

# AEROPUERTO INTERNACIONAL DE LA PLATA



Autor: Juana PARADELL

Nº 35732/4

Título: "Aeropuerto Internacional de La Plata"

Proyecto Final de Carrera

Taller Vertical de Arquitectura | SÁNCHEZ - LILLI - COSTA

Coordinación PFC | Karina CORTINA

Docentes | Jorge SÁNCHEZ - Pablo LILLI - Carlos COSTA - Karina CORTINA - Gabriel DE LEÓN - Daniel BRETÓN

Unidad Integradora | Carlos JONES (Área Comunicación), Pablo LILLI (Área Historia de la Arquitectura)

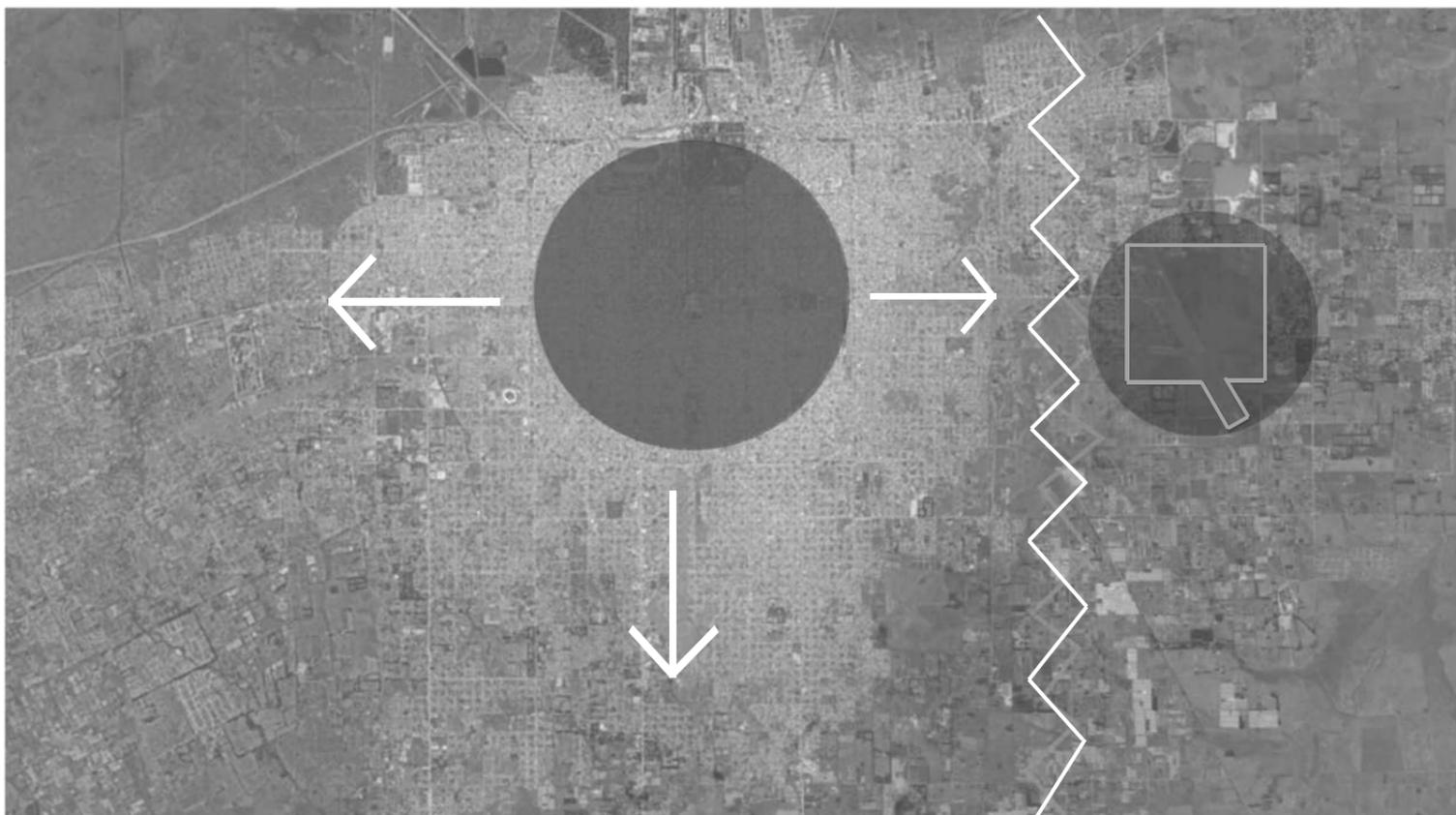
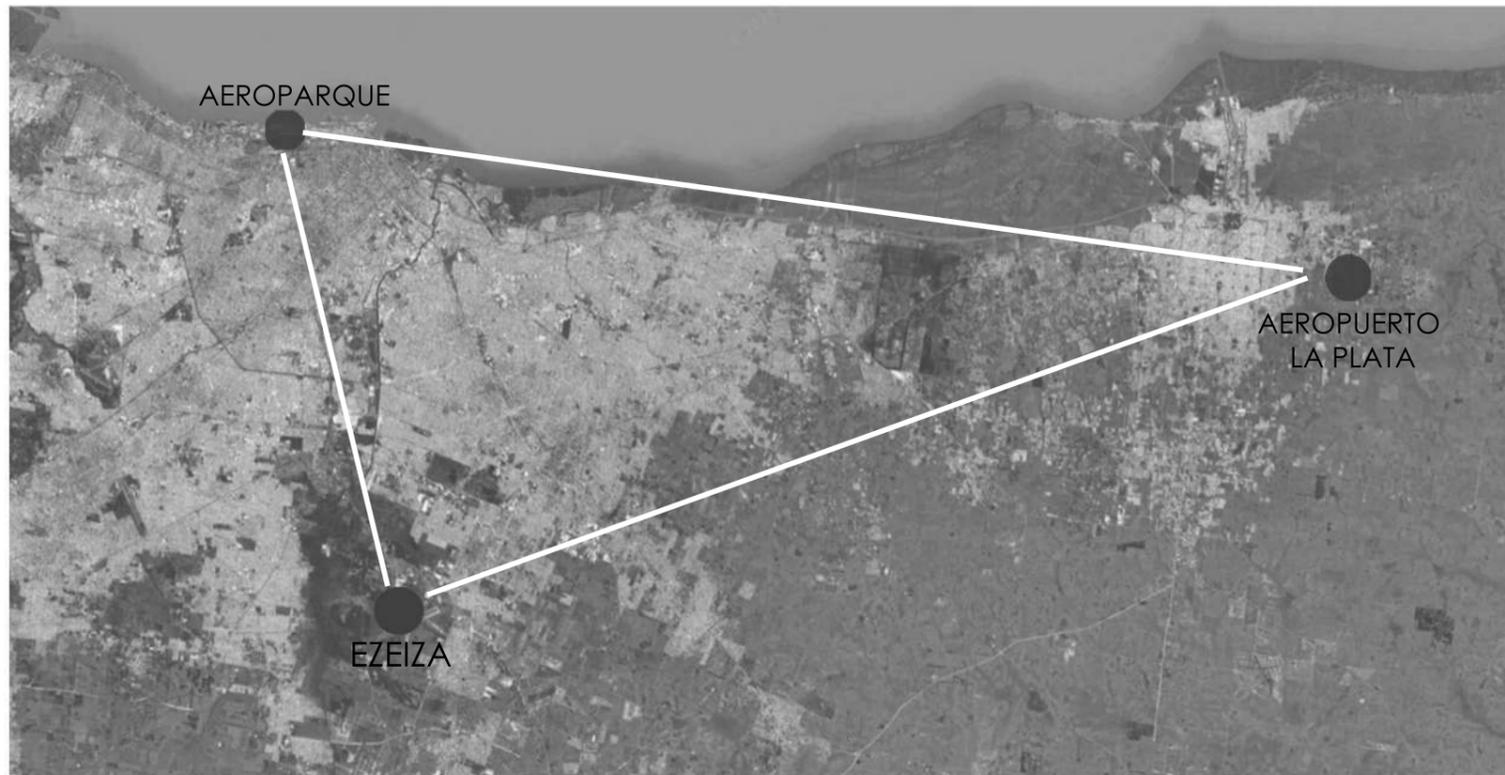
Facultad de Arquitectura y Urbanismo - Universidad Nacional de La Plata

Fecha de Defensa: 28.11.2024

Licencia Creative Commons



# TEMA - PROBLEMA



## TEMA

La elección del tema surge del análisis sobre la historia de la ciudad de La Plata, su planificación, su tendencia de crecimiento, su accesibilidad y proyección a futuro.

Se pretende la descompresión del aeropuerto de Ezeiza y Aeroparque, permitiendo los vuelos de cabotaje y a países limítrofes volando en este nuevo aeropuerto.

Promover un punto de conexión entre la capital de la provincia con las ciudades más importantes de la misma, y con otras ciudades capitales.

Se propone la creación de la Terminal de pasajeros del Aeropuerto de La Plata, a escala regional para operar vuelos comerciales. El proyecto propone revitalizar el barrio donde se encuentra el terreno del aeropuerto con la activación de una parte del predio como parque público.

## PROBLEMA

Siendo la capital de la provincia de Buenos Aires, la más poblada del país, no cuenta con un aeropuerto propio, para tomar un vuelo de cabotaje o uno internacional se debe cruzar todo Buenos Aires, demorando más de una hora.

Hay una desconexión del sistema de transporte de la ciudad, se propone lograr un mejor funcionamiento conectando el transporte marítimo, ferroviario, aéreo y vial.

A lo largo de los años se puede observar un continuo crecimiento de zonas periféricas al casco urbano, un crecimiento heterogéneo y sin un plan rector, como el de la ciudad al momento de su planificación. La mayoría de estas zonas se proyectan hacia el lado de Buenos Aires, logrando una desconexión con el casco urbano. El barrio aeropuerto es una de estas áreas en crecimiento pero es más notoria la desconexión por la falta de espacios verdes y públicos que propone el plan fundacional y por la falta de inversiones en infraestructuras.

