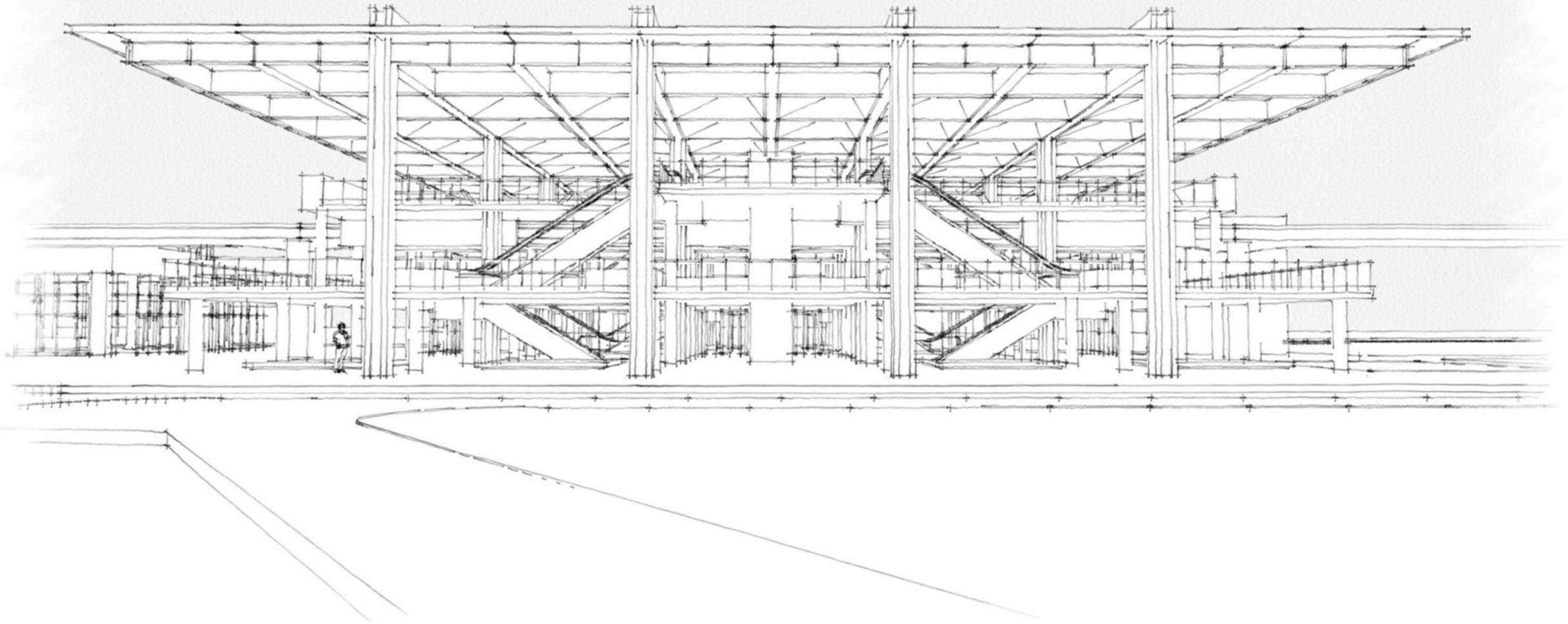


CENTRO INTERBALNEARIO DE TRANSFERENCIA INTERMODAL



FAU Facultad de
Arquitectura
y Urbanismo



UNIVERSIDAD
NACIONAL
DE LA PLATA

Este proyecto intenta romper con el trabajo individualista y aislado, para construir un sistema de trabajo regional interrelacionado e integrado sobre un conocimiento fehaciente y acabado de la realidad.

“...Lo fundamental es pensar estratégicamente como región”

Oswaldo J. Goicoechea
Intendente Municipal - General Lavalle (2002)

Autor: William SALVAREZZA

Legajo: N° 32.031/7

Título: “CITI - Centro Interbalseario de Transferencia Intermodal”

Proyecto Final de Carrera

Taller Vertical de Arquitectura N°1 MORANO - CUETO RUA

Docentes: Arq. Guillermo CASTELLANI / Arq. Celia CAPPELLI

Unidad Integradora: Arq. Priscila PRIMERANO (Asesora de Planificación Territorial)

Facultad de Arquitectura y Urbanismo - Universidad Nacional de La Plata

Fecha de defensa: 26/09/2024

Licencia Creative Commons 

01.

SITIO

ENCUADRE TEÓRICO.....	1
CIUDAD DE PINAMAR.....	2
BAGAJE HISTÓRICO.....	3
LA CIUDAD - HOY.....	4
ANÁLISIS TERRITORIAL.....	5
ANÁLISIS DE LA MOVILIDAD Y ACCESIBILIDAD LOCAL.....	8
ANÁLISIS DEL TURISMO.....	9

02.

PROGRAMA

OBJETIVOS.....	11
MARCO CONCEPTUAL (Transporte, Centro de Transferencia Multimodal y actores intervinientes).....	12
USUARIOS.....	14
SISTEMAS DE MOVIMIENTO (Carretero y Ferroviario).....	15

03.

PLAN DE MOVILIDAD URBANA

PLAN ESTRATÉGICO REGIONAL “TUYÚ, MAR y CAMPO”.....	21
ESTRATÉGIAS PARA EL DESARROLLO SUSTENTABLE - PINAMAR.....	23
ESTRATÉGIAS URBANAS PROPUESTAS.....	25
INTERVENCIÓN URBANA.....	27

04.

PROYECTO

PRE-EXISTENCIA.....	31
ANTES Y DESPUÉS.....	32
PROPUESTA GENERAL.....	33
DESARROLLO ARQUITECTÓNICO PLANTAS.....	35
CORTES SECCIÓN.....	45
VISTAS.....	51
PERSPECTIVAS AÉREAS.....	51

05.

SISTEMAS TÉCNICOS

ESTRATÉGIA ESTRUCTURAL.....	55
ESQUEMAS ESTRUCTURALES.....	57
CORTE CRÍTICO.....	60
DETALLES CONSTRUCTIVOS.....	61
CRITERIOS DE SUSTENTABILIDAD.....	64

06.

EPÍLOGO

REFERENTES ARQUITECTÓNICOS.....	71
BIBLIOGRAFÍA.....	75
AGRADECIMIENTOS	

01

SITIO



SITIO | Encuadre teórico

CiTí - Centro Interbaleario de Transferencia Intermodal

La premisa de este trabajo es la revitalización del sistema de transporte de pasajeros hacia el Partido de Pinamar, particularmente definido por la alta demanda turística estacional, generada en temporada alta y su contrarrespuesta en época invernal.

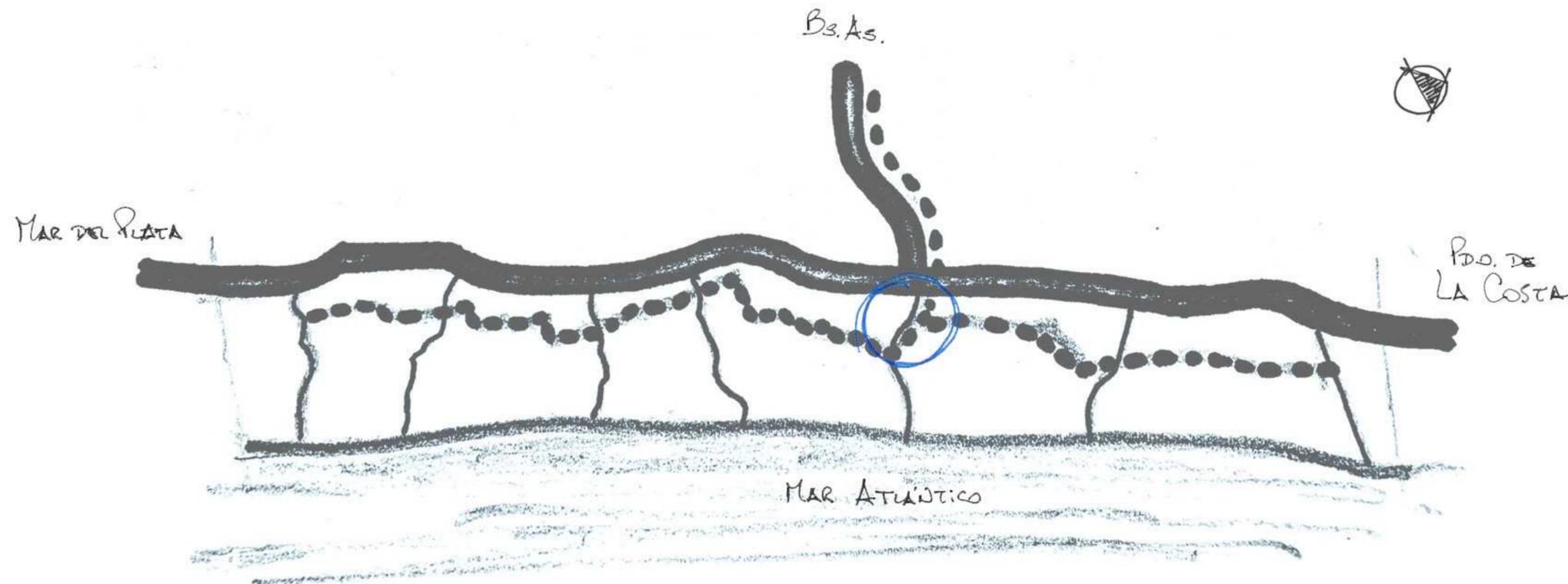
La finalidad es el desarrollo de un proyecto que brinde respuesta a las problemáticas actuales de movilidad y accesibilidad a la ciudad mediante la mutación del sistema de transporte público a un esquema intermodal, poniendo en cuestionamiento la actual modalidad empleada y el impacto que esto genera sobre la región y el territorio.

El mismo intenta garantizar no solo una solución a una demanda particular muy evidente, dirigido hacia la Infraestructura y al Sistema de Transporte Público actual de la ciudad, sino también al enorme potencial subyacente que es ejercido por el posible vínculo desaprovechado entre las localidades balnearias aledañas en sí mismas, sumado al hecho de ser una de las pocas localidades con llegada del tren argentino a sus inmediaciones, sin goce total y plenamente proporcional al demandado por la misma.

De esta manera, la propuesta parte de la necesidad de integración que demandan las localidades del partido, como también con el resto de la provincia.

Por medio de la unificación de todos los medios de transportes, el CiTi pretende ser el puntapié de un proyecto de movilidad y puesta en valor de localidades turísticas no solo a escala micro, sino también a escala macro, integrando al país de norte a sur.

El desarrollo proyectual llevará de la mano estrategias de planeamiento que responda a las nuevas demandas por medio de nuevos recorridos, lugares de esparcimiento sociales y vehiculares, paradas de taxis, de colectivos, bicisendas y la incorporación del sistema monorriel como medio de transporte amigable con el medio ambiente.



SITIO | Ciudad de Pinamar

Pinamar es una ciudad balnearia ubicada en la costa atlántica de la provincia de Buenos Aires, Argentina. Fue fundada en 1944 por el empresario y político argentino, Jorge Bunge, quien tenía como objetivo crear un centro turístico de lujo en un entorno natural virgen.

El nombre "Pinamar" proviene de la unión de las palabras "pino" y "mar", en referencia a los bosques de pinos que rodean la ciudad y su ubicación frente al océano Atlántico. Durante sus primeros años, Pinamar se desarrolló como un destino exclusivo para la elite argentina, con hoteles de lujo, casinos y otros servicios de alta calidad.

En las décadas siguientes, Pinamar experimentó un crecimiento sostenido, convirtiéndose en un popular destino turístico para visitantes de todo el país y del extranjero. La ciudad es conocida por sus grandes playas, su vegetación peculiar y su vibrante vida nocturna durante la temporada estival.

A lo largo de los años, Pinamar ha mantenido su encanto y sofisticación, ofreciendo una variedad de actividades culturales, recreativas y deportivas para sus visitantes. Además, la ciudad ha sido escenario de importantes eventos y competencias, como el Campeonato Argentino de Vóley y el Festival de Jazz de Pinamar.

Hoy en día, Pinamar sigue siendo uno de los principales destinos turísticos de Argentina, atractivo para quienes buscan disfrutar del sol, el mar y la naturaleza en un entorno elegante y acogedor.



SITIO | Bagaje histórico

El sistema de transporte público rodado en Pinamar, ha evolucionado significativamente desde su fundación en 1944. En cambio, el sistema de transporte ferroviario ha tenido una historia marcada por el crecimiento y la posterior declinación.

- 1890: A escala regional se inauguró la línea del Ferrocarril del Sud, que conectaba Buenos Aires con Mar del Plata. La línea pasaba por las cercanías de Pinamar, pero no contaba con una estación en la ciudad.

- 1940-1950: Durante sus primeros años, Pinamar carecía de un sistema de transporte público formal. Los visitantes y residentes dependían de taxis y automóviles particulares para moverse por la ciudad.

- 1950: Se inauguró la estación de tren de Pinamar, permitiendo la conexión ferroviaria con Buenos Aires y Mar del Plata.

- 1960: Se introdujo el primer servicio de ómnibus, operado por empresas privadas, que conectaba Pinamar con ciudades vecinas como Villa Gesell y Mar del Plata.



Trazado urbano fundacional (Actual ciudad de Ostende)
Fuente: <https://pinamar.gob.ar/>

- 1960-1970: El ferrocarril experimentó un aumento significativo en la demanda, especialmente durante la temporada estival.

- 1970-1980: El sistema de ómnibus se expandió, incorporando nuevas líneas y frecuencias. También se implementaron servicios de colectivos (autobuses urbanos) para cubrir rutas dentro de la ciudad.

- 1980-1990: Debido a la crisis económica y la disminución de la demanda, el servicio ferroviario en Pinamar comenzó a declinar. Se redujeron frecuencias y se suspendieron servicios.

- 1990: La municipalidad de Pinamar comenzó a regular y centralizar el sistema de transporte público rodado, estableciendo rutas y horarios oficiales.

- 1990-2000: La privatización del Ferrocarril del Sud y la falta de inversiones llevaron a la clausura definitiva del ramal ferroviario a Pinamar.



Terrenos vírgenes antes del tratamiento del suelo para su posterior creación del asentamiento urbano
Fuente: <https://pinamar.gob.ar/>

2000-presente: El transporte público rodado sigue siendo la principal opción, con una red de ómnibus y colectivos que cubren toda la ciudad y sus alrededores. No obstante, el servicio ferroviario de pasajeros actualmente se encuentra en funcionamiento pero con muy baja frecuencia, debido a ineficiencias administrativas. El servicio de cargas continúa en vísperas de reactivación.

Además, existen servicios de taxis y remises (servicios de transporte privado). La municipalidad por otro lado, continúa trabajando en mejorar la eficiencia y la accesibilidad del transporte público.

Es importante destacar que, debido a la estacionalidad del turismo en Pinamar, el sistema de transporte público en general se adapta a las necesidades de la temporada, aumentando la frecuencia y cobertura durante los meses de verano.



Trabajos de forestación y fijamiento de dunas
Fuente: <https://pinamar.gob.ar/>



Veraneos dentro del emprendimiento - Primeros visitantes
Fuente: <https://pinamar.gob.ar/historia/>



Primeras fundaciones en la ciudad - Estación Divisadero
Fuente: <https://pinamar.gob.ar/historia/>



Llegada del tren a las inmediaciones de lo que sería el partido
Fuente: <https://pinamar.gob.ar/historia/>

SITIO | Ciudad de Pinamar - HOY

SISTEMA EDUCATIVO

Se presenta en todos sus niveles:

- Inicial
- Primario
- Secundario
- Especial
- Técnico no universitario
- Universitario.

EDUCACIÓN SUPERIOR

- El Instituto de Formación Técnica con carreras como Higiene y Seguridad en el Trabajo, Acompañamiento Terapéutico y Psicopedagogía.
- El Instituto de Formación Profesional con Profesorados de Historia, Geografía y Literatura.

NATURALEZA

Pinamar es pionera en la implementación de políticas ambientales e iniciativas para el manejo sostenible de sus recursos naturales.

VIVIR

ECONOMÍA PUJANTE

Se encuentra entre los principales destinos turísticos del país y se destaca por ser un balneario joven y en pleno desarrollo.

- +250 alojamientos turísticos
- 95 % de ocupación (Promedio)
- 25% de aumento en la construcción en el último año

ESTILO DE VIDA

Los habitantes de Pinamar son dueños de un ritmo de vida flexible y propio, por eso el ambiente general es siempre afable y relajado.

Garantiza un equilibrio entre el tiempo de trabajo o de estudio y los momentos de relax.

ESTUDIAR

CICLO OBLIGATORIO

Cuenta con escuelas públicas y también tres colegios privados.

UADE

La ciudad cuenta con un Campus de la Universidad Argentina de la Empresa (UADE), institución privada con una amplia oferta académica como Abogacía, Contador Público, Administración de Empresas, Licenciatura en Turismo y Hotelería, entre otras.

CERCANÍA

340km de Bs As
128km de Mar del Plata

Es posible ir y venir en el día por rutas que, en casi todos sus tramos, son autovías. En una hora y quince minutos, se accede a uno de los centros más importantes para el abastecimiento comercial, sanitario y cultural.

6.720 Hectáreas **22 km** de playa

39% Urbanizado	59% Bosques	2% Médanos
340 km de Bs As	221 km de Tandil	128 km de Mar del Plata
 98 Hoteles y hosterías	 149 Cabañas y aparts hoteles	 6000 Departamentos en alquiler
 12000 Casas en alquiler	 3000 Chalets de lujo	 110 Restaurantes
 35 Restos de playa	 25 Bares y pubs	 45 Entretenimiento

BENEFICIOS COMERCIALES

Quita del 100% de intereses para la deuda por Tasa de Servicios Urbanos (máximo de 4 pagos).
Eximición para Responsables Inscripciones y Monotributistas de un 50% de la Tasa de Seguridad e Higiene.
Beneficios para gastronomía y comercios.

INVERTIR

OPORTUNIDADES DE INVERSIÓN

Pinamar cuenta con un paquete de medidas tributarias y facilidades económicas que buscan incentivar la inversión y promover los servicios de calidad.

PLAYAS PÚBLICAS

Las playas se extienden a lo largo de 22 km.
Cuenta con espacios públicos, 11 pasarelas aéreas en zona de dunas que facilitan el acceso al mar, y con 48 paradores ecológicos que ofrecen servicios de carpas, sombrillas y gastronomía.

ÍNDICE DE CALIDAD DE VIDA (ICV)

Pinamar, con una población estable de 45.000 habitantes, alcanza el puntaje más elevado respecto a los índices de calidad de vida a nivel nacional, publicados por el CONICET.
<https://icv.conicet.gov.ar/>

INCENTIVOS PARA DESARROLLOS INMOBILIARIOS

Planos de hasta 120 m² sin plazo para inicio de obra.
Modificación del Código de Edificación en favor del cómputo de superficie cubierta, semicubierta, abierta y otros.
Modificación del Código de Edificación en favor de nuevas expansiones, terrazas, pérgolas y otros quedando fuera del cómputo del FOT y FOS.

CIUDAD BALNEARIA

Es el balneario turístico más elegante de la costa atlántica argentina.

VISITAR

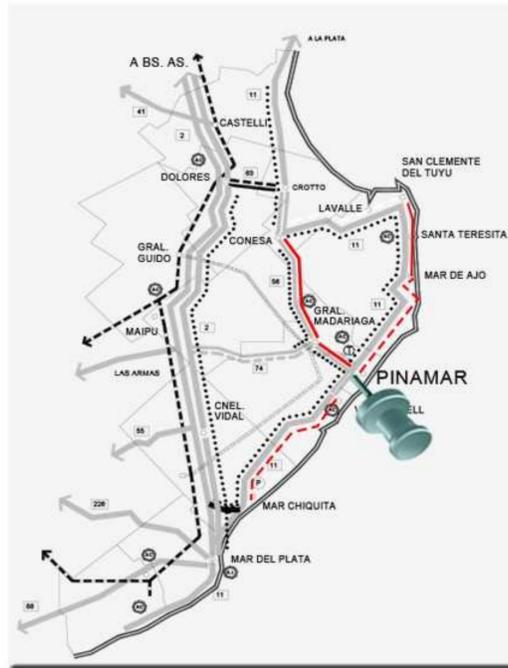
SITIO | Posicionamiento territorial



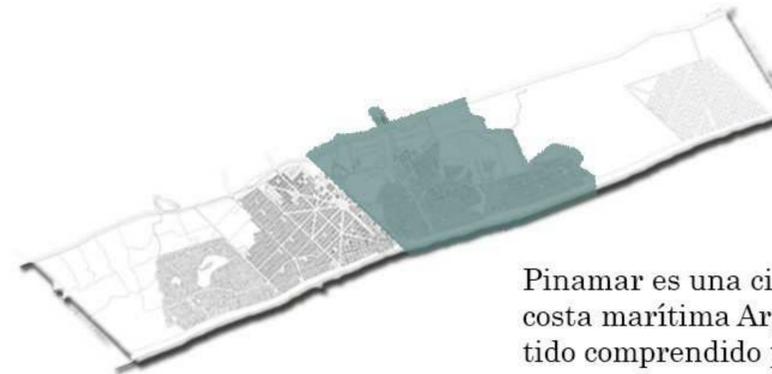
República Argentina - País
Fuente propia



Buenos Aires - Provincia
Fuente propia



Región del Tuyú
Fuente propia



Pinamar - Partido
Fuente propia

Escalas geográficas

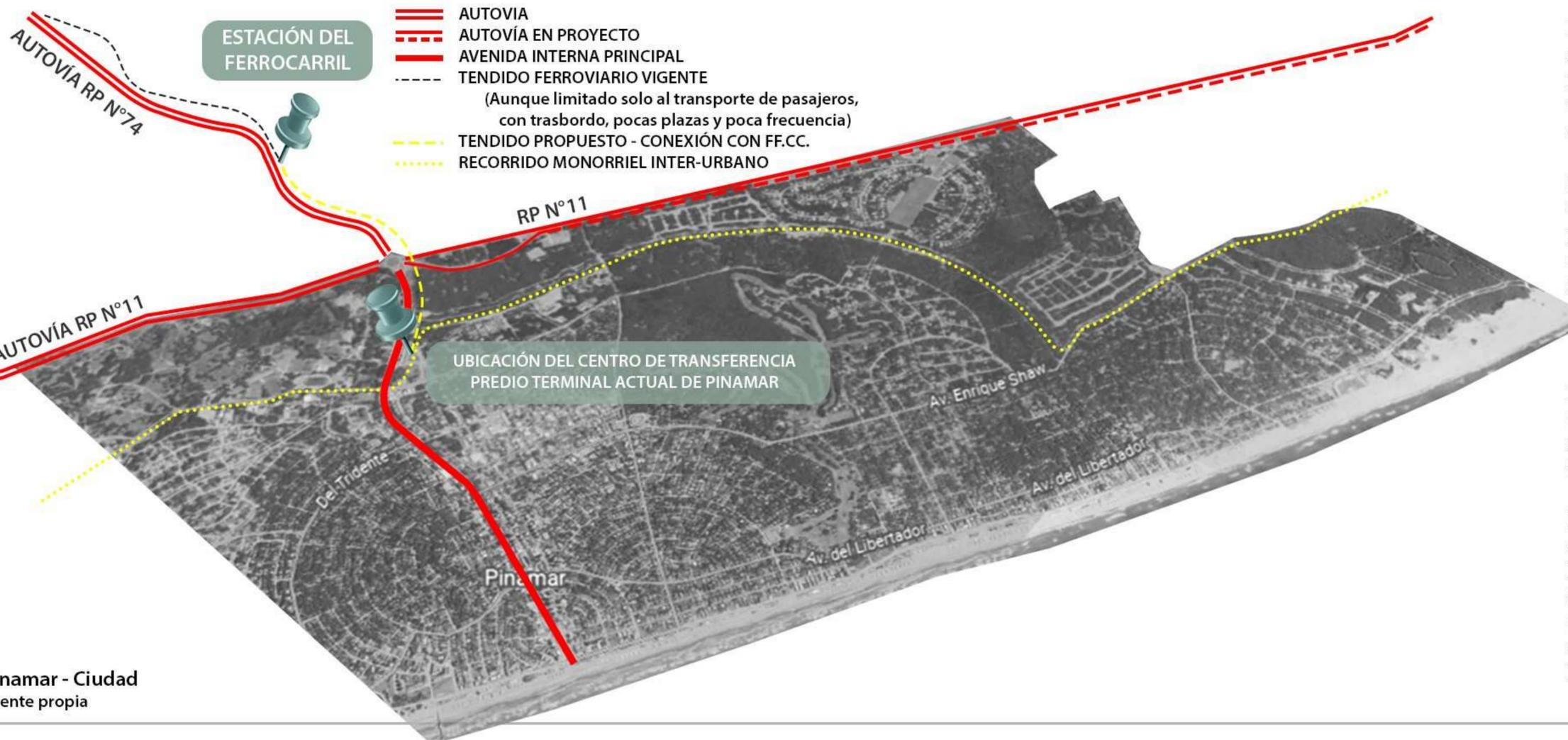
Pinamar es una ciudad balnearia de la costa marítima Argentina, cabecera del partido comprendido por las localidades de Pinamar, Ostende, Valeria del Mar y Cariló. Se sitúa al este de la provincia de Buenos Aires, a solo 342 km por ruta de la C.A.B.A. y a tan solo 128km de la ciudad de Mar del Plata.

Está emplazada dentro del perímetro costero mas grande de la provincia, limitando al norte con el Partido de La Costa, al suroeste con el partido de Villa Gesell y al oeste con el partido de General Madariaga.

Su accesibilidad actualmente está comprendida tanto por desplazamiento terrestre por medio de vehículos particulares o por autobús, como aéreo por avión al cercano aeropuerto de Villa Gesell.

El trazado singular del casco urbano invadido por numerosas calles curvilíneas, proviene como resultado del relieve topográfico actualmente existente, las dunas.

La presencia de estos médanos característicos del territorio, exigió la forestación de las mismas con coníferas desde 1941 por el arquitecto Jorge Bunge y la abundancia de estas, implantadas frente a las costas del mar Argentino, ha dado el nombre a la localidad.



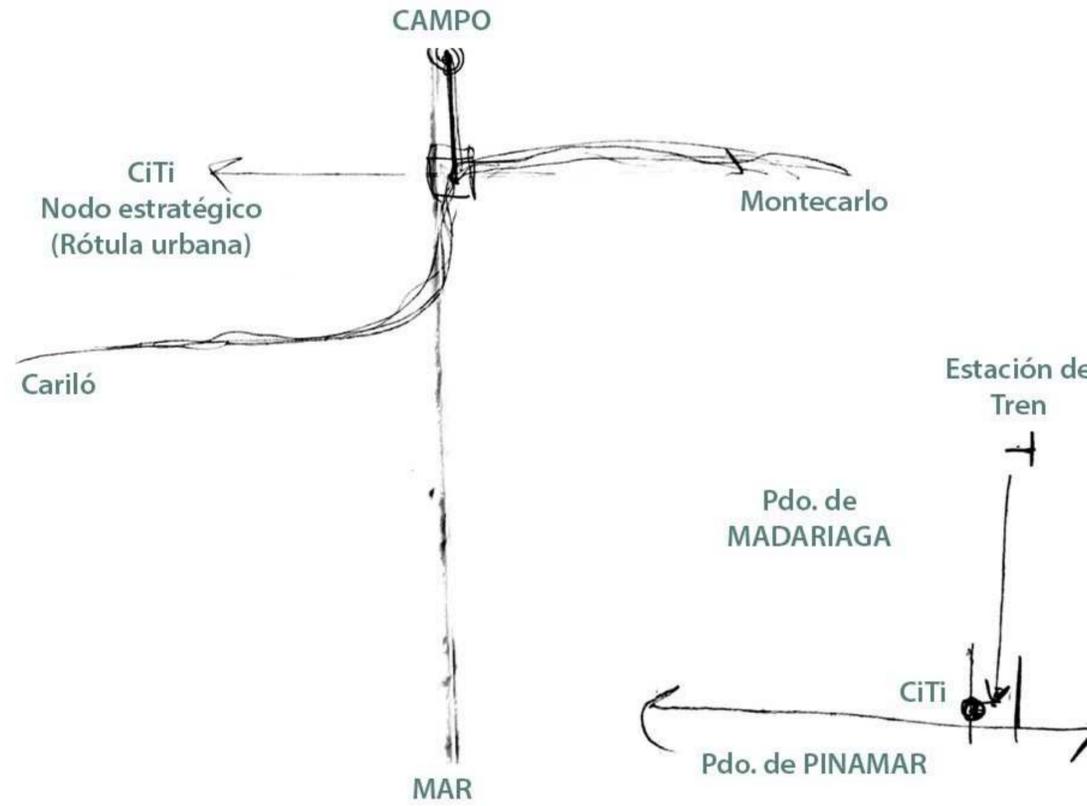
Pinamar - Ciudad
Fuente propia

SITIO | Elección del sitio

El área de actuación surgió principalmente de la idea de simplificar la accesibilidad a la ciudad de Pinamar. Un terreno que tenga grandes prestaciones tanto espaciales como infraestructurales y de movilidad, que sea parte del sistema de movilidad principal de la ciudad y un nodo estratégico de la trama urbana, con el fin de reactivar un medio de comunicación/transporte en desuso y que rinda respuestas a las incomodidades de los usuarios actuales y futuros.

Impulsado por éstas ideas troncales y luego de un arduo estudio de evaluaciones de terrenos para la implantación de la propuesta, llegué a la conclusión que el terreno mas adecuado y de mayor adaptación a los criterios y dichas características, se encuentra ubicado en el eje principal de la ciudad, conformado por la actual Terminal de Ómnibus y un gran espacio circundante vacante fiscal, actualmente baldío con vegetación declarado como "Reserva de equipamiento comunitario a ceder".

El mismo se encuentra próximo al casco urbano con la característica de poder explotar de su alta accesibilidad y dinamismo, conectando, reactivando y poniendo en valor uno de los medios de transportes fundacionales y fundamentales para el desarrollo de bien turístico-económico a nivel local y regional.



Esquemas de movilidad urbana

Fuente: Propia

De este modo, decidí implantar el proyecto en el predio de la Terminal, transformando el espacio en un Centro de Transferencia Intermodal.

Al sector se puede acceder desde el corredor / acceso principal a la localidad, la Av. Bunge y por medio de arterias primarias como la Av. Constitución y la Av. Intermédanos, como accesos directos del transporte particular (ambos conectados a la Av. Verde del "Camino de los Pioneros") visto de gran beneficio ya que dicho sector propicia un desarrollo en total auge, además de proveer del vínculo directo con el futuro Puerto de la ciudad, proyectado en el límite NorEste del mismo.

Esto da efectivamente respuesta a la búsqueda que me propuse, generando mayormente un dinamismo latente, tanto para el sistema de circulación local como para lograr afianzar el vínculo con el transporte regional y de larga distancia.

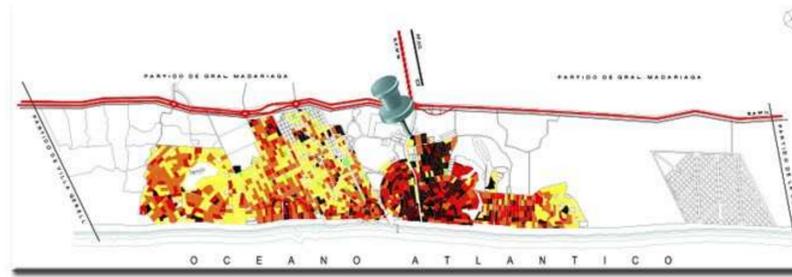


SITIO | Análisis cartográfico

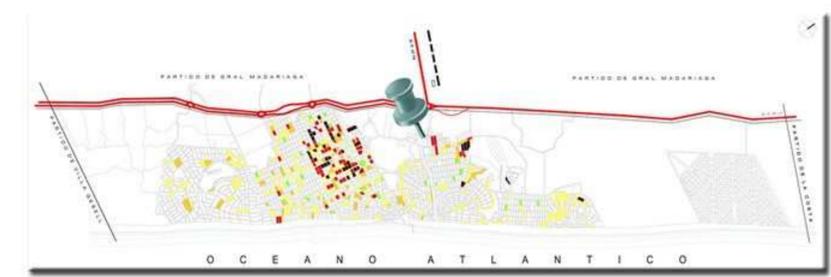
SUBDIVISIÓN



PORCENTAJE DE PARCELAS OCUPADAS POR MANZANA



PARCELAS EN CONSTRUCCIÓN POR MANZANA



USOS DEL SUELO

- LIMITE DE PARTIDO
- PLAZAS
- PREDOM. DE UNA VIV. POR PARC.
- PREDOM. DE MAS DE UNA VIV. POR PARC.
- ▲ SEGURIDAD
- TANQUE DE AGUA
- ✚ CULTO
- ☠ CEMENTERIO
- MENOS DE 3 COMERCIOS P/ CUADRA
- ENTRE 3 Y 5 COMERCIOS P/ CUADRA
- MAS DE 5 COMERCIOS P/ CUADRA
- ♠ CASINO
- LAGUNA TRATAMIENTO
- SUBESTACION DEBA
- ⛺ CAMPING
- ⚙ EQUIP. SOCIAL Y DEP.
- 🚆 ESTACION FERROCARRIL
- 🏠 TALLER Y DEPOSITO
- 🏛 INSTITUCIONAL
- 🚉 TRANSP. (TERMINAL)
- ✉ CORREO
- 🏥 SALUD
- 🎓 EDUCACION
- 🛠 ESTACION DE SERVICIOS

Se destaca la consolidación de las áreas con uso residencial unifamiliar; incremento del uso multifamiliar y hotelero sobre Av. Bunge.

En Valeria del Mar existe un importante aumento de locales afectados a usos productivos (talleres, depósitos, corralones de materiales y talleres de reparación y servicios); en Ostende aumenta el uso comercial a lo largo de la Av. Victor Hugo; mientras que en Cariló predomina ampliamente el uso residencial.



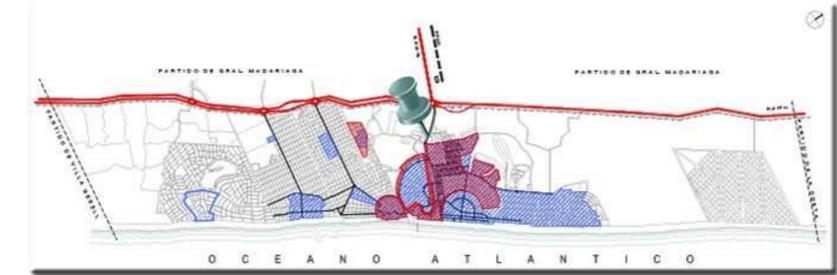
MOVILIDAD EDIFICATORIA



RED VIAL



INFRAESTRUCTURA



- LIMITE DE PARTIDO
- PLAZAS
- AREA SIN OCUPACION
- HASTA 2 CONSTR. ENTRE 1 Y 39 % DE OCUP.
- HASTA 2 CONSTR. ENTRE 40 Y 59 % DE OCUP.
- HASTA 2 CONSTR. ENTRE 60 Y 100 % DE OCUP.
- MAS DE 2 CONSTR. ENTRE 1 Y 39 % DE OCUP.
- MAS DE 2 CONSTR. ENTRE 40 Y 59 % DE OCUP.
- MAS DE 2 CONSTR. ENTRE 60 Y 100 % DE OCUP.

- LIMITE DE PARTIDO
- PLAZAS
- RED VIAL REGIONAL
- ACCESOS
- RED FERROVIARIA
- RECORRIDO LINEA 1 OMNIBUS
- RED VIAL URBANA PRIMARIA PAVIMENTADA
- RED VIAL URBANA PRIMARIA SIN PAVIMENTO
- RED VIAL URBANA SECUNDARIA PAVIMENTADA
- RED VIAL URBANA SECUNDARIA SIN PAVIMENTO
- RED VIAL URBANA PAVIMENTADA

- LIMITE DE PARTIDO
- CALLES PAVIMENTADAS
- AGUA CORRIENTE
- DESAGÜES CLOACALES
- AGUA CORRIENTE
- DESAGÜES CLOACALES

Mapeos estructurantes

Fuente: Plan Estratégico de desarrollo Sustentable - Partido de Pinamar
Municipalidad de Pinamar / FAU UNLP

El sistema viario del Partido tiene como articulador troncal la R.P.N° 11; los enlaces transversales interiores responden a las posteriores necesidades de interconexión; la localidad de Pinamar mantiene un soporte básico constituido por la Av. Bunge.

Insuficiente desarrollo de los servicios; Riesgo ambiental, ante la posible contaminación del suelo; Riesgo económico por la pérdida de valoración de los inmuebles urbanos; Riesgo social ante el contacto con sustancias nocivas.

SITIO | Análisis de la movilidad y accesibilidad local

MOVILIDAD y ACCESIBILIDAD

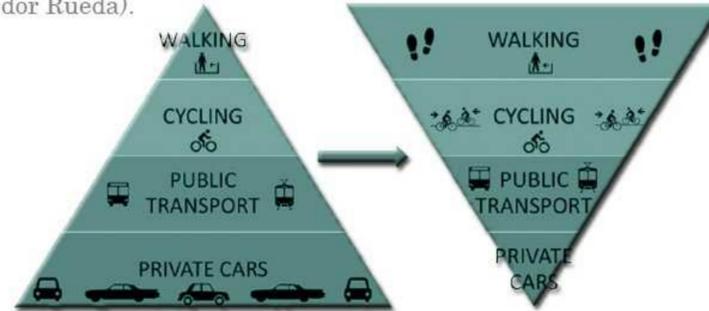
Es un concepto que ha estado evolucionando desde el siglo XIX hasta finales del XX, en el cual se priorizó al automóvil (vehículo) por sobre las personas.

Esto cambió a partir de la crisis petrolera y energética (1973), donde se comenzó a priorizar a las personas mediante el concepto de "MOVILIDAD SOSTENIBLE" favoreciendo al peatón, a la bicicleta y al transporte público con el pensamiento de mejorar el movimiento de las personas y desalentar a los vehículos individuales privados.



Esto puede tener una desventaja, porque es un tanto limitado, ya que no siempre podemos llegar a los lugares a pie o en otros medios.

Se requirió evolucionar al concepto de "ACCESIBILIDAD URBANA" porque el objetivo es acceder a todas las actividades poniendo en juego de esta manera las largas distancias a cualquier punto de interés principal, dando lugar al nuevo concepto de "la ciudad de los 15min". Este es el caso de Barcelona (Salvador Rueda).



