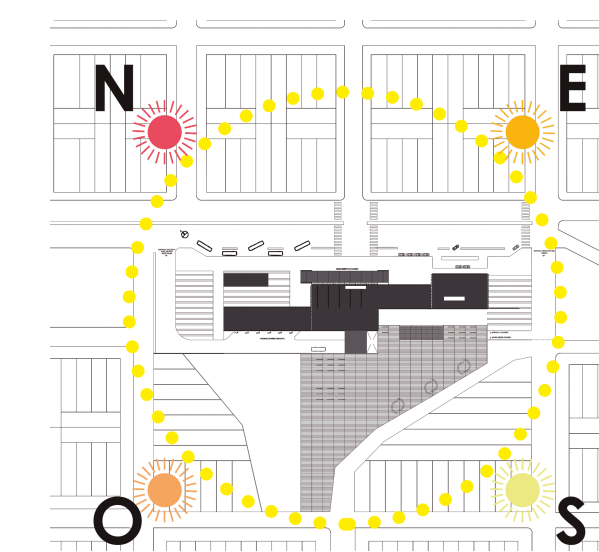
En primer lugar, se identifican las orientaciones de cada fachada, atendiendo a los requerimientos arquitectónicos que cada una necesita.

El objetivo de las envolventes es proteger al edificio de manera pasiva a los efectos de la luz solar, calor, etc. Pero también, otorgarle un lenguaje, que cubrirá todas sus caras, desde los niveles más altos hasta planta baja, donde aparecen las carpinterías.

En la fachada Norte, se utilizará un muro cortina de vidrio con piezas metálicas horizontales que funcionarán como aleros.

En las fachadas Este y Oeste, se utilizarán parasoles de aluminio que otorgarán al edificio un tamiz de luz y que a su vez, permitirá la circulación del aire.

En la fachada Sur, solamente se utilizará el muro cortina simple, sin aleros.



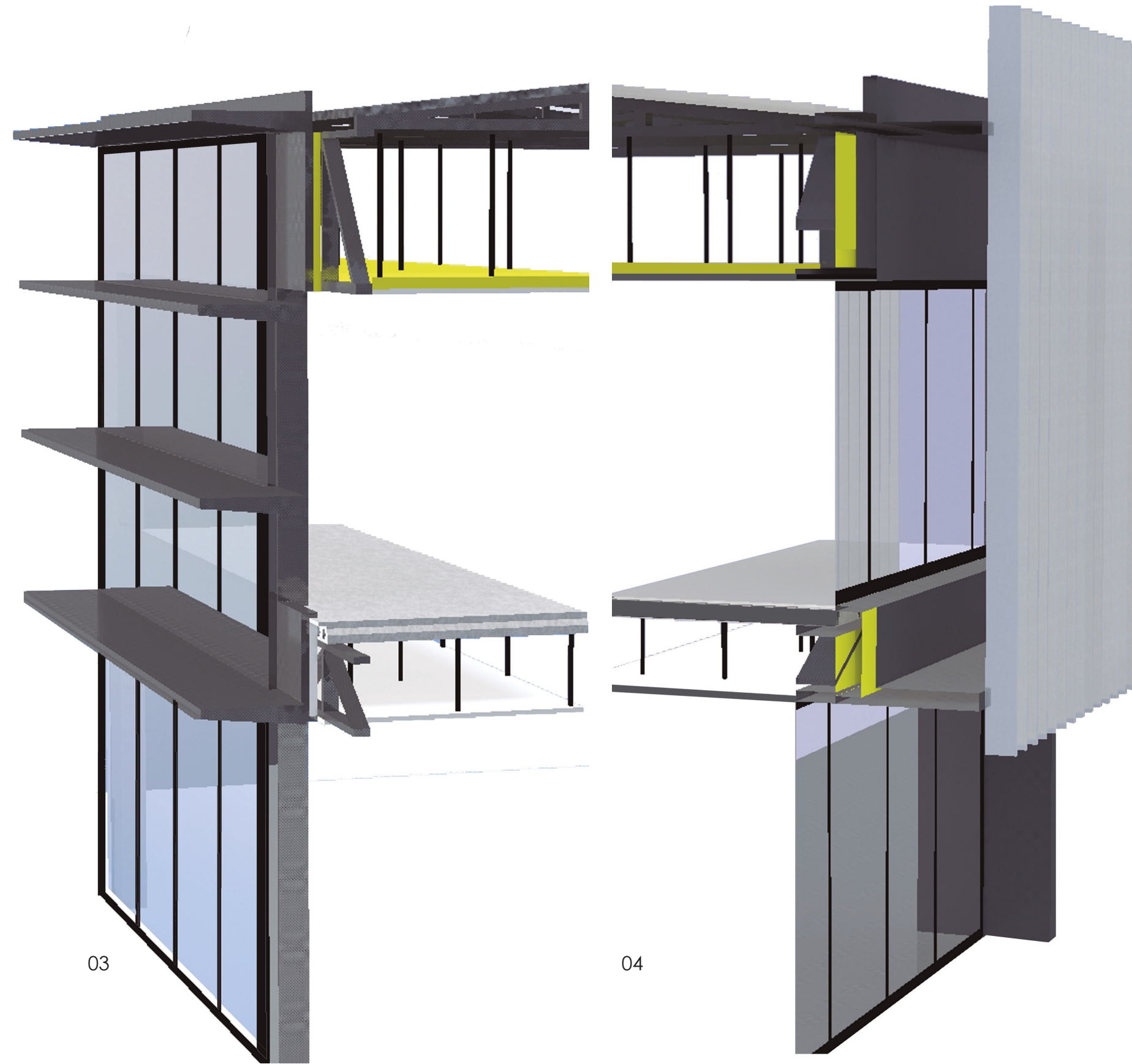
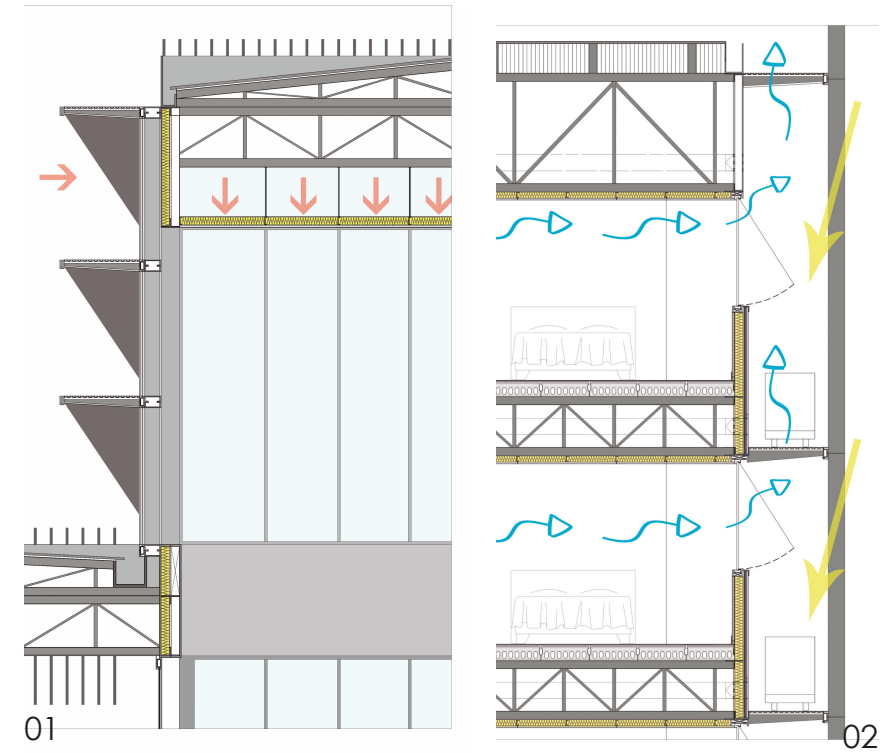
CRITERIOS DE DISEÑO

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

El muro cortina es un sistema de revestimiento no estructural, utilizado en las fachadas Norte y Sur por la capacidad que tienen para resistir la infiltración de aire y agua. Son energéticamente eficientes, lo que reducirá el costo de calefacción, refrigeración e iluminación del edificio. Así, además de ahorrar costos en la construcción, permite ahorrar a largo plazo.

Los parasoles, aplicado en las fachadas Este y Oeste, lo protege de la radiación solar, asegurando al mismo tiempo una iluminación natural del ambiente interno.

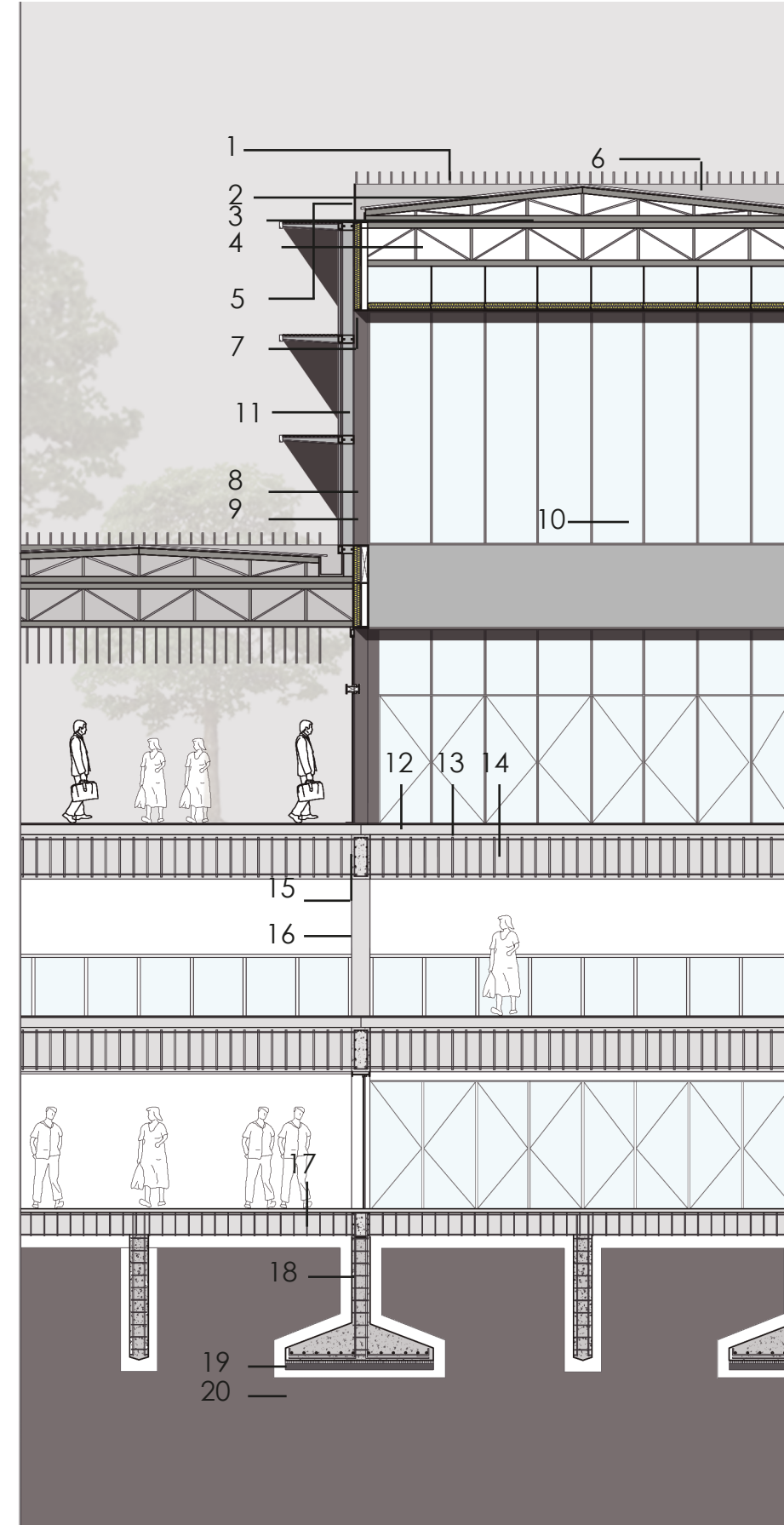
Ambos sistemas garantizan iluminación y una correcta circulación del aire



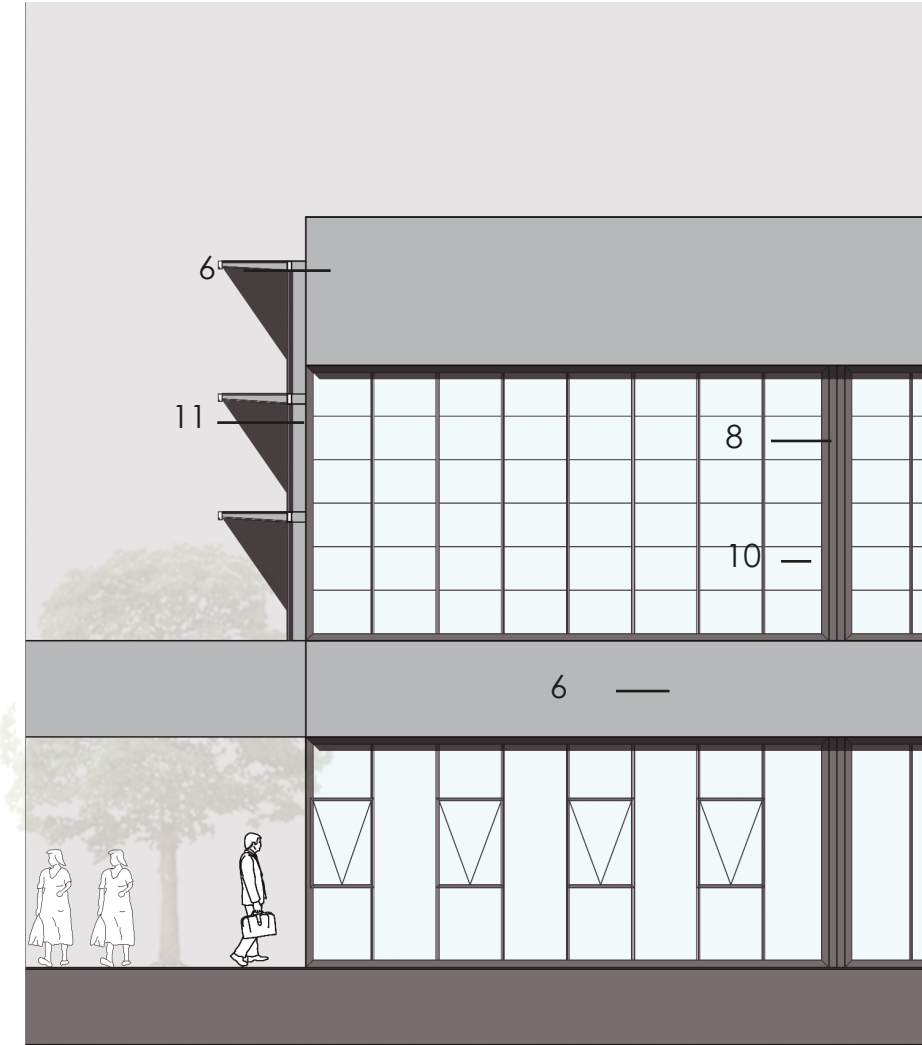
01. Protección contra puentes térmicos 02. Circulación de aire 03. Fachadas con muro cortina en orientación Norte y Sur. 04. Parasoles en fachadas Este y Oeste