# CIUDAD - AEROPUERTO

Los aeropuertos ya no son sólo aeropuertos. Dejaron atrás su condición de simples maquinas reguladoras del trafico aéreo, hoy pueden considerarse factores decisivos en la transformación del área metropolitana. Se transforman en centros de actividades en sí mismos, en nuevos polos de desarrollo regional o en "ciudades-aeropuerto"

Los aeropuertos deben ser considerados como parte fundamental en los planes urbanos territoriales que generan un desarrollo regional en su conjunto porque aportan una incidencia determinante en el posicionamiento estratégico de una ciudad en términos de comercio, intercambio y turismo a nivel regional e internacional.

El proyecto busca un nuevo polo de desarrollo, motor de economía local y regional. Permitira la renovación de la zona y el crecimiento urbano. La llegada de la terminal no solo lograría una renovación de infraestructura, sino también surgirían nuevos puestos de trabajo que serán punto de desarrollo para la población del sector.

Para este proyecto se tiene en cuenta el cambio urbano que se generaría a raíz del proyecto, un nuevo sistema de transporte con mayor conectividad Su ubicacion con relación a la Ciudad y su facil acceso desde varias rutas que se vinculan con el interior de la Provincia genera una fácil accesibilidad por vías terrestres, además de contar con el Puerto de La Plata cerca del aeropuerto, lo cual podría vincular de forma directa el transporte marítimo con el aéreo

La apertura del aeropuerto busca descomprimir el principal circuito nacional: Aeroparque -Ezeiza, hoy saturado. Su cercanía a nuevas zonas del sur de la provincia que quedarian integradas al sistema de transporte aereo favorecerian los transbordos principalmente a nivel regional, disminuyendo los tiempos de llegada a un intercambiador aéreo para una gran parte de la población.

## CONECTIVIDAD

SISTEMA DE TRANSPORTE  
PARA LA CIUDAD DE LA PLATA:  
Aereo - Maritimo - Terrestre



- AUTOPISTA BS AS-LA PLATA HASTA EMPALME CON RUTA 11
- CONEXION MARITIMA - AEREA: PUERTO LA PLATA, BERRISO: AV. DEL PETROLEO ARGENTINO
- AV. 7
- AV. 13
- PROLONGACION RUTA 36 POR CALLE 90
- MICRO ELECTRONICO DESDE TERMINAL DE OMNIBUS AL AEROPUERTO

# SITIO

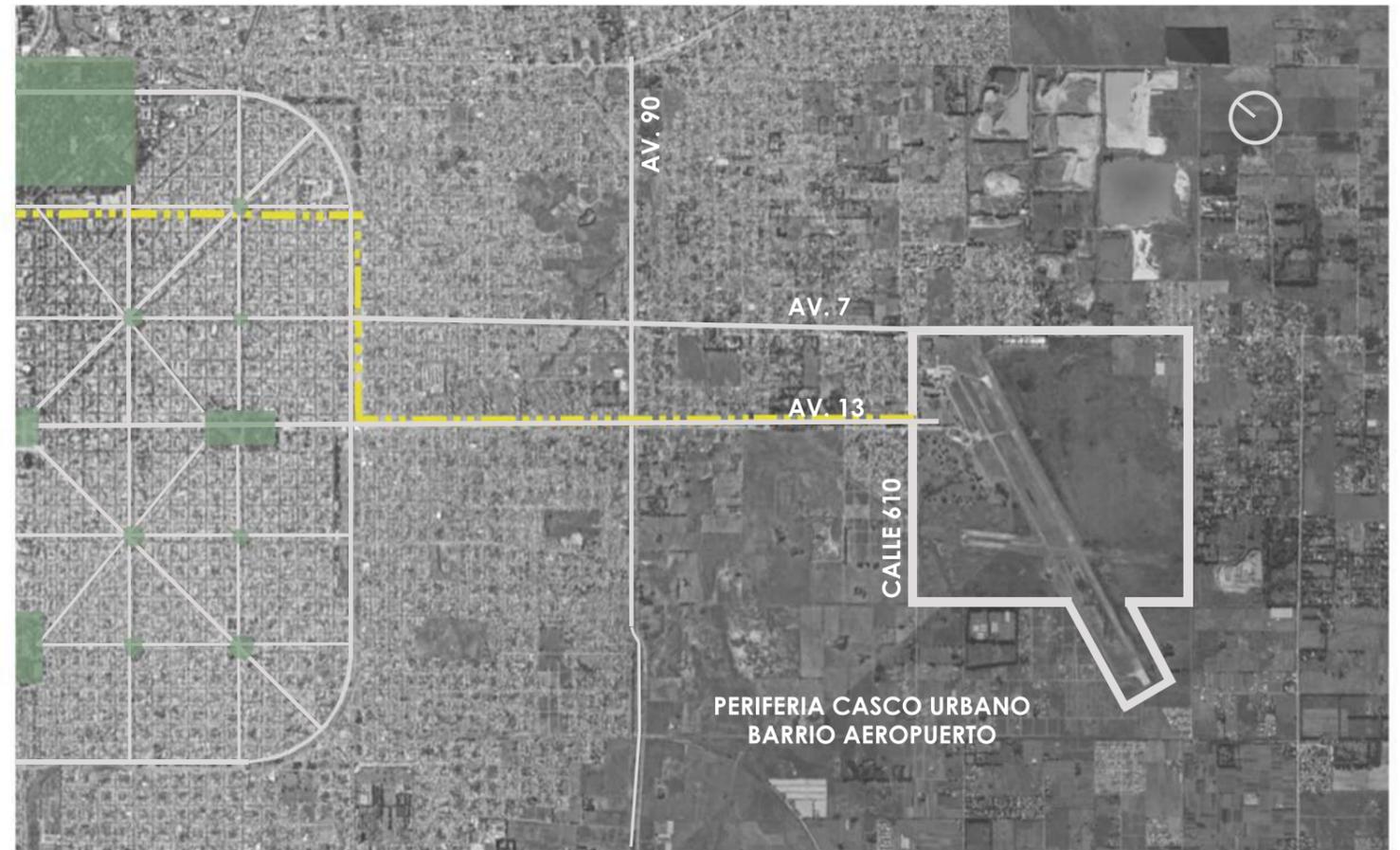
El proyecto se encuentra implantado en la ciudad de La Plata, en el actual terreno del aeropuerto de la ciudad, en calle 610 y avenida 13, barrio aeropuerto.

El plan y la trama de esta ciudad planificada se vieron alterados a lo largo de la historia, debido a que no se tuvo en cuenta el crecimiento urbano, y diferentes asentamientos informales empezaron a crecer en la periferia del casco urbano y en dichos barrios no se reprodujeron los espacios verdes y publicos que propone el plan fundacional.

Sus circuitos de transporte basados en el ferrocarril y el puerto tambien se vieron modificados, la actividad productiva basa su transporte en camiones. Se modificaron asi los ejes principales de movilidad: de Rio - interior de la provincia a La Plata - Buenos Aires.

Actualmente su actividad se centra en escuelas de vuelo, charter, particulares y turismo. Su uso esta dedicado a vuelos gubernamentales y privados. Cuenta con una terminal de pasajeros de 60 m2, dos pistas, una de 1.427 m y otra de 1.100m, ambas asfaltadas. En el lugar predomina el espacio libre, se encuentran macizos árboles de gran tamaño y plantaciones mas pequeñas. Las construcciones son bajas, solo se destaca la torre de control.

Inicialmente se propone una terminal de pasajeros de 7.700 m2 con capacidad para operar en simultaneo con 4 aviones tipo boeing 737-800 (capacidad aproximada de 200 pasajeros por vuelo) para pasajeros nacionales e internacionales teniendo en cuenta que cuando hablamos de vuelos internacionales su alcance será de vuelos regionales, por ejemplo paises vecinos del Mercosur.



SECTOR ESPECIFICO DE INTERVENCIÓN

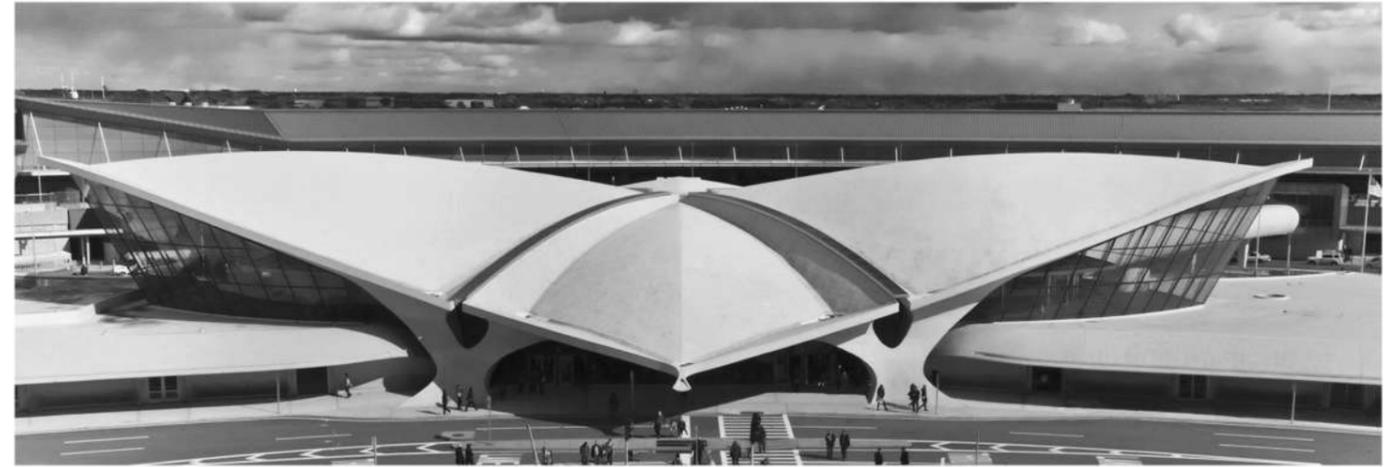


TORRE DE CONTROL Y CONTRUCCIONES ACTUALES

## EJEMPLOS DE AEROPUERTOS

### Terminal de la TWA, Aeropuerto John F. Kennedy. Arq. EERO SAARINEN. 1962

Esta terminal buscaba capturar el espíritu del vuelo, una alegoría a él realizada en hormigón armado. Sus formas curvas evocan un vuelo fluido. Para soportar la cubierta de 4 bóvedas diferenciadas se proyectó una gran columna en forma de Y, que se transforma de manera plástica en vigas encargadas de sostener las 4 secciones de la cubierta. A través de su separación permiten el paso cenital de luz natural.