CIUDAD 15 MINUTOS



SITUACIÓN ACTUAL EN PINAMAR

En Pinamar, las áreas urbanizadas del partido muestran una variedad de conflictos a consecuencia de los distintos patrones de asentamiento, al proceso de ocupación y a las actividades dentro de los núcleos urbanos.

Pese a los altos estándares de calidad urbano ambiental de vastos sectores del partido, normados desde el origen del proceso de ocupación, y mantenidos en gran medida hasta la actualidad, debe reconocerse la existencia de importantes disfunciones urbanas, producto de fenómenos de concentración.

En tal sentido, pueden inferirse potenciales conflictos, en los sectores urbanos del partido donde se han promovido y aún se alienta la materialización de actividades que implican concentración de población y volúmenes edificatorios de magnitud.

Por ejemplo, en el sector central de la localidad de Pinamar, se han materializado edificios en torre, habilitados por excepciones normativas establecidas hacia fines de los '70, que rompió con los patrones originales propuestos para la localidad, en relación a la morfología deseada y a su capacidad poblacional.

Ello ha redundado en un elevado grado de conflictos, que se visualiza a partir de la alta concentración de población, la gran cantidad de actividades terciarias que se desarrollan en el sector y la demanda de áreas de estacionamiento, además de los flujos vehiculares y peatonales que promueven las diversas actividades.

La localización de la Estación Ferroviaria en jurisdicción de Gral. Madariaga, sobre la RP 74, trae aparejado conflictos funcionales.

Toda vez que aquella estación genera desplazamientos, deben atravesar el nudo circulatorio formado por la mencionada Ruta Provincial y la Multitrocha (RP 11) a Villa Gesell, ya de por sí conflictivo.

Además, como vemos en la imagen, la estación estuvo mucho tiempo en desuso e inhabilitada para tal funcionamiento; esto resulta en una grave problemática regional, logrando a cambio la reactivación con una muy baja frecuencia, escasa calidad en el mantenimiento de los tendidos ferroviarios, entre otros.

La actual Terminal de Omnibus, por otra parte, si bien ha contribuido a resolver un importante conflicto funcional producto de su anterior localización, además de dar mejor respuesta a la demanda de movimientos y mayor confortabilidad a los usuarios; la falta de una adecuada resolución de la transferencia a los modos locales, públicos y privados, y del encauzamiento físico de esos desplazamientos en la red vial, podría generar conflictos por penetración de flujos de tránsito no deseados en sectores barriales anexos a la Terminal.



SITIO | Análisis del desarrollo turístico de Pinamar

SÍNTESIS DE LA SITUACIÓN TURÍSTICA DE PINAMAR

El contexto mundial de las últimas décadas, implica una situación de globalización económica y social en la que se observa una reconfiguración de la actividad turística y su gestión, principalmente en destinos maduros.

A partir del agotamiento del paradigma fordista (Palomeque, 1999), orientado a un turismo de masas, basado en la uniformidad y la estandarización del producto, surge una nueva fase en la evolución del turismo caracterizada por una creciente segmentación de la demanda en la que resulta primordial la diversificación de la oferta y la personalización de los servicios ofrecidos al turista (Mazaro y Varzín, 2008).

Tal es el caso de Pinamar, un destino turístico consolidado, ubicado a 350km de Buenos Aires cuya oferta está basada en el producto "Sol y playa" y en donde el turismo se posiciona como la actividad económica principal en el territorio. En la localidad actúan entidades públicas, organizaciones privadas, organizaciones no gubernamentales, asociaciones civiles e institucionales educativas susceptibles de afectar o ser afectadas por el desarrollo de la actividad turística.

Desarrollo
 "Un proceso de desarrollo exitoso es aquel que posee la capacidad para mejorar la calidad de vida de las personas"
 Max Neef (1998)

Desarrollo Sostenible
 "El desarrollo que satisface las necesidades de la generación presente, sin afectar la capacidad de las generaciones futuras para satisfacer sus propias necesidades"
 Comisión Mundial para el Desarrollo y el Medio Ambiente (1987)

En este enfoque juega un rol importante la escala local, la cual facilita la inclusión de la comunidad para la adopción de estrategias y objetivos que impliquen la potenciación de los recursos endógenos. De esta manera, es preciso que la toma de decisiones se realice de forma consensuada para facilitar las instancias de ejecución.

En definitiva, la actividad turística posee la capacidad de contribuir al desarrollo de un determinado territorio, sin embargo la reivindicación de sus efectos positivos depende de la interacción de los actores presentes en el ámbito local y su incorporación a los procesos de desarrollo turístico.

Fuente: Aportes y Transferencias / Análisis de las relaciones inter-organizacionales en torno al desarrollo turístico de Pinamar - CIT, FCES y UNMP

1. La gran debilidad de Pinamar consiste en los picos estacionales de ocupación, con gran capacidad ociosa durante buena parte del año.



2. Las acciones a implementar para paliar la situación son en su mayoría de responsabilidad local, pero decisiones de resorte provincial, nacional y aún internacional pueden comprometer su situación (Puente Colonia, devaluaciones en Brasil, economía del país, etc.)



3. Su producto (playa) está afianzado con alto grado de satisfacción. Tiene la mejor imagen turística de la región, que hace de Pinamar un líder. Como tal está obligado al constante mejoramiento de productos para mantener esa condición.



4. Su cliente es fiel con alto grado de reiteración



5. La cantidad de plazas hoteleras actuales (poco mas de 10.000) son manejables. Debe recordarse que las inversiones en hotelería en nuestro país no siempre responden a decisiones fundamentadas. Si las futuras inversiones no aseguran el consiguiente aumento de la demanda, la situación tenderá a complicarse porque se disputarán los mismos clientes y aumentará la capacidad ociosa.

_02 PROGRAMA



Fuente: Relevamiento Fotográfico
- Obra "Permanencia de un sueño" de Alberto Bastón Díaz
Av. Bunge y Av. del Parque Pioneros - Pinamar

OBJETIVOS GENERALES

El objetivo general del Proyecto Final de Carrera radica en la idea de aplicar de forma integrada los diferentes conocimientos adquiridos durante la misma, en el desarrollo de un proyecto de diversas escalas de actuación, plasmando las ideas y sus respectivos argumentos planteados durante el transcurso del proceso proyectual, en un escenario integral del problema arquitectónico, teniendo en cuenta la situación actual en el cuál se está inserto.

Se trata de producir una síntesis del problema arquitectónico guiado de una definición proyectual acorde a sus implicancias, teniendo en cuenta las diferentes escalas de abordaje y resolución tanto de los aspectos morfológicos, tecnológicos y estructurales, como funcionales, espaciales, de infraestructura, de vínculo y mancomunidad con el contexto inmediato.

De esta manera, propongo para la localidad de Pinamar conectar la Estación de Trenes “Divisadero” con la Terminal de Ómnibus de la ciudad, ambas actualmente funcionando y planteo además la reestructuración, densificación y puesta en valor de un área de fuerte atracción turística, cultural, educativa y laboral, explotando al máximo su potencial de intervención y aprovechamiento.

OBJETIVOS PARTICULARES

Partiendo de la base de las generalidades ya descritas y con la finalidad de resolver lo planteado, se definen objetivos específicos adoptando todo tipo de temáticas referido al desarrollo del mismo. Estos objetivos son:

- Reestructurar el sistema de transporte público urbano, adoptar un nuevo sistema de movimiento que conecte las centralidades anteriormente descritas y promover el vínculo entre las localidades que conforman al partido de Pinamar, optando por un pase pacífico y armónico entre escalas de acción.
- Mejorar la accesibilidad, la infraestructura y los espacios públicos del sector, y su correlación con otras partes de la ciudad, absorbiendo barreras urbanísticas.
- Asegurar la faseta de transferencia intermodal del transporte público y privado, de forma tal que no afecte a su entorno. Sistematizar de manera sectorizada el abordaje macro, meso y micro en la ciudad.
- Volcar y consolidar los conocimientos y experiencias de las diferentes asignaturas dispuestas durante el transcurso del recorrido académico, en éste Proyecto Final de Carrera.

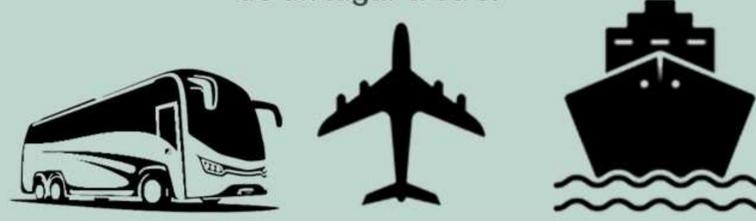
¿QUÉ ES EL TRANSPORTE?

El transporte es el medio por el cuál se trasladan personas, animales, datos u objetos de un lugar a otro.



¿QUÉ SON LOS MEDIOS DE TRANSPORTE?

Son los vehículos tanto aéreos, marítimos o terrestres por los cuales transportan personas, animales o mercancías de un lugar a otro.



¿QUÉ ES EL TRANSPORTE PÚBLICO?

Son empresas administradas por el Estado con el fin de facilitar la movilidad de las personas que viven en una ciudad, región o país.

Para este proyecto se plantea el uso de colectivos de corta, media y larga distancia, el tren, taxis y bicicletas.



MEDIOS DE TRANSPORTES

4 Grandes grupos

INFRAESTRUCTURA URBANA

¿Cómo lograr un Sistema de Transporte eficiente?

TRANSPORTE AÉREO

- Aviones comerciales
- Aviones militares
- Jet privados
- Helicópteros
- Aeronaves de fumigación
- Etc.



TRANSPORTE FERROVIARIO

- Tren de pasajeros de media y larga distancia
- Tranvía
- Subte
- Tren de cargas

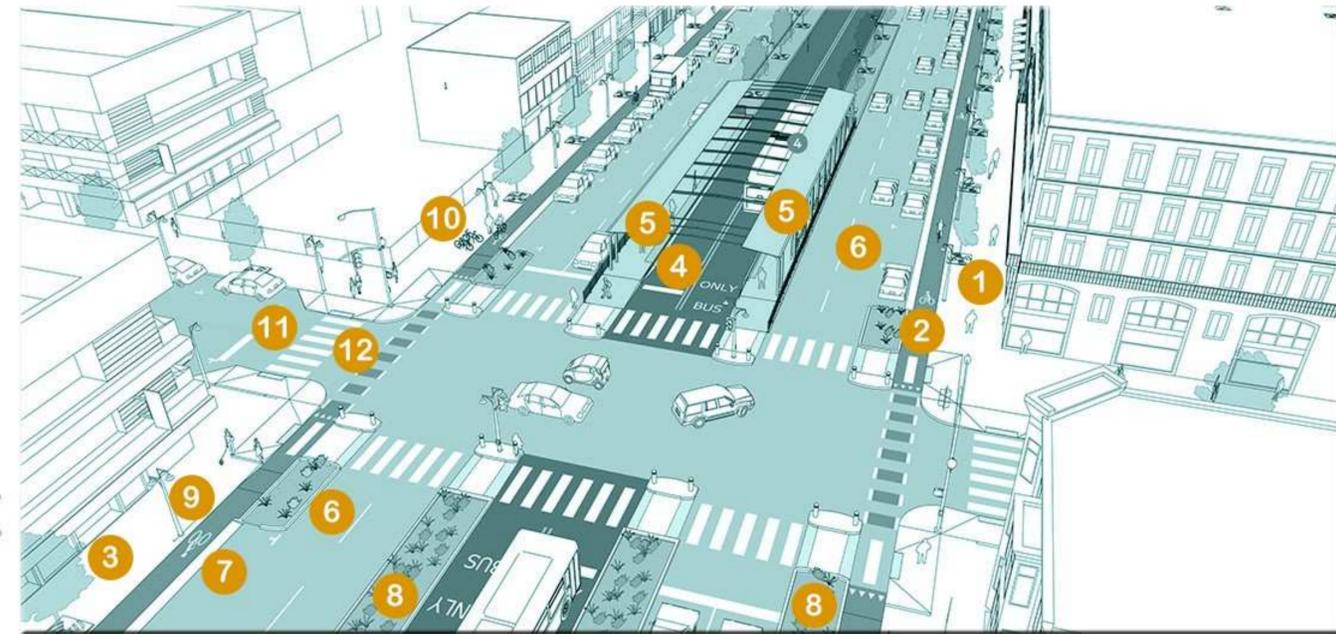
TRANSPORTE CARRETERO

- Colectivos de corta, media y larga distancia
- Combis
- Automóviles
- Camiones de reparto
- Camiones de carga
- Etc.

TRANSPORTE MARÍTIMO

- Buques de carga
- Pesqueros
- Portacontenedores
- Portaaviones militares
- Cruceros
- Catamaranes
- Submarinos
- Etc.

- 1 Aceras amplias.
- 2 Ciclovías.
- 3 Frentes comerciales.
- 4 Vías exclusivas para transporte público.
- 5 Areas de espera de transporte público.
- 6 Vías automovilísticas.
- 7 Zonas de carga.
- 8 Infraestructura verde.
- 9 Mobiliario Urbano.
- 10 Estacionamiento de bicicletas.
- 11 Cruces peatonales amplios.
- 12 Continuidad de las ciclovías en intersecciones.



IMPORTANCIA DE UN TRANSPORTE EFICIENTE

Es un criterio estratégico básico para el desarrollo global de la economía, por distintos motivos, uno de ellos y muy importante es que garantiza la movilidad de los ciudadanos, también responde a la libre circulación de mercancías y constituye una herramienta básica para incrementar la productividad de los sectores productivos. Por tal motivo, el mismo debe ser abordado de la mejor manera posible.

PROGRAMA | Marco conceptual - Centro de Transferencia Intermodal

INTERMODAL / MULTIMODAL

El **transporte intermodal** se refiere al uso de dos o más modos de transporte diferentes para realizar un viaje. Implica el uso de varios contratos de transporte, siendo necesario una única unidad de medida.

El **transporte multimodal**, por otro lado, implica la utilización de múltiples modos de transportes simultáneamente, como un sistema integrado. Se necesita tan sólo un contrato de transporte, implicando varias unidades de medida.

Ambos conceptos buscan mejorar la eficiencia y sostenibilidad del transporte.

¿QUÉ ES?

Es un espacio de articulación de redes con el fin de facilitar el intercambio entre los distintos modos de transporte de viajeros y mercancías. Estas estaciones reúnen gran variedad de modos de transporte en un mismo lugar.

Actúa como medio intercambiador, garantizando la fluidez entre los distintos modos conectandolos entre si. El objetivo es disminuir los tiempos y centralizar los movimientos en un solo punto de la ciudad.

¿PARA QUIÉN ES?

El objetivo general del "CiTi" es **garantizar el acceso a la movilidad interurbana a todos los habitantes del país**, mediante un Centro Intermodal que permita alcanzar una óptima prestación de servicios, equitativa e inclusiva, para así lograr un edificio funcional y sustentable, que ofrezca mejores prestaciones al pasajero y espacios que contribuyan al buen desempeño de la operación del Transporte.

¿POR QUÉ ES IMPORTANTE?

Su importancia radica en la capacidad para mejorar la eficiencia, reducir costos y mejorar la sostenibilidad de cada desplazamiento, combinando estratégicamente diferentes modos de transporte.

¿POR QUÉ SE UTILIZA?

El transporte intermodal representa un pilar fundamental de la logística moderna al ofrecer un enfoque integrado al movimiento de personas y mercancías.

¿CÓMO LLEVARLO A CABO?

Al plantear en primera instancia el diseño de una infraestructura que favorezca el uso de diferentes modos de transporte, motorizados y no motorizados, nos permite garantizar los desplazamientos de una manera cómoda y eficiente, por medio de un funcionamiento integral y complementario.

La Intermodalidad por otro lado, nos asegura la accesibilidad y consolidación del Centro de Transferencia como una **NUEVA CENTRALIDAD** dentro de una red Regional y Nacional, impulsando al desarrollo económico de la Ciudad de Pinamar.

SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO



INCENTIVAR / POTENCIAR

DISFUNCIÓN DEL SISTEMA DE MOVIMIENTO



CONECTAR / VINCULAR

GRANDES VACÍOS URBANOS



JERARQUIZAR / APROVECHAR

CENTRO DE TRANSFERENCIA INTERMODAL + PIRÁMIDE DE MOVILIDAD = MOVILIDAD SOSTENIBLE

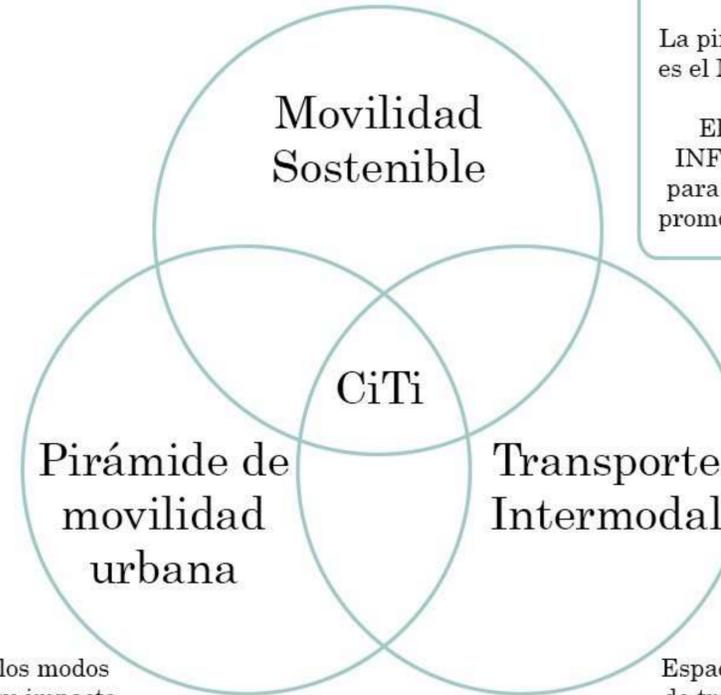
REVITALIZACIÓN DEL SISTEMA DE MOVIMIENTO QUE COMPRENDE EL VÍNCULO DE LA ACTUAL ESTACIÓN DE TRENES DE PINAMAR CON LA ACTUAL TERMINAL DE ÓMNIBUS Y LOS DESPLAZAMIENTOS INTERURBANOS

Desplazamiento de personas y bienes de forma eficiente, segura y respetuosa con el medio ambiente

En resumen, la movilidad sostenible es el **OBJETIVO**

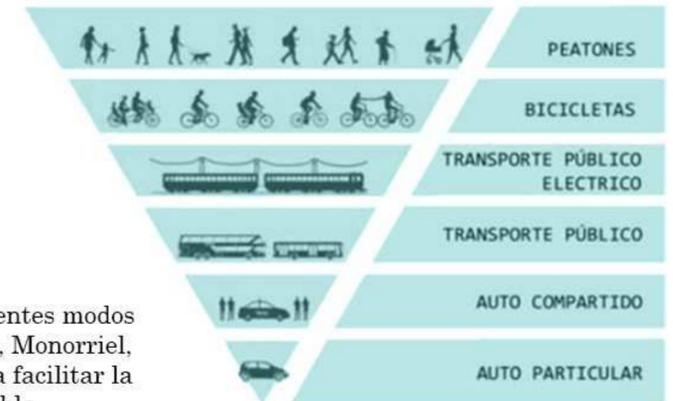
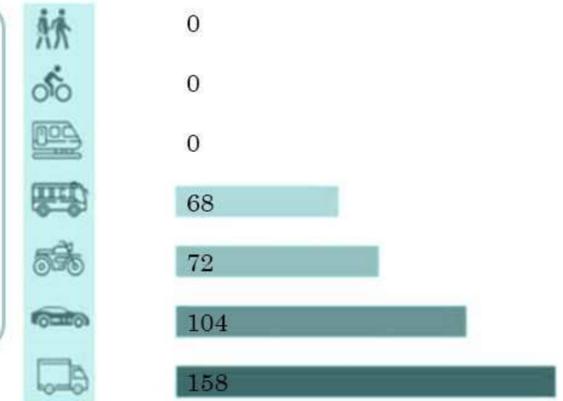
La pirámide de movilidad urbana es el **MODELO** para alcanzarlo y;

El Centro Intermodal es la **INFRAESTRUCTURA CLAVE** para implementar este modelo y promover la movilidad sostenible.



Modelo que prioriza los modos de transporte según su impacto ambiental y social.

Espacio que integra diferentes modos de transporte (Autobuses, Monorriel, bicicletas, taxis, etc.) para facilitar la movilidad sostenible.



Cantidad de CO2 por pasajero / km

Pirámide de movilidad sustentable

ACTORES INVOLUCRADOS

En las etapas de planeación, diseño y puesta en acción del proyecto se requiere de la intervención de actores de distintas disciplinas, entre los que se reconocen:

- Gobierno de la Nación y Provincia
- Pinamar S.A.
- Empresas privadas de Transporte
- Empresas privadas de Comercio (Bares/restaurantes)
- Ministerio de Transporte
- Ministerio de Seguridad Vial
- Luchemos por la vida (ONG)
- Sociedad Civil (Participación)
- Comisión de apoyo (Expertos en temas de movilidad)

GESTIÓN

El Centro de Transferencia Intermodal planteado en este TFC, estará gestionado por la Municipalidad de Pinamar.

LOCAL

RESIDENTES PERMANENTES

Personas que desarrollan su vida cotidiana de manera constante en la ciudad.

- Trabajadores con puestos de trabajo fijos: Personas que llegan por puestos laborales estables.
(Locales de ventas, hoteles, balnearios, administración pública o privada)
- Trabajadores con puestos de trabajo rotativos:
Emprendedores independientes, con entrada económica previsible.
(Parquizaciones, rubros referidos a la construcción, mantenimiento, ventas, gastronomía, decoración, limpieza varios, etc.)
- Trabajadores con puestos de trabajo no estables:
Personas que hacen "changas"
Vendedores ambulantes, emprendedores.

Cada uno de los actores mencionados viven en la ciudad, usan la infraestructura local, generan ingresos permanentemente a las pymes y a la ciudad.

REGIONAL

TRABAJADORES PROVINIENTES DE CIUDADES ALEDAÑAS

Personas que viajan permanentemente a Pinamar por el mercado laboral.

- Trabajadores con puestos de trabajo fijos: Personas que llegan por puestos laborales estables.
(Locales de ventas, hoteles, balnearios, administración pública o privada)
- Trabajadores con puestos de trabajo rotativos:
Emprendedores independientes, con entrada económica previsible.
(Rubros referidos a la construcción, parquización, mantenimiento edilicios y otros, gastronómicos, limpieza, serenos, etc.)
- Trabajadores con puestos de trabajo no estables:
Personas que viajan por "changas"
Vendedores ambulantes, emprendedores.

Cada uno de los actores mencionados viajan, se hospedan por un determinado tiempo, usan la infraestructura local, generan ingresos a las pymes y a la ciudad.

RESIDENTE TEMPORAL

TRABAJADORES PROVINIENTES DEL INTERIOR DEL PAIS

- Personas que trabajan los meses de temporada alta de Diciembre, Enero, Febrero y Marzo en la localidad.
- Personas que trabajan temporalmente en cualquier etapa del año, usando las infraestructuras locales.

- Trabajadores con puestos de trabajo fijos: Personas que llegan por puestos laborales estables.
- Trabajadores con puestos de trabajo rotativos:
Personas que invierten en determinados rubros por temporada.
- Trabajadores con puestos de trabajo no estables:
Vendedores ambulantes, emprendedores.

Cada uno de los actores mencionados viajan, se hospedan un determinado tiempo, usan la infraestructura local, generan ingresos a las pymes y a la ciudad.

TURISTA

VISITANTES TEMPORALES

Personas que vacacionan en la ciudad en cualquier etapa del año.

- Visitantes del interior del país.
- Visitantes extranjeros.
- Visitantes por ocasiones especiales
 - Alquilinos
 - Dueños

PROGRAMA | Sistema de Transporte propuesto

TRANSPORTE PROPUESTO QUE LLEGARÁ AL CITI

TRANSPORTE PÚBLICO
USO PROVINCIAL - LARGA DISTANCIA

FERROCARRIL
CAPACIDAD MÁX: 60 PASAJEROS POR VAGÓN
CANTIDAD VAGONES: 4 ACTUALES
10 ESTIMADOS PARA EL 2030



PARTICULARES a COMBUSTIÓN POR BIOETANOL



TRASBORDO EN ESTACIÓN DE TREN "DIVISADERO"
CAPACIDAD MÁX. TRASBORDO: 632 PASAJEROS

TRANSPORTE PÚBLICO
USO INTERURBANO

MONORRIEL ELÉCTRICO
CAPACIDAD MÁX: 79 PASAJEROS POR VAGÓN
CANTIDAD VAGONES: 2 MÍN - 8 MÁX



TRANSPORTE PARTICULAR
PRIVADO



AUTOMÓVIL
CAPACIDAD MÁX: 5 PERSONAS

TRANSPORTE PÚBLICO
USO LOCAL



REMISES / UBER
CAPACIDAD MÁX: 5 PERSONAS

TRANSPORTE PÚBLICO
USO LOCAL



TAXIS ELÉCTRICOS
CAPACIDAD MÁX: 5 PERSONAS

TRANSPORTE PARTICULAR
PRIVADO



MOTOCICLETA
CAPACIDAD MÁX: 2 PERSONAS

TRANSPORTE PARTICULAR
PRIVADO - PÚBLICO



BICICLETA
CAPACIDAD MÁXIMA: 1 PERSONA

TRACCIÓN A SANGRE
y ELÉCTRICO



MONOPATÍN
CAPACIDAD MÁXIMA: 1 PERSONA

TRANSPORTE PÚBLICO a COMBUSTIÓN POR BIODIESEL

TRANSPORTE PÚBLICO ELÉCTRICO
USO LOCAL

CAPACIDAD MÁXIMA: 70 PERSONAS



1 COLECTIVO DE LÍNEA URBANA
Eléctrico

TRANSPORTE PÚBLICO
USO REGIONAL e INTERJURIDICCIONAL

CAPACIDAD MÁXIMA: 52 PERSONAS



COLECTIVOS DE LÍNEA INTERURBANA
A combustible Biodiesel

TRANSPORTE PÚBLICO
USO NACIONAL

CAPACIDAD MÁXIMA: 60 PERSONAS



COLECTIVOS LARGA DISTANCIA
A combustible Biodiesel

SERVICIO DE TURISMO PRIVADO
USO NACIONAL e INTERNACIONAL

CAPACIDAD MÁXIMA: 60 PERSONAS



COLECTIVOS LARGA DISTANCIA
A combustible Biodiesel

SERVICIO PRIVADO
USO LOCAL, INTERJURIDICCIONAL y REGIONAL

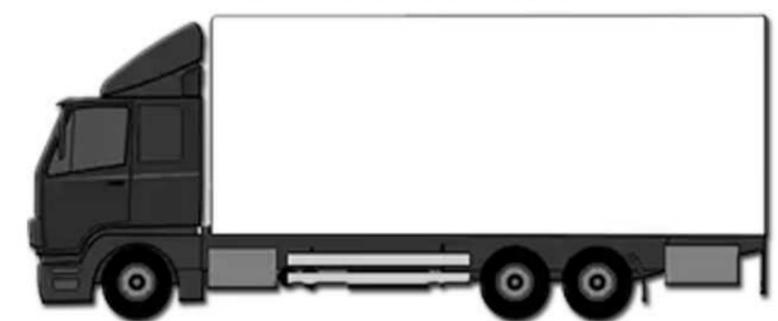
CAPACIDAD MÁXIMA: 16 PERSONAS



COMBIS DE RECORRIDO PROGRAMABLE
A combustible Biosiesel

TRANSPORTE PESADO
USO PRIVADO REGIONAL y NACIONAL

CAPACIDAD MÁXIMA: 2 PERSONAS



CAMIÓN DE CARGA
A combustible Biodiesel

PROGRAMA | Dimensiones y radios de giro

Se tomaron en cuenta estas 5 clases de vehículos que accederán con frecuencia al Centro de Transferencia Multimodal, con el fin de analizar sus dimensiones y estudios de maniobras generales para tener en cuenta al momento del diseño de dársenas, estacionamientos, playas de maniobras, voladizos, rampas vehiculares necesarias para el proyecto.

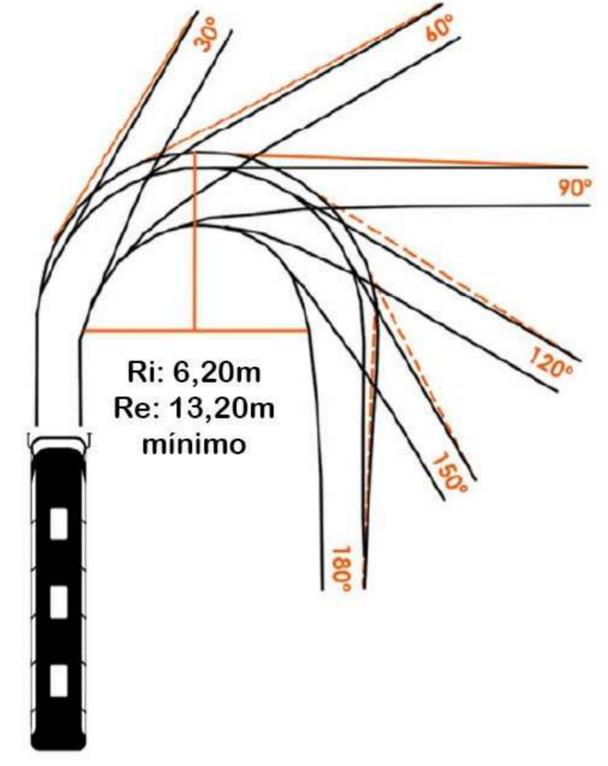
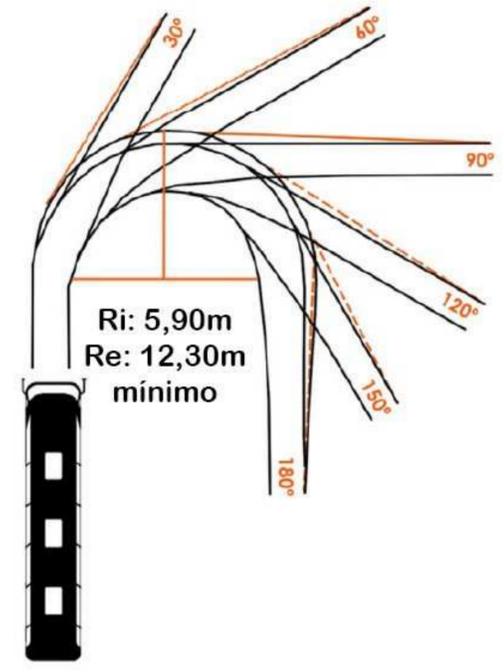
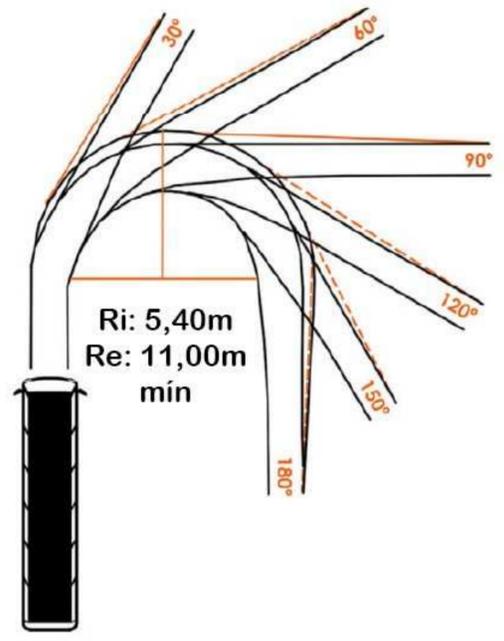
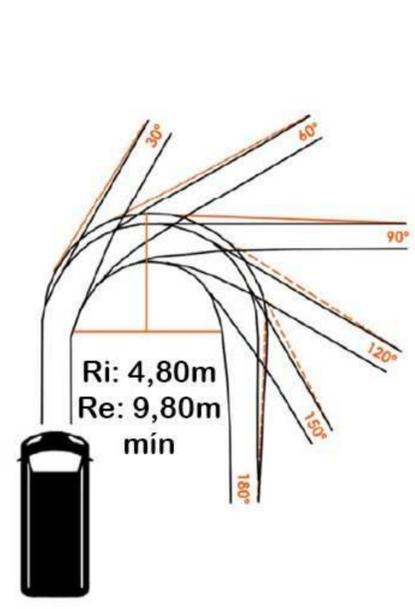
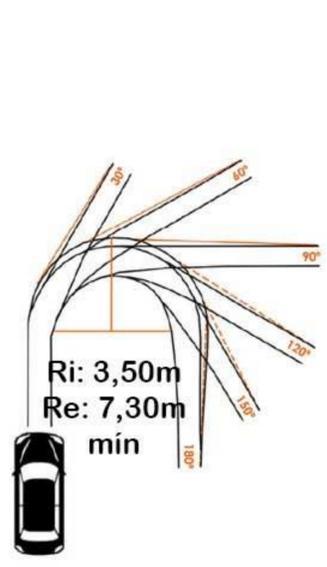
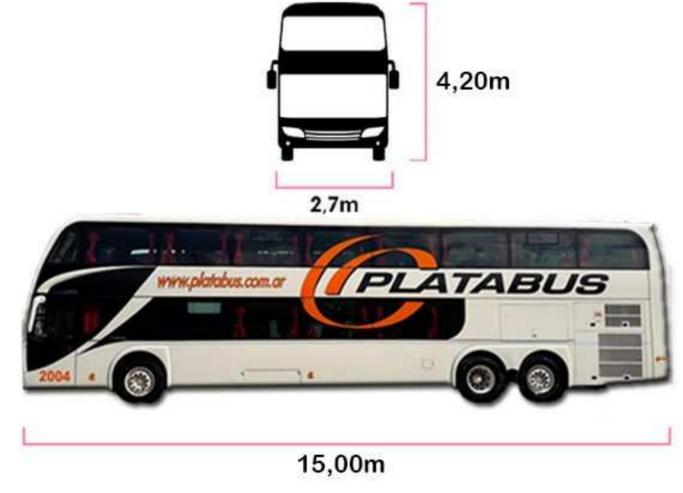
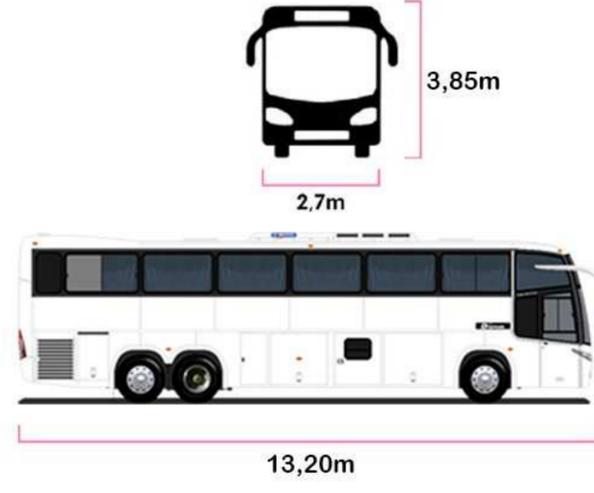
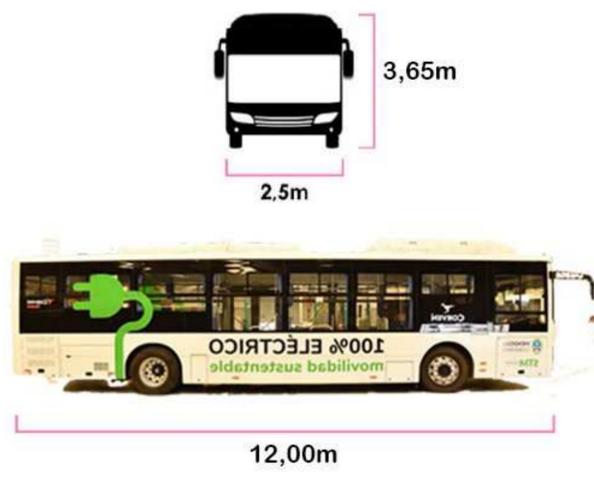
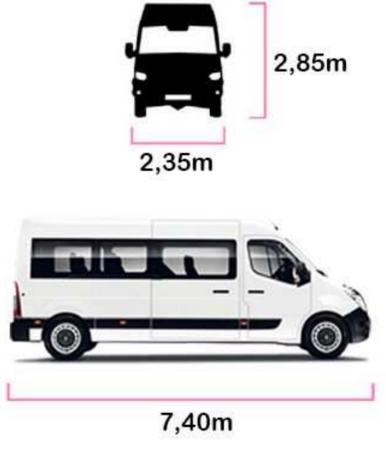
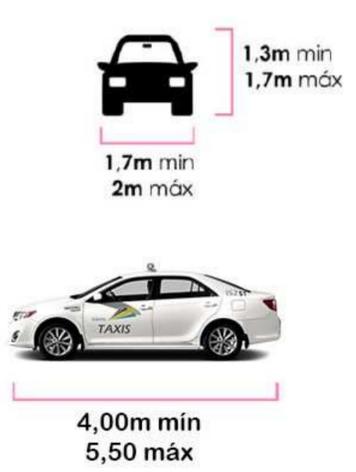
AUTOMÓVIL

