

RENOVACIÓN URBANA NUEVO CENTRO DE TRANSPORTE SALADILLO



Autor: MARTÍNEZ, Nicolás
Nº: 36308/5

Título: Renovación Urbana - Nuevo Centro de Transporte Saladillo

Proyecto Final de Carrera:

Taller Vertical de Arquitectura N°1: MORANO - CUETO RÚA
Tutora Académica: CAPELLI, Celia

Unidad Integradora:

ARQ, CORREDERA, Cecilia.
ARQ, FORNARI, Aníbal.
ARQ, MARICHELAR, Gabriela.
ARQ, MORONI, Leandro.
ARQ, MURACE, Pablo.

Facultad de Arquitectura y Urbanismo - Universidad Nacional de La Plata
Septiembre 2021

Licencia Creative Commons





INTRODUCCIÓN

En la ciudad de Saladillo, con el correr del tiempo se generó un crecimiento desmedido de los límites urbanos, haciendo que las distancias sean muy extensas y excluyendo a ciertos barrios.

La importancia del transporte en este caso implica poder incluir a todos los barrios y generarle una buena accesibilidad a todos por igual.

De este modo se planteó un proyecto a futuro el cual los tenga en cuenta y comprenda lo valioso que es una buena intervención urbana. Así generando oportunidades a los ciudadanos y habitantes de la ciudad.

Tener en cuenta el medio y respetarlo es un punto en el cual se hizo hincapié, tratando de mantener los espacios verdes, públicos y de recreación, sin generar intervenciones de gran altura, entendiendo como se compone el barrio y de que manera va a ser su crecimiento futuro.

La intención principal de este trabajo es poder potenciar el barrio donde se va a situar la nueva terminal en base a una necesidad que se presenta, y a partir de esto generar una mejor accesibilidad con un transporte que incluya a todos. Así se logran mejores oportunidades incluyendo a la mayor parte de la población.

Entender la importancia de una intervención a diferentes escalas y así poder brindarle a los usuarios una mejor calidad de vida.

-INTRODUCCIÓN

-L0 ÍNDICE

-01 MARCO TEÓRICO

-L1 HISTORIA DEL TRANSPORTE

-L2 HISTORIA DEL TRANSPORTE EN ARGENTINA

-L3 GERMEN DEL TEMA

-L4 ASPECTOS QUE ASPIRA ABORDAR EL PROYECTO

-02 SITIO

-L5 SALADILLO EN LA PROVINCIA Y LA REGIÓN

-L6 DIAGNOSTICO

-L7 LOCALIDADES PERTENECIENTES A SALADILLO

-L8 RELEVAMIENTO BARRIAL POTENCIALIDADES Y CONFLICTOS ACTUALES

-L9 DESCRIPCIÓN Y CARACTERÍSTICAS A ESCALA URBANA

-L10 LA TERMINAL ACTUAL Y SU CONFLICTO

-03 MASTER PLAN - PROYECTO URBANO

-L11 VACÍOS URBANOS Y PROPUESTA A ESCALA CIUDAD

-L12 MEDIOS DE TRANSPORTE ALTERNATIVOS

-L13 ANÁLISIS E INTERVENCIÓN A ESCALA BARRIAL

-L14 PROPUESTA A ESCALA BARRIAL- DESCRIPCIÓN DE NUEVAS MANZANAS

-L15 FUNDAMENTO DE CADA MANZANA

-L16 PROPUESTA EN EL SITIO DE LA TERMINAL ACTUAL

-L17 NUEVA UBICACIÓN DE LA TERMINAL

-04 ARQUITECTURA y PROYECTO ARQUITECTÓNICO

-L18 IDEA DEL EDIFICIO

-L19 DISTRIBUCIÓN PROGRAMÁTICA EN P.B

-L20 DISTRIBUCIÓN PROGRAMÁTICA EN P.A

-L21 IMPLANTACIÓN ESC 1:500

-L22 PLANTA BAJA ESC 1:250

-L23 PLANTA ALTA ESC 1:250

-L24 PLANTA DE TECHOS ESC 1:500

-L25 PLANTA DE SUBSUELOS ESC 1:500

-L26 CORTE TRANSVERSAL

-L27 CORTE VISTA LONGITUDINAL -A-

-L28 CORTE VISTA LONGITUDINAL -B-

-05 RESOLUCIONES CONSTRUCTIVAS

-L29 CONDICIONANTES CLIMÁTICAS

-L30 PREMISAS DE DISEÑO

-L31 ESTRUCTURA EN DESPIECE -A-

-L32 ESTRUCTURA EN DESPIECE -B-

-L33 PLANOS TÉCNICOS

-L34 DETALLES CONSTRUCTIVOS -A-

-L35 DETALLES CONSTRUCTIVOS -B-

-06 SISTEMA DE INSTALACIONES

-L36 ACONDICIONAMIENTO TÉRMICO

-L37 ACONDICIONAMIENTO TÉRMICO -B-

-L38 INCENDIO/DETECCIÓN/EVACUACIÓN

-L39 INCENDIO/DETECCIÓN/EVACUACIÓN -B-

-L40 DESAGUES PLUVIALES/RECOLECCIÓN

AGUAS DE LLUVIA

-07 GALERIA DE IMAGENES

-L41 SALIDA DE COLECTIVO 4:00AM

-L42 SALIDA DEL TREN Y COLECTIVO 21:00HS

-L43 SALIDA DE COLECTIVO 14:00HS

-L44 VISTA FRENTE DEL EDIFICIO DESDE PLAZA 10:00HS

-L45 VISTA DESDE BOLETERÍA Y SALA DE ESPERA

-L46 VISTA DESDE EL BAR

-L47 LLEGADA DE COLECTIVO LOCAL 17:00HS

-L48 SALIDA DEL TREN 19:00HS

-L49 LLEGADA DEL TREN + COLECTIVOS 12:00HS

-08 REFERENTES + BIBLIOGRAFÍA + CONCLUSIÓN

-L50 ESTACIÓN DE APEADERO

-L51 ESTACIÓN DE BAEZ

-L52 ESTACIÓN PLAYADEL CARMEN

-L53 ESTACIÓN LULEBURGAZ

-L54 BIBLIOGRAFÍA

-L55 TRAYECTORIA ACADEMICA

-L56 CONCLUSIÓN

0 | MARCO TEÓRICO





En el período precolombino los Incas poseían un rudimentario pero eficiente sistema de caminos inter conectados a lo largo y lo ancho de su imperio por el cual trasladaban distintos tipos de mercaderías. Bien sea a pie o a lomo de llamas, sus mercancías llegaban a destino en distintos períodos de tiempo.



La llegada de los Europeos a lo largo de todo America produjo grandes cambios en los medios de transporte. El principal medio de comunicación era el marítimo dado que era mas eficiente y rapido para puertos naturales y para los lugares en que se construyeron puertos.



Al rededor del 1800 se realizaron carreteras de tierra al realizar la extracción de malezas y arboles para así formar senderos. Sin embargo muchas de ellas se hacian intransitables durante períodos de mal tiempo. En 1820 la mejora de estas ya llamadas carreteras en la que aparecen empresas privadas cobrando un peaje por haberlas construido, comenzaron a superar el resto de carreteras y se llamaron turnpiker mas conocidas como autopistas, Este sistema en latinoamerica comenzó a mejorar a partir del 1930.



Luego del desarrollo de los motores a combustión los cuales utilizan una energia no renovable para los distintos tipos de transportes y además generan gran contaminación se esta realizando un gran cambio por medios de transporte que utilicen energías renovables como la electrica y que ademas generen un cuidado en el medio ambiente, sumado a eso las grandes densidades de población en las ciudades hacen que se ahorre tiempo de transporte al buscar otro tipo de alternativas y no solo los vehículos a combustión.



1904 FUNDACIÓN DEL ACA (AUTOMOVIL CLUB ARGENTINA)

La idea de crear un Club que agrupara a los incipientes automovilistas que en principio consistía en reunirse con sus vehículos en el cruce de las avenidas Del Libertador y Sarmiento al finalizar la recorrida por las calles y senderos de los bosques de Palermo. A lo largo del tiempo han desarrollado una intensa cantidad de obras en el país: Asistencia mecánica, hoteles, cartografía, etc.

EN LA EPOCA COLONIAL HABÍA 2 CAMINOS PRINCIPALES:

- El Real del Oeste: De Buenos Aires a Santiago de Chile, pasando por San Luis y Mendoza.
- El Camino al Alto Perú: De Buenos Aires a Potosí, pasando por Córdoba, Tucumán y Salta.