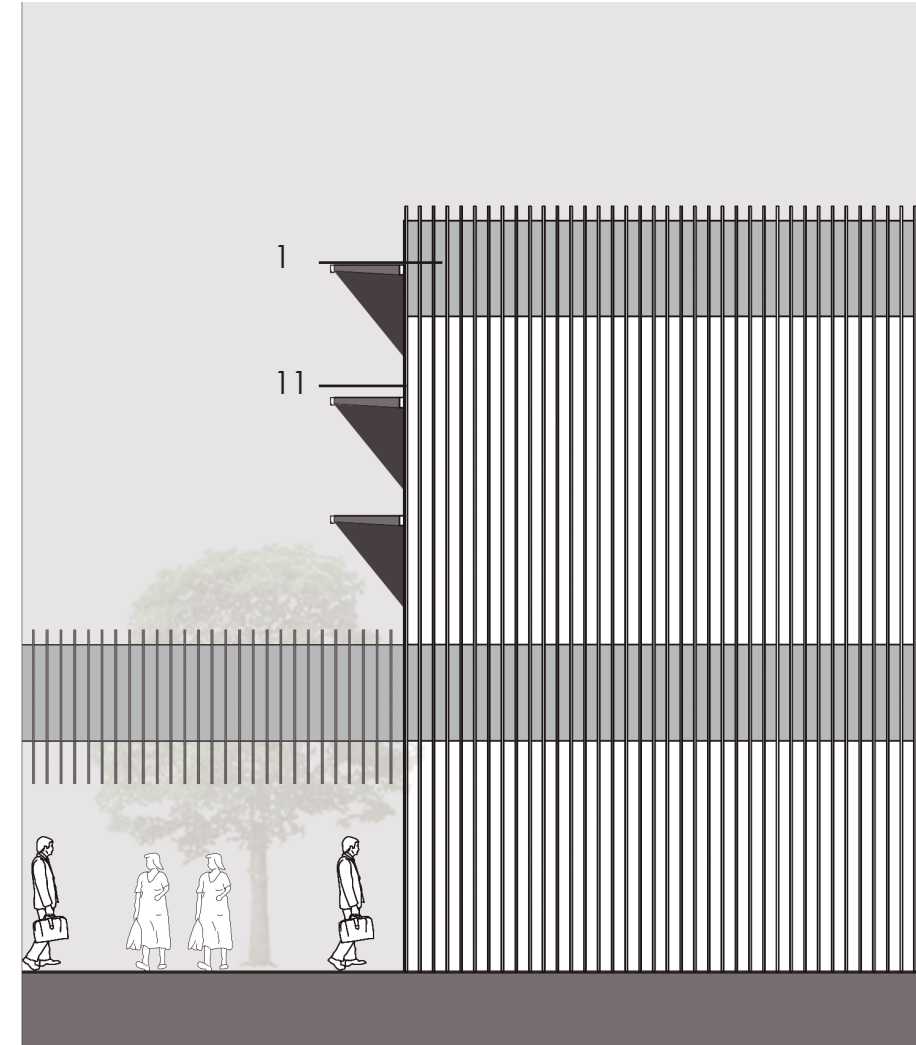
SECTOR CORTE



SECTOR VISTA PIEL INTERIOR



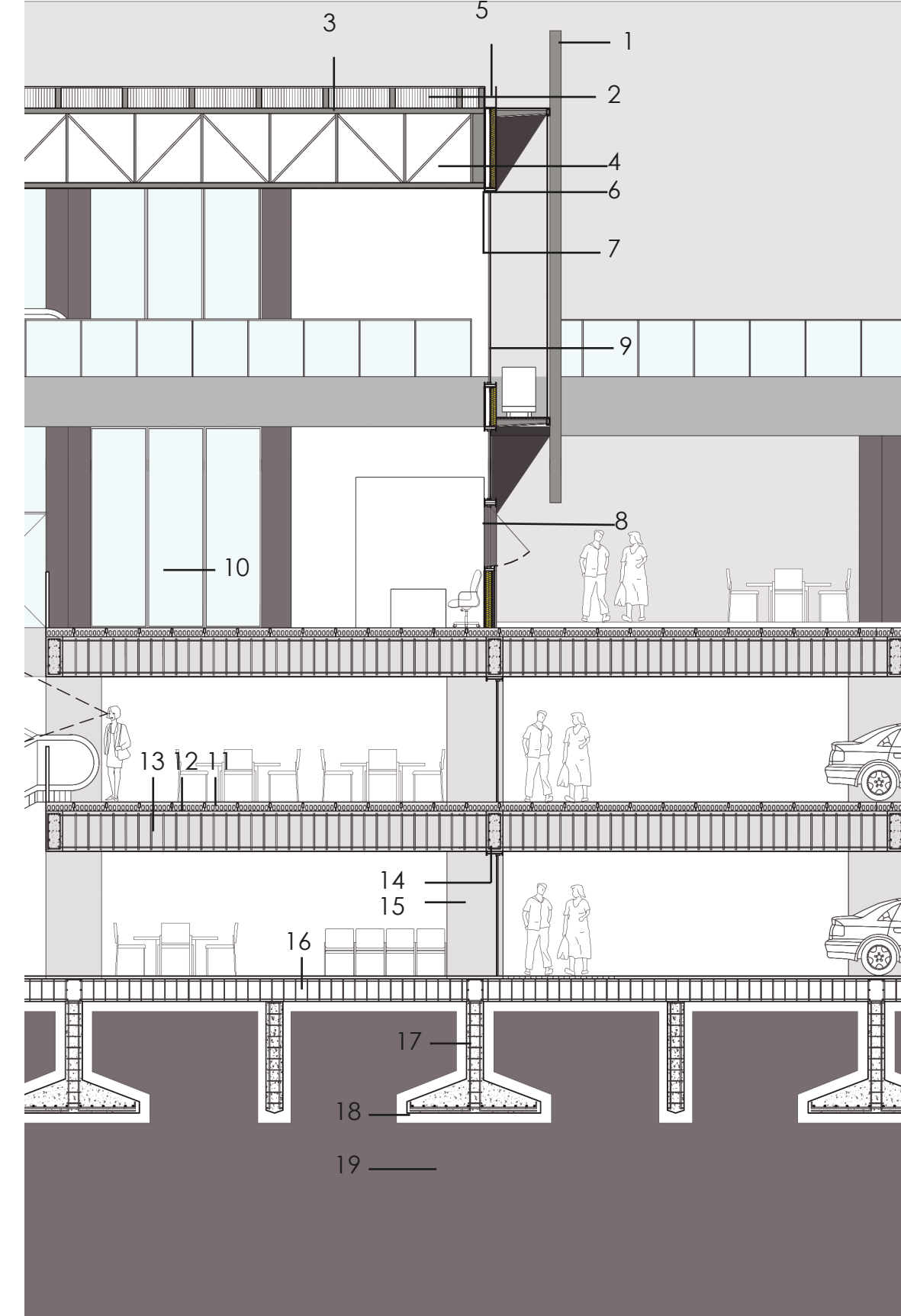
SECTOR VISTA PIEL EXTERIOR



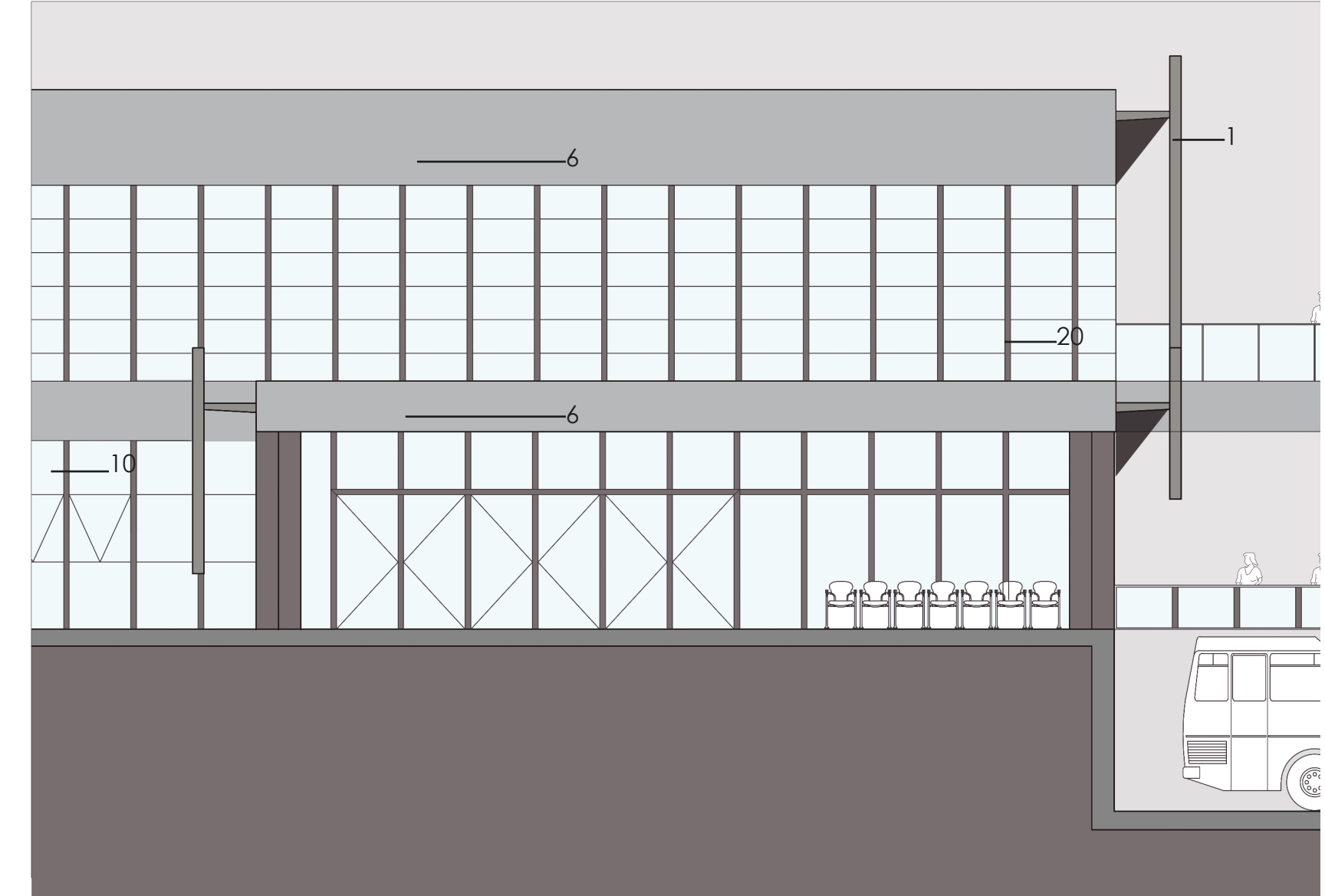
REFERENCIAS

1 Parasol metálico 0.08 m x 0.2 m 2 Cubierta de chapa galvanizada 3 Cabriada metálica con perfiles rectangulares h= 0.36 m 4 Viga reticulada metálica. L/20= 14.40/20= h=0.72 m 5 Canaleta de hierro fundido 6 Perfil metálico que oculta estructura 7 Viga reticulada en corte 8 Columna metálica conformada por cuatro perfiles angulares de alas iguales "L" + tubos laminados en caliente. 4" x 5/16 9 Carpintería de PVC DVH en corte 10 Carpintería de PVC con vidrio DVH en vista 11 Muro cortina de vidrio para protección solar sistema Curtain Wall 12 Piso cerámico 0.60m x 0.60 m 13 Losa Shap LH60-16 14 Viga de hormigón armado L/10= 7.2/10= 0.72 m 15 Viga de hormigón armado L/10= 7.2/10= 0.72 m en corte 16 Columna de hormigón armado 0.30 x 1.00 m según predimensionado 17 Viga arriostrada de hormigón armado h= 0.40 m (cada 3.6 m hay un pilotín o base) 18 Base aislada de hormigón armado 2.80 x 2.80 m 19- Mortero de asiento y limpieza esp. 0.20cm 20 Suelo: Grava

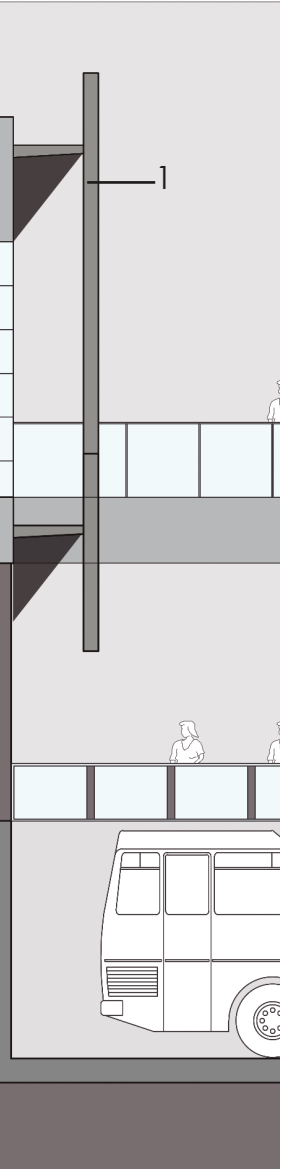
SECTOR CORTE



SECTOR VISTA PIEL INTERIOR

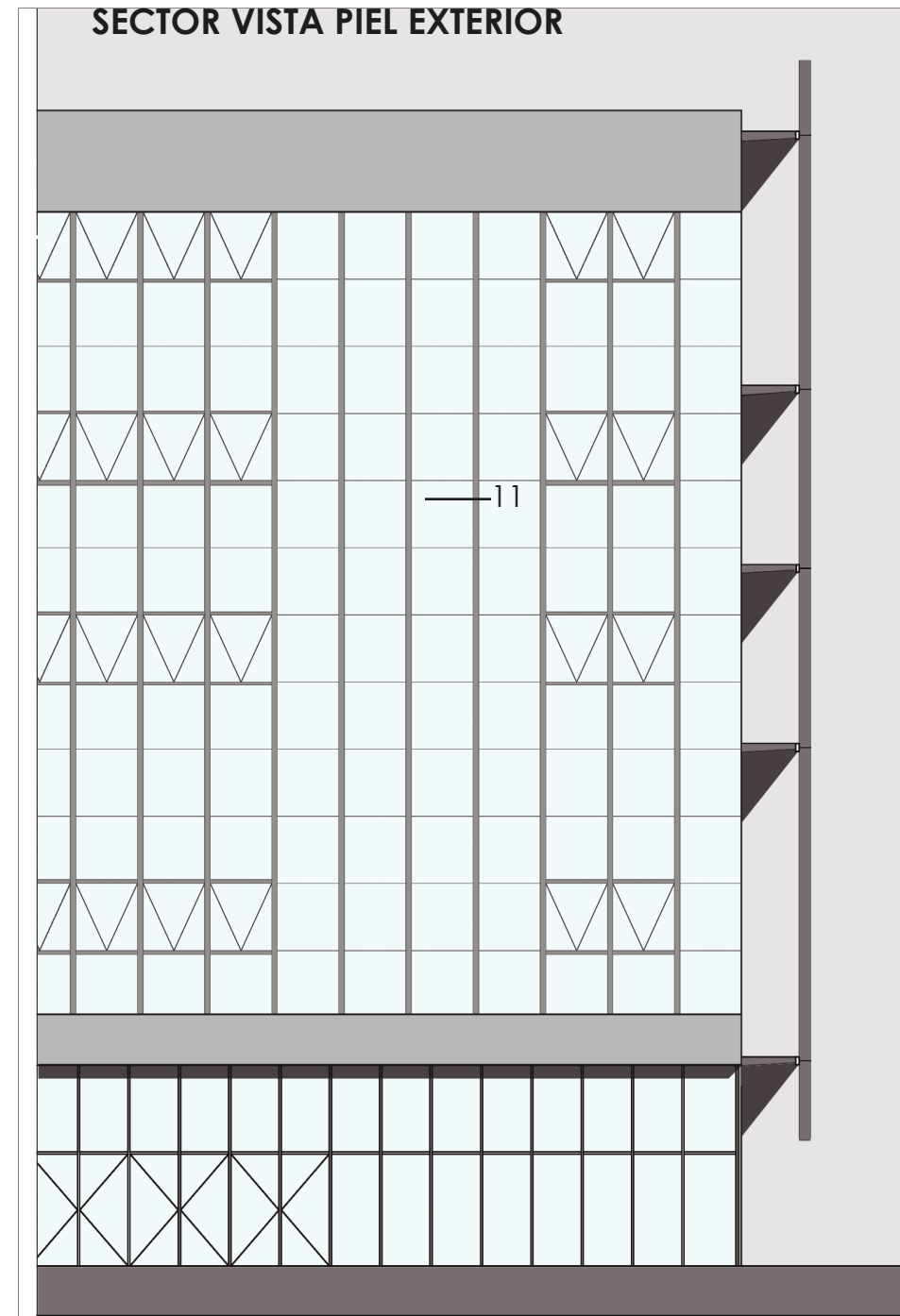
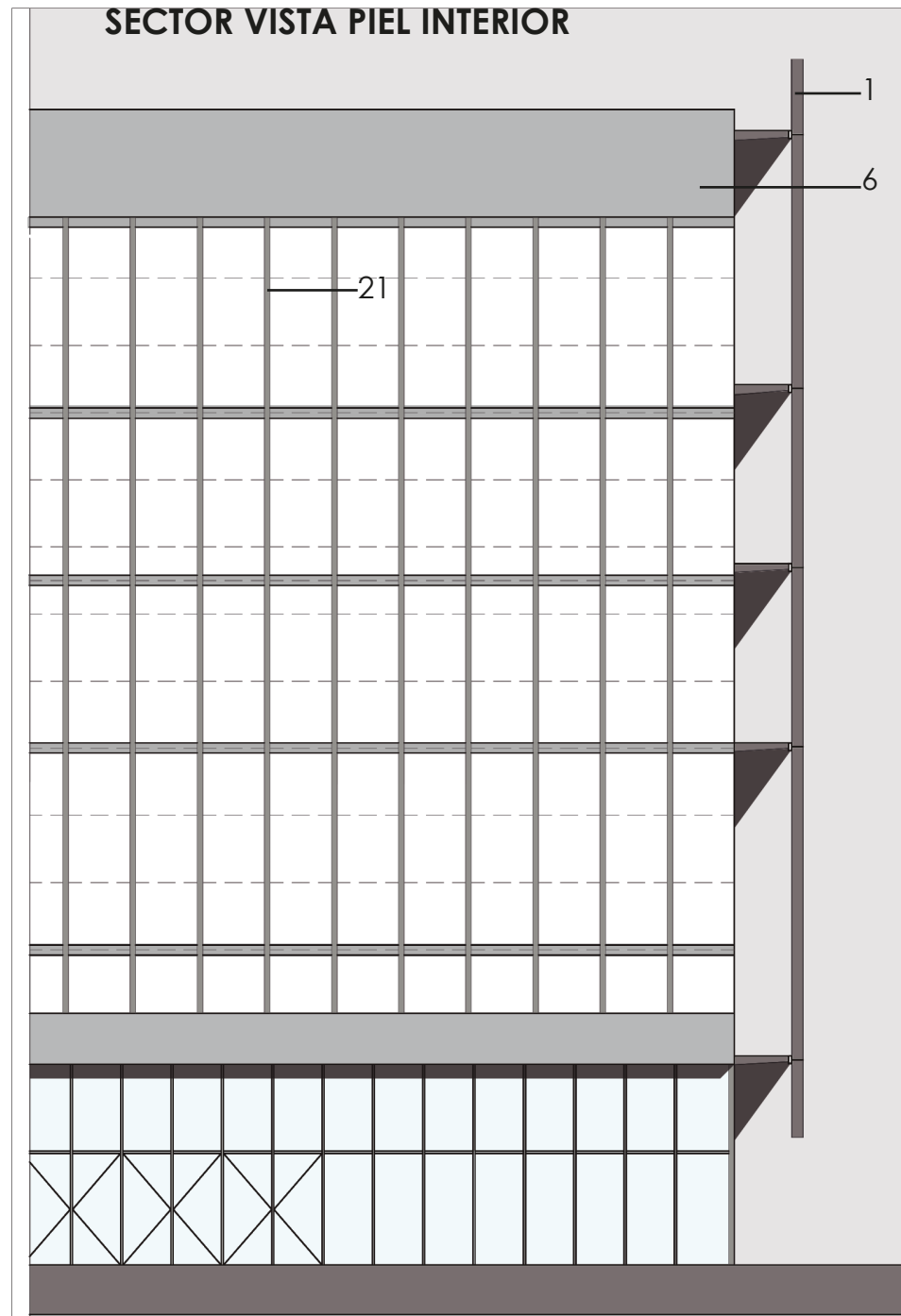
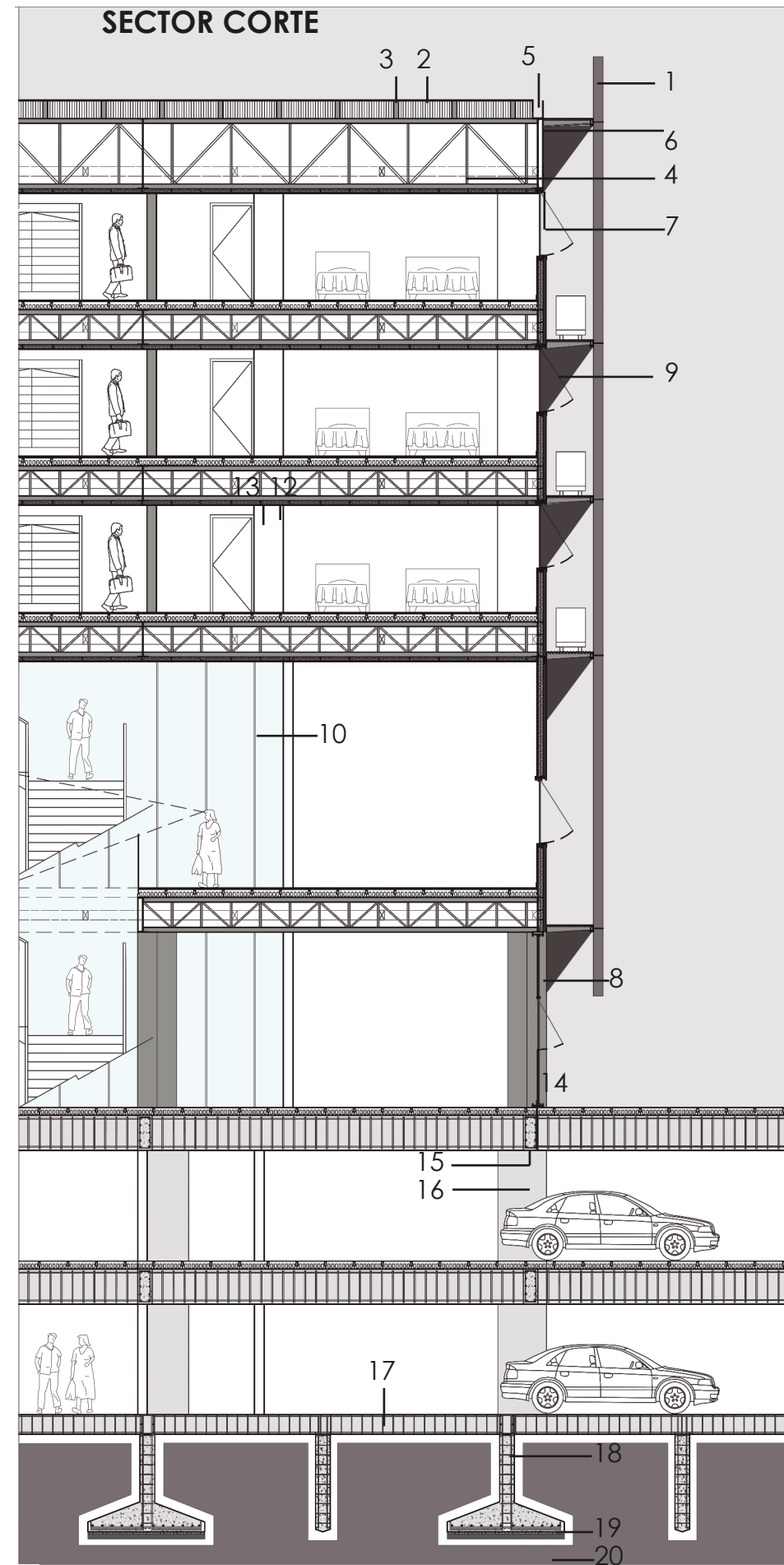


