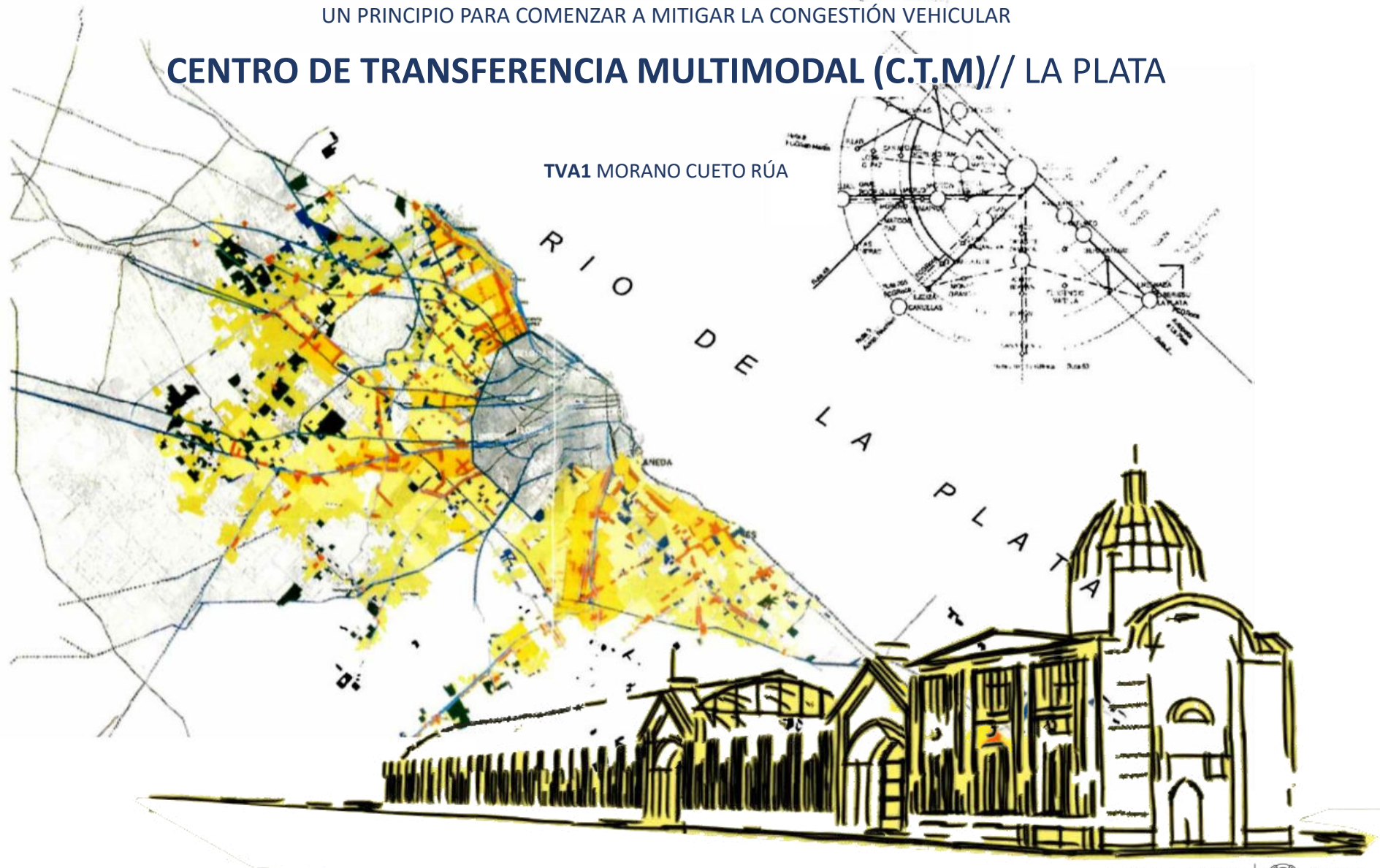


UN PRINCIPIO PARA COMENZAR A MITIGAR LA CONGESTIÓN VEHICULAR

CENTRO DE TRANSFERENCIA MULTIMODAL (C.T.M)// LA PLATA

TVA1 MORANO CUETO RÚA



Autor: David Derudi Ostojic

Nº: 38 912/0

Titulo: Centro de transferencia multimodal (C.T.M)// LA PLATA

Proyecto final de carrera

Taller vertical de arquitectura 1 Morano – Cueto Rúa

Docente: Celia Capelli

Asesoramiento

Facultad de Arquitectura y Urbanismo - Universidad Nacional de La Plata

Licencia Creative Commons



ÍNDICE

01

Introducción

03

Notas
periodísticas

05

Objetivos

02

Contexto
histórico

04

Referencia
de obra

06

Sitio

07

P. Urbano
Hipódromo

09

P. Urbano Z.
transferencia

11

C.T.M.
Técnico

08

Plan de
ampliación

10

C.T.M

12

C.T.M.
Instalaciones

ÍNDICE

01

Introducción

03

Notas
periodísticas

05

Objetivos

02

Contexto
histórico

04

Referencia
de obra

06

Sitio

07

P. Urbano
Hipódromo

09

P. Urbano Z.
transferencia

11

C.T.M.
Técnico

08

Plan de
ampliación

10

C.T.M

12

C.T.M.
Instalaciones

INTRODUCCIÓN //



EL SIGUIENTE TRABAJO INICIA CON LA DETECCIÓN DE LA PROBLEMÁTICA EN LA MOVILIDAD URBANA DE LA PLATA DADA POR LA FALTA E INEFICIENTE USO DEL SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO DE LA CIUDAD, VINCULADO A UN MAL PLANEAMIENTO URBANO QUE ORIGINA EL CONFLICTO.

SE INTENTARÁ DAR SOLUCIÓN DESDE UN MASTER PLAN EN EL BARRIO HIPÓDROMO, MEJORANDO LA CIRCULACIÓN Y ACTIVIDADES DEL BARRIO. ADEMÁS, REACTIVANDO LA MOVILIDAD FERROVIARIA DEL GRAN LA PLATA EN DESUSO. SIENDO LA ESTACION LA PLATA EL EDIFICIO DONDE CONCENTRE LOS DIFERENTES SISTEMAS DE TRANSPORTES. SIENDO UN EDIFICIO INTERCOMUNICADOR DE TRANSPORTES. DISEÑADO PARA RESPONDER A LA CRECIENTE DEMANDA DE TRANSPORTE PÚBLICO. TRAYENDO APAREJADO UNA CRECIENTE REACTIVACIÓN ECONÓMICA DEL ÁREA.

LA PROPUESTA TIENE COMO PROPOSITO FOMENTAR CON POLITICAS PUBLICAS LA REDUCCION DEL USO DEL TRANSPORTE VEHICULAR, FOMENTANDO EL TRANSPORTE PUBLICO MEJORANDO SUS SERVICIOS PROMOVRIENDO EL USO DE VEHICULOS SUSTENTABLES AGREGANDO AL BARRIO BICICENDAS, GUARDERIA DE BICICLETAS Y TRAM ELECTRICOS

ÍNDICE

01

Introducción

03

Notas
periodísticas

05

Objetivos

02

Contexto
histórico

04

Referencia
de obra

06

Sitio

07

P. Urbano
Hipódromo

09

P. Urbano Z.
transferencia

11

C.T.M.
Técnico

08

Plan de
ampliación

10

C.T.M

12

C.T.M.
Instalaciones

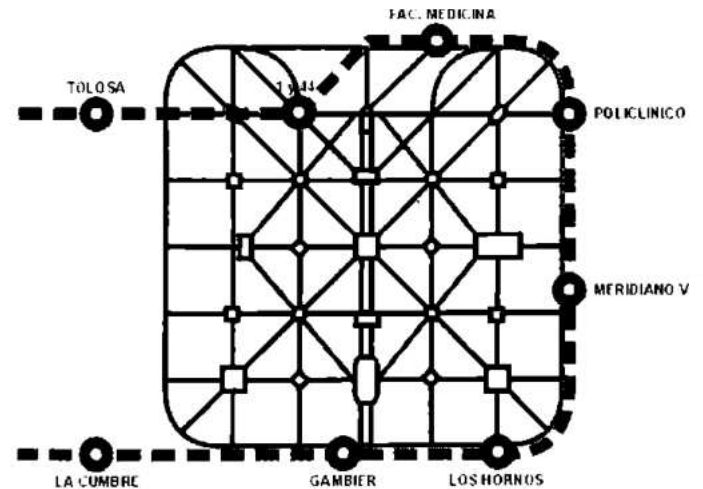
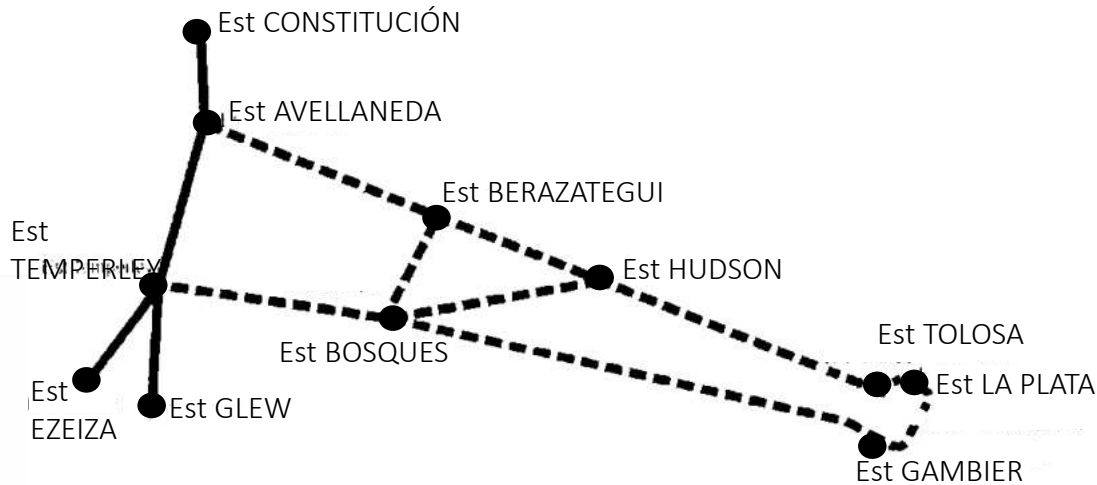
CONTEXTO HISTORICO //



LA CIUDAD DE LA PLATA ES LA ÚLTIMA CIUDAD DE ARGENTINA PLANIFICADA ANTES DEL AUTOMÓVIL. A LO LARGO DEL SIGLO XX LA CIUDAD HA EVOLUCIONADO SIN UNA PLANIFICACIÓN, APARECIENDO LA CONGESTIÓN DE AUTOMÓVILES COMO UN CONFLICTO URBANO DADO POR UN SISTEMA INEFICIENTE DEL TRANSPORTE PÚBLICO. ESTE CONFLICTO FUE TRATADO EN LAS ÚLTIMAS DÉCADAS, PERO DE MANERA INSUFICIENTE, VIÉNDOSE AGRAVADA ESTA SITUACIÓN EN LA ACTUALIDAD.

ADEMÁS DE LOS CONFLICTOS DE MOVILIDAD INTERNA, APARECEN DIFERENTES TIPOS DE DESCONEXIÓN CON CIUDADES DEL MISMO MUNICIPIO DADO POR EL DESMANTELAMIENTO DE VÍAS FERROVIARIAS QUE ANTIGUAMENTE MANTENÍAN CONEXIÓN CON DIFERENTES PUNTOS IMPULSADOS POR EL FUNCIONAMIENTO DE FÁBRICAS.

CONTEXTO HISTORICO: PLAN DE TRANSPORTE PÚBLICO 1973 //



1973 - ESTUDIO PRELIMINAR DE TRANSPORTE DEL AREA METROPOLITANA, MINISTERIO DE ECONOMÍA DE LA NACIÓN, SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS. COMO PUEDE OBSERVARSE EN EL GRÁFICO SE TRATA DE UN PROYECTO DE REESTRUCTURACIÓN DE LOS RAMALES EXISTENTES EN BASE A DOS CRITERIOS PRINCIPALES: A) LAS LÍNEAS NO SOLO LLEGAN A BUENOS AIRES SIN QUE SE CONECTAN ENTRE SÍ, VINCULANDO PUNTOS EXTREMOS DEL ÁREA METROPOLITANA SIN TRANSBORDOS Y B) LAS CARGAS DEL CONURBANO SON CONCENTRADAS EN EL PUERTO LA PLATA A PARTIR DE LA CONFORMACIÓN DE UN RAMAL COLECTOR PERIFÉRICO. ESTA PROPUESTA, PRETENDÍA EFICIENTIZAR EL SISTEMA DE TRANSPORTES PERO A LA VEZ AMORTIGUANDO LA INFLUENCIA CENTRAL DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES EN EL ÁREA. ASÍ PARA EL TRANSPORTE DE PASAJEROS SE PREVEÍAN LOS EXPRESOS REGIONALES, QUE UNÍAN LOS PARTIDOS DE PILAR Y ESCOBAR CON EL DE LA PLATA LLEGANDO A NUESTRA CIUDAD POR LAS LÍNEAS GRAL. BELGRANO (EX FERROCARRIL PRO VINCIAL) A LA ESTACIÓN LA CUMBRE Y GRAL. ROCA (VÍA QUIL INES) A LA ESTACIÓN LA PLATA "QUE SE RECONSTRUIRÁ BAJO NIVEL PARA EL SERVICIO DE TRENES DE MEDIA Y LARGA DISTANCIA. PREVIÉNDOSE LA POSIBILIDAD DE SU FUTURA COMUNICACIÓN SUBTERRÁNEA CON LA TERMINAL LA CUMBRE, POR DEBAJO DE LOS CENTROS CÍVICO Y COMERCIAL DE LA CIUDAD"

ÍNDICE

01

Introducción

03

Notas
periodísticas

05

Objetivos

02

Contexto
histórico

04

Referencia
de obra

06

Sitio

07

P. Urbano
Hipódromo

09

P. Urbano Z.
transferencia

11

C.T.M.
Técnico

08

Plan de
ampliación

10

C.T.M

12

C.T.M.
Instalaciones

"La Plata tiene una crisis de movilidad", aseguró una experta en transporte de la UNLP

PROBLEMAS DE MOVILIDAD Y ACCESO A CENTROS DE SALUD EN LA PLATA.

Doc. Arq. López María Julieta, Mg. Arq. Aón, Arq. Freaza Nadia, Arq. Giglio Luciana
Arq. Cola Cristian

LA MOVILIDAD URBANO-PORTUARIA EN EL GRAN LA PLATA. ANÁLISIS DE INSTRUMENTOS DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL COMO POLÍTICAS PÚBLICAS

Autor: Arq. María Aversa

Transporte. La Plata: la pesadilla del transporte público

ÍNDICE

01

Introducción

03

Notas
periodísticas

05

Objetivos

02

Contexto
histórico

04

Referencia
de obra

06

Sitio

07

P. Urbano
Hipódromo

09

P. Urbano Z.
transferencia

11

C.T.M.
Técnico

08

Plan de
ampliación

10

C.T.M

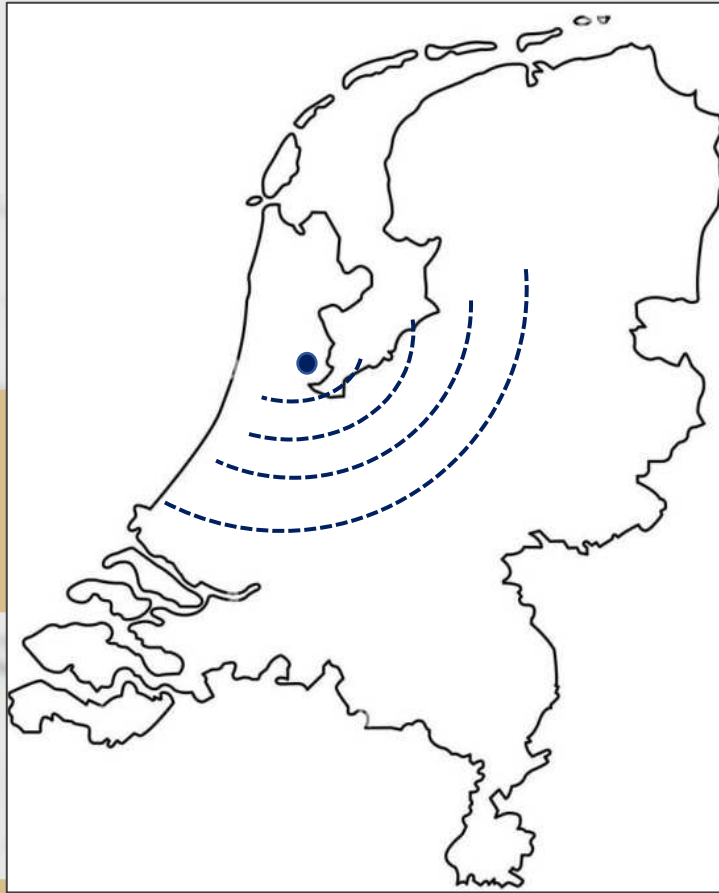
12

C.T.M.
Instalaciones

ESTACIÓN CENTRAL DE ÁMSTERDAM //



ESTACIÓN CENTRAL DE ÁMSTERDAM //

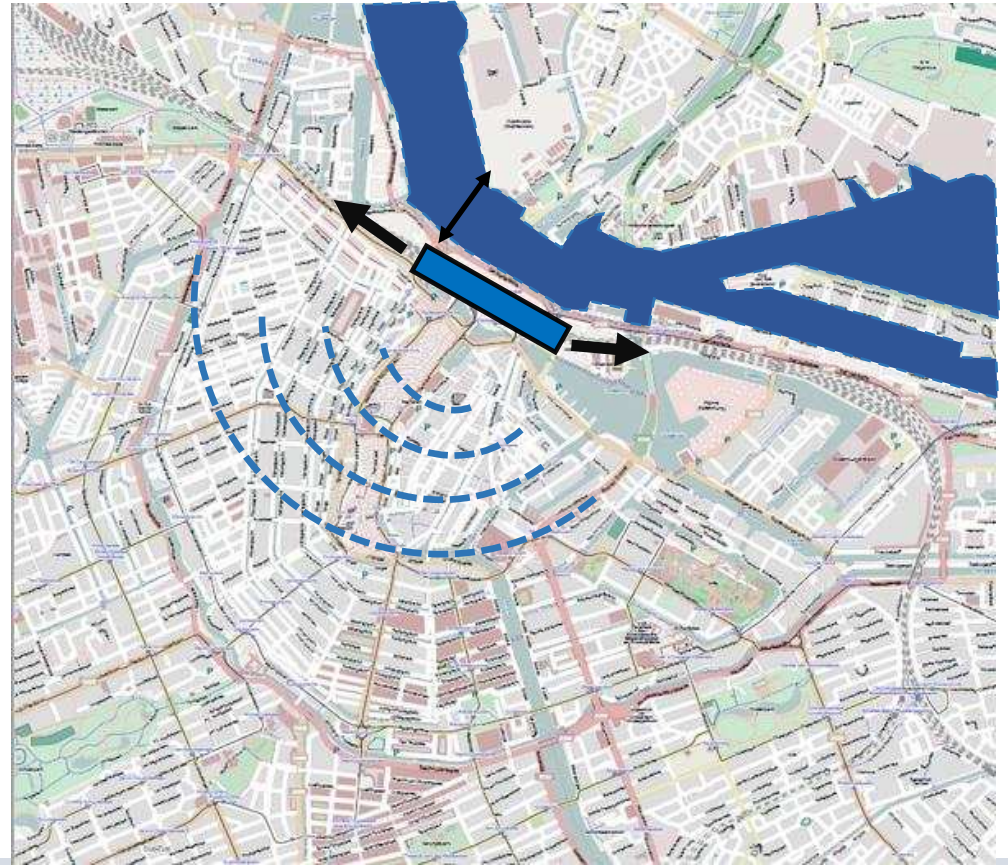


PUNTO CÉNTRICO DEL TERRITORIO NEERLANDÉS



CENTRALIDADES MAS CONSOLIDADAS DEL TERRITORIO NEERLANDÉS

ESTACIÓN CENTRAL DE ÁMSTERDAM //



PRINCIPAL ESTACIÓN FERROVIARIA DE ÁMSTERDAM, CAPITAL DE LOS PAÍSES BAJOS. CONSTRUIDA ENTRE 1881 Y 1889 POR EL ARQUITECTO PIERRE CUYPERS Y EL INGENIERO MECÁNICO DOLF VAN GENDT.

ACTUALMENTE ES UNA DE LAS PRINCIPALES ESTACIONES FERROVIARIAS EN TODO EL PAÍS, CON UN FLUJO DE MÁS DE 250.000 PASAJEROS AL DÍA. JUNTO A ELLA SE ENCUENTRA UNA ESTACIÓN DEL METRO DE ÁMSTERDAM, ADEMÁS DE DIVERSAS PARADAS DEL SISTEMA DE TRANVÍAS DE LA CIUDAD.