LOS TIEMPOS DE VIAJE EN EL SIGLO XVII ERAN PROMEDIO DE:

- Mendoza a Santiago: 8 días
- Mendoza a Córdoba: 20 días
- Mendoza a Buenos Aires: 45 días

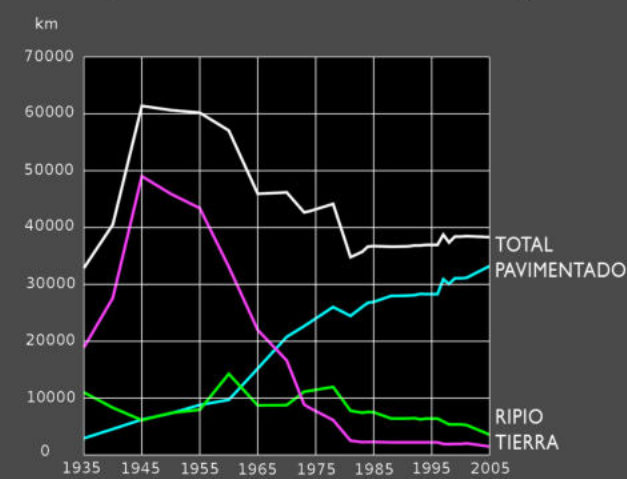


LA NECESIDAD DE MEJORAR CAMINOS:

El uso del automovil iba reemplazando a los carruajes o galeras tiradas por caballos y comenzaba a erigirse como un medio de transporte rápido y seguro. La imperiosa necesidad de señalar los caminos fue una acción casi inmediata. Para ello mediante una difícil tarea comenzaron a realizarse los primeros relevamientos de rutas para la edición de guías y planos.



Años después el ACA adquirió las primeras máquinas viales, para el mantenimiento de rutas distribuyéndolas entre las delegaciones del interior. Comenzaron así a instalarse las primeras casillas camineras las cuales brindaban servicios a los conductores en distintos puntos.



APARICIÓN DEL FERROCARRIL

A mediados del siglo XIX apareció el ferrocarril en el país y para fin de siglo las principales ciudades estaban conectadas mediante un abanico de rieles a partir de la Capital Federal y de Rosario, con lo que los tiempos para trasladar pasajeros y mercancías por la Argentina disminuyeron considerablemente. De esta manera se dejaron de utilizar los caminos que existían anteriormente.

1936 Fue una fecha de gran impulso para el ACA ya que ese año se realizó un acuerdo con Yacimientos Petrolíferos Fiscales (YPF) para un plan de instalación de estaciones de servicio.



¿QUE ES EL TRANSPORTE?

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



¿QUE SON LOS MEDIOS DE TRANSPORTE?

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



¿QUE ES EL TRANSPORTE PUBLICO?

Son empresas administradas por el estado con el fin de facilitar la movilidad de las personas que viven en dicha ciudad, región o país. En este caso serán un colectivo local, tren y bicicletas



IMPORTANCIA DE UN TRANSPORTE EFICIENTE

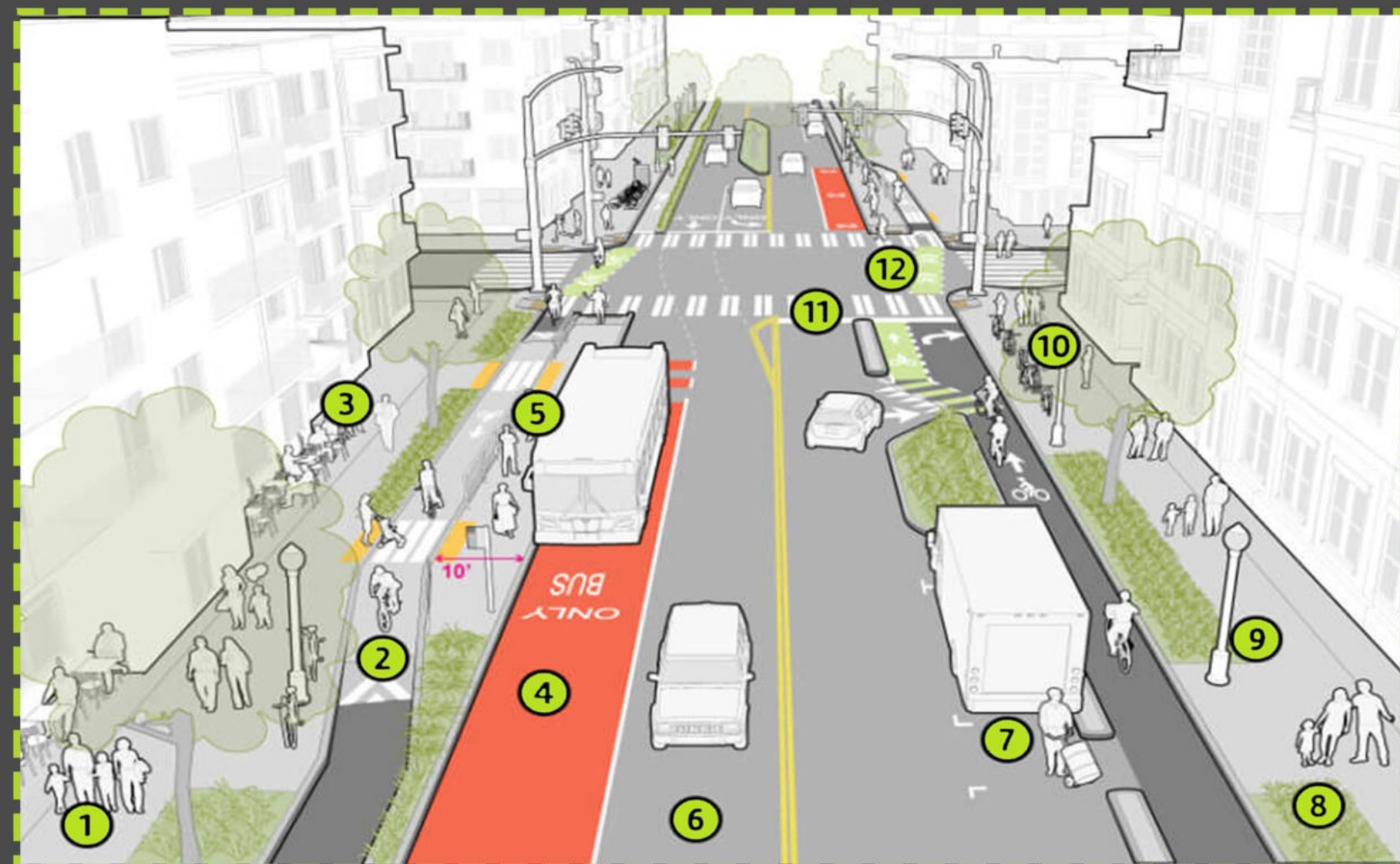
Es un sector estratégico básico para el desarrollo global de la economía, por distintos motivos, uno de ellos y muy importante es que garantiza la movilidad de los ciudadanos, también responde a la libre circulación de mercancías y constituye una herramienta básica para incrementar la productividad de los sectores productivos.

Por tal motivo el mismo debe ser abordado de la mejor manera posible siendo efectivo y eficiente.

TIPOS DE TRANSPORTES 4 GRANDES GRUPOS

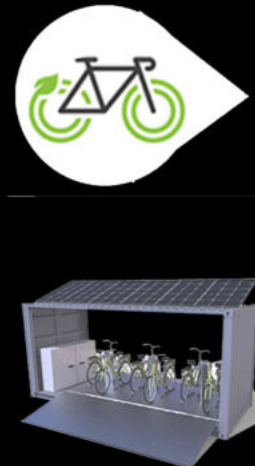


¿QUE INFRAESTRUCTURA URBANA DEBERIAMOS ASEGURAR PARA QUE LA CIUDAD TENGA UN BUEN SISTEMA DE TRANSPORTE?



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

PROMOVER la utilización de transportes alternativos: en este caso con puestos de bicicletas las cuales fomenten su uso, y también la adaptación de bisisendas propuestas en la escala de ciudad.



UBICACIÓN ADECUADA: Evitar el desarrollo en sitios no apropiados que generen conflictos.

DISMINUIR DISTANCIAS: Reducir la distancia de desplazamiento de vehículos. Promover la habitabilidad y mejorar la salud humana mediante el fomento de la actividad física diaria.

SOSTENIBLE: Definir correctos criterios de emplazamiento del proyecto y la protección o restauración del hábitat.

RECOLECCION DE AGUA DE LLUVIA: utilizar el recurso agua de la manera más eficiente y generar el menor impacto posible

MATERIALES Y RECURSOS: que los materiales utilizados sean regionales, reciclados, rápidamente renovables y/o certificados con algún sello verde

DISTINTOS TIPOS DE TRANSPORTES A COMBUSTIÓN QUE DEBERÁ INCLUIR.



OMNIBUS DE MEDIA Y LARGA DISTANCIA CON SUS OFICINAS UBICADAS EN LA TERMINAL ACTUAL



UN COLECTIVO DE LINEA INTERNA QUE INCLUYA LOS PARAJES CERCANOS A LA CIUDAD.



DAR ESPACIO A LAS 4 EMPRESAS DE COMBIS DISTRIBUIDAS ACTUALMENTE EN DISTINTOS PUNTOS DE LA CIUDAD



REVITALIZAR EL TREN DE ESCALA REGIONAL EL CUAL TENGA SU PARADA EN EL SECTOR.



REVITALIZAR EL ENTORNO
Realizar un proyecto que sea integrador y no solo de respuesta en si mismo sino que tambien revitalice el barrio.