COMBI

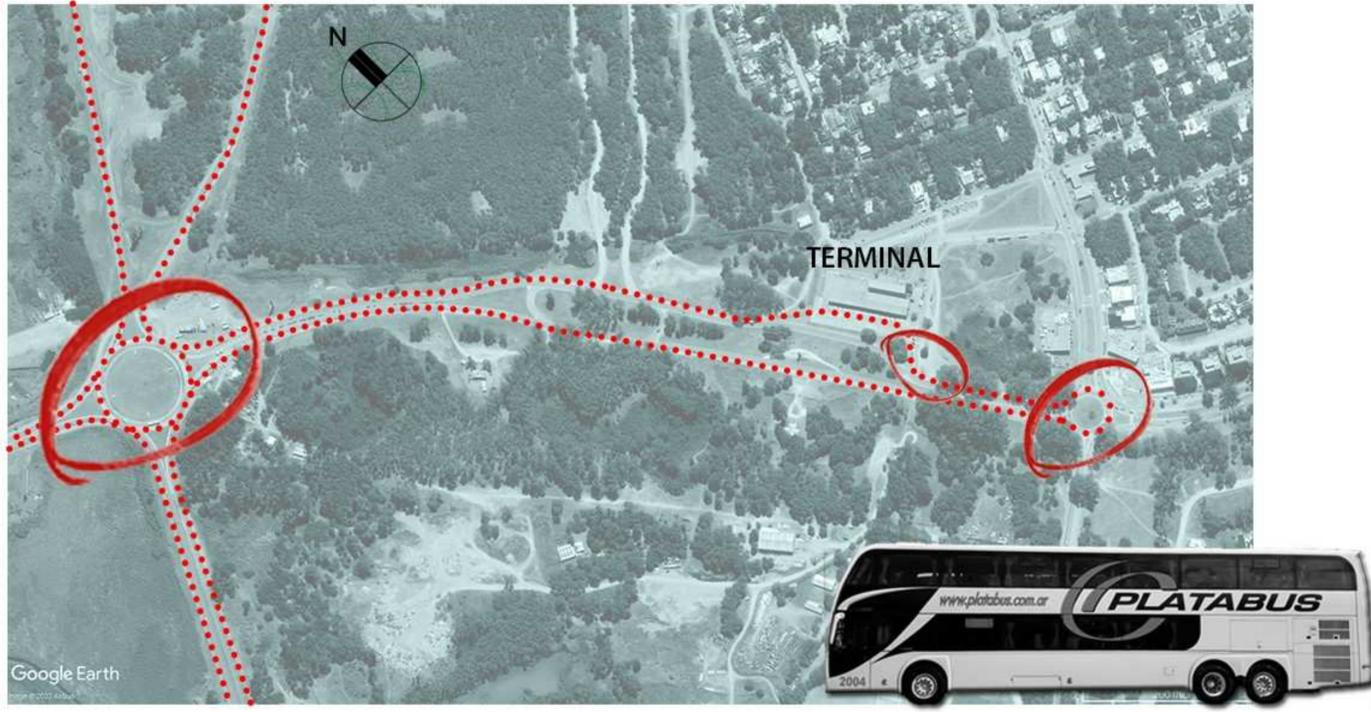
COLECTIVO URBANO

COLECTIVO MEDIA DISTANCIA

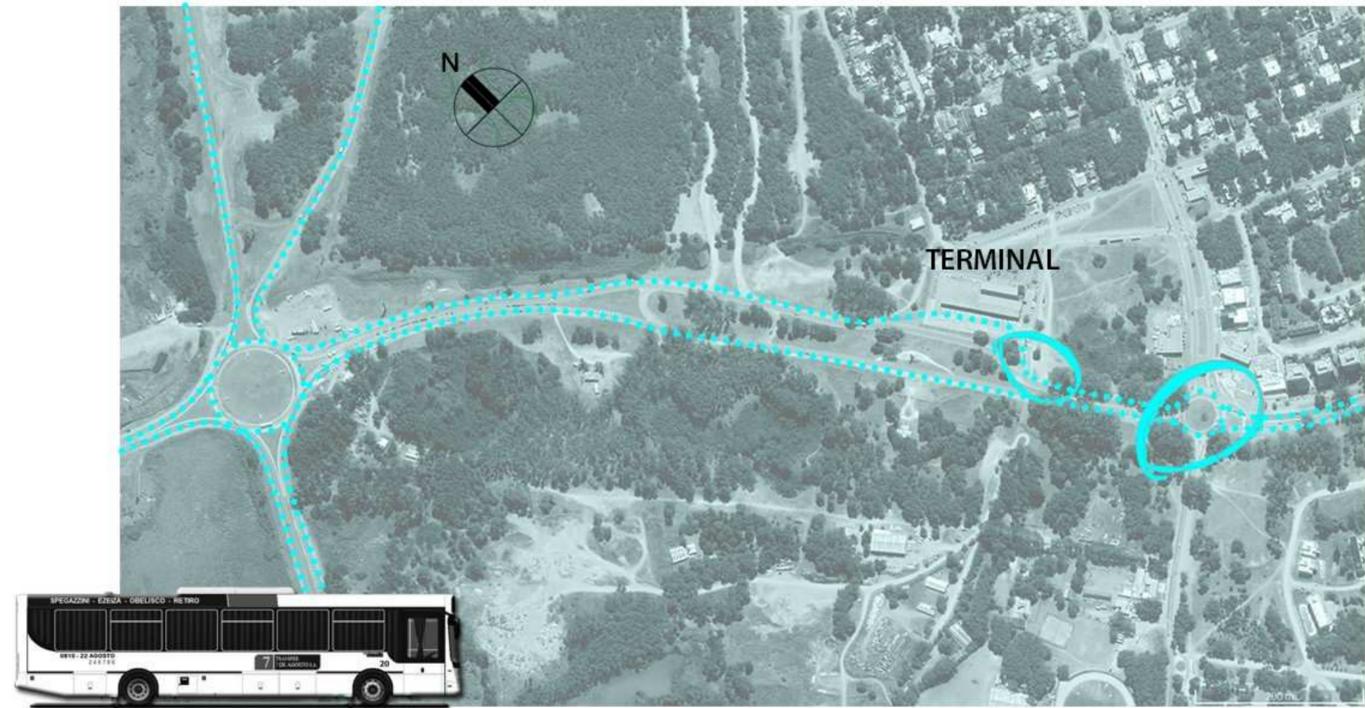
COLECTIVO LARGA DISTANCIA



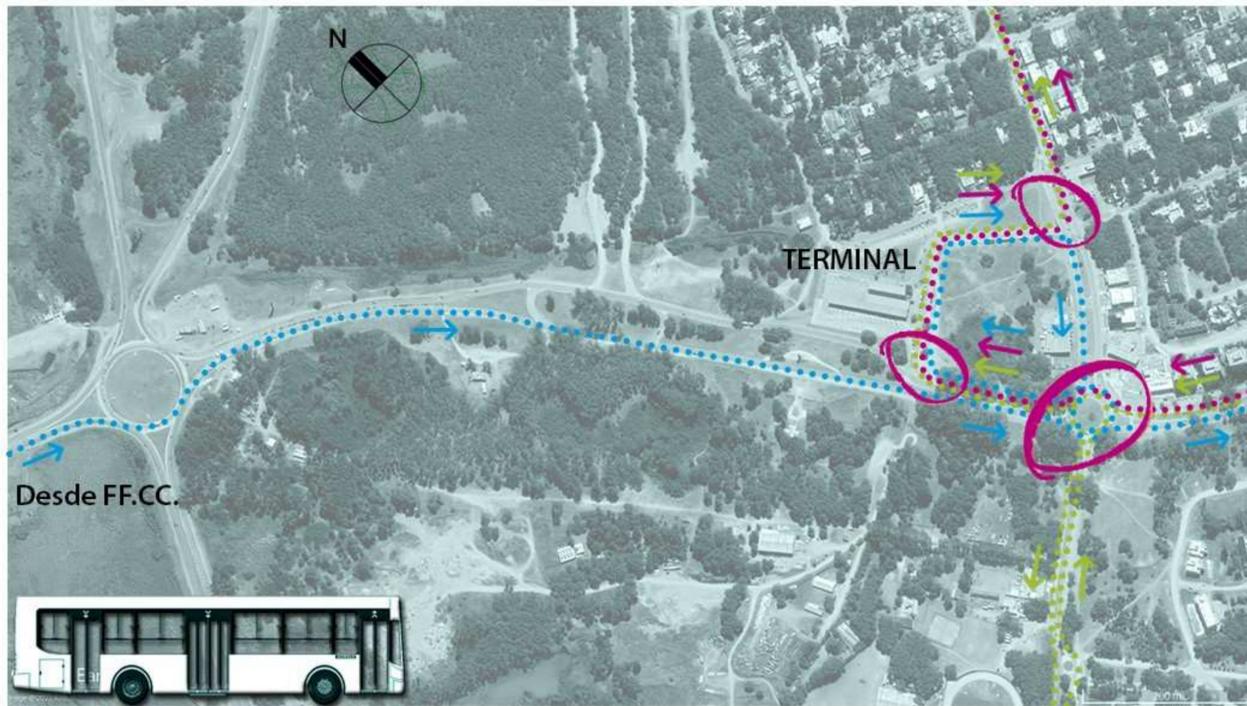
PROGRAMA | Análisis de Movilidad del Transporte Público rodado



DESPLAZAMIENTO DEL TRANSPORTE PÚBLICO DE LARGA DISTANCIA
 Complicaciones de maniobras, producto de giros muy exigidos en el acceso y egreso principal, acceso a la Terminal y nodos principales, junto al gran caudal de tránsito vehicular.
 En la intersección de las Rutas Provinciales 11 y 74, se generan cuellos de botellas en épocas de temporada alta, impidiendo el libre tránsito de este medio de transporte.



DESPLAZAMIENTO DEL TRANSPORTE PÚBLICO DE MEDIA DISTANCIA
 Complicaciones de maniobras, producto de giros muy exigidos en el acceso a la Terminal y nodos principales, junto al gran caudal de tránsito vehicular.



DESPLAZAMIENTO DEL TRANSPORTE PÚBLICO DE CORTA DISTANCIA
 Complicaciones de maniobras, producto de giros muy exigidos en el acceso a la Terminal y nodos principales y secundarios, junto al gran caudal de tránsito vehicular interno y de egreso a la ciudad.

OTROS TRANSPORTES DE MOVIMIENTO MASIVO DE PERSONAS

COMBIS DE RECORRIDO PROGRAMABLE



SERVICIOS DE TURISMO LARGA DISTANCIA



CIRCUITO CORTA DISTANCIA
 Local
 Interbalneario
 Desde FF.CC. a Villa Gesell

COLECTIVO URBANO



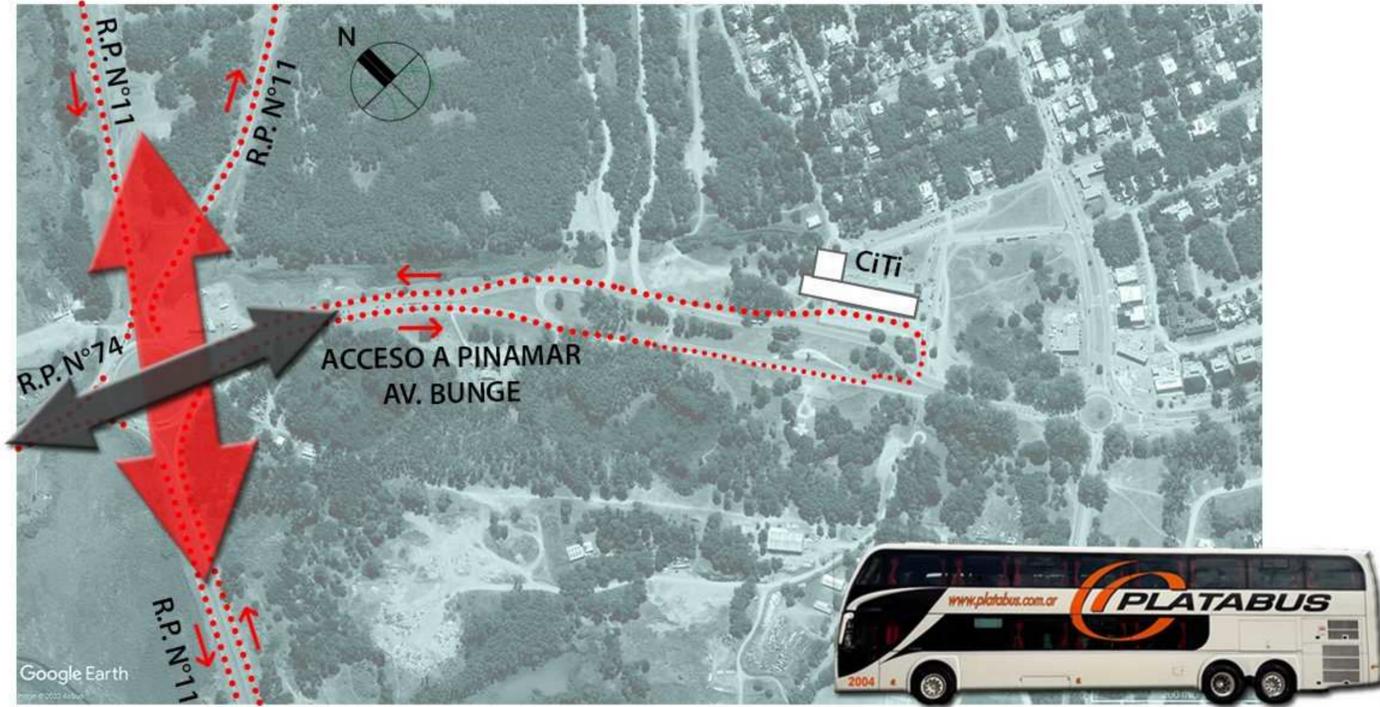
COLECTIVOS ARTICULADOS



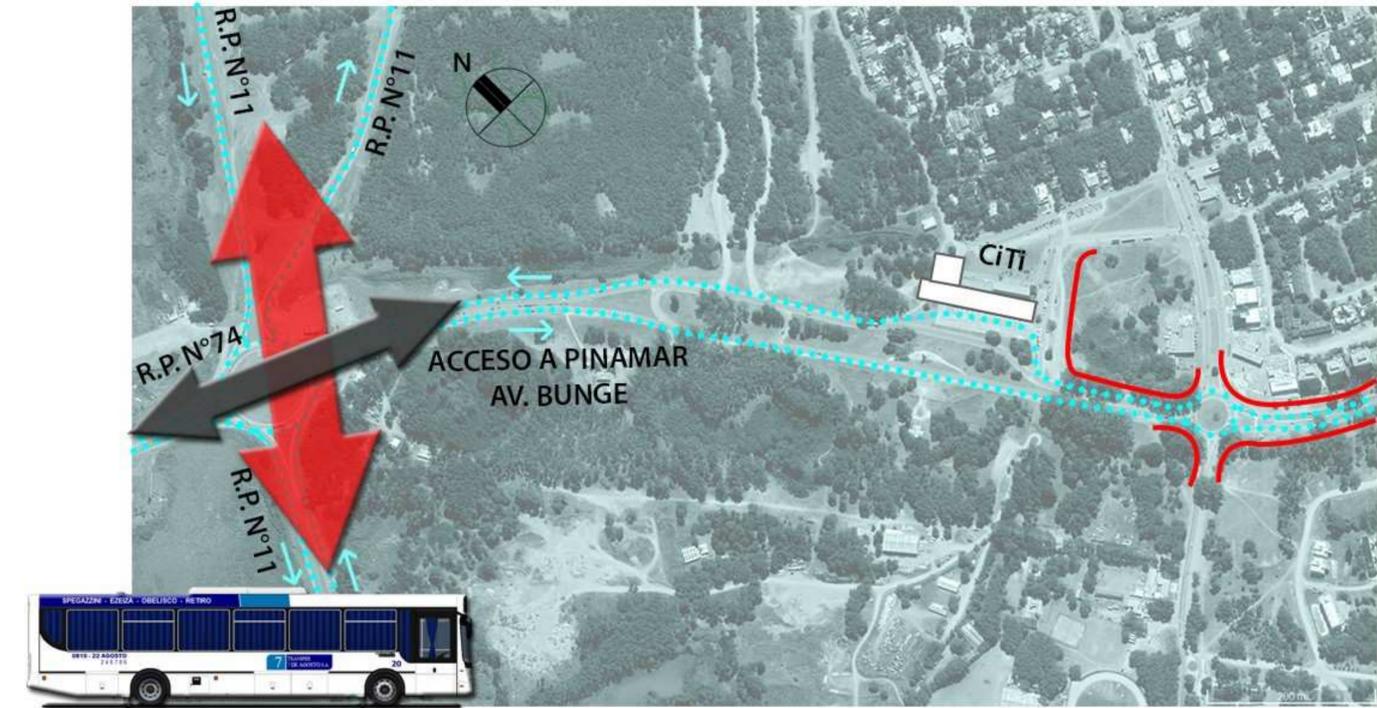
COLECTIVOS DE EXCURSIÓN



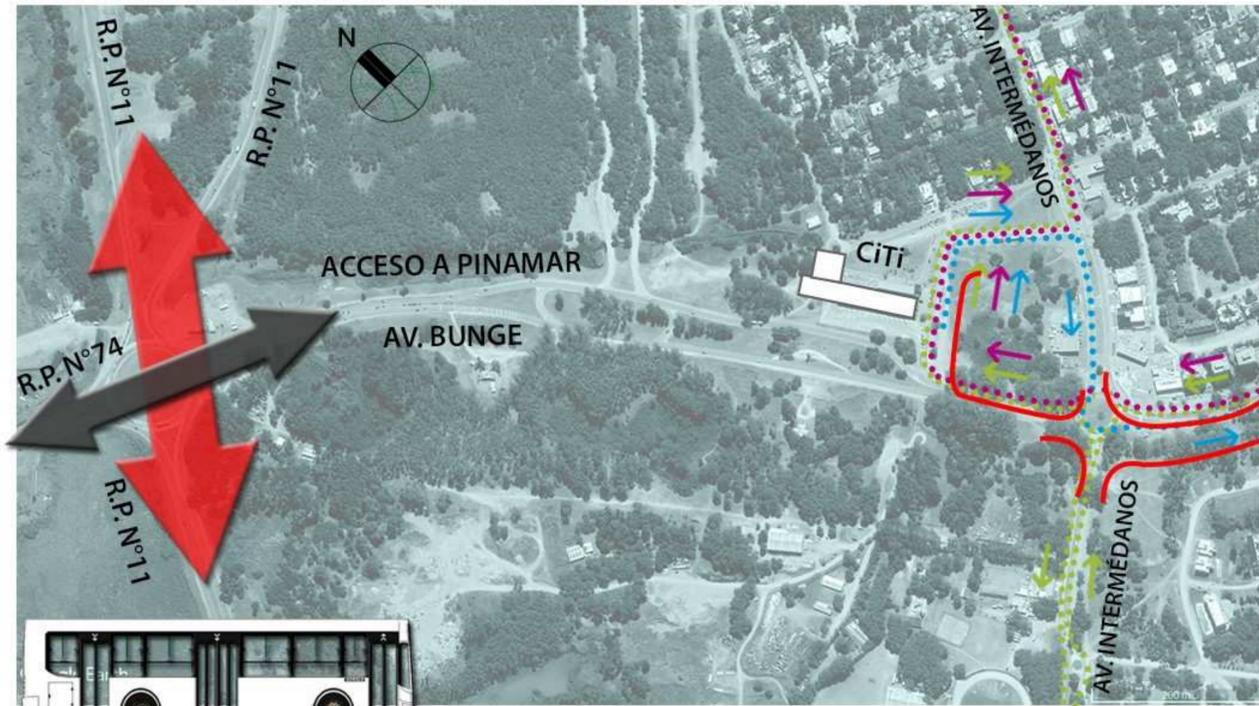
PROGRAMA | Movilidad del Transporte Público rodado propuesta



DESPLAZAMIENTO PROPUESTO PARA EL TRANSPORTE PÚBLICO DE LARGA DISTANCIA
 Como respuesta a las principales problemáticas encontradas en el sistema de movimiento del acceso a Pinamar, propongo la continuación sobrenivel en línea recta de la Ruta Provincial 74, de manera tal que genere una continuidad directa y espontánea del flujo vehicular de un lado al otro de la intersección, sin generar obstáculos en el tránsito generados habitualmente en épocas estivales y promoviendo la culminación de la Autovía 11 en el tramo interbalneario Pinamar - Partido de La Costa.
 Además, planteo una síntesis para el recorrido del transporte de media y larga distancia, por medio de un desvío con dársena inmediato al área del acceso a la Terminal.



DESPLAZAMIENTO DEL TRANSPORTE PÚBLICO DE MEDIA DISTANCIA
 A partir de la implementación del paso de la Autovía 11 sobrenivel y el trabajo con colectoras, tendríamos como resultado una fluidez más dinámica en el sistema circulatorio interno.



DESPLAZAMIENTO DEL TRANSPORTE PÚBLICO DE CORTA DISTANCIA
 Para este caso, propongo la implementación de colectoras en ambas manos, tanto para el segundo tramo del acceso principal como para los desvíos en las intersecciones, ambas comprendidas por la Av. Bunge entre Av. Intermédanos y Av. Del Tridente. De esta forma, reduciríamos ampliamente el gran caudal de tránsito vehicular interno y de acceso y egreso a la ciudad, provocados por los nodos de circulación y la mezcla de medios de transportes.

OTROS TRANSPORTES DE MOVIMIENTO MASIVO DE PERSONAS

COMBIS DE RECORRIDO PROGRAMABLE



SERVICIOS DE TURISMO LARGA DISTANCIA



CIRCUITO CORTA DISTANCIA

- Local
- Interbalneario
- Desde CTMP a Villa Gesell
- Colectoras

COLECTIVO URBANO

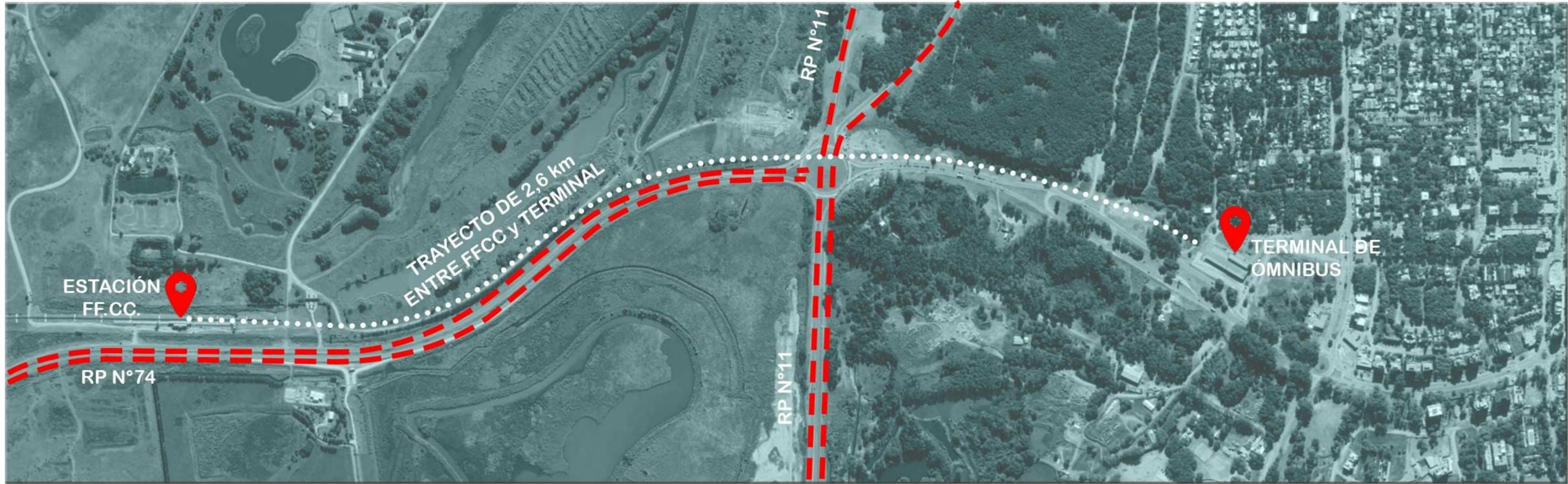


COLECTIVOS ARTICULADOS



COLECTIVOS DE EXCURSIÓN





DESCONEXIÓN DEL SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO (Ferroviario / Automotor)

La localización de la Estación Ferroviaria en jurisdicción de Gral. Madariaga, sobre la RP N°74 (a 4,5 km de distancia a la Terminal de Ómnibus), trae aparejado conflictos funcionales. Toda vez que aquella estación genera desplazamientos, deben atravesar el nudo circulatorio formado por la mencionada Ruta Provincial y la Multitrocha (RP 11) a Villa Gesell, ya de por sí conflictivo. La complementación de combis, taxis y hasta colectivos de línea no termina de satisfacer a los usuarios.



Todos los años Pinamar recibe un gran caudal de Turistas por medio del ferrocarril, mayormente familias que eligen a la localidad para vacacionar en épocas estivales.

Muchas de ellas no cuentan con la posibilidad de costear las altas tarifas impuestas por el transporte privado, para lograr acercarse a las inmediaciones en tiempo y forma. Esto genera que los pasajeros se desplacen costeadando la Autovía para llegar a arribar.



Además, la estación estuvo mucho tiempo en desuso e inhabilitada para tal funcionamiento; esto resulta en una grave problemática regional, logrando a cambio la reactivación con una muy baja frecuencia, escasa calidad en el mantenimiento de los tendidos ferroviarios, entre otros.



LA IMPORTANCIA DEL TRANSPORTE PÚBLICO FERRO-AUTOMOTOR

La localidad no solo recibe a turistas, diariamente miles de obreros de la ciudad vecina (Madariaga) se desplazan a sus instalaciones por la oferta laboral. Muchos de sus comercios, su hotelería, el Cine, el Teatro, etc, son tomados como una fuente económica para los Madariaguenses; el costo del pasaje en colectivo, el aumento del combustible, la falta de un sistema de transporte público equitativo pensado para solventar esas demandas, hace que últimamente se desplacen por medio de vehículos ilegales.

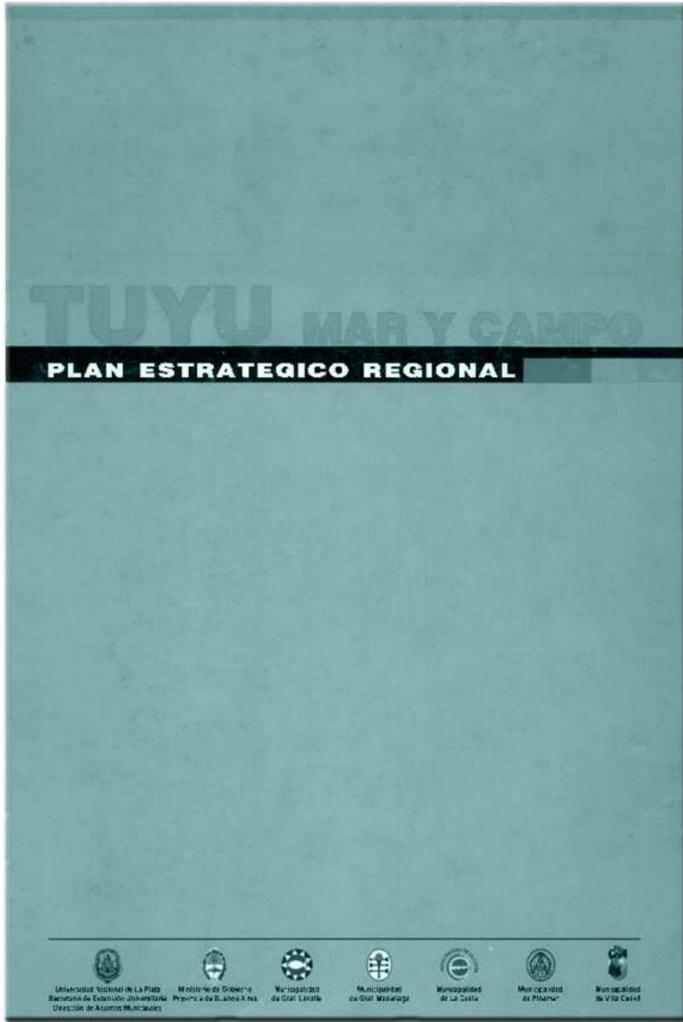


Se hace imprescindible la búsqueda de la llegada del Tren a las inmediaciones de Pinamar, dando respuesta no solo a la parte Turística sino a la trabajadora y residencial de la región.

03

PLAN DE MOVILIDAD URBANA





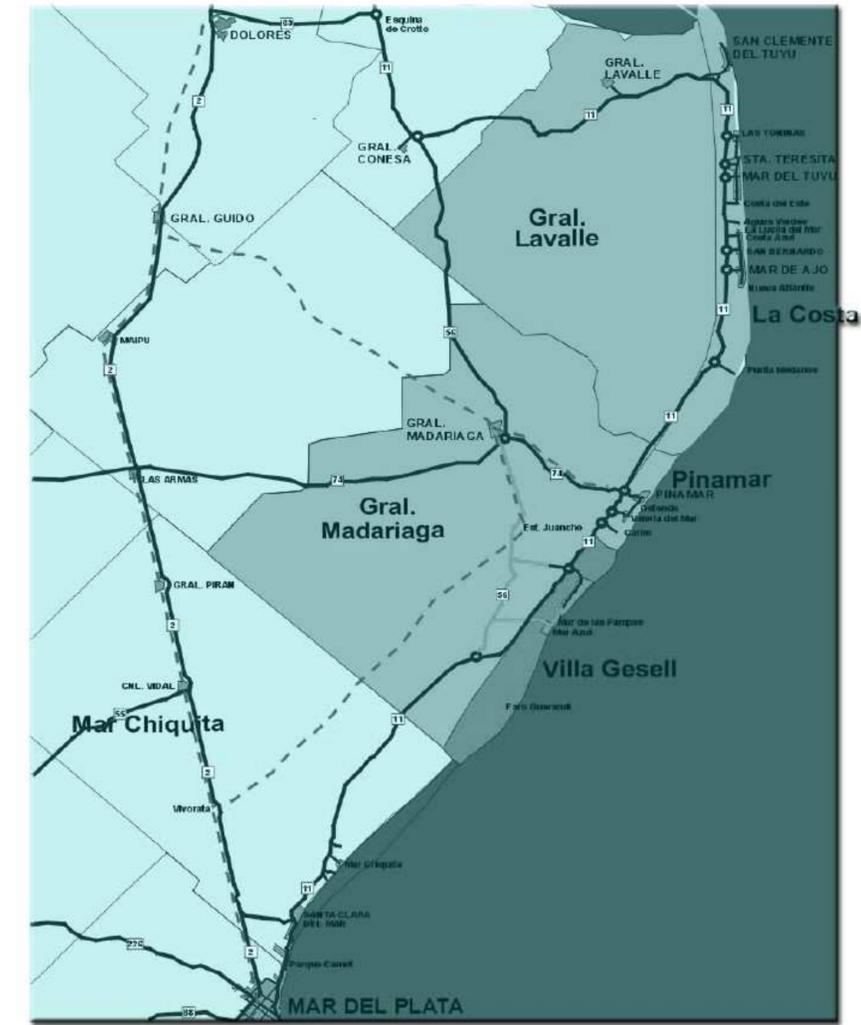
MODELO DE DESARROLLO

Consolidar la Región del Tuyú conformada por los partidos de La Costa, Pinamar, Villa Gesell, Gral. Lavalle y Gral. Madariaga reafirmando los elementos de identidad colectiva, potenciando las particularidades locales y abriendo espacios de participación ciudadana en los niveles de decisión.

Contribuir al bienestar y equidad social para todos los habitantes de la Región, tendiendo a una estructura social cohesionada e inclusiva, ejerciendo el derecho al desarrollo de forma tal que responda a las necesidades de las generaciones presentes y futuras.

Promover el desarrollo económico, enmarcado en un sistema de gestión ambiental, a partir de la base productiva regional y el racional aprovechamiento de los recursos humanos y naturales.

Promover una oferta turística regional sostenible y diversificada, sobre la base de la fórmula Mar + Identidad Cultural + Campo, aprovechando todos los recursos existentes, para generar productos y servicios de calidad que superen la alta estacionalidad y signifiquen un sello característico de la Región.



EJES ESTRATÉGICOS

1. IDENTIDAD REGIONAL

Integrar la región a partir de la participación comunitaria, el fortalecimiento de la identidad y la institucionalización regional.

PROGRAMA 1: DESARROLLAR UN MODELO DE GESTIÓN PARTICIPATIVA
 M1_Articular la gestión interés intramunicipal.
 M2_Constituir la región como nexo de vinculación ante el estado nacional y provincial.

PROGRAMA 2: INSTITUCIONALIZAR LA REGION
 M3_Conformar el Consorcio Regional.
 M4_Conformar el Consejo Regional.

El proyecto de Región implica una integración social, cultural, económica y territorial mediante la implementación de mecanismos de participación comunitaria, el fortalecimiento de los aspectos propios y distintivos que conforman su identidad y la construcción de redes de comunicación que ordenen y sistematicen la circulación de información intermunicipal.

PROGRAMA 3: FORTALECER LA IDENTIDAD REGIONAL
 M5_Diseñar estrategias para instalar el nombre de la Región.
 M6_Crear una certificación de origen y calidad de los productos y servicios que ofrece la Región, a partir de una marca regional.

2. DESARROLLO SOCIAL

Impulsar una política integral de desarrollo social conceptualizando al empleo como factor de cohesión social

PROGRAMA 4: DISEÑAR UNA POLÍTICA INTEGRAL DE DESARROLLO SOCIAL

- SUBPROGRAMA 4.1. PROGRAMA DE ASISTENCIA A LA POBLACIÓN EN RIESGO
 M7_Diseño e implementación de un Plan Integral de Desarrollo Social.
 M8_Atención alimentaria para grupos en riesgo. Determinación del nivel mínimo de alimentos.

- SUBPROGRAMA 4.2. COORDINAR EL SISTEMA DE SALUD A NIVEL REGIONAL
 M9_Plan Regional de Salud, sustentado en los principios de la estrategia de atención primaria, que contenga un Plan de Atención Específico para la Temporada Alta.

- SUBPROGRAMA 4.3. INSTALAR EL CONCEPTO DE SEGURIDAD COMO VALOR AGREGADO PARA LA REGIÓN
 M10_Plan de Seguridad Regional Preventivo.

PROGRAMA 5: FORTALECIMIENTO DE LA ESTRUCTURA FORMATIVA DEL RESIDENTE DE LA REGIÓN

M11_Estructuración de la Oferta Educativa de acorde con la demanda regional.
 M12_Sensibilizar al residente en la incorporación de pautas culturales locales y regionales.
 M13_Capacitar recursos humanos vinculándolos con las principales actividades económicas de la región.

M14_Competicencias laborales y capacitación.
 M15_Propuestas de Educación Ambiental en el sistema educativo formal.
 M16_Propuestas de Educación Ambiental en los espacios de educación no formal.
 M17_Fortalecimiento de la participación del Turista.
 M18_Concientización turística en el marco de la educación formal.
 M19_Capacitación continua a trabajadores del sector turismo.

PROGRAMA 6: INICIATIVA REGIONAL DE OCUPACIÓN – CAPACITACIÓN

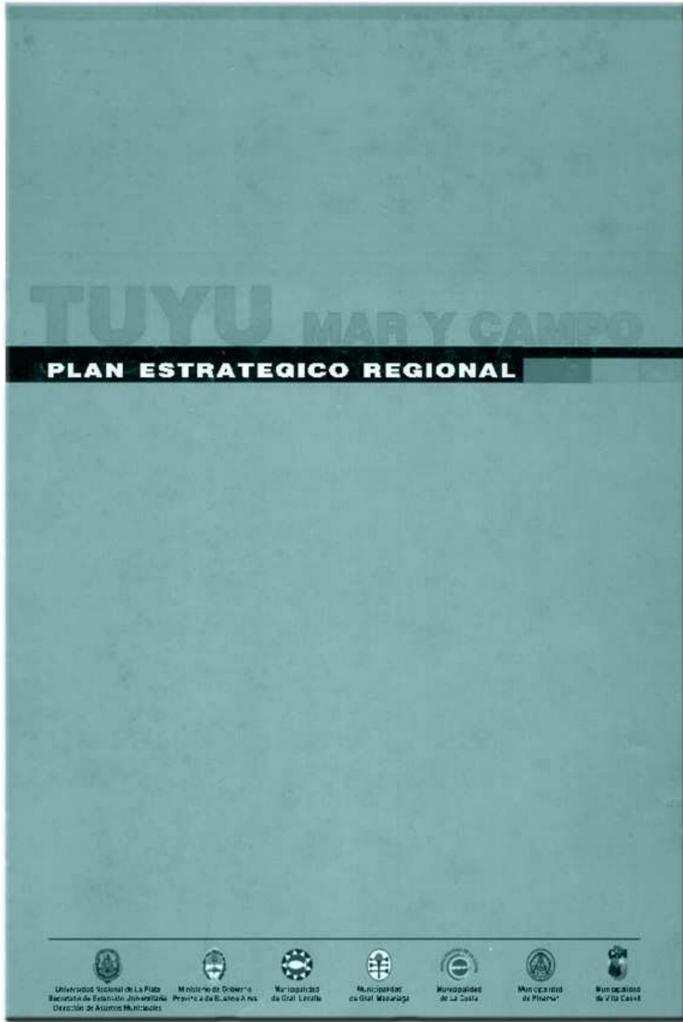
M20_Identificación de mercados y de la oferta regional.
 M21_Legislar acerca de las condiciones que impliquen la defensa y promoción del empleo local / regional.
 M22_Promover las modalidades asociativas como mecanismos de generación de empleo y autoempleo.
 M23_Fondo de promoción del empleo.

3. GESTIÓN AMBIENTAL

Implementar una gestión ambiental para lograr el crecimiento equilibrado de la región y la calidad de vida de sus ciudadanos.

PROGRAMA 7: PRESERVACIÓN DEL AMBIENTE.

M24_Creación del Digesto que sistematice la normativa ambiental regional.
 M25_Relevamiento del patrimonio natural, paisajístico y cultural de la región.
 M26_Plan de tratamiento de residuos sólidos urbanos.
 M27_Tratamiento de los residuos sólidos, líquidos, gaseosos y tóxicos.