SECTOR VISTA PIEL EXTERIOR



REFERENCIAS

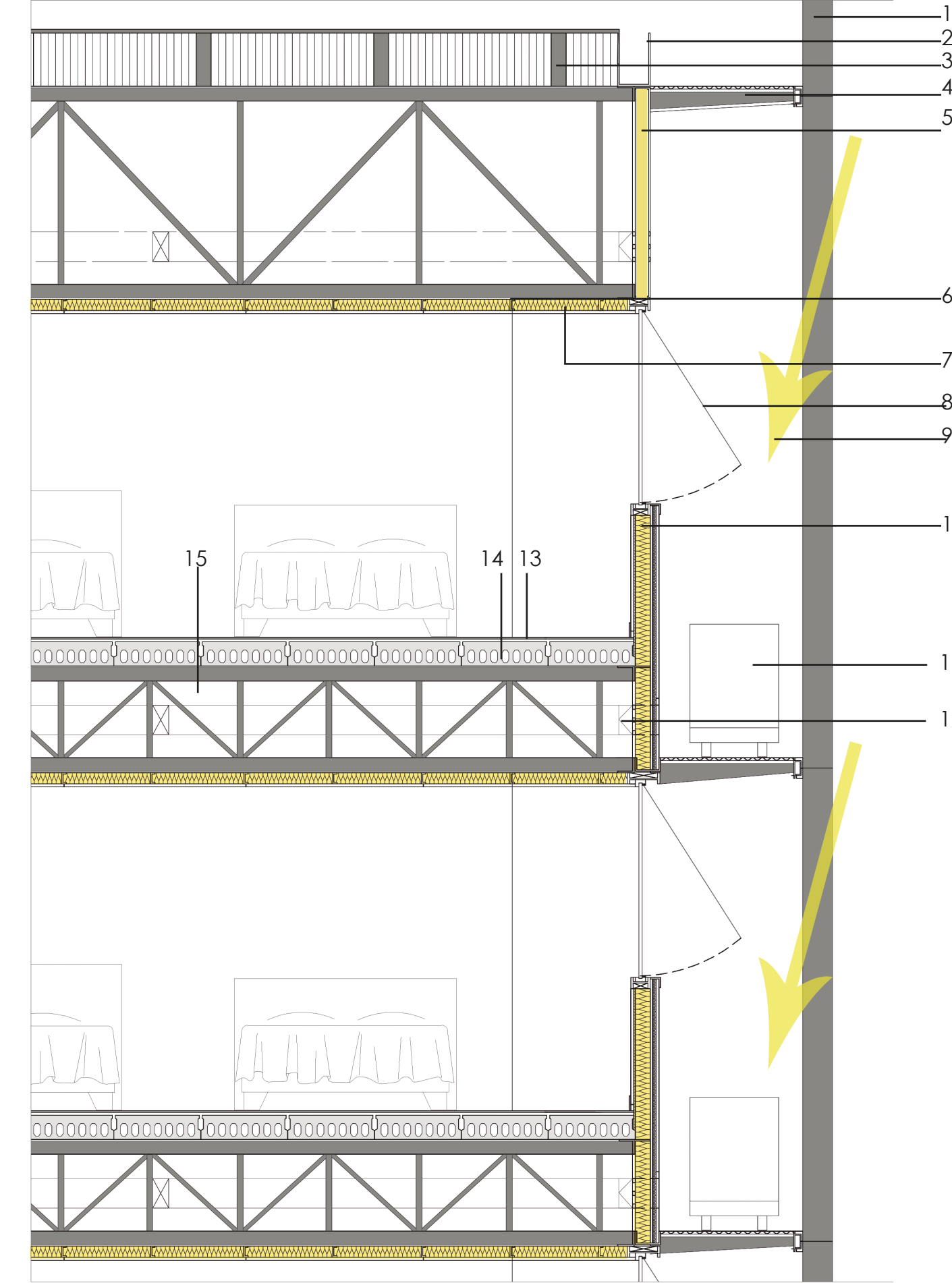
1 Parasol metálico 0.08 m x 0.2 m 2 Cubierta de chapa galvanizada 3 Cabriada metálica con perfiles rectangulares h= 0.36 m 4 Viga reticulada metálica. L/20= 14.40/20= h=0.72 m 5 Canaleta de hierro fundido 6 Perfil metálico que oculta estructura 7 Viga reticulada en corte 8 Columna metálica conformada por cuatro perfiles angulares de alas iguales "L" + tubos laminados en caliente. 4" x 5/16 9 Carpintería de PVC DVH en corte 10 Estructura de muro cortina sistema curtain wall Curtain Wall 11 Piso cerámico 0.60m x 0.60 m 12 Losa Shap LH60-16 13 Viga de hormigón armado L/10= 7.2/10= 0.72 m 14 Viga de hormigón armado L/10= 7.2/10= 0.72 m en corte 15 Columna de hormigón armado 0.30 x 1.00 m según predimensionado 16 Viga arriostrada de hormigón armado h= 0.40 m (cada 3.6 m hay un pilotín o base) 17 Base aislada de hormigón armado 2.80 x 2.80 m 18- Mortero de asiento y limpieza esp. 0.20cm 19 Suelo: Grava 20. Muro cortina sistema Curtain Wall



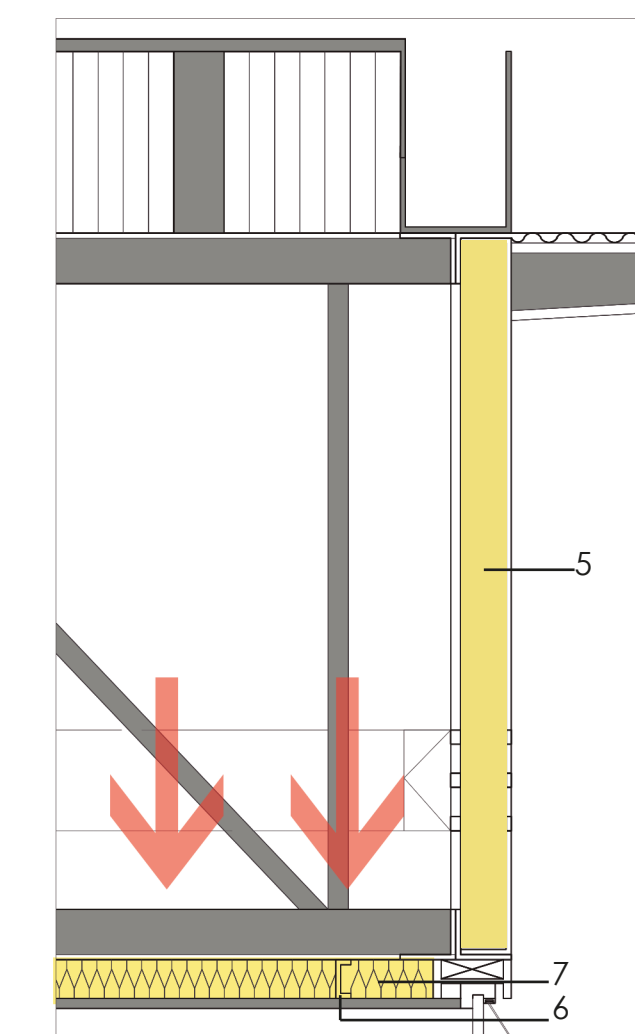
REFERENCIAS

- 1 Parasol metalico 0.08 m x 0.2 m
- 2 Cubierta de chapa galvanizada
- 3 Cabriada metálica con perfiles rectangulares h= 0.36 m
- 4 Viga reticulada metálica. L/20= 14.40/20= h=0.72 m
- 5 Canaleta de hierro fundido
- 6 Perfil metálico que oculta estructura
- 7 Viga reticulada en corte
- 8 Columna metálica conformada por cuatro perfiles angulares de alas iguales "L" + tubos laminados en caliente. 4" x 5/16
- 9 Carpintería de PVC DVH en corte
- 10 Estructura de Carpintería de PVC con vidrio DVH en vista
- 11 Muro cortina sistema Curtain Wall
- 12 Piso ceramico 0.60m x 0.60 m
- 13 Losa Shap LH60-16
- 14 Viga de hormigon armado L/10= 7.2/10= 0.72 m en corte
- 15 Viga de hormigon armado L/10= 7.2/10= 0.72 m en corte
- 16 Placa de roca de yeso 1.20 m x 2.40 m
- 17 Viga arriostrada de hormigon armado h= 0.40 m (cada 3.6 m hay un pilotín o base)
- 18 Base aislada de hormigon armado 2.80 x 2.80 m
- 19 Mortero de asiento y limpieza esp. 0.20cm
- 20 Suelo: Grava
- 21 Estructura de perfiles acero galvanizado de sistema Curtain Wall