SE ENCUENTRA IMPLANTADO EN EL CENTRO DE UN SEMI ELIPSE FORMADO POR LOS CANALES DE LA CIUDAD, SIENDO UN BUEN PUNTO DE DIFUSIÓN PARA EL TRANSPORTE PÚBLICO DE LA CIUDAD. TAMBIÉN SE UBICA ESTRATEGICAMENTE EN UN PUNTO LÍMITE GENERANDO UNA BARRERA GEOGRÁFICA CON EL CANAL NOORDZEEKANAL.

NUEVA GALERÍA NACIONAL DE BERLÍN - MIES VAN DER ROHE //



MIES VAN DER ROHE caracterizó la galería por el concepto de gran espacio libre, vidriado, permeable y versátiles. Considerado uno de los principales ejemplos de la abstracción estructural del Estilo Internacional. El edificio se lee como una caja de acero y vidrio que se levanta sobre un zócalo de piedra, generado por la diferencia de niveles de la calle. Aportando al edificio una gran jerarquía en el entorno a pesar de su sencillez en el diseño. Una estrategia que se puede aplicar a un edificio tal como una terminal.

ÍNDICE

01

Introducción

03

Notas
periodísticas

05

Objetivos

02

Contexto
histórico

04

Referencia
de obra

06

Sitio

07

P. Urbano
Hipódromo

09

P. Urbano Z.
transferencia

11

C.T.M.
Técnico

08

Plan de
ampliación

10

C.T.M

12

C.T.M.
Instalaciones



ÍNDICE

01

Introducción

03

Notas
periodísticas

05

Objetivos

02

Contexto
histórico

04

Referencia
de obra

06

Sitio

07

P. Urbano
Hipódromo

09

P. Urbano Z.
transferencia

11

C.T.M.
Técnico

08

Plan de
ampliación

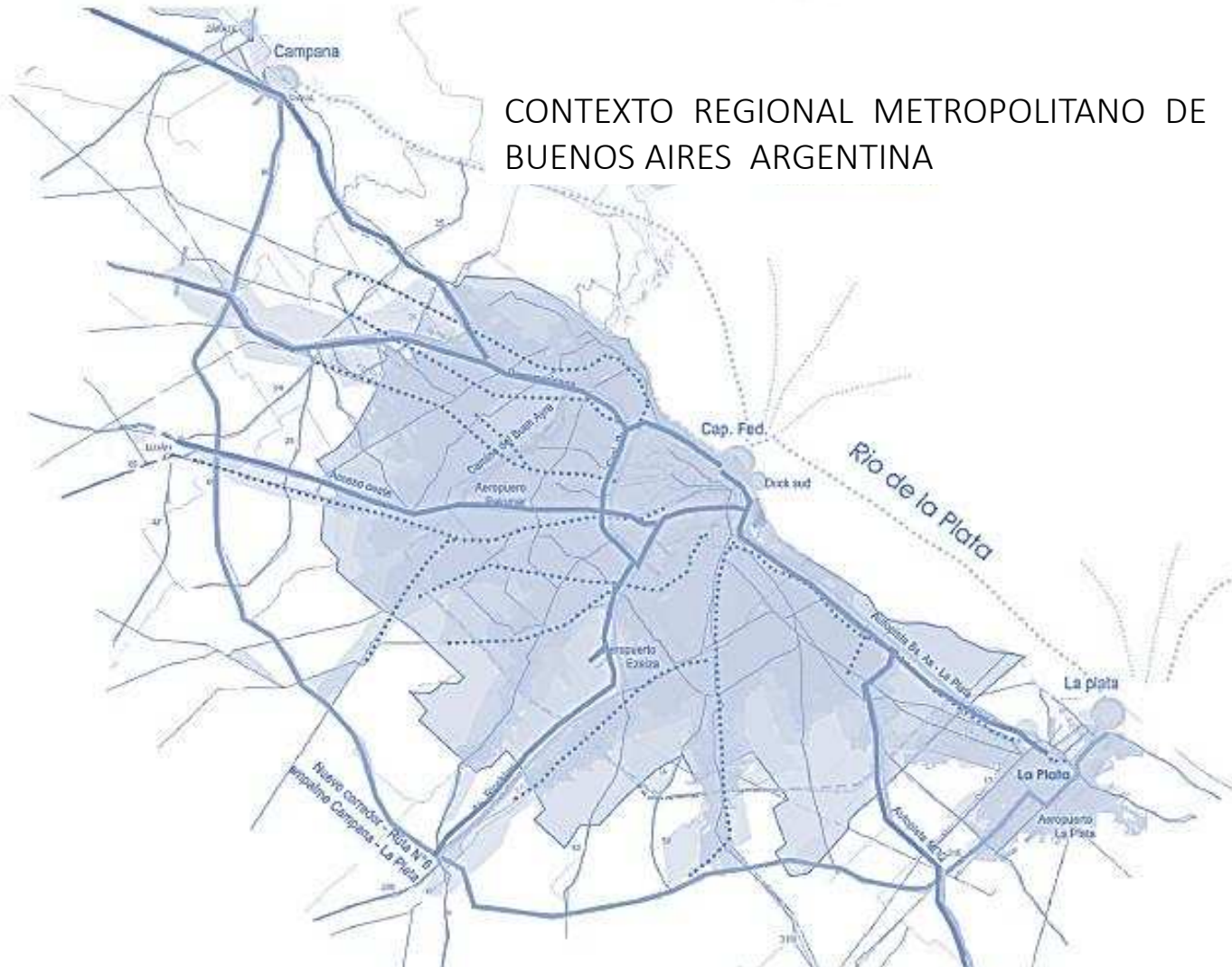
10

C.T.M

12

C.T.M.
Instalaciones

CONTEXTO REGIONAL METROPOLITANO DE BUENOS AIRES ARGENTINA



Zona portuaria



Aeropuertos



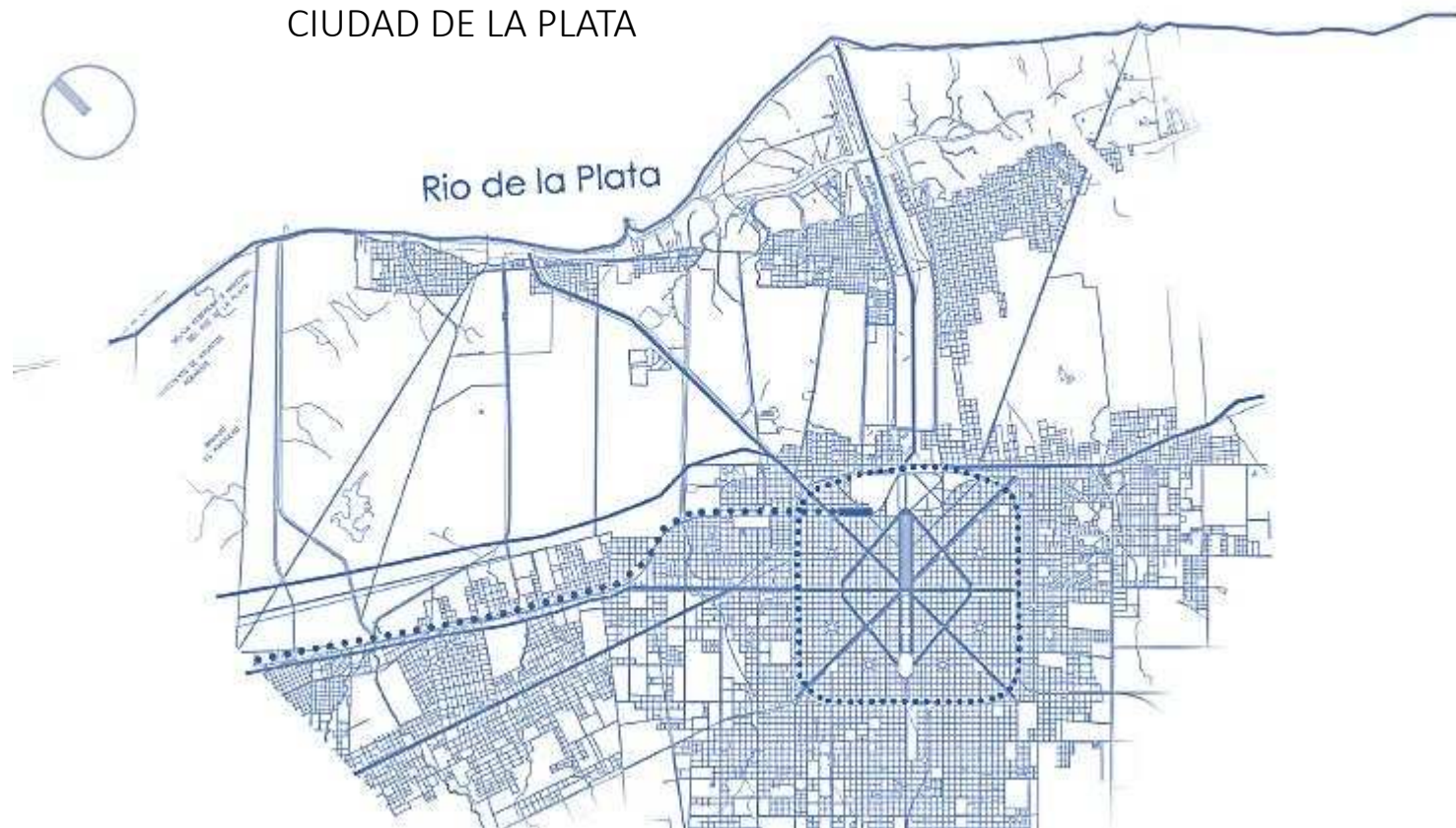
Cordones



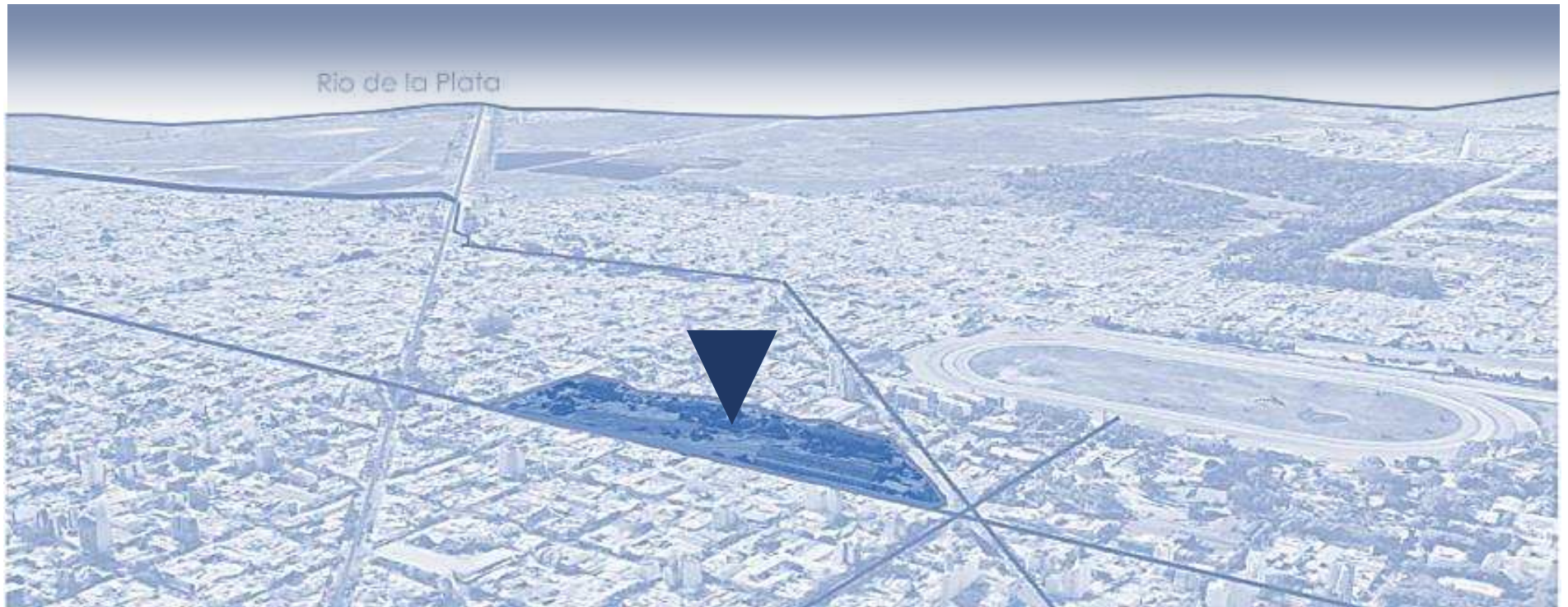
Centralidades mas consolidadas



LA CIUDAD DE LA PLATA ESTÁ UBICADA A 56KM DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES, SIENDO AMBAS LAS CENTRALIDADES MAS CONSOLIDADAS DE LA REGIÓN METROPOLITANA Y POSEEDORAS DE PUERTO.



LA CIUDAD DE LA PLATA FUE FUNDADA POR EL GOBERNADOR DARDO ROCHA EL 19 DE NOVIEMBRE DE 1882. ES EL PRINCIPAL CENTRO POLÍTICO, ADMINISTRATIVO Y EDUCATIVO DE LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES. ES EL CENTRO DEL AGLOMERADO URBANO DEL GRAN LA PLATA, COMPUESTO POR LAS ZONAS URBANAS DE LOS PARTIDOS DE LA PLATA, BERISSO Y ENSENADA, CONSTITUYÉNDOSE COMO EL SEXTO MÁS POBLADO DEL PAÍS CON UNA POBLACIÓN DE ALREDEDOR DE 800.000 HABITANTES.



LA ESTACIÓN DE FERROCARRIL DE LA PLATA EN 1 y 44 FUE INAUGURADA EL PRIMERO DE OCTUBRE DE 1906 Y CONSTRUIDA POR EL ARQUITECTO LUIS NEWBERRY THOMAS Y PAUL BELL CHAMBERS. UBICADA EN LA AVENIDA 1 ESQUINA DIAGONAL 80 DE LA CIUDAD DE LA PLATA

SITUACIÓN EDILICIA: SE UTILIZARÍA LA ACTUAL ESTACIÓN DE FERROCARRIL Y SE CONSTRUIRÍA ENTRE ÉSTA Y 115 LA TERMINAL DE ÓMNIBUS.

RELACIÓN SISTEMA PEATONAL: CORRECTA ACCESIBILIDAD A LA TOTALIDAD DE USUARIOS QUE HOY LLEGAN A LA ESTACIÓN Y A LA TERMINAL EN FORMA PEATONAL, PROVENIENTES DEL ÁREA DE MAYOR DENSIDAD Y MÁXIMA CONCENTRACIÓN DE ACTIVIDADES.

RELACIÓN SISTEMA VEHICULAR:

CORRECTA CONEXIÓN CON LOS DIVERSOS SISTEMAS DE TRANSPORTE Y ACCESOS A LA CIUDAD A TRAVÉS DE AVENIDAS Y DIAGONALES, RECUPERACIÓN DE LA AVENIDA 1 Y SUS CRUCES.

UTILIZACIÓN RAMALES FERROVIARIOS: UTILIZANDO LA TRAZA ACTUAL SE CONSTRUIRÍA UN TÚNEL (A -7,50 DEL NIVEL DE CALZADA) DESDE 528 BIS HASTA 44. LAS CARGAS DE LA CIUDAD DE LA PLATA SERÍAN TRANSFERIDAS

ÍNDICE

01

Introducción

03

Notas
periodísticas

05

Objetivos

02

Contexto
histórico

04

Referencia
de obra

06

Sitio

07

P. Urbano
Hipódromo

09

P. Urbano Z.
transferencia

11

C.T.M.
Técnico

08

Plan de
ampliación

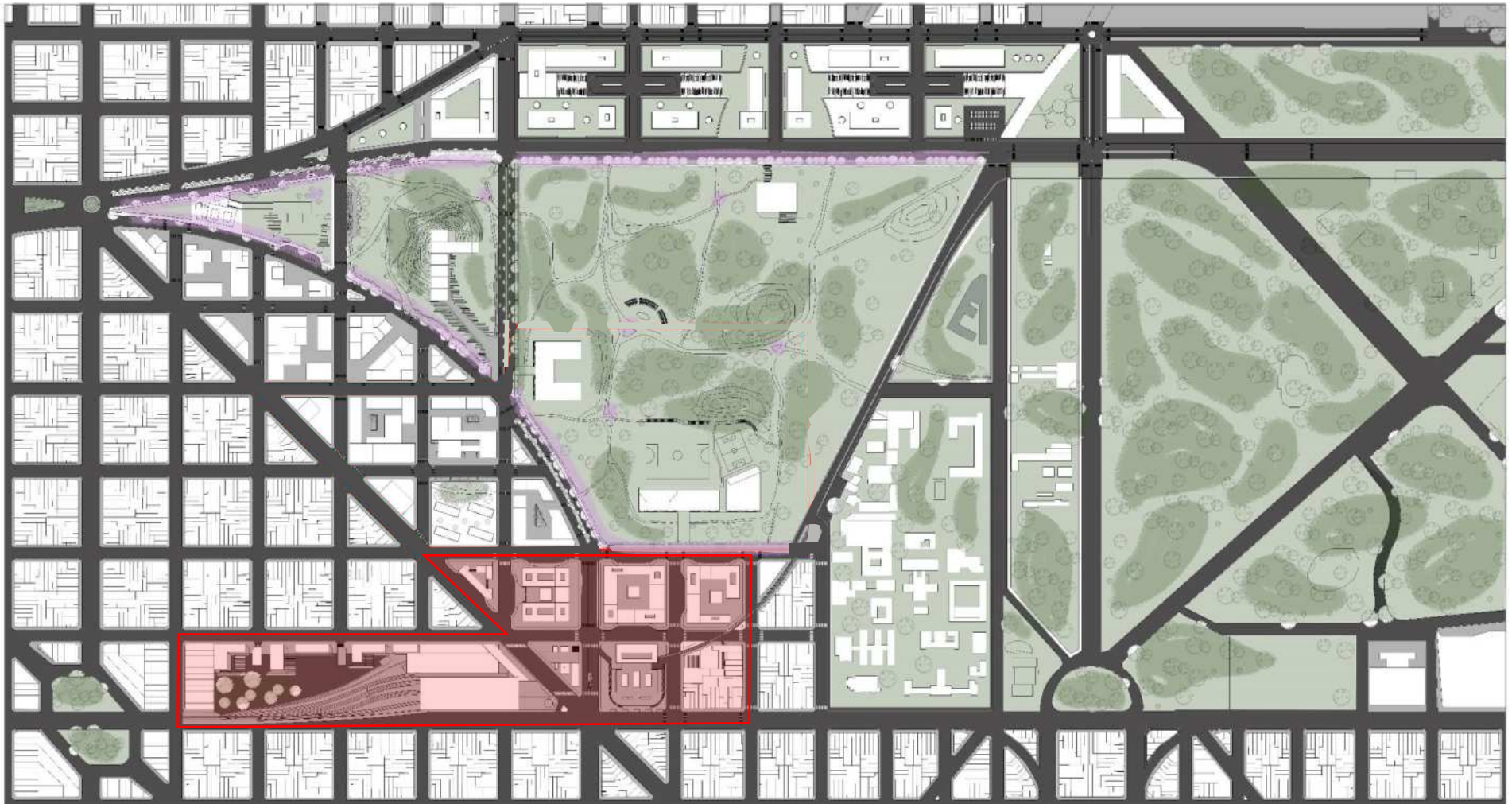
10

C.T.M

12

C.T.M.
Instalaciones

PROYECTO URBANO: Hipódromo //



PLANTA DE PROYECTO GENERAL.: TRANSICIÓN: LA PROPUESTA SE BASA EN LA INVASIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO SOBRE EL ESPACIO PRIVADO. GENERANDO PASANTES POR LAS DISTINTAS MANZANAS Y SUS RESPECTIVOS EQUIPAMIENTOS. A SU VEZ, GENERAR UNA SIMETRIA DEL CASCO URBANO EXTENDIENDO LA CALLE 44 Y LOGRANDO LA EXPANSION EL BOSQUE.
ESCALA 1:5000