### Aeropuerto de Kansai, Osaka. Arq. RENZO PIANO. 1994

El aeropuerto de Kansai se alza sobre la isla como un planeador visto en planta: el cuerpo principal del aeropuerto forma su fuselaje y las puertas de embarque están situadas en sus alas

Una característica destacable en la organización del aeropuerto es la visibilidad sin obstáculos de los propios aviones gracias a las líneas de visión ininterrumpidas a través del nivel de salidas abierto del edificio principal de la terminal. El nivel de salidas está cubierto por una gran cubierta ondulada de forma asimétrica y de gran luz.



### Aeropuerto de Sondica, Bilbao. Arq. Santiago Calatrava. 2000

El perfil de la terminal de pasajeros semeja el de un avión o el de un ave en vuelo.

De planta trapezoidal y con un cuerpo alargado unido a su frente sur, el edificio gravita sobre un vestíbulo con iluminación natural, que concentra en dos niveles las llegadas y salidas de viajeros.

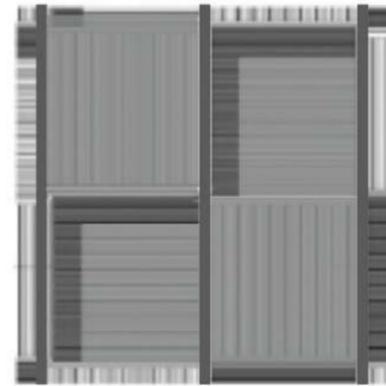
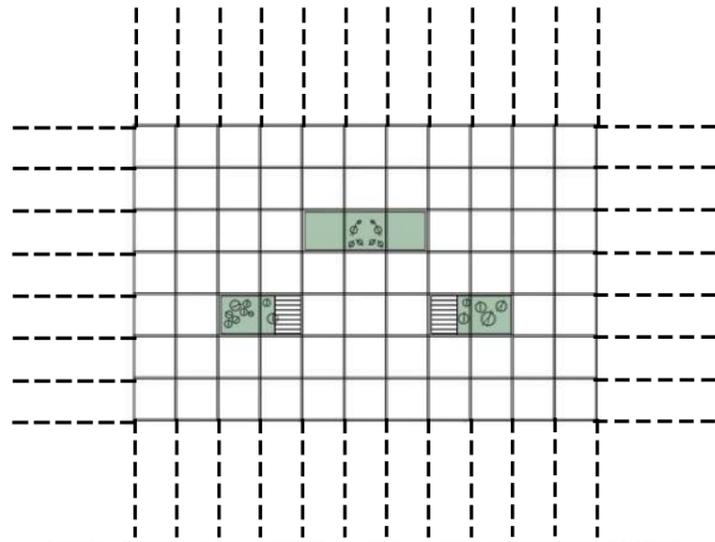


Tome estos ejemplos para estudiar algunos conceptos: el movimiento de pasajeros estudiando sus plantas; sus techos, lo que consiguen a través del material, la luz cenital natural.

# ESTRATEGIAS PROYECTUALES

## ESTRATEGIAS PROYECTUALES

TRAMA MODULAR ESTRUCTURAL



GENERACION DE MOVIMIENTO A TRAVES DE LA CUBIERTA

Un denominador común de los aeropuertos es el techo, por ejemplo el aeropuerto de Kansai es un techo que se proyecta en el espacio indefinidamente. En este proyecto a la hora de proyectar se utilizó un sistema modular repetible, un elemento que se replica en el espacio. Utilizando conceptos como: liviano, fluido, de formas simples, modular, de fácil montaje, se proyectó una cubierta con una trama modular de 10 x 10 m<sup>2</sup> a partir de la superposición de vigas metálicas: el espacio entre estas permite el ingreso de luz natural cenital. La modulación también permite la creación de espacios verdes, dentro del aeropuerto, proporcionando diferentes espacios, más confortables, a los distintos usuarios. También se pensó en una cubierta de paneles de chapa, liviana, de fácil y de rápido montaje, con el menor impacto ambiental posible y pensando en un edificio que tenga reversibilidad, que pueda crecer, transformarse o desarmarse.

Para la estructura de la cubierta se utilizan vigas metálicas IPN de 60 cm de altura cada una y paneles de acero y espuma de poliuretano.

La estructura vertical se realizó a partir de columnas metálicas tubulares de 60 cm de diámetro, cada 10 m, huecas en su interior para la recolección de aguas pluviales.

El desplazamiento de personas es un punto de partida crucial en el proyecto, por eso este se divide en 2 niveles y pasarelas hacia los aviones, reduciendo las distancias y los movimientos.

Buscar que los espacios sean funcionales a los procesos de pasajeros y que la forma del edificio facilite la fluidez de los movimientos.