Recuperar y poner en uso nuevamente una linea interna la cual es un **TRANSPORTE PUBLICO** que funciono durante unos años dentro de la ciudad y vincula varios barrios para brindar movilidad/accesibilidad en distintos puntos estrategicos de la misma.



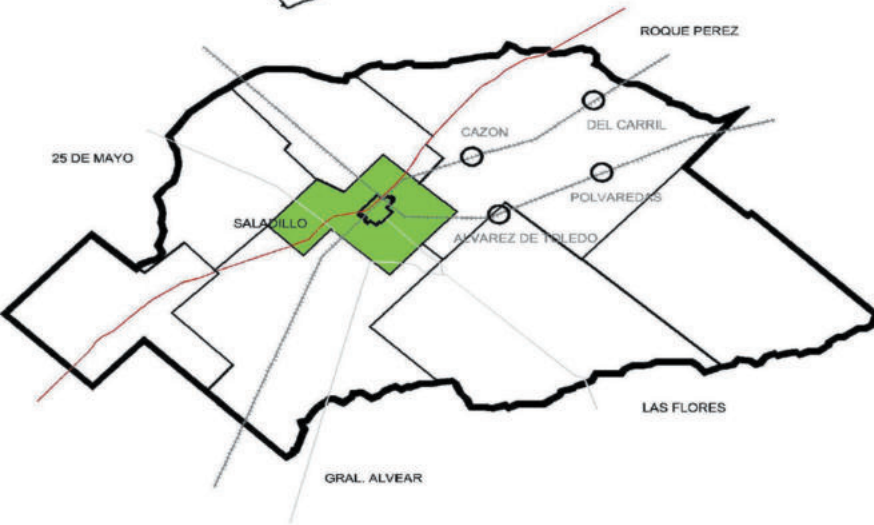
02 - SITIO





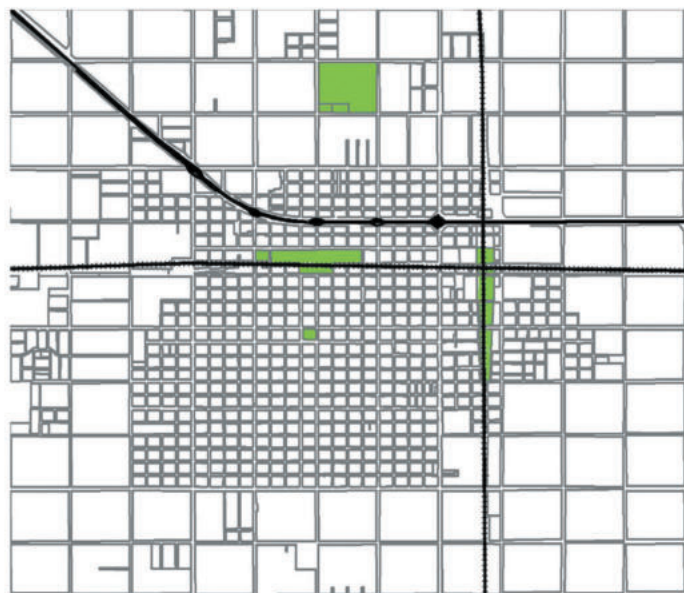
PROVINCIA

Saladillo se encuentra ubicado en el centro de la provincia de Buenos Aires. El partido se funda en el año 1839, mientras que el pueblo lo hace en el año 1863, tomando como centro la plaza principal y como acceso el camino de la actual Ruta Nacional N° 205.



PARTIDO

En 1882 se culminan las obras del Ferrocarril Gral. Roca, generando estaciones en las localidades de Del Carril, Cazón y Saladillo. En 1912 se inaugura el Ferrocarril Provincial con estaciones en Polvaredas, Alvarez de Toledo y barrio Apeadero de Saladillo.