ÍNDICE

01

Introducción

03

Notas
periodísticas

05

Objetivos

02

Contexto
histórico

04

Referencia
de obra

06

Sitio

07

P. Urbano
Hipódromo

09

P. Urbano Z.
transferencia

11

C.T.M.
Técnico

08

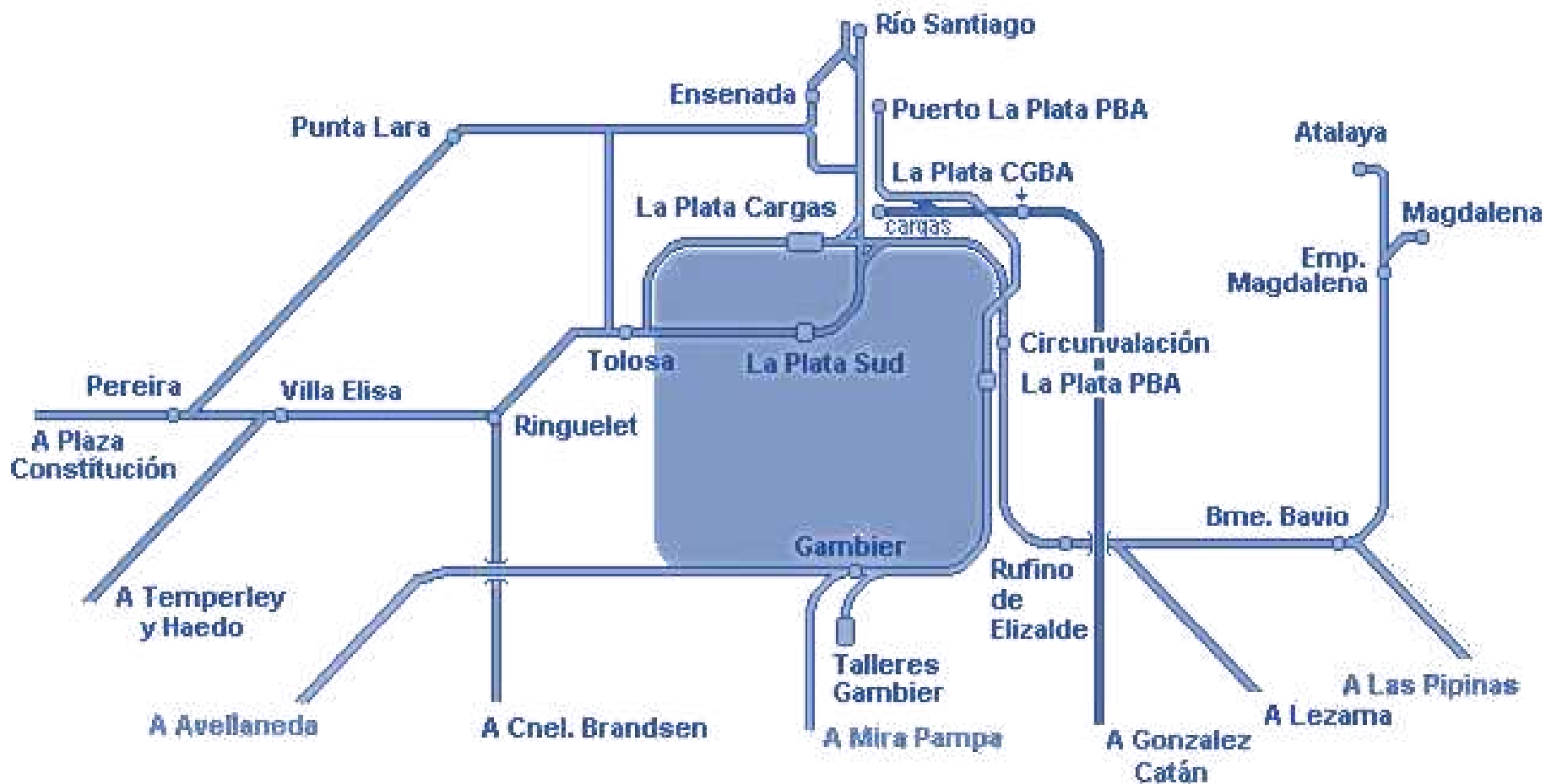
Plan de
ampliación

10

C.T.M

12

C.T.M.
Instalaciones



VIAS EXISTENTES EN DESUSO DE LA PLATA Y MUNICIPIOS ALEDAÑOS: Posibles vías para poner en valor .

PLAN DE AMPLIACIÓN - SISTEMA DE MOVILIDAD //



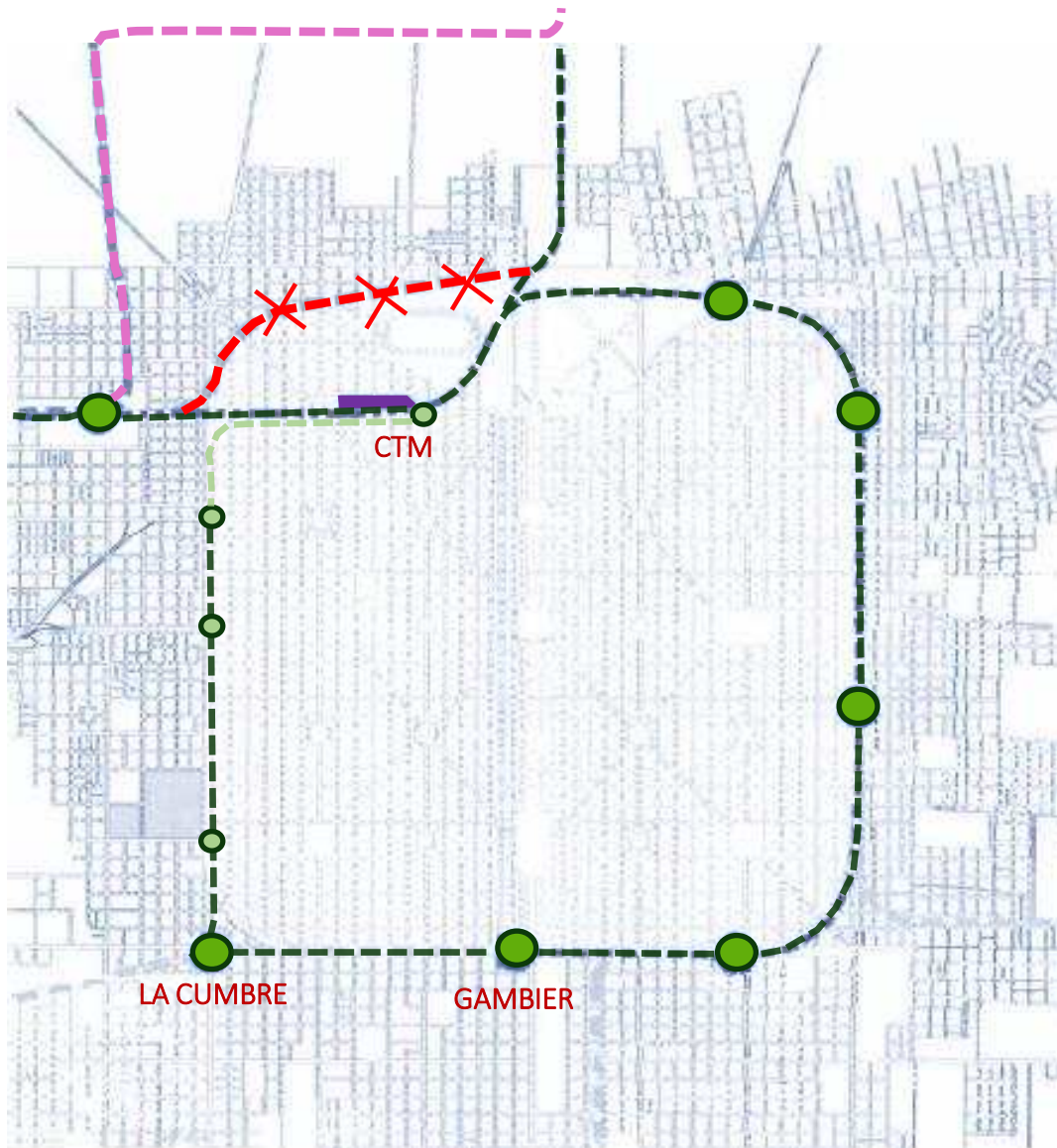
PLAN DE AMPLIACIÓN - SISTEMA DE MOVILIDAD //



AL ACTUAL TRAZADO SE LE HACEN DOS VARIANTES. LA PRIMERA, EL RAMAL DESDE 528 A DG. 80 SE PASA BAJO NIVEL (TÚNEL) A FIN DE EVITAR QUE SE PRODUZCAN NUEVOS ACCIDENTES Y RECUPERAR LA AVENIDA 1 Y SUS PASANTES. CON ELLO SE REVITALIZA UN GRAN SECTOR DE LA CIUDAD QUE HISTÓRICAMENTE QUEDÓ "DEL OTRO LADO DE LA VÍA". LA SEGUNDA, EN EL SISTEMA DE TRANSPORTE DE CARGAS, EL RAMAL QUE ACTUALMENTE CORRE POR EL BOULEVARD 83 SE SACA CON EL FIN DE ELIMINAR LOS CRUCES EN ESE SECTOR DEL TRAZADO Y RECUPERAR EL CARÁCTER DE ESPACIO VERDE LINEAL. PARA LAS CARGAS DESTINADAS A LA CIUDAD DE LA PLATA, SE PLANTEA UNA ESTACIÓN EN LOS TERRENOS FERROVIARIOS DE TOLOSA, CERCANOS AL MERCADO REGIONAL Y PARA LA CONEXIÓN FERROVIARIA DESDE TOLOSA HASTA EL PUERTO SE HARA UN RAMAL NUEVO FUERA DEL CASCO URBANO.

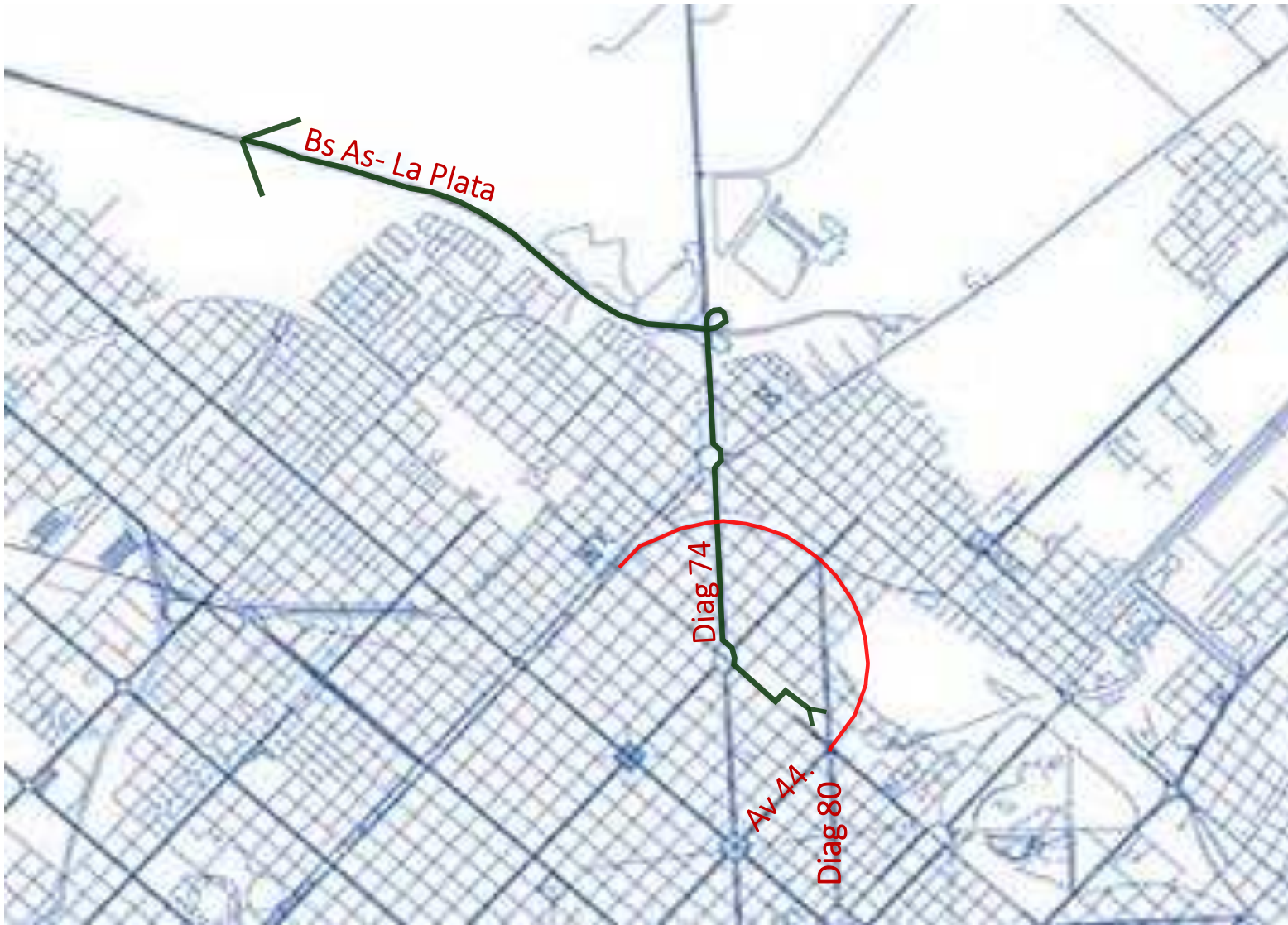
CON RESPECTO A LOS SERVICIOS Y A LA MEJORA DEL SISTEMA GENERAL DE TRANSPORTE, SE PLANTEA LA CONTINUIDAD DEL RECORRIDO DE PASAJEROS HACIA BERISSO Y ENSENADA MEDIANTE EL SISTEMA DE TRAM.

PLAN DE AMPLIACIÓN - SISTEMA DE MOVILIDAD //



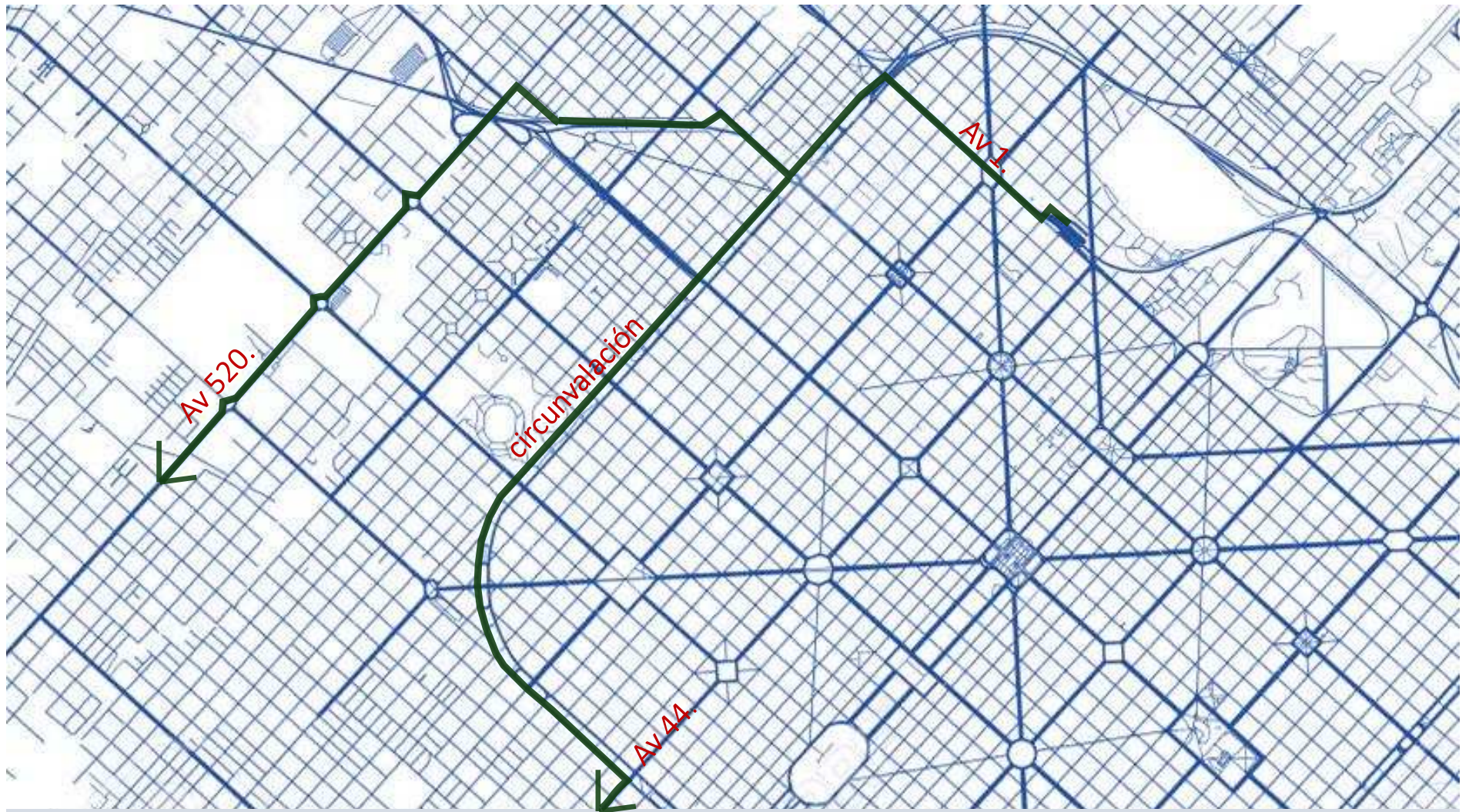
IMPLEMENTACIÓN DE UN TRAM ELÉCTRICO INTER BARRIAL QUE RECORRA LA AVENIDA CIRCUNVALACIÓN DESDE 1 Y 44 HASTA GAMBIER. TAMBIÉN UN CIRCUITO DE ESTACIÓN LA PLATA - ESTACIÓN LA CUMBRE QUE CIERRA EL ANILLO POR LA CIRCUNVALACIÓN DE LA CIUDAD PASANDO A NIVEL, UTILIZANDO VÍAS EXISTENTES. EN ESTE TRAMO SE PROPONEN ESTACIONES INTERMEDIAS, FORMULÁNDOSE ASÍ LA POSIBILIDAD DE RECUPERACIÓN URBANA EN TODO EL SECTOR Y LA ACCIÓN COMPLEMENTARIA ENTRE LOS SERVICIOS DE ÓMNIBUS CIRCULANDO EN FORMA DE RADIOS Y DEL TREN EN FORMA DE ANILLO, ESTABLECIENDO PUNTOS DE TRANSBORDO ENTRE AMBOS.

SE PREVÉ LA FUTURA CONEXIÓN DE UNA REVITALIZACIÓN DE LOS RAMALES A PIPINAS, BRANDSEN Y LA TRAZA DEL FERROCARRIL PROVINCIAL. ESTA ÚLTIMA, YA SEA RECUPERADA COMO FERROCARRIL O COMO VÍA PARA AUTOMOTORES, POSIBILITARÍA EL MEJOR ACCESO AL ESTADIO ÚNICO DESDE EL SUR DEL GRAN BUENOS AIRES YA QUE SE ENCUENTRA A 800 METROS DE LA MISMA.



SISTEMA DE TRANSPORTE VEHICULAR:

El centro de transferencia multimodal (c.t.m.) en 1 y 44 nos permite un rápido acceso de las líneas de larga y media distancia a través de la circunvalación que fue ampliada la curva mostrada en rojo uniéndose a la 44 logrando dividir el tránsito de los autos particulares que llegan a la ciudad de la plata por la autopista entre la diagonal 74, diagonal 80 y av 44. Además desde el ensanche de av 1



SISTEMA DE TRANSPORTE VEHICULAR:

El centro de transferencia multimodal (c.t.m.) en 1 y 44 nos permite un acceso cómodo a la avenida circunvalación gracias al ensanche de la avenida 1 para los micros de larga distancia que circulan con destino a la costa atlántica empalmando a la ruta 2 por av 520 o av 44

ÍNDICE

01

Introducción

03

Notas
periodísticas

05

Objetivos

02

Contexto
histórico

04

Referencia
de obra

06

Sitio

07

P. Urbano
Hipódromo

09

P. Urbano Z.
transferencia

11

C.T.M.
Técnico

08

Plan de
ampliación

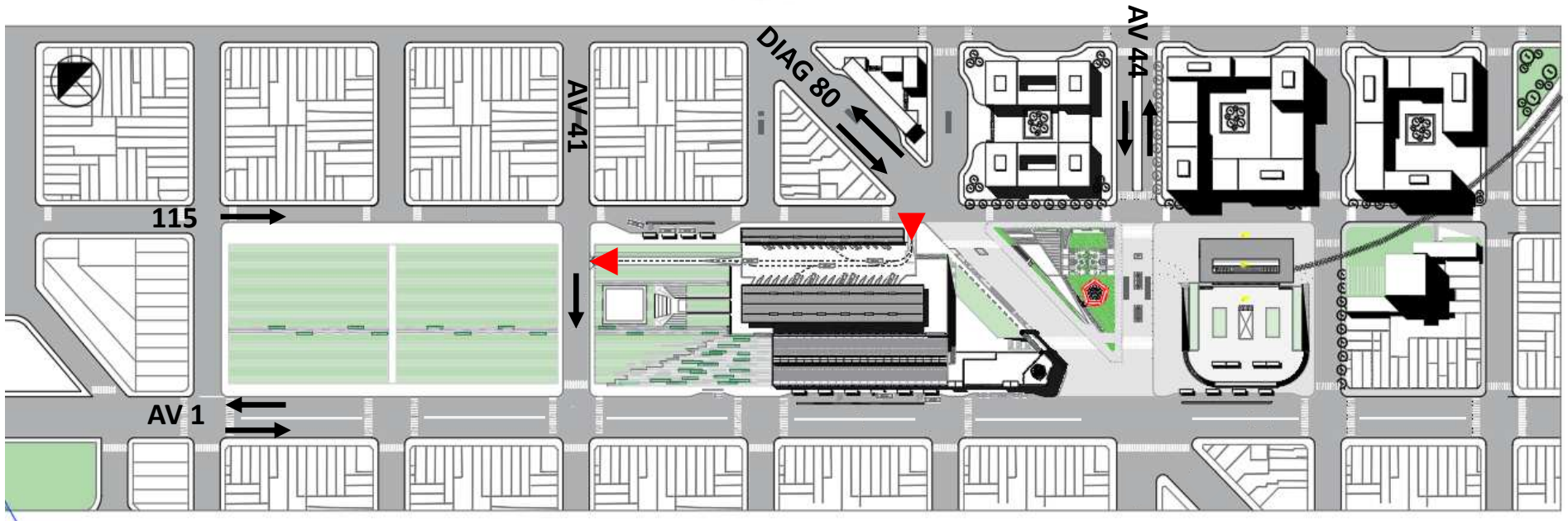
10

C.T.M

12

C.T.M.
Instalaciones

PROYECTO URBANO: ZONA DE TRANSFERENCIA //



SE PRETENDE ABRIR LA TRAMA EN EL ÁREA DE TRANSFERENCIA, LO CUAL RESULTARÁ EN UN VACIO URBANO DADO POR LOS EDIFICIOS DE VIVIENDA UNIVERSITARIA DE CALLE 115 Y EDIFICIOS EXISTENTES DE CALLE 1. DE ESTA FORMA SE LOGRARÁ UNA MENOR CONTAMINACIÓN VISUAL Y DESCONGESTIÓN PEATONAL DEL AREA AYUDADA POR UNA AMPLIACIÓN DE LOS ESPACIOS PÚBLICOS. ADEMÁS, EL PROYECTO URBANO INCORPORARÁ UNA CIRCULACIÓN SUBTERRÁNEA QUE ATRAVIESA DIAGONAL 80 Y CALLE 44, COMUNICANDO LA PLATAFORMA DEL FERROCARRIL CON EL TRAM UNIVERSITARIO.