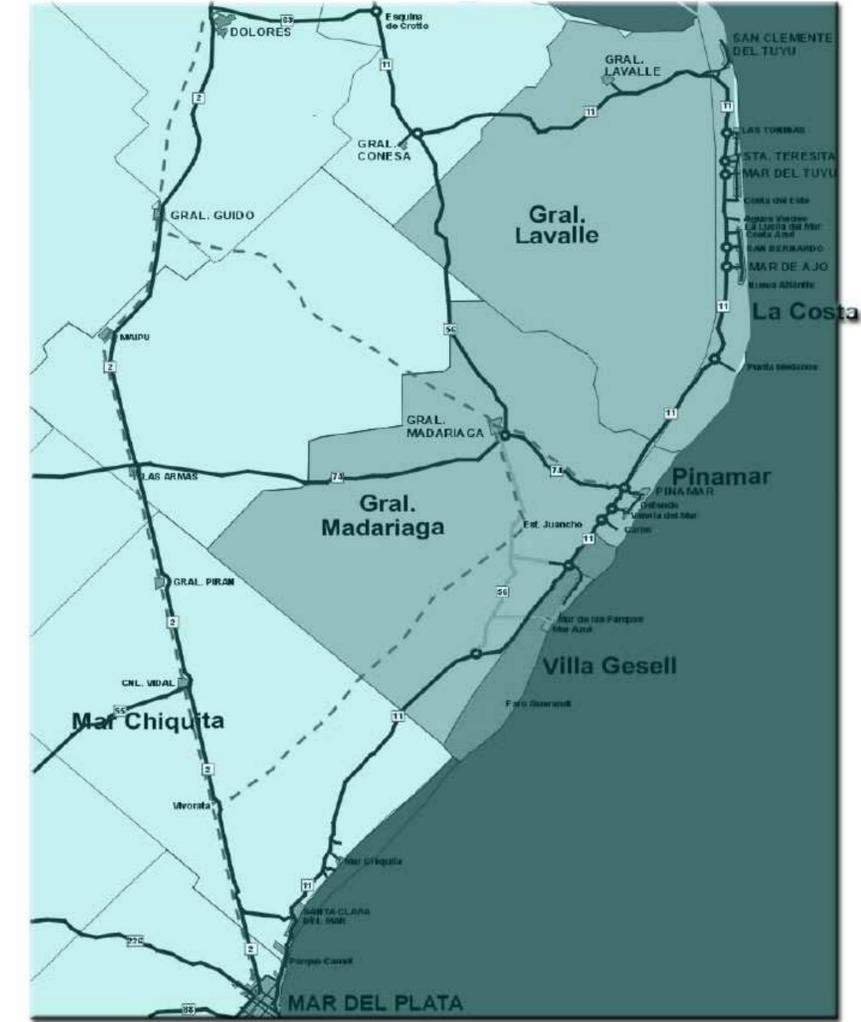
MODELO DE DESARROLLO

Consolidar la Región del Tuyú conformada por los partidos de La Costa, Pinamar, Villa Gesell, Gral. Lavalle y Gral. Madariaga reafirmando los elementos de identidad colectiva, potenciando las particularidades locales y abriendo espacios de participación ciudadana en los niveles de decisión.

Contribuir al bienestar y equidad social para todos los habitantes de la Región, tendiendo a una estructura social cohesionada e inclusiva, ejerciendo el derecho al desarrollo de forma tal que responda a las necesidades de las generaciones presentes y futuras.

Promover el desarrollo económico, enmarcado en un sistema de gestión ambiental, a partir de la base productiva regional y el racional aprovechamiento de los recursos humanos y naturales.

Promover una oferta turística regional sostenible y diversificada, sobre la base de la fórmula Mar + Identidad Cultural + Campo, aprovechando todos los recursos existentes, para generar productos y servicios de calidad que superen la alta estacionalidad y signifiquen un sello característico de la Región.



EJES ESTRATÉGICOS

4. DESARROLLO ECONÓMICO

Fortalecer la estructura económica de la región impulsando la diversificación de la producción agropecuaria y el desarrollo de emprendimientos, con criterios de sustentabilidad y complementariedad.

PROGRAMA 8: FORTALECIMIENTO DE LA ESTRUCTURA ECONÓMICA PyME REGIONAL.

- M28_Diseño e implementación de políticas de estímulo a la actividad económica Pyme regional.
- M29_Promoción del consumo de Productos Regionales.
- M30_Planificar, orientar y apoyar las actividades productivas y comerciales de la región.

5. TURISMO

Impulsar el desarrollo integral de la región promoviendo una oferta turística complementaria y diversificada que tienda a la "ruptura de la estacionalidad" y se transforme en ventaja competitiva.

PROGRAMA 9: COORDINACIÓN EN LA TOMA DE DECISIONES TURÍSTICAS PARA LA REGIÓN.

- M31_Conformar el Ente Regional de Turismo en el marco del Consejo Regional.
- M32_Coordinación de acciones de comunicación y promoción turísticas para la Región con el sector empresarial.
- M33_Señalización turística en las rutas.
- M34_Sistema de Evaluación Turística Continua.

PROGRAMA 10: FORTALECIMIENTO DE LA IDENTIDAD Y LA CULTURA REGIONAL.

- SUBPROGRAMA 10.1 IDENTIDAD LOCAL Y REGIONAL.
- M35_Proyecto "Playas de la Región" (Identidad y Calidad).
- M36_Recuperación y promoción Cultural.
- M37_Integración de las artesanías regionales.

SUBPROGRAMA 10.2. CULTURA DE LA CALIDAD TOTAL.

- M38_Implementación de Procesos de calidad en recursos hídricos (lagunas, ríos y mar).
- M39_Modernización de los servicios y equipamientos urbanos.
- M40_Promocionar la cultura de la calidad en los empresarios.

PROGRAMA 11: DIVERSIFICACIÓN Y COMPLEMENTARIEDAD DE LA OFERTA TURÍSTICA.

- M41_Integración de las cadenas productivas de la región.
- M42_Organizar circuitos de ecoturismo en áreas naturales protegidas.
- M43_Organizar circuitos de agroturismo y turismo rural.
- M44_Propender a la asociatividad entre sectores.
- M45_Establecer canales de comercialización de los productos turísticos regionales.

6. GESTIÓN URBANA

Propiciar una mayor integración regional, mediante el ordenamiento del territorio, el desarrollo sostenible de las urbanizaciones y el mejoramiento del sistema de movimientos.

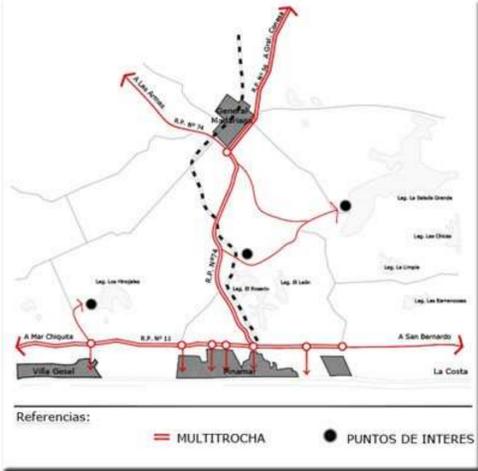
PROGRAMA 12: ORDENAMIENTO TERRITORIAL DE LA REGIÓN.

- M46_Plan de ordenamiento territorial de la región.
- M47_Plan integral de manejo del frente marítimo.
- M48_Propuesta de usos para el área "Ruta Interbalnearia".

PROGRAMA 13: PLANIFICAR EL SISTEMA DE MOVIMIENTOS DE LA REGIÓN.

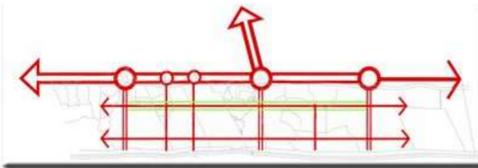
- M49_Construir una adecuada infraestructura vial.
- M50_Articular el sistema de transporte a nivel regional.

Plan de Movilidad Urbana | Estrategias para el desarrollo sustentable del partido de Pinamar

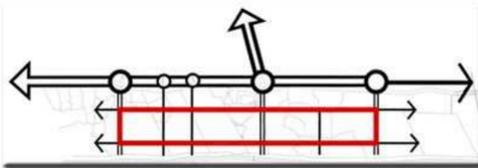


MEJORAMIENTO DE LA ACCESIBILIDAD REGIONAL
 - Optimizando la infraestructura vial primaria conectada a la RNN° 2.
 - Desarrollando un sistema de autotransporte público articulado con otros modos.

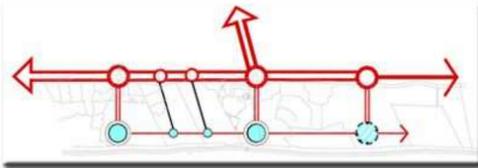
REESTRUCTURACIÓN DE LOS ACCESOS AL PARTIDO
 - Revalorizando las cualidades paisajísticas y funcionales de la multitrocha.
 - Acordando con Gral. Madariaga el ordenamiento integral de los bordes.
 - Jerarquizando los accesos existentes y creando uno nuevo hacia el norte del Partido.



MEJORAMIENTO DE LA ACCESIBILIDAD INTERNA
 - Promoviendo la reestructuración del sistema circulatorio interno.
 - Creando una Av. Parque conectora entre localidades.
 - Articulando los accesos a una malla anular.
 - Generando enlaces entre la red vial y el área costera.
 - Jerarquizando la trama vial y los distintos modos de transporte y estacionamiento.



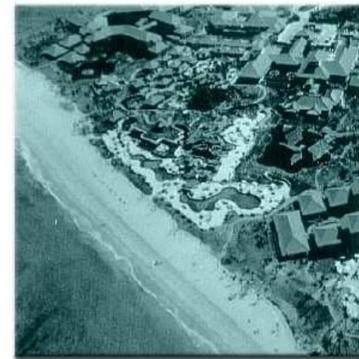
CONFORMACIÓN DE UN SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO
 - Creando un sistema de transporte local que forme parte de la oferta de atractivos turístico-recreativos del partido, constituyendo una alternativa al uso del automóvil.
 - Mejorando el servicio existente.



RECONFORMACIÓN DEL SISTEMA DE CENTRALIDADES URBANAS
 - Potenciando el desarrollo de las centralidades existentes.
 - Creando una nueva centralidad en correspondencia con el futuro puerto deportivo.



REQUALIFICACIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO
 - Considerándolo como ámbito de integración a la vez que recurso paisajístico.
 - Incrementando el arbolado y realizando el tratamiento paisajístico de accesos, Av. Parque, áreas centrales, equipamientos, sitios patrimoniales.



EXPANSIÓN Y MEJORAMIENTO DE LOS ESPACIOS VERDES
 - Creando un sistema de espacios verdes públicos que garantice la accesibilidad a áreas forestadas.
 - Consolidando los espacios verdes públicos existentes con diseños integrales en armonía con la naturaleza.

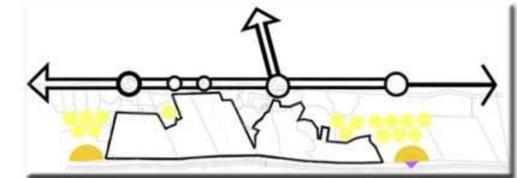
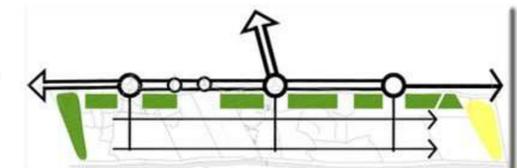
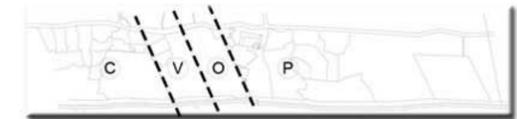
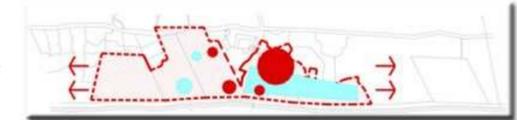
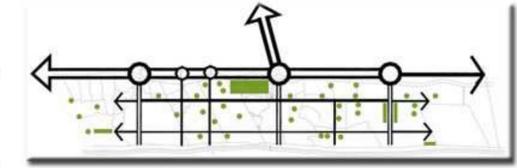
REESTRUCTURACIÓN DEL FRENTE MARÍTIMO
 - Tratando en forma integral al frente marítimo, reconociendo las particularidades de cada localidad.
 - Minimizando el impacto sobre el paisaje y la dinámica natural, originado por la ocupación.

PROVISIÓN INTEGRAL DE SERVICIOS DE SANEAMIENTO BÁSICO
 - Completando la cobertura actual en las áreas urbanizadas y en ampliaciones.
 - Incorporando el concepto de sustentabilidad al tratamiento y disposición de residuos y a la canalización y contención de pluviales.

CONSOLIDACIÓN DE LAS ÁREAS URBANIZADAS
 - Promoviendo el completamiento de las actuales áreas urbanizadas a través de políticas activas para el aprovechamiento integral y racional de esos territorios.
 - Revalorizando las identidades locales manteniendo estándares sustentables y compatibles con el perfil deseado.

CONFORMACIÓN DE UN ÁREA PARA GRANDES EQUIPAMIENTOS
 - Para el uso turístico recreativo, deportivo y socio cultural, con buena accesibilidad y baja ocupación edilicia, sin alterar el médano y el bosque, alternativos a la playa.

NUEVAS MODALIDADES DE ALOJAMIENTO Y COMERCIALIZACIÓN
 - Promoviendo nuevas modalidades de alojamiento turístico con bajos patrones de ocupación que contemplan y se articulan con las actuales áreas.

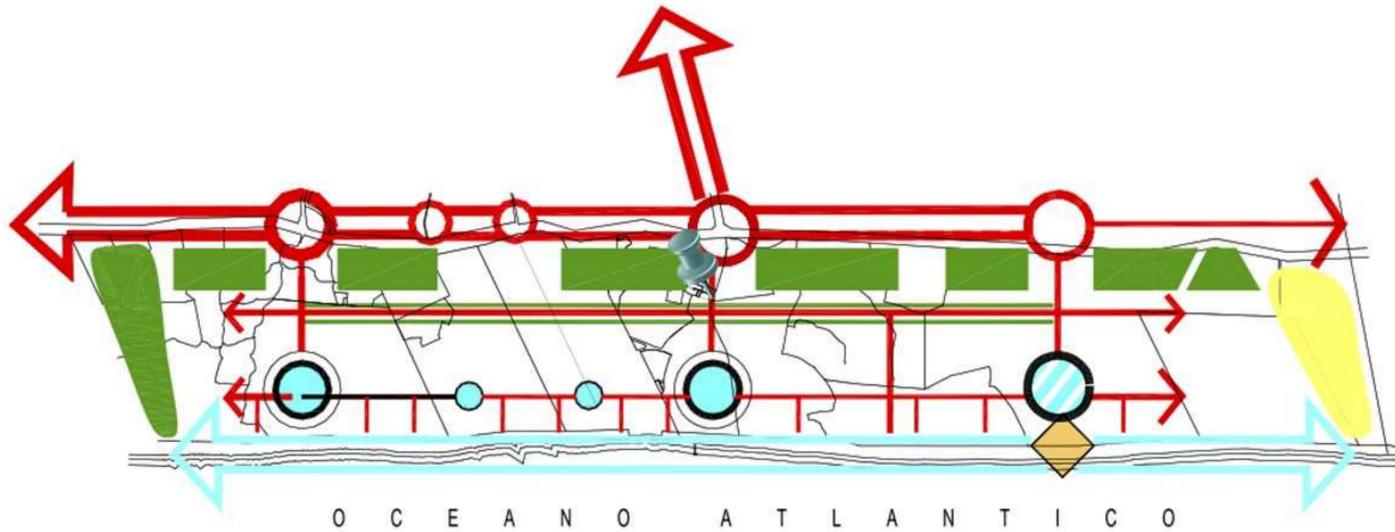




Municipalidad de Pinamar
Pcia. De Buenos Aires



Facultad de Arquitectura y Urbanismo
Universidad Nacional de La Plata



Esquema Básico de integración de los Lineamientos
Fuente: Plan Estratégico de desarrollo Sustentable - Partido de Pinamar
Municipalidad de Pinamar / FAU UNLP

En síntesis, el siguiente esquema contiene la expresión final de lo que se entiende deben ser los rasgos fundamentales para la estructuración futura del territorio del partido.

Como se ha señalado, este esquema reconoce como punto de partida la actual configuración la cual, si bien aporta valiosos recursos, no se puede dejar de reconocer que algunas pre-existencias condicionan decididamente las posibilidades de transformación.

Por otra parte, se ha pretendido con las directrices propuestas, encauzar el desarrollo territorial en un marco que contemple la fragilidad de su soporte natural, para lo cual se plantea la adopción de patrones de ocupación del suelo que potencien sus capacidades para la actividad turística en armonía con un uso sustentable de sus recursos esenciales.

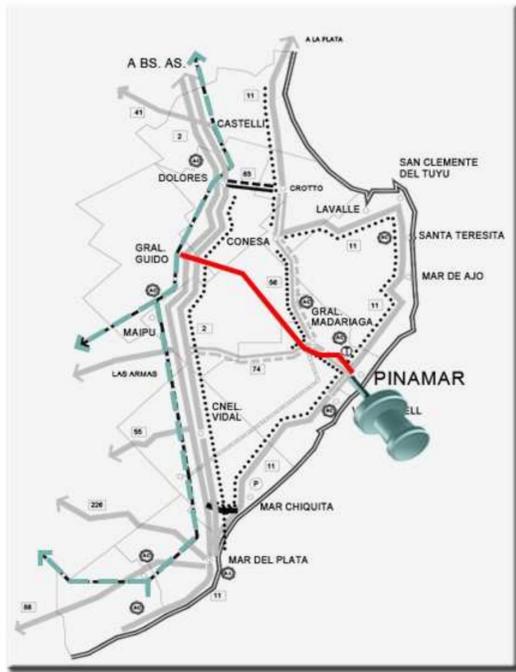
Esto conlleva el establecimiento de limitaciones a las expectativas de ocupación poblacional del partido, a fin de garantizar una racional explotación y conservación del médano, el bosque y la playa.



REFERENCIAS

- | | | | | | |
|---------------------|---|---------------------------|---------------------------------------|---------------------------------------|------------|
| Red vial regional | A. residencial unifamiliar | Reserva dunicola | Servicios recreación | Centralidades | Cementerio |
| Avenida parque | A. residencial unifamiliar c/ servicios | Reserva forestal | Area a reconfigurar | Corredores comerciales y de servicios | Terminal |
| Red vial principal | A. residencial multifamiliar | Parque y arbolado público | Espacio público costero | Equipamiento de servicios | Hospital |
| Miradores | Complejo hotelero en grandes espacios | Equipamiento recreativo | Area mixta | Parque experimental | Puerto |
| Senderos peatonales | A. residencial de carácter transitorio | Equipamientos deportivos | Area artesanal, cultural y recreativa | | |

Plan de Movilidad Urbana | Estrategias urbanas propuestas para este trabajo



CONSOLIDACIÓN DE LA ACCESIBILIDAD REGIONAL FERROVIARIA

- Optimizar la infraestructura ferroviaria conectada al ramal Bs.As. - Mar del Plata.
- Vincular la Estación de trenes "Divisadero" con la Terminal de Ómnibus, mediante la incorporación e implementación de un nuevo sistema de transporte público urbano Monorriel, como medio de transporte asequible, seguro, sostenible, sustentable, eficiente y amigable con el ecosistema autóctono.
- Desarrollar e incorporar un Centro de Transferencia Intermodal al sistema de movimiento urbano actual, que funcione como rótula entre los desplazamientos urbanos y/o regionales, y articule al transporte por Monorriel con los demás modos.
- Insentivar estrategias locales y/o regionales que impulsen al uso continuo del tendido ferroviario regional, evitando el recorte de frecuencias o del servicio fuera de épocas estivales.
- Promover el uso del Monorriel eléctrico en la sociedad de manera equitativa y consciente, como medio de transporte seguro, práctico y sustentable para el partido y la región.

MEJORAMIENTO DE LA ACCESIBILIDAD INTERNA

- Promover el uso de medios de transportes alternativos amigables con el medio ambiente, partiendo de la reestructuración del sistema circulatorio interno planteado.
- Jerarquizar la Av. Parque (conectora entre localidades) mediante la proyección e implementación del Monorriel como transporte público alternativo, que la recorrerá en toda su extensión, desde Cariló a Montecarlo.
- Articular los distintos circuitos, generados a modo de enlaces entre la red vial y el área costera.

CONSOLIDACIÓN DEL SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO URBANO

- Crear un sistema de transporte local que forme parte tanto de la oferta de atractivos turístico-recreativos del partido como educativo y sociocultural, constituyendo una alternativa al uso del automóvil durante todo el año.
- Mejorar el servicio existente sobre la Avda. Parque, contando con paradas cada 5/10 cuadras, acorde a las diferentes actividades que se realicen en el trayecto.
- Vincular, articular y potenciar el desarrollo de las centralidades urbanas existentes.



REQUALIFICACIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO

- Considerar como ámbito de integración a la vez que recurso paisajístico.
- Incrementar el arbolado y realizar los respectivos tratamientos paisajístico de accesos, Av. Parque, áreas centrales, equipamientos, sitios patrimoniales.

NUEVA MODALIDAD DE CONEXIÓN DE LAS ÁREAS CON GRANDES EQUIPAMIENTOS

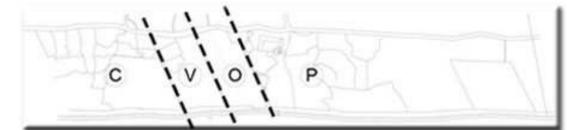
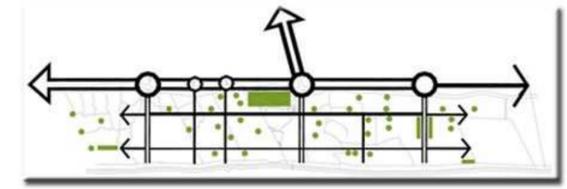
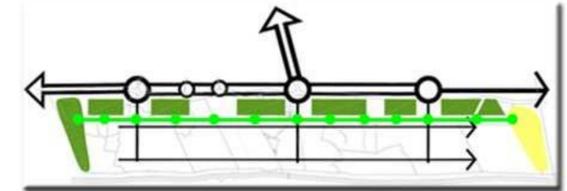
- Vincular las áreas de uso turístico recreativo, deportivo, educativo y socio cultural, por medio del sistema Monorriel con la finalidad de no alterar el médano y el bosque, acentuando además en la búsqueda de atractivos alternativos a la playa.
- Insentivar el uso de medios de transporte amigables con la naturaleza, como pueden ser bicicletas, monopatines eléctricos, UTV's eléctricos, entre otros.

EXPANSIÓN Y MEJORAMIENTO DE LOS ESPACIOS VERDES

- Crear un sistema de espacios verdes públicos que garantice la accesibilidad a áreas forestadas.
- Consolidar los espacios verdes públicos existentes con diseños integrales en armonía con la naturaleza.

CONSOLIDACIÓN DE LAS ÁREAS URBANIZADAS

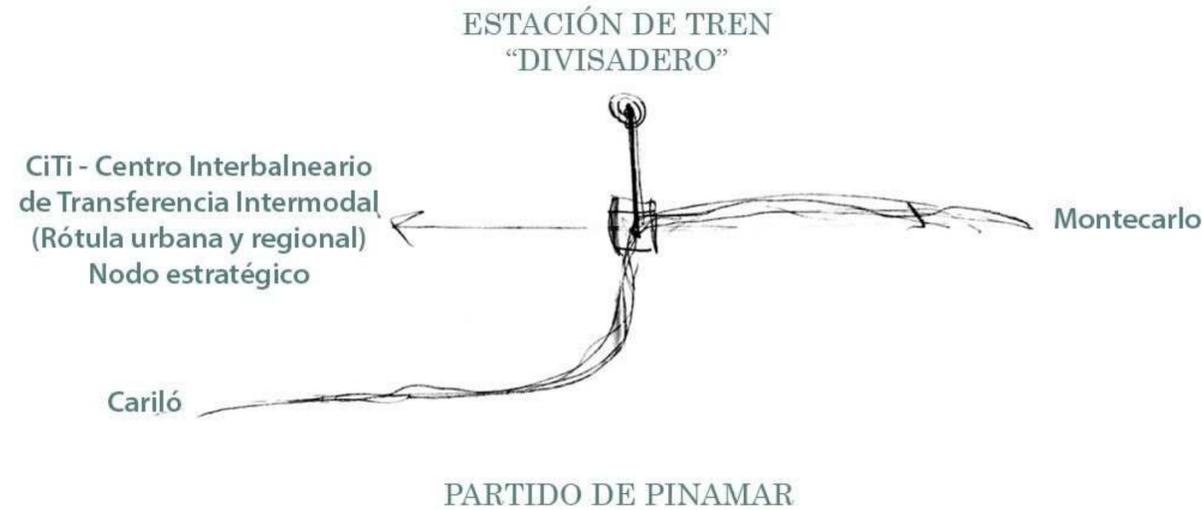
- Promover el completamiento de las actuales áreas urbanizadas a través de políticas activas para el aprovechamiento integral y racional de esos territorios.
- Revalorizar las identidades locales manteniendo estándares sustentables y compatibles con el perfil deseado.



Plan de Movilidad Urbana | Idea rectora

CONSOLIDACIÓN DE LA ACCESIBILIDAD REGIONAL FERROVIARIA

- Optimizando la infraestructura ferroviaria conectada al ramal Bs.As. - Mar del Plata.
- Vinculando la Estación de trenes "Divisadero" con la Terminal de Ómnibus, mediante la incorporación e implementación de un nuevo sistema de transporte público urbano Monorriel, como medio de transporte asequible, seguro, sostenible, sustentable, eficiente y amigable con el ecosistema autóctono.
- Desarrollar e incorporar un Centro de Transferencia Intermodal al sistema de movimiento urbano actual, que funcione como rótula entre los desplazamientos urbanos y/o regionales, y articule al transporte por Monorriel con los demás modos.
- Incentivar estrategias locales y/o regionales que impulsen al uso continuo del tendido ferroviario regional, evitando el recorte de frecuencias o del servicio fuera de épocas estivales.
- Promover el uso del Monorriel eléctrico en la sociedad de manera equitativa y consciente, como medio de transporte seguro, práctico y sustentable para el partido y la región.



CENTRO INTERBALNEARIO DE TRANSFERENCIA INTERMODAL

Plan de Movilidad Urbana | Intervención Urbana - Escala macro



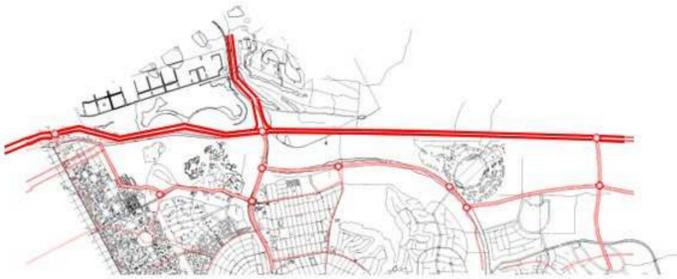
REFERENCIAS

	Red vial regional		A. residencial unifamiliar		Reserva duncola		Servicios recreación		Centralidades		Cementerio
	Avenida parque		A. residencial unifamiliar c/ servicios		Reserva forestal		Area a reconvertir		Corredores comerciales y de servicios		Terminal
	Red vial principal		A. residencial multifamiliar		Parque y arbolado público		Espacio público costero		Equipamiento de servicios		Hospital
	Miradores		Complejo hotelero en grandes espacios		Equipamiento recreativo		Area mixta		Parque experimental		Puerto
	Senderos peatonales		A. residencial de carácter transitorio		Equipamientos deportivos		Area artesanal, cultural y recreativa				

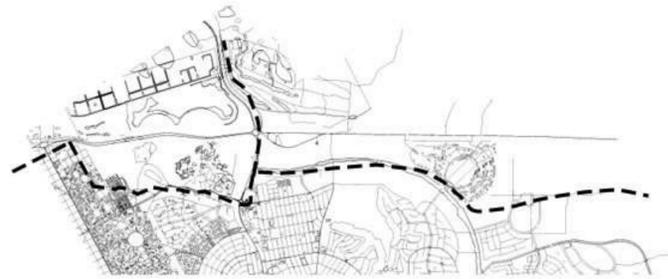


Propuesta Urbana
 Fuente: Plan Estratégico de desarrollo Sustentable - Partido de Pinamar
 Municipalidad de Pinamar / FAU UNLP

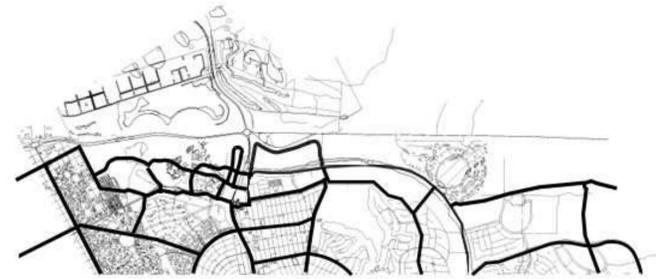




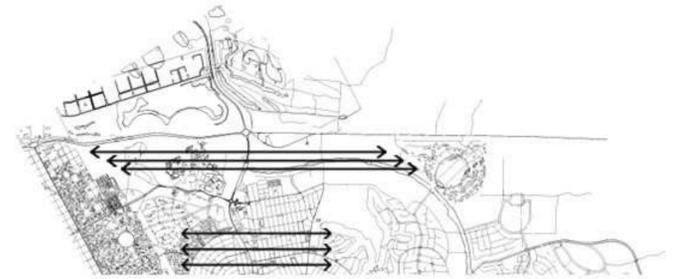
Mejorar la accesibilidad interna
Jerarquizar la Avda. Parque (conectora entre localidades)
Jerarquizar la red de transporte a modo de "peine" (RP N°11 como espiga de enlace entre las ramificaciones)



Consolidar la accesibilidad regional ferroviaria y del sistema de transporte público urbano
El MONORRIEL como medio de transporte público principal sobre Avda. Parque y conexión con la estación de trenes "Divisadero", en el último tramo del tendido ferroviario.



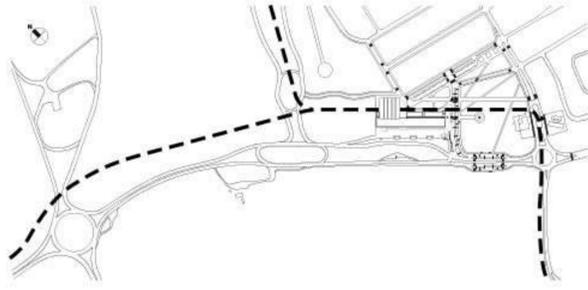
Conectar las áreas de grandes equipamientos
Las CICLOVÍAS como incentivo al uso de medios de transporte amigables con el medio ambiente, como pueden ser bicicletas, monopatines, entre otros.



Integrar las localidades interbalnearias
Unión de las 5 localidades que comprende el partido.
Creación de un gran espacio verde público en común.
Permeabilidad de un lado a otro de Avda. Bunge

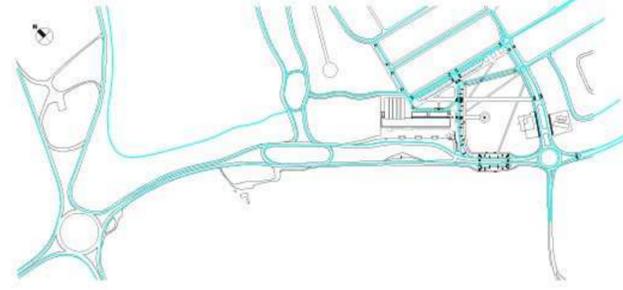


Plan de Movilidad Urbana | Intervención Urbana - Escala micro



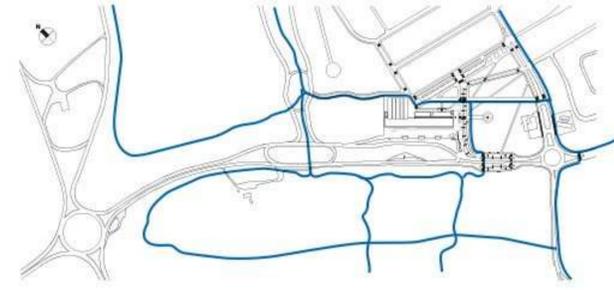
Monorriel urbano

El MONORRIEL como medio de transporte público principal sobre Avda. Parque y conexión con la estación de trenes "Divisadero", en el último tramo del tendido ferroviario.



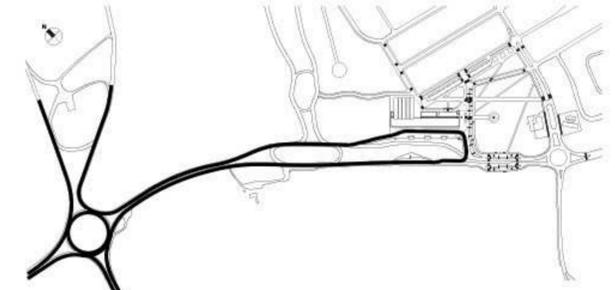
Circulación Vehicular

Cambio en el sentido de la circulación para llegar al acceso principal del CiTi.



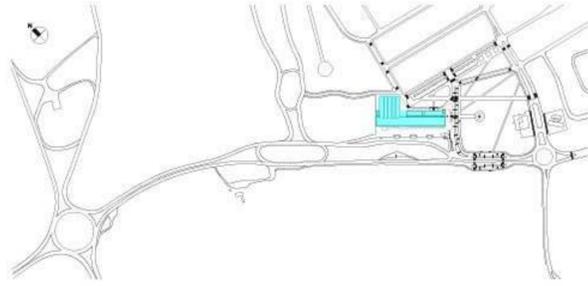
Acceso Peatonal y Ciclovías

Las CICLOVIAS como incentivo al uso de medios de transporte amigables con el medio ambiente, como pueden ser bicicletas, monopatines, entre otros.



Omnibus de media y larga distancia

El acceso de micros se simplifica para evitar los "cuellos de botella" generados en la rotonda próxima.



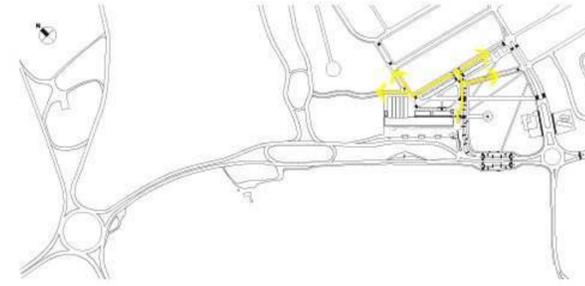
Nueva Centralidad

Transformar la actual Terminal de Omnibus en un Centro Interbalneario de Transferencia Intermodal, anexando al programa actual el cruce del Monorriel elevado Interurbano.



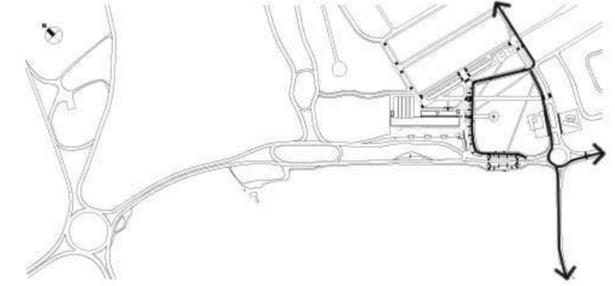
Modificación en los indicadores del Código Urbanístico

Se plantea preservar el borde lindero o inmediato del bosque del crecimiento disperso extensivo, maximizando las densidades que se generan en el entorno en épocas estivales.



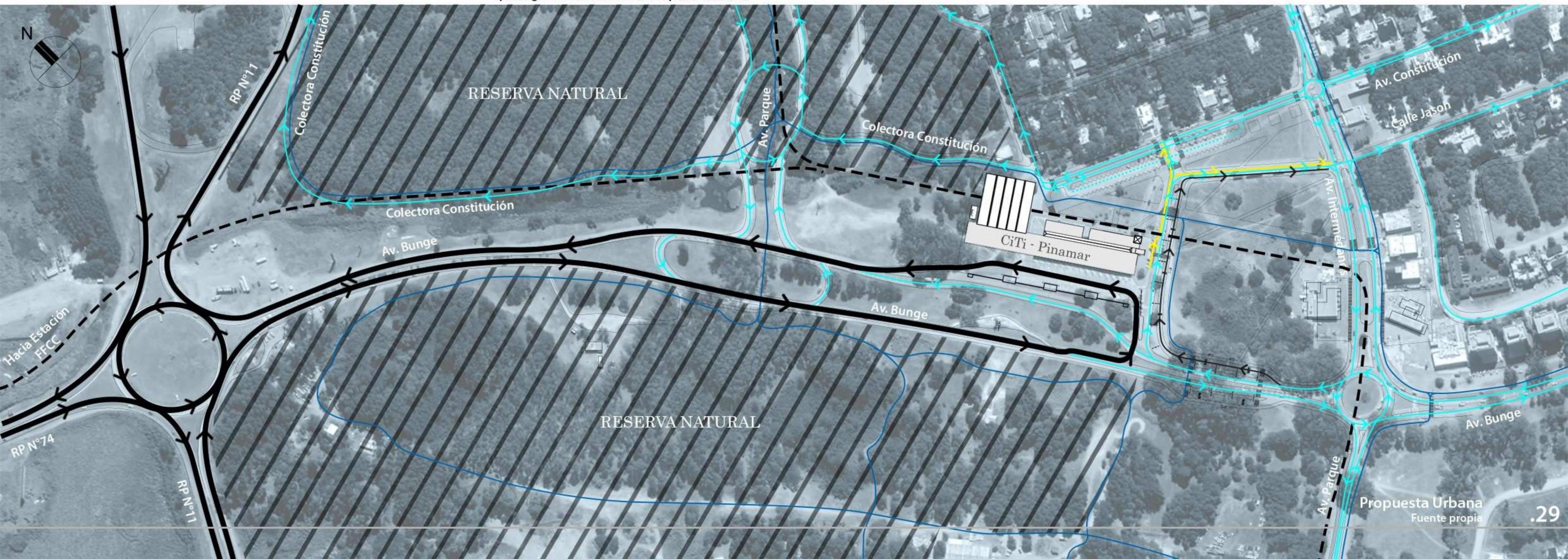
Parada de Taxis

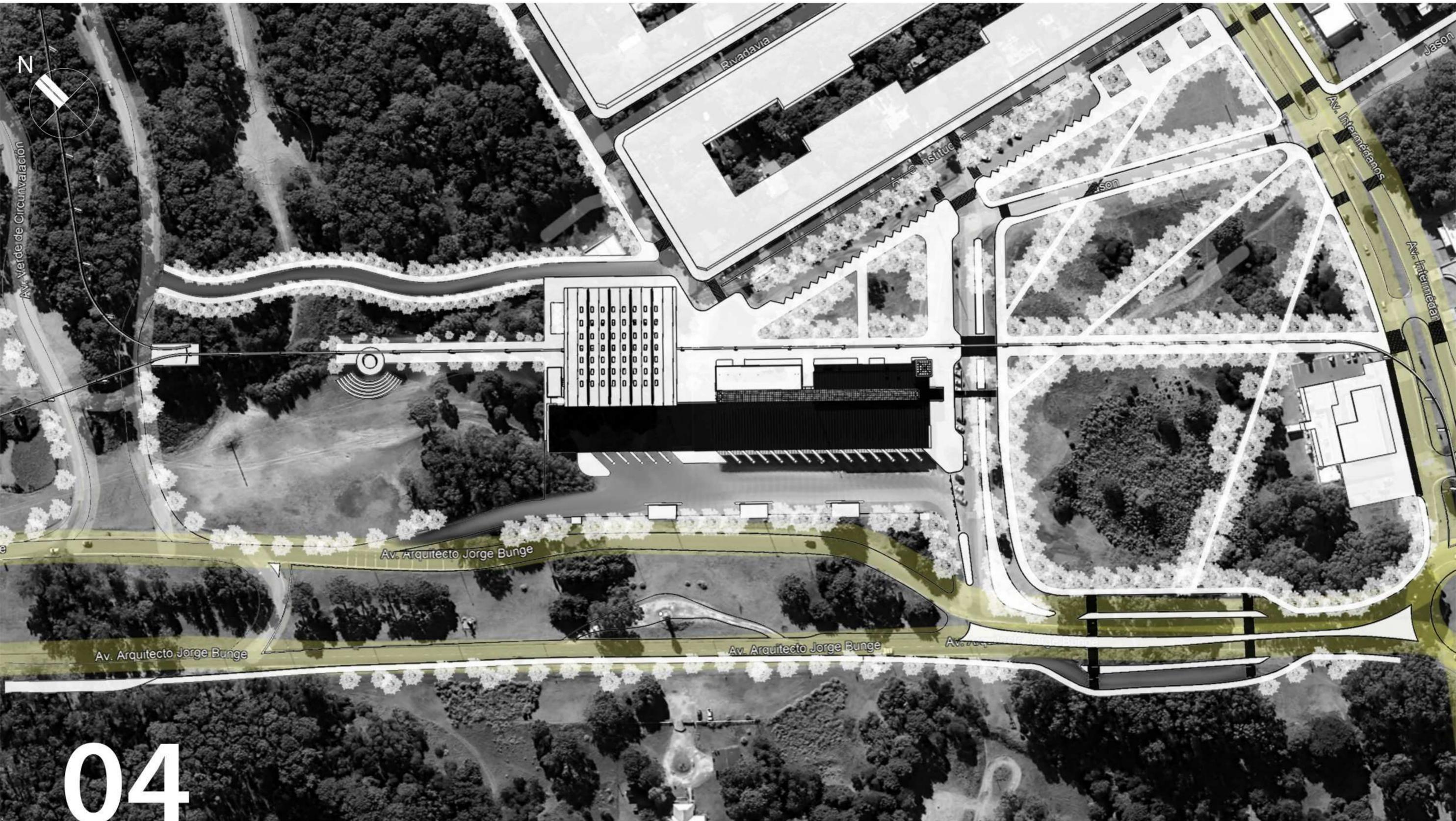
Estará ubicada en la dársena sobre calle Jason, bajo una galería semicubierta.



