
EL PORTAL PAMPEANO

- NUEVO CENTRO DE TRANSPORTE -



EL PORTAL PAMPEANO

- NUEVO CENTRO DE TRANSPORTE -



AUTOR:

GARCIA GILARDENGHI German

N° ALUMNO:

38824/0

TITULO:

El portal pampeano - Nuevo centro de transporte

SITIO:

Lincoln, Provincia de Buenos Aires
Sector predio FFCC

TALLER VERTICAL DE ARQUITECTURA:

TVN°1 Morano - Cueto Rúa

TUTORES ACADÉMICOS:

ARQ. Cappelli Celia

ASESORES:

ARQ. Juan Alberto Fostel
ARQ. Mario Calisto Aguilar

FACULTAD DE ARQUITECTURA Y URBANISMO - UNLP

FECHA DE DEFENSA:

26/02/2024



PRÓLOGO

El proyecto final de carrera presentado a continuación está basado en el desafío de la resolución de las problemáticas detectadas de movilidad urbana y concentración de actividades en la ciudad de Lincoln.

Entendiendo que el Proyecto Final de Carrera consiste en llevar a cabo un tema elegido 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.

En este caso en particular, se propone un edificio cuyo objetivo principal es brindarle a la comunidad de Lincoln como a sus visitantes un espacio público con actividades culturales, sociales y por sobre todo dar respuesta a las problemáticas referidas a la movilidad y el transporte en la ciudad, como también al actual vacío urbano presente en el predio ferroviario que se encuentra degradado y fragmentado al barrio.



PROLOGO01

ÍNDICE02

PRESENTACIÓN DEL TEMA03-04
DESARROLLO DE TEMA.....05-10

PRESENTACIÓN DEL SITIO.....11-12
CONTEXTO.....13-14
ANÁLISIS Y PROPUESTA.....15-18
SECTOR A INTERVENIR19-20

PRESENTACIÓN DEL MASTERPLAN.....21-22
PROPUESTA MASTERPLAN.....23-26

PRESENTACIÓN DEL PROYECTO.....27-28
MEMORIA Y PROGRAMA.....29-30
IMAGEN AÉREA.....31-32
CORTE PROGRAMÁTICO.....33-34
IMPLANTACIÓN E IMAGEN.....35-36
PLANTA BAJA Y AXO.PROGRAMA.....37-38
PLANTA DE ARQUITECTURA.....39-40
IMÁGENES.....41-46
CORTES Y VISTAS.....47-48
IMAGENES.....49-52
CORTES Y VISTAS.....53-54
CORTE PERSPECTIVADO.....55-56
CORTE PERSPECTIVADO.....57-58
IMAGEN AÉREA.....59-60

SISTEMAS TÉCNICOS - CONSTRUCTIVOS.....61-62
ESTRUCTURAS.....64-66
CORTE CRÍTICO Y VÍNCULOS.....67-68
ESTRATEGIAS PASIVAS.....69-70
INSTALACIONES.....71-74

REFERENTES - BIBLIOGRAFÍA.....75-76
AGRADECIMIENTOS.....77-78
IMÁGEN CIERRE.....79-80





“La movilidad se ha transformado en un cuasi derecho social, como la salud o la educación, o un bien público, como el agua o la electricidad, del que nadie debería ser privado. sin embargo, la multiplicación de los desplazamientos se vuelve insostenible (el CO2, la polución, la congestión del tráfico, etc) y, a veces, más sufrida que deseada.” Georges Amar. (Homo mobilis, La nueva era de la movilidad)

INTRODUCCIÓN

En los últimos años se ha producido un incremento significativo de la población a nivel mundial, y son cada vez más las personas que eligen vivir en las urbanizaciones. Esto fue produciendo una expansión del suelo urbano horizontal de baja densidad y de forma fragmentada de las ciudades sobre territorios extensos.

Este crecimiento urbano y la falta de políticas de planificación, fue configurando territorios complejos caracterizados por la superposición de mallas radio-céntricas que van creciendo y sobreponiéndose entre sí. De esta forma quedan tramas territoriales compuestas por centros funcionales de mayor tamaño donde se desarrolla la rutina diaria, ya que concentra gran cantidad de actividades diversas como administrativas, laborales, comercio, educación, salud, ocio, entre otras; y barrios residenciales periféricos dispuestos a modo de satélite y que dependen de dichos centros.

Empiezan así, a consolidarse las ciudades difusas, caracterizadas por ser un modelo de ciudad ligado a la insustentabilidad ambiental, la fragmentación territorial, y la segregación socio espacial.

El crecimiento descontrolado ha aumentado las distancias entre los diferentes destinos, obligando a muchas personas a desplazarse diariamente y conduciendo a un aumento de la dependencia del transporte motorizado.

Muchas ciudades no han desarrollado adecuados sistemas públicos de movilidad que respondan a las necesidades reales.

El transporte público es en general ineficiente y poco atractivo, incitando el uso del automóvil particular.

La respuesta estándar al problema de movilidad ha sido expandir la infraestructura, sobre todo para los automóviles, con la construcción de más caminos, autopistas, puentes, túneles. De forma que, la ampliación de las infraestructuras estimula el crecimiento urbano descontrolado, facilitando el acceso a las zonas urbanas periféricas e incrementando el uso del automóvil, lo que a su vez exige el desarrollo adicional de infraestructuras; un círculo vicioso.

CENTRO DE TRANSPORTE LINCOLN TEMA

PRINCIPIOS DE LA MOVILIDAD URBANA

COMPACTAR:
Compactar las actividades y lugares de interés social, por lo que se requiere menos tiempo para transportarse de un lugar a otro, con el fin de crear una ciudad próspera.



TRANSPORTAR:
El transporte público conecta e integra las partes más distantes de la ciudad. Los corredores de transporte son los lugares naturales donde debe comenzar la intensificación. Además, un servicio de transporte público de calidad es especial para crear una ciudad justa.



MEZCLAR:
Una ciudad conectada mezcla diversos servicios y actividades a lo largo del camino y sus calles. Diferentes usos del suelo promueven viajes más cortos, además de zonas más animadas.



CAMBIAR:
Cambiar el uso del automóvil por otros medios, reduciendo su uso alienta a la gente a cambiar el coche por otros medios de transporte más sustentables y equitativos.



DENSIFICAR:
Al construir en altura, permite a las ciudades absorber el crecimiento urbano de forma compacta. Densificar promueve la combinación de actividades vitales en el área y mejores servicios de transporte, que también requieren mejoras en el sistema para hacer frente al mayor número de usuarios.



PEDALEAR:
La bicicleta anima las calles y ofrece a las personas una forma eficiente y cómoda de recorrer distancias medias. El uso de la bicicleta aumenta el acceso de las personas a un territorio más extenso, al mismo tiempo que aumenta la cobertura del transporte público al promover la intermodalidad.



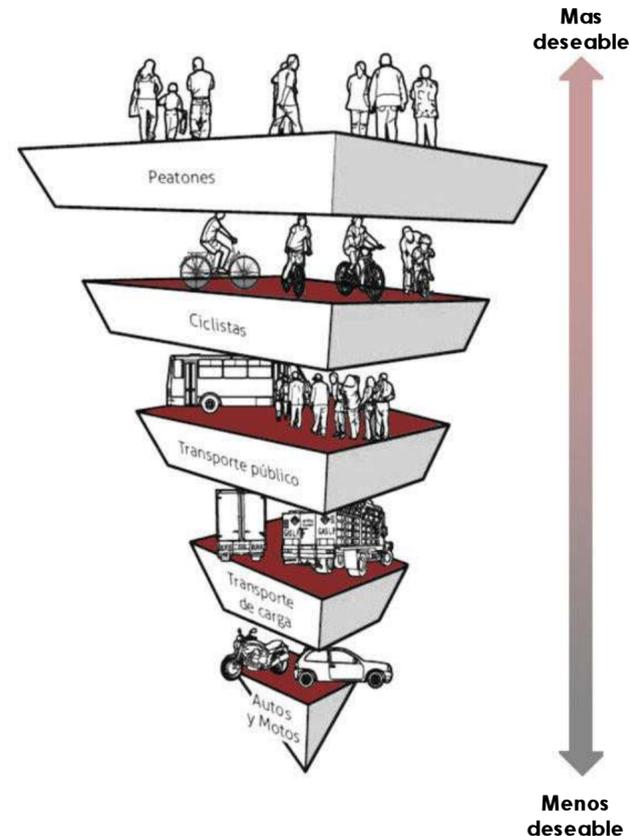
CONECTAR:
Una ciudad necesita una estrecha red de calles y caminos para peatones y ciclistas, así como redes integradas de transporte público. Crear lugares con gran permeabilidad, permite el acceso de varias formas de movilidad.



CAMINAR:
Cuando los principios se combinan e implementan, los resultados tienen un impacto más notable en el peatón. Las calles activas y llenas de gente son cruciales para una ciudad más sostenible para el futuro.



PIRAMIDE INVERTIDA DE LA MOVILIDAD



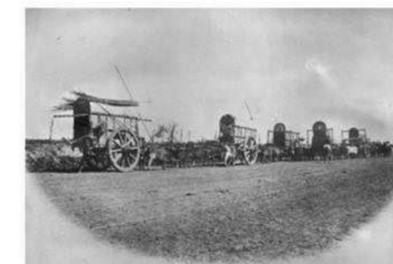
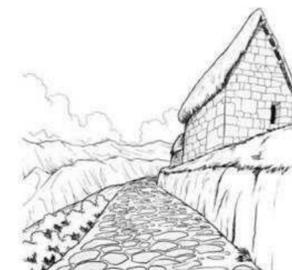
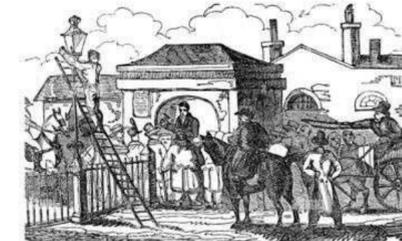
DEFINICIÓN de TRANSPORTE

1- "Llevar o trasladar a una persona o una cosa de un lugar a otro. Generalmente haciendo uso de un medio de transporte".
2- "Llevar una cosa de un lugar a otro a cambio de un porte o precio convenido".

HISTORIA

El transporte en la época precolombina en América varió según la región y las características geográficas de cada lugar. A continuación, se mencionan algunos de los principales medios de transportes utilizados por las primeras civilizaciones: A pie, canoas y balsas, llamas y alpacas, trineos y travesaños, caballos, etc. En algunas regiones poseían un rudimentario pero eficiente sistema de caminos empedrados interconectados a lo largo y a lo ancho de su imperio por el cual trasladaban distintos tipos de mercancías. Bien sea a pie o a lomo de llamas, sus mercancías llegaban a destino en distintos períodos de tiempo.

La llegada de los europeos a lo largo de toda América produjo grandes cambios en los medios de transporte. El principal medio fue el marítimo dado que era más eficiente y rápido, por lo cual empezaron a aparecer los primeros puertos naturales.



Cerca de 1800 se realizaron las primeras carreteras de tierra con la extracción de malezas y árboles. Sin embargo, muchas de ellas se hacían intransitables durante períodos de mal tiempo. En 1820 la mejora de estas ya llamadas carreteras en las que aparecen empresas privadas cobrando un peaje por haberlas construido, comenzaron a superar el resto de carreteras y se llamaron turnpike más conocidas como autopistas. Dicho sistema en Latinoamérica comenzó a mejorar a partir de 1930.

EL TRANSPORTE Y LA MOVILIDAD URBANA

El desarrollo del transporte ha sido fundamental para la evolución y el progreso de la humanidad. Ha permitido el movimiento de personas y mercancías de manera más rápida y eficiente, lo que ha impulsado el comercio, la industria y la economía en general.

A lo largo de la historia, ha habido diferentes medios de transporte, desde el transporte a pie hasta la utilización de animales, la navegación y la invención de la rueda. Sin embargo, la revolución industrial trajo consigo la creación de nuevos medios de transporte como el ferrocarril, la bicicleta, el automóvil y el avión.

En el siglo xx se produjo un importante avance en el transporte con el desarrollo de la tecnología, especialmente en la electrificación y la automatización.

Se crearon nuevos sistemas de transporte como el metro, el tranvía y el tren de alta velocidad.

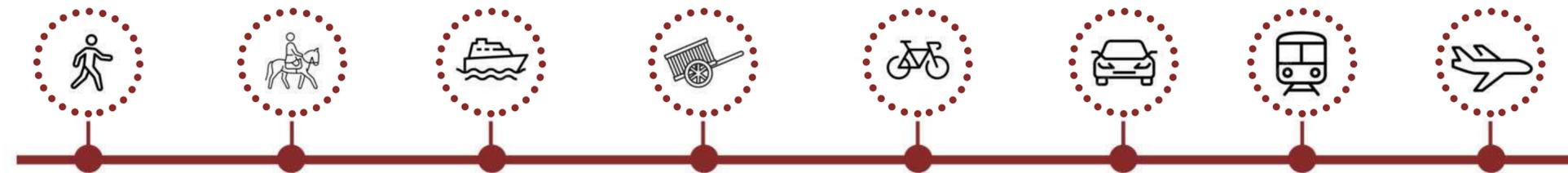
Actualmente, el transporte continúa evolucionando gracias a la implementación de tecnologías inteligentes y sostenibles, como los vehículos eléctricos y autónomos, la utilización de drones y la optimización de la logística y la planificación del transporte.

El desarrollo del transporte ha sido clave para el crecimiento económico y la conectividad de las personas, y se espera que siga evolucionando para satisfacer las necesidades de una sociedad cada vez más globalizada y tecnológica.

El transporte y la movilidad son conceptos estrechamente relacionados que se refieren al desplazamiento de personas y bienes de un lugar a otro. El transporte se refiere a los medios utilizados para realizar este desplazamiento, mientras que la movilidad hace referencia a la capacidad de las personas para moverse libremente y acceder a los servicios y recursos necesarios.

En la actualidad, el transporte y la movilidad son importantes desafíos para las ciudades y los países de todo el mundo debido a los problemas asociados al aumento del tráfico, la congestión, la contaminación, el cambio climático y la seguridad vial. Por lo tanto, es esencial desarrollar estrategias y políticas efectivas para promover la movilidad sostenible y mejorar la calidad de vida de las personas.

Entre las medidas que se pueden tomar se incluyen la promoción del transporte público eficiente y asequible, el fomento del transporte activo, como caminar y andar en bicicleta, la implementación de políticas de gestión de la demanda del transporte para reducir el número de vehículos en la carretera y la adopción de tecnologías limpias y sostenibles, como los vehículos eléctricos y las energías renovables. Además, es importante mejorar la planificación urbana para facilitar el acceso a los servicios y recursos esenciales y reducir la necesidad de viajar grandes distancias.



CIUDAD - ESPACIO PUBLICO - MOVILIDAD

La movilidad se ha transformado en un cuasi derecho social como la salud, la educación, o un bien público como el agua o la electricidad, del que nadie debería ser privado. Sin embargo, la multiplicación de los desplazamientos se vuelve insostenible (el CO2, la polución, la congestión de tráfico, etc.) y, a veces, más sufrida que deseada. Georges Amar (Homo mobilis, la nueva era de la movilidad).

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.

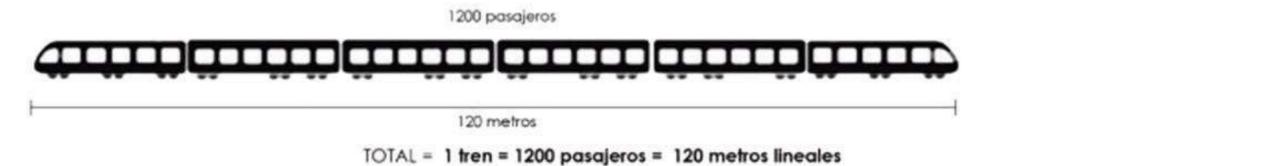
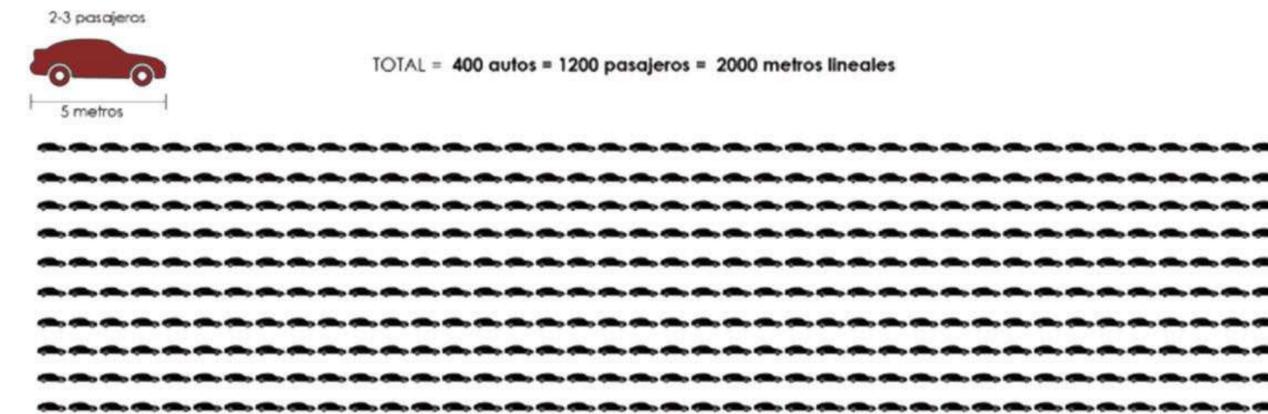
¿Como se clasifica la movilidad?

- Publico: ferrocarril, micro, subte, tranvía, etc.
- Privado: auto particular, taxi, remis, bus de empresa, moto, transporte escolar.
- Activo o no motorizado: caminata, bicicleta, patín, entre otros.

¿Porque fomentar el transporte público?