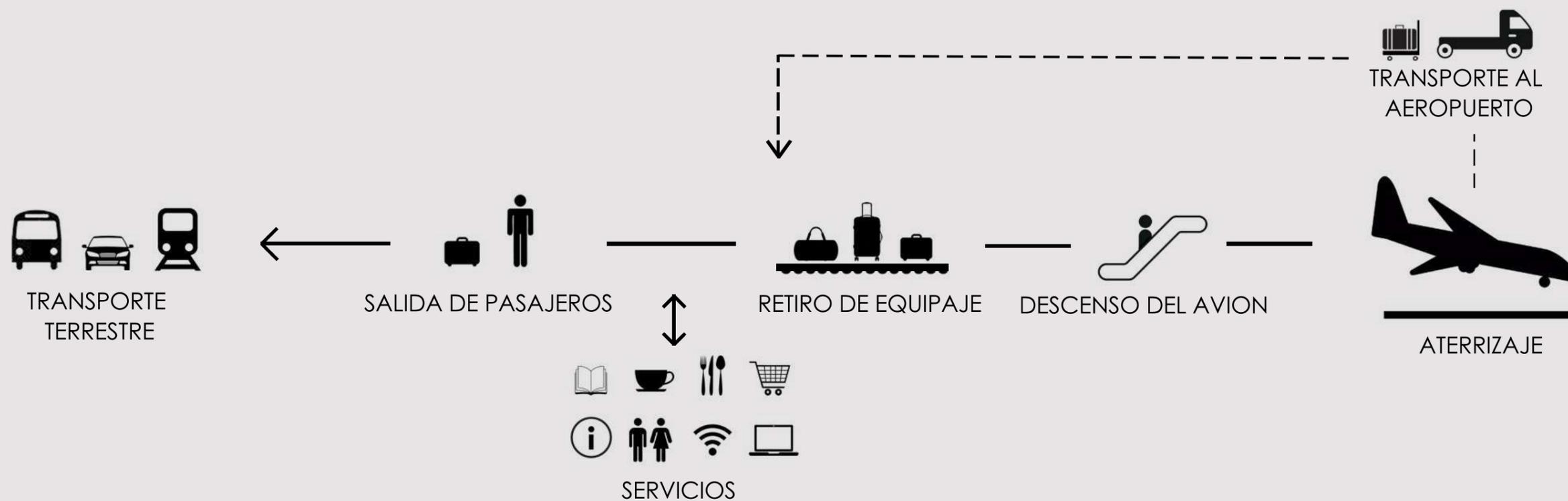
— PARTIDAS  
— ARRIBOS





AEROPUERTO

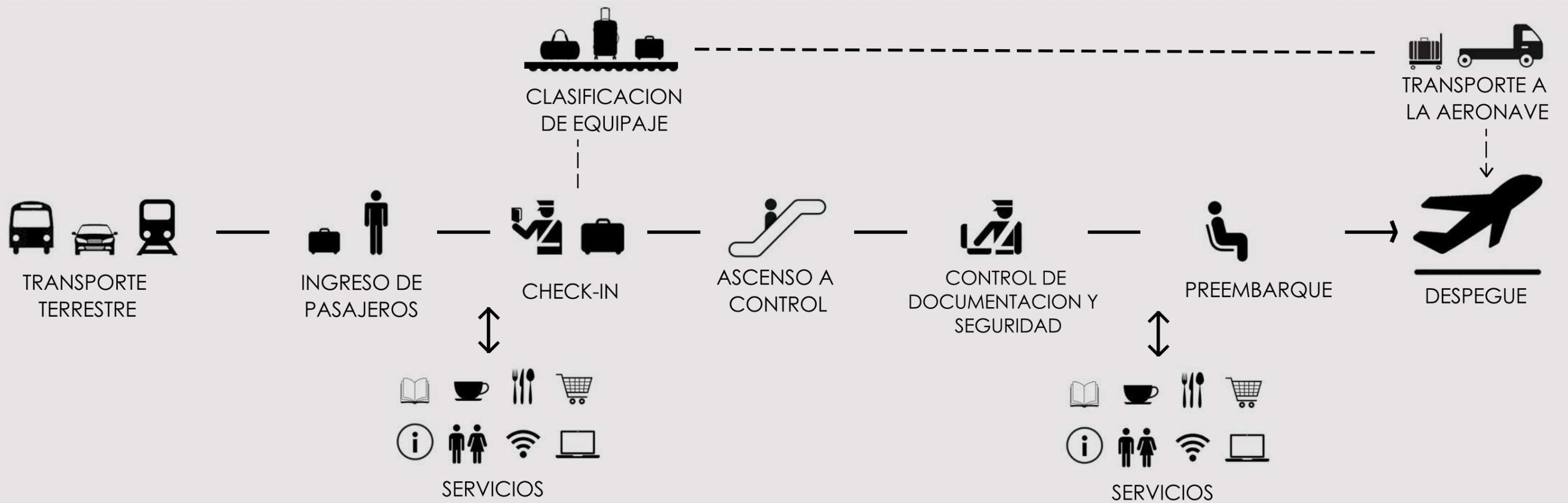
# FLUJO DE ARRIBOS - NACIONAL



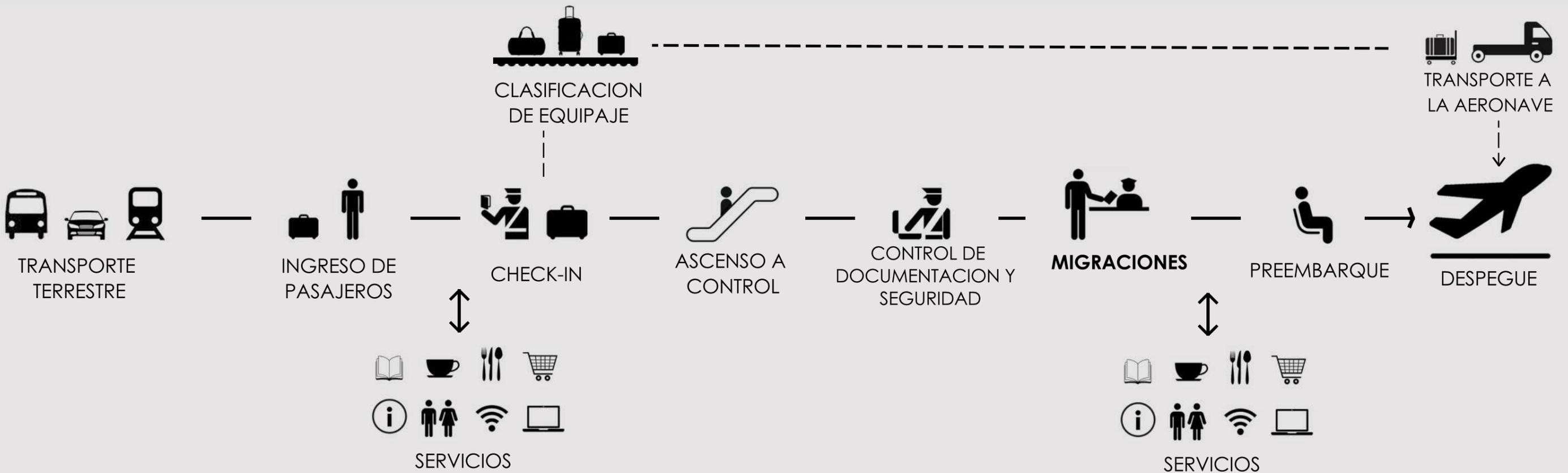
# FLUJO DE ARRIBOS - INTERNACIONAL



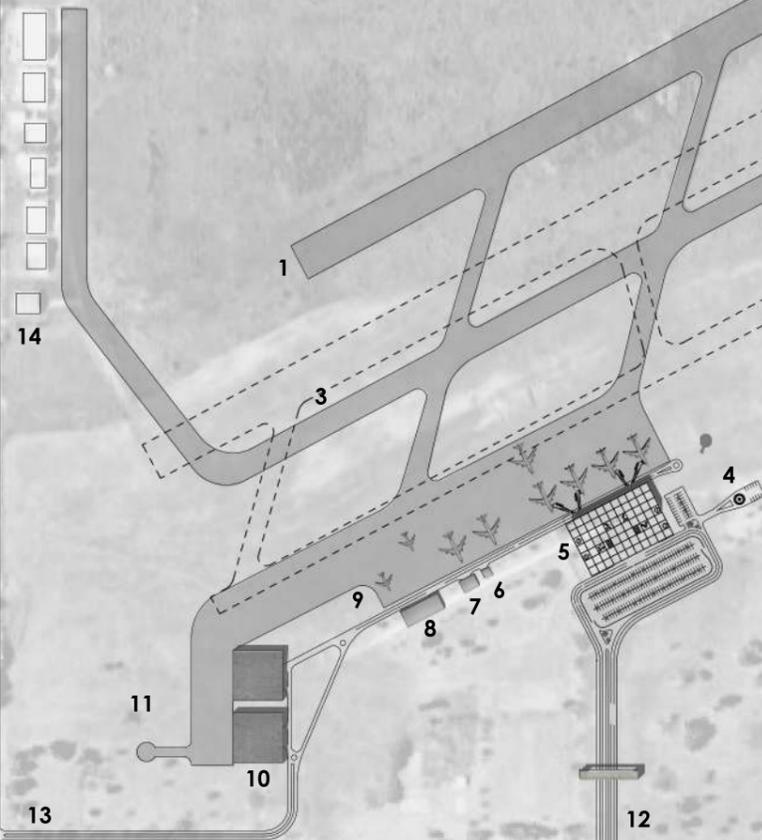
# FLUJO DE PARTIDAS - NACIONAL



# FLUJO DE PARTIDAS - INTERNACIONAL







- 1. PISTA PRINCIPAL: se corrió 200m de su posición actual. Dimensiones para un avion Boeing 737-800  
Longitud 2540m - Ancho 45m
- 2. PISTA SECUNDARIA: Dimensiones para un avion Saab 340B. Longitud 1300m - Ancho 30m
- 3. CALLES DE RODAJE: Separacion a eje de la pista 170m. Ancho 30m
- 4. TORRE DE CONTROL
- 5. TERMINAL DE PASAJEROS.
- 6. SERVICIOS MEDICOS.
- 7. ESTACION DE BOMBEROS.
- 8. TERMINAL DE CARGAS
- 9. PLATAFORMA.
- 10. HANGARES.
- 11. HELIPUERTO.
- 12. ACCESO AUTOS.
- 13. ACCESO CAMIONES.
- 14. ESCUELA DE AVIACION - HANAGRES PRIVADOS.