Micros Interurbanos

Se mantiene el recorrido accediendo a las inmediaciones por medio de dársenas ubicadas sobre calle Jason.





04

PROYECTO



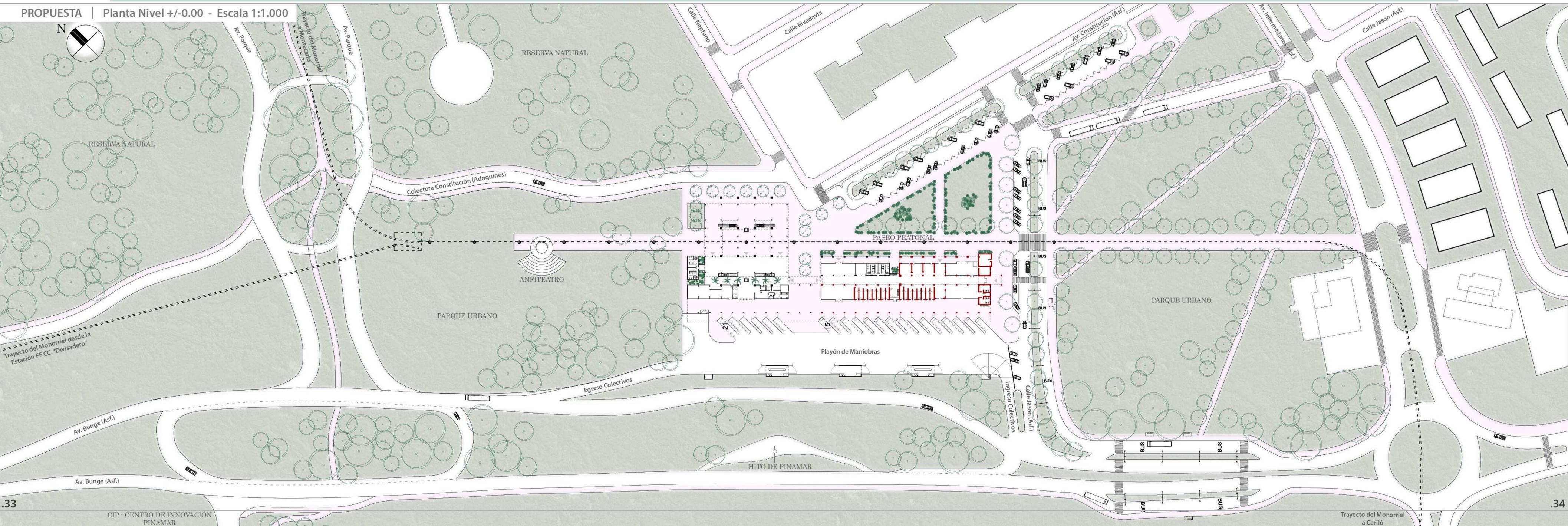
- | | | |
|---|----------------------|------------------------------------|
| ➤ Circulación del Transporte Local | (Tx) Parada de taxis | ▶ Accesos peatonales a la Terminal |
| ➤ Circulación de Vehículos particulares | (E) Estacionamiento | (PL) Parada del transporte local |
| ➤ Circulación de Taxis | | |



ANTES



DESPUÉS



RESERVA NATURAL

RESERVA NATURAL

Colectora Constitución (Adoquines)

ANFITEATRO

PARQUE URBANO

PASEO PEATONAL

PARQUE URBANO

Playón de Maniobras

Egreso Colectivos

Ingreso Colectivos

HITO DE PINAMAR

Av. Bunge (Asf.)

Av. Bunge (Asf.)

Av. Constitución (Asf.)

Av. Intermedios (Asf.)

Calle Jason (Asf.)

Calle Neptuno

Calle Rivadavia

Av. Parque

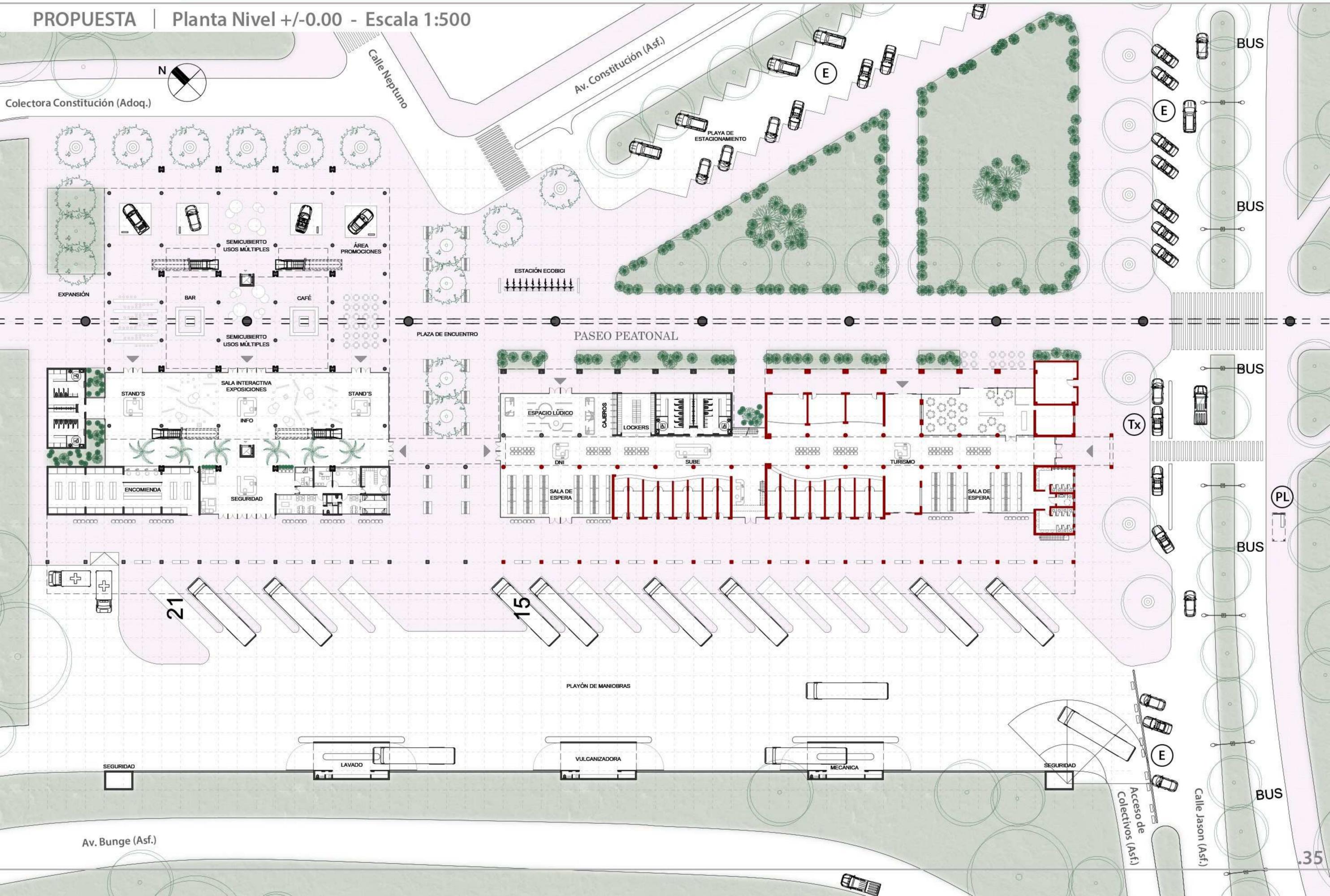
Trayecto del Monorriel a Montecarlo

Trayecto del Monorriel desde la Estación FF.CC. "Divisadero"

Trayecto del Monorriel a Cariló

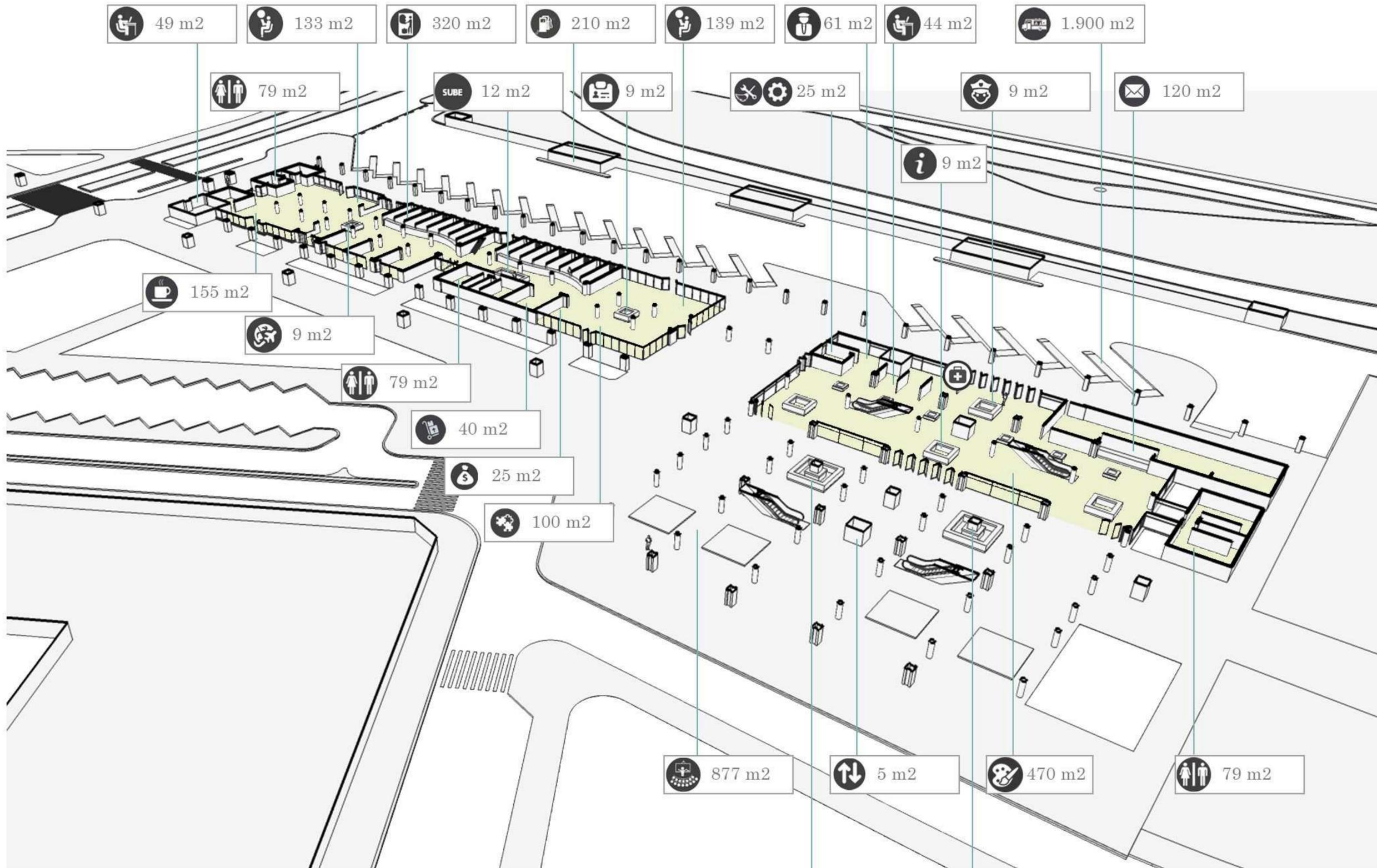
CENTRO INTERBALNEARIO DE TRANSFERENCIA INTERMODAL

PROPUESTA | Planta Nivel +/-0.00 - Escala 1:500



PROPUESTA | Programa - Planta Nivel +/-0.00

- ZONA DE ESPERA
- BAR
- CAFÉ
- INFORMES
- MULTIESPACIO SEMICUBIERTO
- CIRCULACIÓN
- SANITARIOS
- ADMINISTRACIÓN
- DNI
- TURISMO
- SUBE
- SEGURIDAD
- PLATAFORMAS DE MICROS
- BOLETERÍAS
- CARGA COMBUSTIBLE
- CAJERO
- LOCKERS DE VALIJAS
- MAESTRANZA
- SALA DE MÁQUINAS
- ENCOMIENDAS
- ESPACIO LÚDICO y BOXES DE LACTANCIA
- SERVICIOS PARA EL PERSONAL Y SALA DE DESCANSO DE CHOFERES
- SALA INTERACTIVA EXPOSICIONES



2993,40 m²

SUPERFICIE CUBIERTA

3691,80 m²

SUPERFICIE SEMICUBIERTA

6685,20 m²

SUPERFICIE TOTAL - PLANTA CERO

260 m²

260 m²

CENTRO INTERBALNEARIO DE TRANSFERENCIA INTERMODAL

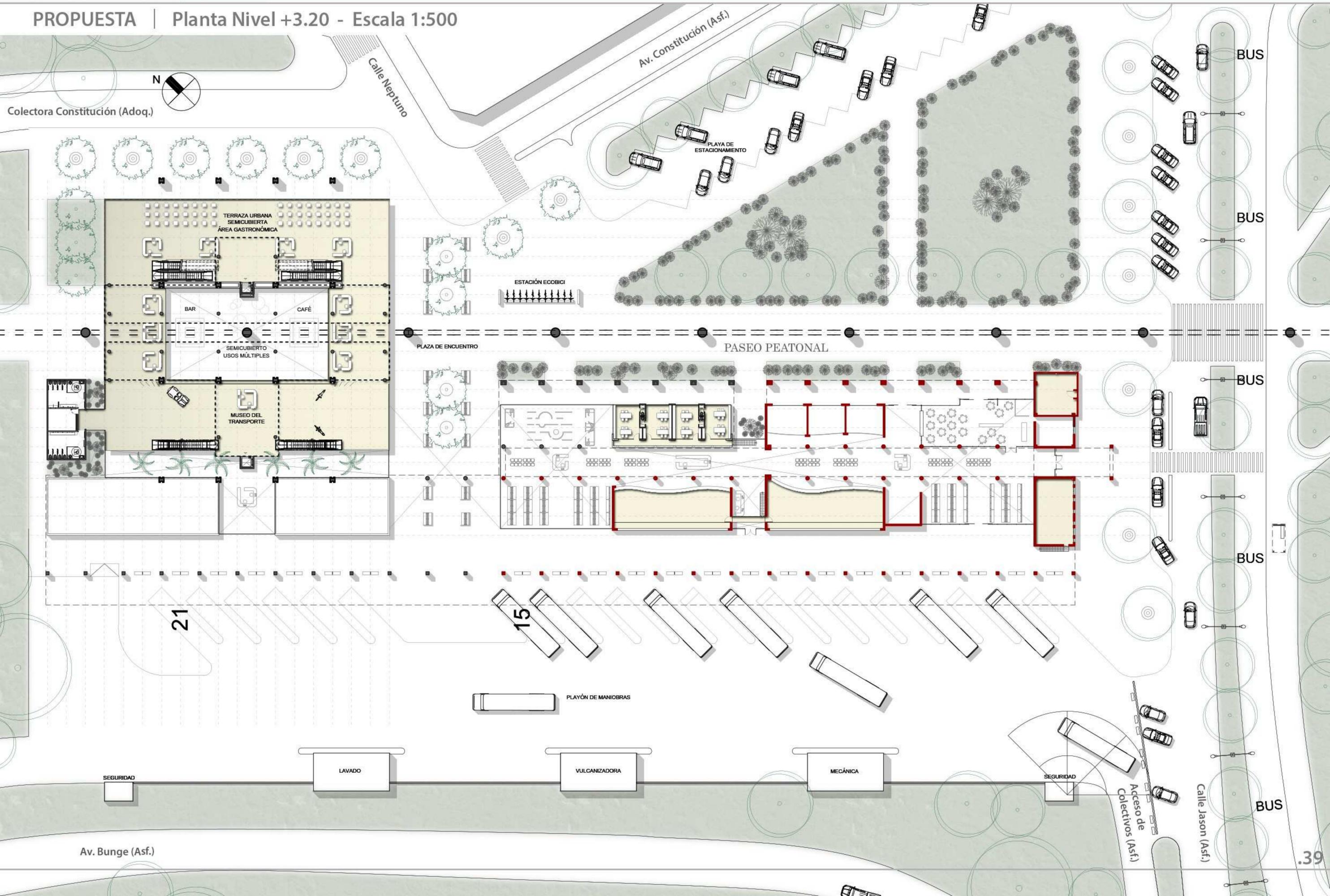


CENTRO INTERBALNEARIO DE TRANSFERENCIA INTERMODAL



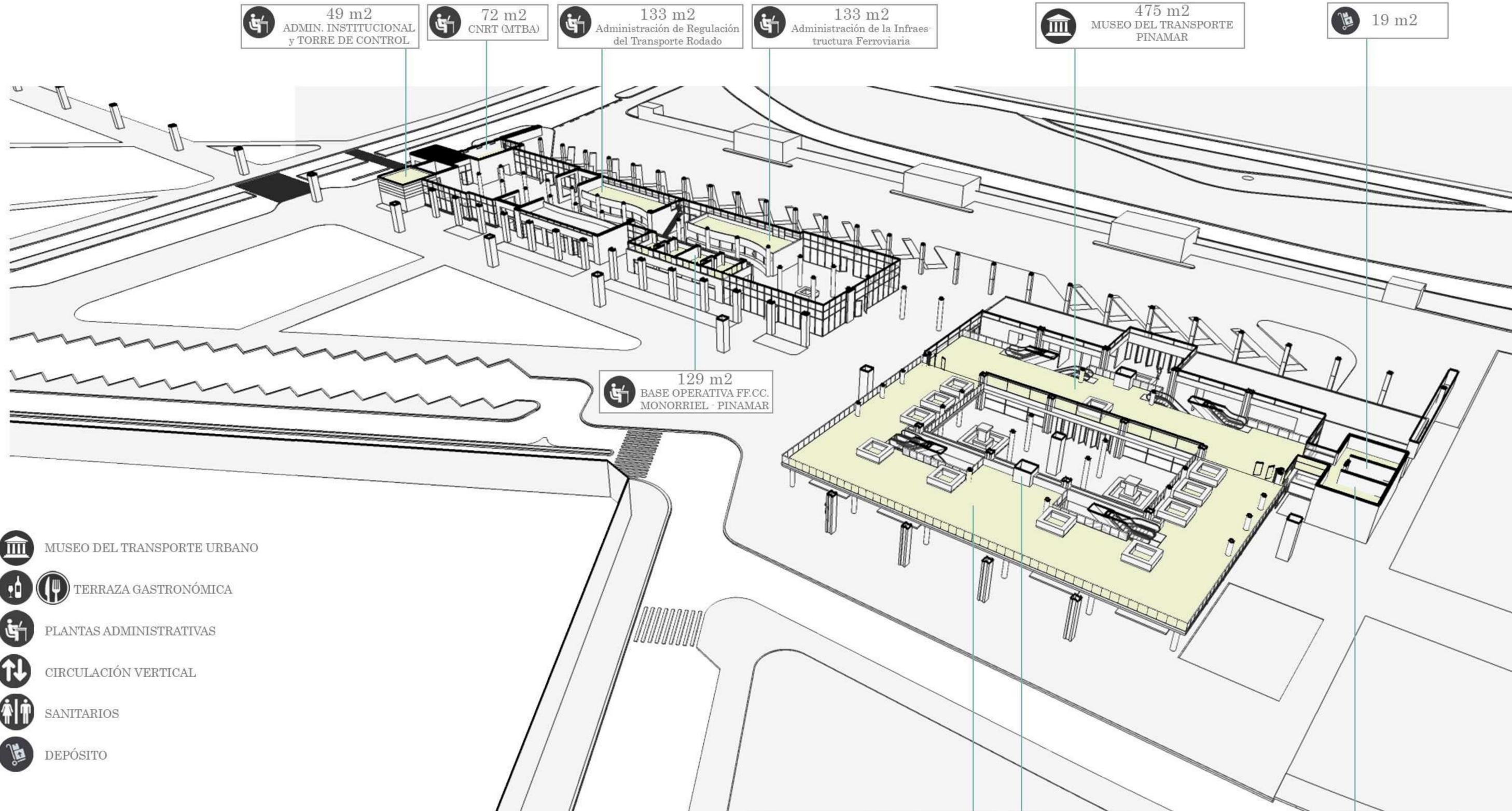
CENTRO INTERBALNEARIO DE TRANSFERENCIA INTERMODAL

PROPUESTA | Planta Nivel +3.20 - Escala 1:500



CENTRO INTERBALNEARIO DE TRANSFERENCIA INTERMODAL

PROPUESTA | Programa - Planta Nivel +3.20



-  MUSEO DEL TRANSPORTE URBANO
-  TERRAZA GASTRONÓMICA
-  PLANTAS ADMINISTRATIVAS
-  CIRCULACIÓN VERTICAL
-  SANITARIOS
-  DEPÓSITO

1070,00 m²

SUPERFICIE CUBIERTA

860,00 m²

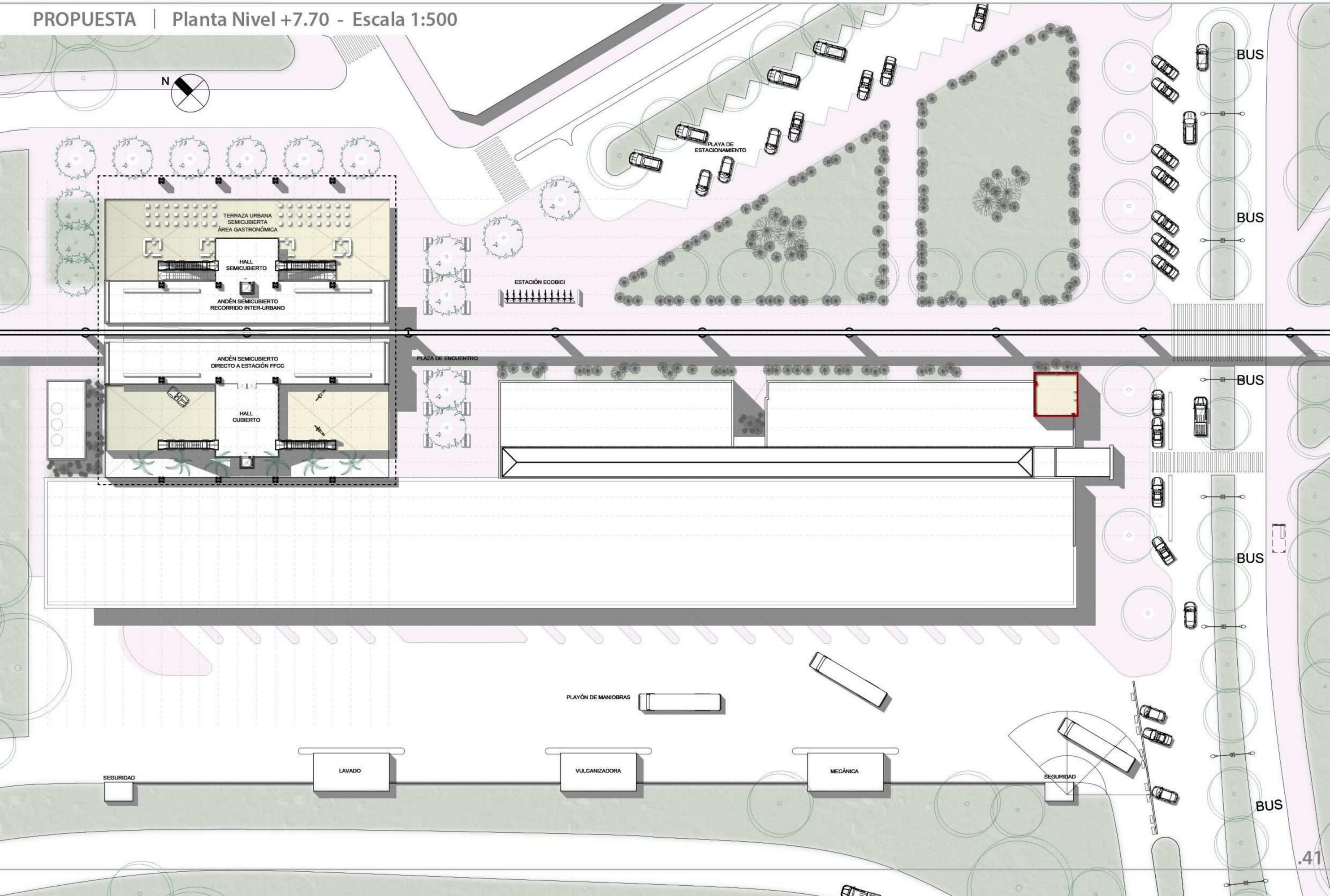
SUPERFICIE SEMICUBIERTA

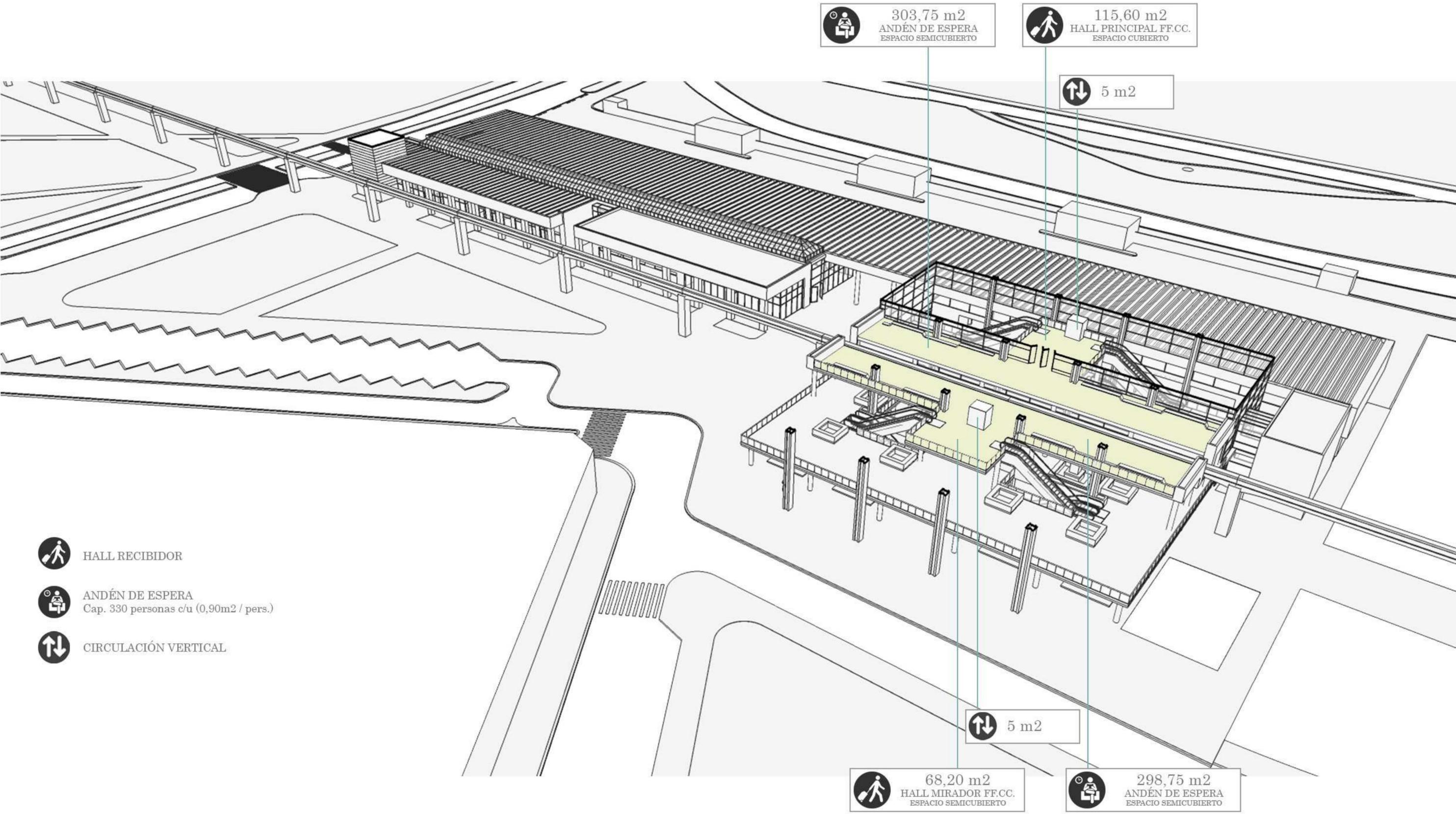
1930,00 m²

SUPERFICIE TOTAL - PLANTA +3,20

CENTRO INTERBALNEARIO DE TRANSFERENCIA INTERMODAL

PROPUESTA | Planta Nivel +7.70 - Escala 1:500





120,60 m²

SUPERFICIE CUBIERTA

675,70 m²

SUPERFICIE SEMICUBIERTA

796,30 m²

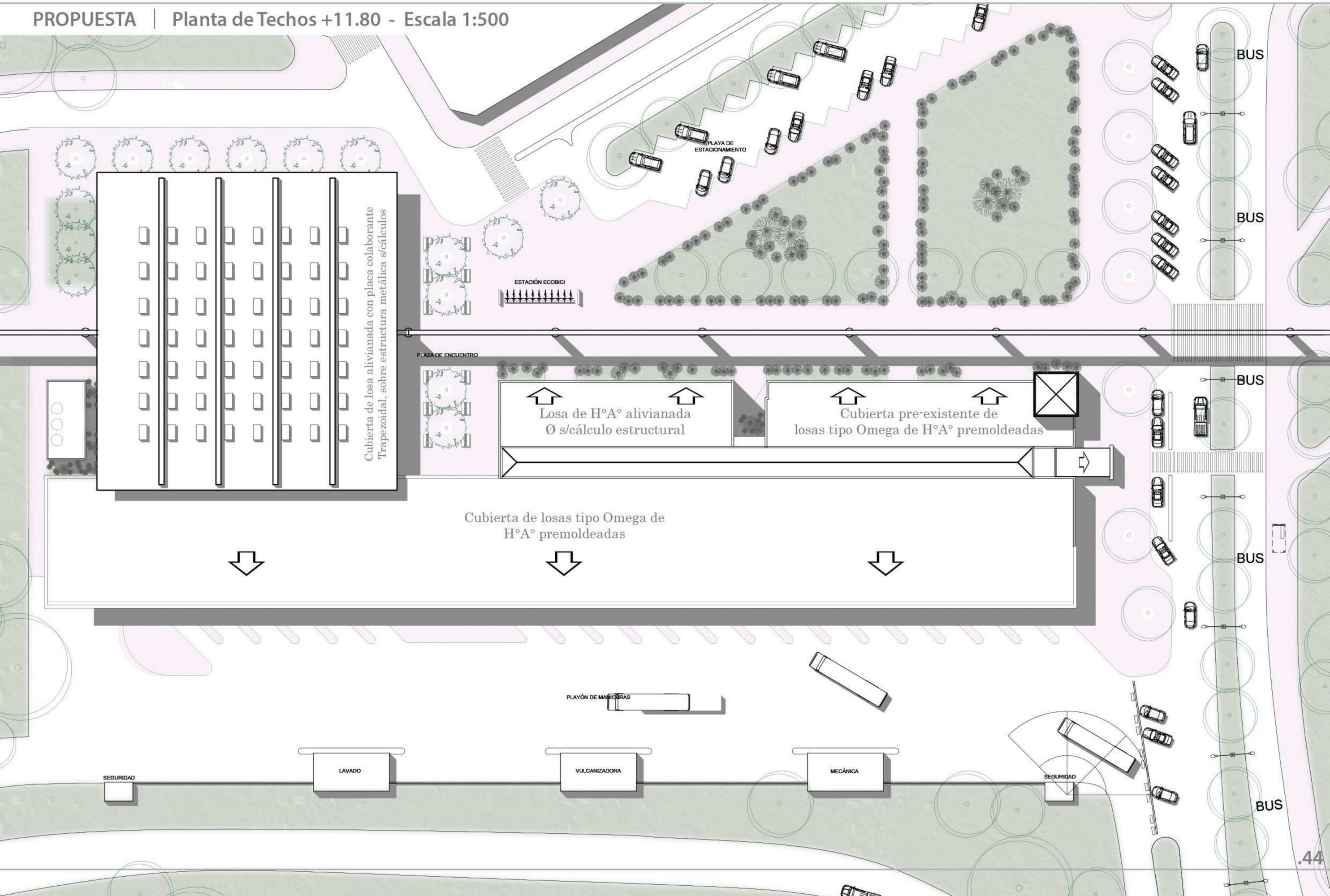
SUPERFICIE TOTAL - PLANTA +7,70

CENTRO INTERBALNEARIO DE TRANSFERENCIA INTERMODAL



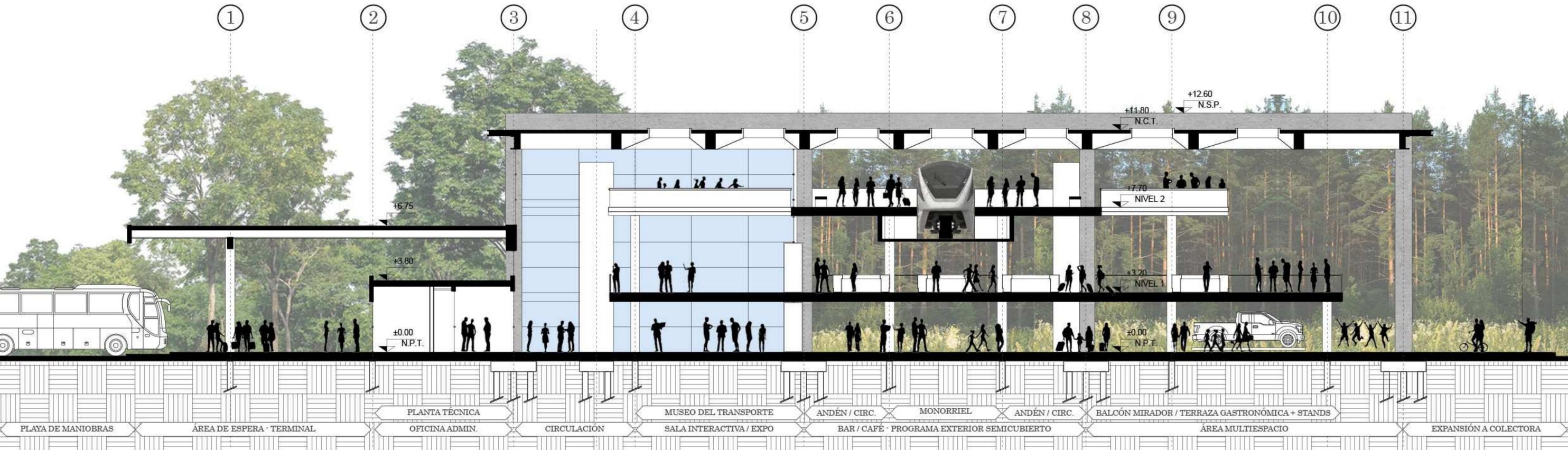
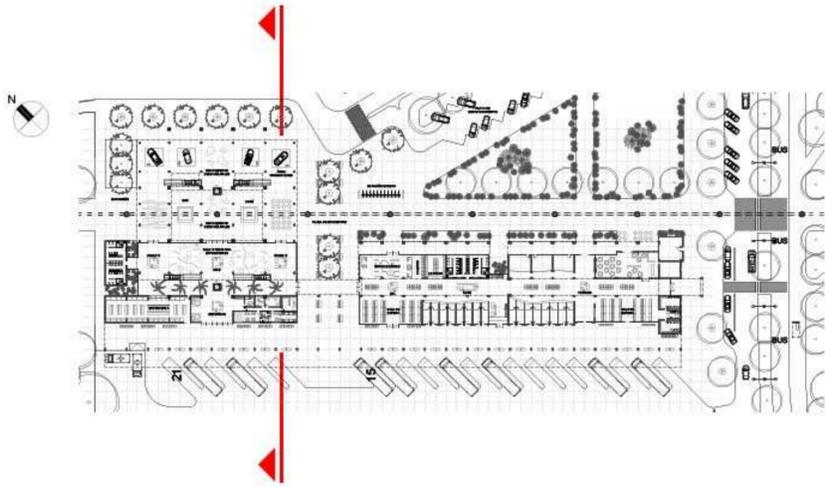
CENTRO INTERBALNEARIO DE TRANSFERENCIA INTERMODAL