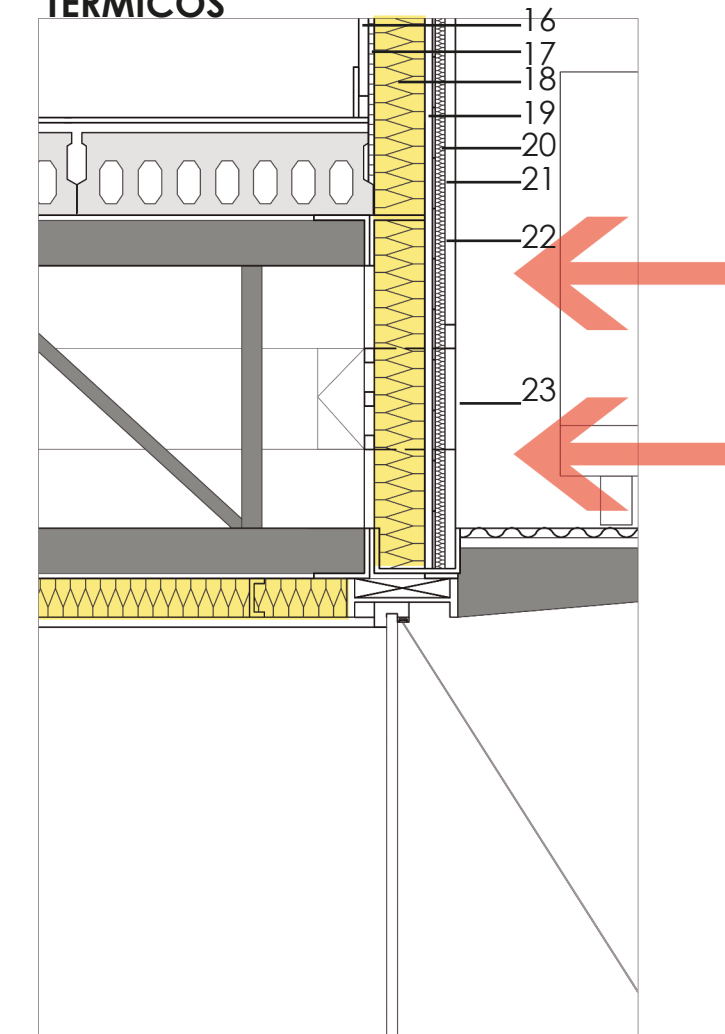
DETALLE SECTOR



DETALLE AISLACIÓN



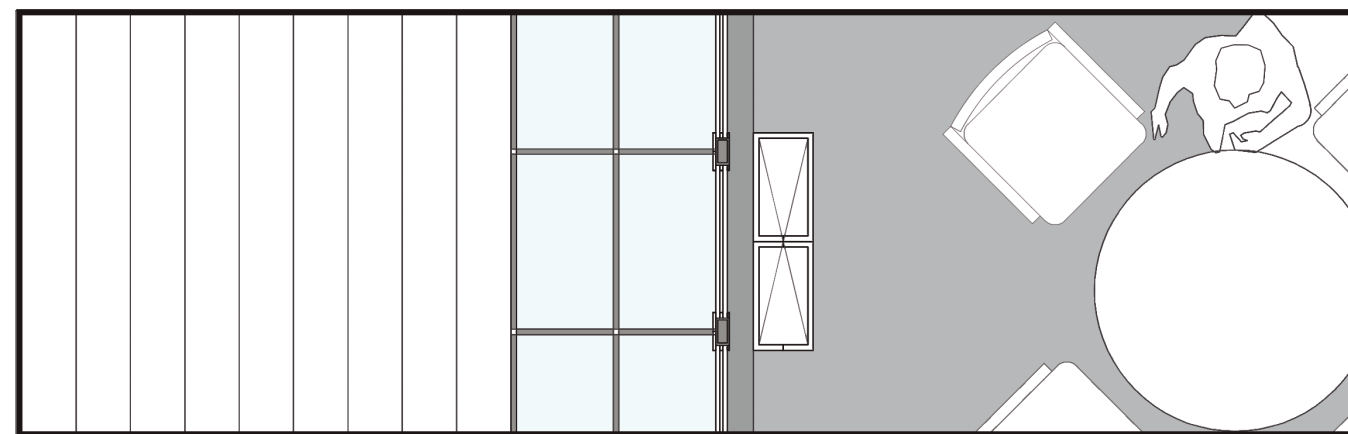
DETALLE BLOQUEO DE PUENTES TÉRMICOS



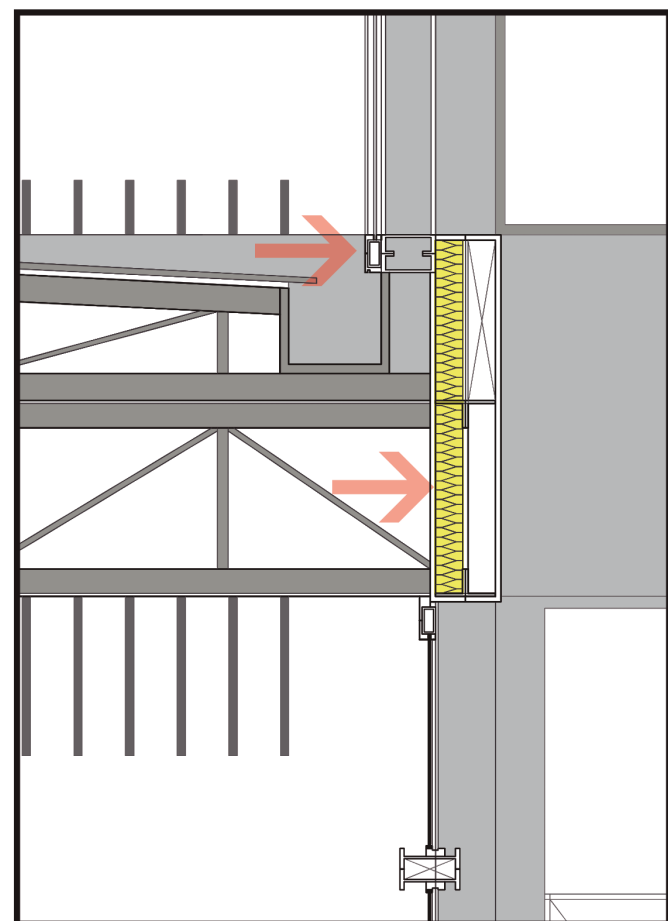
- 1 Parasol de aluminio 0.08 m x 0.20 m
- 2 Canaleta de chapa galvanizada
- 3 Cabriada metálica h= 0.40 m. Ancho: 7.2 m
- 4 Soporte metálico de estructura de parasoles
- 5 Lana de vidrio entre viga reticulada y panel metalico
- 6 Perfil "C" h: 0.10 m estructura de cielorraso
- 7 Lana de vidrio oculta en cielorraso
- 8 Carpintería de PVC DVH
- 9 Entrada de luz tamizada por los parasoles
- 10 Lana de vidrio
- 11 Equipo de aire acondicionado exterior tipo split
- 12 Cañería de ventilación
- 13 Piso cerámico 0.60 m x 0.60 m
- 14 Losa shap LH60-16
- 15 Viga reticulada h: 0.72 m
- 16 Placa de roca de yeso 1.20 m x 2.40 m
- 17 Aislación de vapor y agua
- 18 Lana de vidrio aislante térmico
- 19 Placa de OSB
- 20 Poliestireno expandido esp 0.02 m
- 21 Malla de fibra de vidrio
- 22 Placa cementicia
- 23 Rejilla de ventilación.

- 1- Muro cortina
2. Canaleta de chapa galvanizada
3. Cabriada metálica h= 0.40 m. Ancho: 7.2 m
4. Soporte metálico de estructura de muro cortina
5. Lana de vidrio entre viga reticulada y panel metalico
6. Perfil "C" h: 0.10 m estructura de cielorraso
7. Lana de vidrio oculta en cielorraso
8. Carpintería de PVC DVH
9. Proyección de sombra gracias a estructura de aleros
10. Viga reticulada h: 0.72 m

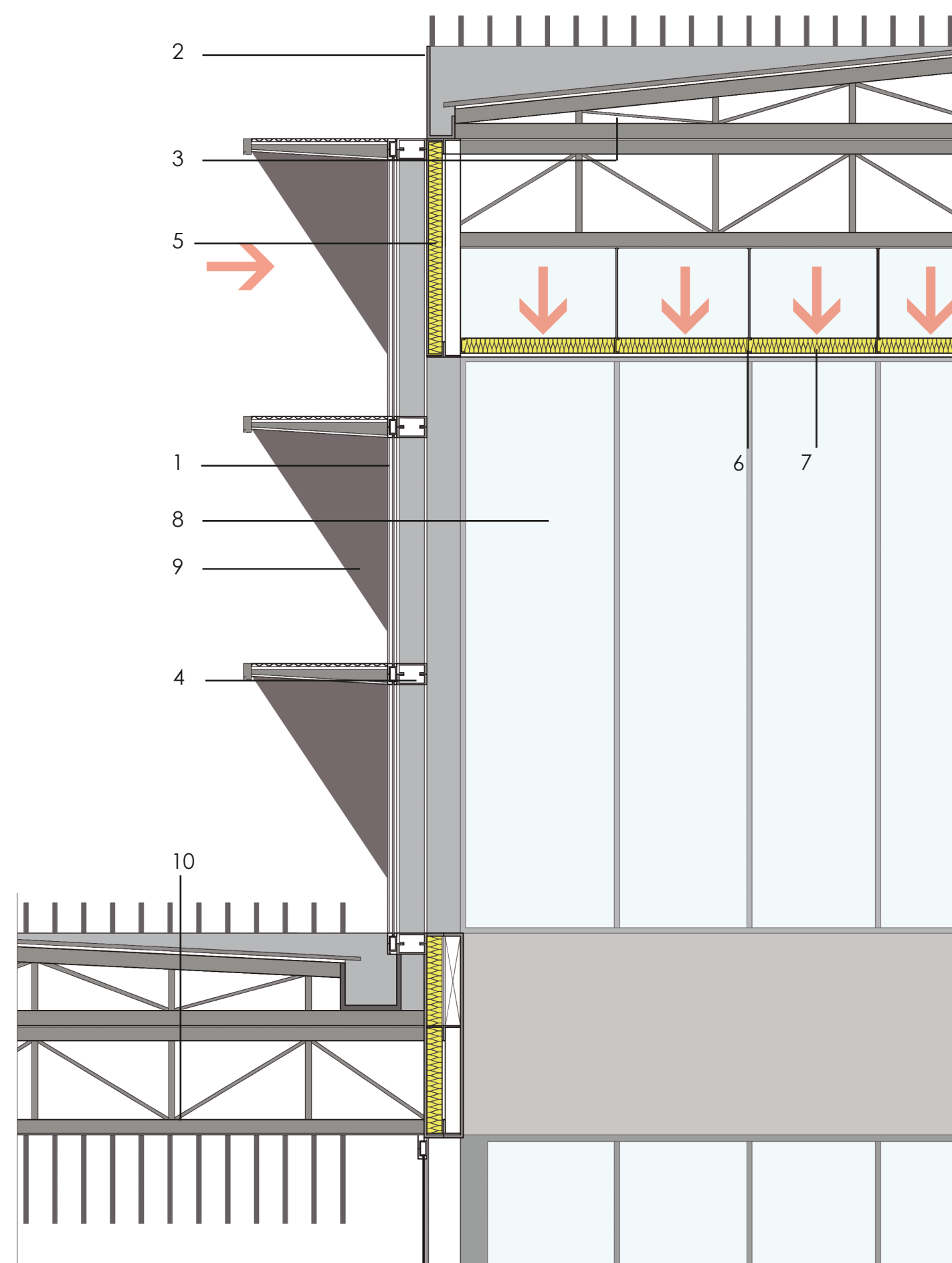
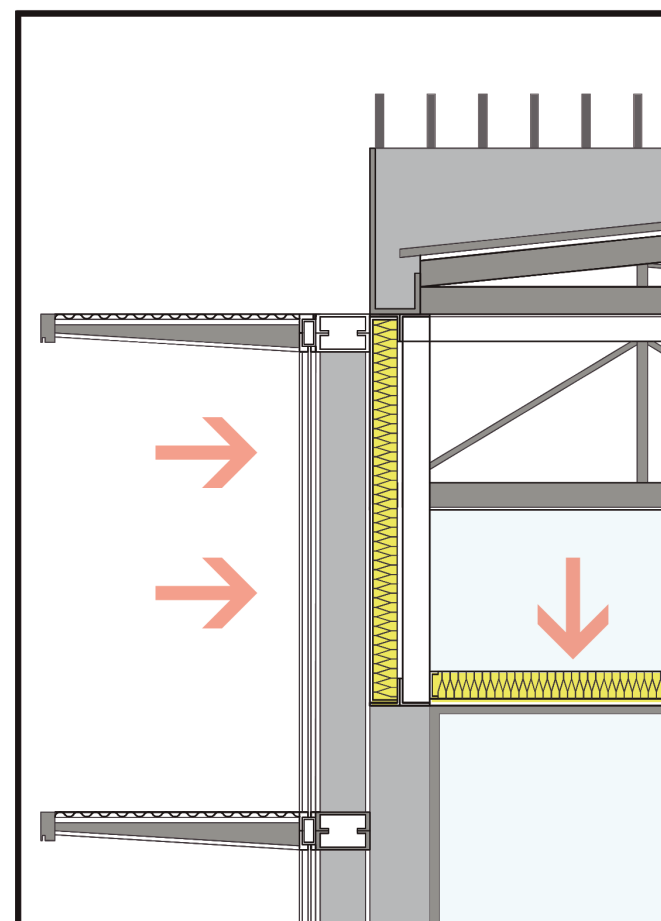
DETALLE EN PLANTA - VIDRIO EXTERIOR



DETALLE AISLACIÓN



DETALLE CANALETA



SISTEMA DE PROTECCIÓN CONTRA INCENDIOS

El sistema está compuesto por dos partes. La primera: prevención y detección. La segunda: extinción.

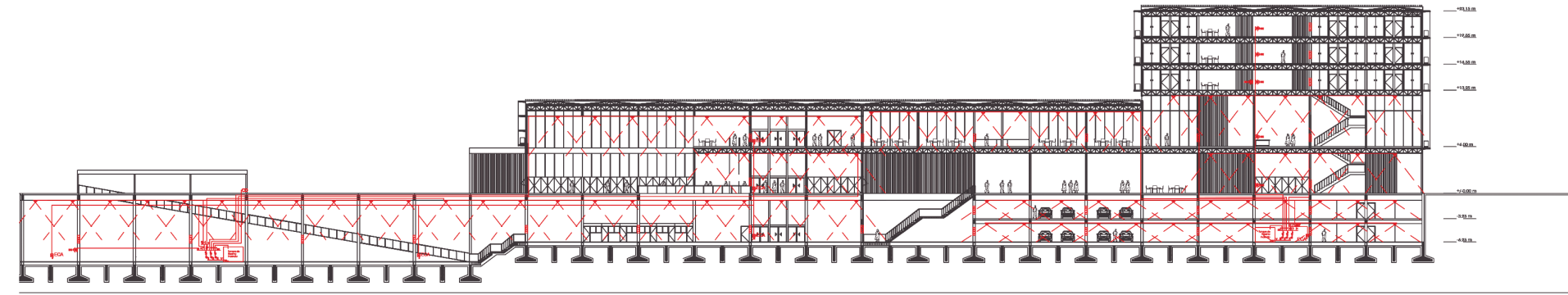
Se garantizan las distancias necesarias a las vías de escape, como escaleras de incendio, materializadas correctamente según los requerimientos establecidos. Dichas vías se encuentran en todos los niveles del edificio, complementadas por detectores de humo, alarmas de aviso y pulsadores manuales.

En cuanto a la protección activa, el sistema cuenta con el número de extintores correspondientes, respetando las distancias establecidas. En el caso de los estacionamientos se complementan con Bies cada 30 metros de distancia.

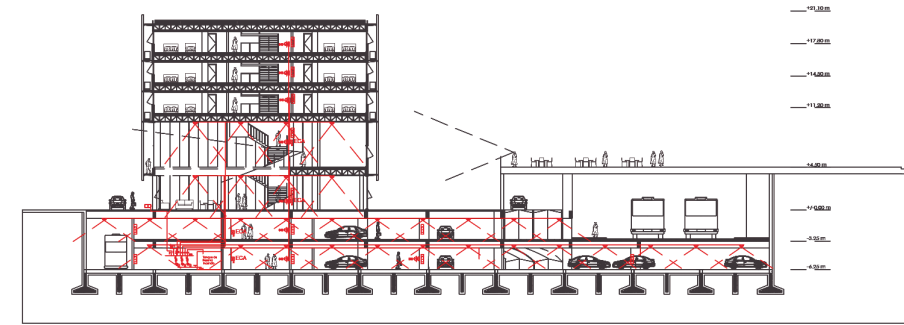
Se cuenta con dos tanques de reserva de incendio (uno en la sala de máquinas de la estación y otro en la sala de máquinas del hotel) cada uno con equipos presurizadores para alimentar las cañerías de todo el edificio.

En el exterior del edificio, cercano a la línea municipal, se ubicará una boca de impulsión para la conexión con camión de bomberos, en caso de ser necesario.

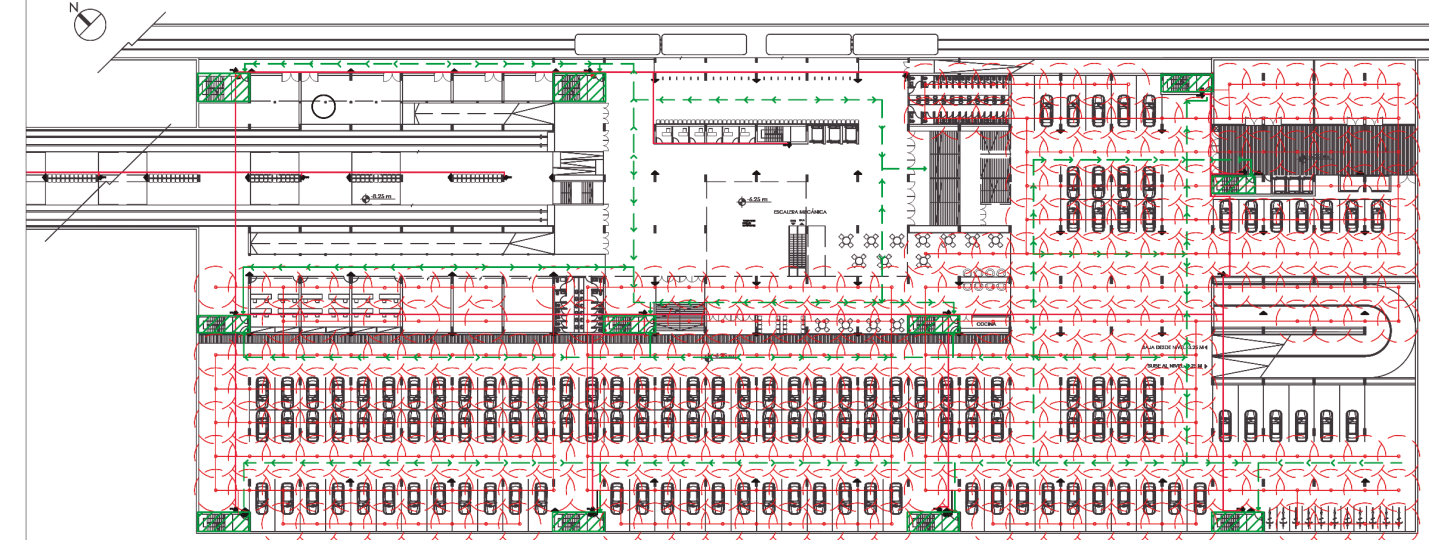
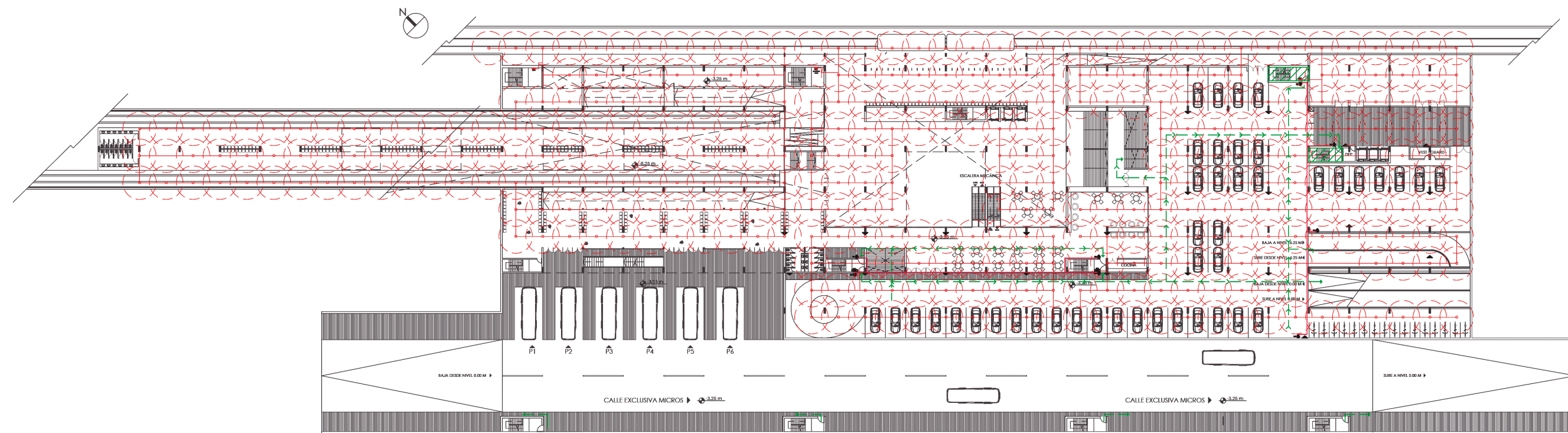
CORTE A-A