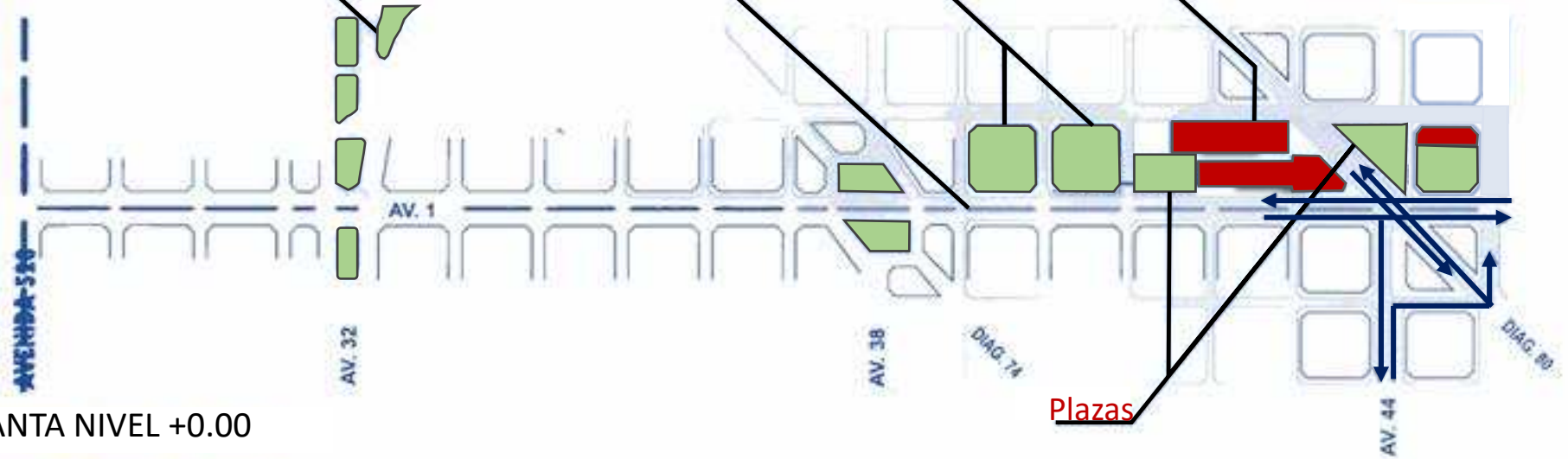
PROYECTO URBANO: ZONA DE TRANSFERENCIA //

Recuperación
de boulevard 83

Avenida 1
Doble mano con rambla

Manzana a
recuperar

Estación de
transferencia



TRASLADO DE LA TERMINAL DE ÓMNIBUS ACTUAL

la concentración de las estaciones de trenes y ómnibus en 1 y 44, permitiría liberar el predio de la actual terminal, revirtiendo paulatinamente el proceso de degradación funcional y ambiental derivado de la presencia de servicios relativos a la terminal y de un caudal de tránsito pasante que se verá disminuido notablemente.

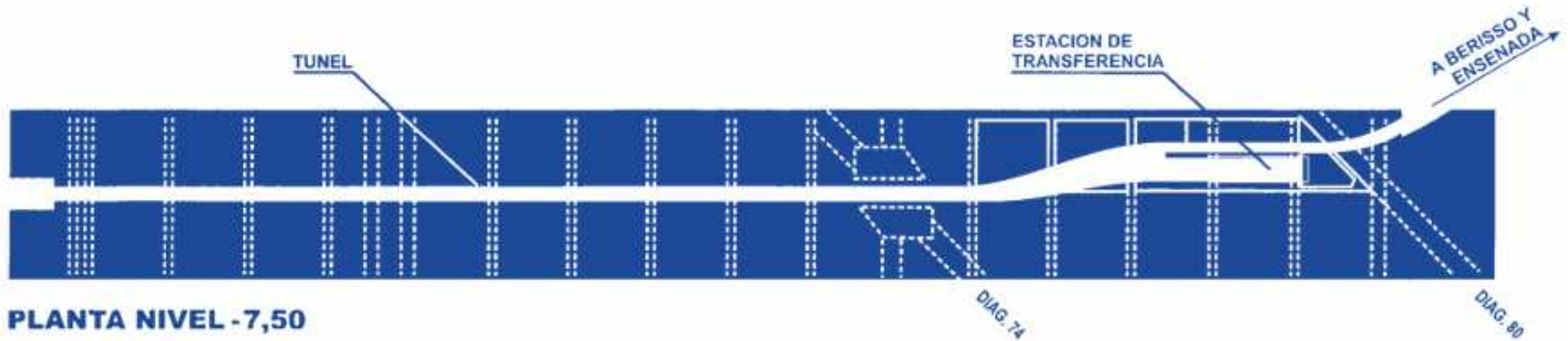
CANALIZACION DEL TRANSITO DE LA AUTOPISTA

La reconfiguración espacial de la Avenida 1 a partir del levantamiento de la traza ferroviaria permitirá utilizar a ésta como canalizadora de parte del flujo vehicular que proviene del norte incrementado notablemente con la presencia de la Autopista Buenos Aires- La Plata.

TRANSFERENCIA DE CARGAS EN ESTACION TOLOSA

Se propone la adecuación de las instalaciones de la Estación Tolosa como receptora de determinados tipos de cargas relacionados con las actividades productivas de la región y también como nodo de derivación de las cargas de riesgo desviando los trenes de carga del casco urbano .

PROYECTO URBANO: ZONA DE TRANSFERENCIA //



EL RAMAL FERROVIARIO BAJARÍA ENTRE 520 Y 528 HASTA -7,50 Y ENTRARÍA EN TÚNEL HASTA 1 Y 44. A PARTIR DE ALLÍ, Y SIGUIENDO CON EL TRAZADO DEL ACTUAL RAMAL, UN FERROCARRIL LIVIANO DE PASAJEROS RETOMARÍA EL NIVEL 0,00 PARA ESTABLECER UN SERVICIO A BERISSO, ENSENADA Y PERIMETRAL A LA PLATA.

ACCESO FERROVIARIO BAJO NIVEL: ÉSTA OBRA JUNTO CON LA CONCRECIÓN DE LA C.T.M PERMITIRÁ:

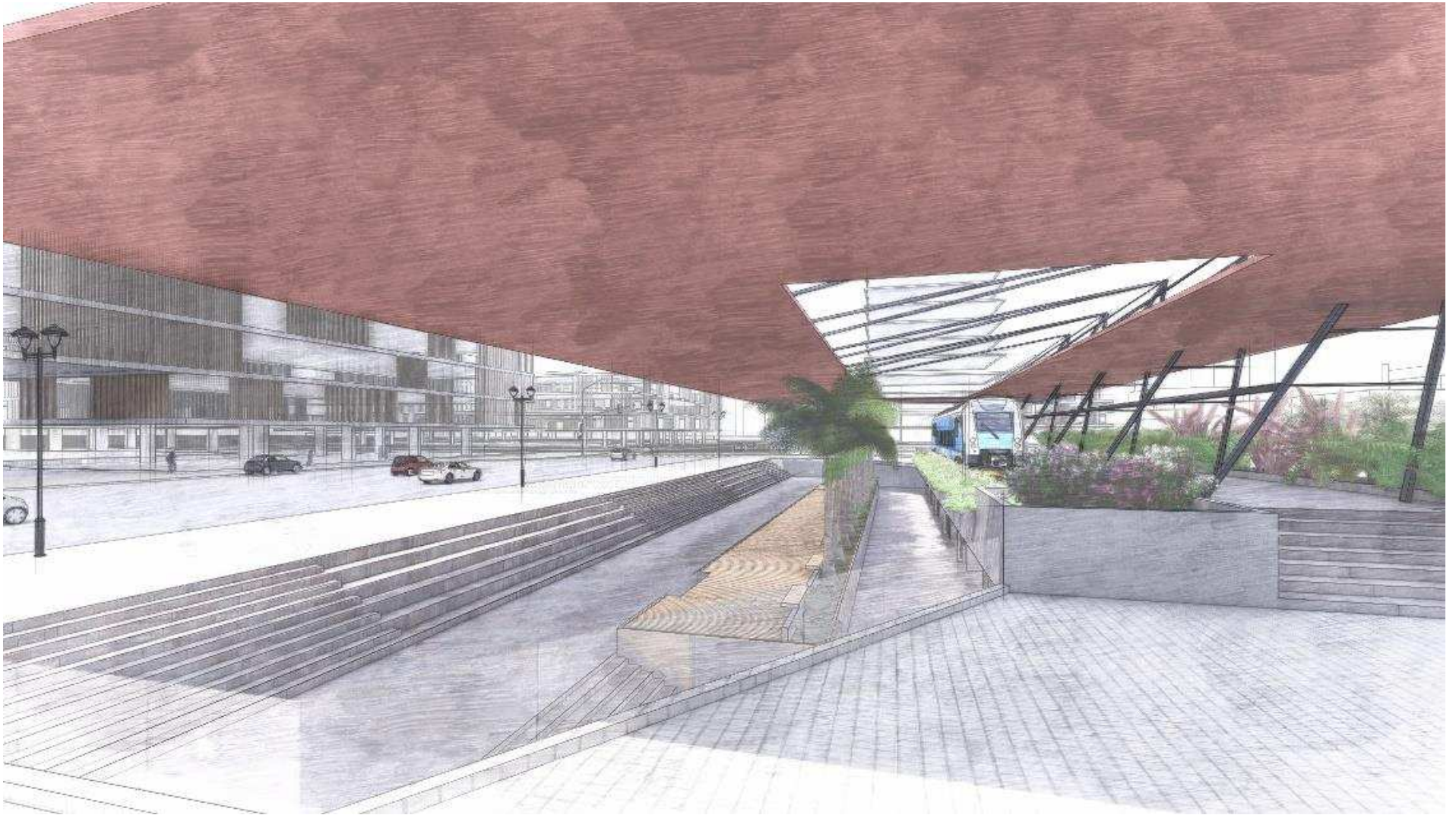
- LA CONTINUIDAD DEL TEJIDO Y LA HOMOGENEIZACIÓN DEL PERFIL URBANO DE AMBOS LADOS DE LA VÍA.
- LA INTEGRACIÓN URBANA Y LA REVALORIZACIÓN DE LOS INMUEBLES DEL BARRIO HIPÓDROMO.
- LA RACIONALIZACIÓN DEL SISTEMA DE MOVIMIENTOS: PEATONAL; VEHICULAR, DEL TRANSPORTE PÚBLICO URBANO E INTERURBANO.
- EL ENSANCHAMIENTO DE AVENIDA 1

PROYECTO URBANO: ZONA DE TRANSFERENCIA //



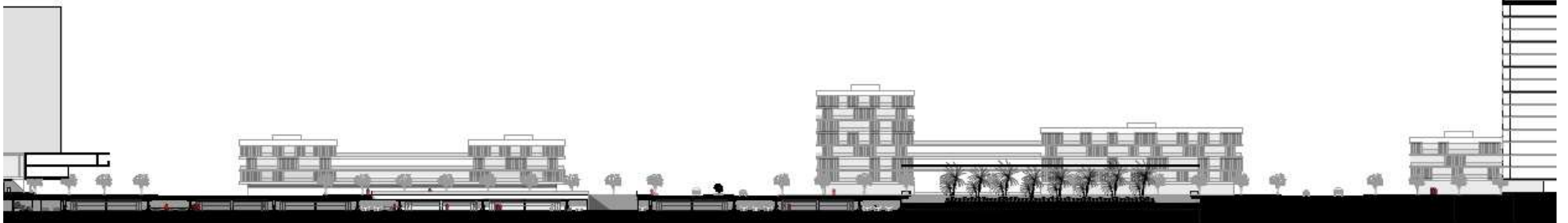
VISTA PANORAMICA DESDE AV 1 AL VACIO URBANO QUE GENERO CON UNA PLAZA SECA PROVISTA DE ESTACIONAMIENTO EN SUBSUELO

PROYECTO URBANO: ZONA DE TRANSFERENCIA //



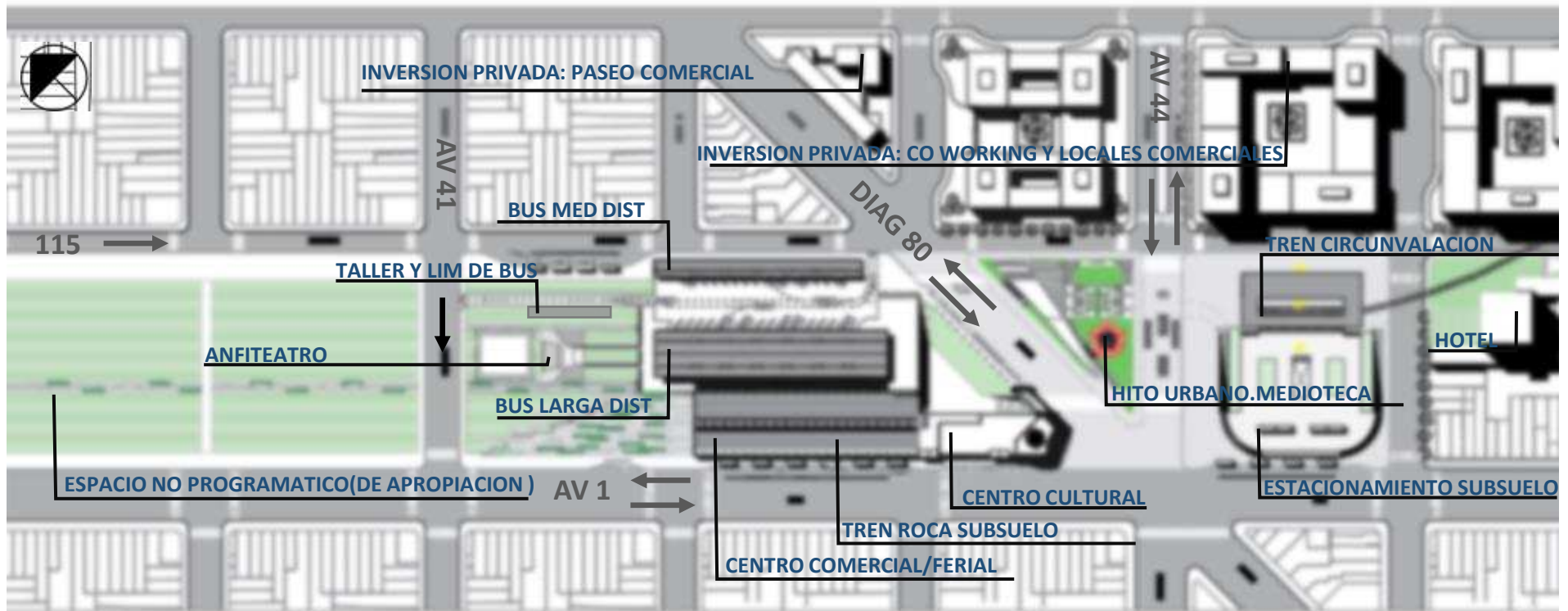
VISTA PEATONAL DE LA ESTACION DEL TRAM UNIVERSITARIO HACIENDO FRENTE CON UN ANFITEATRO A CALLE 115 PARA FOMENTAR LA ACTIVIDAD CULTURAL

PROYECTO URBANO: ZONA DE TRANSFERENCIA //



VISTA PEATONAL DESDE LA ESQ DE AV 1 Y DIAG 80 Y CORTE DE COMUNICACIÓN EN SUBSUELO DE LA TERMINAL Y ESTACION DE TREN AL TRAM UNIVERSITARIO

PROYECTO URBANO: ZONA DE TRANSFERENCIA //

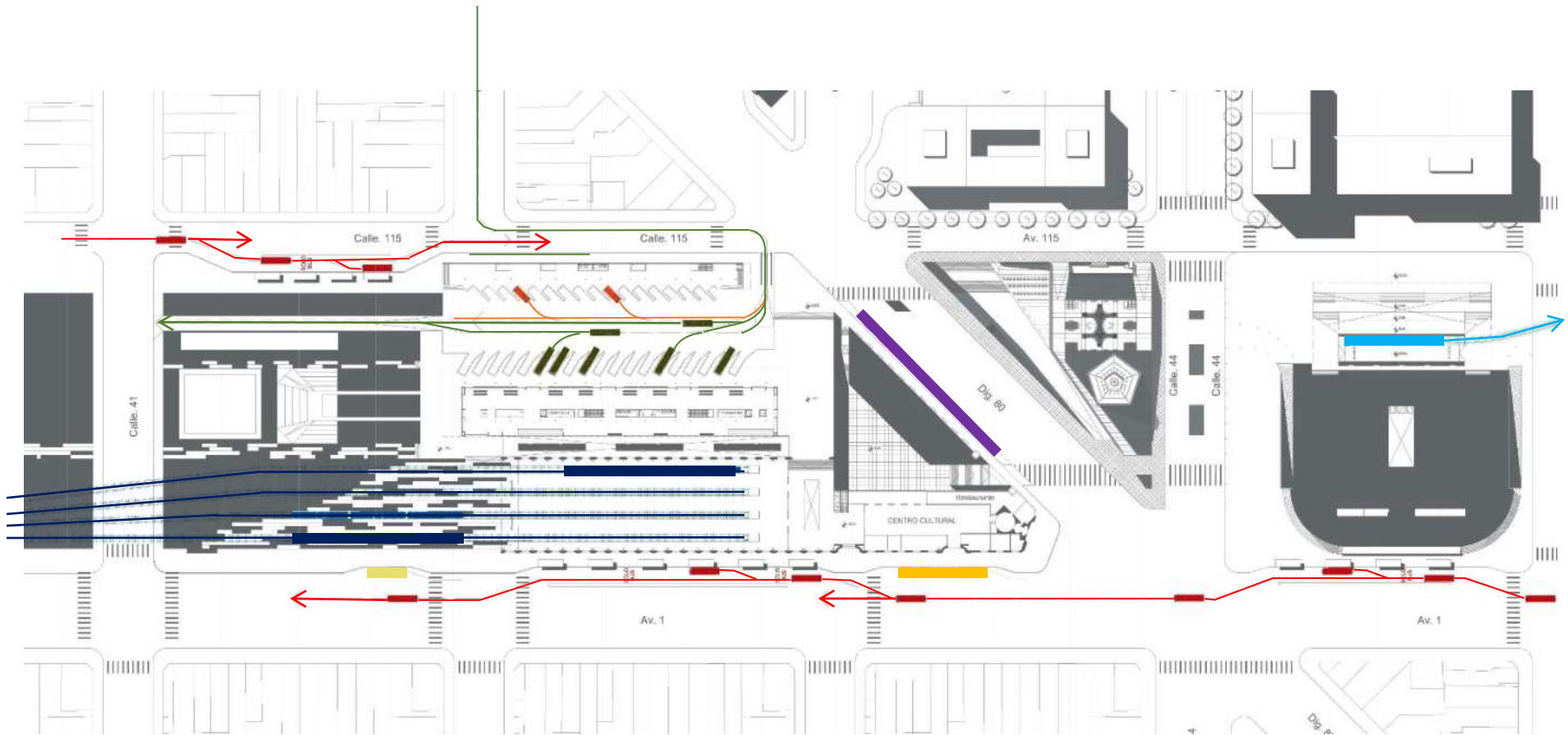


EXPLICACION PROGRAMATICA DEL NIVEL CERO DEL AREA DE TRANSFERENCIA.