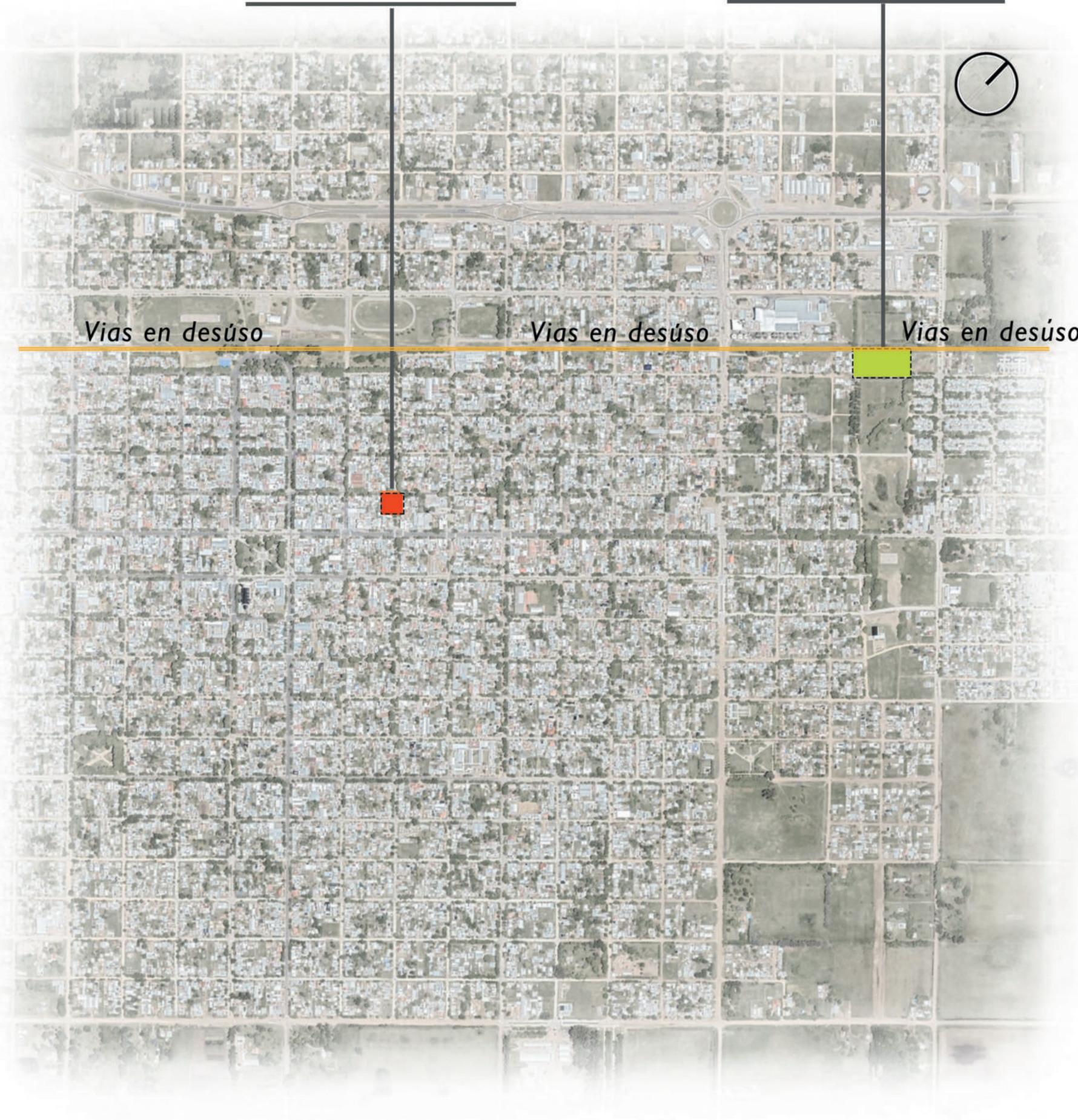


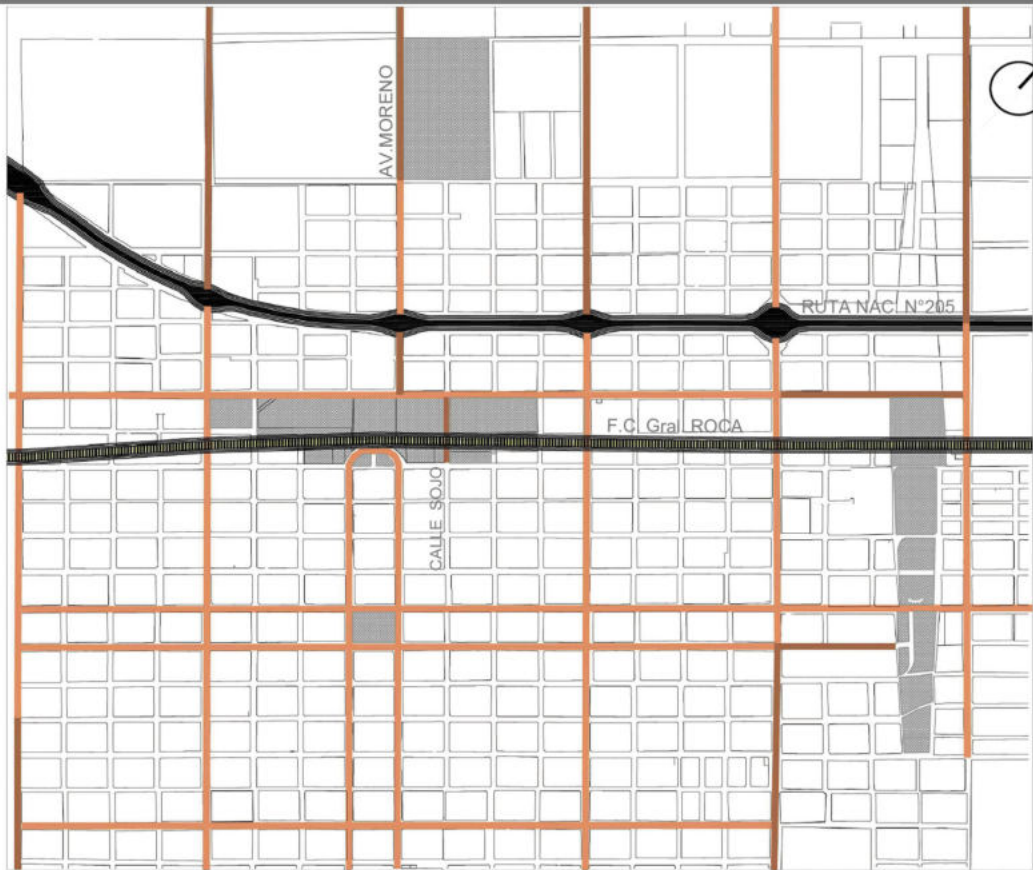
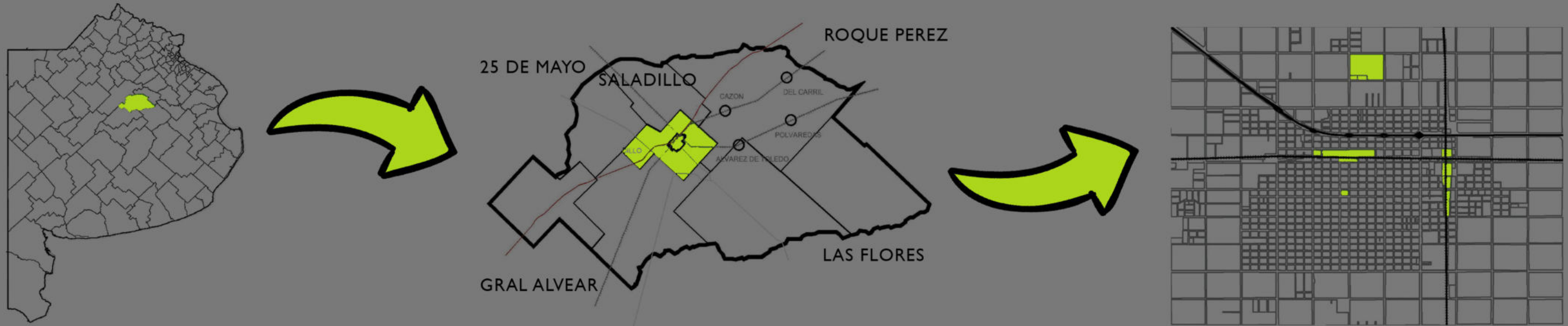
CIUDAD

La población actual es de 45.000 habitantes. La mancha urbana consolidada atravesó los límites de la R.N. N° 205, y los trazados de los ferrocarriles Gral. Roca (actualmente fuera de servicio) y Provincial (levantado). Las oportunidades y amenazas que presentan el constante crecimiento de la ciudad y los vacíos de los ferrocarriles merecen un profundo estudio.

TERMINAL ACTUAL

NUEVA UBICACIÓN

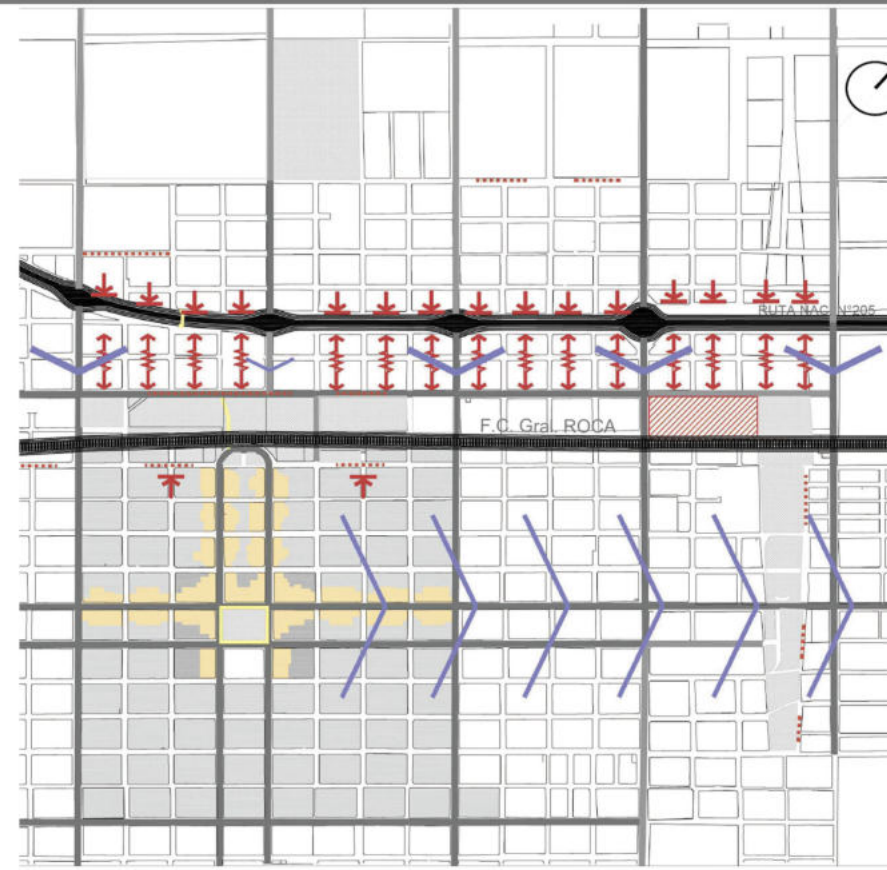




MOVILIDAD Y ACCESOS

La R.N. N° 205, con sus rotondas en cada encuentro con Avenidas genera una gran cantidad de accesos a la ciudad, pero ninguno de ellos con carácter de acceso principal. Esto produce desorientación y dificulta la llegada al centro de la ciudad.

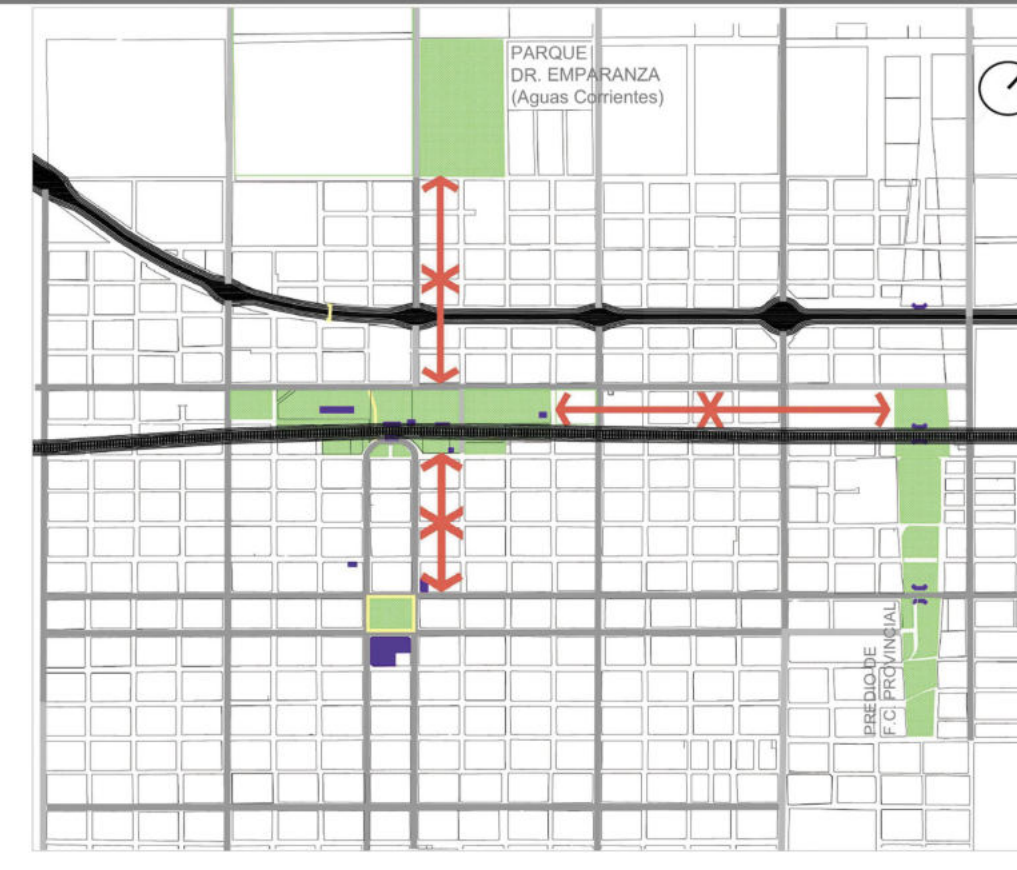
El acceso, que por ubicación posee mejores características, se encuentra obstruido por el vacío del Ferrocarril Gral. Roca y es el único que no está pavimentado. La única calle que atraviesa dicho vacío es Sojo, de única mano, generando problemas de vinculación urbana.