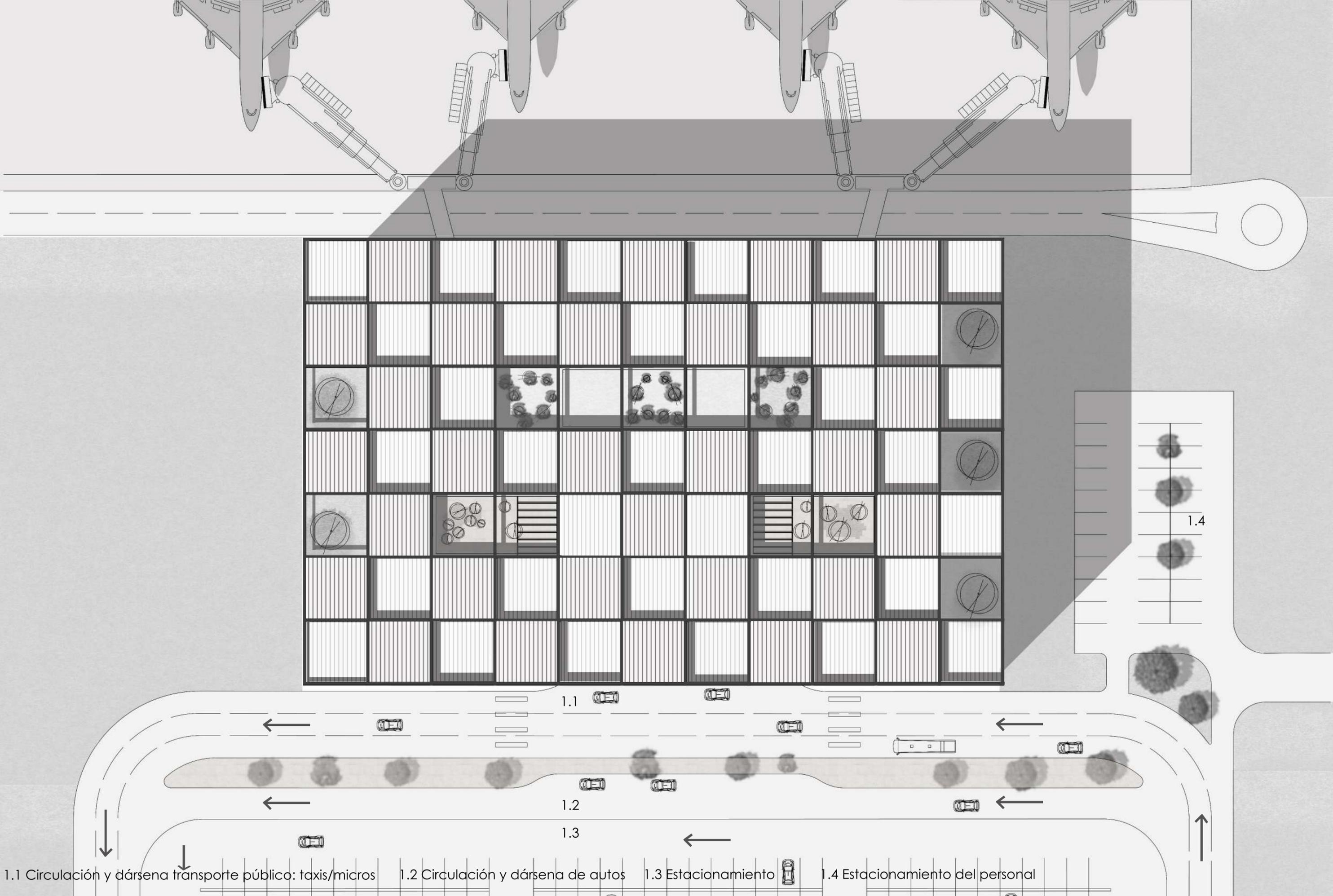
CALLE 610

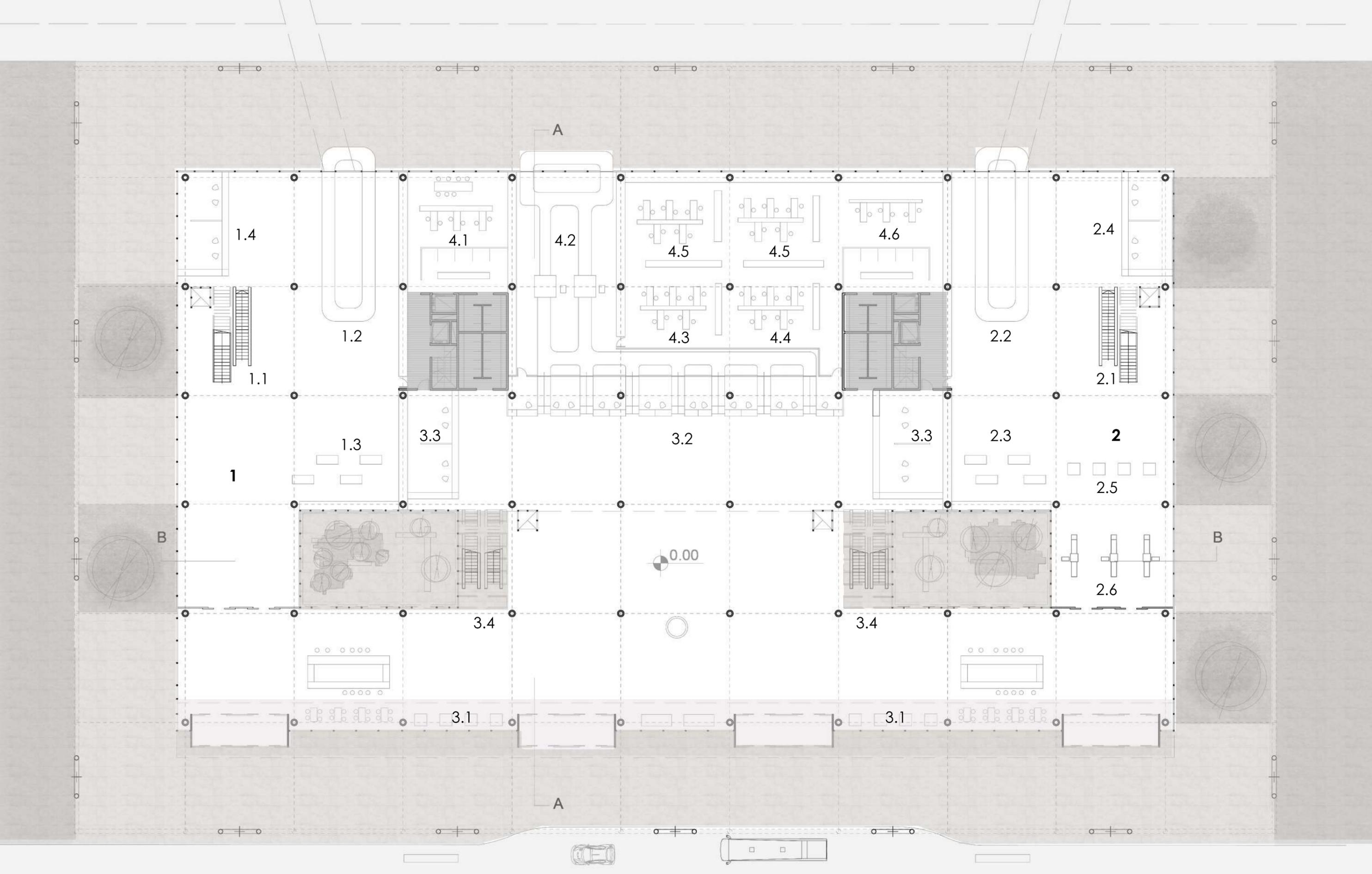
AV.13



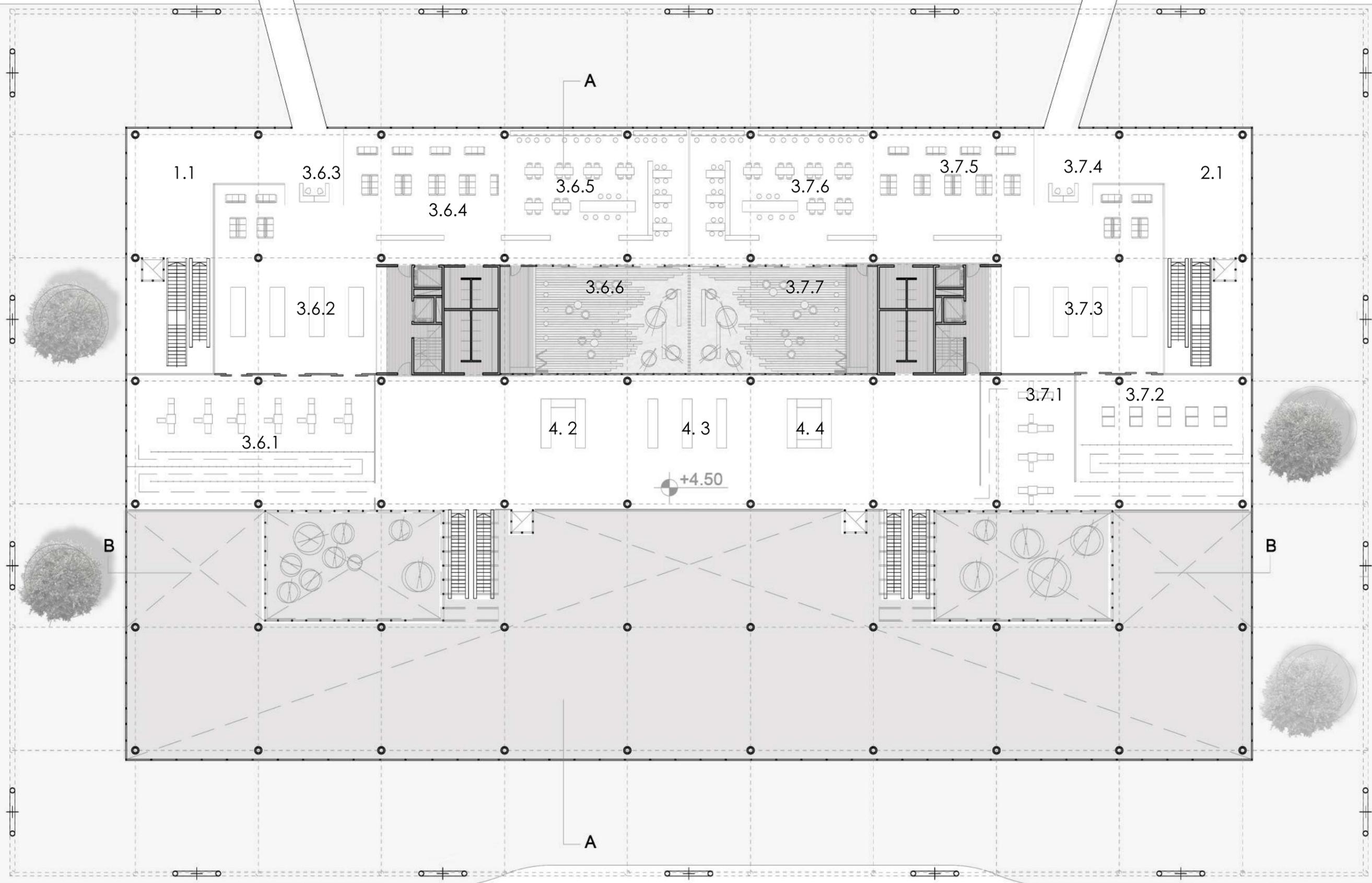
CALLE 610

AV.13

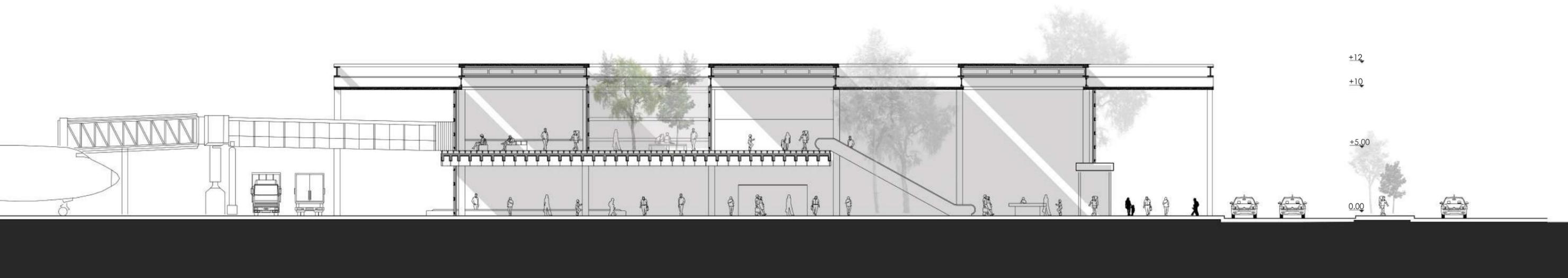




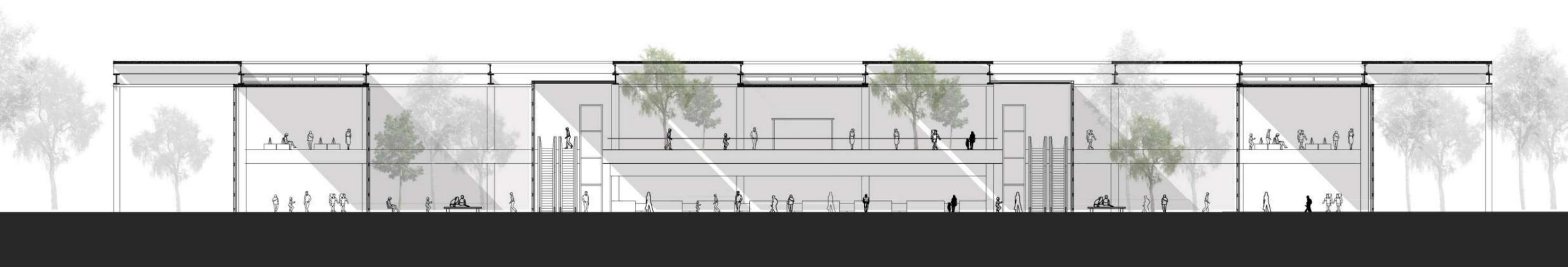
1. Arribos nacionales 1.1 Descenso pasajeros de arribos 1.2 Retiro de equipaje 1.3 Locales comerciales 1.4 Reclamo de equipaje 2. Arribos internacionales 2.1 Descenso pasajeros de arribos 2.2 Retiro de equipaje 2.3 Locales comerciales 2.4 Reclamo de equipaje 2.5 Maquinas de Migraciones 2.6 Aduana  
 3. Partidas 3.1 Maquinas de check-in 3.2 Check-in manual y despacho de equipaje 3.3 Aerolíneas y Asistencia al viajero 3.4 Ascenso a puestos de control y salas de embarque 4. Administración 4.1 PSA: Policía de Seguridad Aeroportuaria 4.2 Control de equipaje 4.3 ANAC: Adm. Nacional de Aviación Civil  
 4.4 SENASA: Servicio Nacional de Sanidad y Calidad Agroalimentaria 4.5 Administración del aeropuerto 4.6 Oficinas aduana