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

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



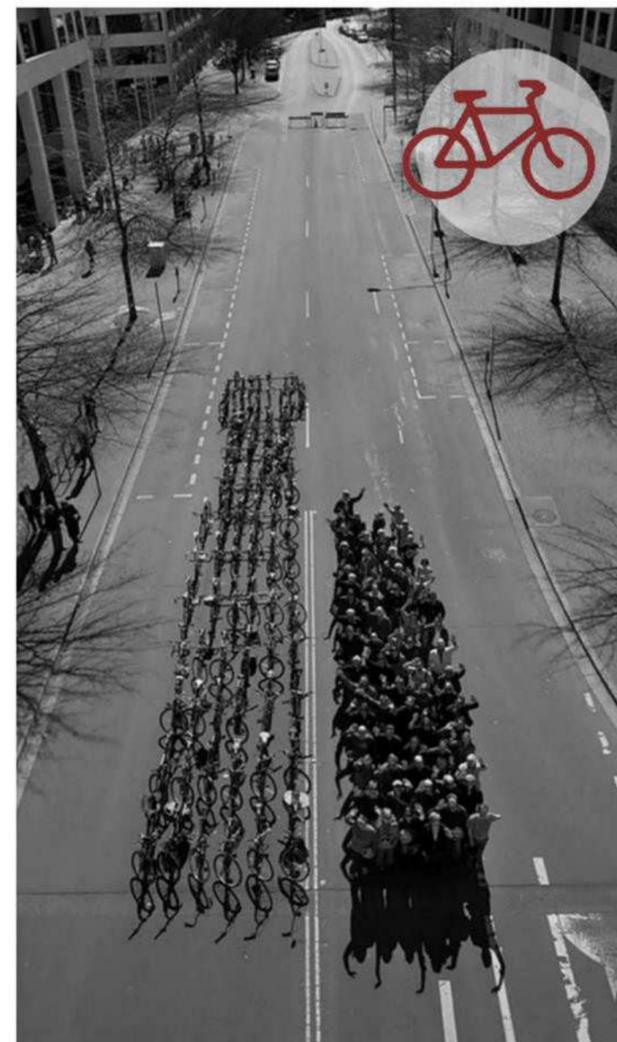


IMAGEN COMPARATIVA DEL USO DEL ESPACIO

ASPECTOS QUE ASPIRA ABORDAR EL PROYECTO

PROMOVER:
la utilización de transportes alternativos: en este caso de la bicicleta creando puestos y también propuestas de bicisendas a escala ciudad.

UBICACIÓN:
contener el crecimiento de la ciudad evitando el desarrollo en sitios no apropiados que generen conflictos diarios.

REVITALIZAR:
el entorno, diseñar un proyecto integrador que no solo de respuesta a si mismo, sino que también renueve el barrio donde se implanta.

RECUPERAR:
el transporte público y volver a utilizar la línea del ferrocarril de pasajeros que funcionaba tiempo atrás para la conexión de distintas localidades.



“LA MOVILIDAD ES UN DERECHO HUMANO, Y LA PRIORIDAD ES EL PEATON”



INTRODUCCIÓN

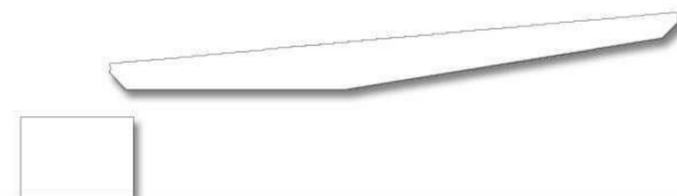
Lincoln, Provincia de Buenos Aires, Argentina.

El siguiente proyecto final de carrera se plantea en la ciudad de Lincoln, como primer puntapié se eligió por ser mi ciudad de origen y ser parte de ella, lo que incita a devolver un poco de lo vivido allí y hoy con otro pensamiento intentar buscarles una solución a las problemáticas urbanas.

Pero también es una gran apuesta arquitectónica ya que es una ciudad en crecimiento constante y veloz por lo que invita a la renovación urbana, lo cual requiere el aporte de la arquitectura y el urbanismo para su óptimo desarrollo y crecimiento.

Se considera de gran potencial para con su entorno pampeano por ser una ciudad cabecera, esto invita a la intervención sin perder de vista el futuro de la ciudad.

“ LINCOLN, BUENOS AIRES, ARGENTINA - EL NOROESTE PAMPEANO ”



CENTRO DE TRANSPORTE LINCOLN

SITIO - CIUDAD

CONTEXTO HISTORICO - GEOGRAFICO

La Ciudad de Lincoln se encuentra ubicada en la Provincia de Buenos Aires, a aproximadamente 300 km al oeste de la Ciudad de Buenos Aires. Por lo tanto, existe una relación estrecha entre ambas ciudades, tanto en términos geográficos como económicos y culturales.

La ciudad cabecera del partido se localiza en la intersección de la RN 188 y la RP 50, punto estratégico ya que la RN 188 conecta cuatro provincias en sentido horizontal (Mendoza; San Luis; La Pampa y Buenos Aires). Además, se sitúa a 60 kilómetros de la ciudad de Junín, donde pasa la RN 7, la cual forma parte del más importante corredor bioceánico del país. Dicha ruta es la principal conexión internacional de Argentina.

La Provincia de Buenos Aires es la más poblada del país y la Ciudad de Buenos Aires es su capital. Lincoln, por su parte, es una ciudad importante dentro de la provincia, ya que es la cabecera del partido homónimo y cuenta con una importante actividad agropecuaria, comercial y de servicios.

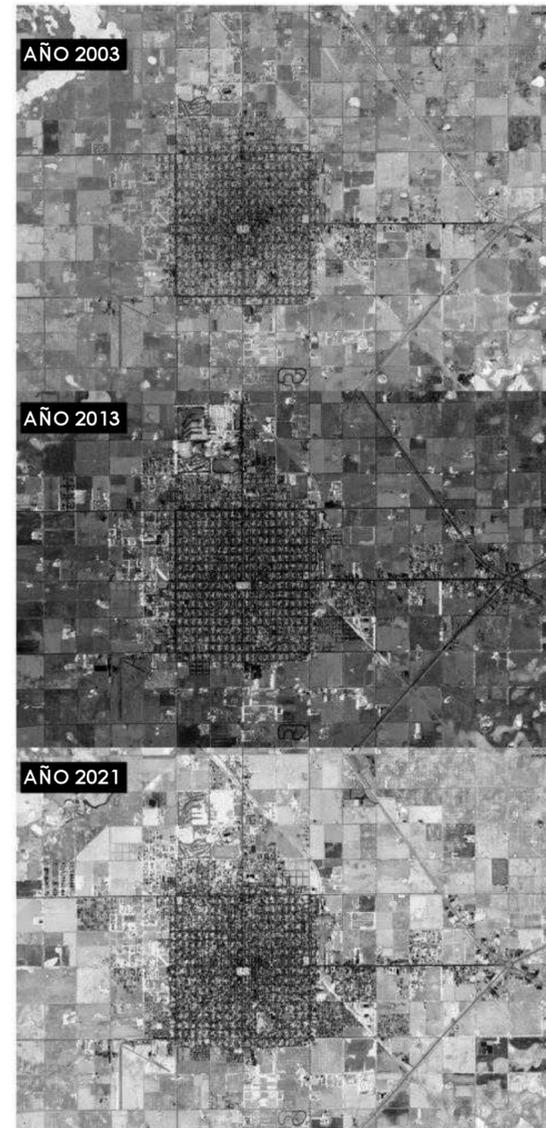
La ubicación geográfica de Lincoln en la provincia de Buenos Aires la convierte en una región clave para la agricultura y la ganadería en Argentina, con un entorno natural propicio y buenas conexiones de transporte.



LA ROTONDA - EL ACCESO A LA CIUDAD



CRECIMIENTO A TRAVES DEL TIEMPO



NOROESTE DE LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES

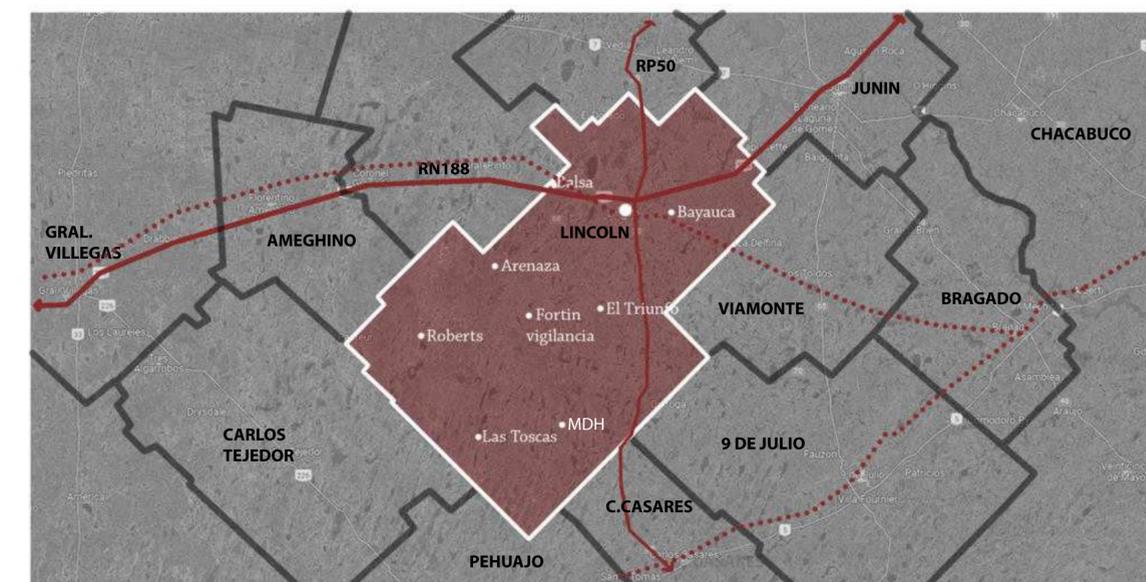
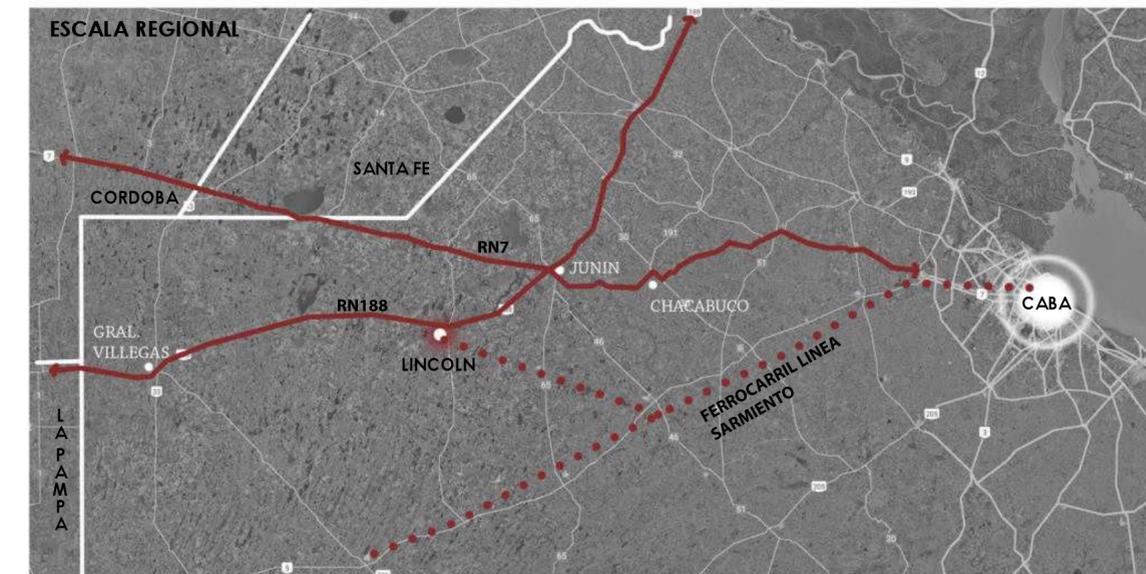


ESCALA PARTIDO

El Partido de Lincoln es uno de los 135 partidos que conforman la Provincia de Buenos Aires, en Argentina. Se encuentra ubicado en la región centro-oeste de la provincia, y su cabecera es la ciudad de Lincoln.

Comprende una superficie total de 5781 kilómetros cuadrados dentro de las pampas húmedas. Cuenta con una población actual de 41800 habitantes según el censo del 2010. Es un partido predominantemente rural, con una importante actividad agropecuaria, especialmente en lo que respecta a la producción de cereales y ganado.

Además de la ciudad de Lincoln, el partido cuenta con otras localidades importantes, como Bayauca, Pasteur, El Triunfo, Roberts y Arenaza, entre otras. En cuanto a la infraestructura, el partido cuenta con una buena red de rutas y caminos, lo que facilita el traslado de personas y productos.



ESCALA CIUDAD

La ciudad de Lincoln cuenta con una población de alrededor de 35.000 habitantes. En 1869, el entonces ministro de Guerra y Marina, Adolfo Alsina, fundó la ciudad de Lincoln en un lugar estratégico para la explotación agropecuaria y la distribución de productos.

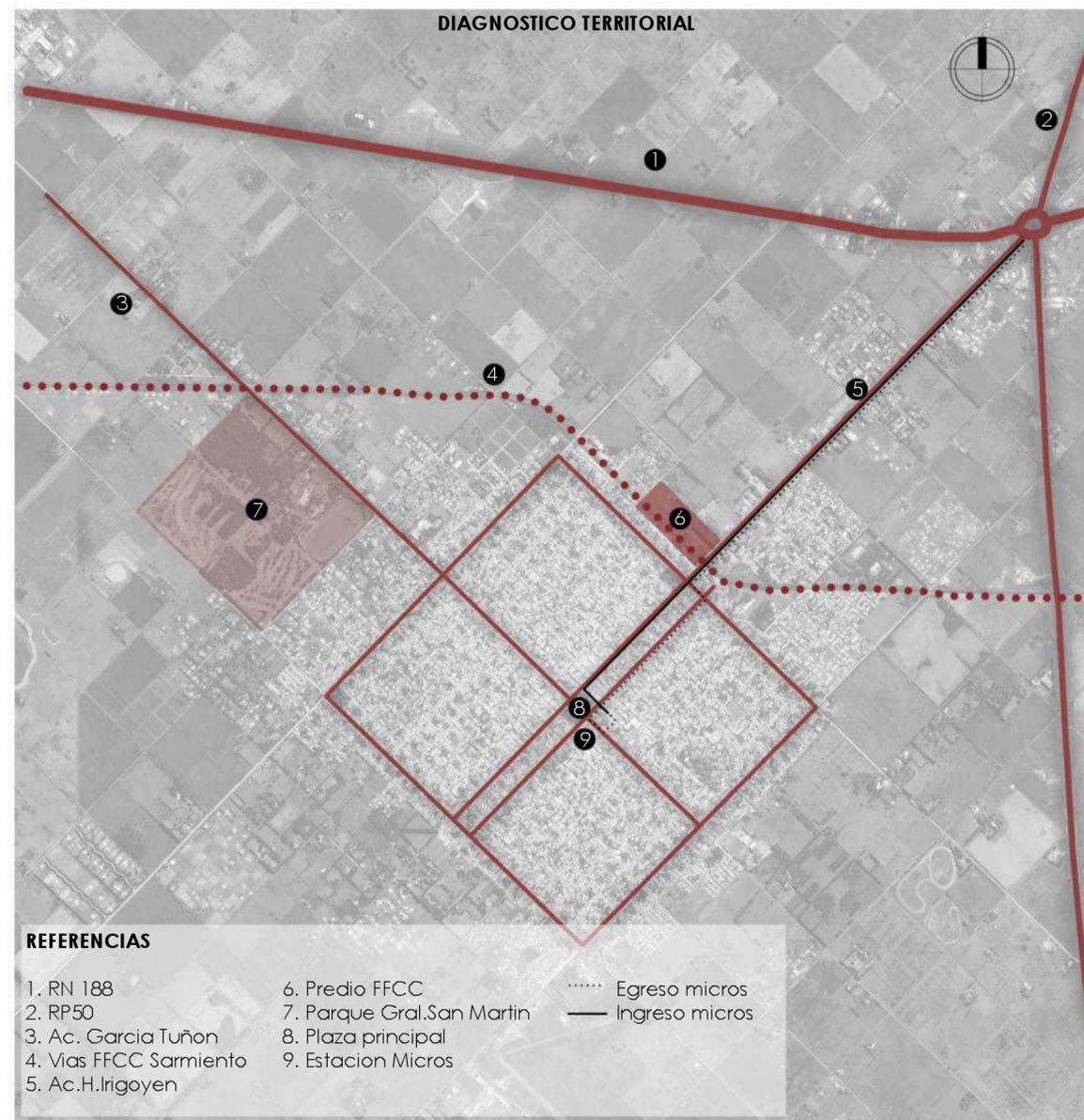
Durante las primeras décadas del siglo XX, se convirtió en uno de los principales centros de producción agropecuaria de la Argentina. La llegada del ferrocarril (línea Sarmiento) en 1888 permitió el traslado de los productos de la zona a otros lugares del país y del mundo.

La ciudad ha experimentado un importante crecimiento en las últimas décadas, tanto en términos demográficos como económicos. En términos demográficos, según el Censo Nacional 2010, la población de la ciudad era de 40.291 habitantes, lo que representó un aumento del 17,3% en relación al censo anterior realizado en 2001. Este aumento en la población se debió en gran medida al crecimiento de la actividad agropecuaria en la zona y a la llegada de nuevos habitantes en busca de mejores oportunidades laborales y de calidad de vida.

En cuanto al crecimiento económico, la Ciudad de Lincoln se destaca por su fuerte actividad agropecuaria, con una importante producción de granos y ganado. También ha habido un crecimiento en la industria y los servicios, con la instalación de empresas y emprendimientos en la ciudad y la generación de nuevos puestos de trabajo.

Además, la ciudad ha trabajado en la promoción del turismo, destacando el carnaval como mayor atracción de visitantes a la ciudad cada año.

Este destacado crecimiento en las últimas décadas, gracias al desarrollo de la actividad agropecuaria, la instalación de nuevas empresas y emprendimientos, la promoción del turismo y la llegada de nuevos habitantes ha generado nuevas oportunidades de empleo y ha contribuido al desarrollo económico y social de la ciudad.