NIVEL -5.00: CONEXIÓN SUBTERRANEA DE TRANSBORDO ENTRE TRENES DE LARGA Y MEDIANA DISTANCIA, COLECTIVOS DE LARGA Y MEDIA DISTANCIA Y TREN DE CIRCUNVALACIÓN. LOGRANDO UNA DESCONGESTIÓN PEATONAL EN NIVEL CERO Y UN TRÁNSITO CONTINUO DE USUARIOS EN NIVEL -5 SIENDO UN ATRACTIVO PARA INVERSIONES DE COMERCIOS PRIVADOS EN EL TRANSBORDO .
ADEMÁS, CONTARÁ CON DIFERENTES PUNTOS DE ASCENSORES URBANOS , RAMPA PARA BICICLETAS Y GUARDERIA PARA LAS MISMAS EN SUBSUELO PARA INCENTIVAR SU USO URBANO.

PROYECTO URBANO: ZONA DE TRANSFERENCIA //



NIVEL +0.00 CIRCULACION DE MEDIOS DE TRANSPORTES MOTORIZADOS

■ Trenes de media y larga distancia

■ Tren de circunvalación

■ Colectivos de larga distancia

■ Colectivos de media distancia

■ Colectivo de inter urbano

■ Parada de Taxi

■ Carga y descarga de pasajeros autos particulares

■ Carga y descarga mercadería Centro comercial

ÍNDICE

01

Introducción

03

Notas
periodísticas

05

Objetivos

02

Contexto
histórico

04

Referencia
de obra

06

Sitio

07

P. Urbano
Hipódromo

09

P. Urbano Z.
transferencia

11

C.T.M.
Técnico

08

Plan de
ampliación

10

C.T.M

12

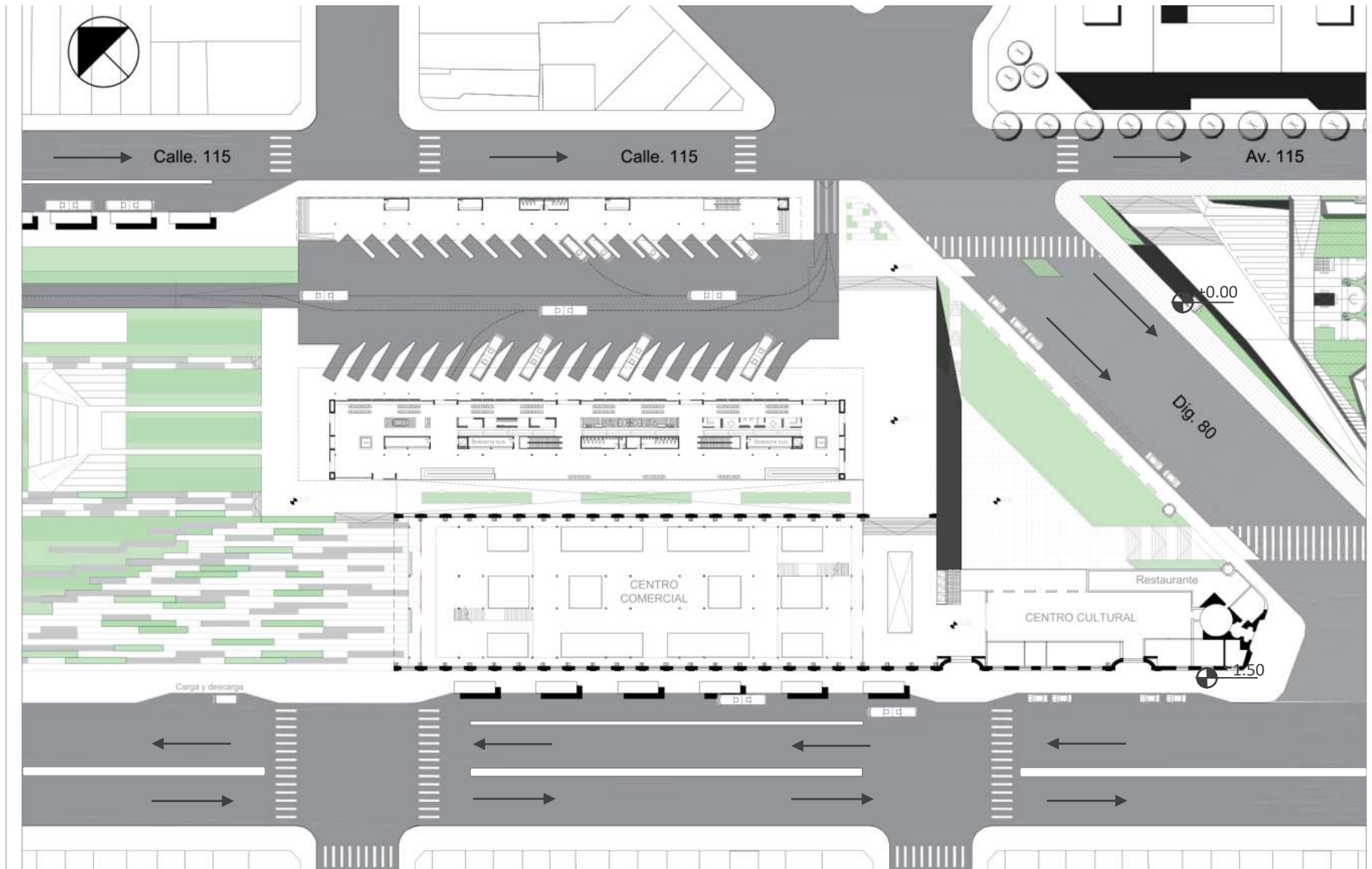
C.T.M.
Instalaciones

CENTRO DE TRANSFERENCIA MULTIMODAL (C.T.M)// LA PLATA



ACCESO PRINCIPAL DESDE DIAGONAL 80. EN NIVEL + - 0.00

CENTRO DE TRANSFERENCIA MULTIMODAL (C.T.M)// LA PLATA

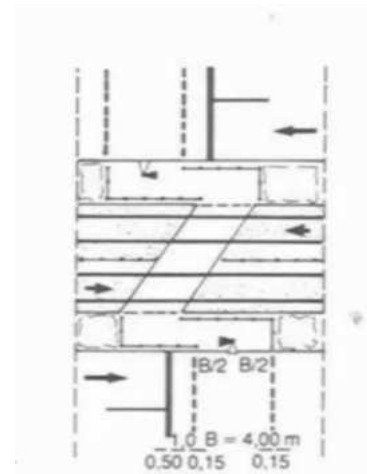


NIVEL +0,00

CENTRO DE TRANSFERENCIA MULTIMODAL (C.T.M): // LA PLATA

N.º	Medidas	Efecto deseado							Medidas a adoptar
		Desplazar circulación de largo recorrido	Disminuir la velocidad residencial	Acentuar la función residencial	Más seguridad para peatones y niños	Más espacio mov. para peatones y vec.	Reducción del ruido del tráfico	Apelación al respeto hacia los demás	
									A - Sistema de circulación B - Diseño de los detalles C - Dirección del tráfico ●● Efecto deseado ● Efecto probable ○ Efecto posible
A	1 Calles sin salida	●●	○		○		●		
	2 Calles anulares	●					○		
	3 Calles de dirección única	●				○			
B	1 Cambio de material en la calzada		●						
	2 Estrechamiento de la calzada	●	●●		●		●		
	3 Reestructuración óptica del espacio de la calle	●	●	●●	●		●	●	
	4 Obstáculo a la circulación	●	●●		●				
	5 Reordenación de los aparcamientos		●●		●				
	6 Adoquinado	●	●●	●●	●	●●	●	●●	
C	1 Señalización «zona residencial»	●	●	●●	●●		●	●	
	2 Velocidad máxima 30 km/h		●		●		●		
	3 Cambios en la preferencia de paso	○	●		○				

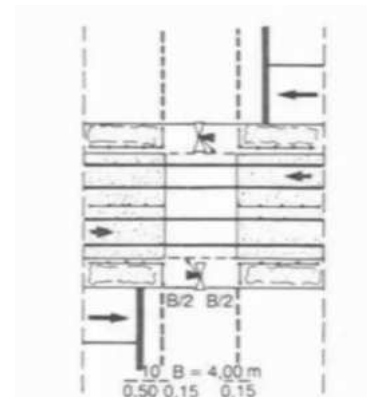
ARTE DE PROYECTAR EN ARQUITECTURA. NEUFERT



7 Paso de peatones sin semáforo

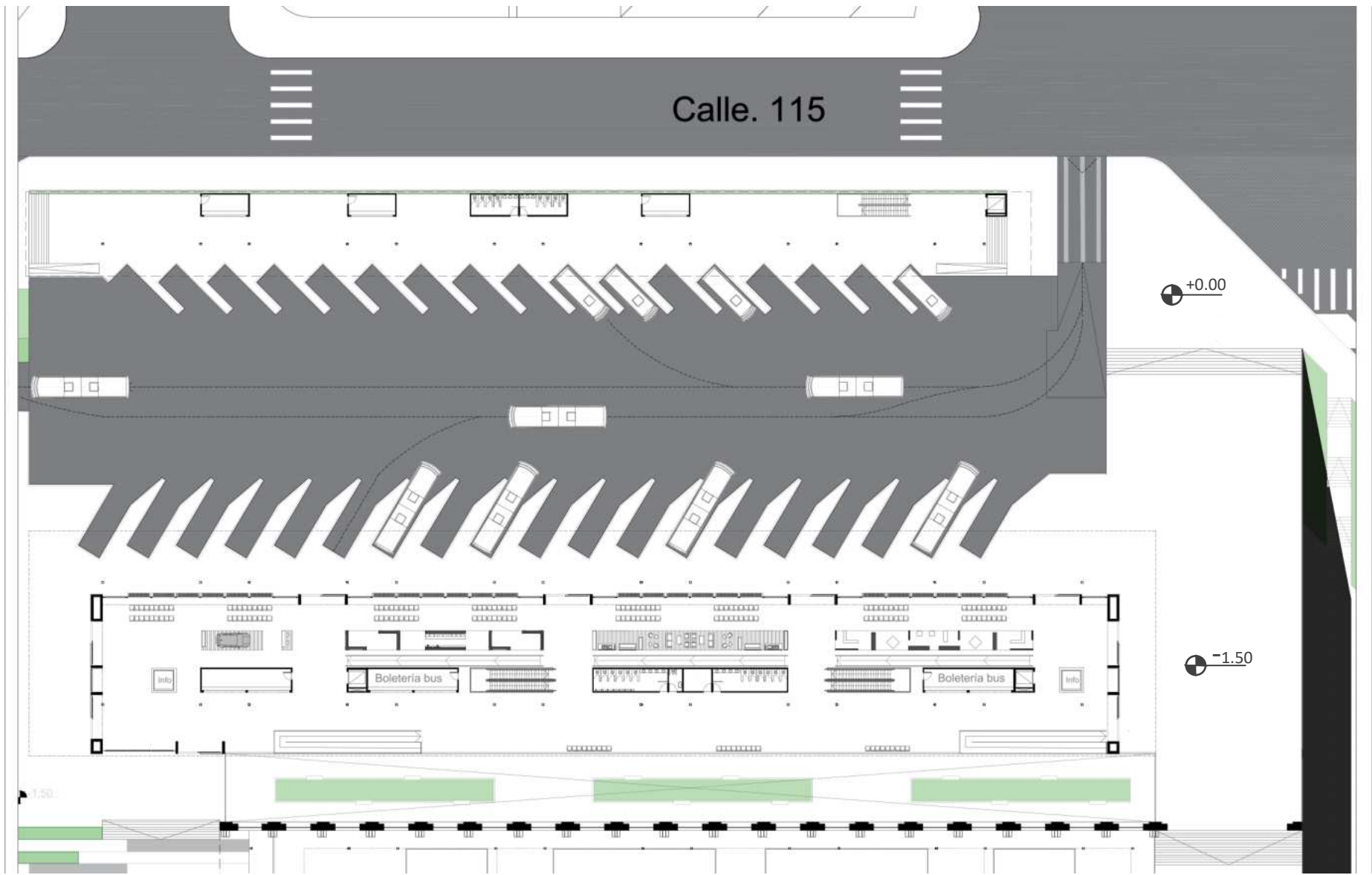


8 Paso de peatones con semáforo

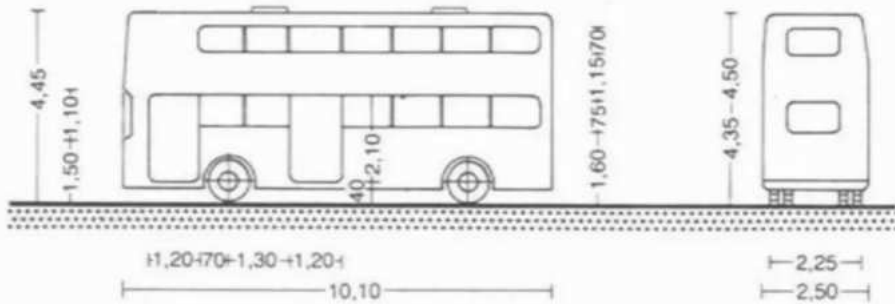


9 → 8

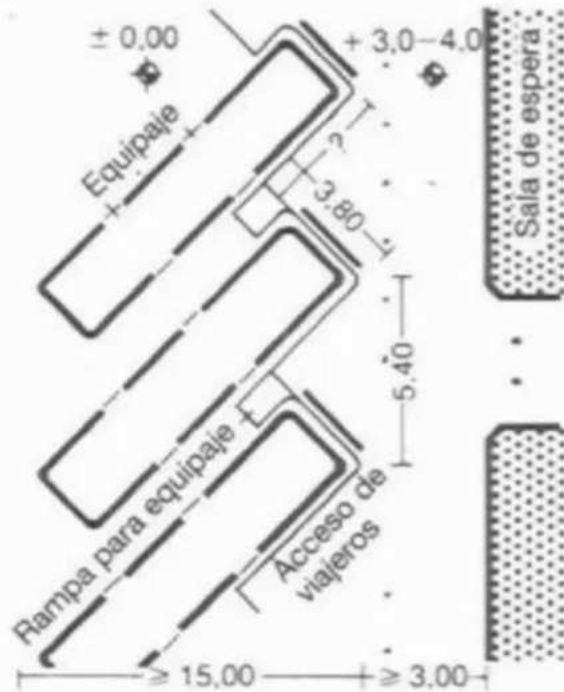
CENTRO DE TRANSFERENCIA MULTIMODAL (C.T.M)// LA PLATA



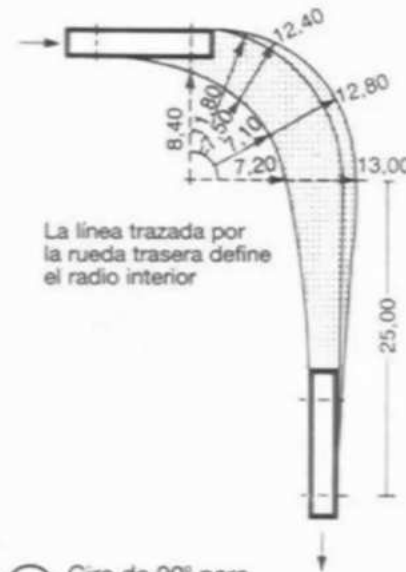
CENTRO DE TRANSFERENCIA MULTIMODAL (C.T.M)// LA PLATA



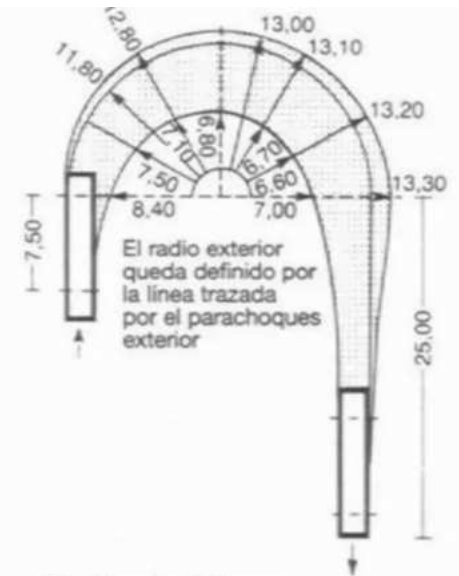
Autobús de dos pisos



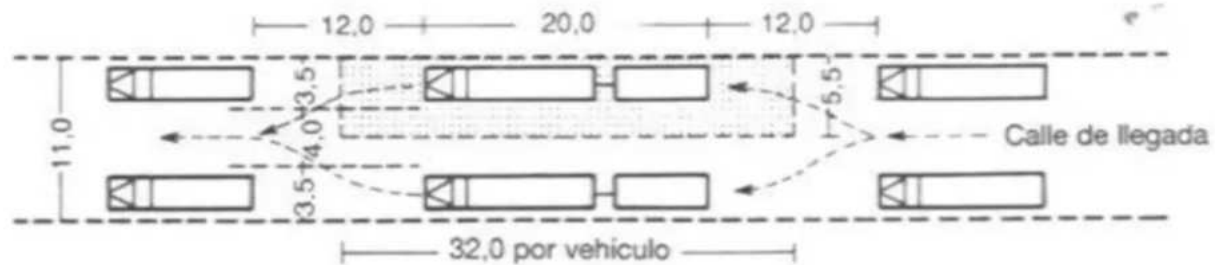
11 Andenes dentados más frecuentes → Time-Saver-Standards