PROPUESTA | Planta de Techos +11.80 - Escala 1:500



CENTRO INTERBALNEARIO DE TRANSFERENCIA INTERMODAL

PROPUESTA | Corte Sección Transversal

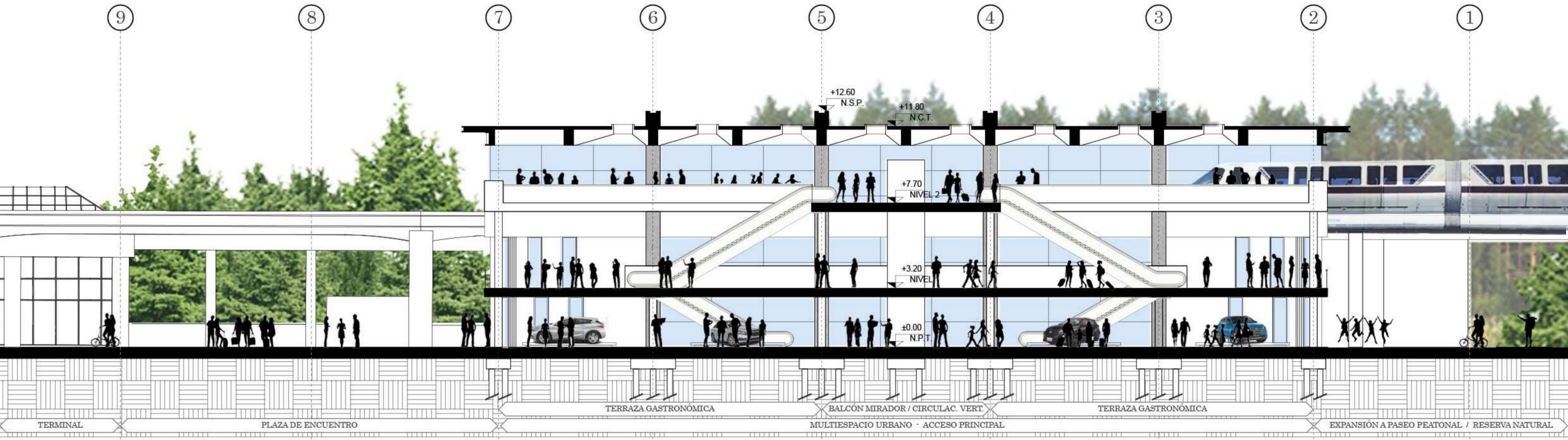


CORTE TRANSVERSAL - Esc. 1:200



CORTE TRANSVERSAL - Esc. 1:750

PROPUESTA | Corte sección longitudinal



CORTE LONGITUDINAL - Esc. 1:200

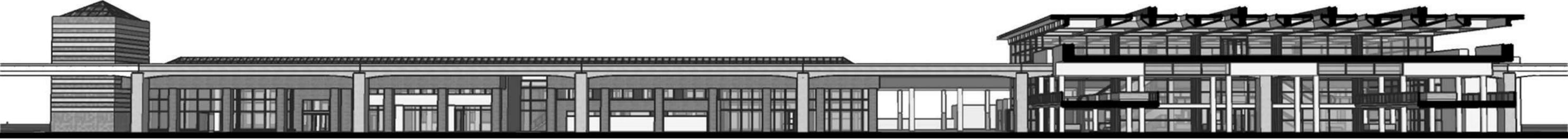


CORTE LONGITUDINAL - Esc. 1:750

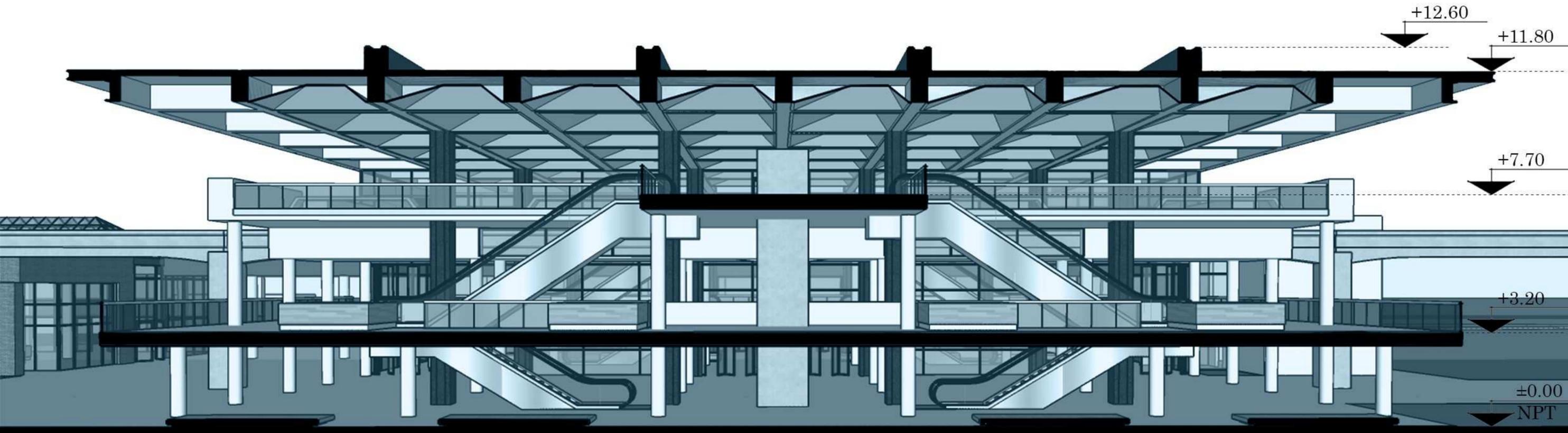
PROPUESTA | Corte sección longitudinal



CORTE LONGITUDINAL 1



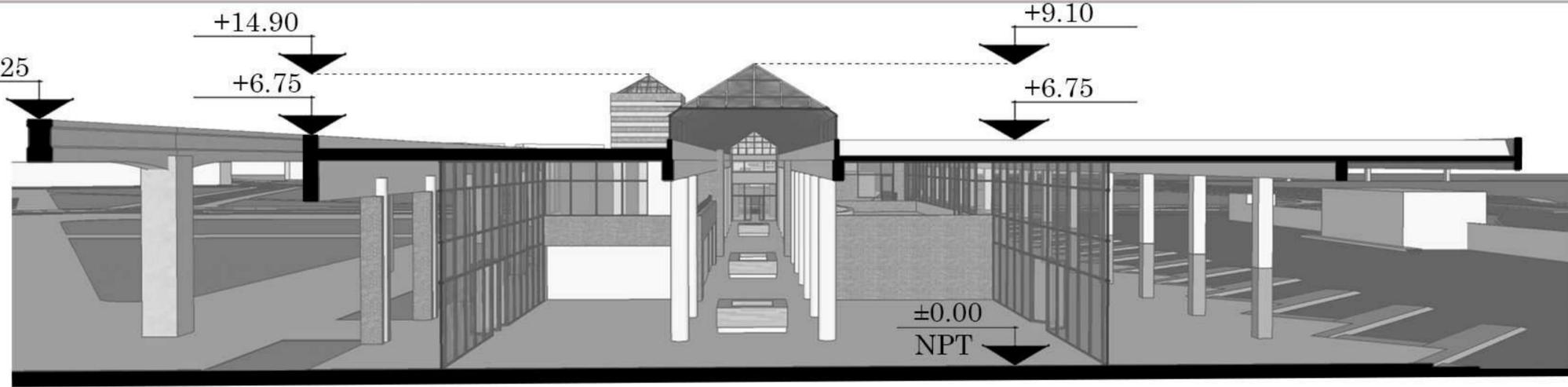
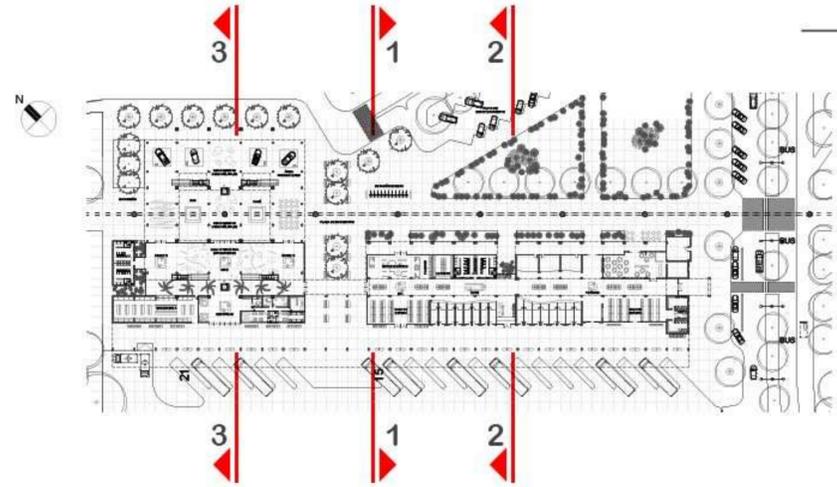
CORTE LONGITUDINAL 2



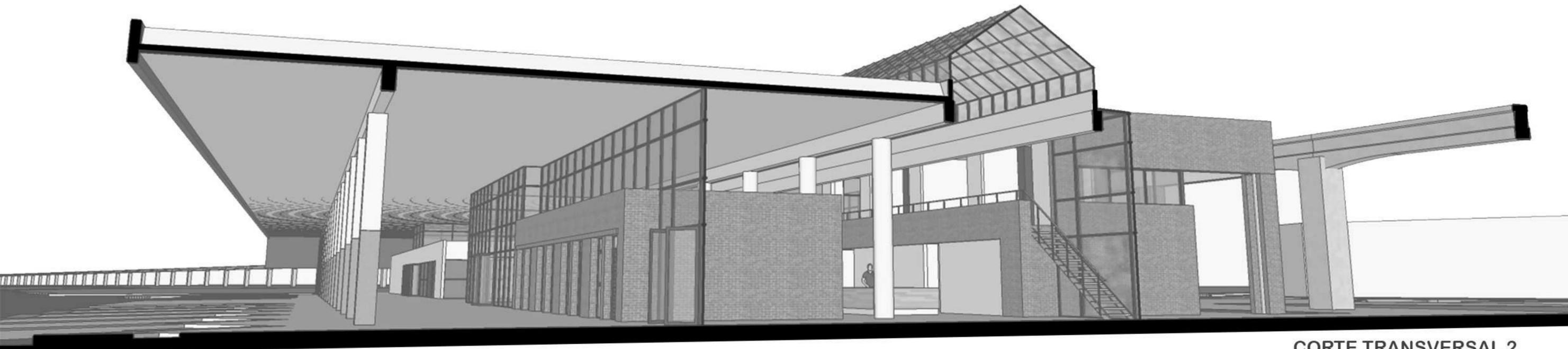
CORTE LONGITUDINAL 3

CENTRO INTERBALNEARIO DE TRANSFERENCIA INTERMODAL

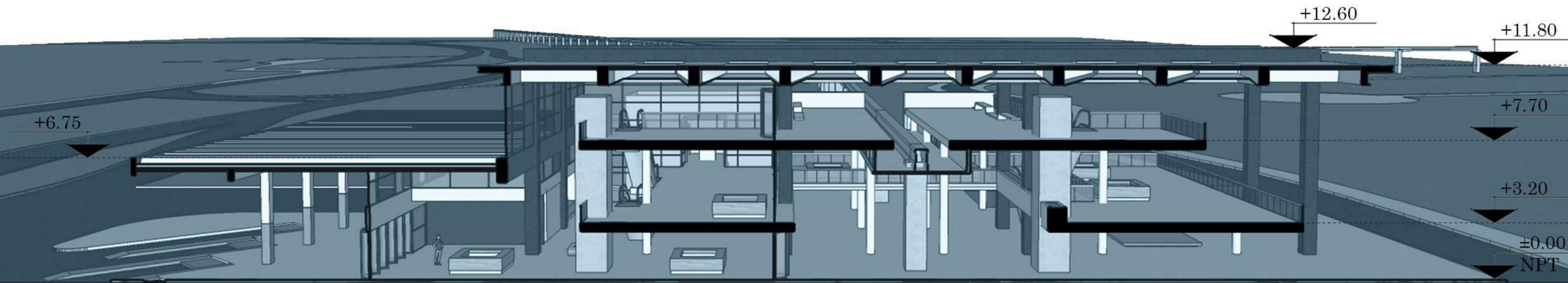
PROPUESTA | Cortes sección transversales



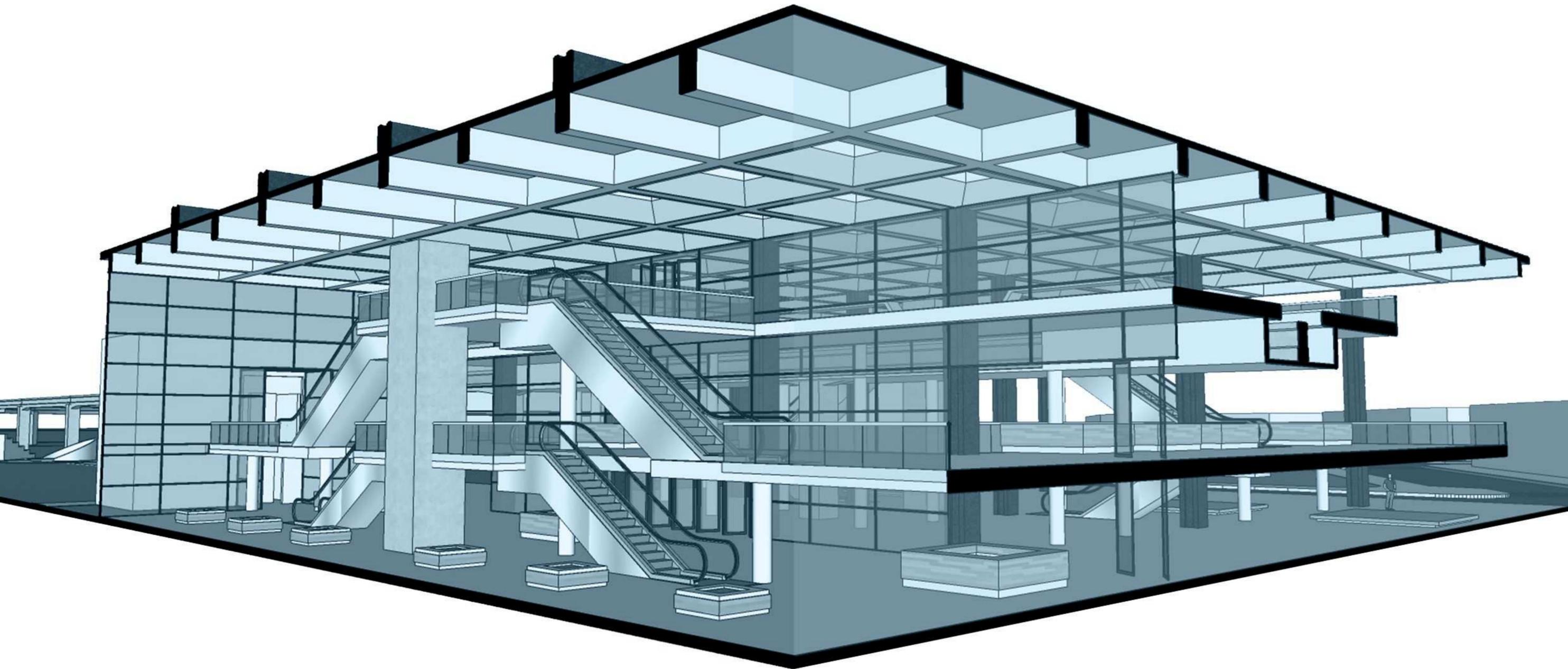
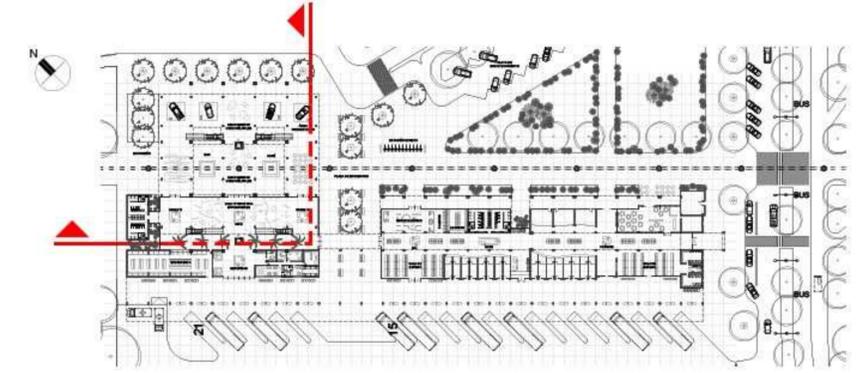
CORTE TRANSVERSAL 1

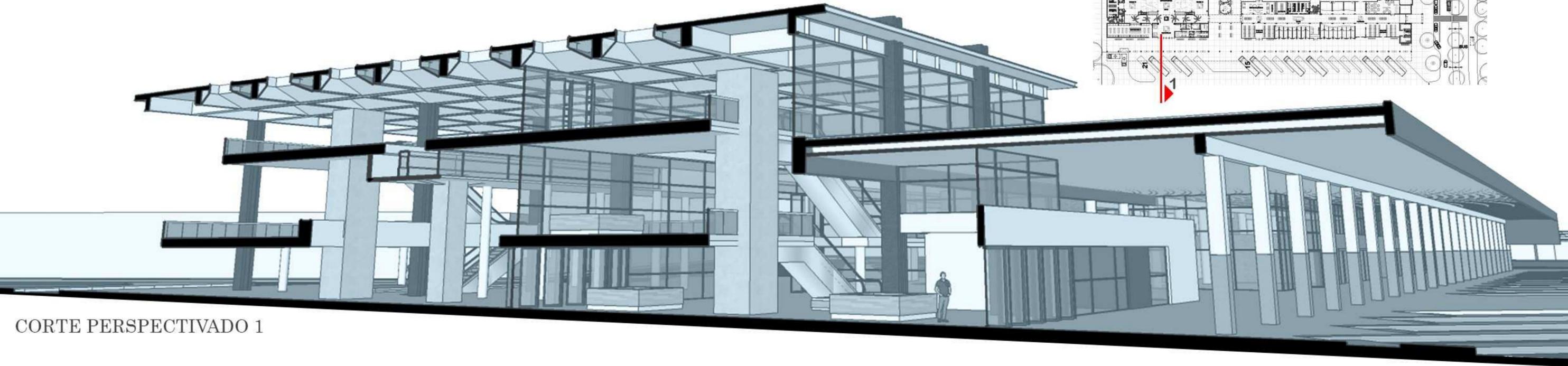
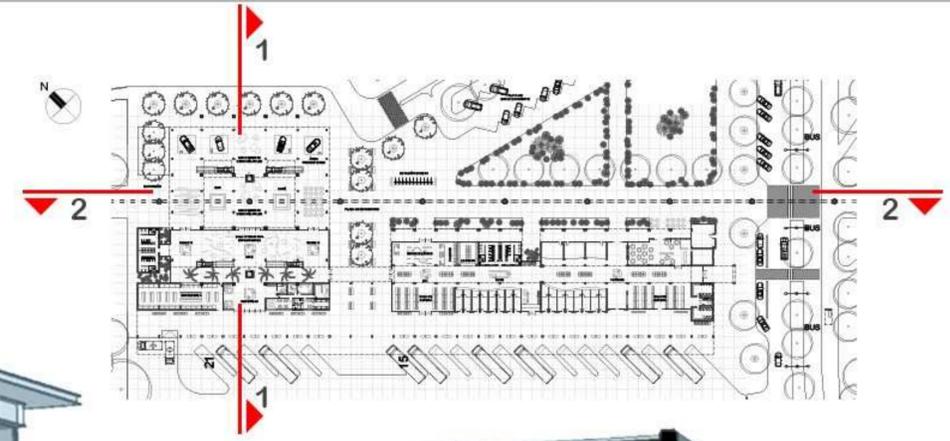


CORTE TRANSVERSAL 2

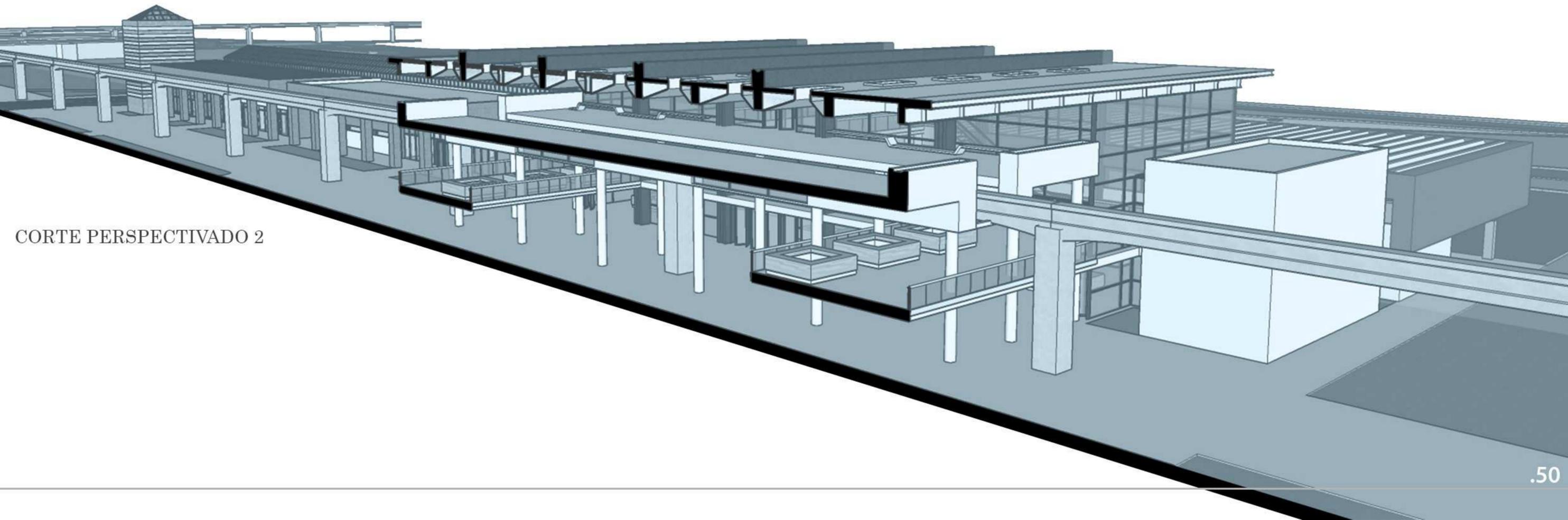


CORTE TRANSVERSAL 3 .48





CORTE PERSPECTIVADO 1



CORTE PERSPECTIVADO 2





05

SISTEMAS TECNICOS



¿QUÉ BUSCAMOS?

La propuesta parte de la idea de tomar lo construido y modificar lo menos posible, para lograr mantener la esencia de la edificación, sin afectar el continuo funcionamiento de la Terminal de ómnibus.

¿CÓMO?

Al tratarse de un sistema estructural prefabricado modular, tiene la ventaja de dejarnos hacer y deshacer a gusto sin necesidad de grandes modificaciones.

A partir de la extracción de módulos y agregado de otras unidades, logramos adherir el nuevo programa de la manera más simple y económica.

ETAPABILIDAD

Sistema de cubiertas

MULTIPLICACIÓN

Se agregan vigas de la misma longitud

UNIÓN

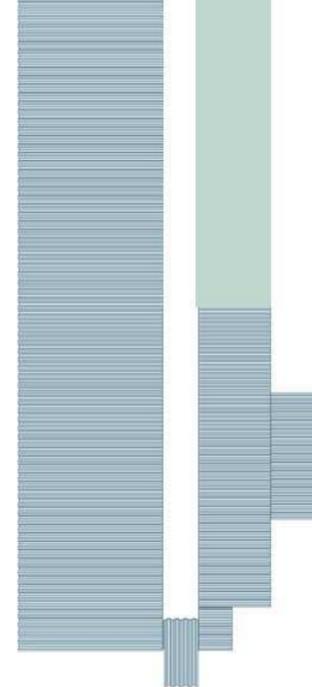
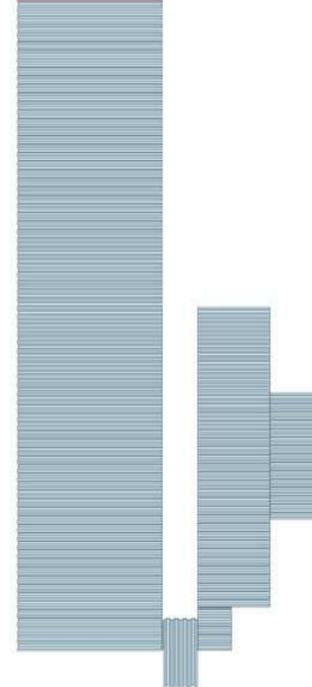
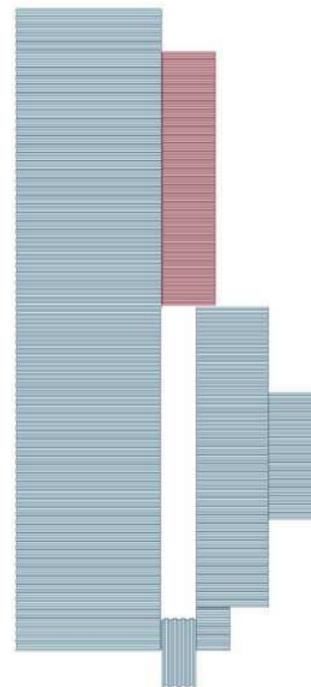
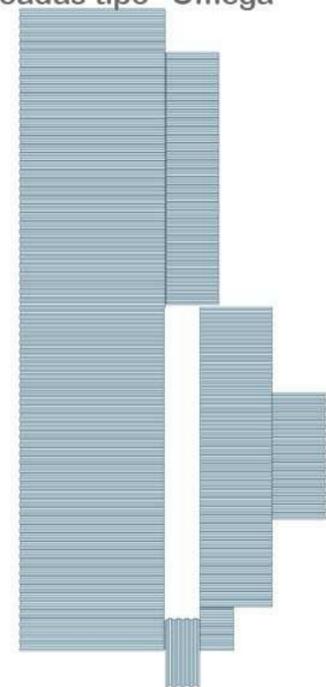
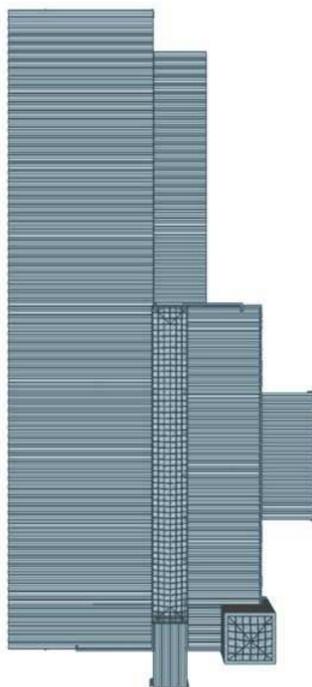
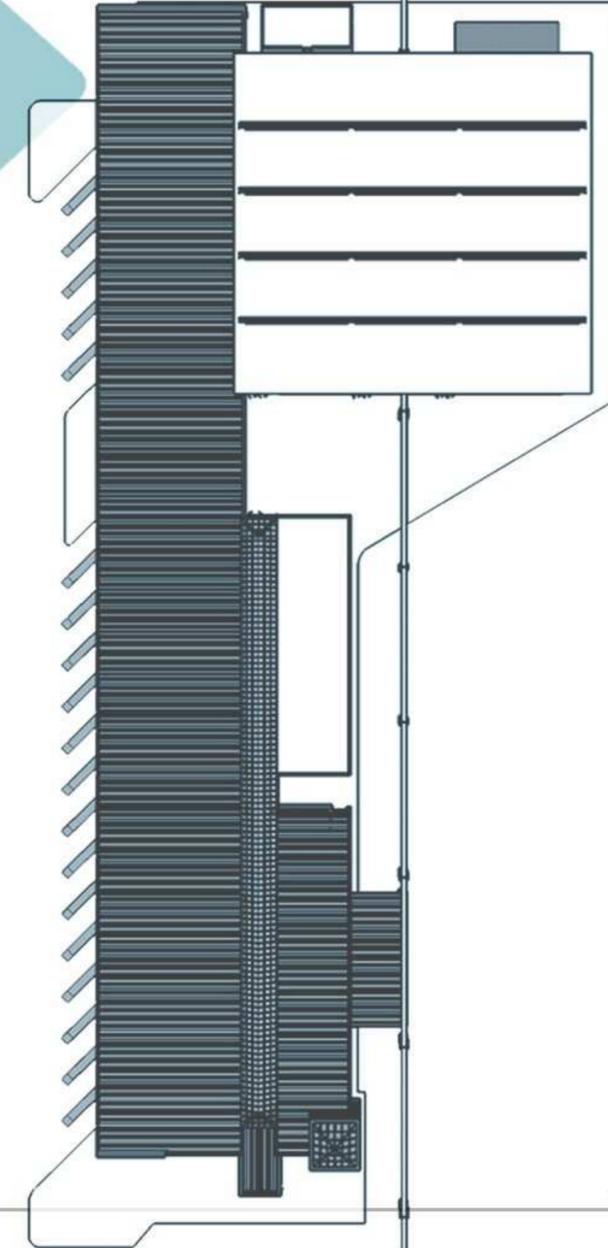
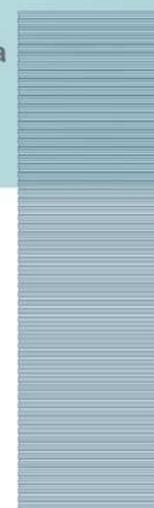
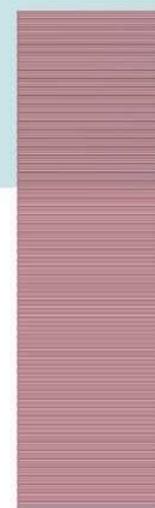
Estructura de H°A° "In Situ" como puente entre lo actual y lo nuevo

RESULTADO FINAL
Sistema de cubiertas buscado

PLANTA DE TECHOS
Pre-existencia

CUBIERTA DE H°A°
Disposición de vigas prefabricadas tipo "Omega"

EXTRACCIÓN
Retiro de vigas exteriores



Sistemas Técnicos | Despiece estructural

CUBIERTA PRINCIPAL DE H°A° ALIVIANADO —
con esferas de PVC, con colaborante sobre casetonado metálico.

TAMÍZ DE ILUMINACIÓN —
Combinación de claraboyas, reflectores de luz natural suspendidos (Paños refractarios) y paneles de cielorraso blancos que contrarrestan al ángulo de inclinación de la luz solar.

PÓRTICOS DE H°A° —
Cuatro peines de H°A° como estructura principal para el sostén de la cubierta.

PRIMER BANDEJA PROGRAMÁTICA —
Por medio de un entrepiso sin vigas, descargan las áreas de espera, 2 andenes diferenciados, un mirador y la planta técnica del Monorriel.

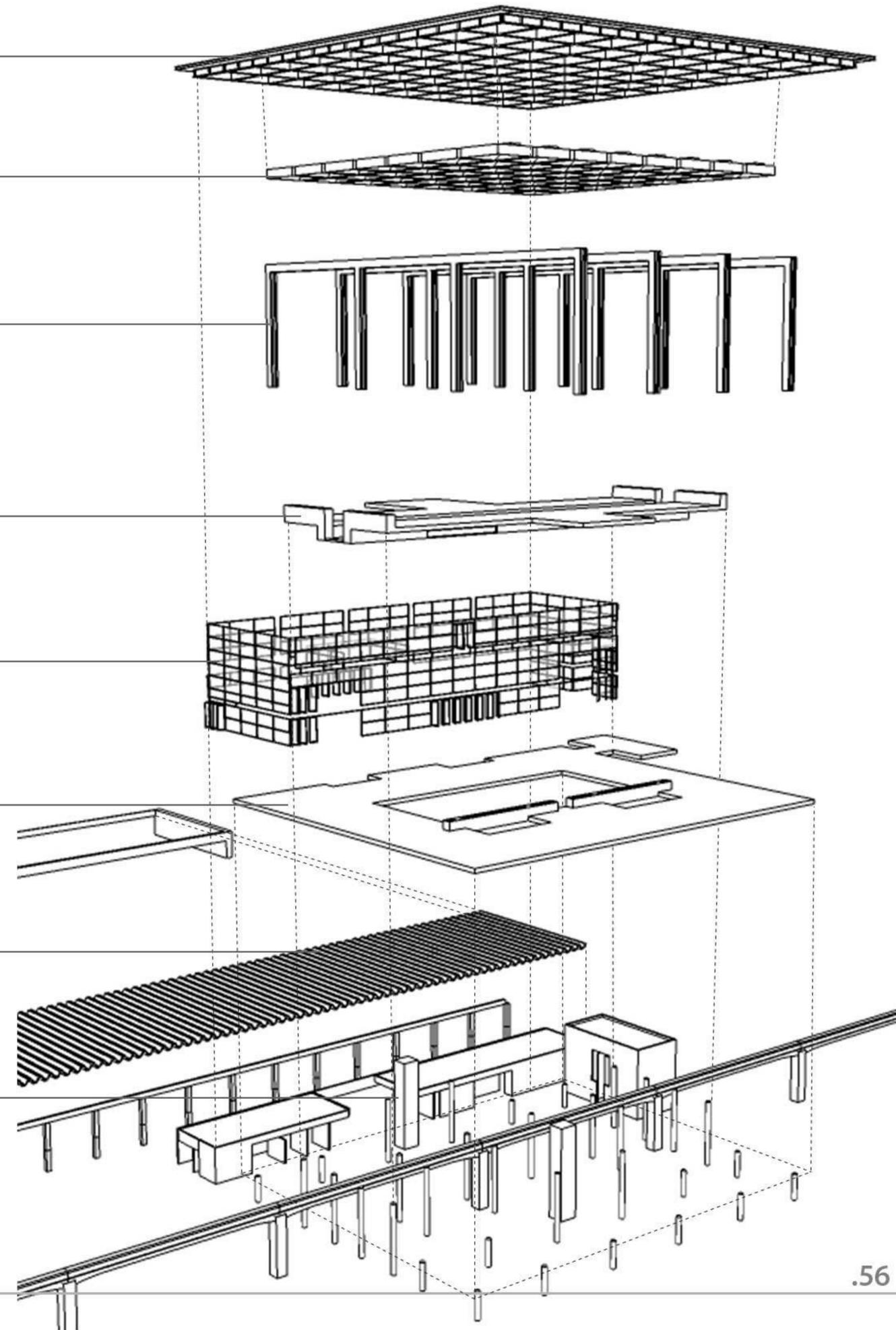
ENVOLVENTE DE CRISTAL —
Almacena el programa estático del proyecto, donde se requieren trabajos de climatización.

SEGUNDA BANDEJA PROGRAMÁTICA —
Entrepiso sin viga alivianado con esferas de PVC, montado sobre grilla estructural.

CUBIERTA SECUNDARIA PREMOLDEADA —
Jácenas modulares prefabricadas de H°A°, adoptadas como continuación del sistema estructural existente.

GRILLA ESTRUCTURAL y BLOQUES DE SERVICIOS —
Estructuran y dan resolución a la planta urbana.

FUNDACIONES —
Conformado en su mayoría por pilotes con cabezales, como respuesta a la poca resistencia que ofrece el suelo arenoso.



OBJETIVO

El objetivo del despiece estructural es la búsqueda de poder explicar de forma sintética, las diferentes partes estructurales que conforman el edificio.

Se destacan los pórticos de H°A° junto al casetonado metálico, que terminan definiendo la estructura de la cubierta.

En segunda instancia, la estructura secundaria está compuesta por entrepisos sin vigas, conformada por una serie de columnas y una especie de bandejas aterrazadas, con el fin de obtener mayores visuales al bosque, un mejor asoleamiento y trabajar en conjunto con la envolvente de vidrio.

En tercera instancia y no menos importante, los núcleos estructurales de circulación vertical, los vagones de servicios y la estructura independiente que termina dando forma a la cubierta de las plataformas de micros.

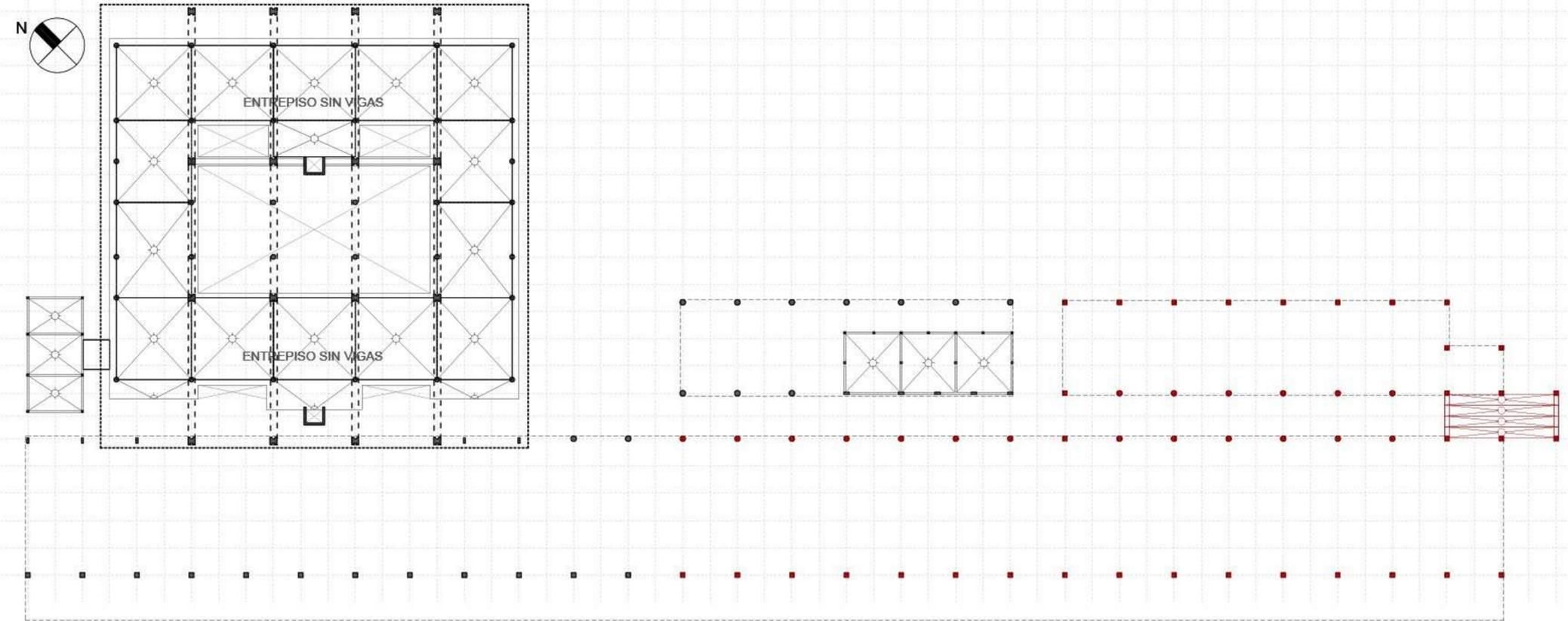
Finalmente, la estructura independiente del Monorriel interurbano, la figura principal del proyecto.