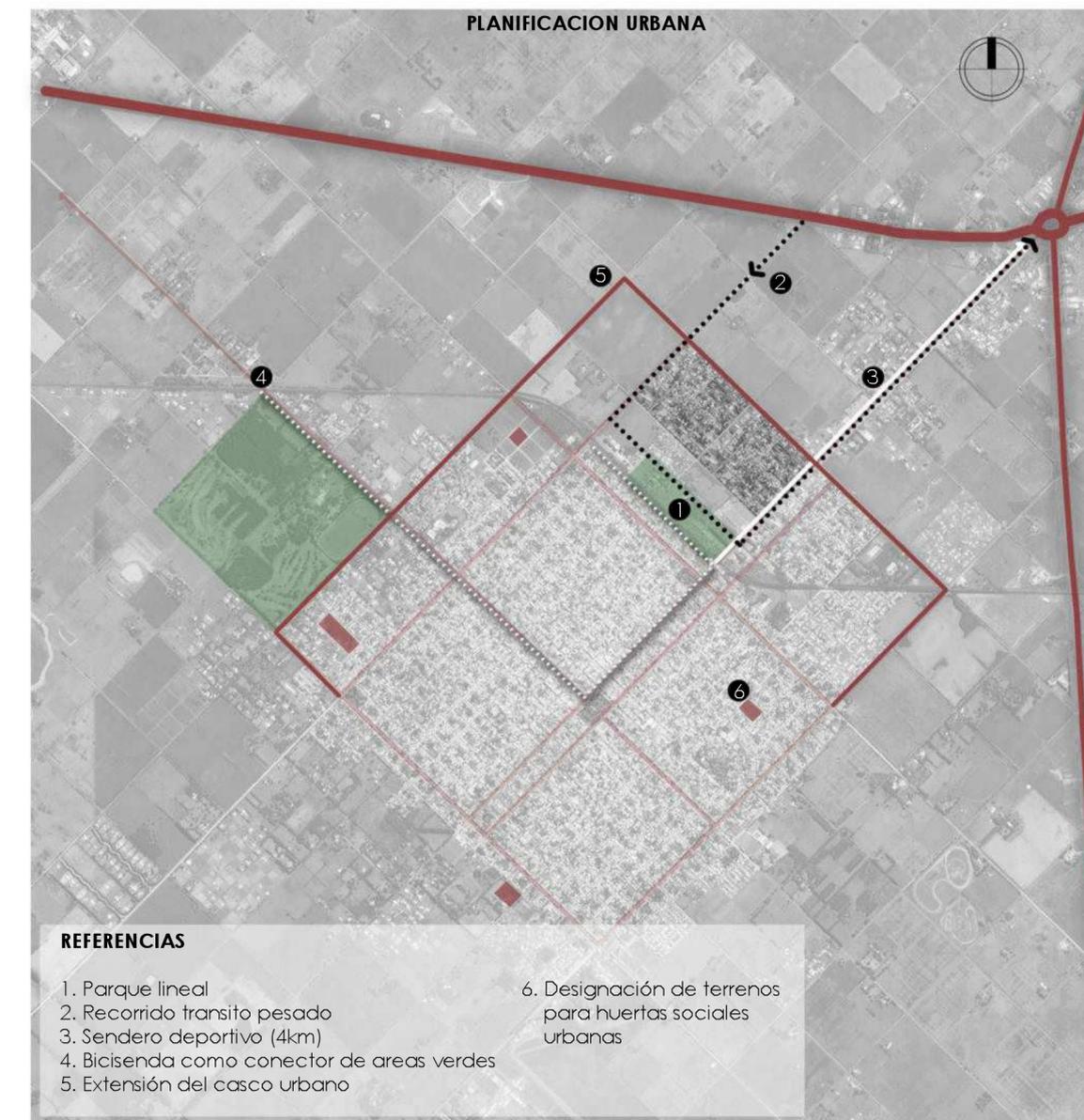
PROPUESTA CIUDAD

Sobre la base del diagnóstico territorial precedentemente se realizó una propuesta de ordenamiento territorial para la ciudad de Lincoln en la cual se expresan las consideraciones relativas al uso, ocupación y subdivisión del suelo de las actuales áreas urbanas y sus expansiones previstas, así como la de áreas especiales, las destinadas a la producción y la readecuación de la estructura circulatoria.

OBJETIVO GENERAL

Generar un ordenamiento territorial basado en el completamiento de vacíos y remanentes urbanos actuales, densificando aún más una ciudad marcada por un crecimiento disperso. Como también un sistema vial jerarquizado, para crear una mejor conectividad urbana e integración social y así mejorar la calidad de vida urbana, fomentando e impulsando la reactivación económica-productiva de Lincoln.

Proteger y mejorar las condiciones medioambientales, garantizando un eficiente desarrollo de las actividades urbanas sin agredir las condiciones de la calidad del medio ambiente. Devolviendo a Lincoln, su identidad de pueblo productor.



1. SISTEMAS DE MOVILIDAD:

La ciudad cuenta con varios accesos de los cuales dos de ellos poseen mayor jerarquía por estar vinculados a rutas importantes de la región y, además, por su infraestructura. El casco urbano está delimitado por cuatro avenidas principales que conforman la circunvalación de la ciudad.

2. ESPACIOS VERDES

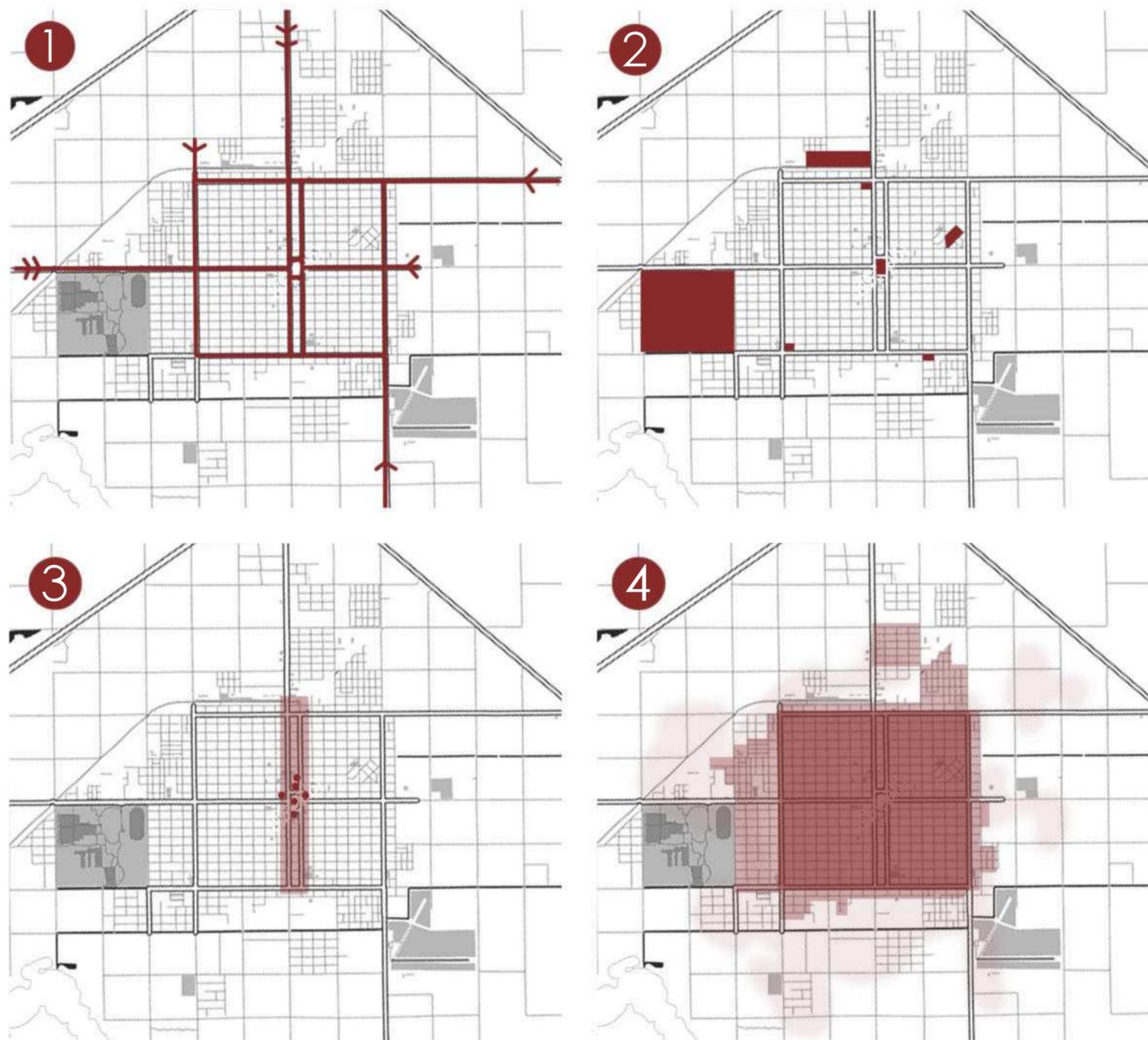
La ciudad posee varios espacios verdes públicos de diversas escalas. En primer lugar, se encuentra el parque general San Martín, de gran importancia en la ciudad; el predio ferroviario, actualmente en desuso; la plaza principal situada en el centro de la ciudad; y por último, las plazas de menor escala repartidas en los cuatro cuadrantes que conforman el casco urbano.

3. EJE PRINCIPAL

El mismo está delimitado por las dos avenidas principales de la ciudad, las cuales están conectadas al acceso más importante de la ciudad permitiendo el ingreso y egreso de los vehículos. En su recorrido se encuentran los principales edificios públicos (Municipalidad, Iglesia, Registro Civil, Escuelas, Comisaría, Terminal de ómnibus) y la plaza central.

4. CRECIMIENTO URBANO

El trazado de la ciudad responde al modelo Leyes de India, el cual se caracteriza por su armado en cuadrícula con una plaza central. A raíz del crecimiento de la población a lo largo del tiempo, la ciudad comenzó a expandirse de manera dispersa para diversos sectores rurales.

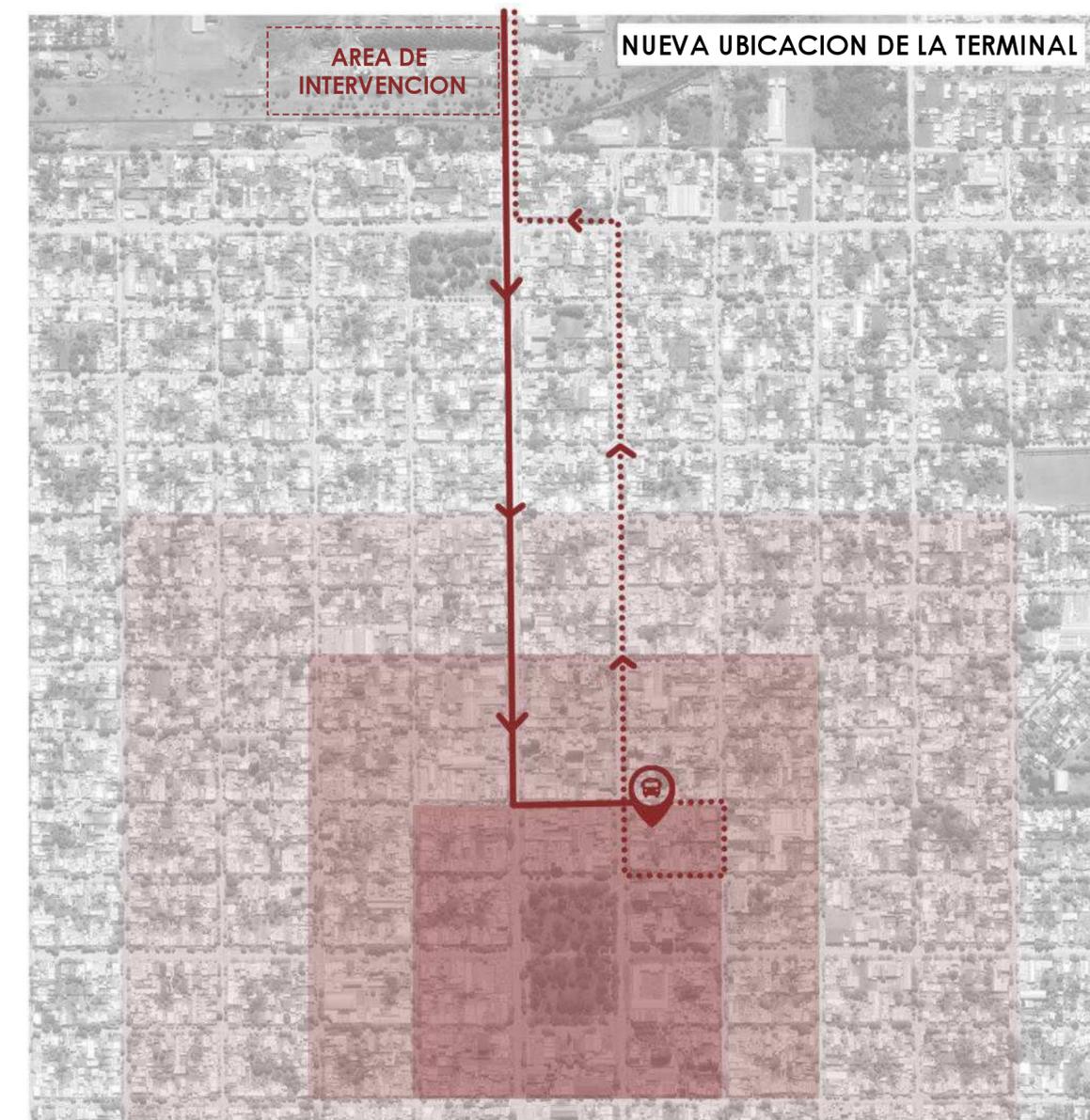


CONFLICTO

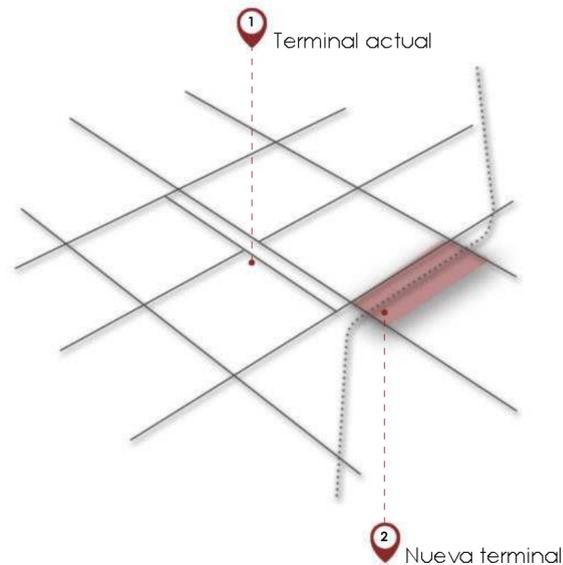
En base al análisis realizado de la ciudad, se detectó que una de las principales problemáticas de la misma es la ubicación de la terminal de ómnibus, ya que el gran crecimiento demográfico y su ubicación en el centro de la ciudad generan diversos conflictos para sus habitantes. Además, la mixtura de usos en el sector provoca un colapso al transitar por esa zona tanto para peatones, ciclistas, automóviles y colectivos.

En este proyecto final de carrera se quiere dar una solución a este conflicto reubicando la terminal de ómnibus en un sector más adecuado y de mayor emvergadura, alejado del centro de la ciudad y sobre el acceso principal a la ciudad. En el área a intervenir se encuentra la estación de trenes, lo que permitiría crear una nueva centralidad.

TERMINAL DE OMNIBUS EN LA ACTUALIDAD



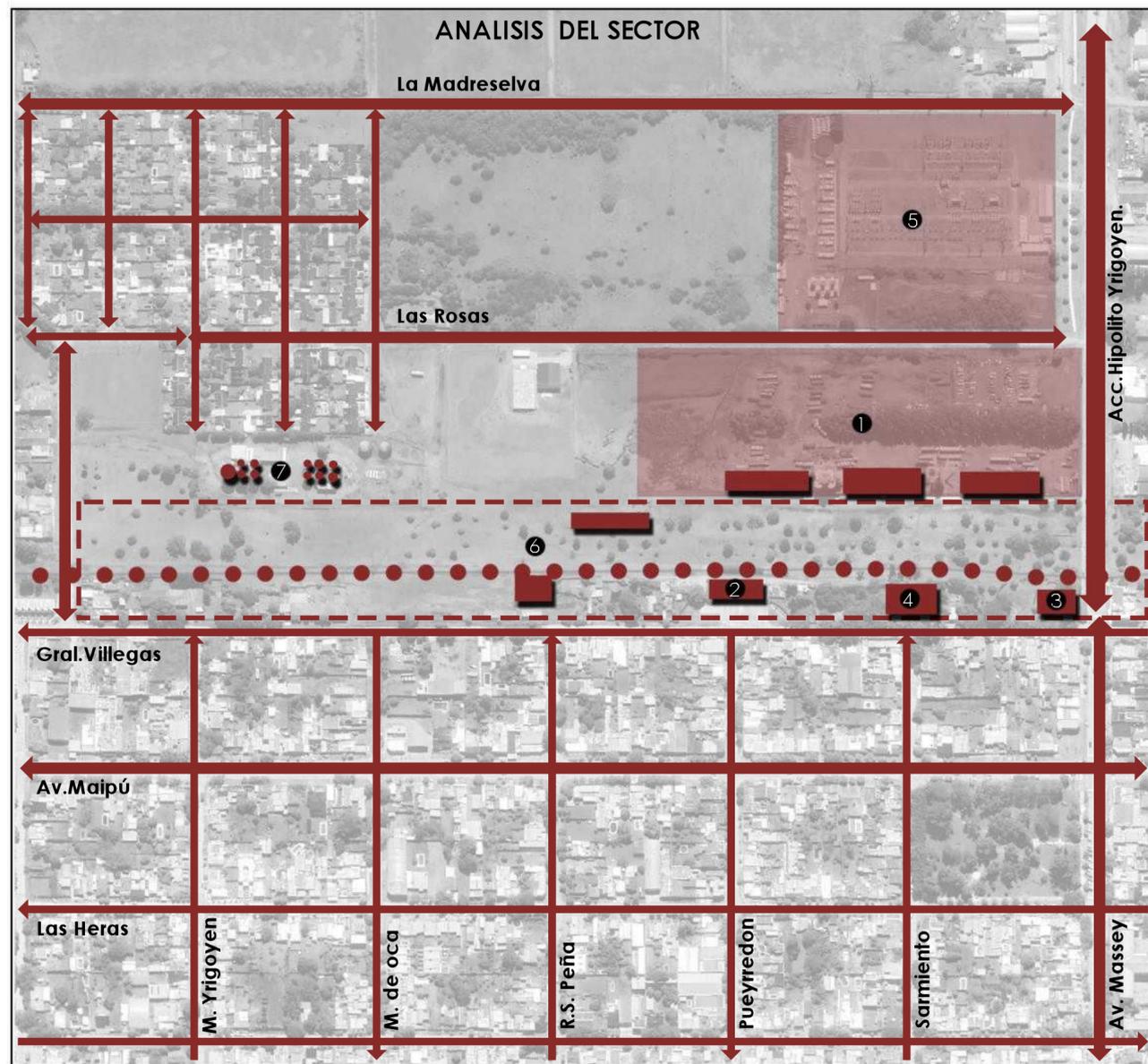
ESQUEMA DEL TRASLADO DE LA TERMINAL



El predio ferroviario se encuentra sobre el acceso principal a la ciudad, en dicho predio esta la estación ferroviaria que corresponde al Ferrocarril Domingo Faustino Sarmiento de la red ferroviaria argentina. Fue inaugurada en 1893 y se encuentra a 313 km al oeste de la estación Once. Aunque no presta servicios de pasajeros desde agosto de 2015, sus vías están concesionadas a la empresa de cargas Ferro expreso Pampeano.