2 Giro de 90° para autobuses rígidos de 12 m de longitud



3 Giro de 180° para autobuses rígidos de 12 m de longitud



13 Disposición de las plazas de estacionamiento en paralelo al sentido de marcha

CENTRO DE TRANSFERENCIA MULTIMODAL (C.T.M)// LA PLATA



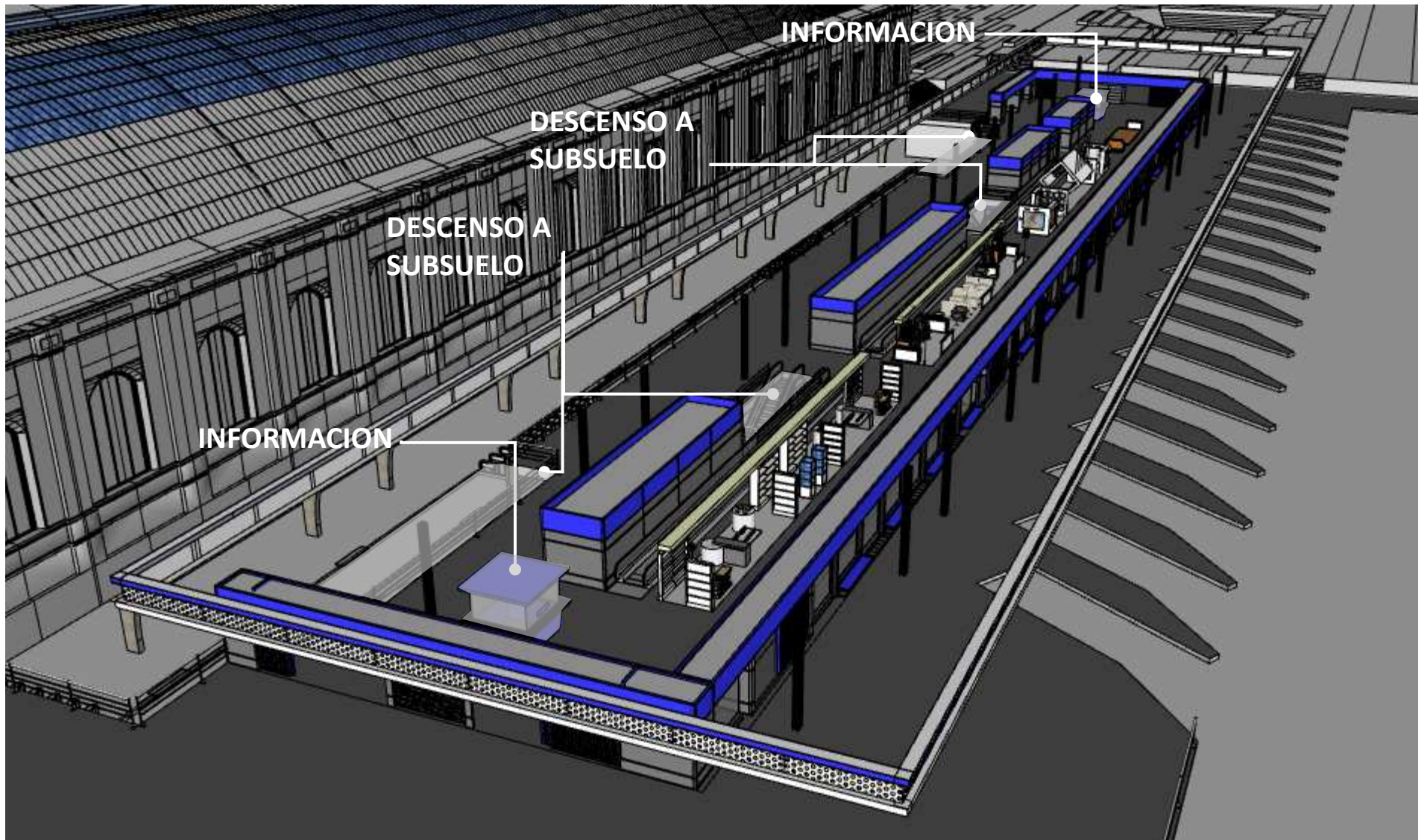
INICIO DE DARSENAS PARA COLECTIVOS DE LARGA DISTANCIA. EN NIVEL -1.50

CENTRO DE TRANSFERENCIA MULTIMODAL (C.T.M)// LA PLATA



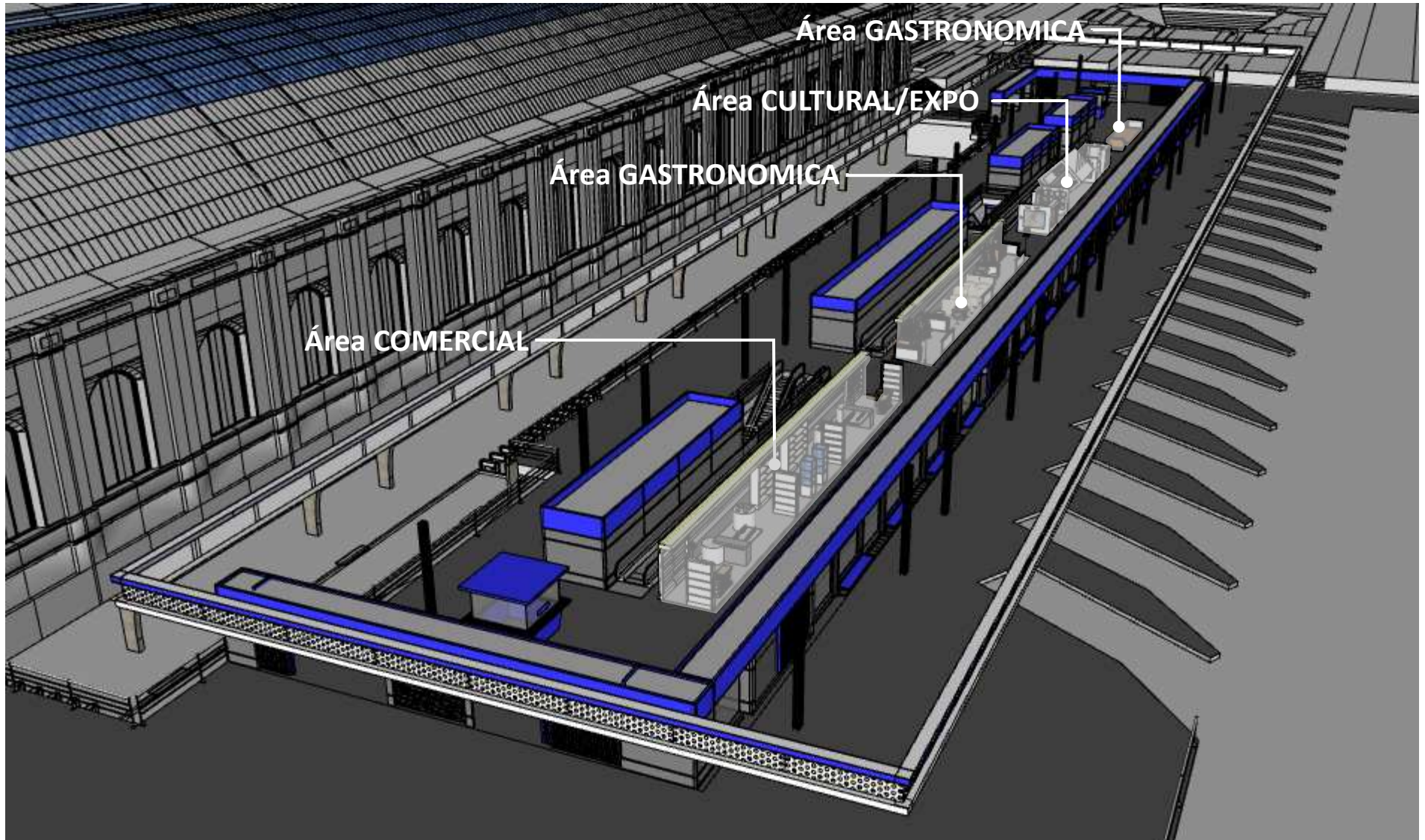
NIVEL -1.50: PROGRAMA DE TERMINAL

CENTRO DE TRANSFERENCIA MULTIMODAL (C.T.M)// LA PLATA



NIVEL -1.50: PROGRAMA DE TERMINAL

CENTRO DE TRANSFERENCIA MULTIMODAL (C.T.M)// LA PLATA



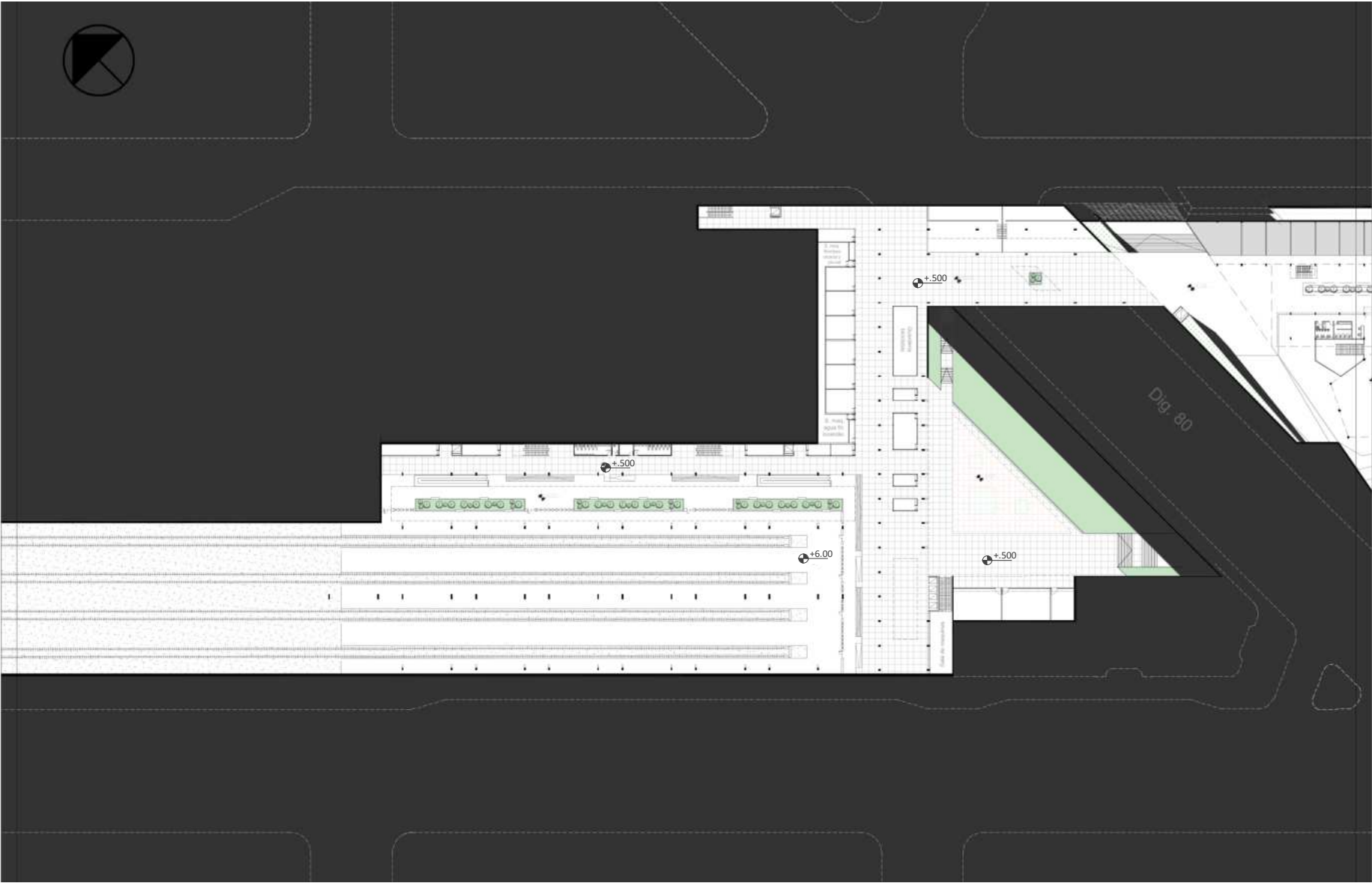
NIVEL -1.50: PROGRAMA DE TERMINAL

CENTRO DE TRANSFERENCIA MULTIMODAL (C.T.M) // LA PLATA



ESPACIO DE TRANSICIÓN ENTRE LAS BOLETERIAS Y LOS COLECTIVOS DE LARGA DISTANCIA. EN NIVEL -1,5.
CUENTA CON PROGRAMAS CULTURALES Y GASTRONÓMICO.

CENTRO DE TRANSFERENCIA MULTIMODAL (C.T.M)// LA PLATA



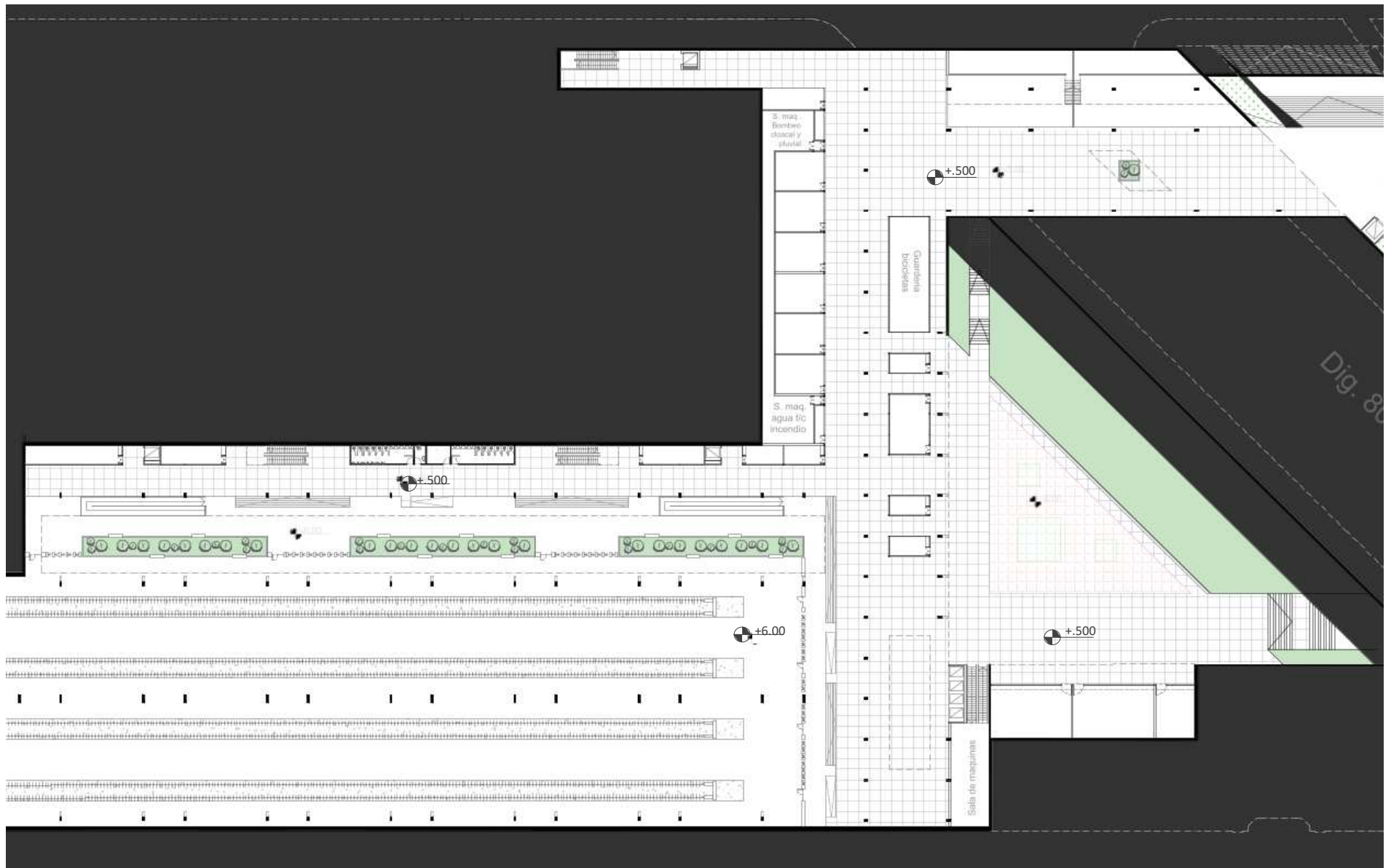
PLANTA SUB SUELO

CENTRO DE TRANSFERENCIA MULTIMODAL (C.T.M) // LA PLATA



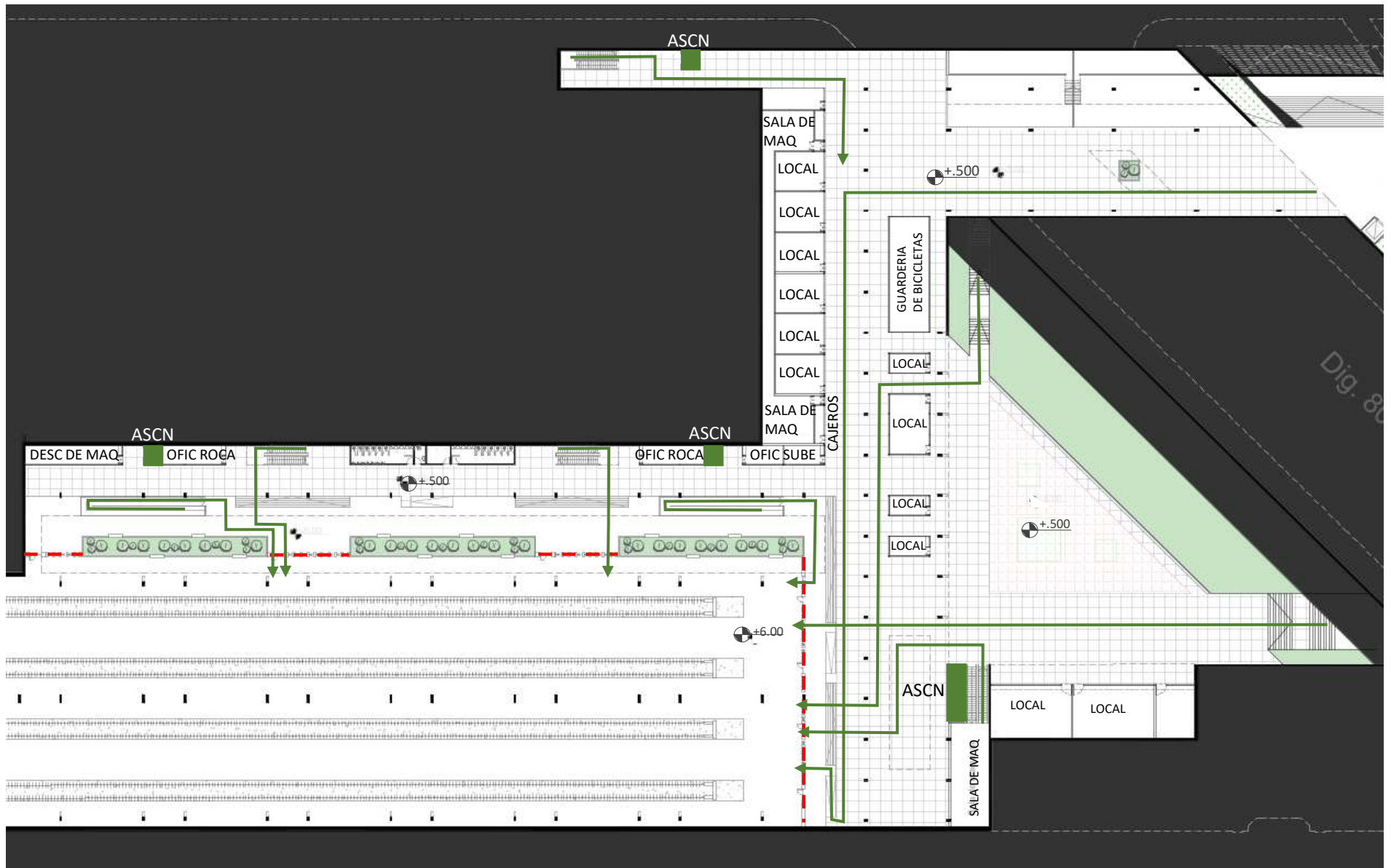
PLAZA DE ACCESO EN NIVEL - 6.00

CENTRO DE TRANSFERENCIA MULTIMODAL (C.T.M)// LA PLATA



PLANTA SUB SUELO

CENTRO DE TRANSFERENCIA MULTIMODAL (C.T.M)// LA PLATA



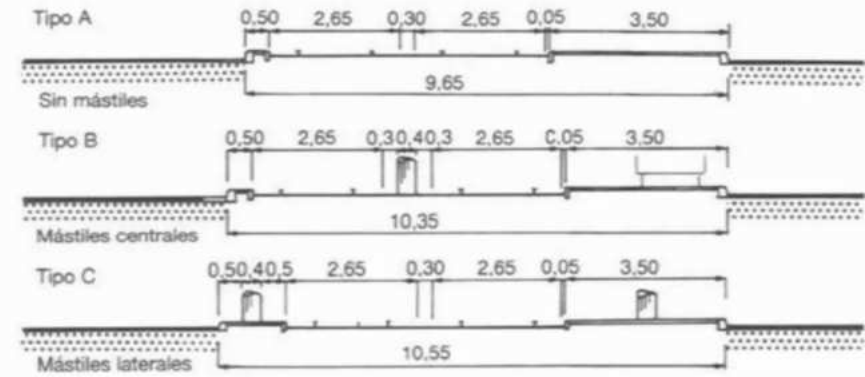
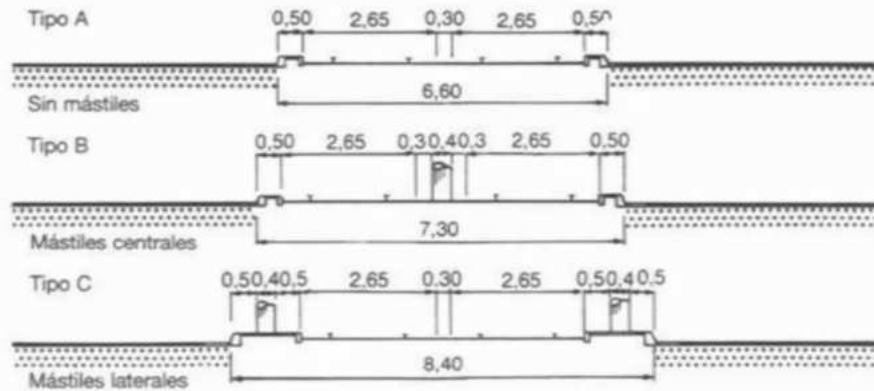
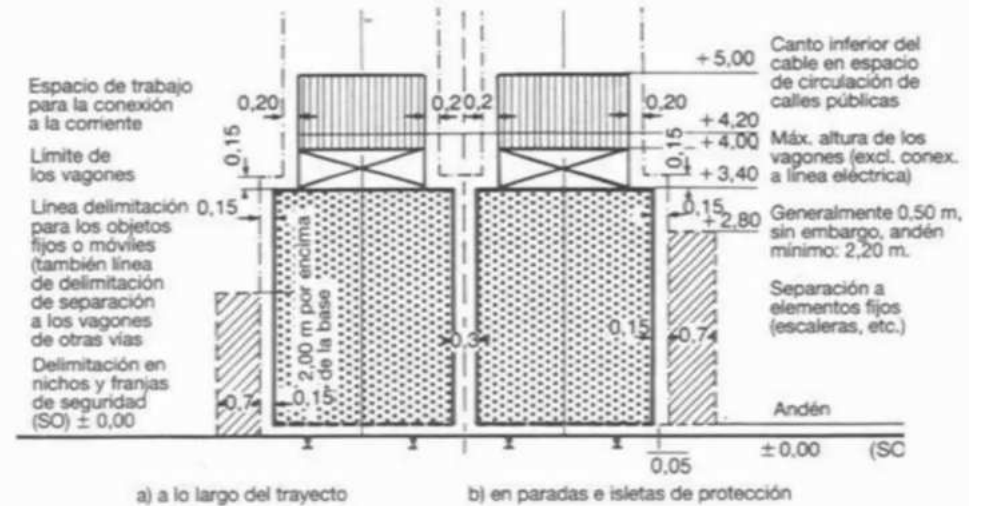
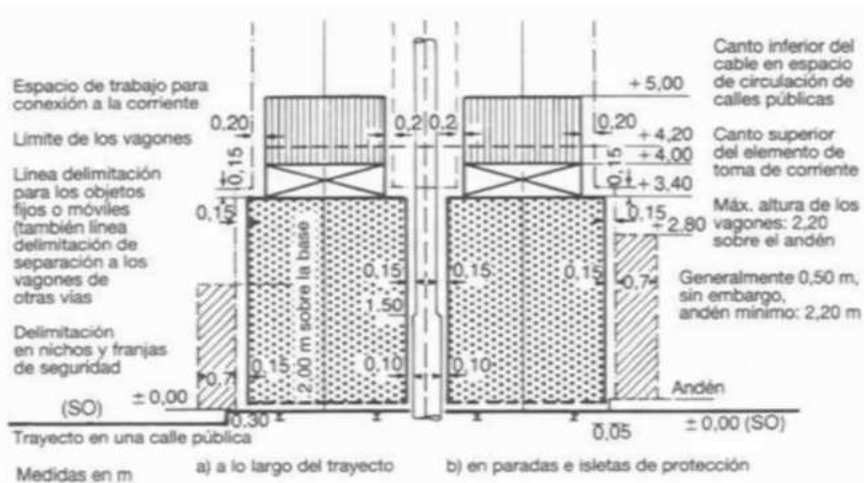
PLANTA SUB SUELO