BARRERAS Y CRECIMIENTO

La R.N. N° 205 y el vacío del Ferrocarril Gral. Roca generan una doble barrera física, produciendo una marcada desvinculación socio - territorial.

Si bien la ciudad ha ido creciendo en todas las direcciones, la zona urbana lo hace de modo lineal en dirección noreste y paralelo a R.N. N° 205, producto de la creación de nuevos barrios de viviendas sociales.



ESPACIOS VERDES

La ciudad posee cuatro espacios públicos que ya sea por escala o por importancia se destacan sobre el resto de los parques o plazas barriales. Por un lado los dos grandes predios que corresponden al Ferrocarril Gral. Roca y al Provincial, y por otro, la plaza principal de carácter cívico y el parque de las aguas corrientes Dr. Emparanza, de gran dimensión y uso.

En la actualidad cada uno de ellos tiene un carácter y uso definido y diferenciado, con edificios patrimoniales característicos, pero la vinculación entre ellos es nula.

CAZÓN

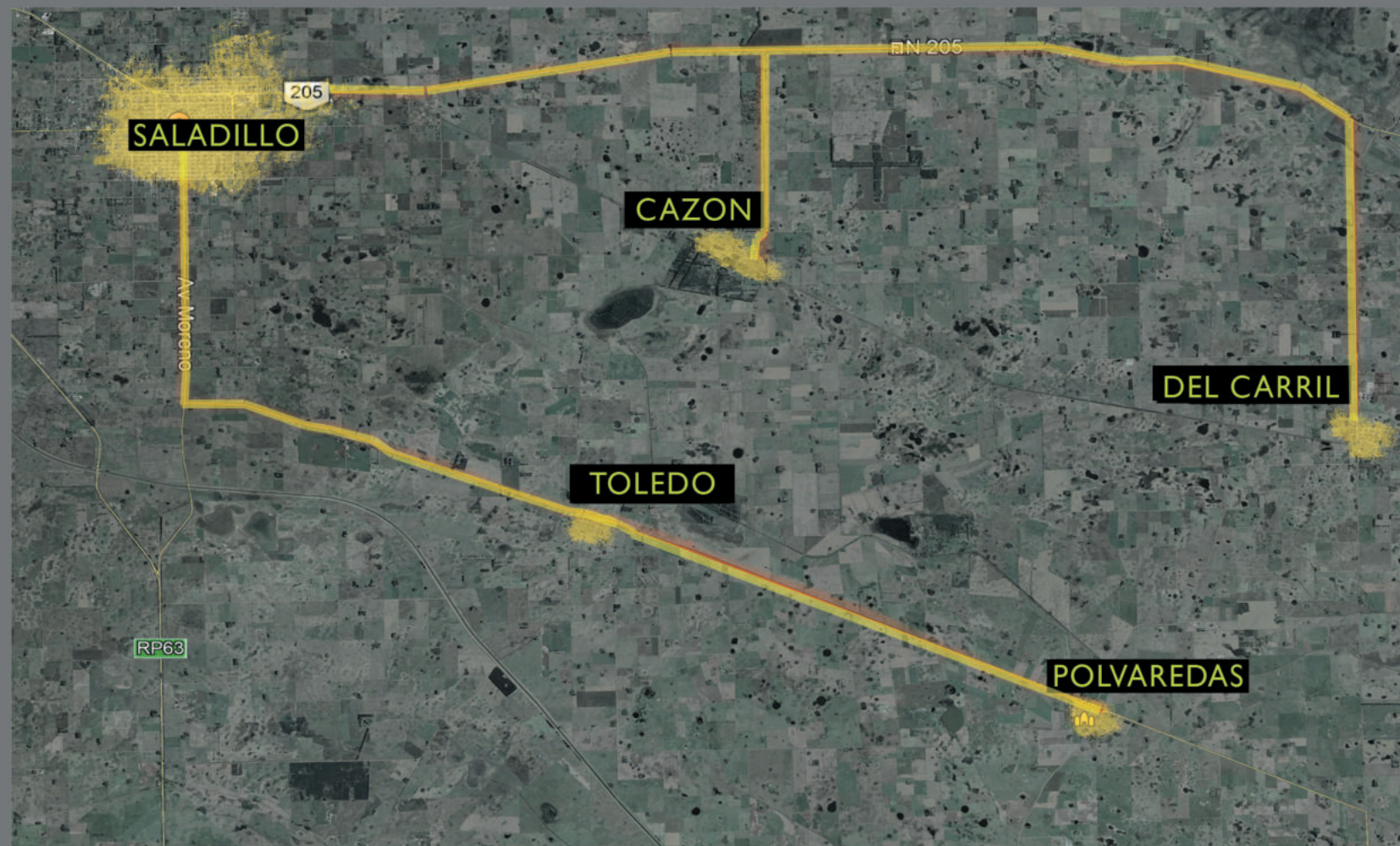


Se encuentra a 15 km de la ciudad, y cuenta con 210 hectáreas de distintas especies de arboles, siendo uno de los viveros mas importantes del pais

DEL CARRIL



La localidad se pobló en 1884 con la llegada del tren, a 36km de saladillo, hoy se quedó en el tiempo.



CONFLICTO: Actualmente estas localidades perdieron habitantes ya que el punto central de actividades esta en Saladillo, lo que genero una centralización esto sumado al desuso de las 0vias del tren le genero a estos parajes una descentralización.



COLECTIVO DE LINEA

PROPUESTA: Se propone un colectivo de línea que recorra estas 4 localidades en distintos horarios del dia, así facilitando el acceso a los pobladores de estos parajes y asi llegar fácilmente a la ciudad lo cual fomente una descentralización de Saladillo a futuro.

TOLEDO



Se encuentra a 16 km al noreste de la ciudad cuenta con 213 hab, llego a tener 600 hab lo que debido a la eliminacion del tren fueron emigrando.

POLVAREDAS



Se conformo con la llegada del ferrocarril, a 30 km de la ciudad, y fue un centro de comercio.



EL PLAYÓN

Predio con construcciones de servicios de usos temporales, dedicados a encuentros culturales y corsodromo principal.

AGUAS CORRIENTES

Es un gran parque con con infinidad de espacios de recreación donde hay un viejo tanque que le da el nombre al parque, este se encuentra al otro lado de la ruta casi sin un vínculo directo con la ciudad

EL VACIO

El vacío del Roca pasa por paralelo a la ruta 205 y atraviesa toda la ciudad, esto hoy en día es una barrera, que no deja que la ciudad tenga un ingreso claro y a su vez es un lugar en desuso y degradado.

PROYECTOS A DESARROLLAR



CENTRO DE TRANSPORTES

CAMPUS UNIVERSITARIO SALADILLO



PARQUE DEL CARMEN

Predio vacío del ex ferrocarril, se desarrolla un parque barrial donde se puede ir a caminar y recrearse, el predio termina justo antes del cruce de las vías provinciales con las del ferrocarril Roca.

LA LAGUNA

Predio vacío del ex ferrocarril, donde quedo desde hace muchos años una pequeña laguna donde los jovenes suelen juntarse y recrearse, (identidad barrial)

CAPS SAN ROQUE

Centro Primario de la Salud y Social, con muchas actividades que son importantes en la gestión municipal, y que dan respuesta a cientos de vecinos que lo toman como referencia.

LA TROCHA

En 1912 se inauguró el tren provincial, con su estación principal a 5km de la población. Entonces se creó una tarima junto a la cual se permitía que el tren aminorase su marcha y la gente se apease, entonces a ese barrio se le dio el nombre de "El Apeadero".