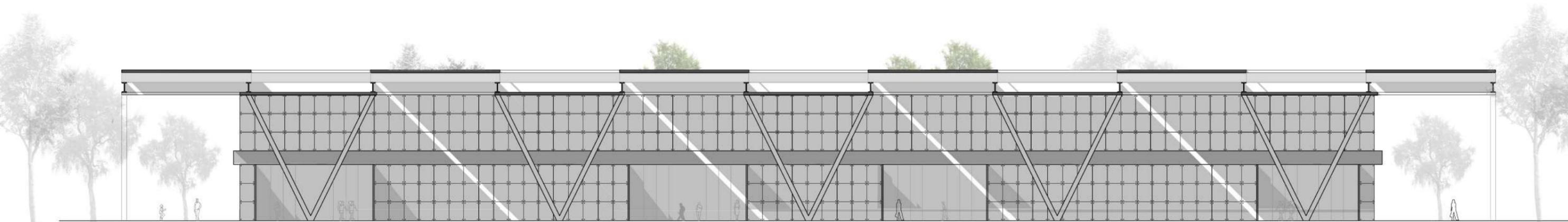
**3.6** Partidas Nacionales 3.6.1 Puesto de control nacional 3.6.2 Free shop 3.6.3 Puerta de embarque nacional 3.6.4 Sala de embarque 3.6.5 Restaurante 3.6.6 Area de descanso exterior **3.7** Partidas Internacionales 3.7.1 Puesto de control Internacional 3.7.2 Migraciones 3.7.3 Free shop  
 3.7.4 Puerta de embarque internacional 3.7.5 Sala de embarque 3.7.6 Restaurante 3.7.7 Area de descanso exterior **ARRIBOS** 1.1 Descenso pasajeros nacionales de avión 2.1 Descenso pasajeros internacionales de avión  
**SERVICIOS** 4.2 Librería 4.3 Local comercial 4.4 Cambio de moneda