REFERENCIAS

- 1-Terreno municipal
- 2-Estacion de trenes
- 3-Informacion turistica
- 4-Centro educativo
- 5-Central electrica
- 6-Talleres ferroviarios en desuso
- 7-Silos
- Vias del ferrocarril
- P.Ferrovuario



Antigua estacion de tren



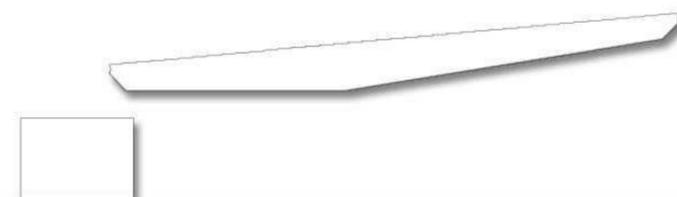
Anden



Acceso Hipolito Yrigoyen



Anden



CENTRO DE TRANSPORTE LINCOLN

SITIO - MASTERPLAN



RENOVACIÓN URBANA

La propuesta a escala urbana surge de detectar el gran vacío urbano del sector ferroviario de la ciudad de Lincoln como un gran potencial, para generar una nueva centralidad que equilibre e integre los alrededores con el centro de la ciudad.

Mediante este vacío se propone reubicar nuevos equipamientos y espacios públicos con el fin de activar el sector degradado, como también conservar y renovar parte de la infraestructura existente y característica del sector para darle una nueva función.

MASTERPLAN LINCOLN

El potencial de este sector ferroviario en desuso, de alto valor histórico e identitario, así como la forma en que impacta en el contexto urbano y social de la ciudad, resulta ser una cuestión decisiva para la elección de la temática y el emplazamiento.

El presente trabajo tiene como objetivo intervenir en este sector, con el fin de explotar sus diversas aptitudes, utilizando la arquitectura como complemento del tejido urbano y a su vez generar, a partir de distintas conexiones, una efectiva integración social que favorezca la mejora de la calidad de vida de los ciudadanos afectados, por estos grandes vacíos urbanos.

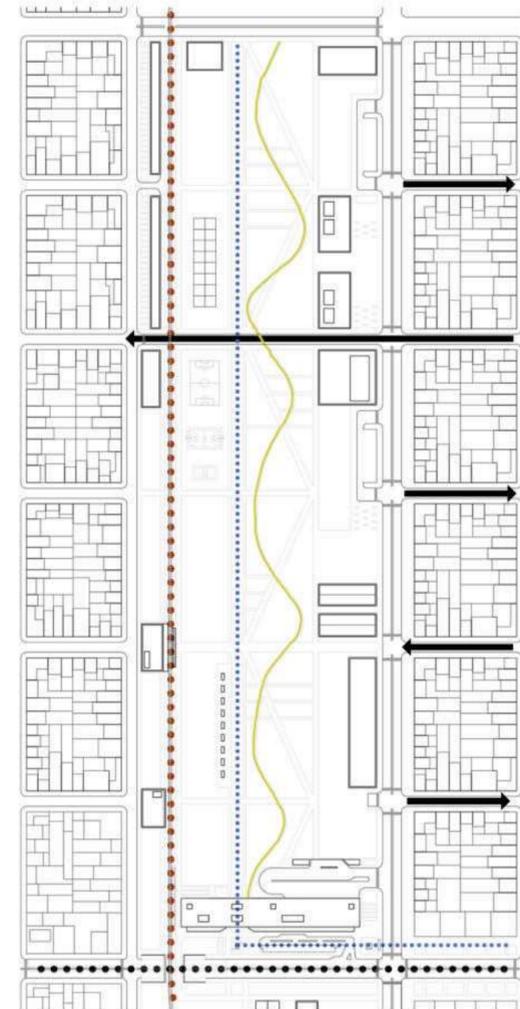
IDEA

Se plantean tres macro manzanas, cada una con diferentes equipamientos públicos.

Por un lado, un sector cultural/productivo donde se proponen edificios relacionados al Carnaval de la ciudad y sobre todo el impulso de los productores independientes; por otro, un sector educativo relacionado al deporte, donde se busca potenciar la carrera de grado que se desarrolla en la ciudad; y por último, el sector de transporte destinado a los camiones que actualmente generan grandes conflictos en la ciudad, y la nueva terminal mixta.

Además, estas tres macro manzanas se encuentran unificadas por un parque verde lineal funcionando como conector urbano en el cual se encuentran los distintos equipamientos públicos que van alimentando lo que es el paseo.

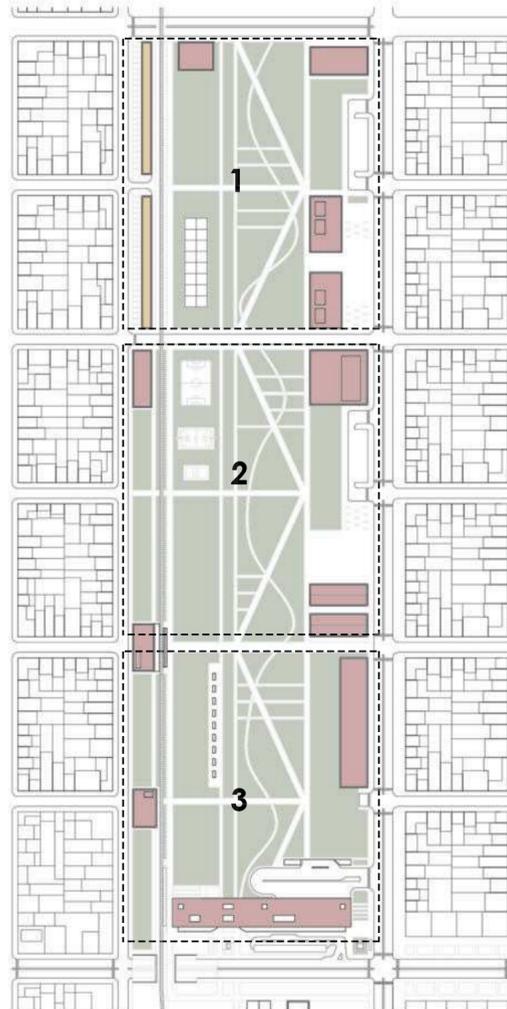
ESQUEMA DE MOVILIDAD



REFERENCIAS

- Sendero deportivo 4km
- Bicisenda
- Vías del ferrocarril
- Acceso principal
- Apertura nuevas calles

ESQUEMA DE OCUPACION



REFERENCIAS

- Parque verde lineal
- Viviendas
- Equipamientos públicos
- 1 Sector cultura
- 2 Sector educación
- 3 Sector transporte

FORTALEZAS

CULTURA

Dentro del campo cultural, se destaca el carnaval artesanal de Lincoln, con una historia de más de 130 años; el cual alcanzó un sobresaliente protagonismo con la llegada de los nuevos carroceros, quienes fueron superándose tanto en calidad, como imaginación, sin dejar de lado la cuidadosa técnica de realización (cartapesta) que permitía el detalle sutil de los gestos y una producción que el público premiaba con exclamaciones y aplausos. Lincoln fue declarado por el departamento ejecutivo municipal, como capital nacional del carnaval artesanal, y en el año 2001 el evento fue declarado de interés turístico provincial.

PRODUCCIÓN

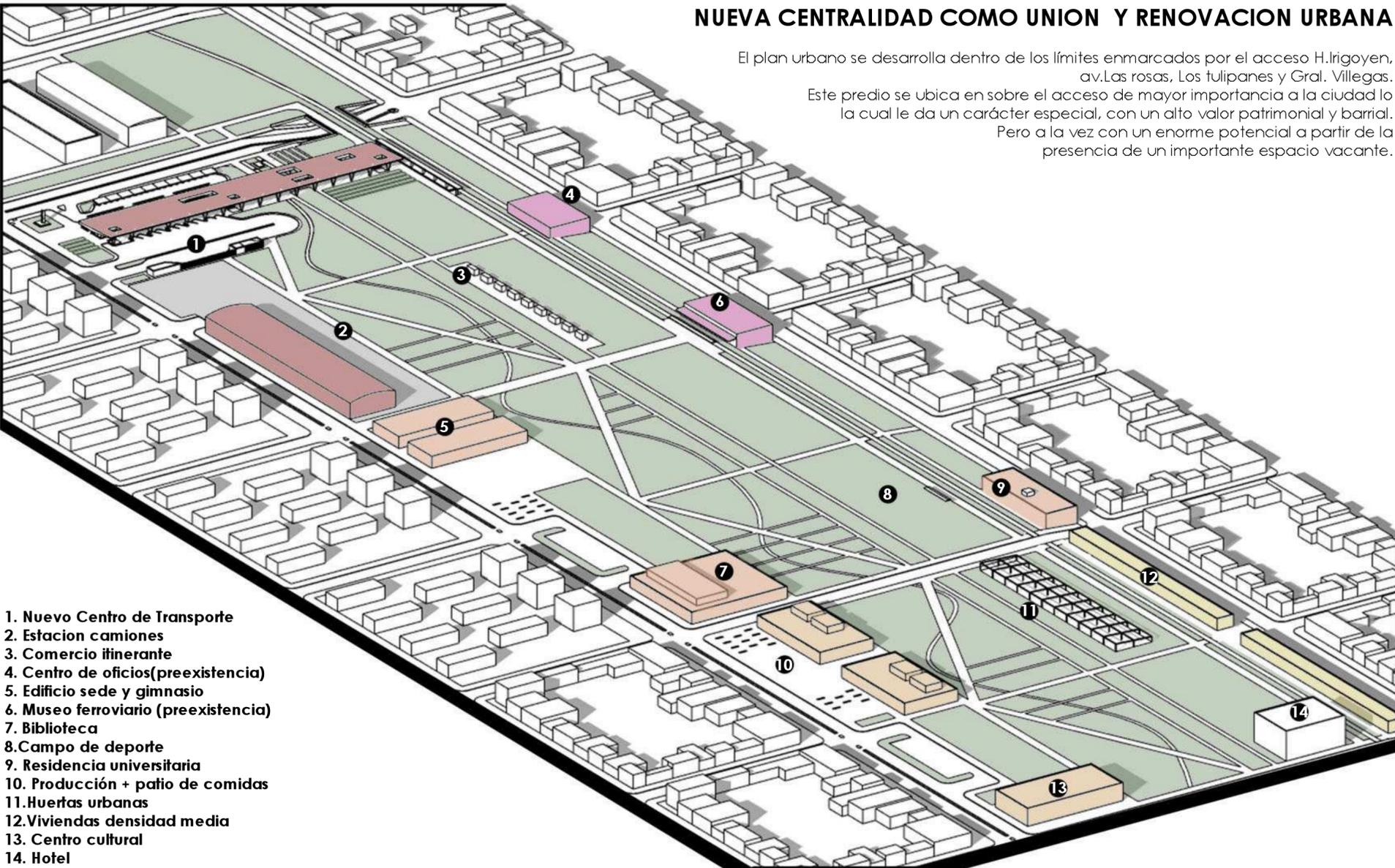
Producción local como fuente de trabajo. A partir de la importancia de la industria láctea tomó protagonismo, cada año, se realiza la feria gourmet más destacada de la ciudad, "feria Expo Quesos", la cual tiene como objetivo poner en valor la producción quesera, y los productos característicos de nuestra zona, ayudando a que el público conozca, y tome preferencia por el consumo de productos regionales y orgánicos que se elaboran con leche de primera calidad. Lincoln cuenta con más de 30 productores de vinos, chacinados, lácteos, dulces y más.

TRANSPORTE

Ciudad cabecera, terminal de ómnibus. Al ser Lincoln una ciudad cabecera de partido, recibe colectivos de corta y larga distancia tanto para su población, como para pueblos linderos. La terminal de ómnibus de la ciudad se encuentra en el centro, a una cuadra de la plaza principal, cuenta con 6 empresas de transporte que conectan con ciudades importantes como capital federal La Plata, Junín, Santa Rosa, Pergamino, etc.

MASTER PLAN PARA EL PREDIO FERROVIARIO





- 1. Nuevo Centro de Transporte
- 2. Estacion camiones
- 3. Comercio itinerante
- 4. Centro de oficios(preexistencia)
- 5. Edificio sede y gimnasio
- 6. Museo ferroviario (preexistencia)
- 7. Biblioteca
- 8. Campo de deporte
- 9. Residencia universitaria
- 10. Producción + patio de comidas
- 11. Huertas urbanas
- 12. Viviendas densidad media
- 13. Centro cultural
- 14. Hotel

NUEVA CENTRALIDAD COMO UNION Y RENOVACION URBANA

El plan urbano se desarrolla dentro de los límites enmarcados por el acceso H.Irigoyen, av.Las rosas, Los tulipanes y Gral. Villegas. Este predio se ubica en sobre el acceso de mayor importancia a la ciudad lo la cual le da un carácter especial, con un alto valor patrimonial y barrial. Pero a la vez con un enorme potencial a partir de la presencia de un importante espacio vacante.



AREAS DE SOMBRA



HUERTAS URBANAS



AREAS DE DESCANSO



SENDEROS



MEMORIA

La idea surge entendiendo los problemas que genera la estación actual, en una ciudad que está en constante crecimiento. Desde allí surge relocalizar la estación, en un lugar estratégico como lo es el predio ferroviario ya que posee una excelente ubicación geográfica.

Se propone esta nueva terminal de transporte que tiene como principal objetivo ser un edificio que trasciende al programa mismo, busca ser la puerta de entrada y salida de la ciudad. Es de ahí que surge el concepto de "hall urbano", al mismo se lo entiende como el espacio en donde todo confluye, donde se realiza el intercambio y la sociabilización.

HITO URBANO

Entra en juego el concepto de hito, entendiéndolo como un punto fijo de reconocimiento ciudadano con significado simbólico con el que los mismos deben sentirse identificados.

CENTRO DE TRANSPORTE LINCOLN
PROYECTO

MEMORIA

El edificio se plantea como un volumen lineal paralelo al acceso principal a la ciudad siendo este el límite del parque lineal.

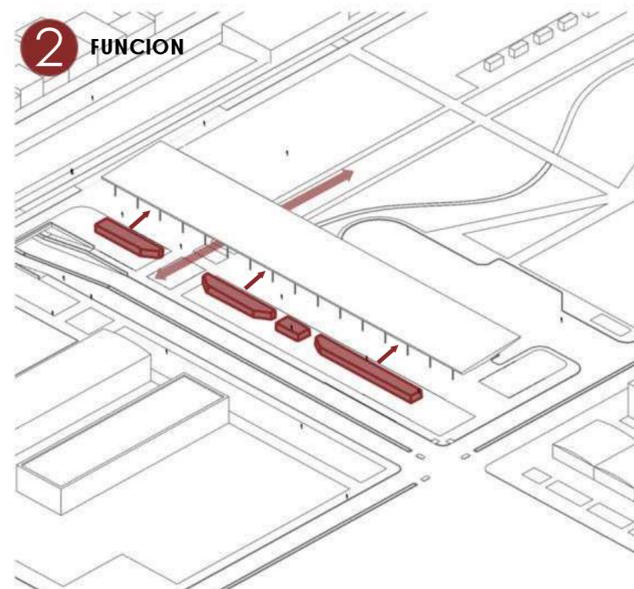
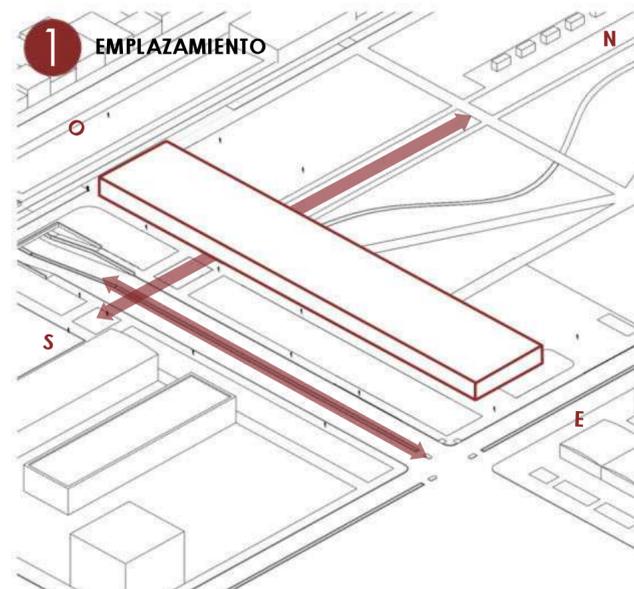
Se desarrolla sobre el nivel cero donde logra la conexión directa del usuario con el parque y la ciudad.

Este gran volumen materializado por la cubierta metálica la cual se abre hacia el parque es acompañado por tres pabellones rectangulares similares pero con funciones diferentes, mirando de este a oeste en el primero funciona la recepción de pasajeros, venta de boletos, mostrador de informes, sector de espera, pequeños comercios, baños y administración. El cubo del medio, destinado al carnaval, se ubica un salón de exposiciones junto con oficinas administrativas y una sala de proyección, y en el oeste la cafetería en contacto directo con el parque, con espacios de espera y co-work. Este zócalo de soporte conforma la fachada del frente respetando el perfil de la ciudad y el entorno.

En sentido N-S es atravesado por la pasante del parque lineal y se alimenta con la cafetería y la sala de exposiciones que permiten e incentivan el intercambio y la socialización. En dicho espacio interactúan todos los usuarios de la terminal: viajeros, turistas, familiares, vendedores, vecinos, choferes, personal administrativo, personas recurrentes por algún tipo de evento.

Por medio de la gran cubierta liviana se unifican todas las partes del programa tanto interiores como exteriores. Al mismo tiempo producen espacios semicubiertos de espera, sobre el playón de maniobras que protege a los usuarios de las condiciones climáticas durante el ascenso y descenso de los ómnibus.

Dicha cubierta es perforada en lugares estratégicos con el propósito de lograr iluminación natural y ventilación en los distintos paquetes programáticos.



DISTRIBUCION PROGRAMATICA

El programa se dispone en un intercambio de relaciones en su horizontalidad vinculando todos los espacios mediante la pasante lineal de circulación pensada estratégicamente como nexo entre el parque y el edificio.



TIPOS DE USUARIOS

Se identifican cuatro tipos de usuarios:

TRANSITORIO: usuarios en ocasiones específicas como viajes de larga distancia o para lugares específicos

PERMANENTE: usuarios diarios, ya sea por necesidad o conveniencia.

PERIODICO: usuarios regulares, pero días específicos o cada cierto periodo de tiempo.