OBJETIVO

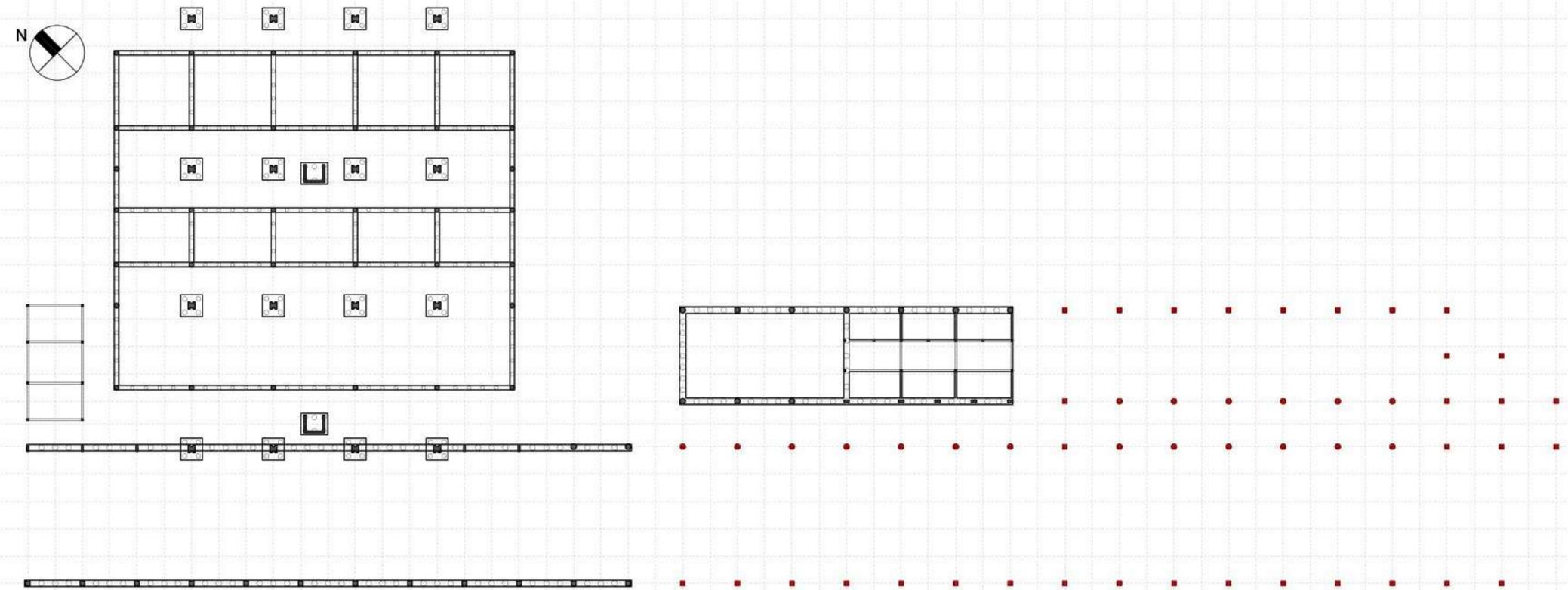
La búsqueda en este esquema fué la de sintetizar la diagramación y composición del sistema estructural, para garantizar y beneficiar el desarrollo de actividades públicas urbanas que sean cómodamente habitables e integrables a la ciudad.

Toman protagonismo los PÓRTICOS de HºAº que atraviesan de un extremo al otro al edificio, tocando el suelo solo en cuatro puntos en todo su recorrido y descargando no solo las cargas del peso propio a sus fundaciones, sino que también trabaja como colector de las instalaciones pluviales y eléctricas desde su vacío interior proyectado para tal fin.

Por otro lado, la decisión de adoptar el sistema de ENTREPISOS SIN VIGAS, lleva de la mano la búsqueda de generar la sensación de encontrarse con bandejas flotantes aterrazadas entre sí, conformada por una serie de columnas y losas alivianadas mediante el uso de esferas de polipropileno, reforzadas con capiteles. Esto nos dá como resultado un menor espesor en la sección final, aprovechando al máximo la altura proyectada a partir de la pre-existencia.



Esquema estructural sobre planta +/-0.00



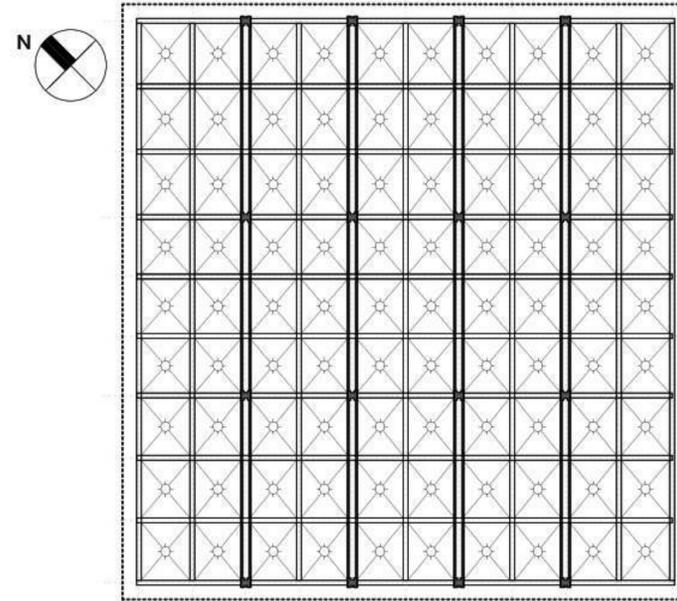
Esquema estructural Fundaciones

OBJETIVO

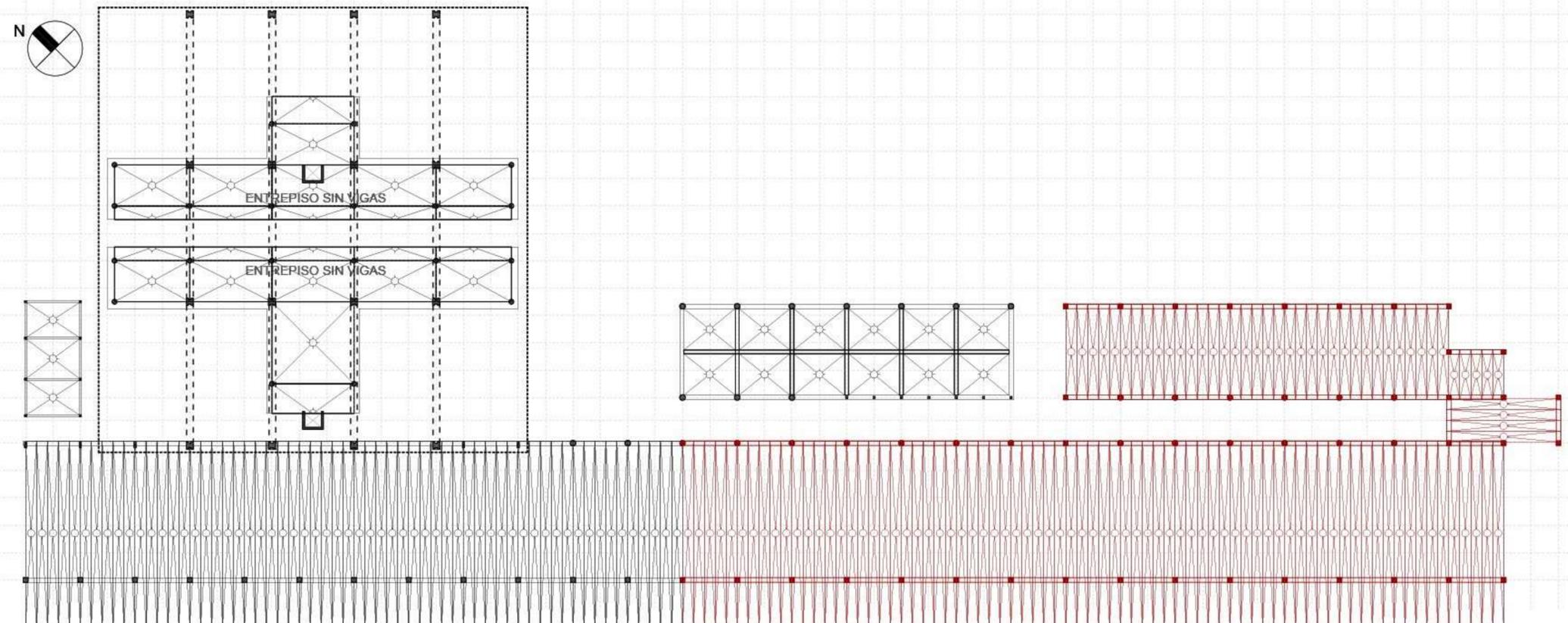
La búsqueda en este esquema fué la de sintetizar la diagramación y composición del sistema estructural, para garantizar y beneficiar el desarrollo de actividades públicas urbanas que sean cómodamente habitables e integrables a la ciudad.

Toman protagonismo los PÓRTICOS de H°A° que atraviesan de un extremo al otro al edificio, tocando el suelo solo en cuatro puntos en todo su recorrido y descargando no solo las cargas del peso propio a sus fundaciones, sino que también trabaja como colector de las instalaciones pluviales y eléctricas desde su vacío interior proyectado para tal fin.

Por otro lado, la decisión de adoptar el sistema de ENTREPISOS SIN VIGAS, lleva de la mano la búsqueda de generar la sensación de encontrarse con bandejas flotantes aterrazadas entre sí, conformada por una serie de columnas y losas alivianadas mediante el uso de esferas de polipropileno, reforzadas con capiteles. Esto nos dá como resultado un menor espesor en la sección final, aprovechando al máximo la altura proyectada a partir de la pre-existencia.

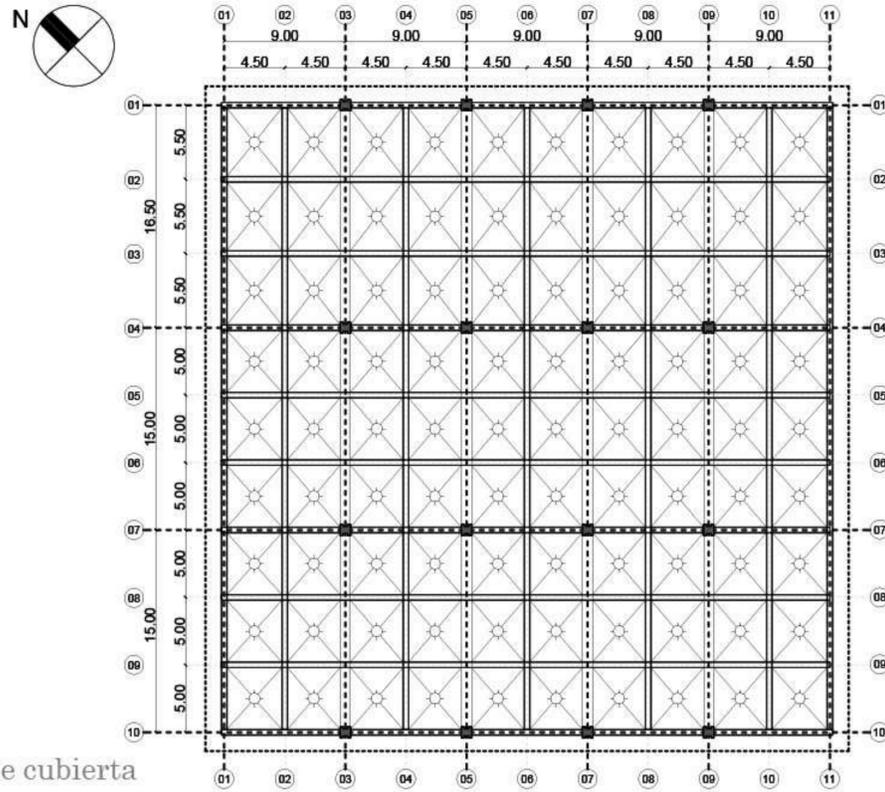


Esquema estructural sobre planta +7.70



Esquema estructural sobre planta +3.20

Sistemas Técnicos | Grilla Modular



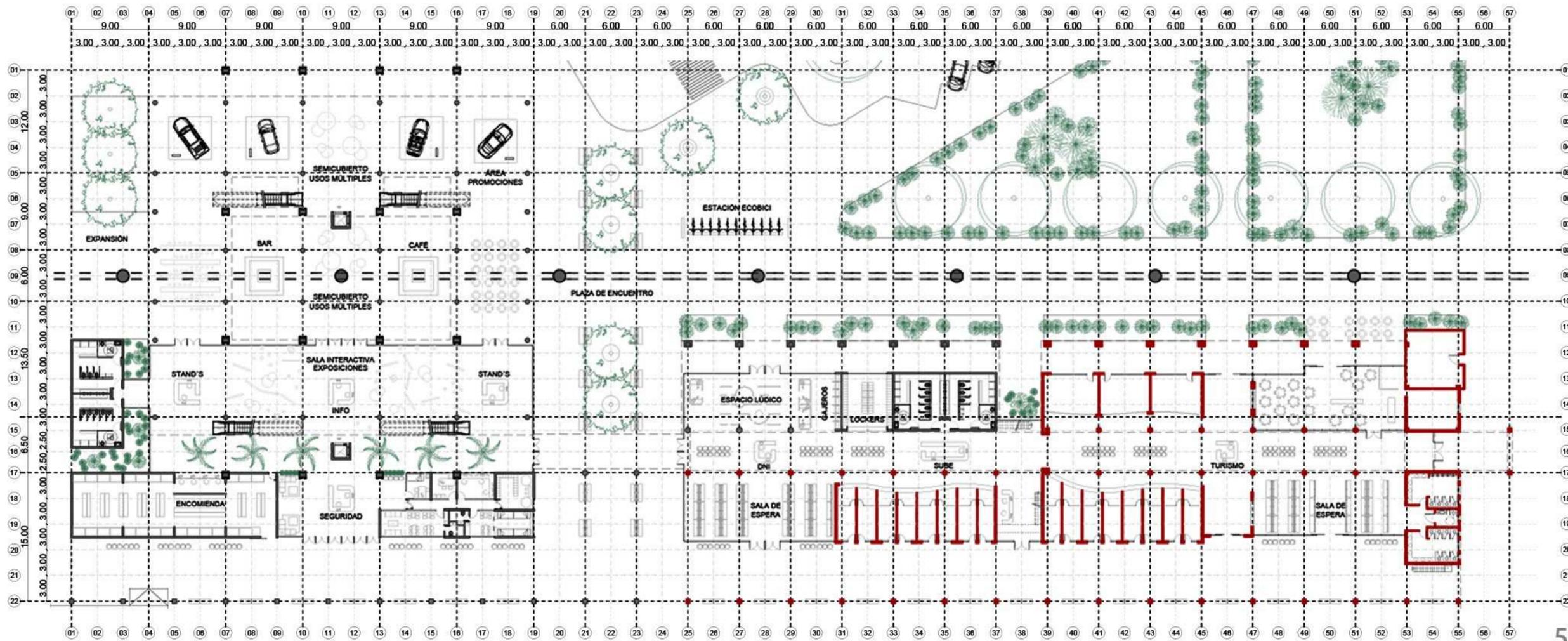
La estructura de este proyecto cumple un rol fundamental para el desarrollo del mismo, ya que debe generar tanto la impronta moderna deseada en cuestiones tecnológicas, como espacios flexibles para los diferentes programas propuestos.

Las dimensiones de cada componente, sistemas o subsistemas, están regidos bajo una lógica modular, facilitando no solo el orden y organización de cada elemento arquitectónico, sino también la optimización del uso del espacio y la sensación de armonía en el diseño.

El objetivo de usar una grilla modular es crear un sistema de diseño que permita una mayor flexibilidad, eficiencia y coherencia en la planificación, diseño y construcción de espacios habitables.

Para este trabajo se optó por un módulo de 3m x 3m, adoptando independientemente las cantidades que requiera el proyecto para sus diferentes funciones y necesidades estructurales.

Módulo adoptado - Estructura de cubierta

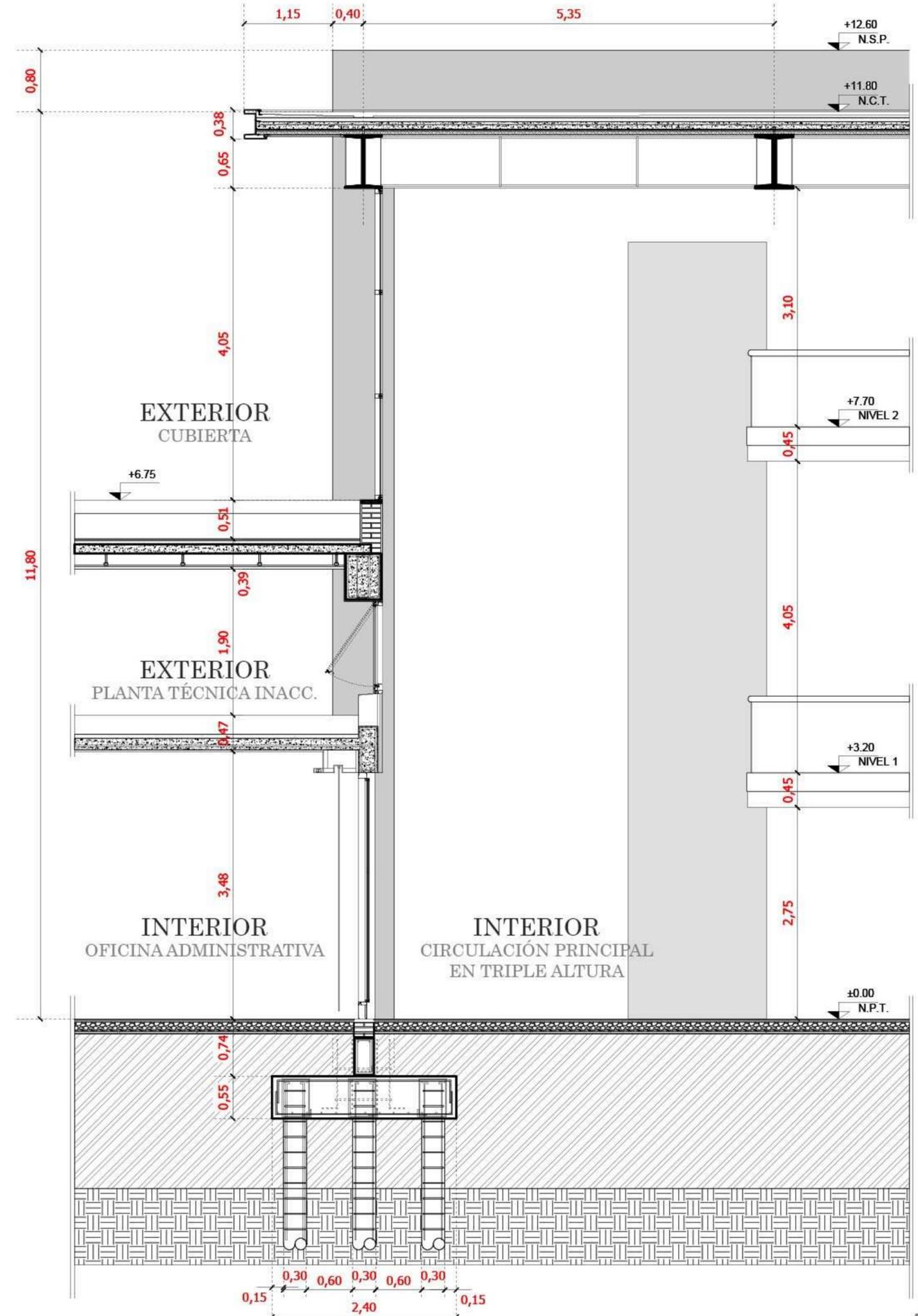


Módulo adoptado - Planta +/-0.00
 Planta +3.20
 Planta +7.70

DETALLE 1
ENCUENTRO DE VIGA DOBLE
TEE CON CUBIERTA

DETALLE 2
ENCUENTRO DE LAS CARPINTERÍAS
CON LA ESTRUCTURA

DETALLE 3
FUNDACIONES



PÓRTICO DE H°A°

DE TERMINACIÓN VISTO CURADO CON ALMA HUECA PARA PASE DE INSTALACIONES - Medidas 80x80cm

PINTURA ASFÁLTICA

APLICADA DIRECTA SOBRE LA CARPETA - Esp. 5mm

CARPETA NIVELADORA

CON PENDIENTE MÍNIMA DEL 1,5% - Esp. mín. 0.02m

CONTRAPISO

ARMADO CON PIEDRA TAMAÑO 6/20 - Esp. 0.05m

LOSA MACIZA DE H°A°

ARMADA IN SITU DE ACUERDO AL MÉTODO LOSACERO - s/cálculos

CENEFA

DE ALUMINIO COMPUESTO PLEGADO LÍNEA "Aluontop Silver" PREPINTADA AL NATURAL - 2.5mm espesor

PERFIL "C"

COMO REMATE DE LOSA MACIZA - Esp. s/cálculos

PERFIL TENSOR

COMO FIJADOR DEL REMATE DE LOSA MACIZA - Esp. 3mm

COLABORANTE "LOSACERO"

CHAPA DE ACERO GALVANIZADO TRAPEZOIDAL COMO COLABORANTE DE LOSA - Esp. s/cálculos

ARMADURA DE ACERO

MALLA ELECTROSOLDADA - Ø s/cálculos

CIELORRASO DE ALUMINIO

PANELES MODULARES COLOR BLANCO DE ACABADO MATE PARA EXTERIORES, RESISTENTES A LA INTERPERIE - Esp. 15mm

PERNO CONECTOR

TIENE LA FUNCIÓN DE RESOLVER LA UNIÓN ENTRE LA CHAPA COLABORANTE DE LOSA Y LA VIGA DOBLE T - Med. s/cálculos

VIGA DOBLE T

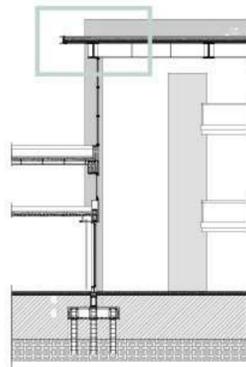
ESTRUCTURAL DE HIERRO IPN DE ALMA LLENA, ESTRUCTURA PRINCIPAL DE LA CUBIERTA - s/cálculos

CARPINTERÍA DE ALUMINIO

LÍNEA MODENA COLOR NEGRO MATE CON DVH POLARIZADO

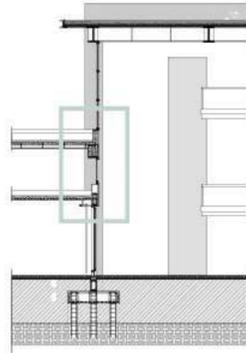
EXTERIOR
CUBIERTA DE H°A° DE LOSA COLABORANTE

INTERIOR
CIRCULACIÓN PRINCIPAL
EN TRIPLE ALTURA



DETALLE 1
ENCUENTRO DE VIGA DOBLE
TEE CON CUBIERTA

Sistemas Técnicos | Detalle Constructivo - Esc. 1:20



DETALLE 2
ENCUENTRO DE CARPINTERÍAS
CON LA ESTRUCTURA

JÁCENAS MODULARES
PREFABRICADAS DE H°A°, LÍNEA "DALLAS" TECNYCONTA, CON TRATAMIENTO HIDRÓFUGO, EMPLEADAS COMO CUBIERTA PRINCIPAL EN LA NAVE DE ESPERA DE LA TERMINAL DE ÓMNIBUS - Med. 0.40x1.20m cada módulo

CIELORRASO
DE YESO SUSPENDIDO, FIJADO POR MEDIO DEL SISTEMA DE ANCLAJES A LAS JÁCENAS MODULARES PREFABRICADAS

VIGA DE H°A°
ARMADA IN SITU, CON DOBLE ARMADO DE ESTRIBOS, REVOCADA CON FINO Y GRUESO - Med. 45x60cm Ø s/cálculos

PÓRTICO DE H°A°
DE TERMINACIÓN VISTO CURADO CON ALMA HUECA PARA PASE DE INSTALACIONES - Medidas 80x80cm

CARPINTERÍA DE ALUMINIO
CON PAÑOS DE APERTURA POR BRAZO DE EMPUJE, LÍNEA MODENA, MARCO COLOR NEGRO MATE CON DVH POLARIZADO

MAMPOSTERÍA
DE LADRILLO COMÚN TRABADO DE 25cm DE ANCHO, CON REVOQUE FINO Y GRUESO, AISLACIÓN TERMO-ACÚSTICA Y REFUERZO DE H°A° COMO REMATE (h: 0.07m)

PINTURA ASFÁLTICA
APLICADA DIRECTA SOBRE LA CARPETA - Esp. 5mm

CARPETA NIVELADORA
CON PENDIENTE MÍNIMA DEL 1,5% - Esp. mín. 0.02m

CONTRAPISO
ARMADO CON PIEDRA TAMAÑO 6/20 - Esp. 0.05m

LOSA MACIZA DE H°A°
ARMADA IN SITU - s/cálculos

ARMADURA DE HIERRO
MALLA ELECTROSOLDADA - Ø s/cálculos

CIELORRASO
DE YESO APLICADO SOBRE LOSA DE H°A° - Esp. 0.03m

GARGANTA DE YESO
SUSPENDIDA, MONTADA SOBRE ESTRUCTURA METÁLICA DE ACUERDO AL SISTEMA DURLOCK, CON ILUMINACIÓN INTERNA Y CAJÓN CUBRE CORTINA - Esp. 0.05m

VIGA DE H°A°
ARMADA IN SITU, REVOCADA CON FINO Y GRUESO, DE 25x60cm - Ø s/cálculos

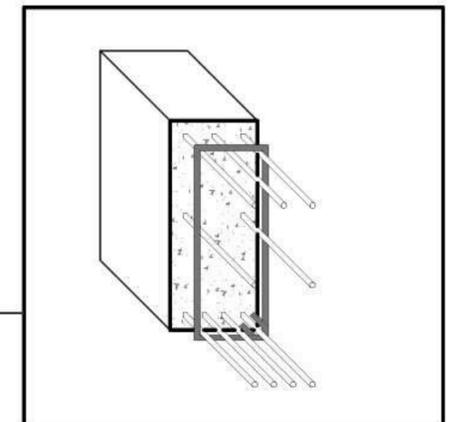
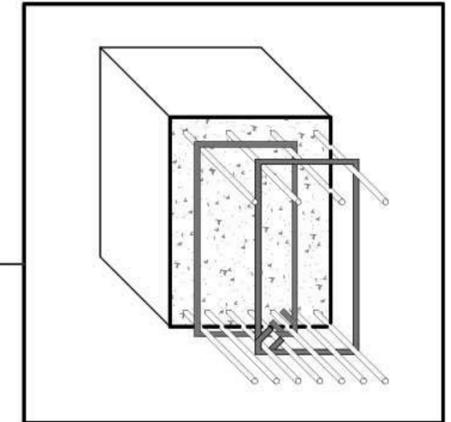
CORTINA VERTICAL
DE TEJIDO TÉCNICO, DE LAMAS VERTICALES ARTICULADAS CON DESPLAZAMIENTO POR RIEL SUPERIOR - 89mm de ancho c/u

CARPINTERÍA DE ALUMINIO
DE PAÑOS FIJOS, LÍNEA MODENA, MARCO COLOR NEGRO MATE CON DVH

EXTERIOR
CUBIERTA DE JÁCENAS PREFABRICADAS

EXTERIOR
PLANTA TÉCNICA INACCESIBLE

INTERIOR
OFICINA ADMINISTRATIVA



INTERIOR
CIRCULACIÓN PRINCIPAL
EN TRIPLE ALTURA

Sistemas Técnicos | Detalle Constructivo - Esc. 1:20

PÓRTICO DE H°A°

DE TERMINACIÓN VISTO CURADO CON ALMA HUECA PARA PASE DE INSTALACIONES - Medidas 80x80cm

CARPINTERÍA DE ALUMINIO

PAÑO FIJO, LÍNEA MODERNA, MARCO COLOR NEGRO MATE CON DVH

PISOS DE PORCELANATO

DE ALTO TRÁNSITO COLOR GRIS VETEADO, CON JUNTA TOMADA CON PASTINA COLOR GRIS OSCURA - Med. 60x60cm Esp. 18mm

CARPETA NIVELADORA

CON PENDIENTE MÍNIMA DEL 1,5% - Esp. mín. 0.02m

CONTRAPISO

ARMADO CON CASCOTE SOBRE AISLACIÓN TÉRMICO-HIDRÓFUGA - Esp. 0.12m

PLANCHAS DE TELGOPOR

DE 1m x 1m COMO AISLACIÓN TÉRMICA INFERIOR, SOBRE AISLACIÓN HIDRÓFUGA - Esp. 0.05m

NYLON DE OBRA

DE 200 MICRONES COMO AISLACIÓN HIDRÓFUGA SOBRE TERRENO NATURAL

CAJÓN HIDRÓFUGO

DE LADRILLOS COMUNES TRABADOS Y ASENTADOS MEDIANTE MORTERO DE CEMENTO Y ARENA. CON DOBLE CAPA HIDRÓFUGA HORIZONTAL Y VERTICAL

VIGA DE FUNDACIÓN

ARMADA IN SITU DE H°A°, DE 25x60cm - Ø s/cálculos

CABEZAL DE H°A°

CON PELOS DE HIERRO PREVISTOS PARA INICIO DE PÓRTICO Med. 0.60x2.40m de lado - Ø s/cálculos

ARMADURA DE HIERRO

PRINCIPAL Y SECUNDARIA DEL CABEZAL, CON ESTRIBOS Y REFUERZOS - Ø s/cálculos

PILOTE DE H°A°

CILÍNDRICO ARMADO IN SITU A SUELO FIRME, CON PELOS DE HIERRO PREVISTOS PARA UNIR CON EL CABEZAL Med. 0.30m DIÁMETRO c/u - Profund. s/cálculos

ARMADURA DE HIERRO

PRINCIPAL DE PILOTES CON ESTRIBOS - Ø s/cálculos

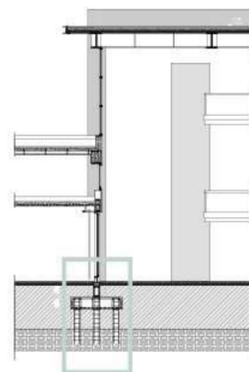
INTERIOR
OFICINA ADMINISTRATIVA

INTERIOR
CIRCULACIÓN PRINCIPAL
EN TRIPLE ALTURA

DESMONTE Y RELLENO
SUELO ARENOSO

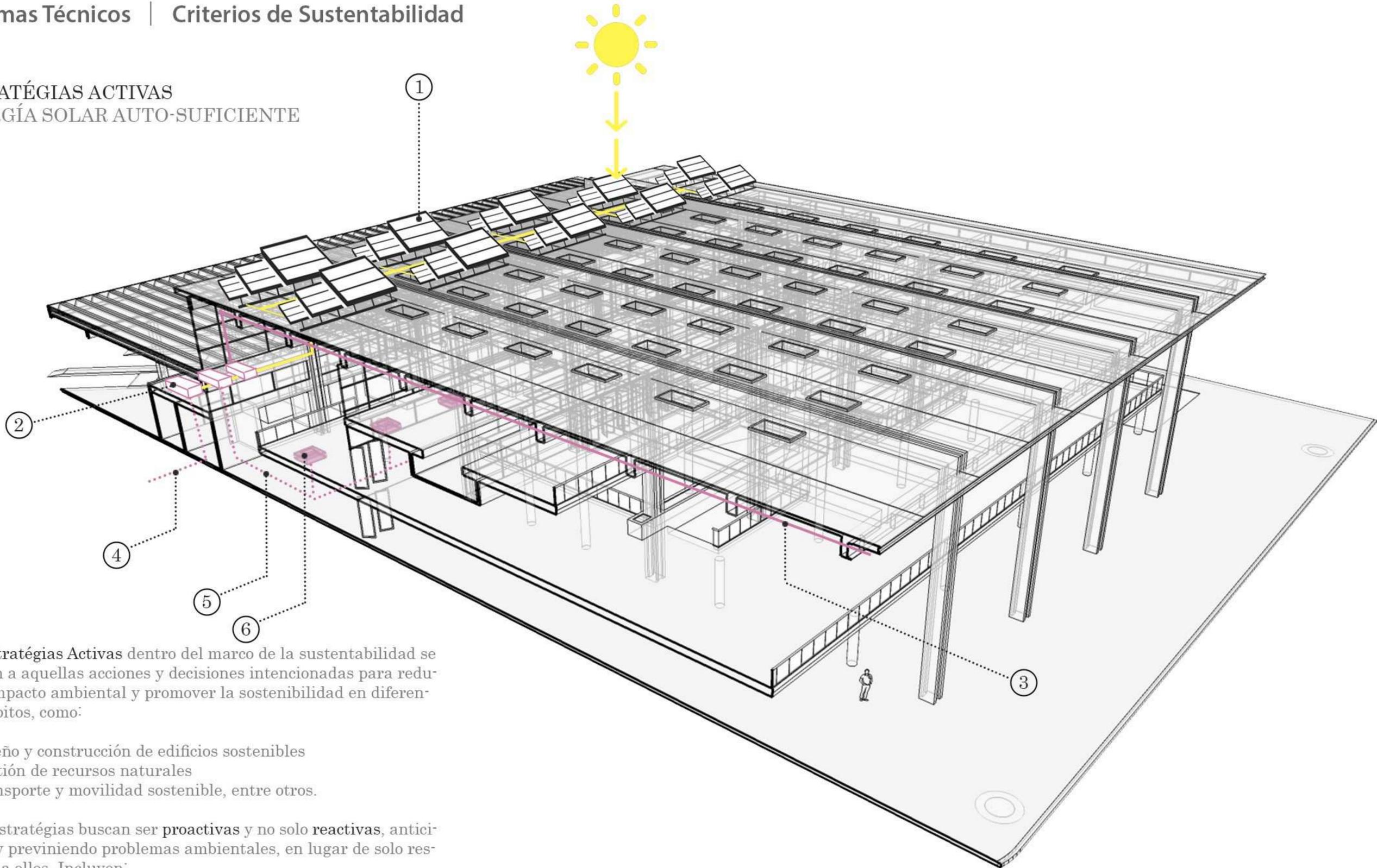
TERRENO NATURAL
SUELO ARENOSO

SUELO FIRME
PROFUNDIDAD S/CÁLCULOS
ESTUDIO DE SUELO



DETALLE 3
FUNDACIONES
PILOTES CON CABEZAL DE H°A°

ESTRATEGIAS ACTIVAS
ENERGÍA SOLAR AUTO-SUFICIENTE



Las Estrategias Activas dentro del marco de la sustentabilidad se refieren a aquellas acciones y decisiones intencionadas para reducir el impacto ambiental y promover la sostenibilidad en diferentes ámbitos, como:

- Diseño y construcción de edificios sostenibles
- Gestión de recursos naturales
- Transporte y movilidad sostenible, entre otros.

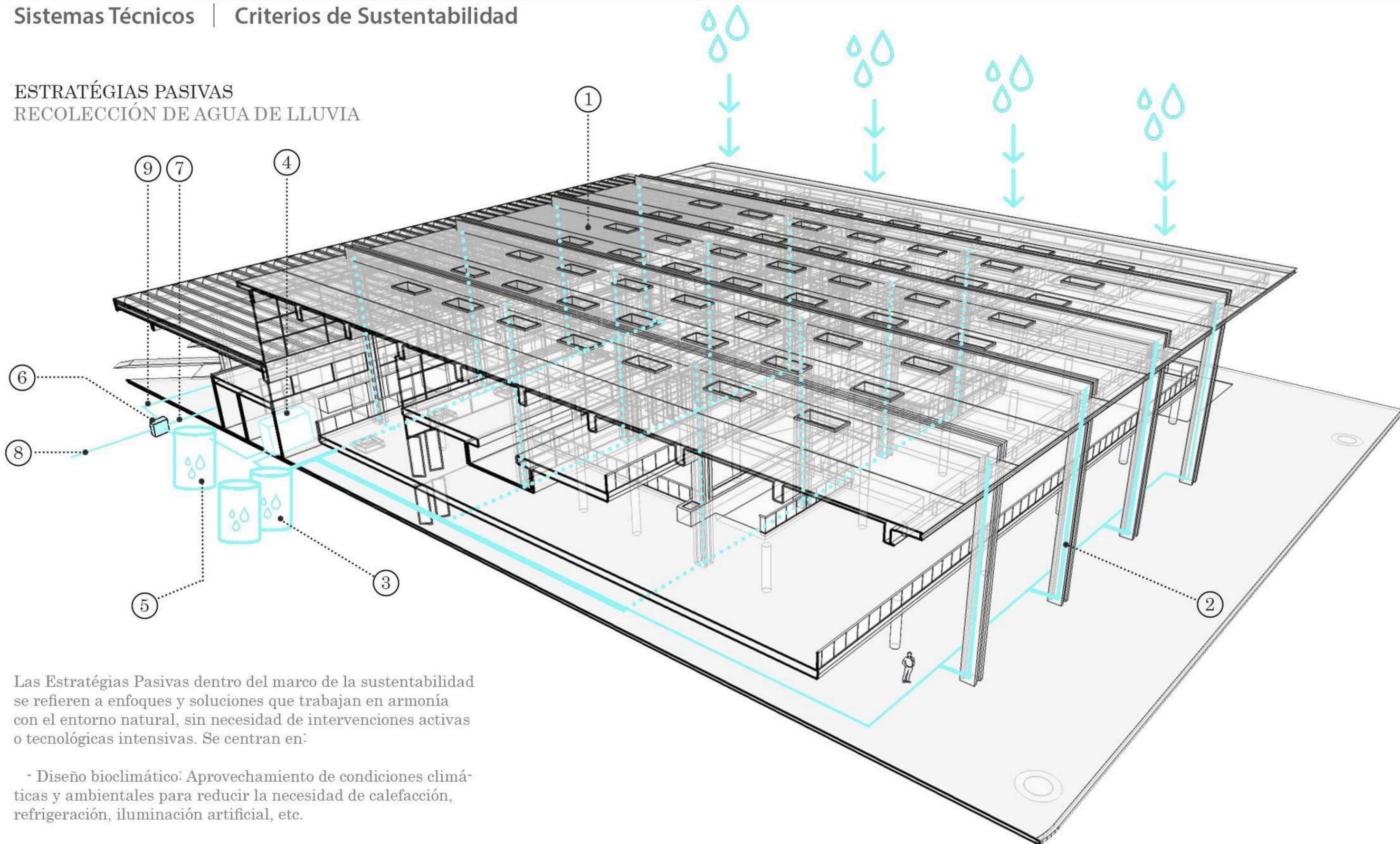
Estas estrategias buscan ser proactivas y no solo reactivas, anticipando y previniendo problemas ambientales, en lugar de solo responder a ellos. Incluyen:

- Eficiencia energética
- Uso de materiales sostenibles
- Reducción de residuos
- Educación y conciencia ambiental, entre otros.