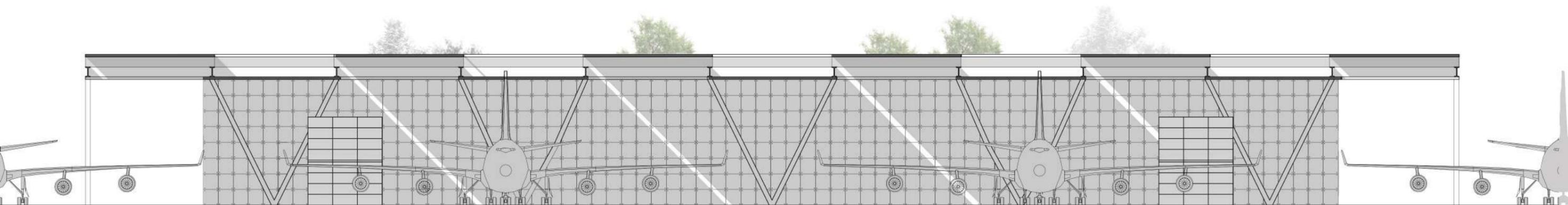
CORTE A-A



CORTE B-B



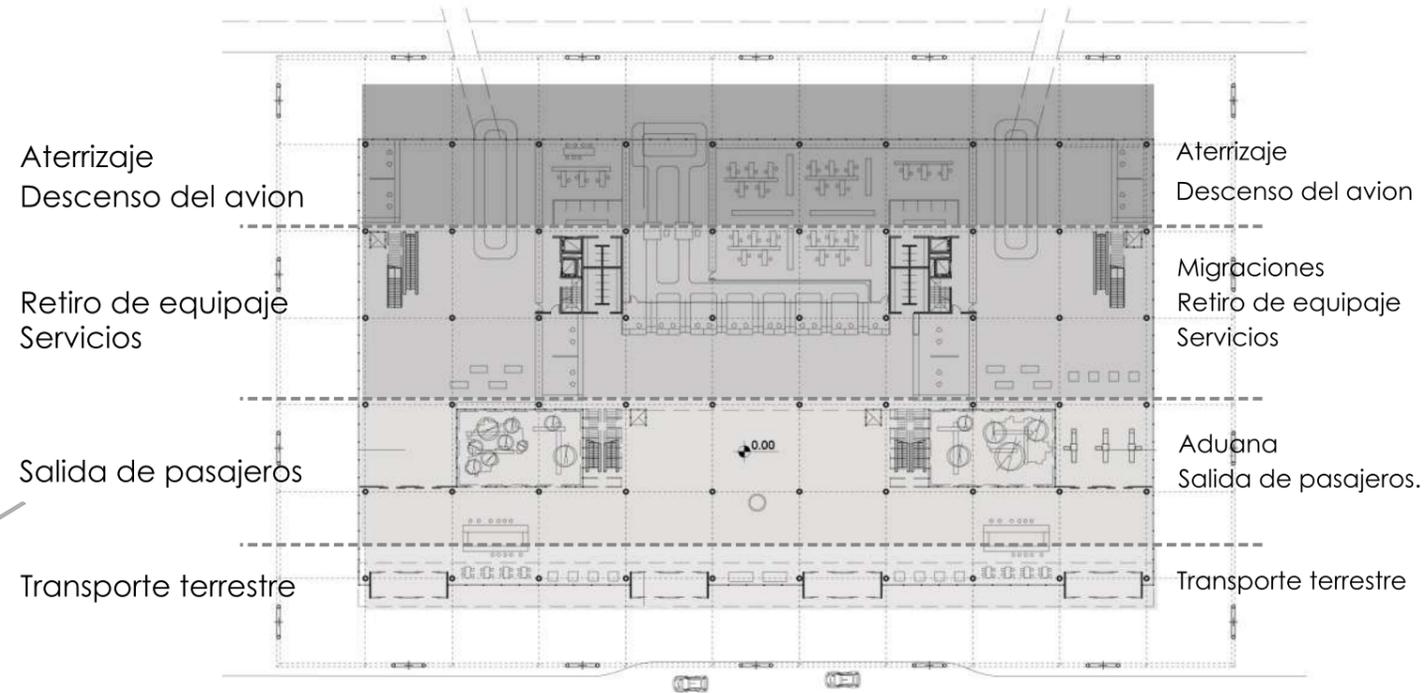
VISTA TIERRA



VISTA AIRE

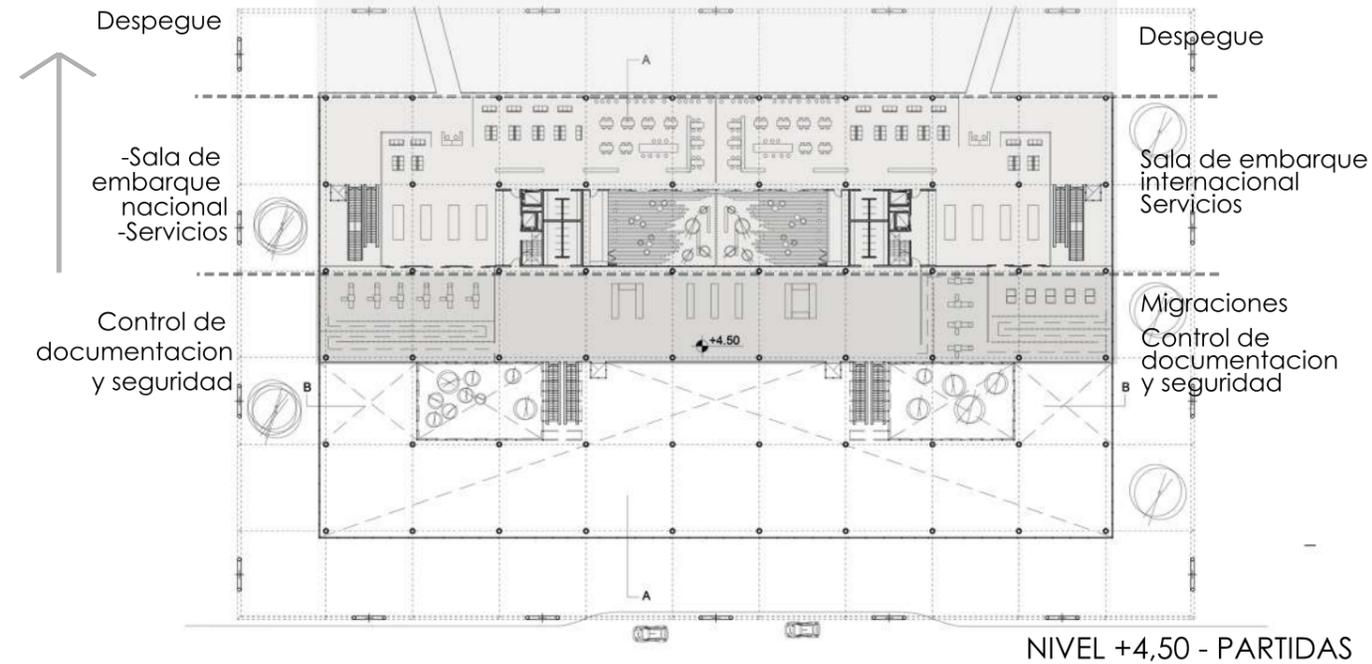
# PROCESAMIENTO DE PASAJEROS

## ARRIBOS

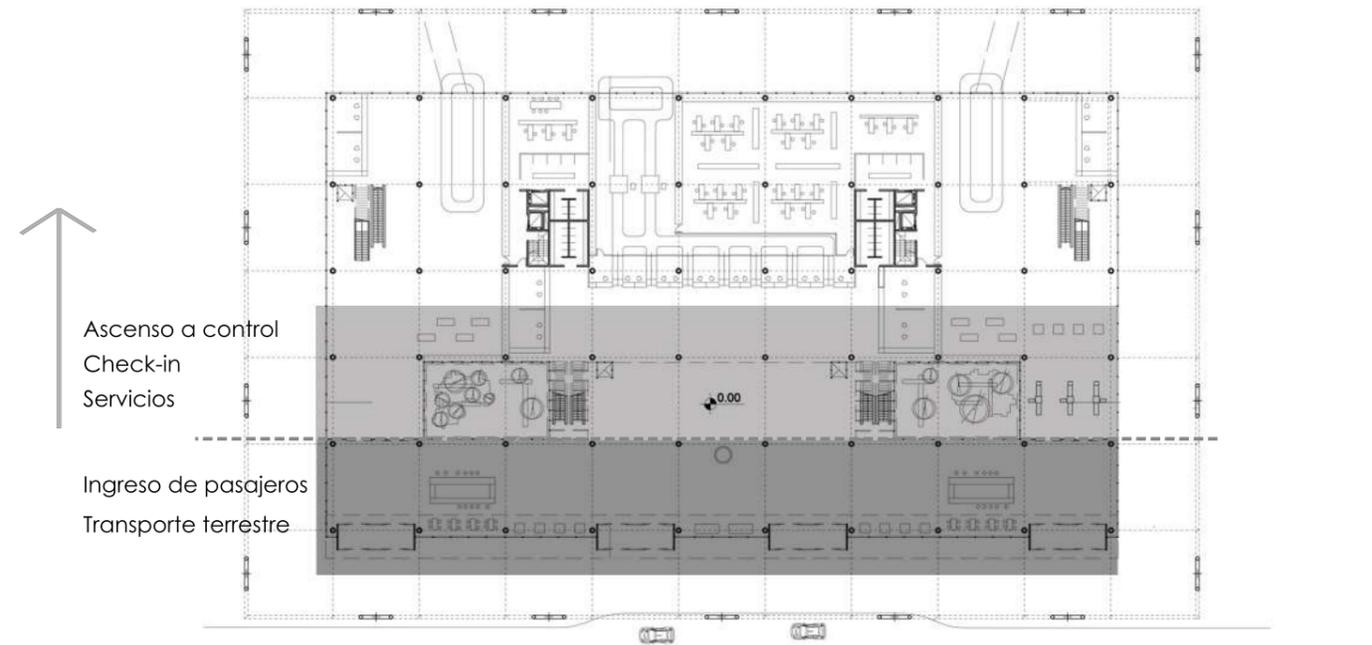


NIVEL 0.00 - PARTIDAS

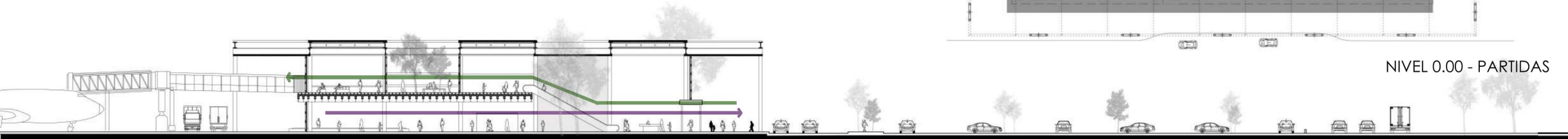
## PARTIDAS



NIVEL +4.50 - PARTIDAS

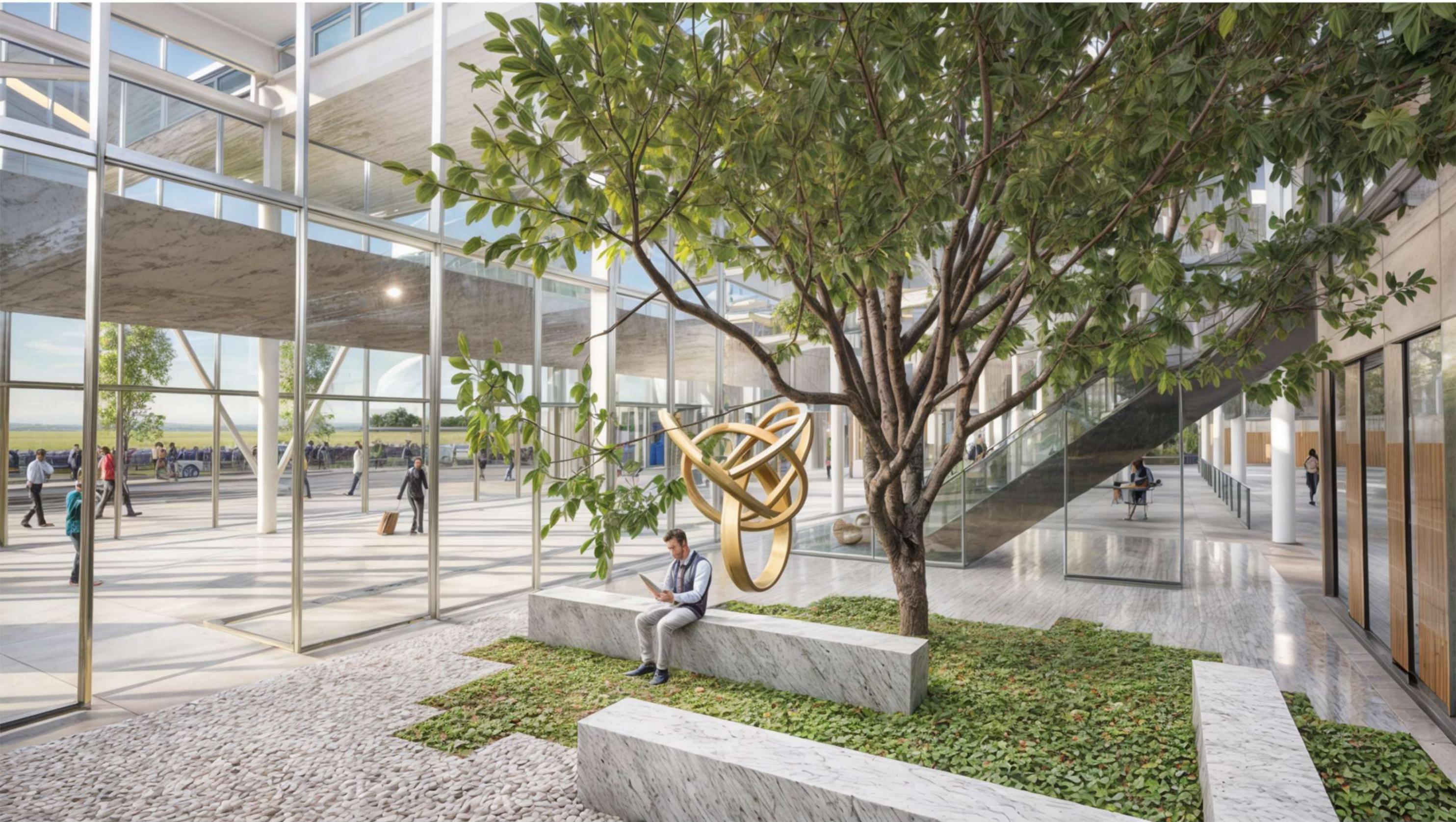


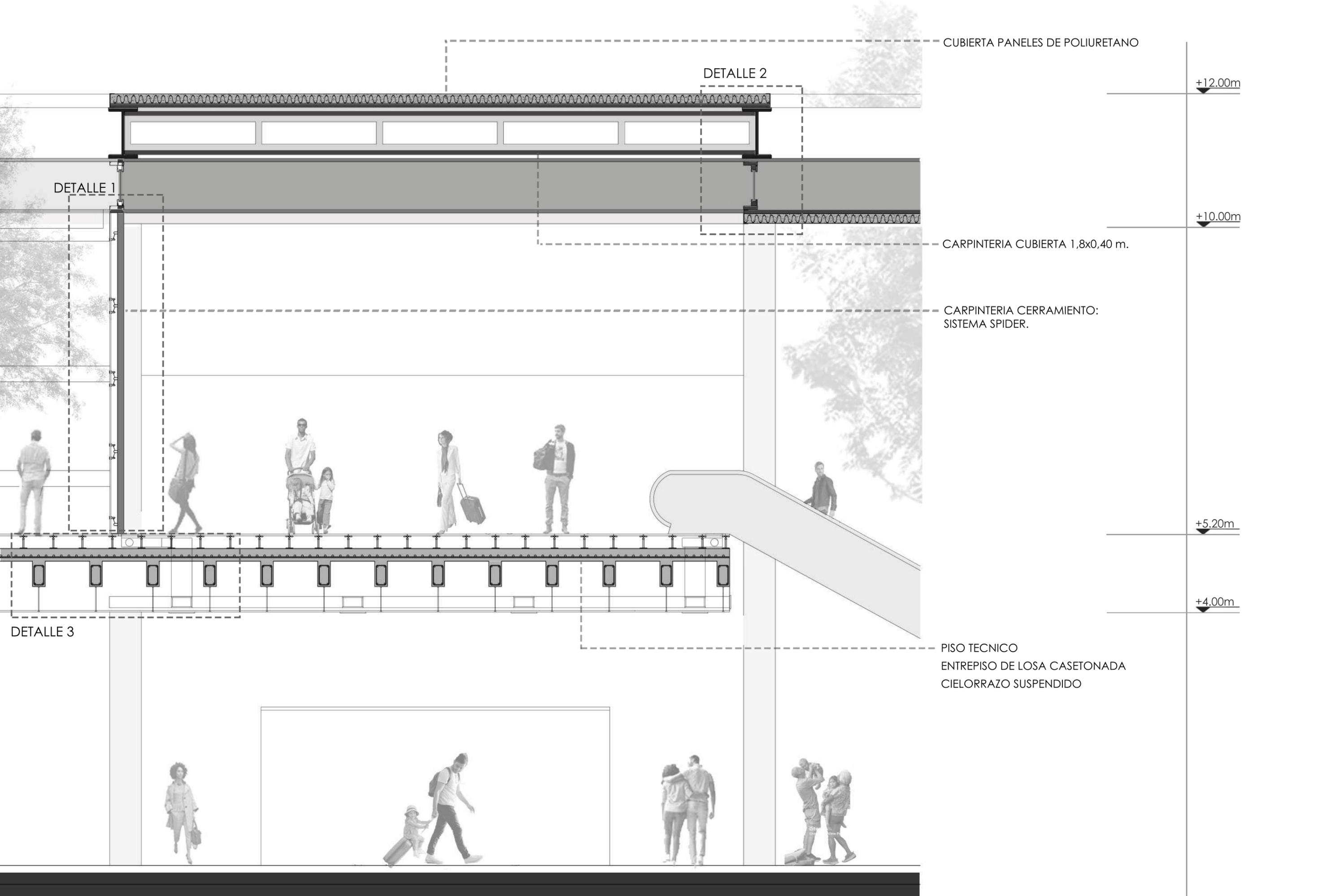
NIVEL 0.00 - PARTIDAS



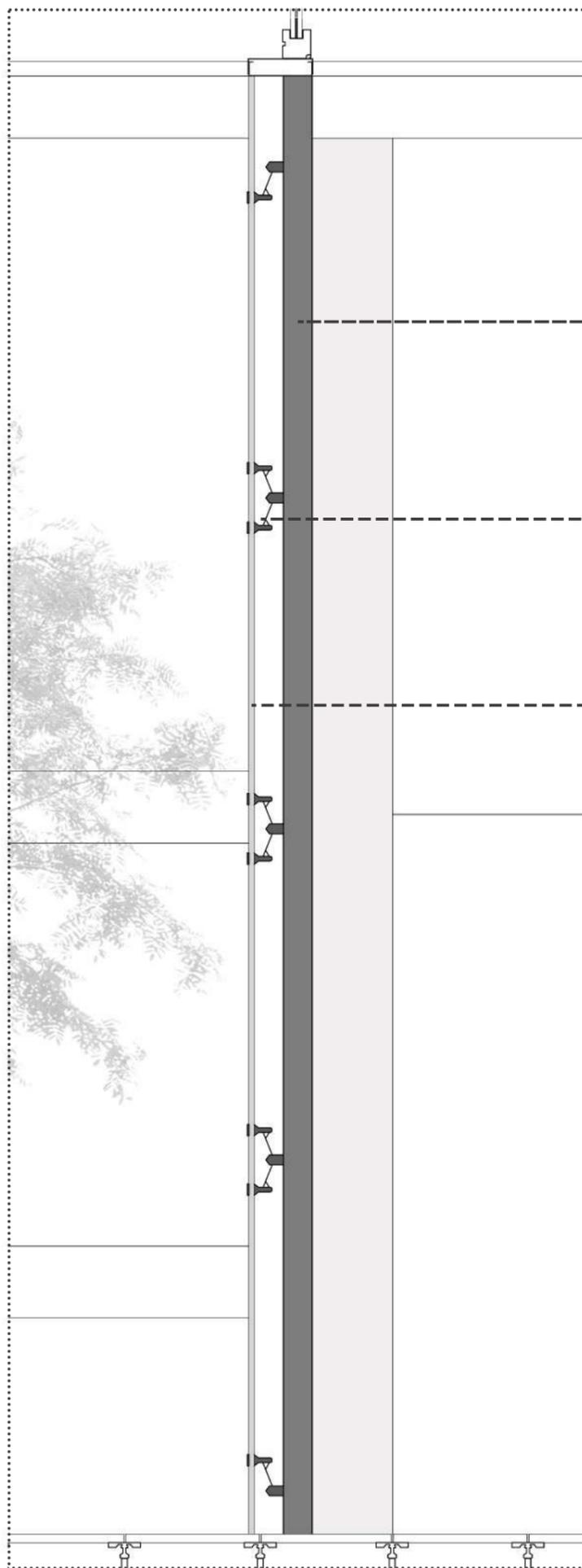
— PARTIDAS  
— ARRIBOS







DETALLE 1



Estructura metalica:  
perfil metálico tubular

Brazo metalico articulado  
sostiene el vidrio

Modulación de vidrio  
de 1.20x1.20 m.

PANEL DE POLIURETANO:  
-Cara exterior e interior de acero galvanizado. Esp.: 0,5mm.  