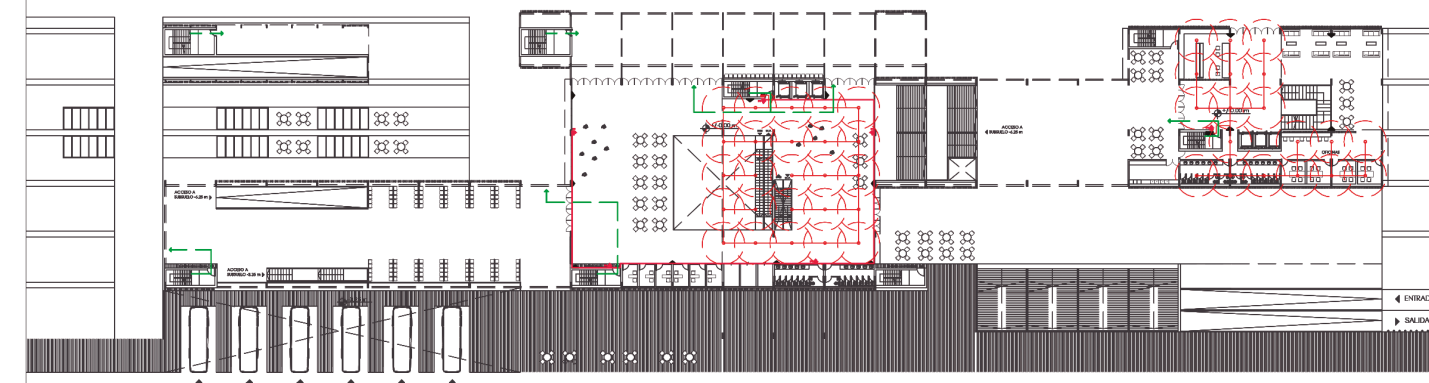
CORTE D-D



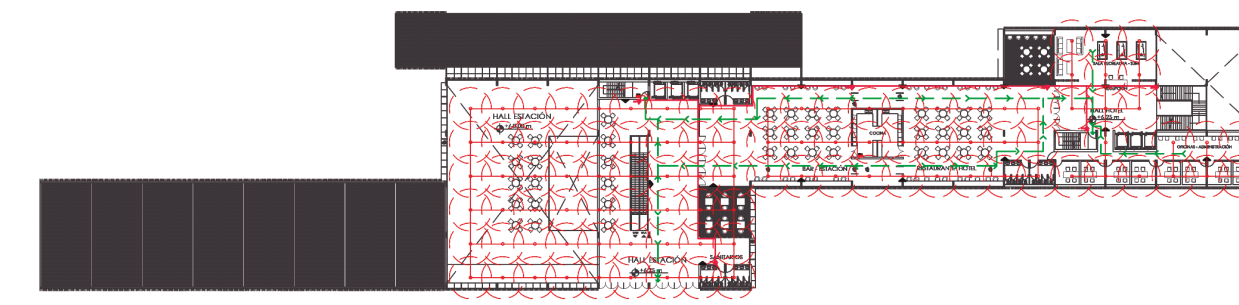
PLANTA PRIMER SUBSUELO



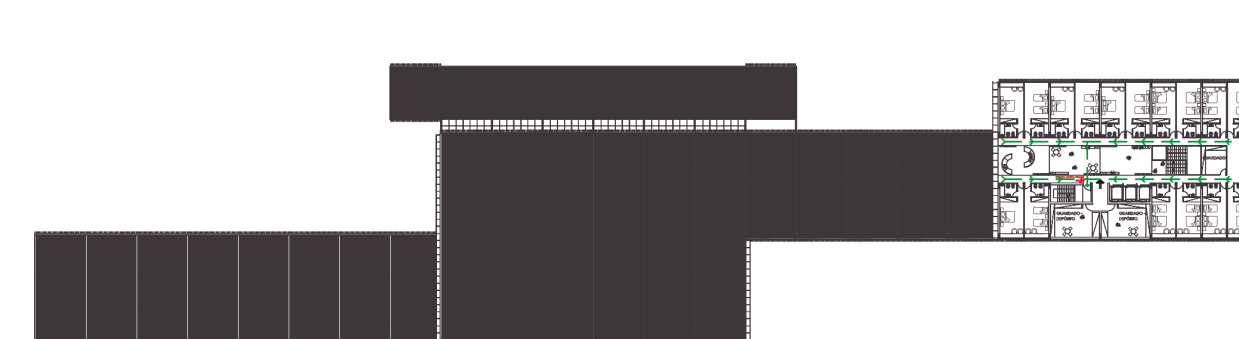
PLANTA CERO



PLANTA PRIMER NIVEL



PLANTA SEGUNDO, TERCER Y CUARTO NIVEL



SISTEMA DE PROTECCIÓN CONTRA INCENDIOS

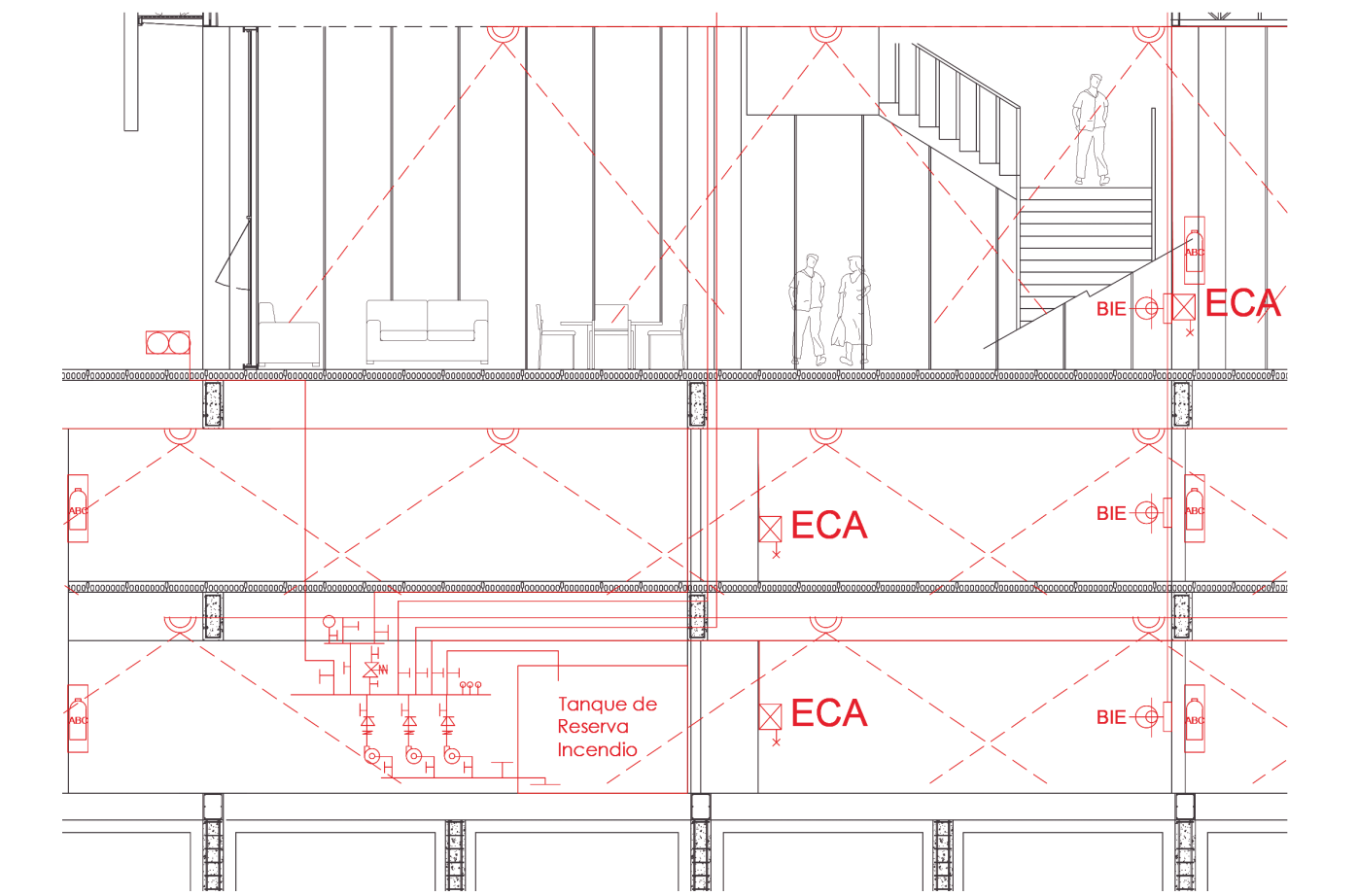
El sistema de extinción por medio de rociadores se extiende no sólo en subsuelos, sino también en la planta cero y primer nivel, debido a que se trata de espacios de uso público, con grandes alturas.

Las plantas de habitaciones del hotel, cuentan con un sistema de extinción compuesto por: mata-guegos tipo ABC y Bies con manguera de 30.5 metros.

Todos los niveles del edificio cumplen con la reglamentación de sistemas contra incendio.

En todos los niveles se indica el recorrido a la vía de evacuación más cercana.

DETALLE SISTEMA CONTRA INCENDIO CON EQUIPO PRESURIZADOR



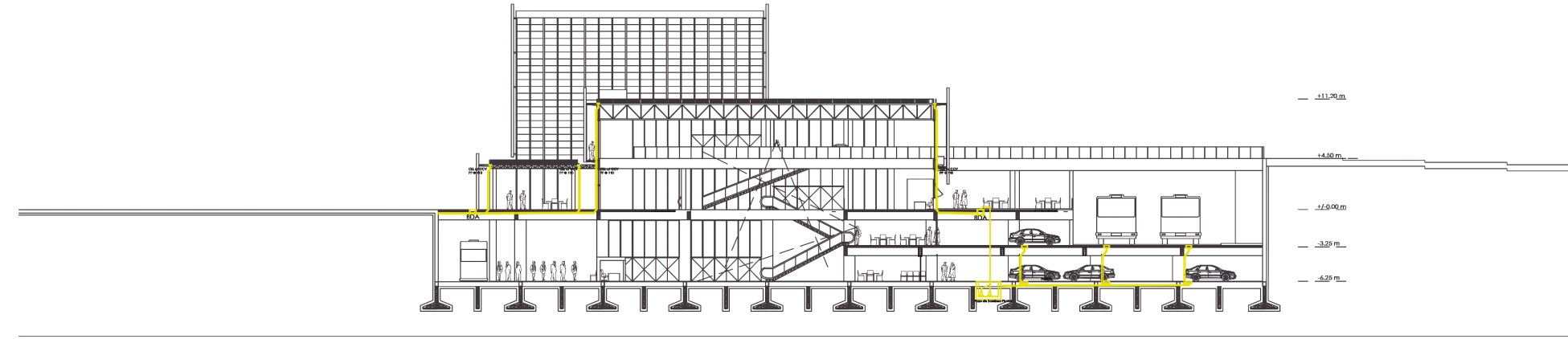
DESAGÜE PLUVIAL

Para la gran cubierta de chapa dispuesta a dos aguas, se plantea una instalación de desagüe pluvial; una de las más importantes del edificio, teniendo en cuenta la superficie de cubierta y la presencia de una gran cantidad de canaletas (una por cada módulo estructural de 7.20 metros).

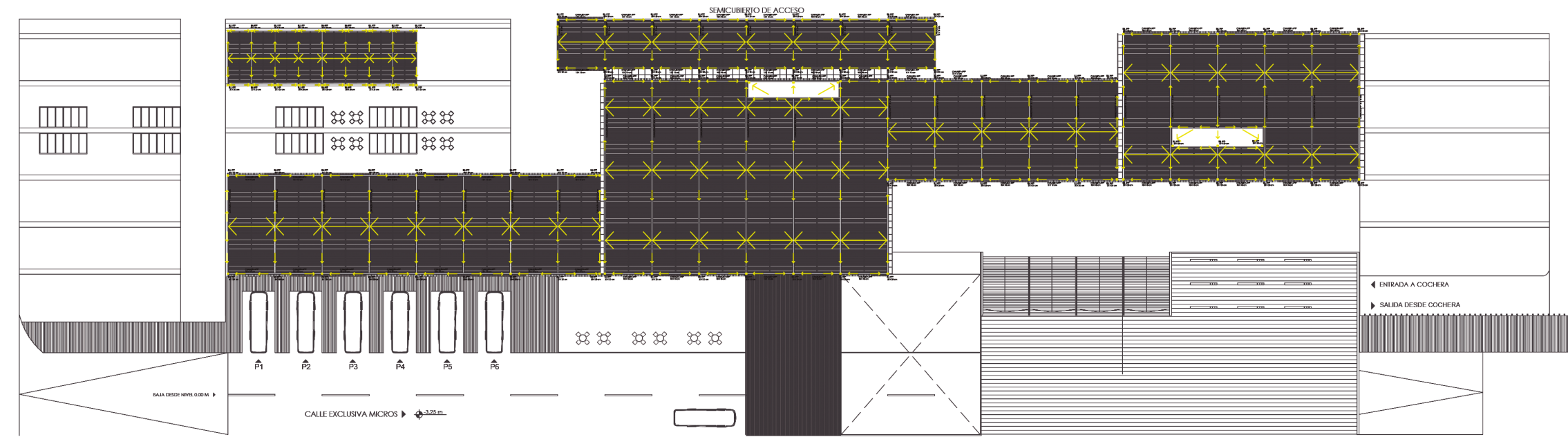
La recolección de agua de lluvia se da a través de canaletas situadas al borde de cada sistema de pendientes, luego a las cañerías de lluvia (con caño cámara vertical para limpieza), situadas en coincidencia con el sistema de columnas. Se utilizan embudos de lluvia cada 7.20 m.

El caudal de agua se dirige a las cañerías que la expulsarán al cordón vereda.