CENTRO DE TRANSFERENCIA MULTIMODAL (C.T.M) // LA PLATA

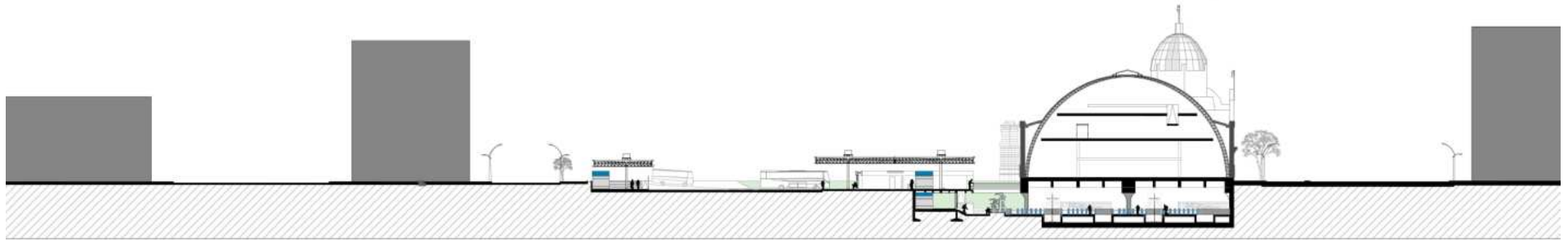
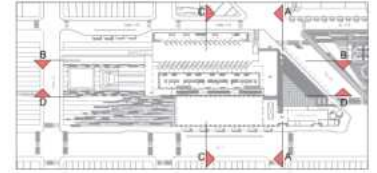


INGRESANDO AL TREN: PATIO DE FILTRO ENTRE EL EDIFICIO TERMINAL DE TRENES Y TERMINAL DE COLECTIVOS. EN NIVEL -6.00

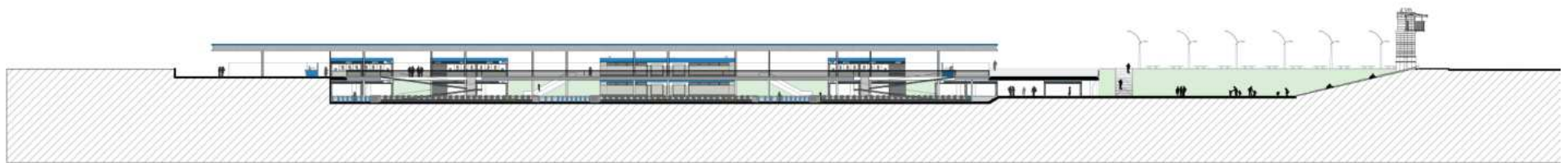
CENTRO DE TRANSFERENCIA MULTIMODAL (C.T.M): // LA PLATA



CENTRO DE TRANSFERENCIA MULTIMODAL (C.T.M)// LA PLATA

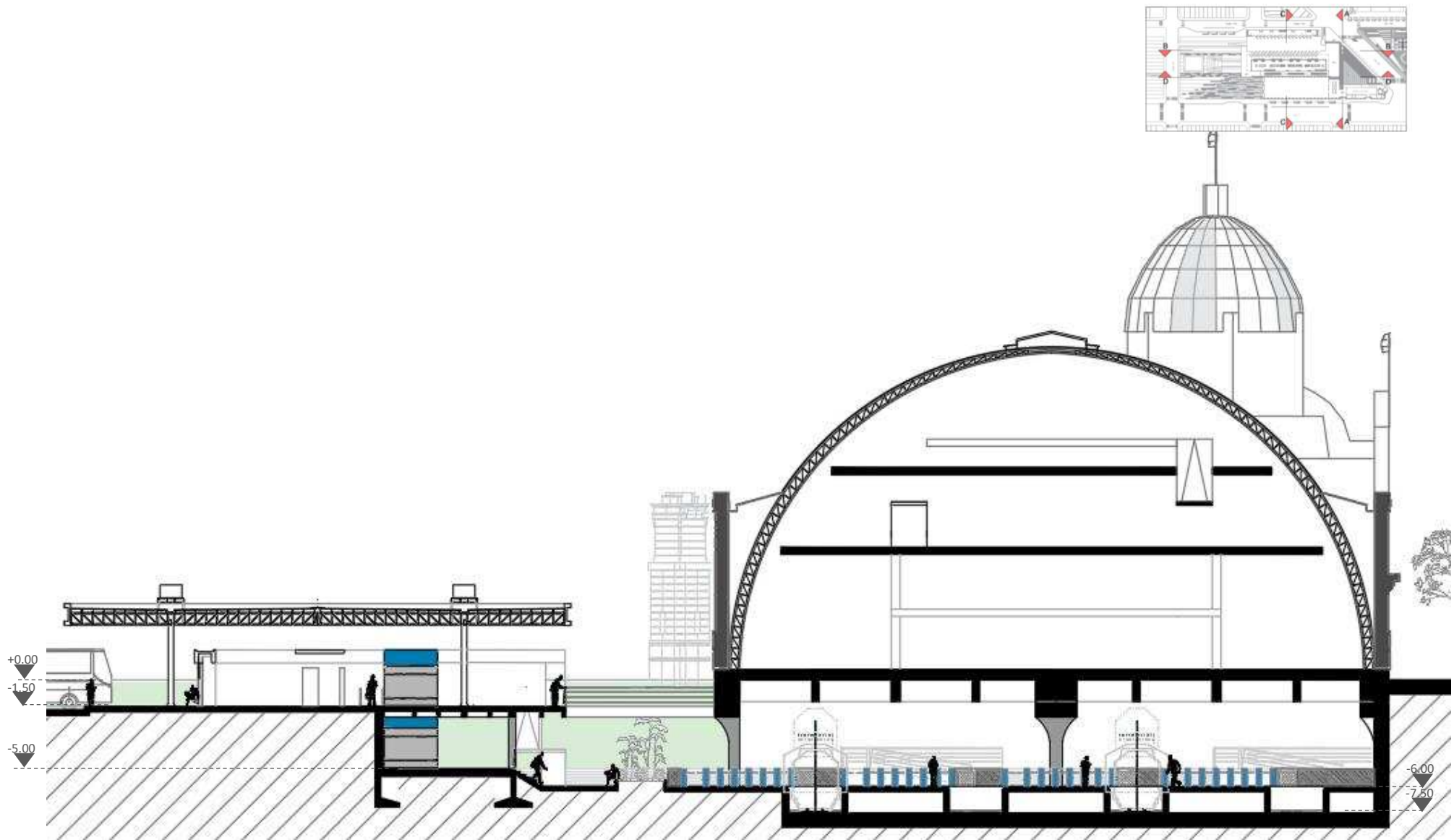


CORTE C-C



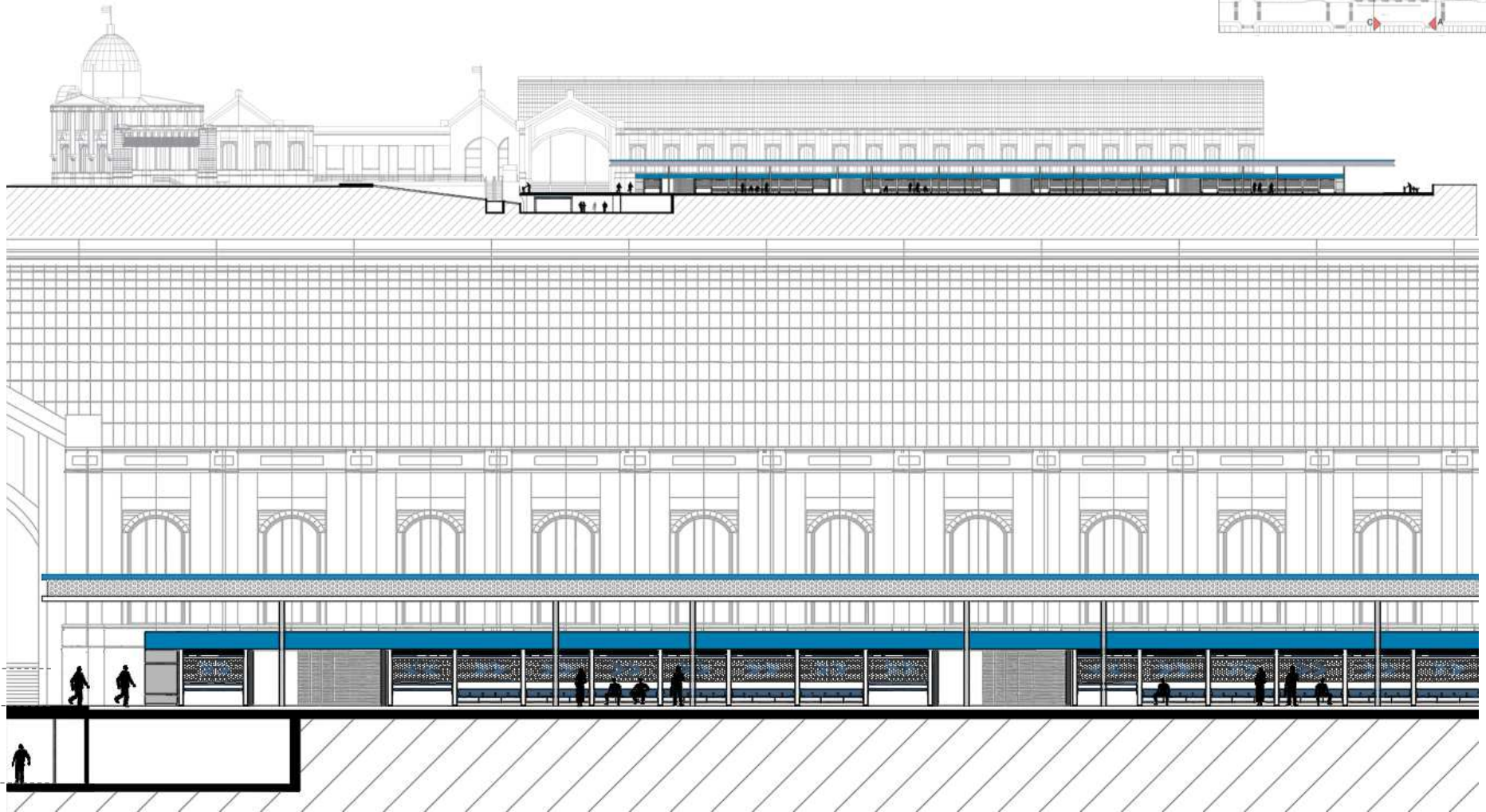
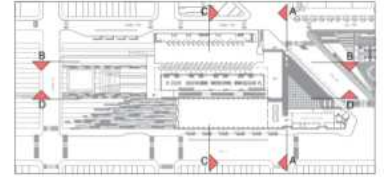
CORTE D-D

CENTRO DE TRANSFERENCIA MULTIMODAL (C.T.M)// LA PLATA



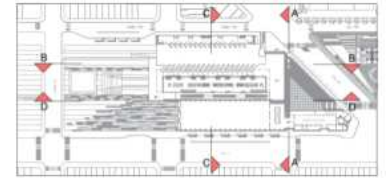
CORTE C-C

CENTRO DE TRANSFERENCIA MULTIMODAL (C.T.M)// LA PLATA



CORTE B-B

CENTRO DE TRANSFERENCIA MULTIMODAL (C.T.M)// LA PLATA



CORTE A-A. PLAZA DE ACCESO NIVEL -5.00



VISTA DIAG 80. NIVEL +0.00

CENTRO DE TRANSFERENCIA MULTIMODAL (C.T.M) // LA PLATA



VISUAL PANORÁMICA DESDE ESQUINA DE CALLE 115 A LA ESTACIÓN PREEXISTENTE CON LA NUEVA TERMINAL DE COLECTIVOS. NIVEL +0.00

ÍNDICE

01

Introducción

03

Notas
periodísticas

05

Objetivos

02

Contexto
histórico

04

Referencia
de obra

06

Sitio

07

P. Urbano
Hipódromo

09

P. Urbano Z.
transferencia

11

C.T.M.
Técnico

08

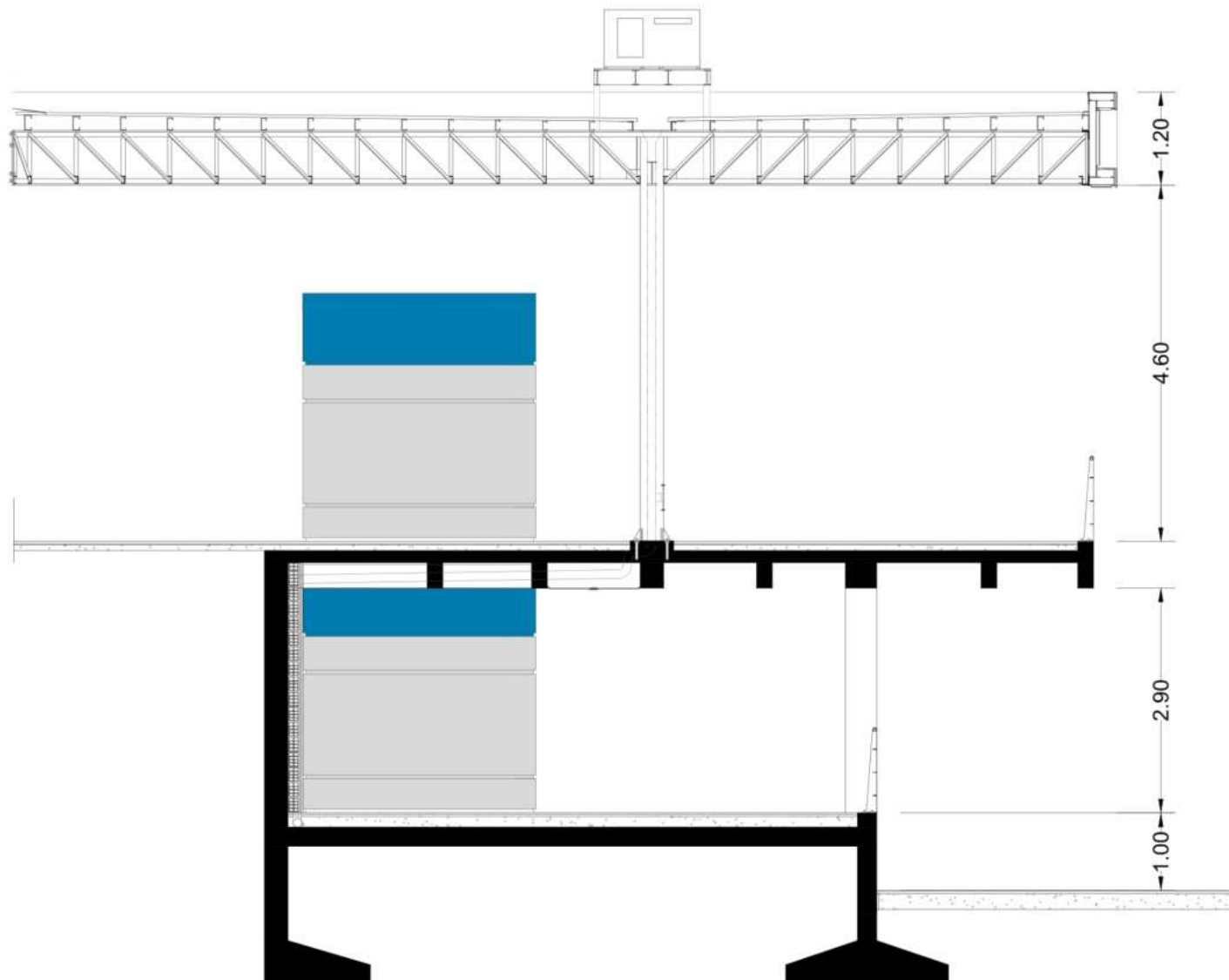
Plan de
ampliación

10

C.T.M

12

C.T.M.
Instalaciones



ESTRUCTURA DE CUBIERTA: Viga reticulada de perfiles ángulo y un entrepiso técnico sobre la cubierta para equipos compresores de A. acondicionado.

REVESTIMIENTO: Chapa galvanizada perforada por laser y plegada de 1,6mm, pintada al horno con pintura en polvo termo convertible color gris perla (RAL 7047).

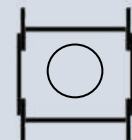
En refugio doble, se coloca chapa interna pintada al horno color celeste (RAL 5015). Con luminaria LED por dentro.

COLUMNAS de perfiles doble T unidos por planchuelas formando un pleno pluvial.

EMPARRILLADO de hormigón armado en planta baja

SUBMURACION con doble muro

0.23



CENTRO DE TRANSFERENCIA MULTIMODAL (C.T.M): Técnico// LA PLATA

CHAPA LISA
RAL 5015
CALIBRE 18 (de fondo)

CHAPA CHR
POLIMETAL
RAL 7035
PERFORADA
CALIBRE 18
CON
PLIEGUES
DE
ANCLAJE

CHAPA
GALVANIZADA
PLEGADA CON
PLIGUES EN
LAS PUNTAS
DE ANCLAJE.
CALIBRE 18
DE 2440X1220

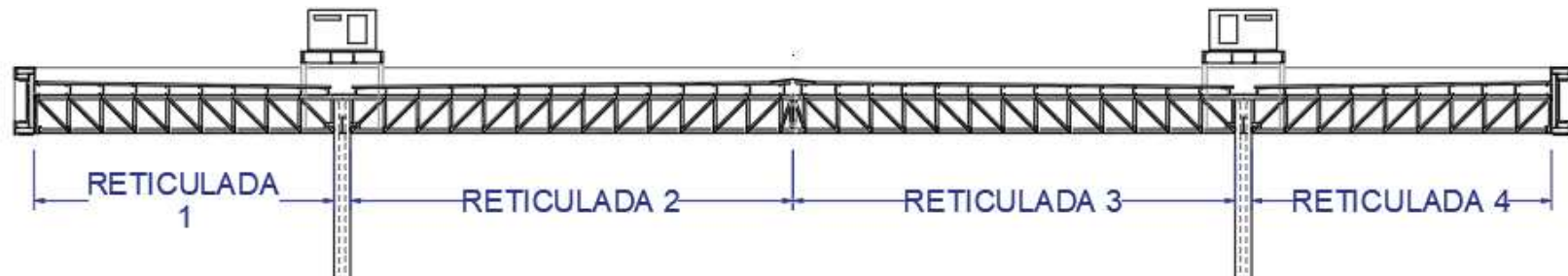
Entrepiso tecnico –
aire acond

Zingueria entre union
entre reticuladas

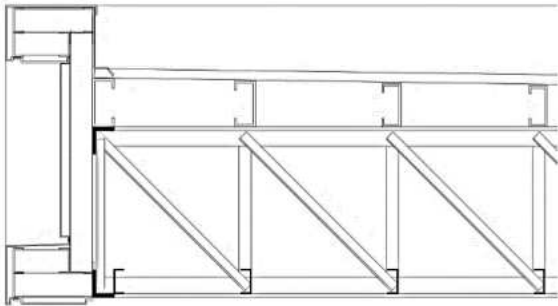
Perfil C Chapa Galvanizada
180 X70 X20x2,00mm

Viga reticulada conformando
triangulos con perfiles angulos
de alas iguales unida en 3
tramos por anclaje mecanico