ESTACIÓN DE TREN



Junto a la estación se encuentran una serie de galpones abandonados del tren y uno de ellos en uso

PISTA DE ATLETISMO



Se trata de un predio donde está marcada una pista de atletismo donde las personas van a hacer

CONJUNTOS RESIDENCIALES



Conjuntos de viviendas tipos bloques desarrollados por el municipio en ambas partes del predio de la

PUENTES VIALES



PLAZA MALVINAS



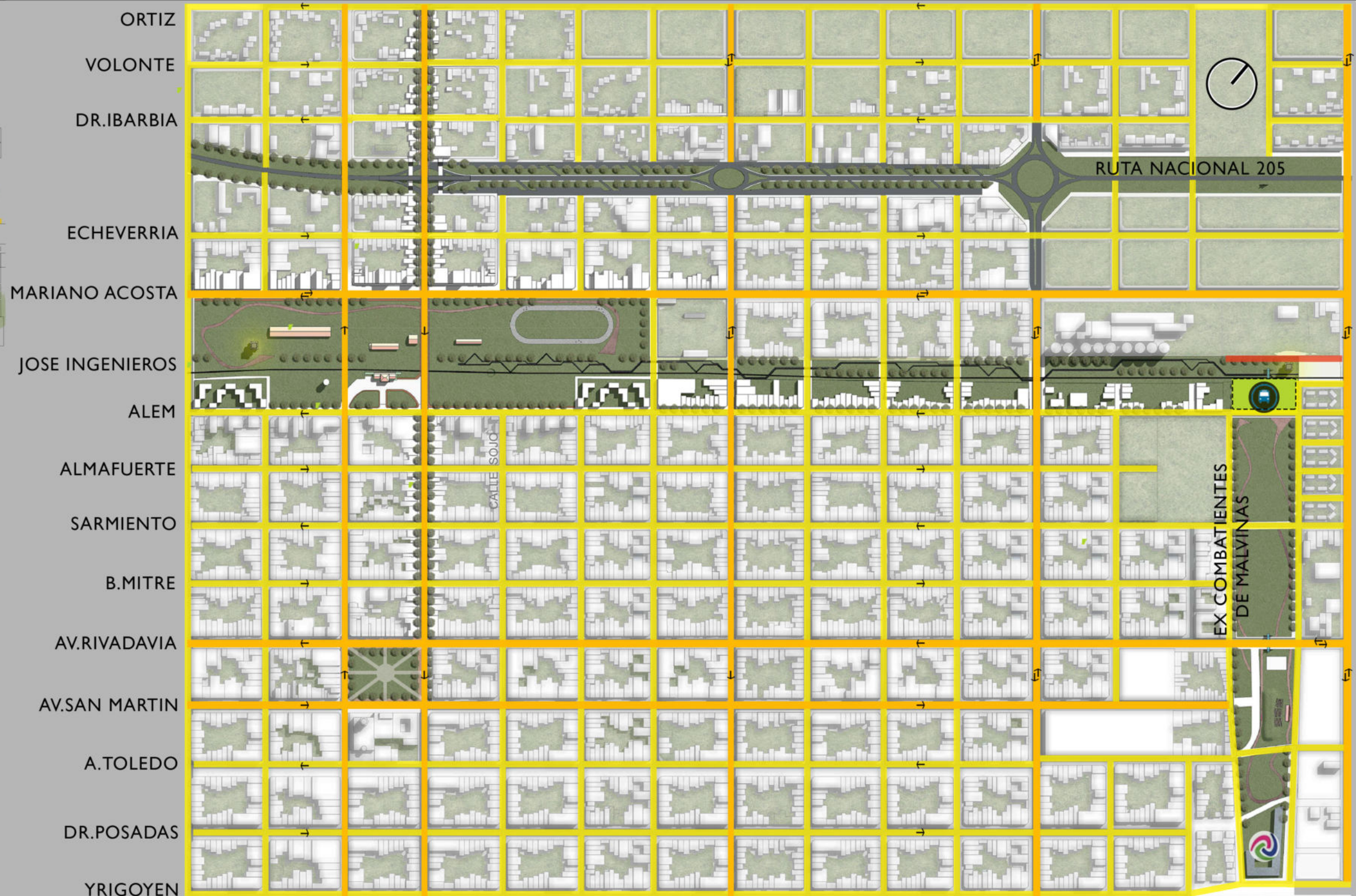
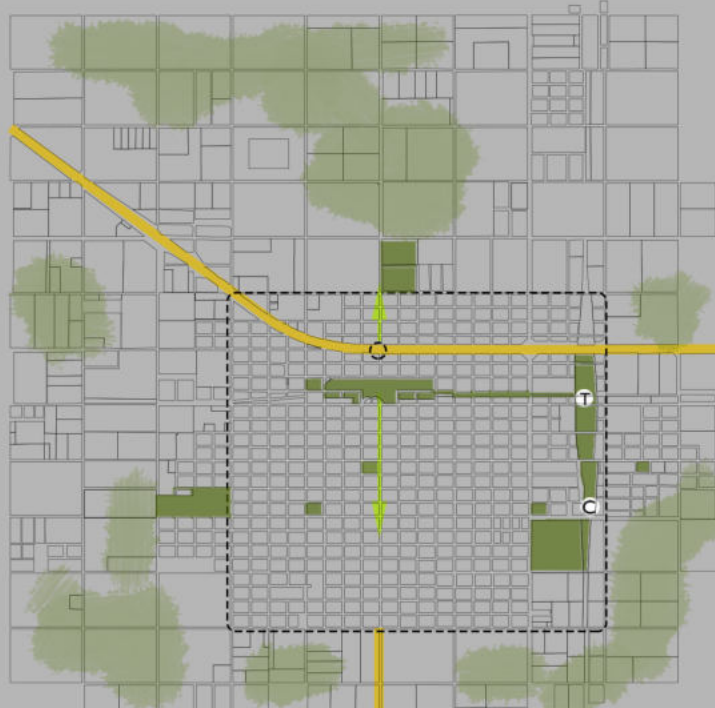
CURS



Este edificio es el nuevo Centro Universitario Regional Saladillo (CURS). En él se desarrolla la universidad siglo XXI de nuestra ciudad, donde acuden estudiantes de los alrededores.

- Plan integral de circulaciones de la ciudad.
- Circuito integral deportivo.
- Plan integrador de barrios.
- Nuevo ingreso de la ciudad.
- Nuevo centro de transportes de la ciudad.
- Nuevo campus universitario de la ciudad





- ESPACIOS VERDES, VACANTES, GENERADOS POR PARQUES, PLAZAS Y VACÍOS DEL FERROCARRIL
- RUTA 205: COLECTORAS, GENERADORAS DE CORREDORES COMERCIALES DE GRAN ESCALA.
- CHACRAS PRODUCTIVAS: POSIBILIDAD DE GENERACIÓN DE SISTEMAS DE PRODUCCIÓN ECOLÓGICOS.
- POTENCIAL NUEVO ACCESO, VINCULO LINEAL CON EL CENTRO, ACTUALMENTE CORTADO POR EL FERROCARRIL.
- C CENTRO UNIVERSITARIO REGIONAL SALADILLO: UBICADO EN EL VACÍO DEL EX FERROCARRIL PROVINCIAL, POTENCIAL PREDIO DE CAMPUS UNIVERSITARIO.
- NUEVA CIRCUNVALACIÓN
- T PREDIO VACÍO: FUTURO CENTRO DE TRANSPORTES, DEBIDO A LA BUENA ACCEBILIDAD, REUTILIZACIÓN Y LLEGADA DEL TREN.

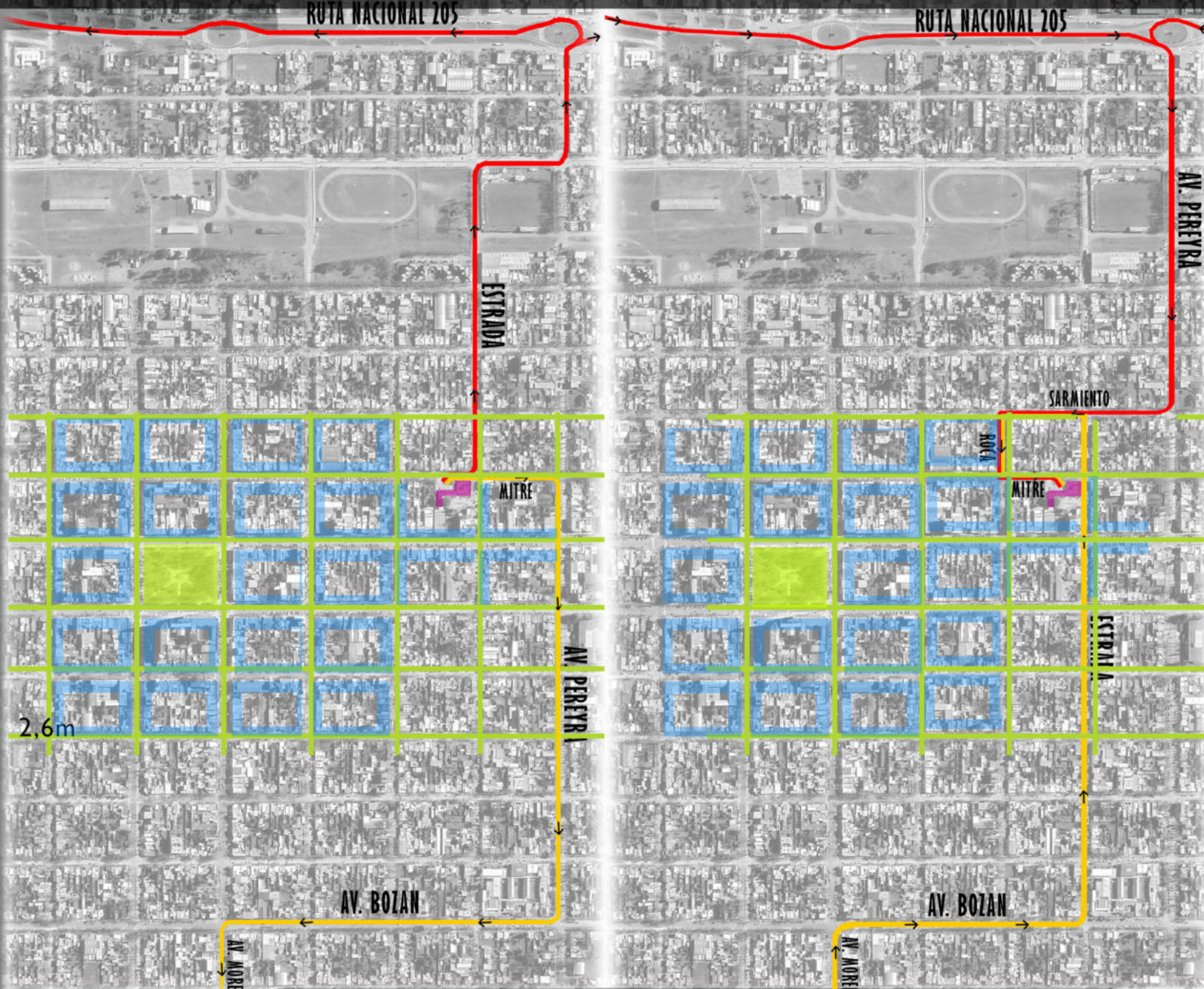
INCORPORANDO LOS POTENCIALES PROYECTOS YA ENUNCIADOS, SE PODRÍA PONER EN VALOR LA CIUDAD, PARA QUE SEA MAS EFICIENTE Y ASI MARCAR UN LIMITE DE CIUDAD DESEADO, UN SECTOR PRODUCTIVO DIRECTO, UN CAMPUS REGIONAL UNIVERSITARIO Y UN NUEVO CENTRO DE TRANSPORTES.