DIARIO: usuarios de las instalaciones propias del edificio, comercios, oficinas, entre otros.

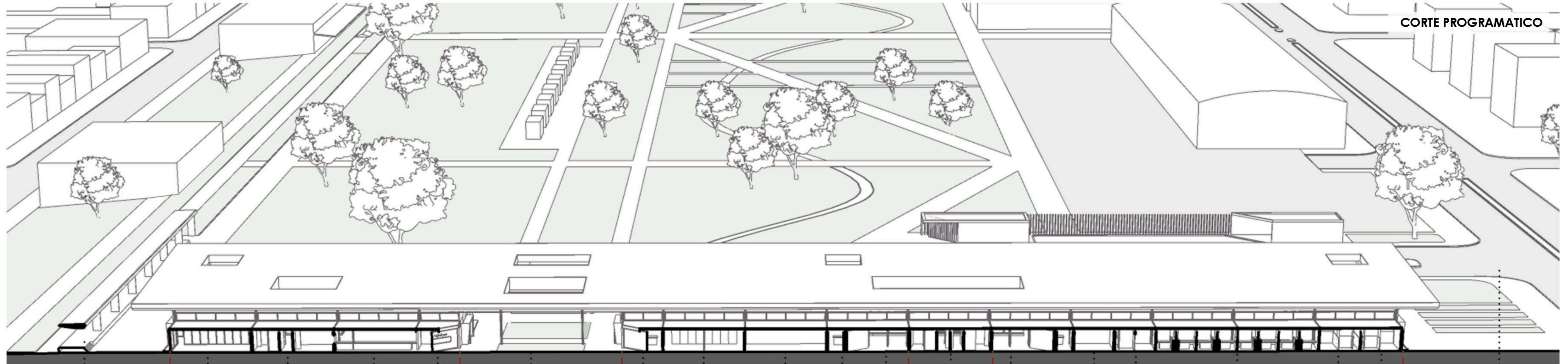
¿QUE NECESIDADES TIENEN?

- Movilidad Esperas
- Tramites Compras
- Informacion Encomiendas
- Equipaje

FUNCION	M2
1. AREA HALL	
1a. Hall de acceso	150
1b. Recepcion	25
1c. Seguridad	12
1d. Muestras temporales	75
2. AREA BUSES	
2a. Hall	75
2b. Boleterias	100
2c. Comercios	100
2d. Espera	125
2e. Sanitarios	35
2f. Choferes	25
2g. Paqueteria	50
3. AREA COMERCIAL	
3a. Cafeteria	50
3b. Drugstore	25
3c. Sector mesas	75
3d. Co-work	60
3e. Cajeros automaticos	12
3f. Sanitarios	30
4. AREA EXPO	
4a. Hall	37
4b. Recepcion	25
4c. Esparcimiento	25
4d. Exposiciones	100
4e. Sala de conferencias	50
4f. Espera	50
4g. Oficina de monitoreo urbano	25
4h. Oficinas de transito	60
4i. Mantenimiento	12
5. AREA DE MICROS	
5a. Andenes	550
5b. Espera exterior	225
5c. Esparcimiento	300
TOTAL	2483



PERSPECTIVA AEREA DESDE ACCESO HIPÓLITO YRIGROYEN



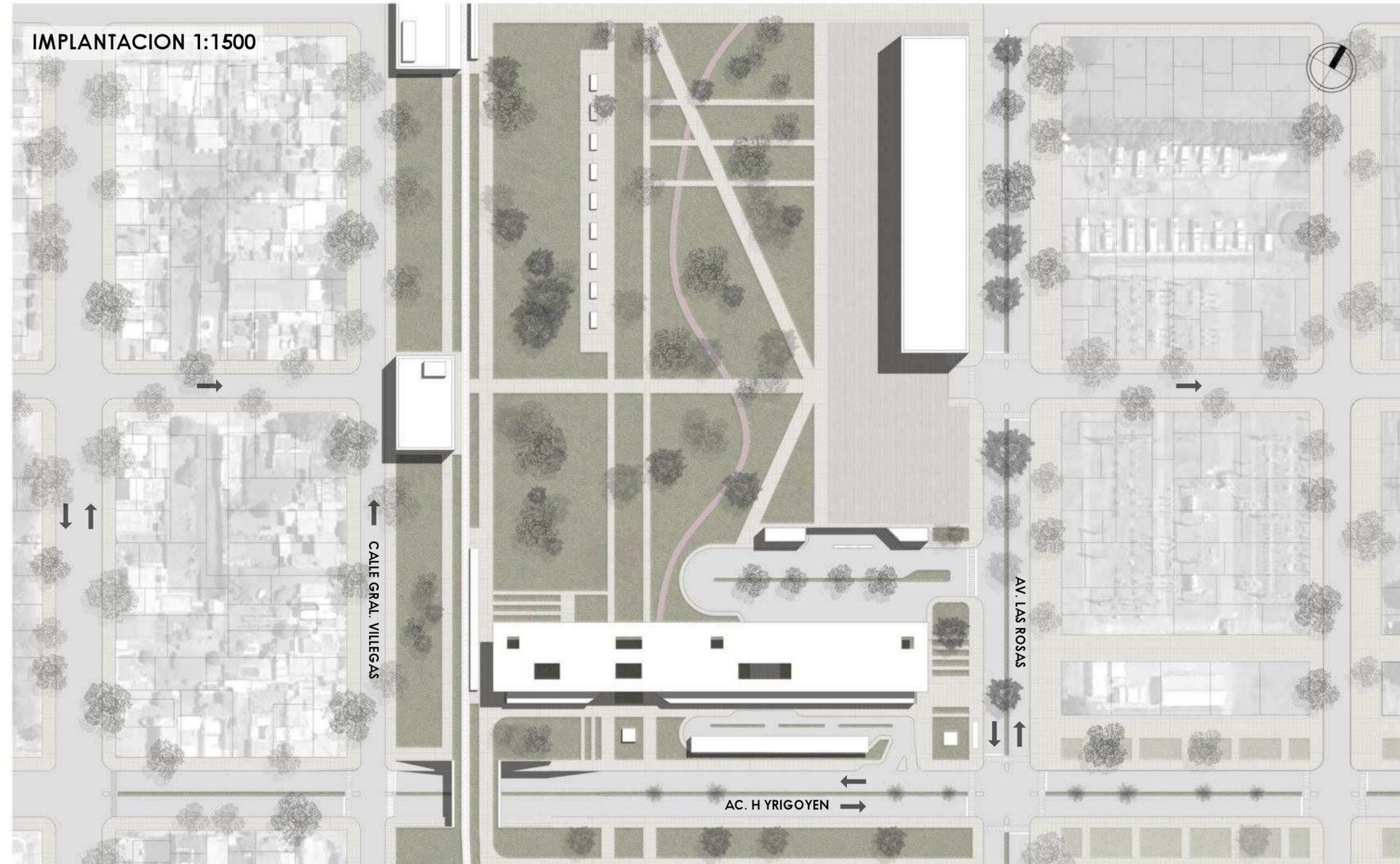
CORTE PROGRAMATICO

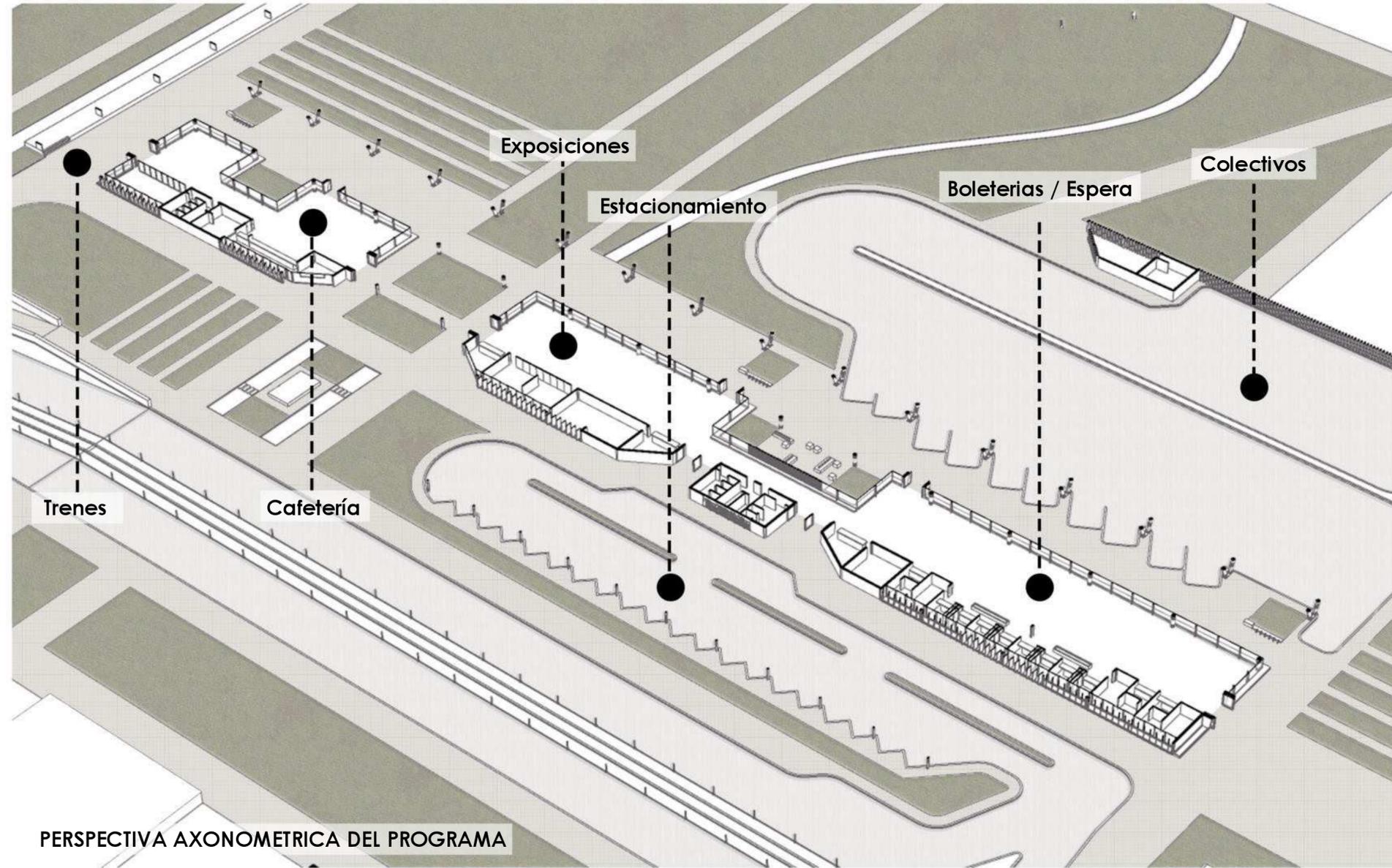
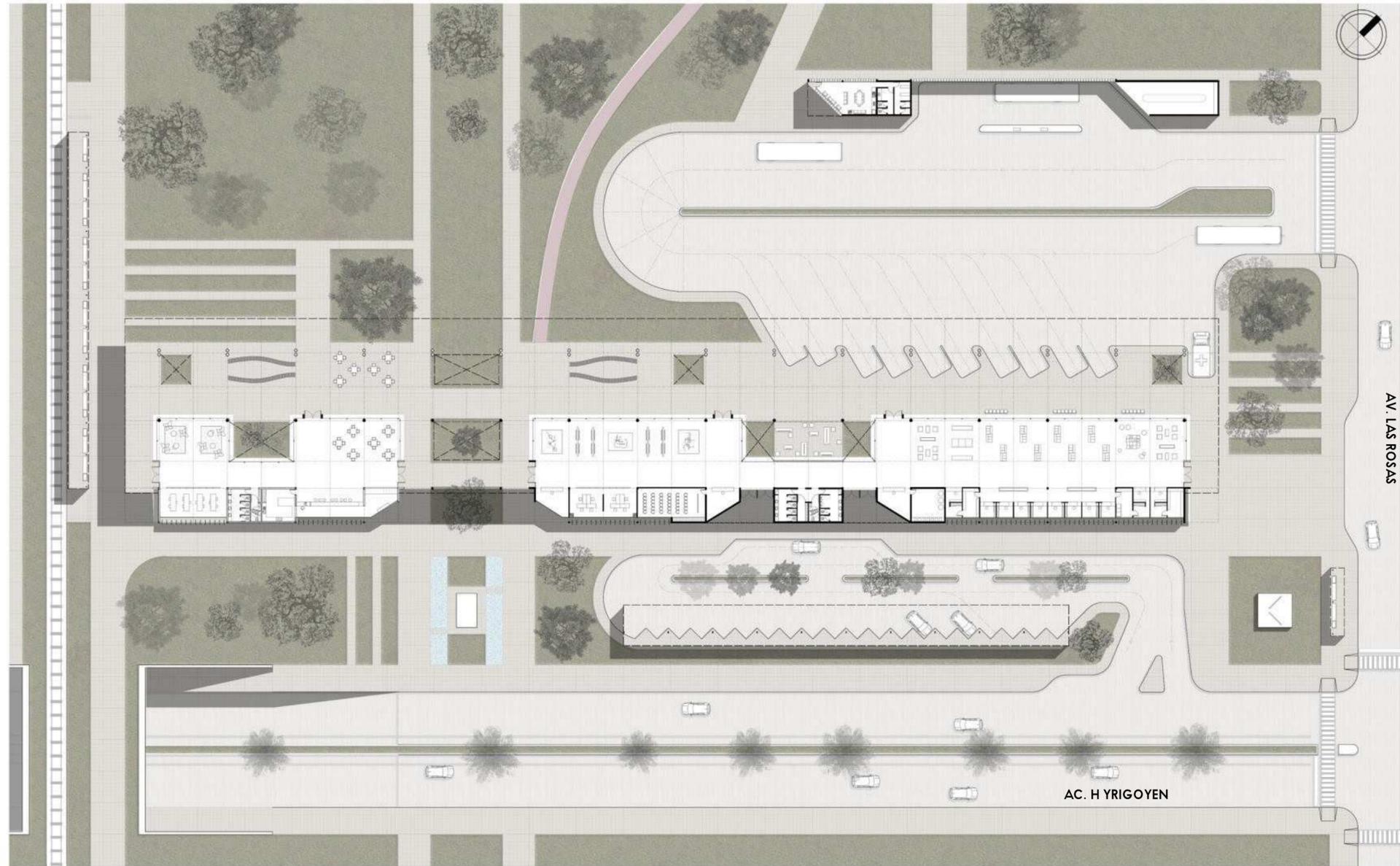
- ANDÉN FERROVIARIO
- CO-WORK
- SERVICIOS
- CONFITERIA
- CAFE ALPASO
- INGRESO
- MESA DE ENTRADA
- OFICINAS
- SALA DE CONFERENCIAS
- INFO.
- INGRESO
- SANITARIOS
- INGRESO
- SALA DE MAQUINAS
- DRUGSTORE
- BOLETERIAS
- ASISTENCIA AL VIAJERO
- ENCONIMENDAS
- MICROS

AREA CAFETERIA

AREA EXPOSICION

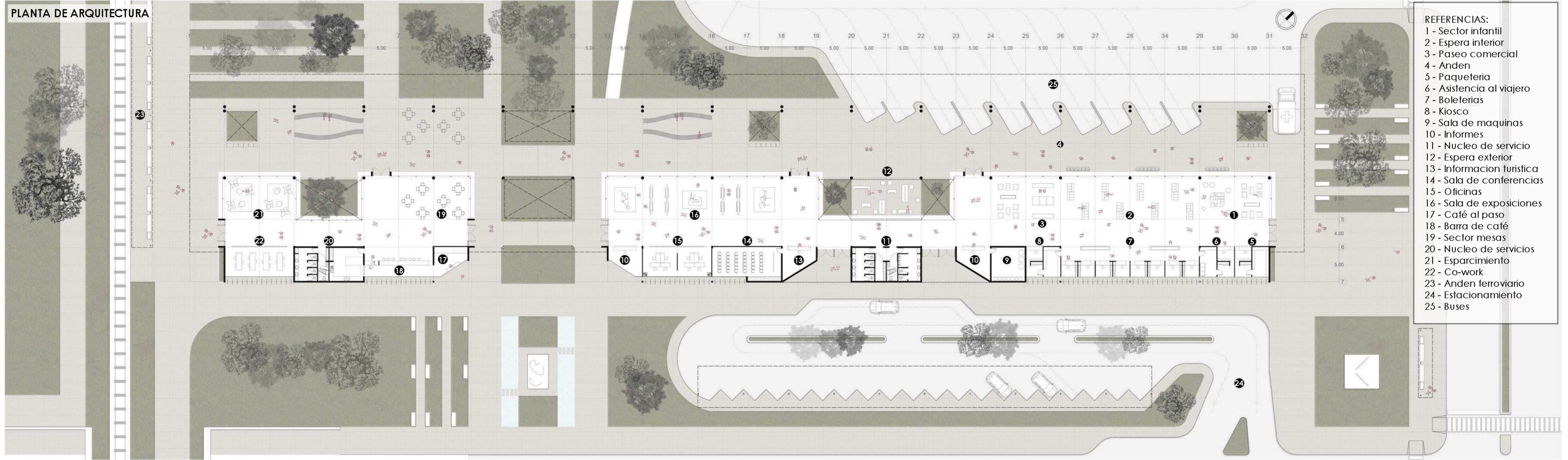
AREA BUSES





PERSPECTIVA AXONOMETRICA DEL PROGRAMA

PLANTA DE ARQUITECTURA



- REFERENCIAS:
- 1 - Sector infantil
 - 2 - Espera interior
 - 3 - Paseo comercial
 - 4 - Anden
 - 5 - Paquetería
 - 6 - Asistencia al viajero
 - 7 - Boleterías
 - 8 - Kiosco
 - 9 - Sala de maquinas
 - 10 - Informes
 - 11 - Nucleo de servicio
 - 12 - Espera exterior
 - 13 - Información turística
 - 14 - Sala de conferencias
 - 15 - Oficinas
 - 16 - Sala de exposiciones
 - 17 - Café al paso
 - 18 - Barra de café
 - 19 - Sector mesas
 - 20 - Nucleo de servicios
 - 21 - Esparcimiento
 - 22 - Co-work
 - 23 - Anden ferroviario
 - 24 - Estacionamiento
 - 25 - Buses