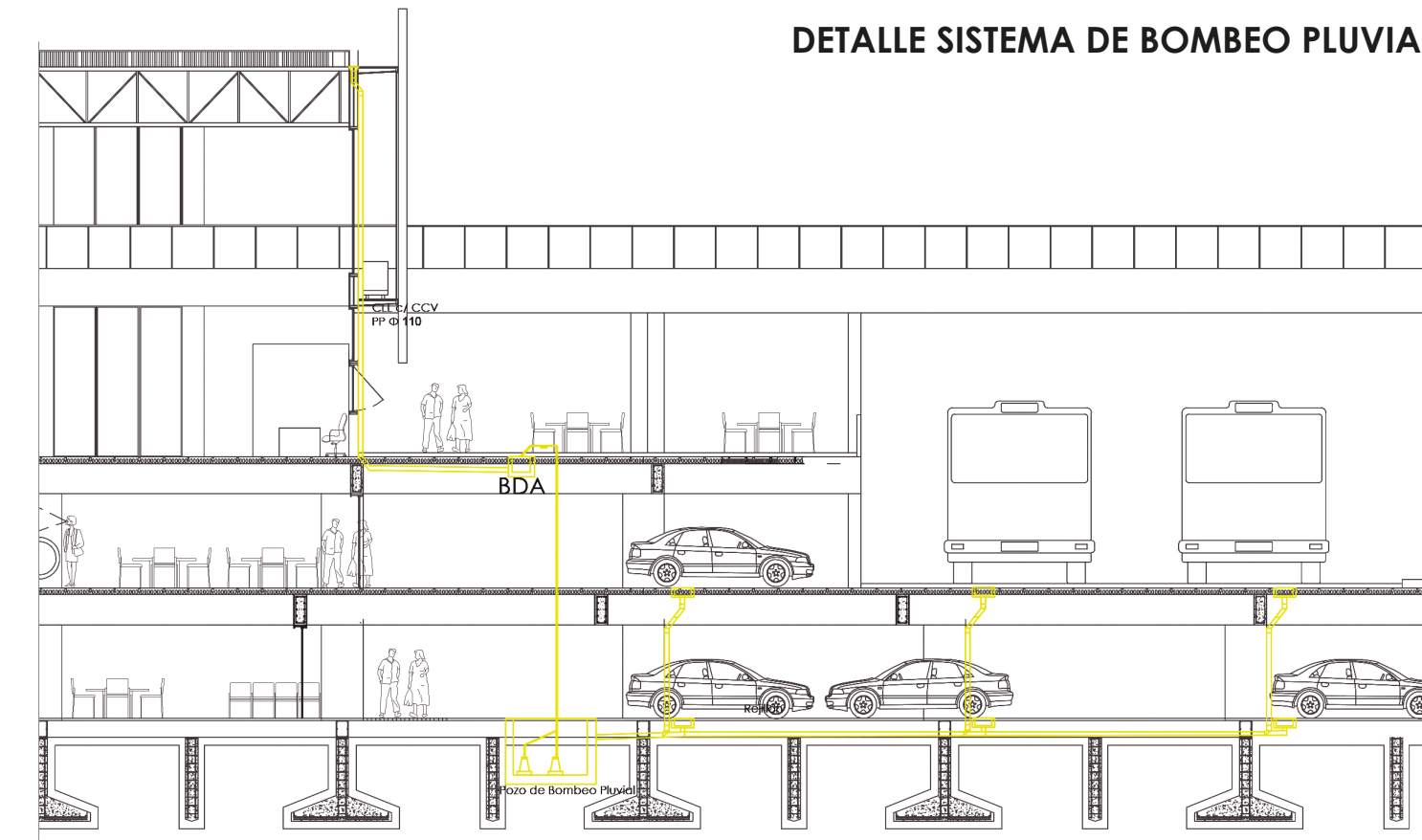
CORTE B-B



PLANTA DE TECHO



DETALLE SISTEMA DE BOMBEO PLUVIAL



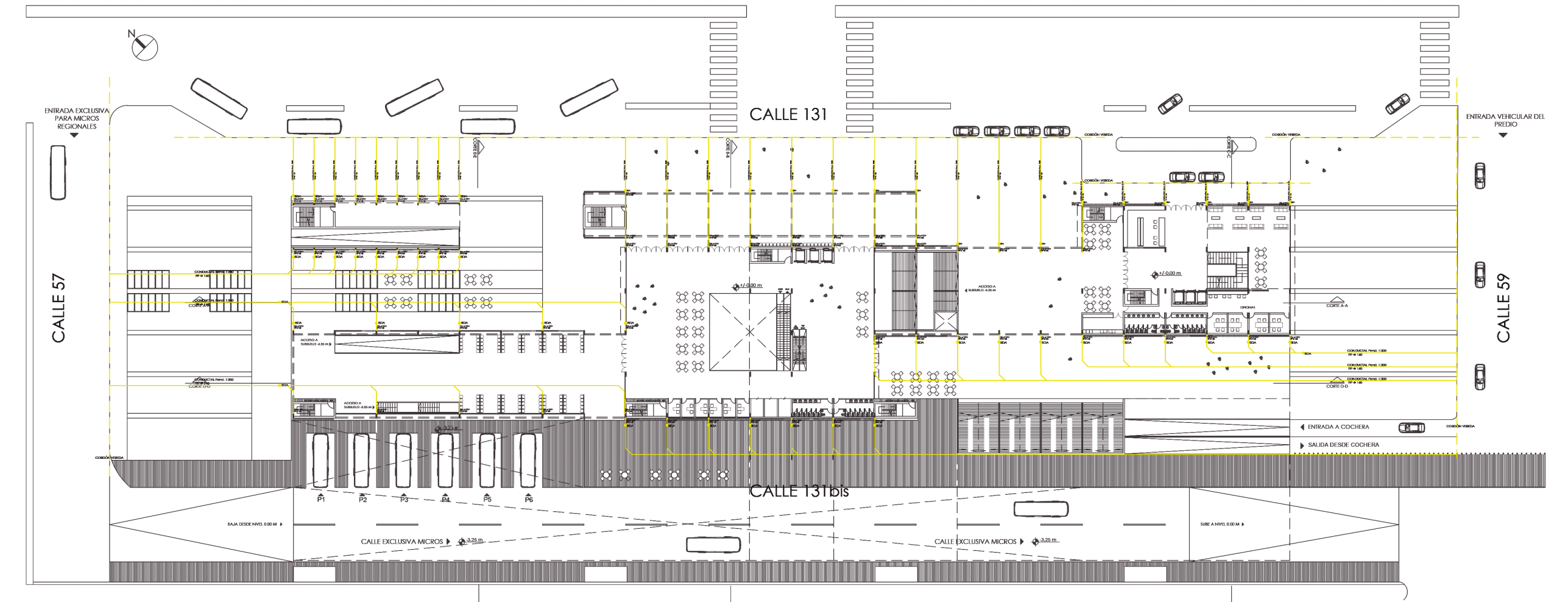
DESAGÜE PLUVIAL

Al tratarse de un edificio de grandes longitudes, el sistema de desagües pluviales será a las distintas calles según su cercanía y conveniencia.

Los desagües del frente del edificio, desembocarán en la avenida 131, mientras que los desagües de la fachada trasera, desagotarán en calle 57, o calle 59, según proximidad.

En subsuelo debido a la llegada de tres rampas desde el nivel cero, se colocará un pozo de bombeo pluvial para extraer el posible ingreso de agua del nivel superior.

PLANTA CERO



SISTEMA DE AIRE ACONDICIONADO

Los sistemas constructivos de la Estación de Transferencias y el Hotel, complementan con un sistema de climatización. Se utiliza el sistema VRV (Volumen de Refrigerante Variable). Se trata de un sistema 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.

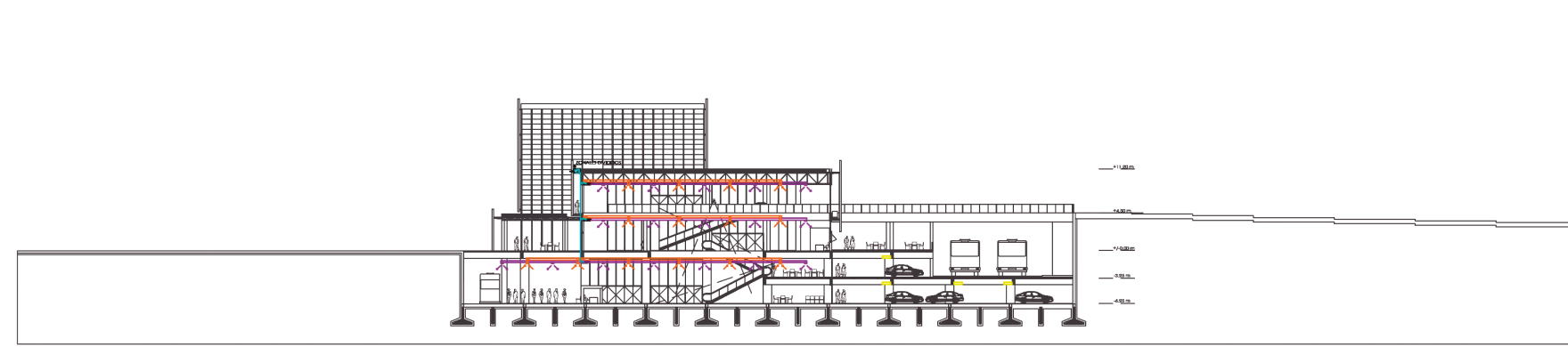
En el sector del hotel, se utiliza un tren de unidades condensadoras exteriores dispuestas sobre la estructura de los parasoles. en el interior de las habitaciones se utilizan equipos terminales tipo split, manipulados por control remoto.

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

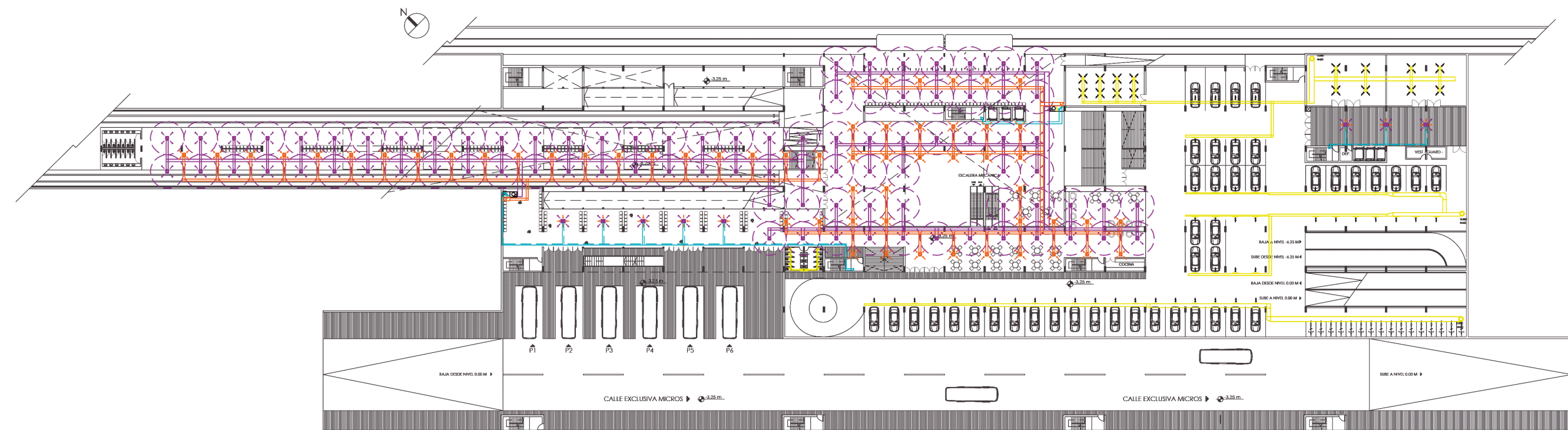
CORTE A-A



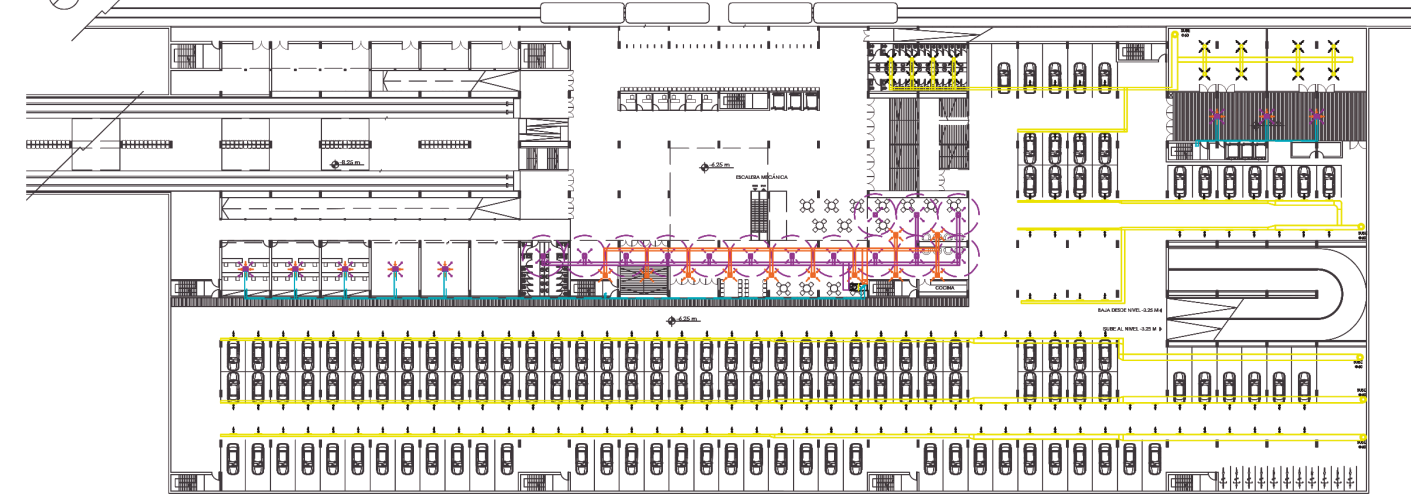
CORTE B-B



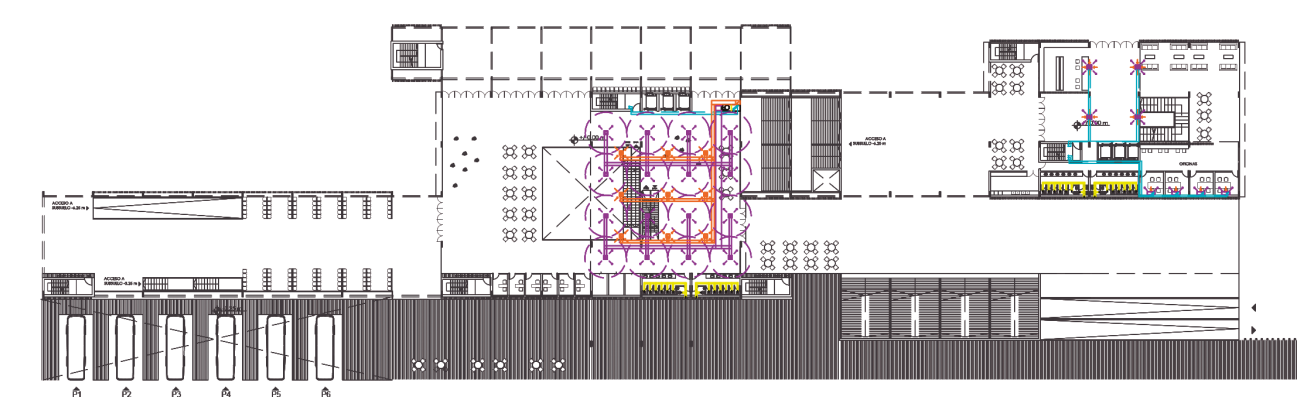
PLANTA PRIMER SUBSUELO



PLANTA SEGUNDO SUBSUELO



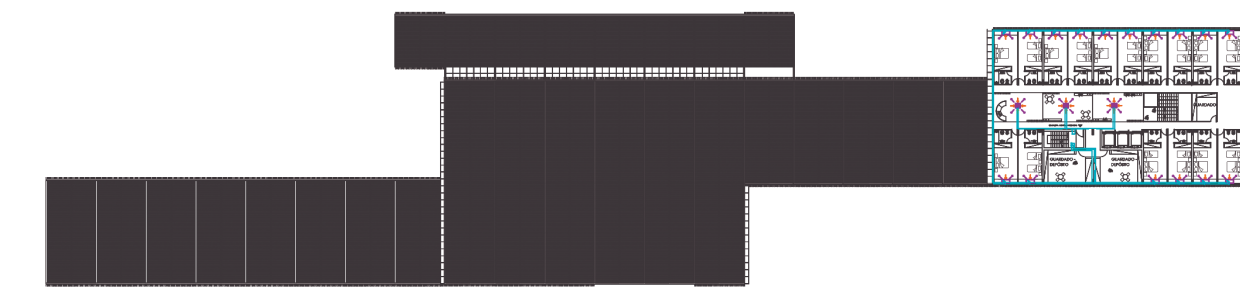
PLANTA CERO



PLANTA PRIMER NIVEL



PLANTA SEGUNDO, TERCER Y CUARTO NIVEL

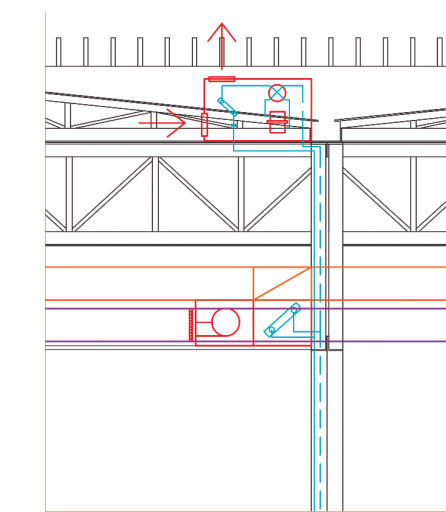


SISTEMA DE AIRE ACONDICIONADO

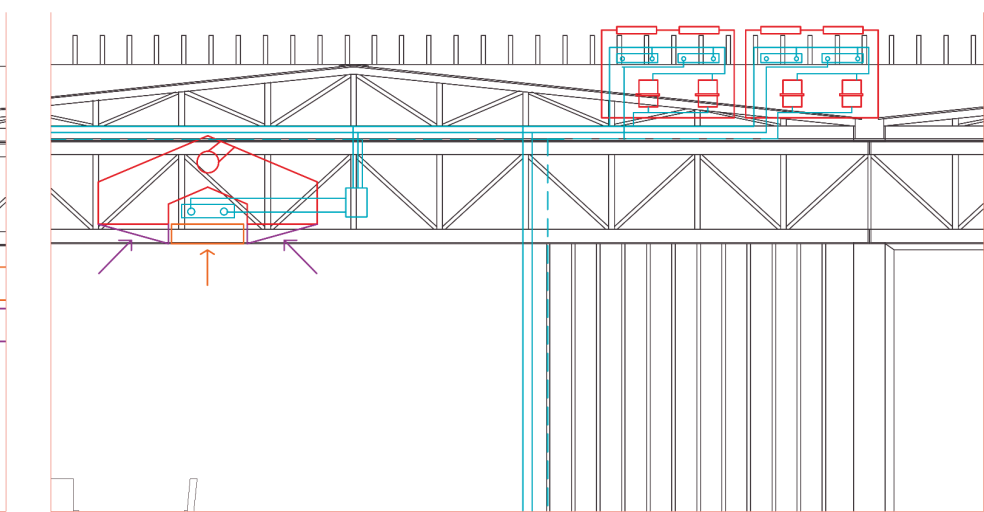
El sistema de aire acondicionado a través de zonales divididos se utiliza en las plantas de subsuelos, planta cero y primer nivel. En el sector del hotel se utilizan unidades evaporadoras de tipo cassette, mientras que en la estación son de techo. En las habitaciones se utilizan unidades evaporadoras tipo split, como ya ha sido mencionado anteriormente.