- VÍAS PRINCIPALES
- VÍAS SECUNDARIAS
- ⇄ DOBLE MANO
- UNA MANO
- VÍAS EN DESUSO
- 🚏 NUEVA TERMINAL

RECORRIDO SALIDA DE COLECTIVOS

RECORRIDO LLEGADA DE COLECTIVOS

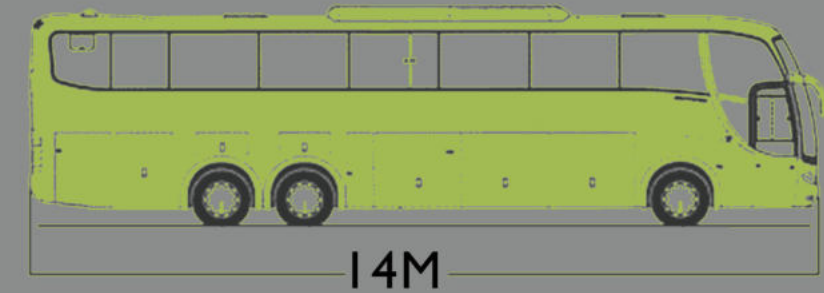
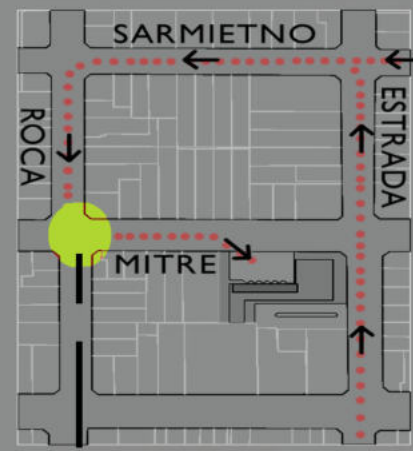


- Terminal Actual
- Colectivos que salen hacia Ruta Nac 205
- Colectivos que salen hacia Ruta Prov 91
- Manzanas más concurridas ocupadas con comercios
- Plaza principal de la ciudad
- Calles con más densidad vehicular de la ciudad

Los principales conflictos que presenta la terminal actual son su mala ubicación, su deterioro, abandono, y falta de espacio. Por lo cual se propone su reubicación en un sitio más adecuado y con mayor espacio para así poder albergar tanto los ómnibus como las combis las cuales las que se presentan en distintas oficinas al rededor de la ciudad.

CONFLICTOS ATCUALES....

-CARACTERÍSTICAS: La terminal actual se encuentra ubicada en el centro de la ciudad la que cuenta con 5 andenes para albergar colectivos y en su contrafrente se encuentra el estacionamiento de la misma. Además cuenta con oficinas de las distintas empresas y un cafe/confiteria el cual esta en estado de abandono y o deterioro.



-CALLES NO APROPIADAS:

Al haberse densificado tanto la ciudad y con la evolucion de los transportes en este caso (colectivos de larga distancia) el lugar físico en donde se encuentra la terminal hace que a los choferes se les dificulta maniobrar debido a la falta de espacio y medidas de las calles por las cuales tienen que acceder.

-MIXTURA DE USOS EN EL SITIO:

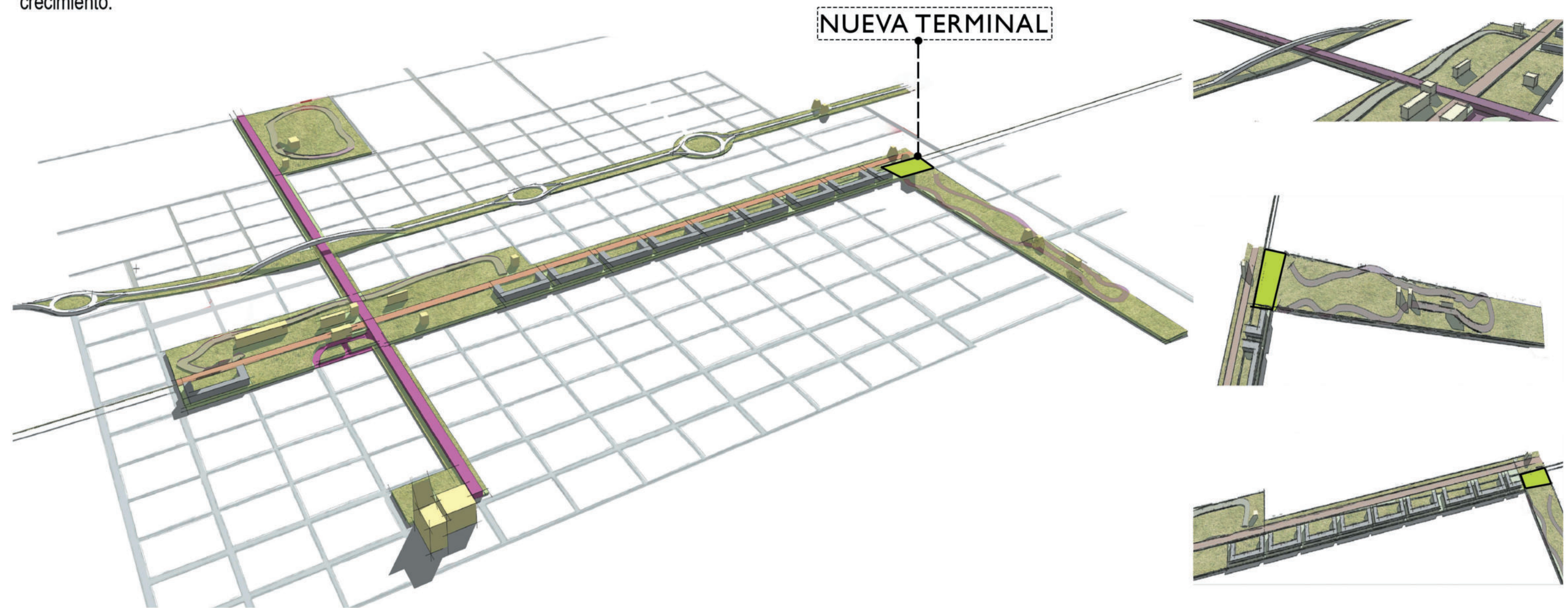
Genera que tanto los colectivos, peatones y vehículos tengan dificultades a la hora de atravesar estas manzanas por varios motivos (falta de bicisendas / ubicación de la terminal actual/falta de espacio para estacionamiento vehicular en zona centrica)



03 - MASTER PLAN y PROYECTO URBANO



- Mediante la materialización de "2 EJES" perpendiculares se vinculan los espacios verdes públicos, y se potencian sus características.
- De esta manera se disuelven las barreras físicas existentes y mejora la accesibilidad a la ciudad, contemplando el acelerado crecimiento.
- Vincular los espacios verdes con la trama urbana desde una mirada social, ambiental y programática, introduciendo nuevas funciones o potenciando la existentes.
- Mejorar la conectividad y accesibilidad urbana.
- Recuperar, revitalizar y resignificar el patrimonio histórico.
- Favorecer la integración social.
- Introducir nuevos programas y espacios de uso público.
- Adecuar el Marco normativo y los instrumentos de gestión para el desarrollo de la propuesta.



MOVILIDAD

ESPACIOS PÚBLICOS

TURISMO

USOS

R.N. N° 205 : Mediante la sobre elevación de la ruta, se logra la vinculación territorial deseada por debajo de la misma. El acceso a la ciudad se realiza en dicho punto por medio de las calles colectoras.