-Nucleo aislante de espuma de poliuretano. Esp.: 150mm.

Perfil C chapa galvanizada  
de 100x50x15x2,00 mm,

VIGA TUBO: union e/ perfil C y  
perfil U para apoyo de carpinteria

Cielorraso de Durlock

Carpinteria cubierta a 1.8x0.40 m.

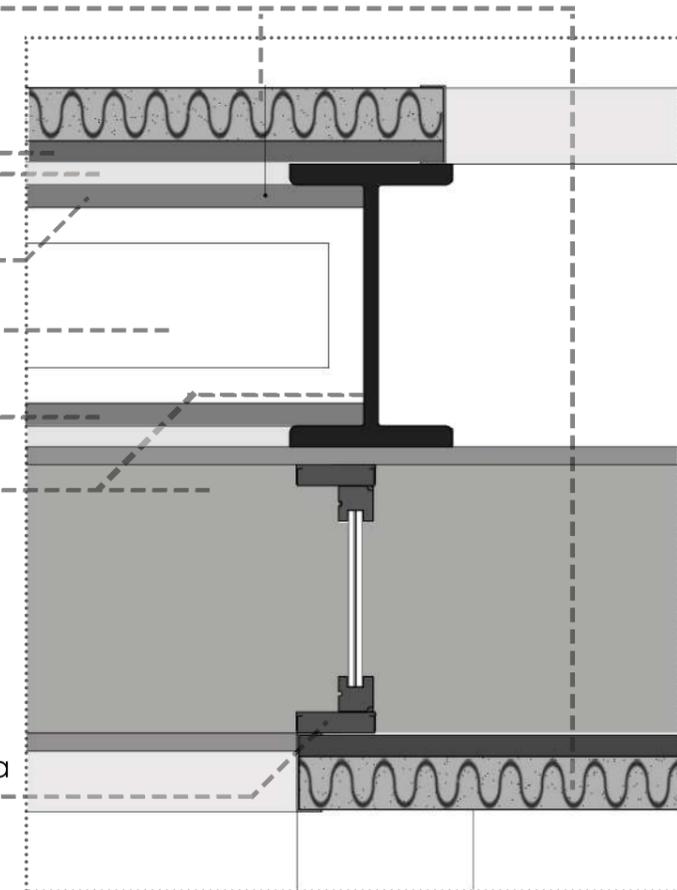
VIGA TUBO: union e/ perfil C y  
perfil U para apoyo de carpinteria

Perfiles IPN 0.60 cm,  
en corte y en vista

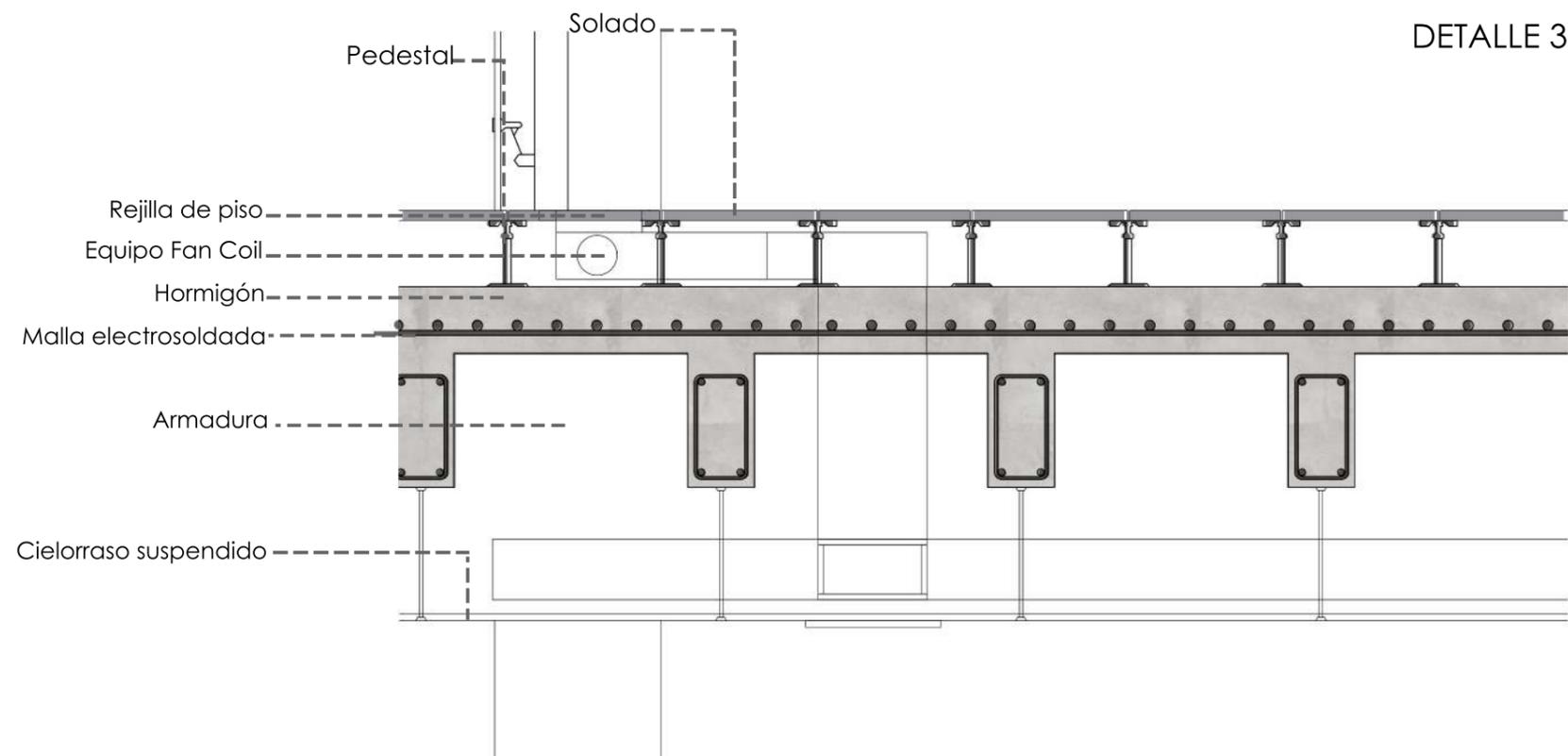
VIGA TUBO: union e/ perfil C y perfil U para  
apoyo de carpinteria

Perfil U chapa galvanizada  
de 160x70x55 mm como  
cerramiento de cubierta

DETALLE 2



DETALLE 3



Pedestal

Solado

Rejilla de piso

Equipo Fan Coil

Hormigón

Malla electrosoldada

Armadura

Cielorraso suspendido