IMAGEN INGRESO POR ESTACIONAMIENTO



VISTA DESDE EL PARQUE URBANO



INGRESO AV. LAS ROSAS



PLAZA CARNAVALINCOLN



INGRESO DE COLECTIVOS, PLAYA DE MANIOBRAS



ESPACIO DE ESPERA EXTERIOR SEMICUBIERTO



CORTE A-A ESCALA 1:500



VISTA FRENTE ESCALA 1:500



CORTE B-B ESCALA 1:500



VISTA CONTRAFRENTE ESCALA 1:500



INGRESO HACIA BOLETERIAS



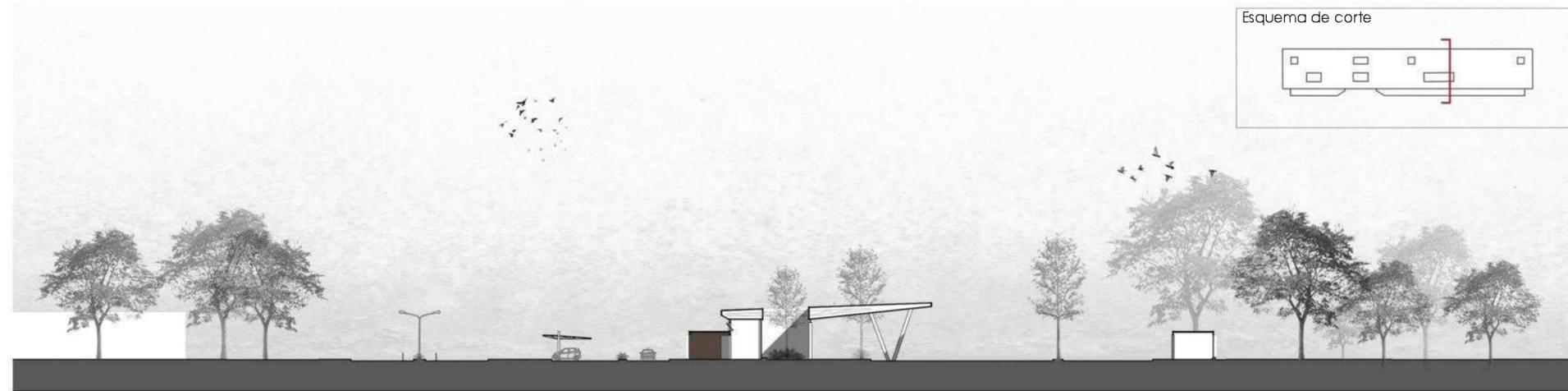
BOLETERIAS Y ESPACIO DE ESPERA INTERIOR



SALON DE EXPOSICIONES



CAFÉ/RESTO



CORTE C-C ESCALA 1:500



VISTA DESDE AV. LAS ROSAS ESCALA 1:500



CORTE D-D ESCALA 1:500



CORTE-VISTA DESDE LAS VIAS

CORTE PERSPECTIVADO POR AREA DE COLECTIVOS

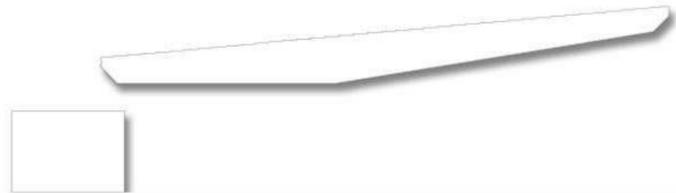


CORTE PERSPECTIVADO POR PASANTE DEL PARQUE URBANO



IMAGEN AEREA DESDE PARQUE URBANO





CENTRO DE TRANSPORTE LINCOLN
TÉCNICO - CONSTRUCTIVO

INTRODUCCIÓN

Se opta por diferentes criterios técnicos, sustentables y constructivos para la resolución del proyecto.

Se utiliza un sistema prefabricado para la totalidad de la cubierta liviana, permitiendo la sencillez y rapidez a la hora del montaje y construcción de la misma.

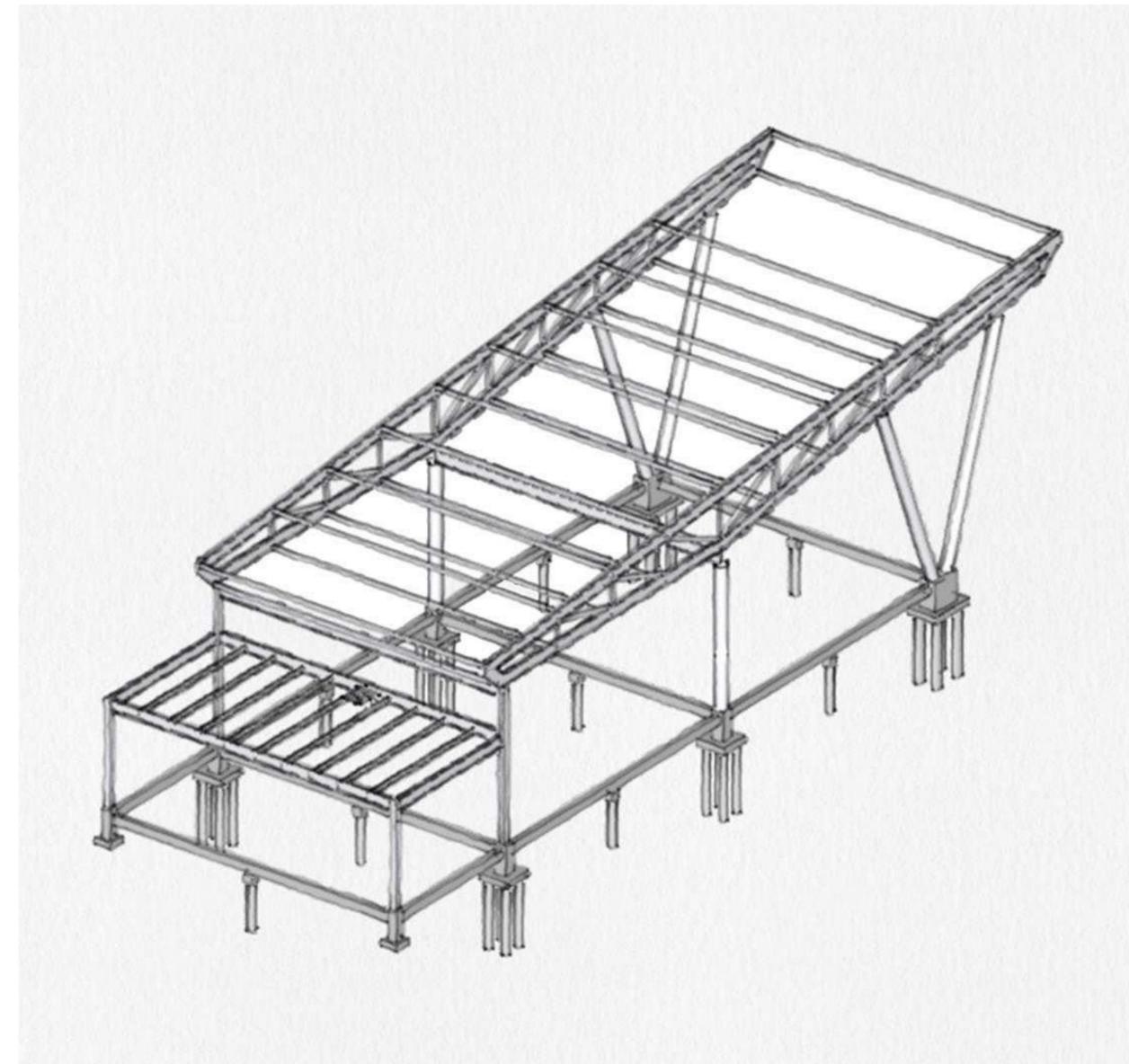
Se diseñan los sistemas de construcción estableciendo parámetros modulares tratando de generar la menor cantidad de desperdicio.

Se busca que el edificio tome el carácter del sector donde está implantado, eligiendo una resolución constructiva metálica. Esto permite también solventar las grandes luces que presenta el proyecto y generar espacios amplios ventilados e iluminados.

EL MÓDULO

El módulo como estrategia proyectual.

Con el propósito de relacionar la resolución material del edificio con el programa que en él se desarrollara, la modulación parte de una cierta cantidad de dárseas de colectivo que permita sostener la estructura del gran techo y a su vez sub módulos que permitan fraccionar el espacio para programas específicos.



FUNDACIONES

Las fundaciones están determinadas por el tipo de suelo existente, que en este caso es arcilla expansiva y lino, de modo tal que se opta por pilotes con cabezal de hormigón armado.

No contamos con ejes medianeros, esto nos permitirá usar cabezales centrados y aislados según cálculo. Las fundaciones estarán colocadas a eje respetando el módulo estructural de 10mts x 10mts, este módulo se respeta para los criterios proyectuales.

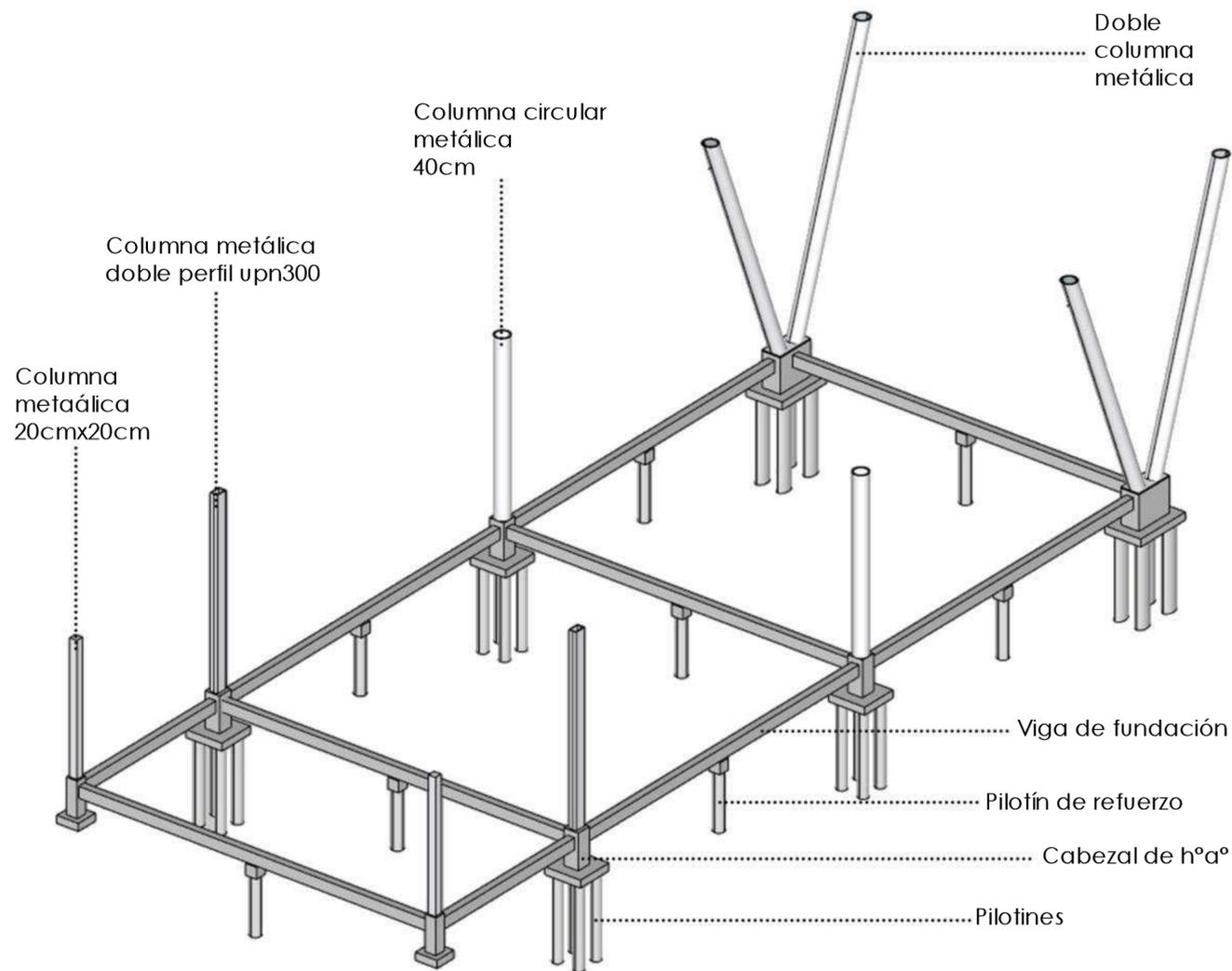
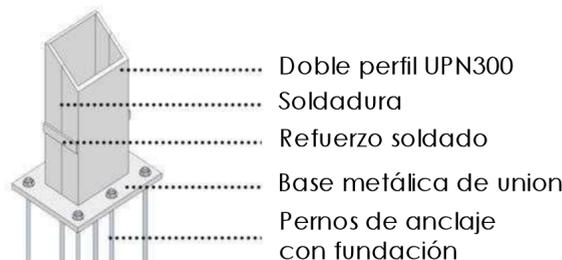
La primera etapa en el desarrollo de la estructura comienza con las excavaciones en el terreno. Seguido del armado, colocación de amaduras y encofrados de las fundaciones, vigas de fundación y contrapiso. Para posteriormente realizar el llenado de hormigón.

Las vigas de fundación se refuerzan con pilotes intermedios en el sentido de los 10mts. entre cabezal y cabezal, para generar una descarga más distribuida.

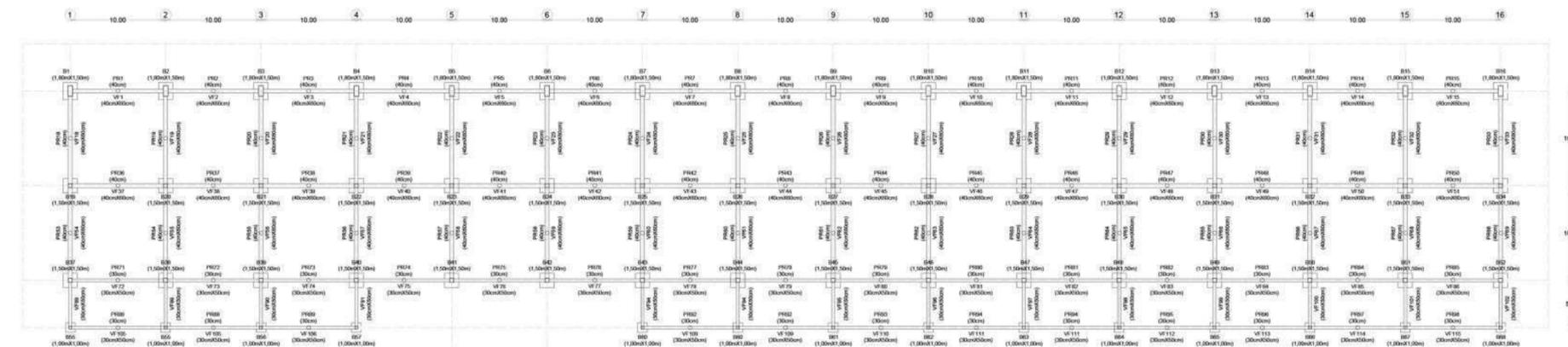
COLUMNAS

Las columnas están unidas a su base mediante una planchuela metálica previamente soldada, acompañada de bulones y pernos de anclaje.

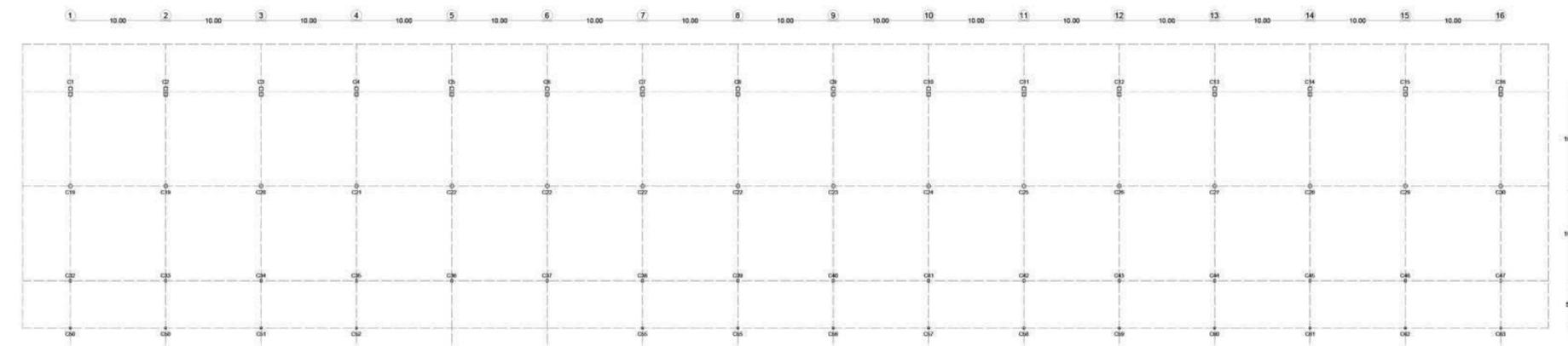
- Columna metálica circular 40 cm de diámetro.
- Columna sección compuesta doble perfil UPN 300