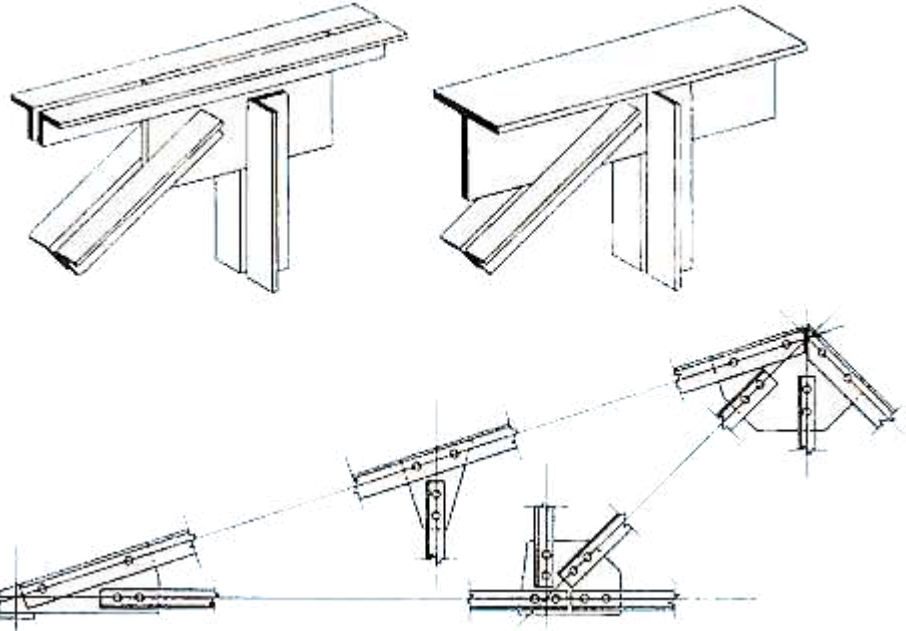
2 IPN 240 unidos
desde el ala



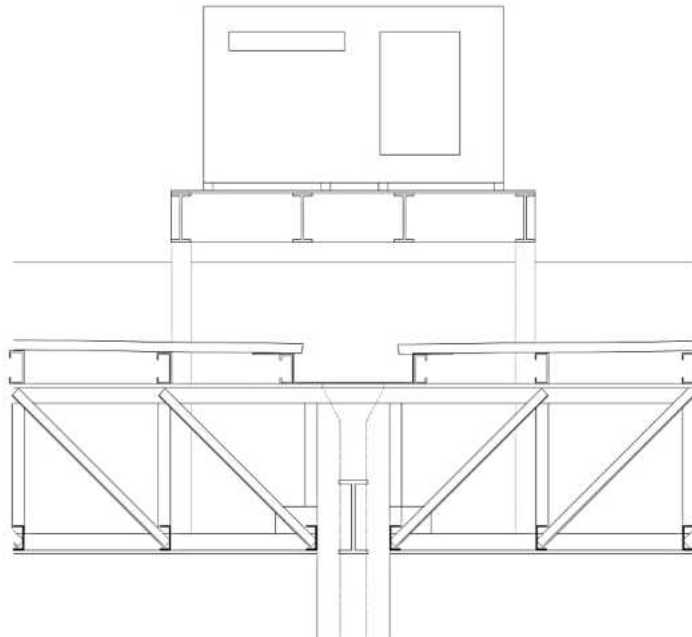
Carga de techo con paneles de chapa plegada atornillada a viga perimetral



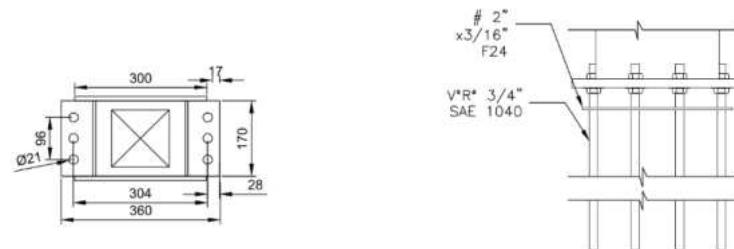
Vínculos de viga reticulada con perfiles ángulos soldados



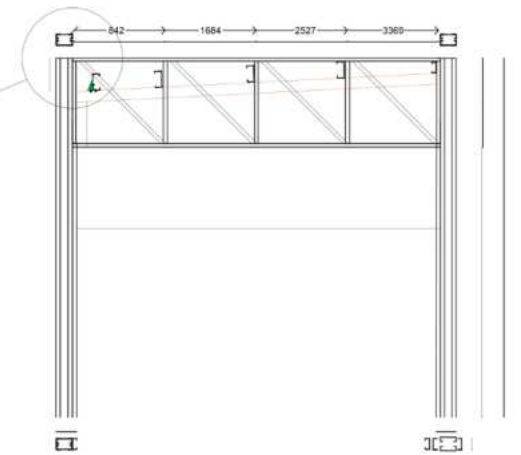
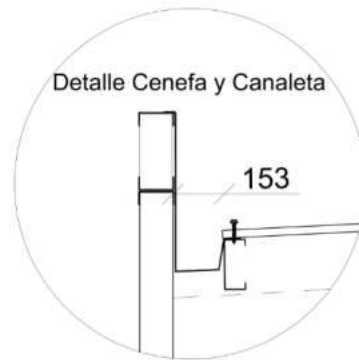
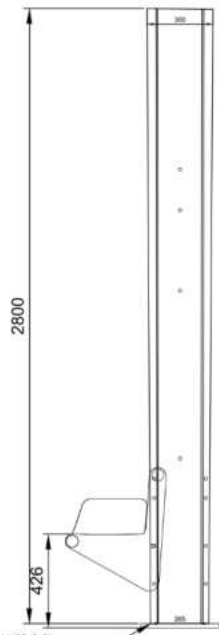
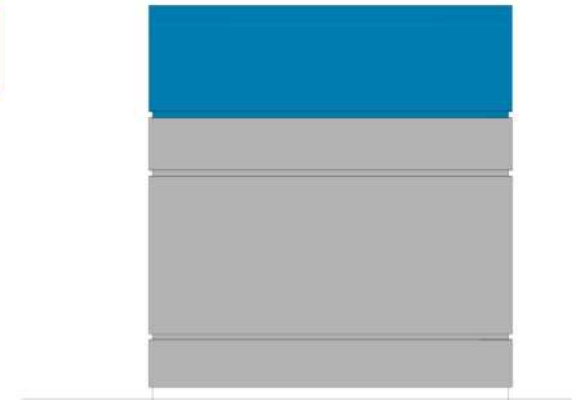
Entrepiso técnico para aires acond y canaleta plegada de acero galvanizado



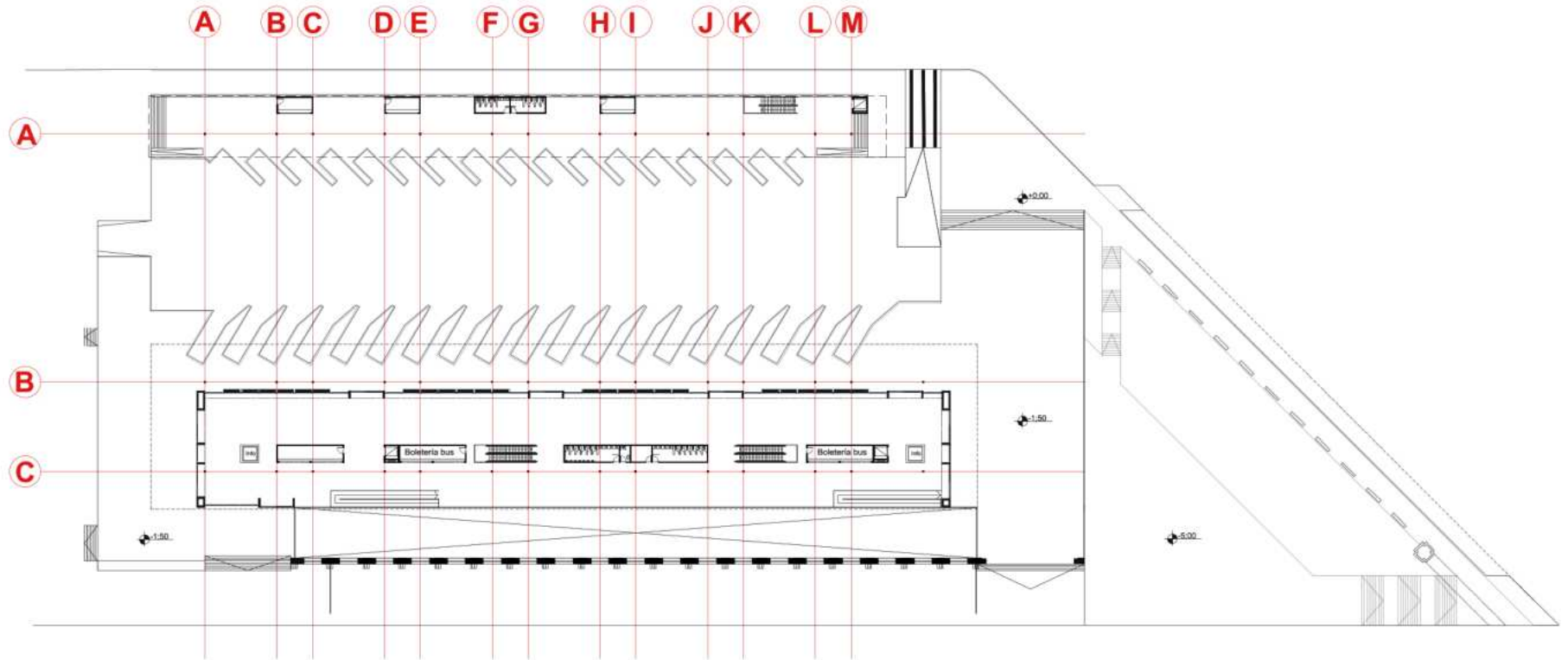
Detalle de columna de dos perfiles doble T con anclaje a la losa mediante varilla roscada para facilitar su nivelacion



CENTRO DE TRANSFERENCIA MULTIMODAL (C.T.M): Técnico // LA PLATA



CENTRO DE TRANSFERENCIA MULTIMODAL (C.T.M): Técnico// LA PLATA



PLANTA ESTRUCTURA. CORD MODULAR

ÍNDICE

01

Introducción

03

Notas
periodísticas

05

Objetivos

02

Contexto
histórico

04

Referencia
de obra

06

Sitio

07

P. Urbano
Hipódromo

09

P. Urbano Z.
transferencia

11

C.T.M.
Técnico

08

Plan de
ampliación

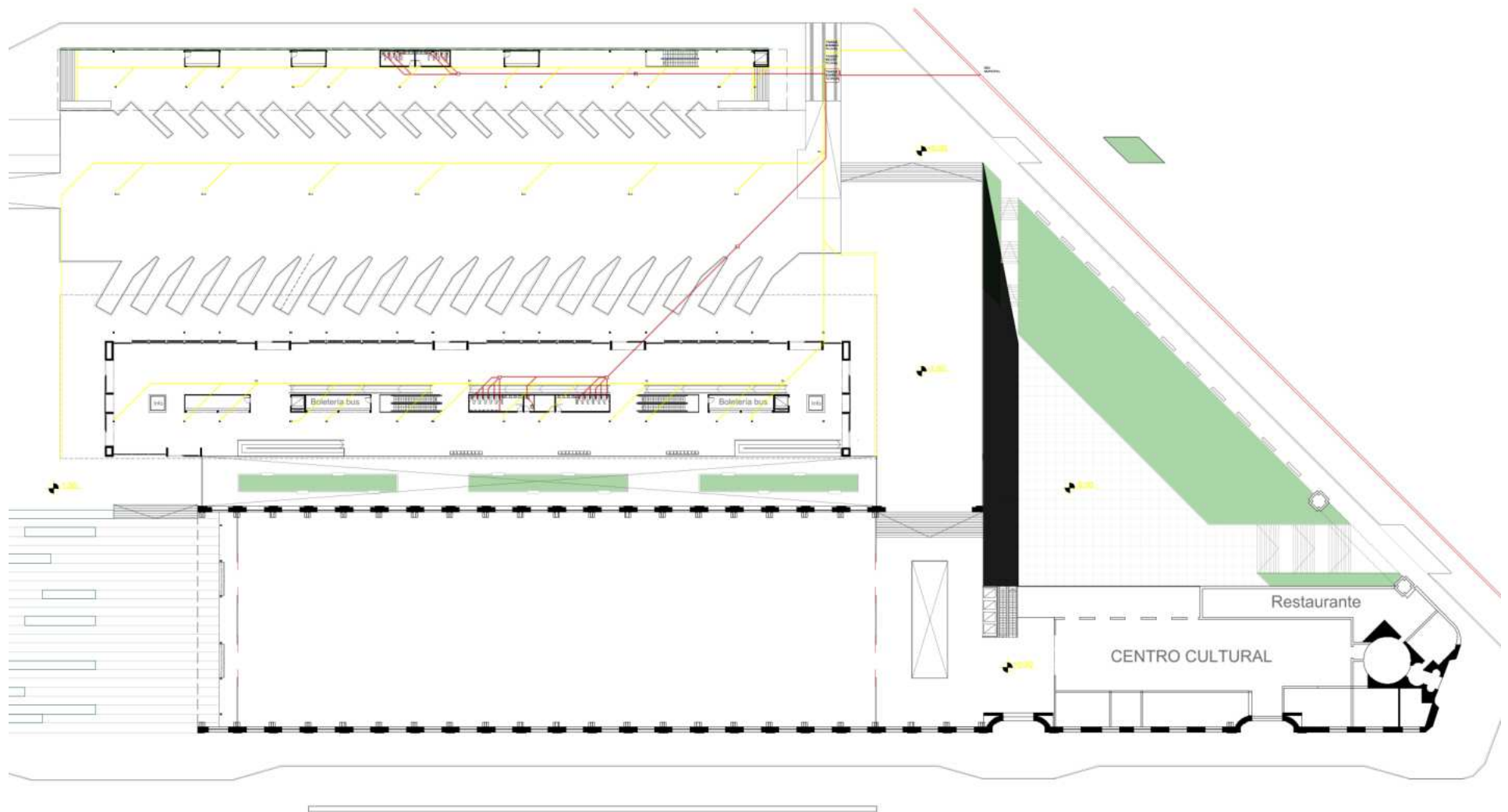
10

C.T.M

12

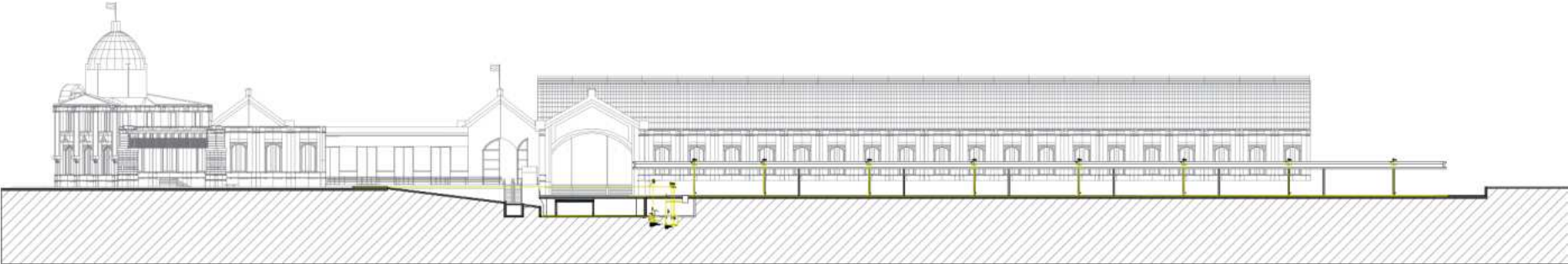
C.T.M.
Instalaciones

CENTRO DE TRANSFERENCIA MULTIMODAL (C.T.M): Instalaciones// LA PLATA

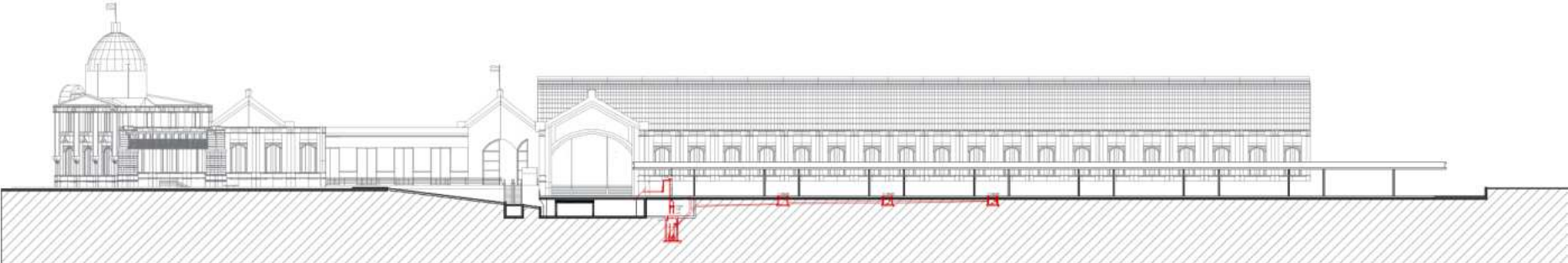


PLANTA BAJA INST SANITARIA

CENTRO DE TRANSFERENCIA MULTIMODAL (C.T.M): Técnico// LA PLATA

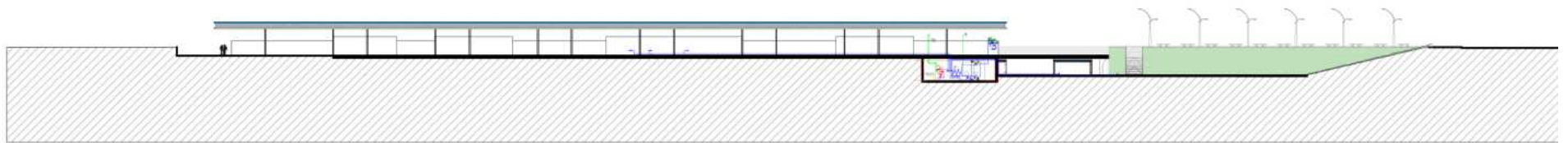
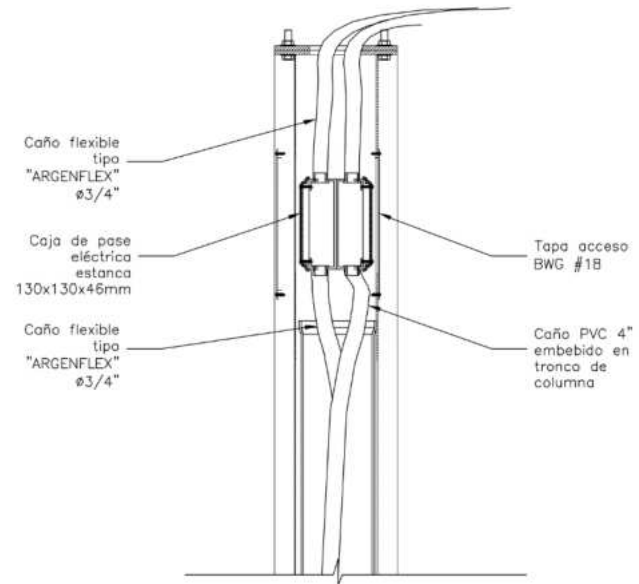
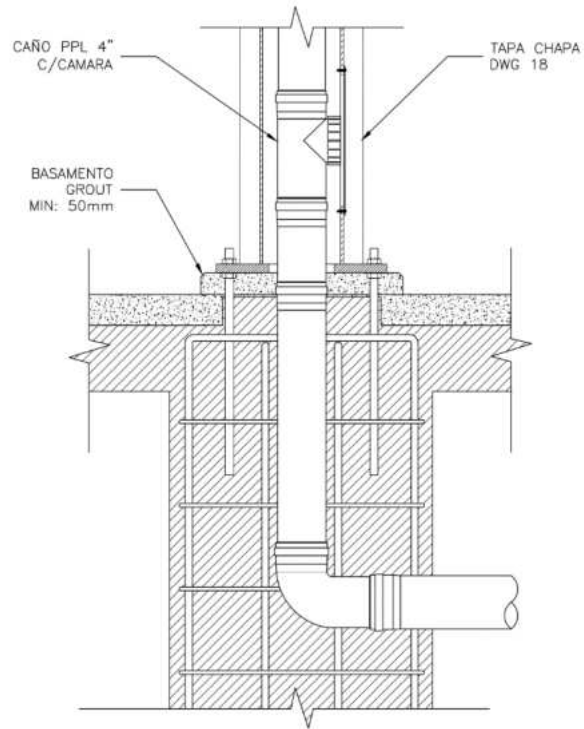


CORTE PLUVIAL



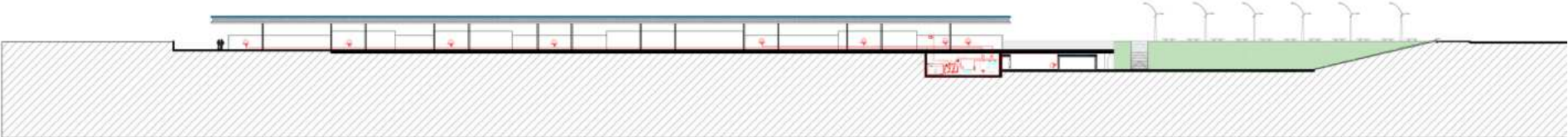
CORTE CLOACAL

CENTRO DE TRANSFERENCIA MULTIMODAL (C.T.M): Técnico// LA PLATA



CORTE PROVISIÓN DE AGUA PRESURIZADA

CENTRO DE TRANSFERENCIA MULTIMODAL (C.T.M): Técnico// LA PLATA



CORTE INCENDIO



SOLUCIÓN PARA MITIGAR LA CONGESTIÓN VEHICULAR

CENTRO DE TRANSFERENCIA MULTIMODAL (C.T.M)// LA PLATA

TVA1 MORANO CUETO RUA