En el subsuelo se presenta también, una serie de conductos de evacuación de humos al exterior, generado por la circulación de vehículos,

DETALLE ZONALES DIVIDIDOS



TREN DE UNIDADES CONDENSADORAS



PROVISIÓN DE AGUA FRÍA Y AGUA CALIENTE

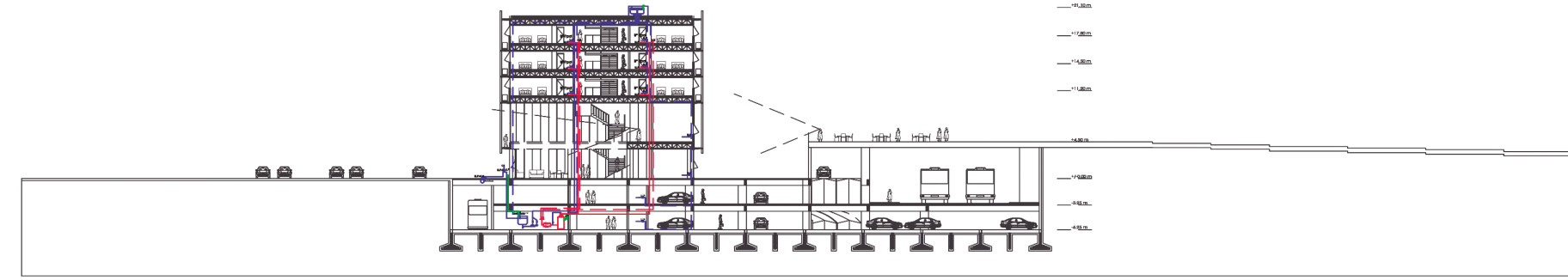
La estación de trasferencias y hotel, es un edificio que engloba actividades muy diferentes. Si bien todo lo que es el sistema de la estación no requiere el uso de agua caliente, en el hotel ocurre todo lo contrario.

Es por eso, que sólo el hotel cuenta en su sala de máquinas con equipos de termotanque de alta recuperación.

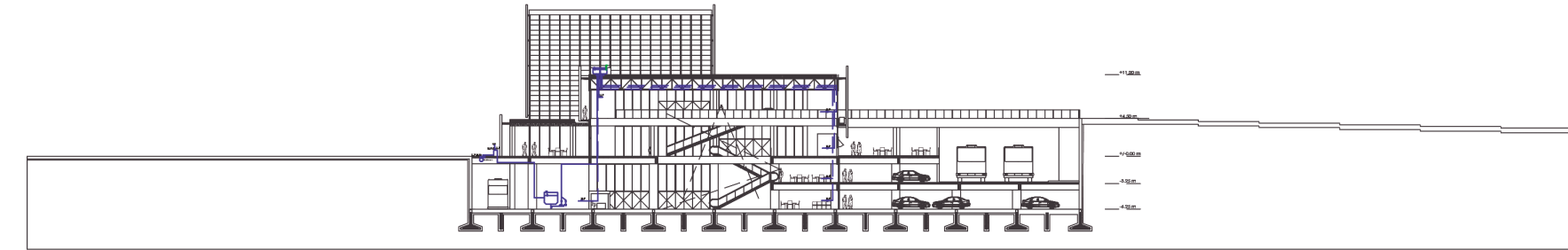
Sin embargo tanto la estación como el hotel, cuentan con con su par de tanques de agua dispuestos en el techo, sobre la estructura de las escaleras contra incendio y ascensor.

Para contar siempre con la provisión del agua, en el subsuelo se encuentra un tanque de bombeo con su sistema de combas que provee de agua al tanque de agua ubicado en el techo.

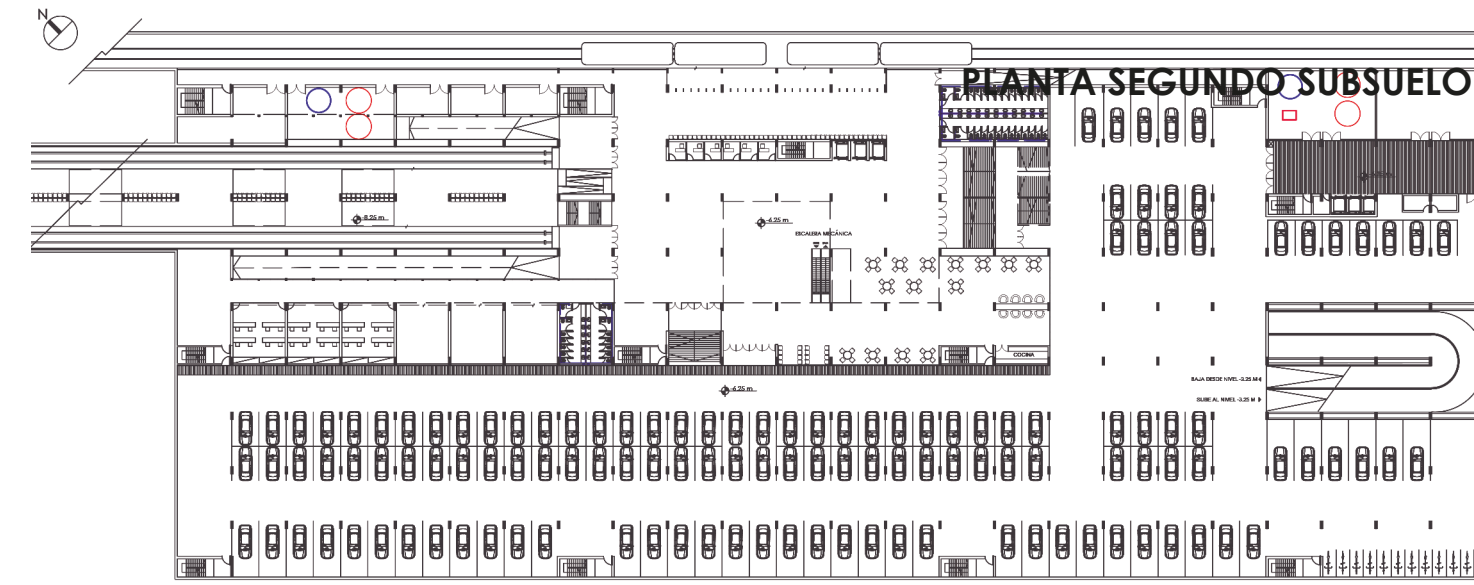
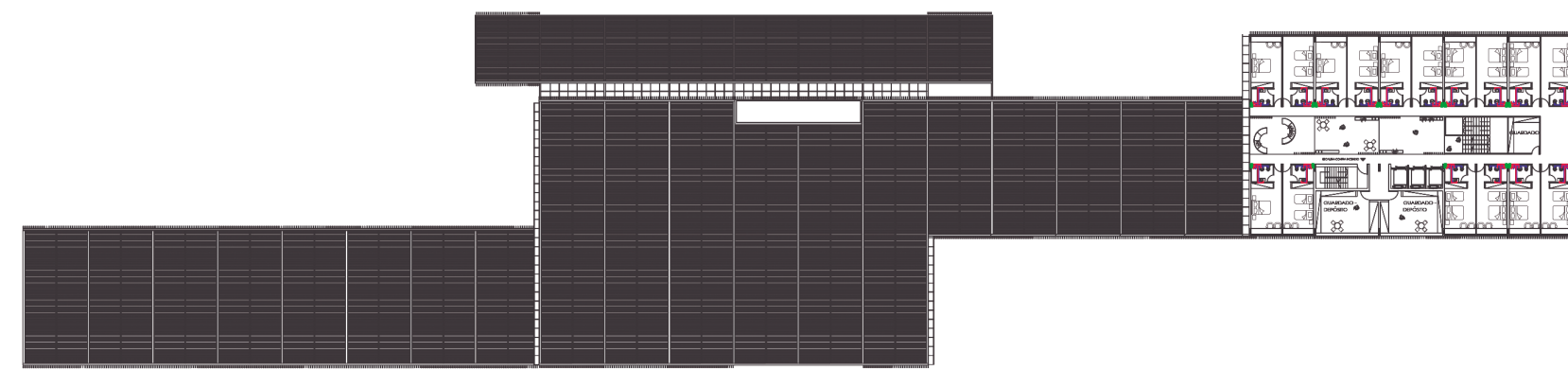
CORTE D-D