PLANO DE FUNDACIONES escala 1:450



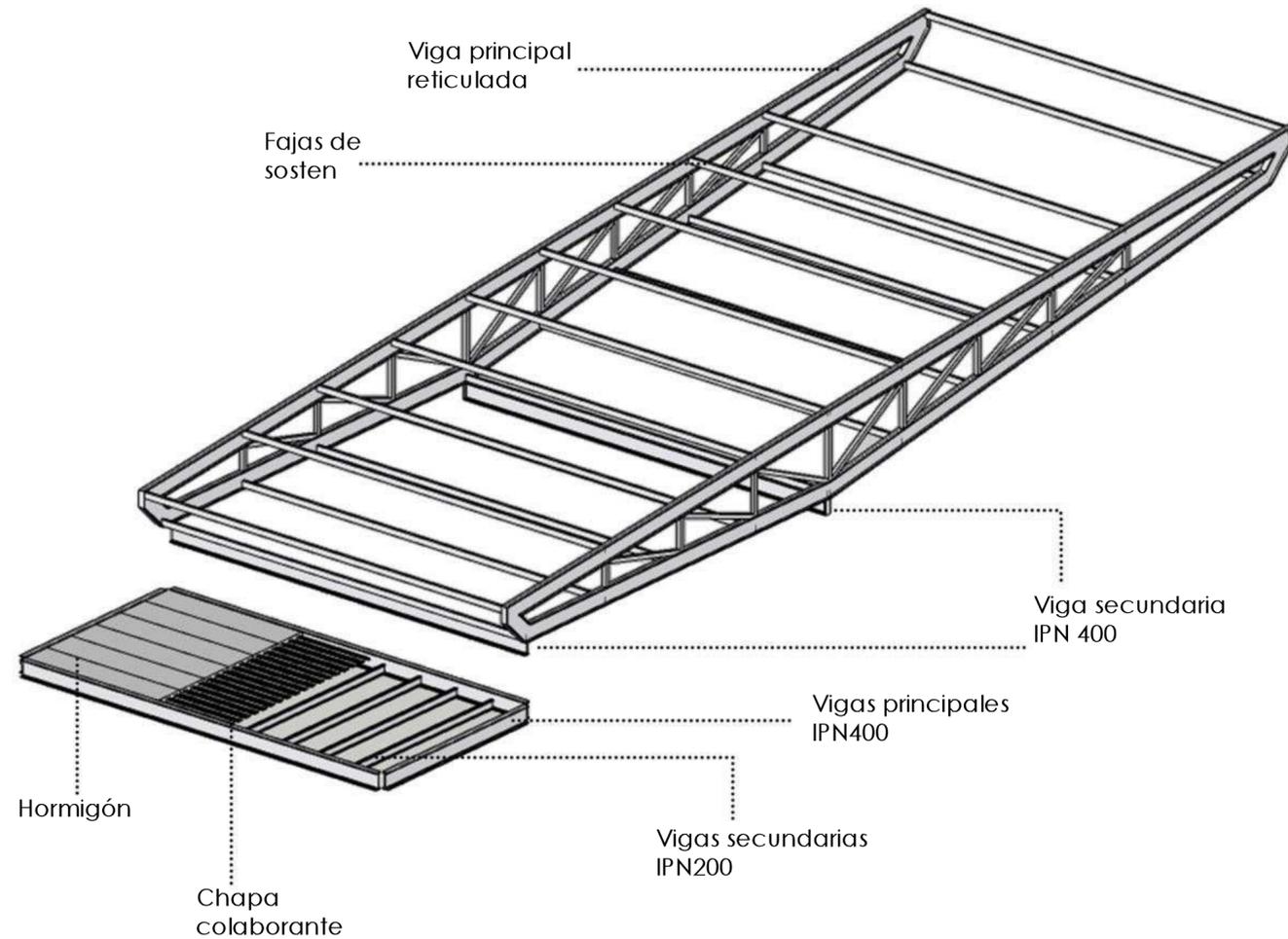
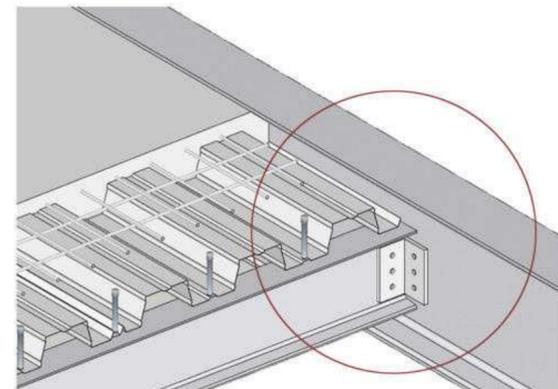
PLANO DE COLUMNAS escala 1:450



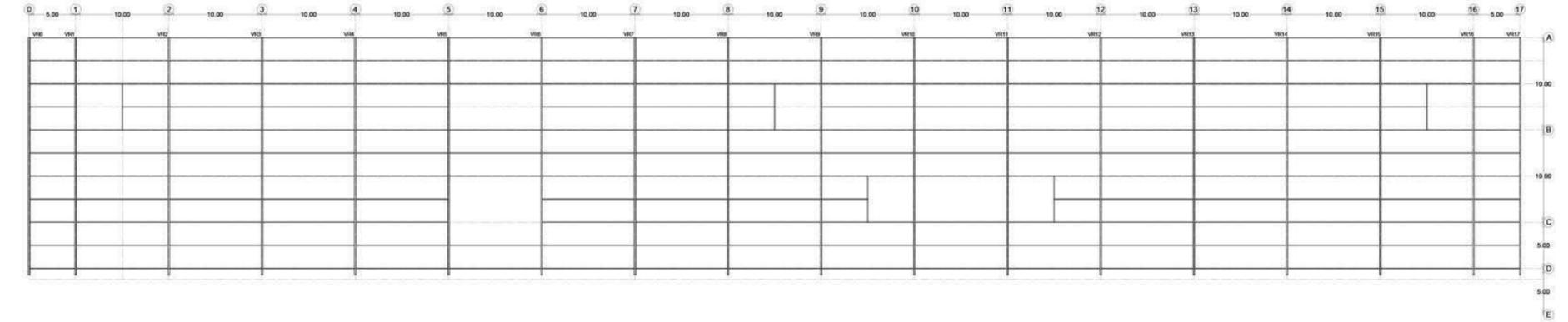
ESTRUCTURA DE CUBIERTA

Se opta por una estructura metálica por su gran resistencia, que al tener que cubrir grandes luces permite acceder a secciones mucho menores que el hormigón. Debido a su ductilidad, antes de producirse cualquier fallo se puede observar grandes deformaciones, lo que garantiza más seguridad, y a su vez, la adaptabilidad que la caracteriza es relevante en casos de rehabilitación ya sea para reforzar estructuras existentes o en caso de reformas de ampliación según lo que los nuevos usos que se propongan para el edificio lo demande, lo cual debe tenerse en cuenta desde el momento que se plantea un edificio de equipamientos. En este caso, la adaptabilidad nos permite diseñar piezas específicas para puntos críticos del esqueleto, donde la luz es considerable o para responder a la forma particular de la cubierta y a su vez, cumplir con su función de sostener. La estructura de la cubierta se resuelve un 80% pre via en la fábrica lo que permite un rápido montaje. Está compuesta por vigas articuladas conformadas con perfiles IPN 400. Por otra parte, en la tira de servicios se proponen losas Steel deck con pendiente ya que no es transitable.

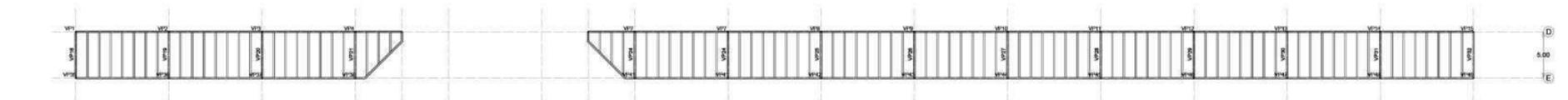
Unión viga principal con viga secundaria + losa steel deck



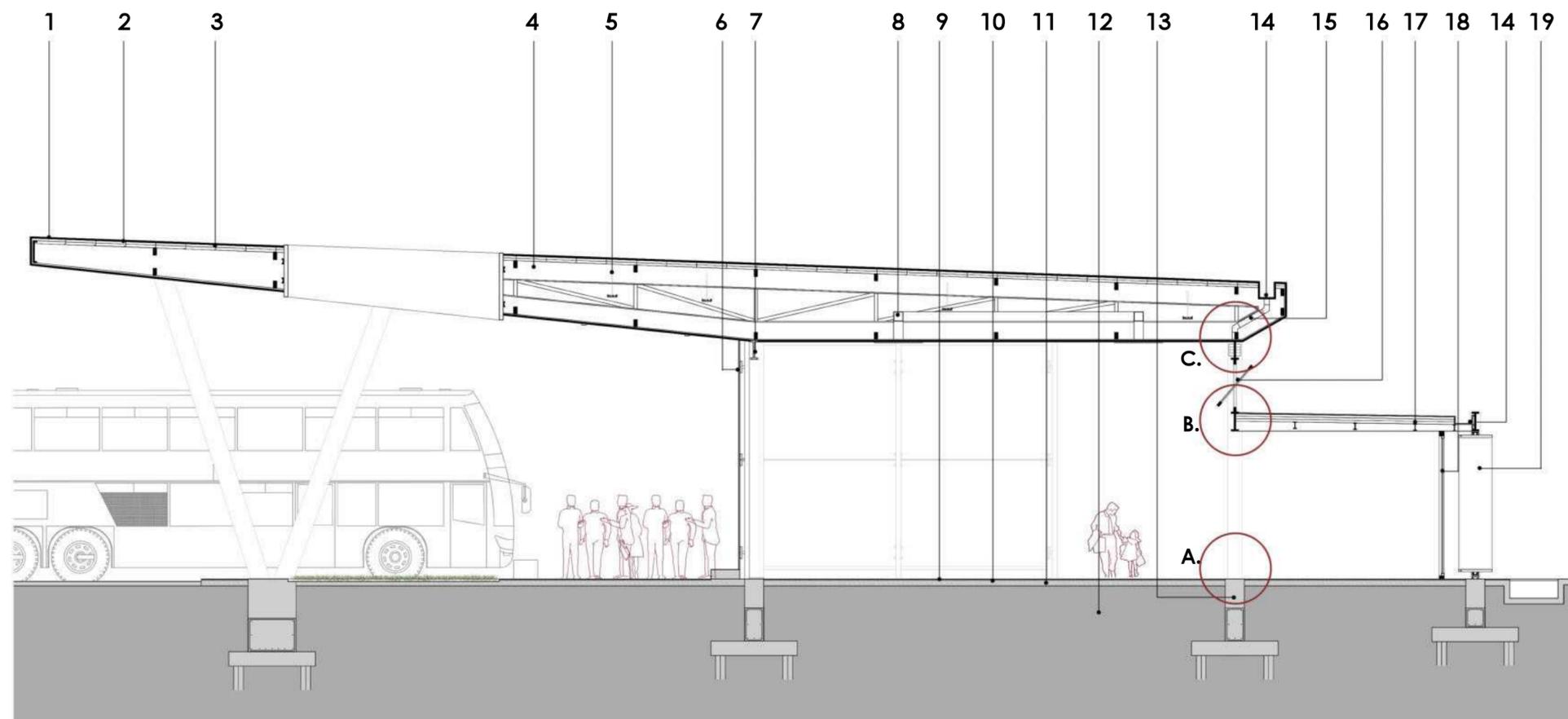
CUBIERTA METALICA LIVIANA esc 1:450



LOSAS STEEL DECK esc 1:450



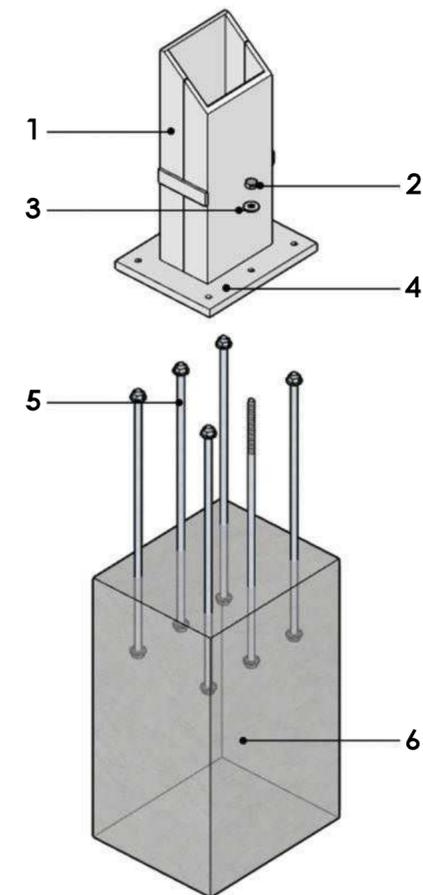
CORTE CONSTRUCTIVO



REFERENCIAS

- | | | | | |
|--|--------------------------|-------------------------------------|-----------------------|---------------------|
| 1-Cubierta de chapa trapezoidal | 5-Instalacion eléctrica | 10-Carpeta | 14-Canaleta pluvial | 19-Parasol metálico |
| 2-Membrana termofoil con aluminio en ambas caras | 6-DVH con sistema spider | 11-Contrapiso | 15-Desague pluvial | |
| 3-Correas con gancho de fijación | 7-Viga IPN 400 | 12-Suelo compactado | 16-Ventilación | |
| 4-Viga reticulada metálica | 8-Conductos A.A | 13-Cubo de H°A° + viga de fundación | 17-Losa steel deck | |
| | 9-Cemento alisado | | 18-Abertura corrediza | |

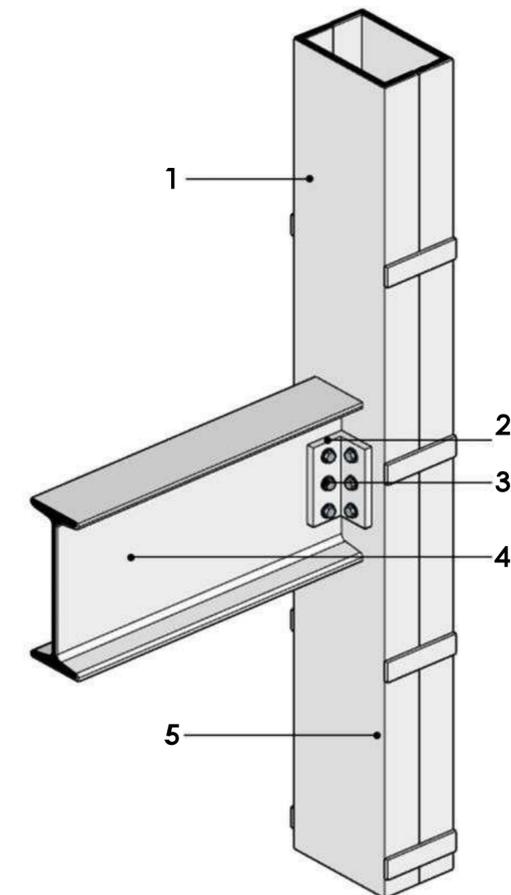
A- FUNDACIÓN - COLUMNA



REFERENCIAS

- 1-Columna metálica seccion compuesta
- 2-Tuerca
- 3-Arandela grover
- 4-Planchuela de nivelación soldada
- 5-Pernos de anclaje
- 6-Base H°A°

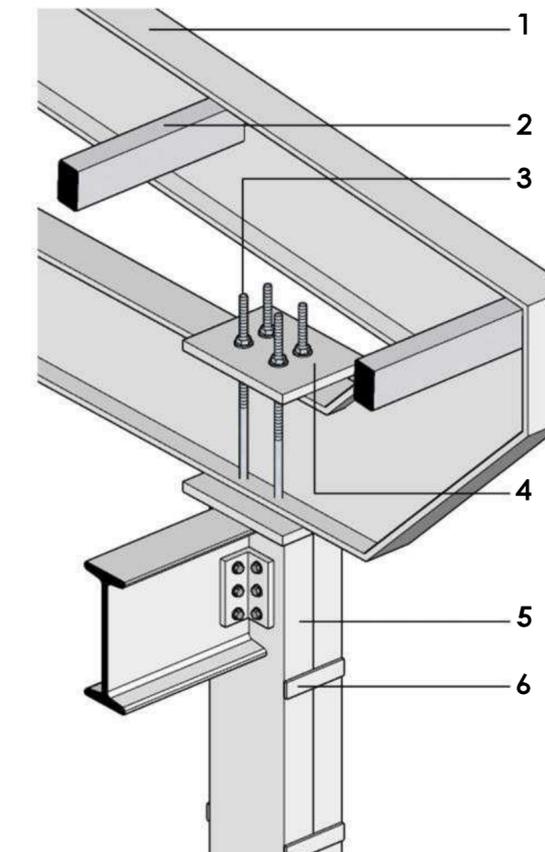
B- COLUMNA - VIGA



REFERENCIAS

- 1-Columna metálica seccion compuesta
- 2-Planchuela angular
- 3-Tornillos con arandela
- 4-Viga IPN 400
- 5-Soldadura

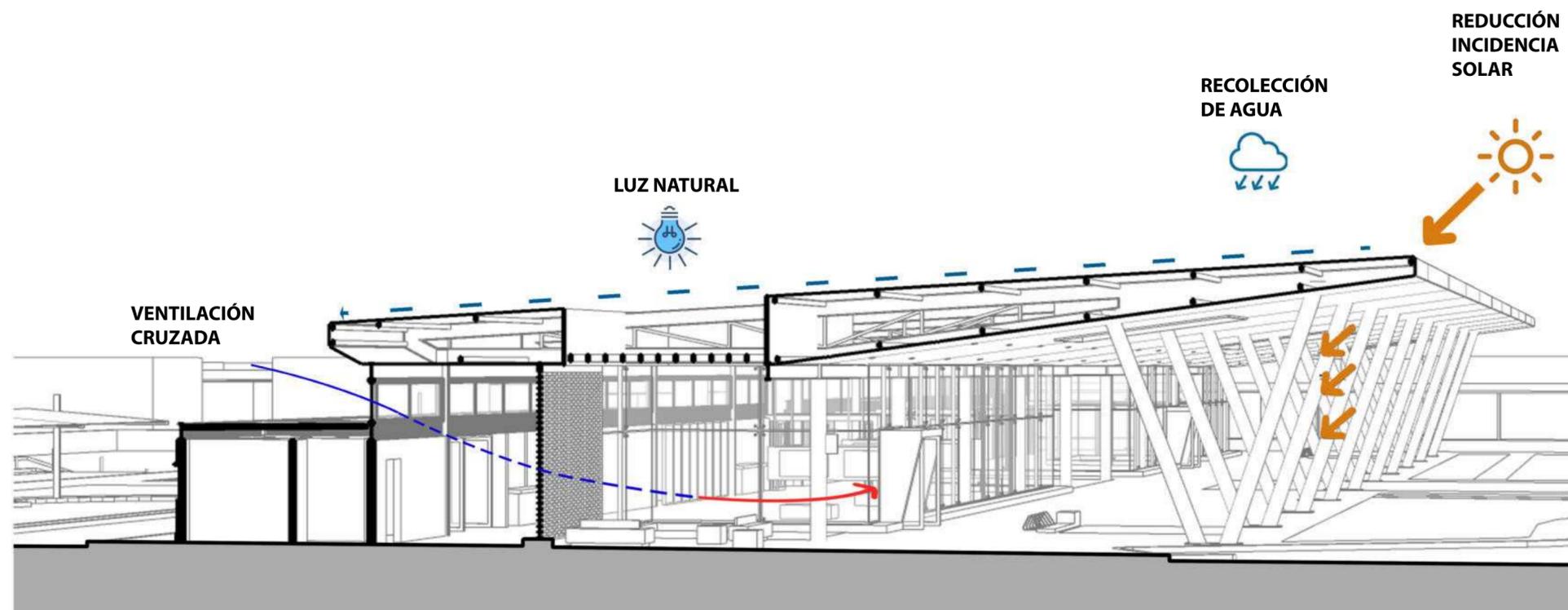
C- VIGA - CUBIERTA



REFERENCIAS

- 1-Viga reticulada
- 2-Fajas metálicas
- 3-Pernos de anclaje
- 4-Planchuela de nivelación
- 5-Columna compuesta
- 6-Reforzo

CORTE SUSTENTABLE



CRITERIOS SUSTENTABLES

Se busca un diseño consciente con el medio ambiente: protección solar, buena ventilación e iluminación natural de los ambientes, vegetación presente y sistema de recolección de aguas de lluvias; todas estas decisiones de diseño están destinadas a reducir el consumo energético del edificio.