El objetivo fué integrar la sustentabilidad en todas las decisiones de proyecto, para lograr un desarrollo equilibrado y responsable.

1. MÓDULOS DE PANELES SOLARES FOTOVOLTAICOS
2. REGULADOR y ACUMULADOR DE CARGA
3. CIRCUÍTO DE CONSUMO CORRIENTE CONTÍNUA - LÚZ INTERIOR
4. CIRCUÍTO DE CONSUMO CORRIENTE CONTÍNUA - LÚZ EXTERIOR
5. CIRCUÍTO DE CONSUMO CORRIENTE ALTERNA - ARTEFACTOS
6. ARTEFACTOS

ESTRATEGÍAS PASIVAS
RECOLECCIÓN DE AGUA DE LLUVIA



Las Estrategías Pasivas dentro del marco de la sustentabilidad se refieren a enfoques y soluciones que trabajan en armonía con el entorno natural, sin necesidad de intervenciones activas o tecnológicas intensivas. Se centran en:

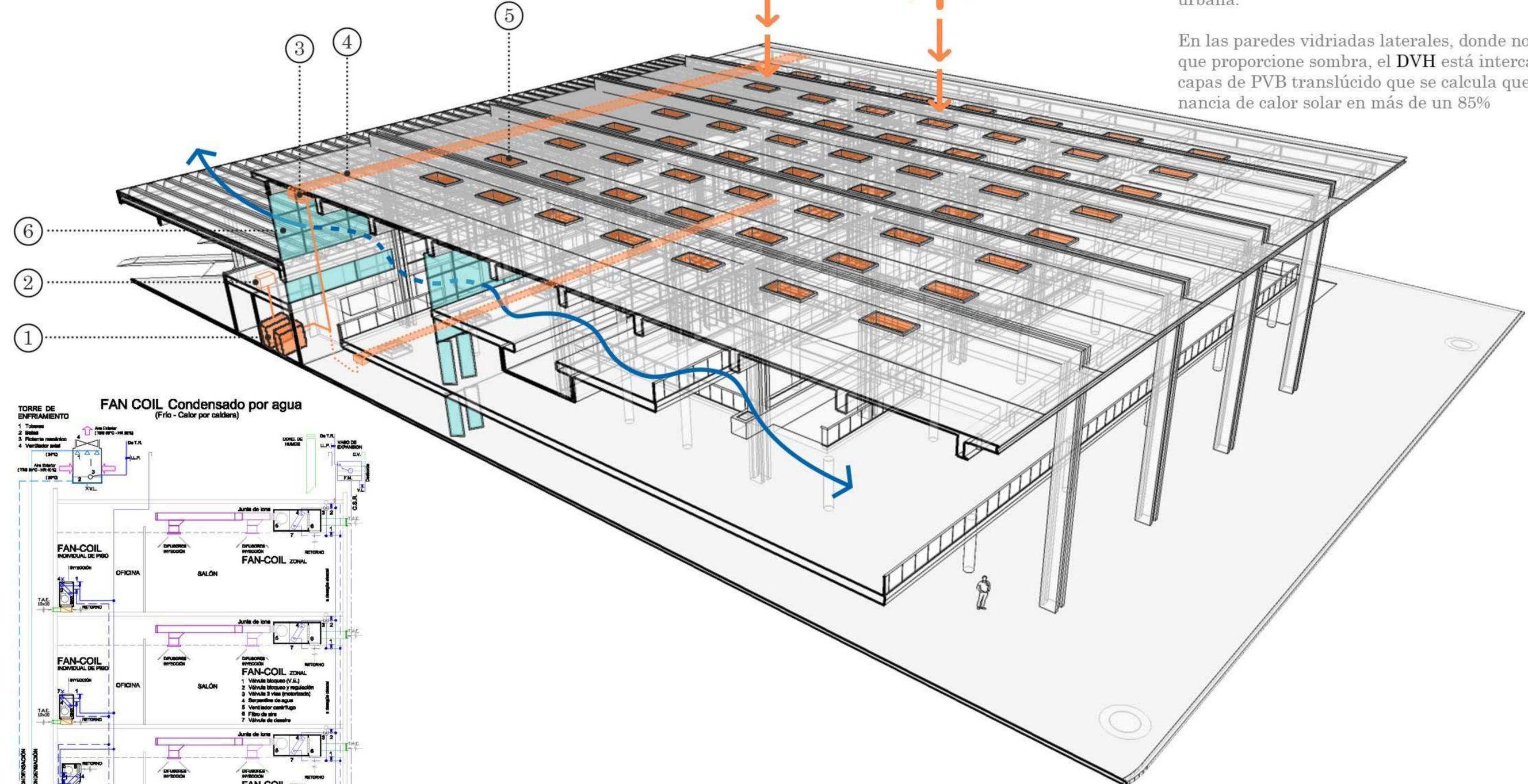
- Diseño bioclimático: Aprovechamiento de condiciones climáticas y ambientales para reducir la necesidad de calefacción, refrigeración, iluminación artificial, etc.
- Uso de materiales naturales y locales
- Orientación y disposición de edificios para maximizar la ventilación y la luz natural
- Integración con el entorno natural

Estas estrategias pasivas buscan minimizar el impacto ambiental y promover la sustentabilidad a través de soluciones simples, eficientes y de bajo costo.

1. ÁREA DE CAPTACIÓN
2. CONDUCCIÓN - EMBUDOS DE LLUVIA Y CONDUCTOS DE BAJADA
3. RECOLECCIÓN DE AGUA EN TANQUES CISTERNAS - Cap. 25.000lts c/u
4. CÁMARA RECEPTORA Y FILTRADO DE PRIMERAS AGUAS
5. RESERVORIO DE AGUA LIMPIA EN TANQUE CISTERNA - Cap. 25.000lts
6. BOMBA DE IMPULSIÓN
7. ABASTECIMIENTO DE ARTEFACTOS CON RETORNO
8. ARTEFACTOS DE AGUA FRÍA - INODOROS
9. ABASTECIMIENTO DE ELEMENTOS EN ÁREAS PARQUIZADAS - RIEGO

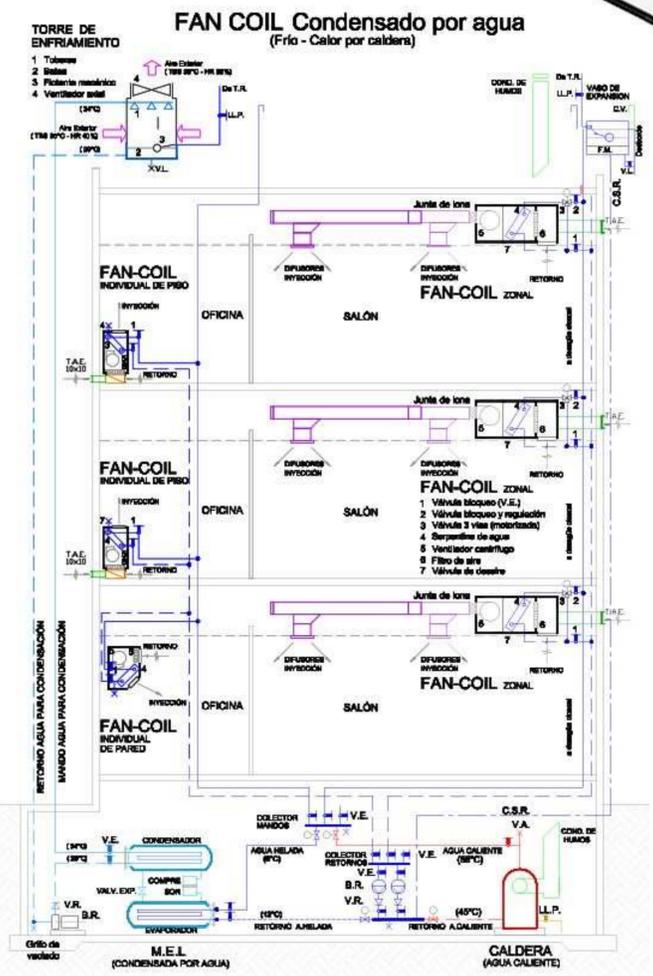
Sistemas Técnicos | Criterios de Sustentabilidad

ESTRATEGIAS ACTIVAS - PASIVAS
CALIDAD DE AIRE INTERIOR - CLIMATIZACIÓN



Como criterio de sustentabilidad pasiva, se buscó generar ventilación cruzada en todos los espacios, tanto internos como externos, ubicando los de mayor permanencia hacia el norte y el bloque cerrado al sur, como continuación de la preexistencia y sirviendo de reparo a la gran terraza urbana.

En las paredes vidriadas laterales, donde no hay alero que proporcione sombra, el DVH está intercalado con dos capas de PVB translúcido que se calcula que reduce la ganancia de calor solar en más de un 85%



1. SISTEMA FANCOIL - UNIDADES INTERIORES
2. SISTEMA FANCOIL - UNIDADES EXTERIORES
3. FANCOIL ZONAL - U.T.A. (Unidad de Tratamiento de Aire)
4. SISTEMA FANCOIL - CONDUCTOS
5. CLARABOYAS / LUCERNARIOS
6. CARPINTERÍA DVH - CONTROL SOLAR CON LOW-E INCOLORO Y ALTA REFLECTIVIDAD

CENTRO INTERBALNEARIO DE TRANSFERENCIA INTERMODAL



CENTRO INTERBALNEARIO DE TRANSFERENCIA INTERMODAL





06

EPÍLOGO

REFERENTES | Terminal Intermodal de pasajeros, Mar Del Plata

FERRO-AUTOMOTOR
MAR DEL PLATA

ARQUITECTO Claudio Luis LUCARELLI
 TIPOLOGÍA Estación Ferro-Automotor
 FECHA 2009
 CIUDAD Mar Del Plata
 PAÍS Argentina

Esta Terminal abre una perspectiva para el tránsito de pasajeros de la ciudad vinculando la estación de Ferrocarril con la nueva Terminal de Ómnibus cuya superficie cubierta es de 17.000 m², permitiendo mejorar la calidad y prestación de los servicios a los usuarios:

- ▷ CAPACIDAD MAXIMA: 1.400 OMNIBUS Y 30 FORMACIONES FERROVIARIAS DIARIAS
- ▷ ESTACIONAMIENTO PARA 70 AUTOS PARTICULARES
- ▷ 50 LOCALES COMERCIALES
- ▷ 41 MODULOS DE BOLETERIAS
- ▷ 18 DEPOSITOS PARA ENCOMIENDAS
- ▷ DARSENAS DE ASCENSO Y DESCENSO PARA TAXIS Y REMISES
- ▷ SISTEMA DE COMUNICACIÓN E INFORMACIÓN A PASAJEROS
- ▷ 44 DARSENAS SEMICUBIERTAS CON ACCESOS LATERALES PARA CARGA Y DESCARGA
- ▷ TORRE DE CONTROL PARA DIRIGIR TODAS LAS OPERACIONES
- ▷ PREEMBARQUE CON CONTROL POR SCANNER DE RAYOS-X DE PASAJEROS Y ENCOMIENDAS

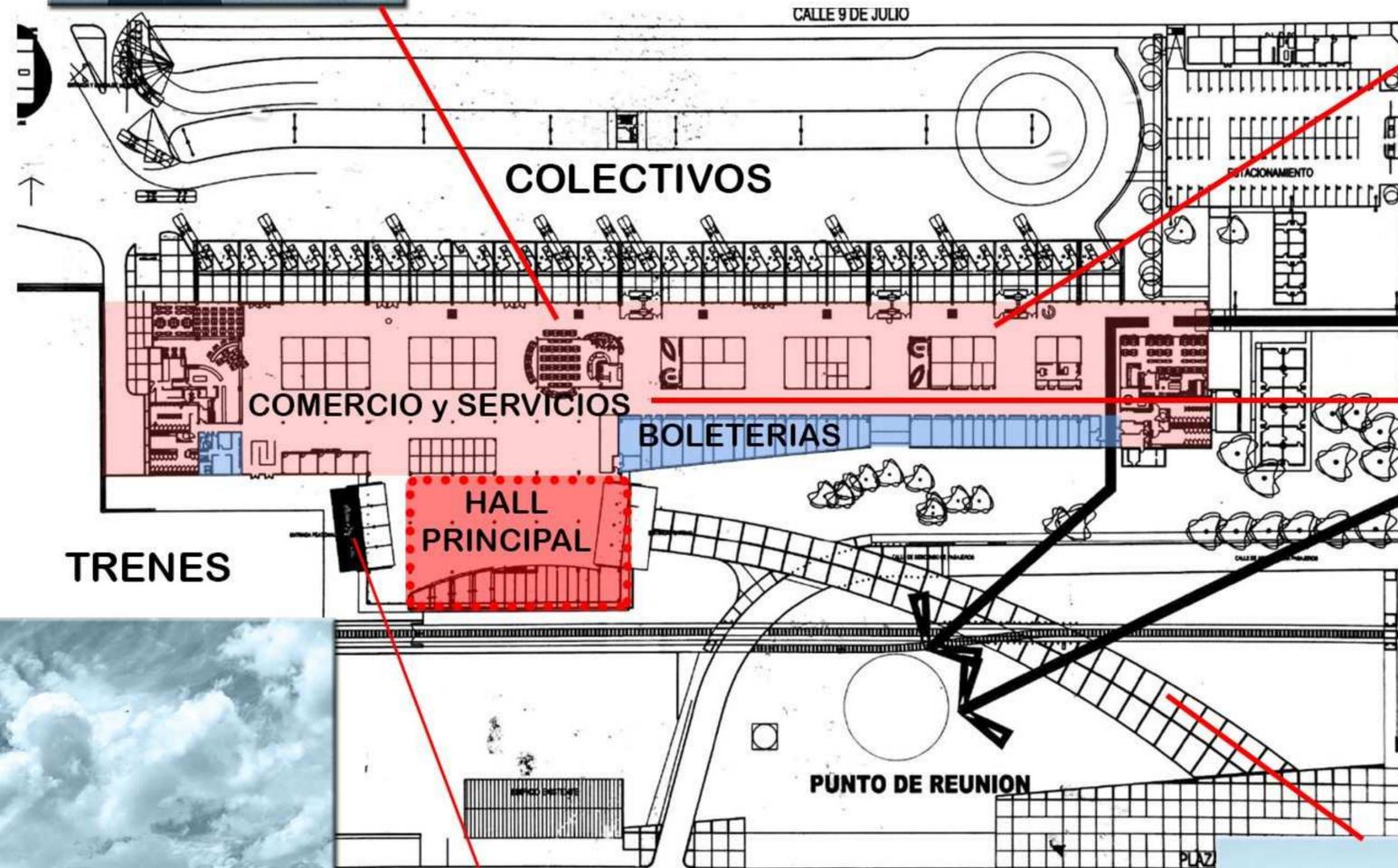
Cuenta además con 37 empresas prestadoras de servicios para el transporte de pasajeros, 5 empresas encargadas del área de encomiendas, Control de Transporte CNRT (MTBA), Base Operativa FF.CC. Mar Del Plata, Turismo, Informes, entre otros.

Estación Ferroautomotor - Mar Del Plata
 Fuente propia



IMPLANTACION DE LA FERRO-AUTOMOTOR

Podemos observar que los dos modos de transporte comparten un mismo hall de entrada y terminan siendo unidos por un corredor comercial y de servicios de forma paralela, apareado a ambos sectores.



REFERENTES | Estación Intermodal de pasajeros, Ourense

FERRO-AUTOMOTOR
OURENSE

ARQUITECTO Foster + Partners Juan Carlos Cabanelas
 TIPOLOGÍA Estación Intermodal
 FECHA 2011
 CIUDAD Ourense
 PAÍS España

Una secuencia de marquesinas abovedadas cubre el espacio de la estación y arroja sombra sobre la entrada y la plaza. Entre ellas una franja de vidrio introduce luz natural a los andenes.

Este proyecto ganador propone un enlace topográfico entre los barrios de ambos lados del tendido ferroviario, mediante una plaza de más de 20.000 m², que se adapta al desnivel con una suave pendiente.

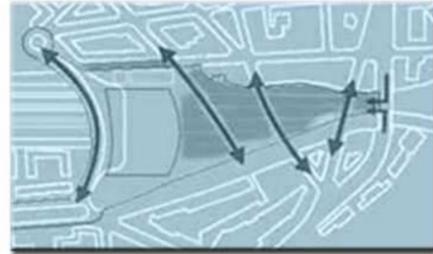


INTEGRACIÓN DE BARRIOS

Cohesión social

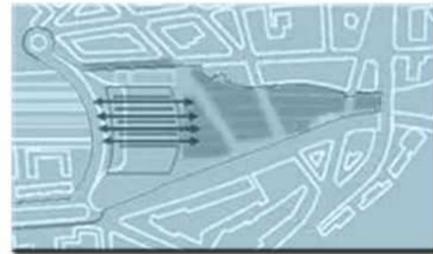
Unión del barrio Veintiuno con el barrio del Puente.

Creación de un gran espacio público común.



PERMEABILIDAD

Vistas del parque desde la estación



INTERMODALIDAD

Circulaciones claras, integradas y fácilmente accesibles entre los distintos medios de transporte.



LUZ NATURAL

Introducción de luz solar hasta los andenes.



PLAZA

Plaza a nivel de calle

Animar el espacio junto a la estación de autobuses.



Esquemas de funcionamiento
Fuente propia



ESPACIO PÚBLICO

“Parque puerta de Galicia”

Gran espacio libre ofrecido a toda la ciudad.

Interés de ocio y cultural atractivo para los ciudadanos.



REFERENTES | Aeropuerto Stansted

AEROPUERTO STANSTED

ARQUITECTO Foster + Partners
 TIPOLOGÍA Aeropuerto Intermodal
 CAPACIDAD 23 millones de pasajeros anuales
 SUPERFICIE 85.700 m²
 FECHA 1981 (Inicio) - 1991 (Finalización)
 CIUDAD Stansted, Londres
 PAÍS Reino Unido

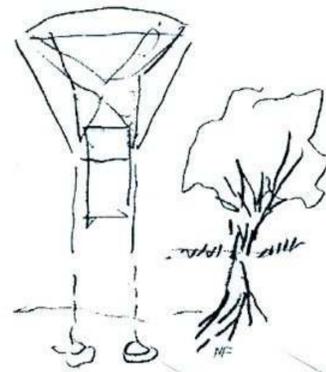
El aeropuerto de Stansted refleja un diseño sencillo y totalmente complejo a la vez. Por un lado cruza una carretera y por el otro un campo donde aterrizan los aviones en contra del viento. La ruta desde la zona terrestre hasta la zona de operaciones implica caminar desde el automóvil a través de la terminal hasta llegar al avión, que siempre estaba a la vista.

El movimiento a través del edificio es sencillo y directo: no hay cambios de nivel ni problemas de orientación que caracterizan a la mayoría de los aeropuertos. Los pasajeros avanzan con fluidez desde el punto de aterrizaje hasta la zona de facturación, el control de pasaportes y las salas de embarque, donde pueden ver los aviones. Desde allí, un sistema de tránsito automatizado los lleva a edificios satélite para abordar sus aviones. Este grado de claridad se logró poniendo el edificio "boca abajo", desterrando los pesados servicios ambientales que normalmente se encuentran al nivel del techo a un sótano que corre debajo de la explanada. El sótano también contiene manipulación de equipaje y pudo albergar una estación de tren principal, que se integró en el edificio al final del proceso de diseño.

Los sistemas de distribución de servicios están contenidos dentro de los "troncos" de los "árboles estructurales" que se elevan desde el sótano hasta el piso de la explanada. Estos árboles sostienen una marquesina que se libera simplemente para protegerse de la lluvia y dejar entrar la luz. Esto trae aparejados importantes ventajas energéticas y económicas, lo que genera costos de funcionamiento que son la mitad de los de cualquier otra terminal británica. Stansted, energéticamente eficiente, ambientalmente discreto en su entorno rural, tecnológicamente avanzado pero fácil de usar y experimentar, se ha convertido en un modelo para los planificadores y diseñadores de aeropuertos en todo el mundo.

"Hay una lógica dentro de nuestras oficinas... identificar el principal problema humano, inventar un sistema para afrontarlo y perseguir el resultado con una racionalidad despiadada."

Norman Foster



FORMA y VOLUMEN

"Árboles estructurales" (troncos, ramas y casquetes)

36 "árboles" cuádruples de acero tubular macizo, colocados cada 36 metros

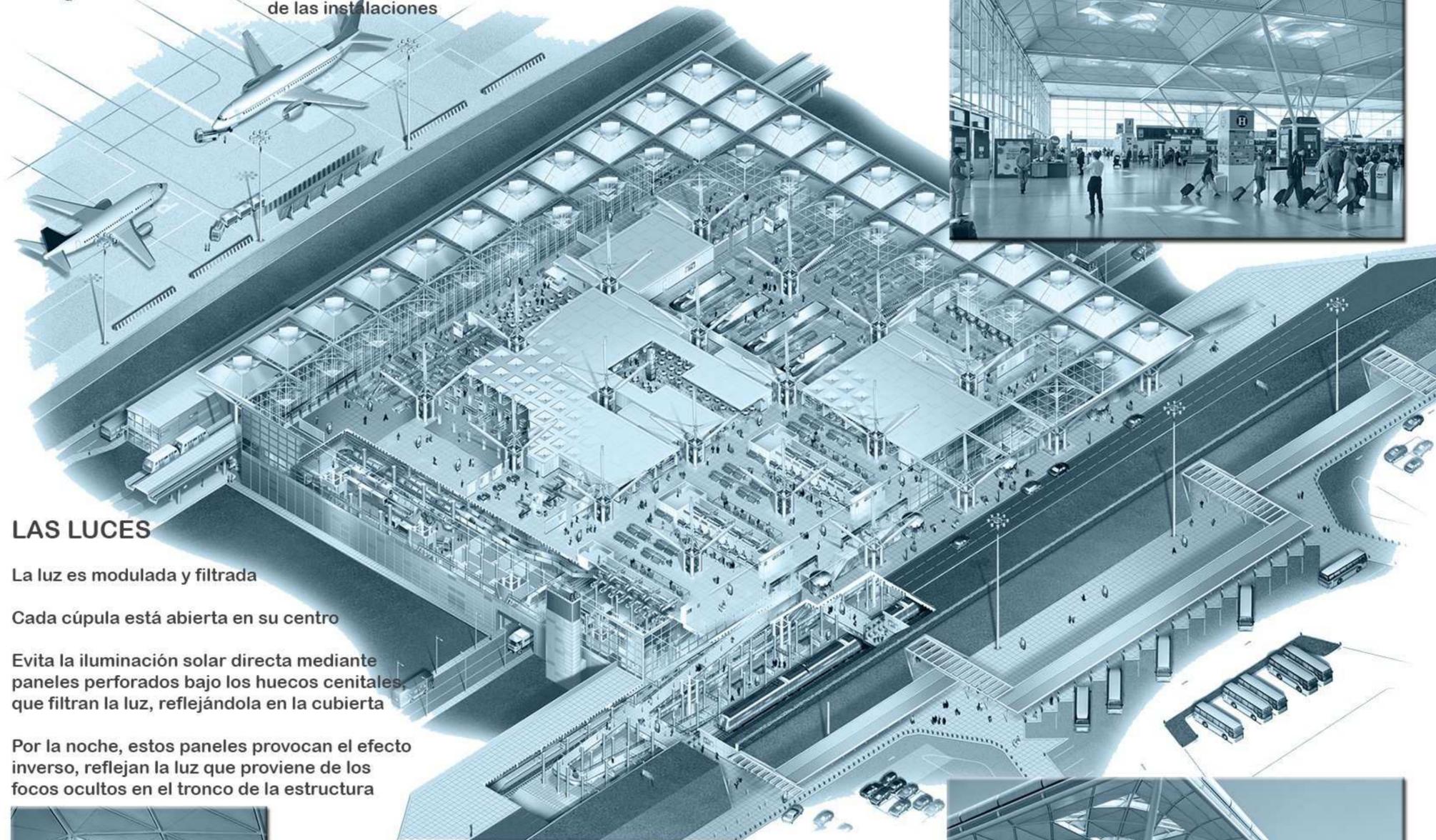
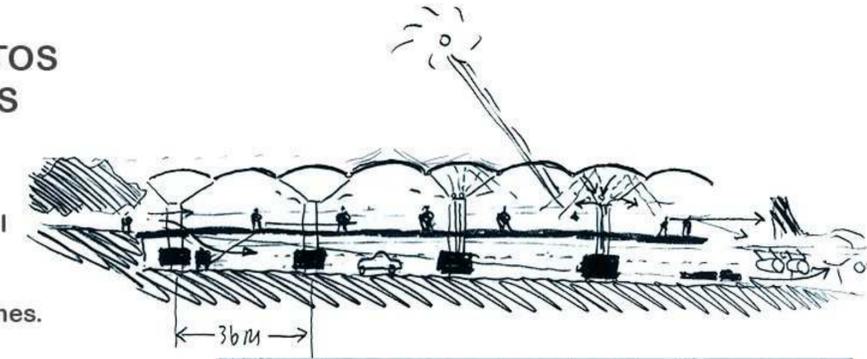
Auténtico aspecto tecnológico respecto a la resolución de las instalaciones

IDEA: 3 REQUISITOS FUNDAMENTALES

Una estructura mínima

Un máximo de luz natural

El ocultamiento máximo posible de las instalaciones.



LAS LUCES

La luz es modulada y filtrada

Cada cúpula está abierta en su centro

Evita la iluminación solar directa mediante paneles perforados bajo los huecos cenitales, que filtran la luz, reflejándola en la cubierta

Por la noche, estos paneles provocan el efecto inverso, reflejan la luz que proviene de los focos ocultos en el tronco de la estructura

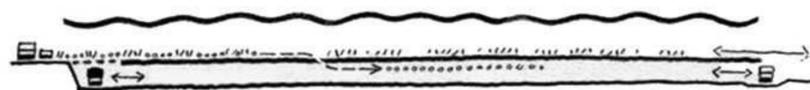


SEPARACIÓN POR NIVELES

Posiciona a los pasajeros en la planta superior

En la planta inferior se encuentran todas las instalaciones y los recorridos del equipaje

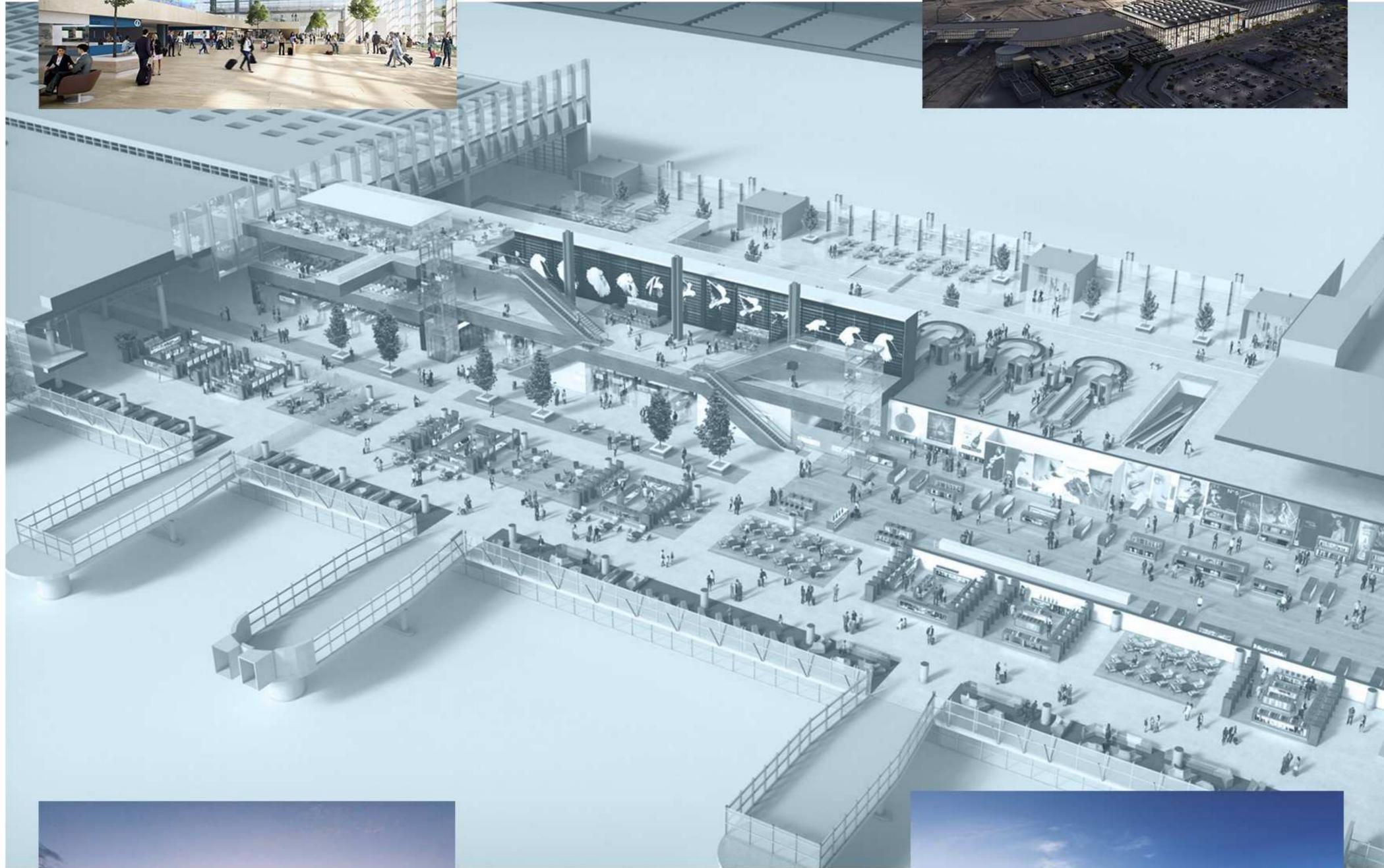
En la última planta, ubica la estación de ferrocarril.



REFERENTES | Aeropuerto Marsella

AEROPUERTO MARSELLA

ARQUITECTO Foster + Partners
 TIPOLOGÍA Aeropuerto Intermodal
 CAPACIDAD 12 millones de pasajeros anuales
 SUPERFICIE ... m²
 FECHA -
 CIUDAD Marsella
 PAÍS España



El proyecto será desarrollado en dos etapas y sumará un nuevo pabellón central al edificio existente y una nueva plataforma para aviones.

La primera fase del proyecto, dedicada al nuevo corazón del edificio, consiste en un pabellón de 22 metros de alto que pretende simplificar el flujo de pasajeros. Inspirado en la estructura original de los años 60, la ampliación contará con amplias claraboyas y áreas verdes interiores.

El objetivo es diseñar un pabellón generoso que reconecte todas las partes de los edificios existentes, simplificando el flujo de personas entre sí y creando un nuevo portal para toda la región.

El sistema de comunicación entre los edificios antiguos y nuevos están claramente articulados, a través de un nuevo portal.

Los espacios interiores fluyen perfectamente de un edificio a otro, con un diseño flexible que puede ser adaptado para los edificios existentes.



EPÍLOGO | BIBLIOGRAFÍA

- **PLAN ESTRATÉGICO REGIONAL “TUYÚ MAR y CAMPO” (2002)**
Universidad Nacional de La Plata / Secretaría de Extensión Universitaria / Dirección de Asuntos Municipales
Ministerio de Gobierno - Provincia de Buenos Aires
Municipalidad de General Lavalle
Municipalidad de General J. Madariaga
Municipalidad de La Costa
Municipalidad de Pinamar
Municipalidad de Villa Gesell
- **ESTRATEGIAS PARA EL DESARROLLO SUSTENTABLE DEL PARTIDO DE PINAMAR (2004)**
Municipalidad de Pinamar, Pcia. de Buenos Aires
Universidad Nacional de La Plata / Unidad de Investigación N°5 IDEHAB / FAU UNLP
- **TRANSPORTE MULTIMODAL EN LATINOAMÉRICA. PASADO, PRESENTE Y FUTURO (2019)**
Dr. Evaristo Martín Fernández
Fundación de los Ferrocarriles Españoles
Colección: “Monografías del Ferrocarril”
- **LA CIENCIA REGIONAL (1998)**
Benko, George
- **REFLEXIONES SOBRE LA EQUIDAD TERRITORIAL: DE LA CONCEPCIÓN A LA ACCIÓN. (2015)**
Arciniegas, Catalina Ortiz
Navarrete, Jesus
Donovan, Michael G.
- **LA PLANIFICACIÓN ESTRATÉGICA PARTICIPATIVA - PARA EL DESARROLLO URBANO Y REGIONAL. (2005)**
Tauber, Fernando
Delucchi, Diego
Martino, Horacio
Pintos, Patricia
Universidad Nacional de La Plata.
- **APORTES y TRANSFERENCIAS / ANÁLISIS DE LAS RELACIONES INTER-ORGANIZACIONALES EN TORNO AL DESARROLLO TURÍSTICO DE PINAMAR (2009)**
Lic. Gonzalo Matías Cruz
Centro de Investigaciones Turísticas / Facultad de Ciencias Económicas y Sociales / Universidad Nacional de Mar del Plata
- **¿HACIA UN PROCESO DE LITORALIZACIÓN? ANÁLISIS GEOHISTÓRICO DE LOS PARTIDOS DE LA COSTA, PINAMAR Y VILLA GESELL (Buenos Aires) (2021, Vol. 17, N°2, e100)**
Mario Alejandro Maya
Centro de Investigaciones Geográficas y Socio-Ambientales (CIGSA) / Instituto de Humanidades y Ciencias Sociales (INHUS) / Facultad de Humanidades / Universidad Nacional de Mar del Plata.
CONICET, Argentina.
Departamento de Geografía / Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación / Universidad Nacional de La Plata.
- **APORTANDO DESDE LA PROFESIÓN A LAS NECESIDADES LOCALES. EL TRABAJO EN TEMPORADA EN PINAMAR (2018)**
Dr. Gilbert, Manuel
Dra. Sebastián, Patricia
Lic. Sivillica, Pablo
Lic. Torres, Julieta
XXXIX° Jornadas Universitarias de Contabilidad.
VI° Jornadas Universitarias Internacionales de Contabilidad.
Area Pedagógica y de Investigación / Facultad de Ciencias Económicas / Universidad Nacional de Misiones.
- **EL AVANCE DE LA FRONTERA URBANA PRIVADA EN LA REGIÓN LITORAL-MARÍTIMA BONAERENSE: Causas y consecuencias. (2015)**
Hernández, Facundo Martín
XI Jornadas de Sociología / Facultad de Ciencias Sociales / Universidad de Buenos Aires.
CONICET, Argentina.
Centro de Investigaciones Geográficas Socio-Ambientales / Universidad Nacional de Mar del Plata (UNMdP).
<https://www.academica.org/000-061/681>
- **SERVICIO DE TRANSPORTE Y TURISMO. UN ANÁLISIS DE RED EN LAS COSTA ATLÁNTICA BONAERENSE. (2011)**
Furlan, Adriano Daniel
Hernández, Facundo Martín
Grupo de Estudios sobre Medio Ambiente y Urbanización / Universidad Nacional de Mar del Plata.
CONICET, Argentina.
- **LA PERSEPCIÓN AMBIENTAL DEL TURISTA EN DESTINOS DE LITORAL. ESTUDIO COMPARATIVO ENTRE VILLA GESELL Y PINAMAR. (2011)**
Mg. Benseny, Graciela Beatriz
Centro de Investigaciones / Universidad Nacional de Mar del Plata.
- **ARTE DE PROYECTAR EN ARQUITECTURA. (1995)**
Neufert, Ernst
- **MANUAL PRÁCTICO DE CONSTRUCCIÓN. (2006)**
Arq. Nisnovich, Jaime

ARTÍCULOS DE REVISTA

EL FERROCARRIL COMO COLUMNA VERTEBRAL DEL TRANSPORTE SOSTENIBLE
José Luis Ordonez

MIENTRAS TANTO - N° 87 (2003) < Pág. 99-120 (22 páginas) >
Ediciones de Intervención Cultural
<https://www.jstor.org/estable/27820687> __

SUSTENTABILIDAD Y ORDENAMIENTO TERRITORIAL. EL CASO DEL PARTIDO DE PINAMAR.
47 AF - 13 (2013) < Pág. 82-90 (9 páginas) >
Arq. Bono, Néstor
Arq. Rocca, María Julia
Arq. Seimandi, Miguel
Arq. Ríos, Licia
Lic. Sbatella, J.
Lic. Colombo, J.
Concurso de antecedentes y propuesta metodológica realizado por la Municipalidad de Pinamar.
Equipo de investigación / Universidad Nacional de La Plata.