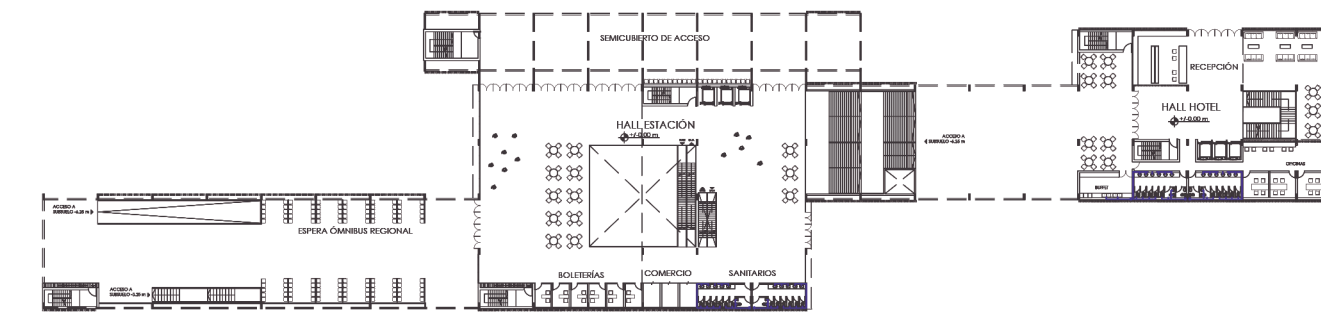
CORTE B-B



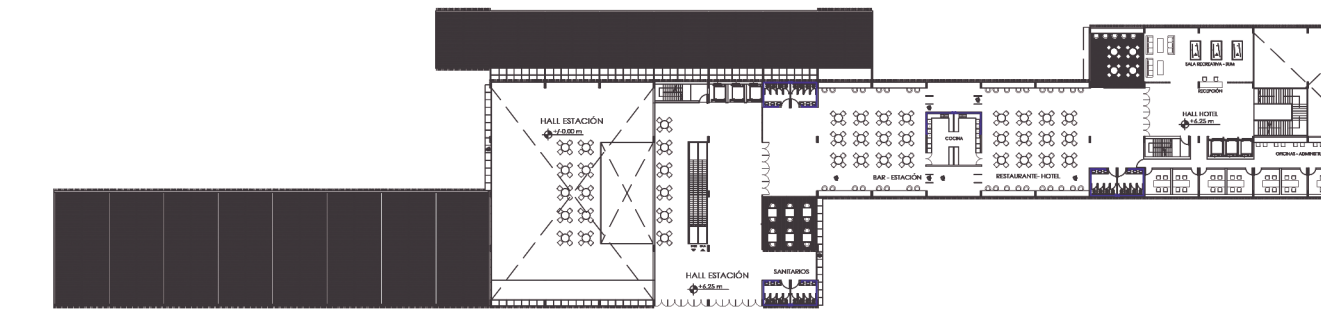
PLANTA SEGUNDO, TERCER Y CUARTO NIVEL



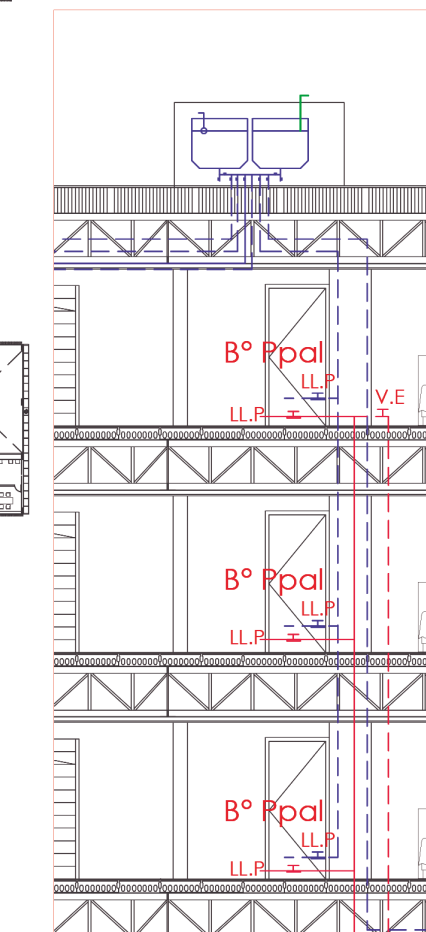
PLANTA CERO



PLANTA PRIMER NIVEL



DETALLE DE BAJADAS

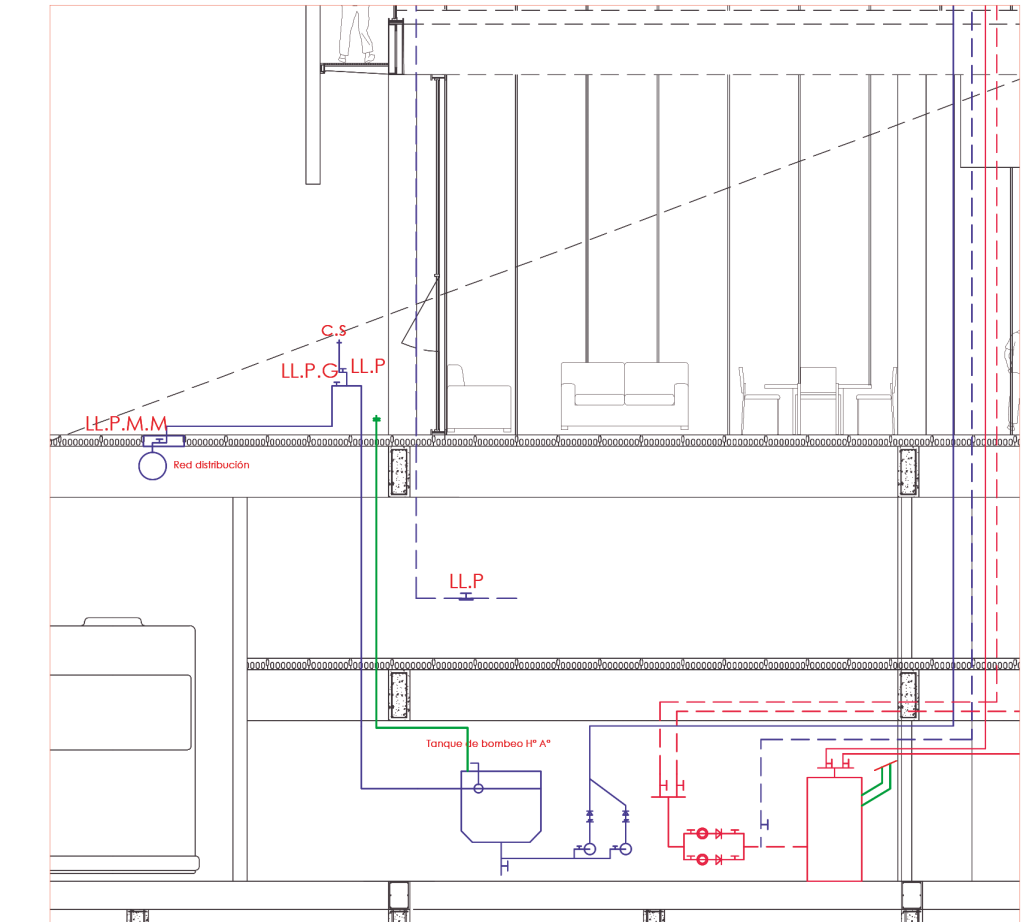


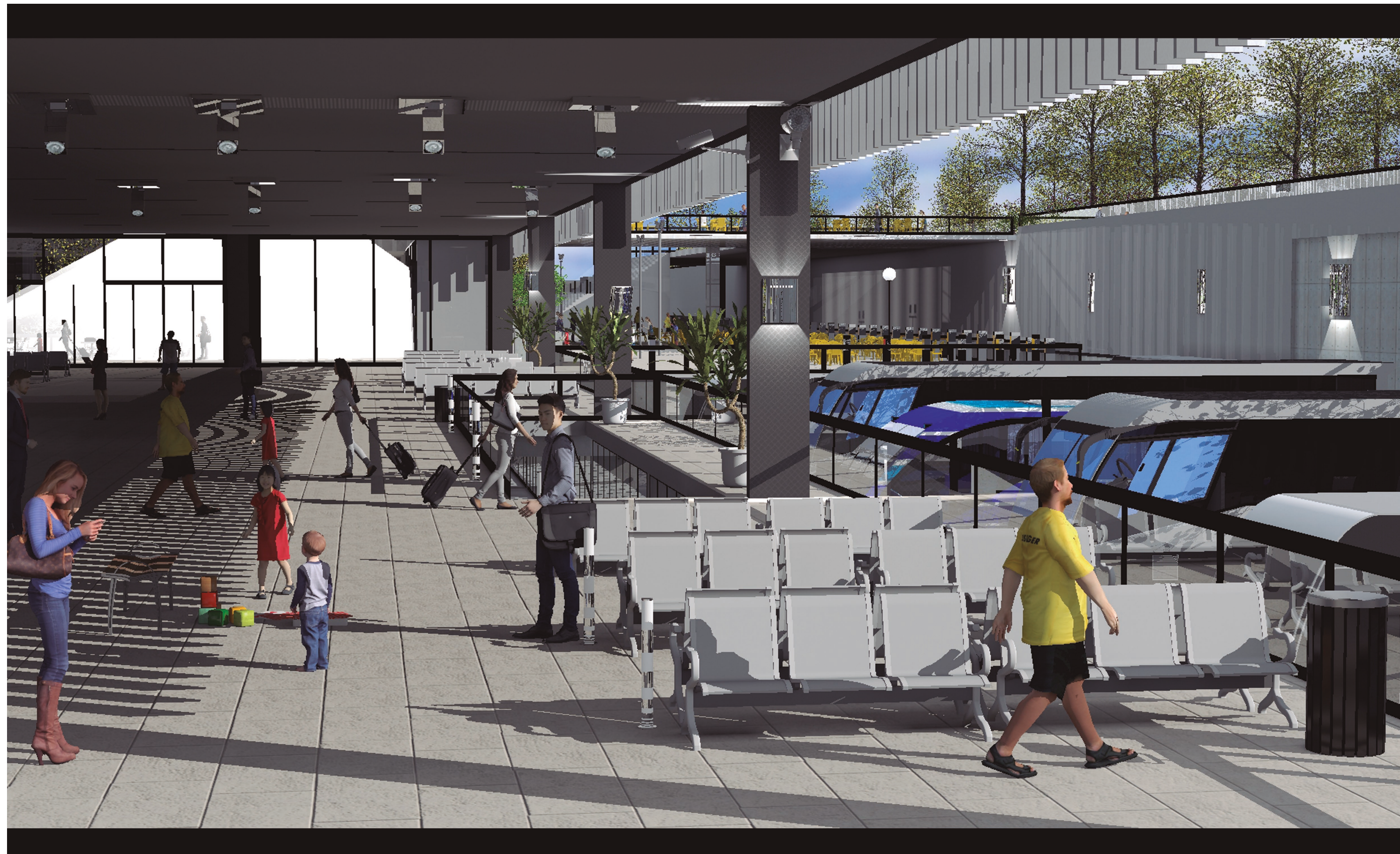
PROVISIÓN DE AGUA FRÍA Y AGUA CALIENTE

Las cañerías de todo el edificio son de poli-propileno tricapa, con las secciones necesarias.

Cada bajada posee una llave de paso continua a la salida del tanque y otra llave de paso en cada local a proveer, tanto en cañerías de agua fría, como de agua caliente.

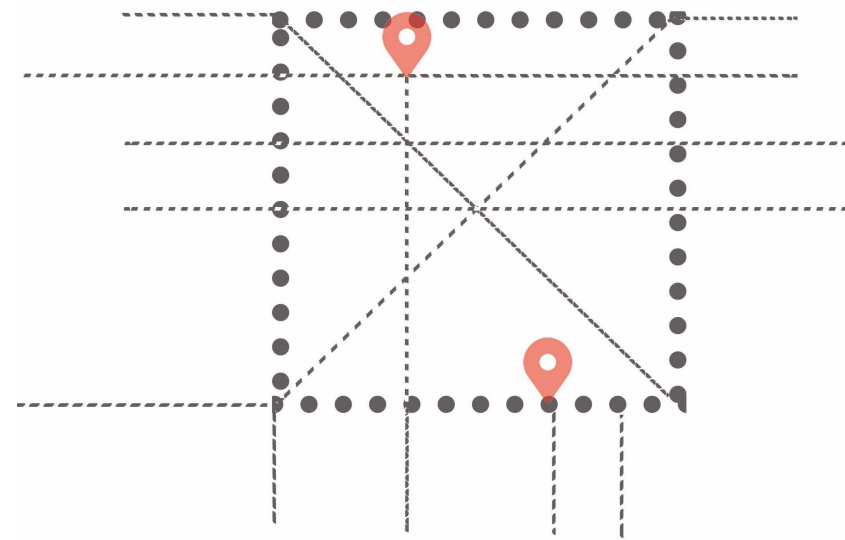
DETALLE DE TANQUE DE BOMBEO Y TERMOTANQUE DE ALTA RECUPERACIÓN





SECTOR DE ESPERA DE ÓMNIBUS REGIONAL





SOBRE EL PFC

El Proyecto Final de Carrera debe entenderse como un momento de reflexión e integración sobre nuestro rol como arquitectos y sobre nuestros conocimientos adquiridos.

A partir de abordar la problemática del desequilibrio de la circulación de la ciudad de La Plata, se concluye que el proyecto "Ciudad en Movimiento" es una pequeña parte de lo que debe ser un gran plan urbano integrador, que no solo aborde la problemática de la circulación, sino que tenga en cuenta todos los aspectos posibles, que modifican la calidad de vida de los habitantes.

Para que estos planes urbanos surjan, se necesita un Estado representativo de todos los sectores sociales, abundancia de información, y medios de comunicación capaces de informar a cada uno de los ciudadanos. Es necesario que cada una de estas intervenciones arquitectónicas no cumplan su función de manera aislada, sino que deben pertenecer a un sistema de intervenciones que funcionan de manera conjunta y nutriendose entre sí.

Los habitantes deben formar parte de la sociedad en la que se desenvuelven, la Estación de Transferencias y el Hotel, representa un lugar de encuentro, de movilidad.

SOBRE LA CIUDAD

A través del tiempo las grandes ciudades han ido evolucionando a la par de la sociedad y como consecuencia se han manifestado grandes cambios en la estructura física, equipamientos urbanos y espacios públicos. Es fundamental que la estructura física de las ciudades evolucione con la misma velocidad con la que se producen estos cambios. La realidad es que muy pocas veces esto sucede, porque los cambios sociales son muy dinámicos y veloces.

Es por esta misma velocidad que la ciudad se va quedando en el tiempo y, con ella, van quedando sectores al azar sufriendo una gran falta de planificación. Si bien, es más frecuente que estos casos se manifiesten en la periferia de la ciudad, en el caso de La Plata, el centro sufre muchísimo la falta de descentralización y planificación urbana integrada.

De esta manera se encuentra el sistemas de vías férreas de la ciudad, no solo se ha quedado en el tiempo y en desuso, sino que también han quedado deterioradas.

Estos sectores necesitan planificación, reordenamiento y potencialización. La intervención planteada para el barrio Los Hornos en conjunto con la ciudad de La plata, se explica y sustenta a partir de estas necesidades, teniendo en cuenta una visión global y que sea posible realizarlo en un futuro próximo.

Se necesitan estrategias sustentadas en el estudio del territorio, teniendo una visión global del mismo. En el caso de la ciudad de La Plata, es una ciudad planificada desde su inicio, cuya evolución física, social, demográfica y económica ha ido creciendo mucho más rápido que su infraestructura.

Por esta razón, a partir de este proyecto, se intenta dar una respuesta integral y sostenible en el tiempo, que mejore la calidad de vida de las personas a través de una infraestructura de circulación. Se fomenta el uso de transporte público, menor uso del auto particular, el uso de la bicicleta a través de bicisendas y ciclovías marcadas.

Un conjunto de recursos con un fundamento sustentable para la ciudad, ya que habrá menor contaminación atmosférica y sonora, menor masividad y mejor infraestructura.

La intervención arquitectónica debe ser el nexo articulador entre la planificación, la ejecución y la vida ciudadana. De esta manera se formarán mejores ciudades, mejores interrelaciones, mejores sociedades y mejores edificios.

CIUDAD EN MOVIMIENTO

DEFINICIÓN OBTENIDA

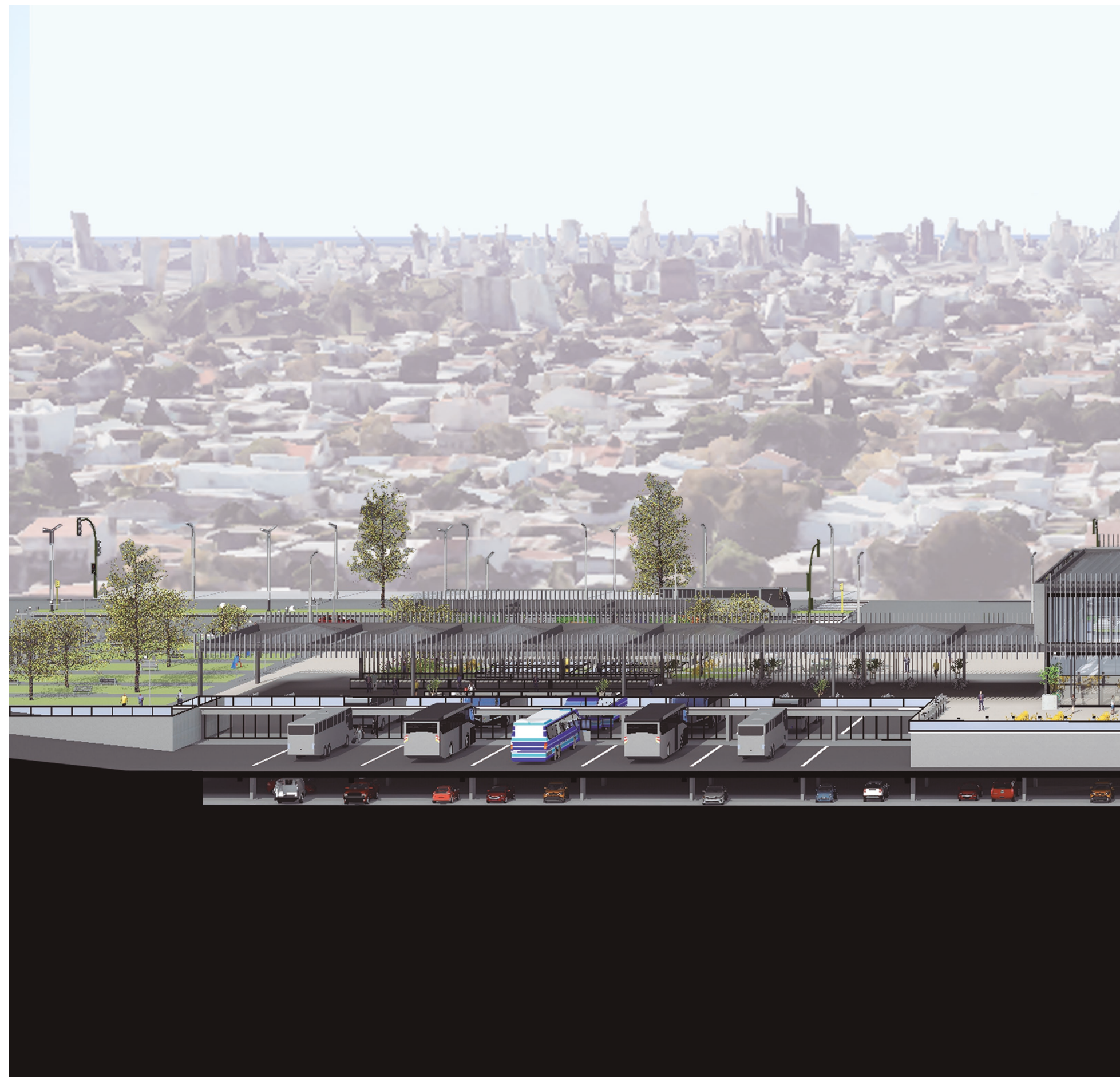
SOBRE LA ESTACIÓN DE TRASFERENCIAS Y HOTEL

Estos equipamientos surgen a partir de los sistemas de planificación. En cuanto a la estación, lo ideal es que se ubiquen en puntos estratégicos de la ciudad, aliviando los centros, proponiendo recorridos por lugares óptimos, fomentando el sistema de transporte público. Ninguna estación de transferencias funcionará correctamente, si no se hace un estudio integrado de los sistemas que conforman la ciudad. Es necesario que se tengan en cuenta aspectos sustentables para mejorar el estado de la ciudad.

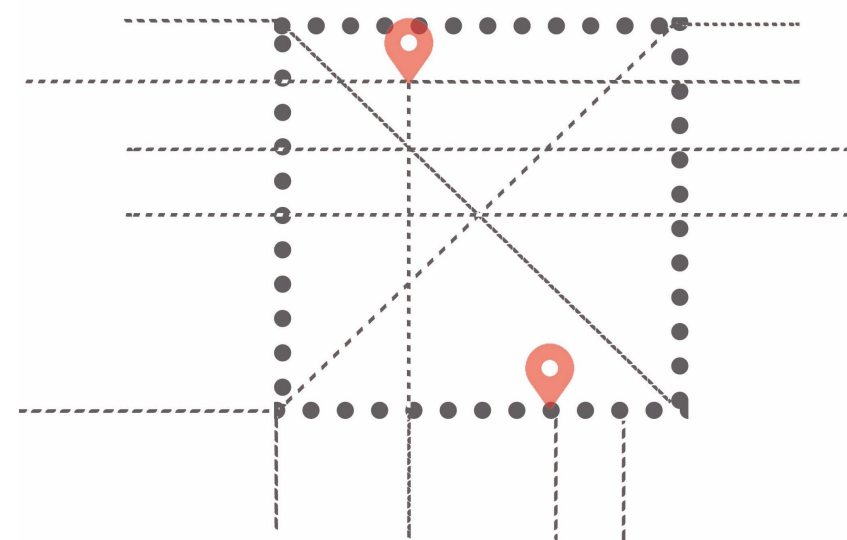
En cuanto al hotel, permite que entendamos la escala de la ciudad de La Plata, capital de la provincia de Buenos Aires. Nos deja ver su alcance, la llegada de turistas por motivos laborales, trámites, movimiento de personas entre La Plata y la capital.

Ninguno de estos dos grandes equipamientos funcionará de manera aislada en ningún contexto.

Es importante para la intervención arquitectónica, realizar estudios integrados de los sitios, complementar los equipamientos entre sí, atender a la demanda social y medioambiental, y así lograremos tener mejores ciudades, mejores sociedades y mejores edificios.



“La arquitectura y la planificación urbana pueden evolucionar para aportar herramientas imprescindibles para nuestro futuro, creando ciudades que produzcan entornos sostenibles y civilizadores.” - Richard Rogers -



CIUDAD EN MOVIMIENTO

DEFINICIÓN BIBLIOGRÁFICA

BIBLIOGRAFÍA GENERAL

REVISTA **Casabella 709** "Concurso de diseño para la nueva estación de alta velocidad en Florencia" - Francesco Dal Co - Roberto Briglia

LIBRO "Ciudades para un pequeño planeta" - Editorial Gustavo Gili - Richard Rogers.

LIBRO - **Neufert "El arte de proyectar arquitectura"** - Editorial Gustavo Gili - Ernst Neufert.

BIBLIOGRAFÍA ESPECÍFICA

REVISTA Casabella 709 "Concurso de diseño para la nueva estación de alta velocidad en Florencia Pág 43"

OBRA Grupo Toscano - Estación de Transferencias para el "Concurso de diseño para la nueva estación de alta velocidad en Florencia" Pág 76.

OBRA "Centro de Biotecnología Animal" en País Vasco.
<https://www.cortizo.com/cz/novedades/ver/171/centro-de-biotecnologia-animal-universidad-pais-vasco.html>

OBRA "Oficinas Centrales de Airbus España / Pablo Notari Oviedo + SUMAR urbanismo + arquitectura - CONURMA Ingenieros Consultores"

OBRA "New Aveiro Train Station / JLLA"
https://www.plataformaarquitectura.cl/cl/02-239834/new-aveiro-train-station-jlla/511c007db3fc4b6392000dd-new-aveiro-train-station-jlla-photo?next_project=no

OBRA Francesco Cellini "Concurso de diseño para la nueva estación de alta velocidad en Florencia"

OBRA Carlos Ferrater "Concurso de diseño para la nueva estación de alta velocidad en Florencia"

OBRA Edificio UTN Investigación y Posgrado, proyectoDiego Boyadjian, Hernán de los Heros, Hernán Ferrero, Joaquín Sánchez Gómez

OBRA Hotel Masliah - Buenos Aires
<https://arqa.com/arquitectura/hotel-masliah.html>