GESTIÓN SOLAR

Se propone un edificio orientado de la manera más favorable en base a las premisas de diseño que el clima nos presenta. Protegido con la cubierta el sol de verano, orientando al norte salas de espera, expansiones y espacios públicos.

CONDICIONANTES

En base a las normas IRAM 11603, la ciudad de Lincoln se encuentra en la zona bioambiental IIIa, la cual es templada cálida. En la misma se recomienda una orientación óptima NO-N-NE, la temperatura máxima promedio en verano es de 28° y de 17° de mínima. En invierno la máxima promedio es de 14° y mínima de 4°.



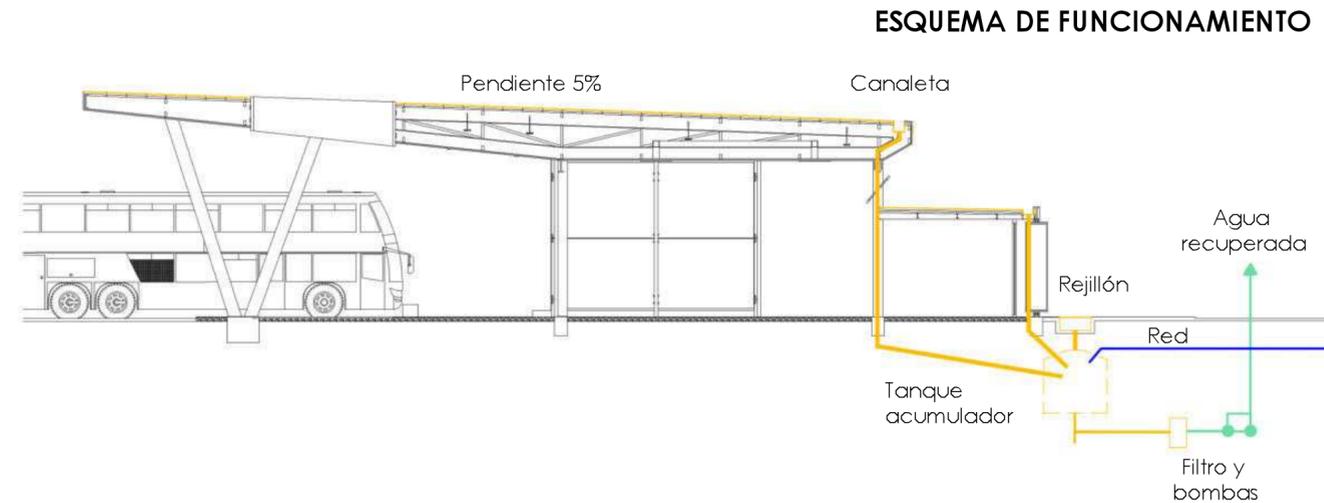
INSTALACION PLUVIAL

Dada la gran superficie de la cubierta, se propone utilizar un sistema de desagüe pluvial con recolección de agua de lluvia para su posterior uso en riego y servicios del edificio, reduciendo así el consumo de agua potable.

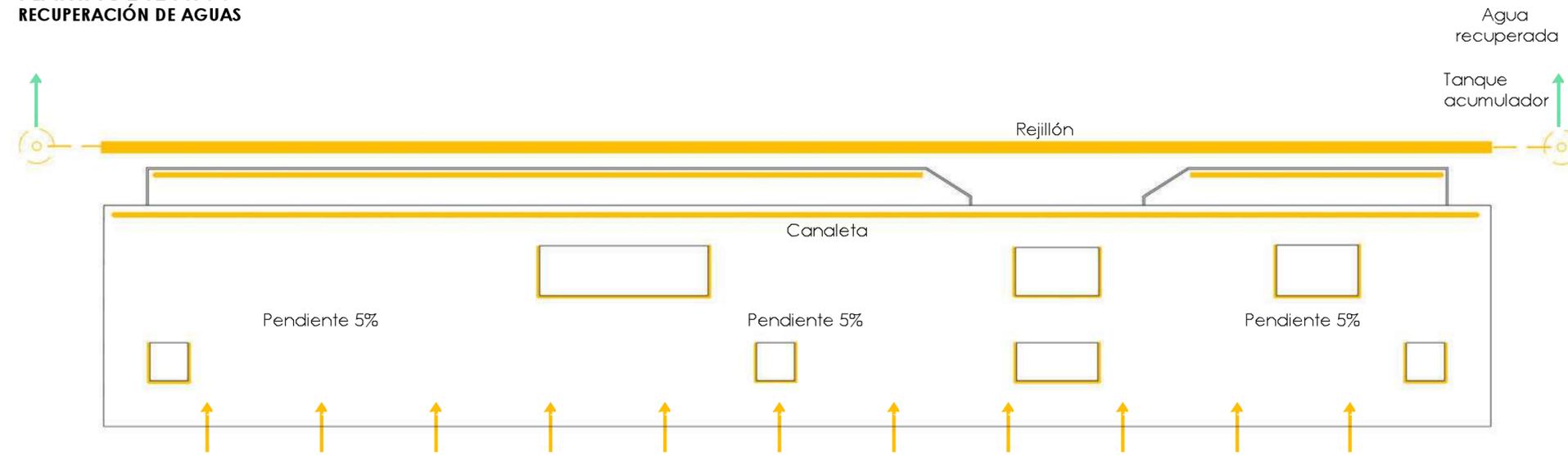
Se aprovecha la inclinación de la cubierta principal donde desemboca en canaletas embutidas al final de la pendiente, los caños pluviales se colocan acorde el módulo estructural (c/10mts.) para así utilizar las columnas para el descenso de los mismos.

El agua recolectada se almacena en dos tanques de reserva subterráneos, que será previamente filtrada para su posterior uso.

El sistema cuenta con bombas de impulsión, a través de las cuales se distribuye para los distintos fines.



PLANTA DE TECHOS
RECUPERACIÓN DE AGUAS



ESQUEMA DE FUNCIONAMIENTO

INSTALACION SANITARIA

Se trata de un sistema de provisión de agua fría y caliente. El núcleo de servicios contará con un pleno que contendrá la conexión con los sanitarios.

Su funcionamiento es por gravedad, y se opta por colocar un tanque de reserva por núcleo, de esta manera se evita un solo tanque de gran volumen y acortar distancias.

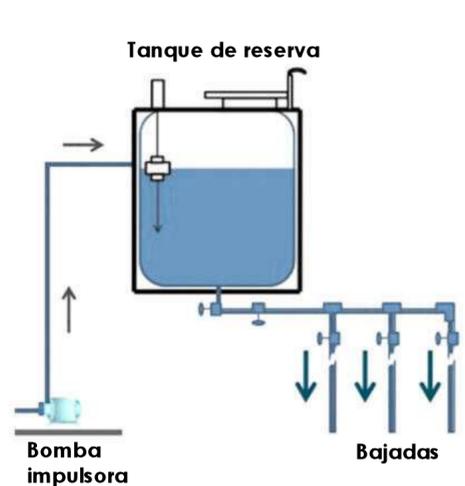
Componentes de la instalación
Tanque de reserva: acumula agua para abastecer el uso diario.

Sistema de bombeo: permite la rápida recarga del tanque de reserva.

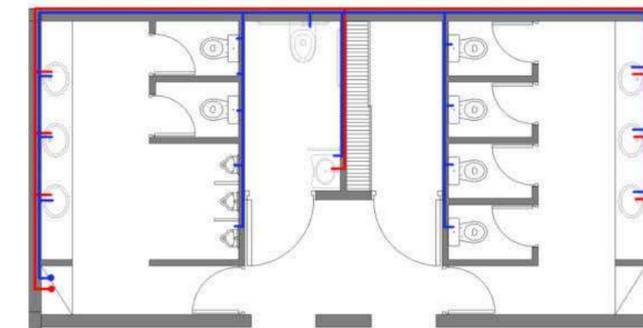
Caldera: necesaria para el funcionamiento del sistema de calefacción.

Como decisión proyectual se abordó la idea de destinar una tira de servicios en la cual se plantean estratégicamente los núcleos sanitarios de manera que la distancia entre ellos responda a las necesidades del edificio.

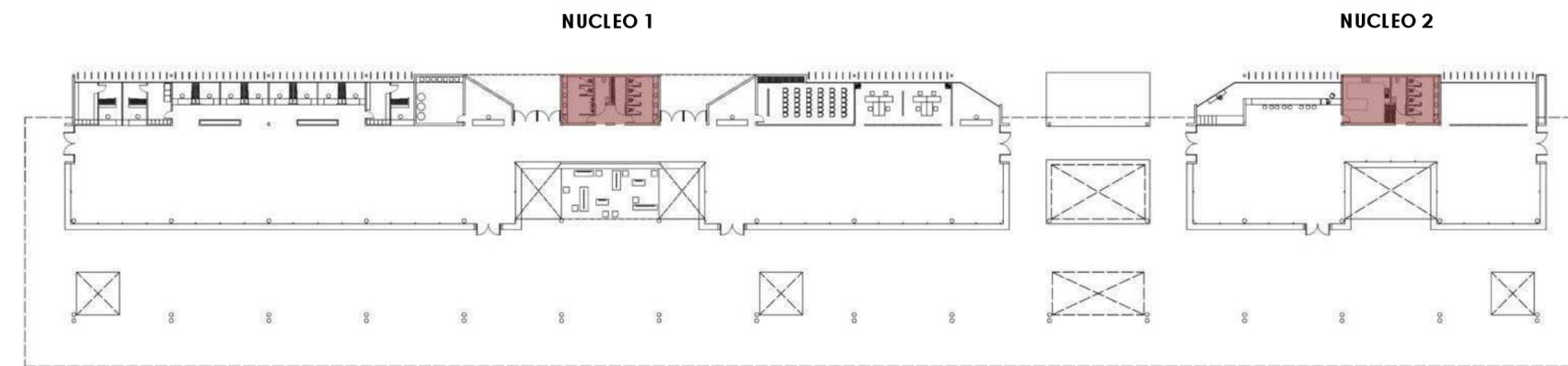
ESQUEMA DE FUNCIONAMIENTO



DETALLE NUCLEO 1



DISTRIBUCION EN PLANTA



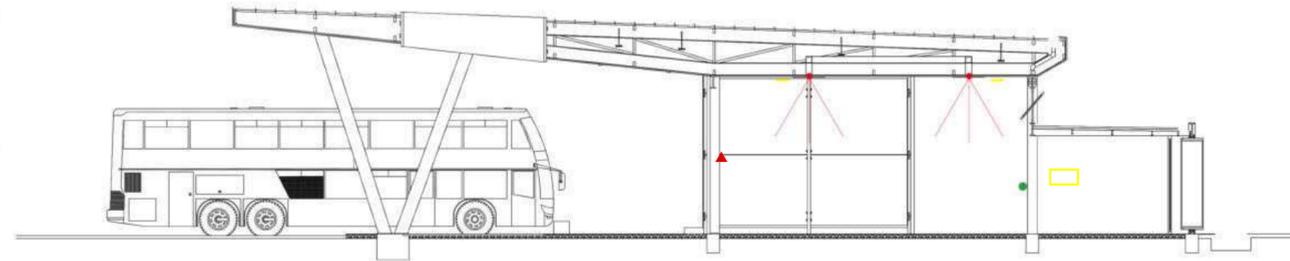
INSTALACION CONTRA INCENDIO

Prevencción y detección.
Por tratarse de un edificio con gran parte de material metalico, se utiliza pintura intumescente. A su vez, a lo largo de la planta se instalarán detectores de humo, y pulsadores manuales que activarán las alarmas de aviso, conectada con la central de alarma.

El edificio esta proyectado con una circulación limpia y lineal, sin ningun tipo de obstáculo lo que facilita y agiliza el plan de evacuación.

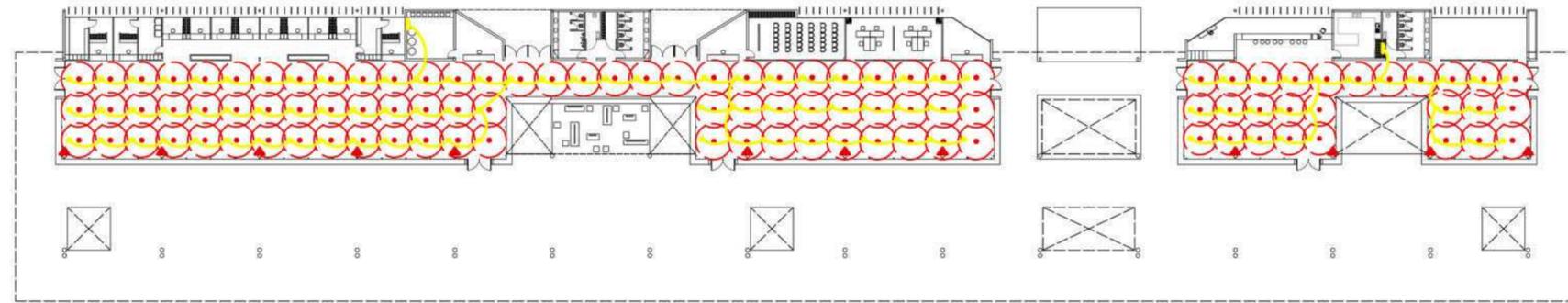
Extinción.
Se trata de un sistema de rociadores distribuidos a lo largo de la planta, también, ubicados cada 20 metros se localizan los extintores clase ABC

ESQUEMA DE FUNCIONAMIENTO



PLANTA
ROCIADORES-INCENDIO

- Rociador
- Detector de humo
- ▲ Matafuego/extintor
- Central de alarma
- Pulsador

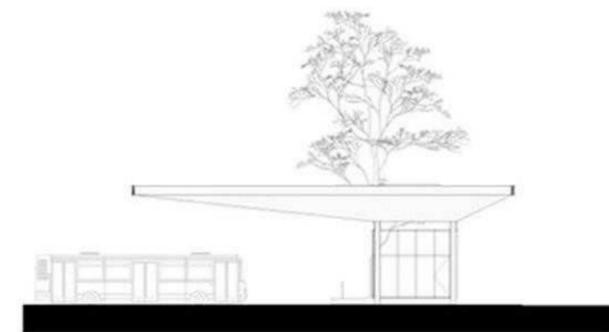


INTERIOR SALÓN DE EXPOSICIONES, EXTINTOR Y EVACUACIÓN

Terminal de autobuses Slavovski Brod
- Croacia - Año: 2021 - Area: 377m2



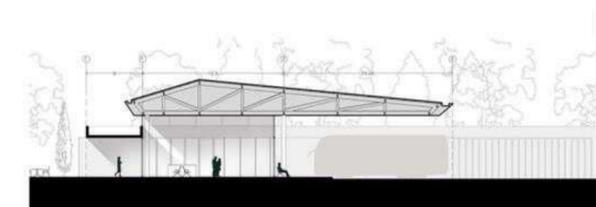
Se trata de un **edificio lineal** situado sobre la avenida de la ciudad. De **concepto sencillo**. Entre los grandes árboles existentes se ubican tres **volúmenes alargados** que cargan la gran cubierta lineal en forma de embudo.



Proyecto ganador para la terminal de Pedro Luro
-Buenos Aires - Argentina - Año: 2022



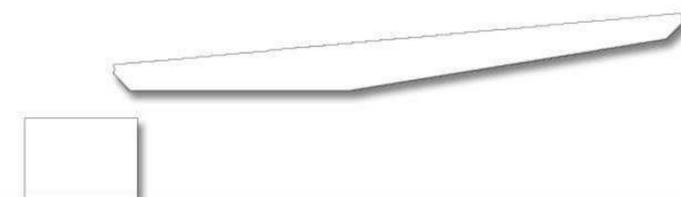
La estrategia general consiste en consolidar un **anillo perimetral** rectangular que conforma el claustro. En su interior, se distingue, por un lado, la playa de maniobras con los andenes, y por el otro, los demás elementos componentes de la terminal organizados por medio de una **circulación lineal cubierta** por un **gran techo metálico liviano**. A su alrededor, se desarrollan los espacios de uso público con distintas escalas y usos.



Estación de autobuses
- Baéza - España
- Año: 2012



La Estación de Autobuses de Baeza se conforma como una **gran marquesina** que se pliega y que acoge a los viajeros en su interior. Se proyectan **espacios acotados pero visualmente abiertos** que doten de un carácter urbano a la intervención. El programa se ordena mediante **tres zonas claramente diferenciadas**: Zona de autobuses, zona de pasajeros acotada y zona de pasajeros al aire libre.



CENTRO DE TRANSPORTE LINCOLN
BIBLIOGRAFÍA - REFERENTES

BIBLIOGRAFÍA GENERAL

-“La ciudad genérica”, Rem Koolhaas.

-“Homo mobilis, La nueva era de la movilidad”, Georges Amar.

-“El espacio de la movilidad urbana”, Manuel Vallejo.

-“Arte de proyectar en arquitectura”, Neufertt (2013).

- Fichas de instalaciones Pavon-Fornari (2016).

-Manual de pautas de diseño para terminales de ómnibus de media y larga distancia, Ministerio de transporte Argentina.

-“Diseño de estaciones y autobuses”, Vicente Ollalia.

-“Hacia una ciudad accesible, criterios de diseño accesible”, Capbauno 2015.

-Ordenanzas existentes en la ciudad de LINCOLN.

-Estudio del tránsito vehicular de la ciudad de Lincoln y propuesta para su reordenamiento. Realizado por la municipalidad de Lincoln por la dirección de asuntos municipales, dependiente de la secretaria de extensión universitaria de la universidad Nacional de La Plata.

-Plan Estratégico sobre turismo en Lincoln 2018 - 2020. Municipalidad de Lincoln.

AGRADECIMIENTOS

Universidad nacional de La Plata.
Facultad de Arquitectura y Urbanismo.

Por brindarme el espacio para mi formación profesional.

Cuerpo docente del Taller vertical n°1.
Taller Morano - Cueto Rúa.

Por acompañarme, guiarme y brindarme sus conocimientos, con la mejor predisposición, dedicación y entusiasmo siempre.

Familia y amigos.

Por el apoyo y sostén desde el comienzo hasta al final.



“¿Cuál es el valor de la movilidad? Nada más y nada menos que la capacidad de renovar los lazos que nos vinculan unos con otros, con nosotros mismos y con la tierra que habitamos”

- Georges Amar “Homo Mobilis” Buenos Aires, 2011