PASAJE MORENO: El nuevo acceso a la ciudad (Av. Moreno) atraviesa el parque del Ferrocarril Gral. Roca vinculando de manera directa el Parque de las Aguas Corrientes Dr. Emparanza con la plaza principal. (el cruce de la calle secundaria existente se suprime)

SISTEMA : Mediante la materialización de los 2 ejes, se vinculan los cuatro espacios verdes más importantes de la ciudad. Cada uno se materializa de manera diferente. Uno con calles y aceras que priorizan el peatón y el otro (que vincula los vacíos de los ferrocarriles) puramente peatonal construido con un sistema de solados prefabricados.

FORESTACIÓN : Dado que una de las principales características de la ciudad es su arbolado, se propone la forestación de los dos ejes utilizando especies autóctonas diferentes en cada uno de ellos.

PATRIMONIO : Se realizará un catálogo de los edificios históricos (ferroviarios y públicos del predio de las Aguas Corrientes, Dr. Emparanza) para su restauración y puesta en valor, incorporándolos a la carta turística de la ciudad.

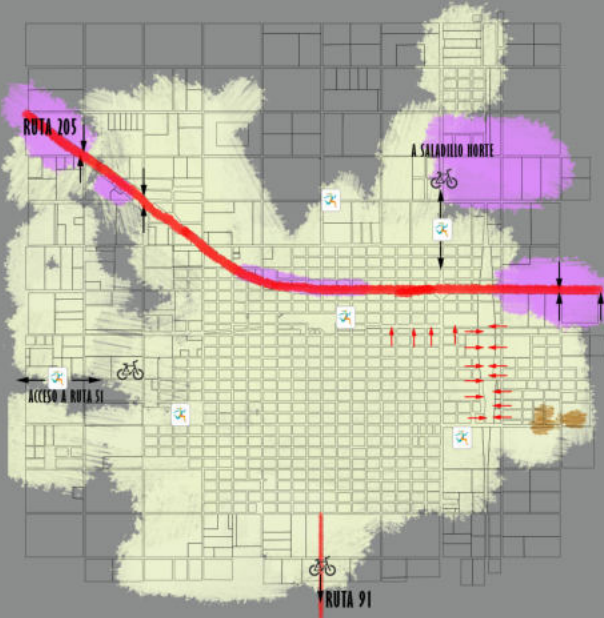
LINTERNAS URBANAS : Se materializará, en cada uno de los parques, un edificio-mirador que en su recorrido ascendente muestra la historia del lugar donde se encuentra implantado y además cumple una función específica a definir en cada sitio.

NORMATIVA: Se modificará la normativa en el área de intervención atendiendo a la escala y usos intrínsecos del lugar. La misma dará oportunidad a una mayor densificación habitacional e integración con los espacios públicos, motivo por el que se utilizarán diferentes instrumentos de gestión para su materialización.

VIVIENDAS: Como remate del vacío de la nueva Terminal se afectara la ultima manzana para la realización de viviendas que estarán en relación directa con el CURS (Centro Universitario Regional Saladillo).

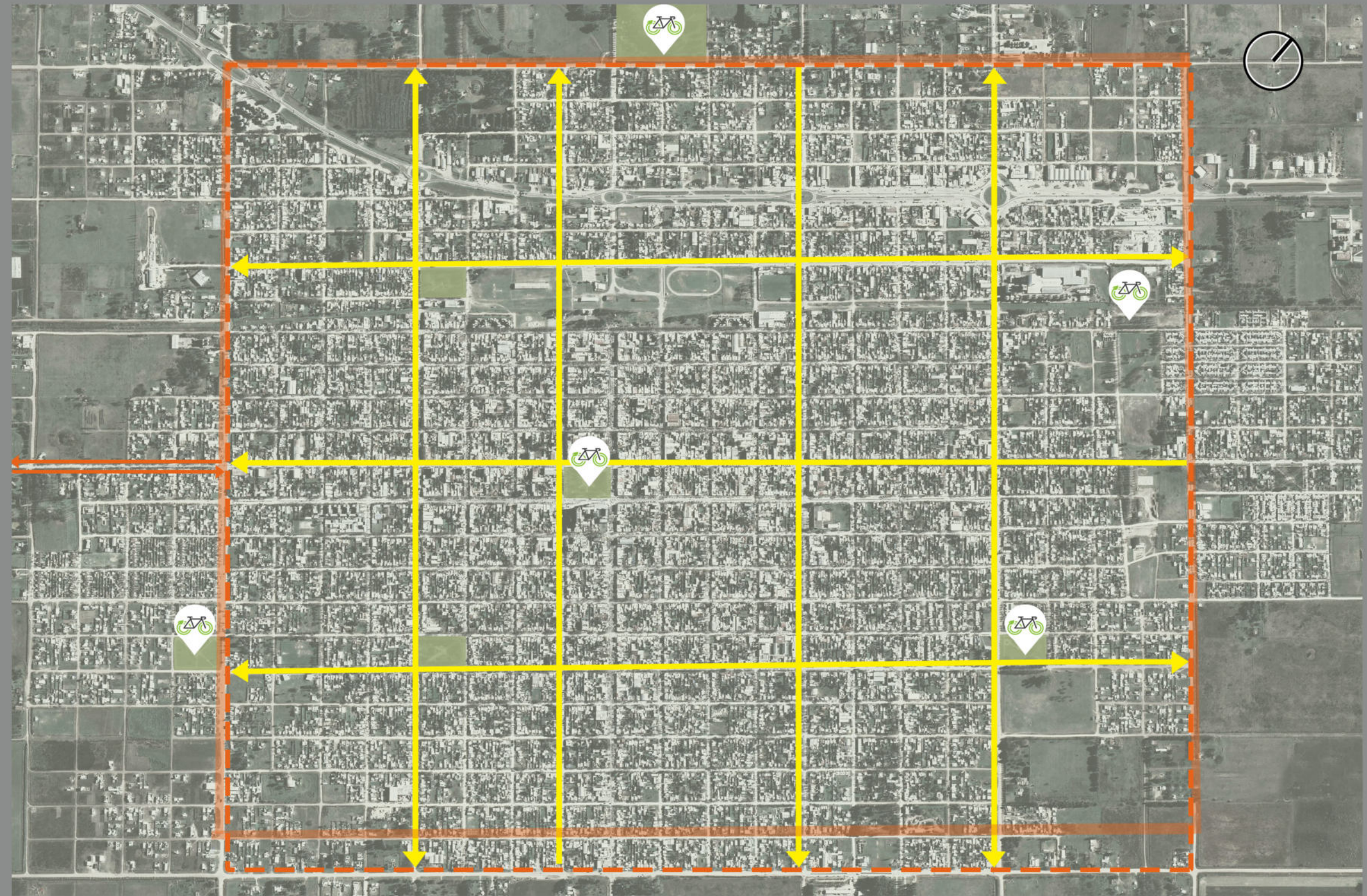
PROMOVER MEDIOS DE TRANSPORTES SUSTENTABLES Y ACCESIBLES

VALORACIÓN DE LA CIUDAD



- ↑ GENERACIÓN PERMANENTE DE ACCESOS A LA RUTA
- CRECIMIENTO DE LA MANCHA URBANA, (CONSTRUCCIÓN DE CALIDAD)
- INVASIÓN DE TERRENOS DEL FERROCARRIL.
- ↑ INVASIÓN DE TERRENOS FISCALES
- CORREDORES COMERCIALES EN LA RUTA
- CRECIMIENTO DE LOS POLOS INDUSTRIALES
- USO DEPORTIVO.
- USO CICLISMO

COMO SE PUEDE OBSERVAR EL DEPORTE A PIE, Y EL CICLISMO SON UNA DE LAS PRINCIPALES TENDENCIAS EN LOS ACCESOS Y PROLONGACIONES IMPORTANTES DE LA CIUDAD. ESTAS TENDENCIAS SE TRANSFORMAN EN CONFLICTOS DEBIDO A LA CIRCULACIÓN PERMANENTE DE VEHÍCULOS, TRANSPORTES, ETC JUNTO A LAS PERSONAS POR UNA MISMA VÍA SIN UN ESPACIO DISEÑADO PARA LAS MISMAS.



MEDIOS DE TRANSPORTES ALTERNATIVOS Y ECOLÓGICOS: SE BUSCA FOMENTAR LA UTILIZACIÓN DE MEDIOS DE TRANSPORTES ALTERNATIVOS COMO BICICLETAS, A TRAVES DE LA REALIZACIÓN DE BICISENDAS Y PUESTOS EN LA CIUDAD.



FOMENTAR LA ACTIVIDAD FÍSICA: CON LA REALIZACIÓN DE BICISENDAS Y SENDAS PARA PEATONES TAMBIEN SE FOMENTA LA ACTIVIDAD FÍSICA EN TORNTO A LA CIUDAD Y AL AIRE LIBRE



ESTACIONES PARA BICISENDAS: SE PROPONE UBICAR DISTINTOS PUESTOS EN DIFERENTES PLAZAS Y ESPACIOS PÚBLICOS DE LA CIUDAD, ESTRATÉGICAMENTE Y ASÍ TODOS PUEDAN ACCEDER A ELLAS.

CIUDADES SUSTENTABLES

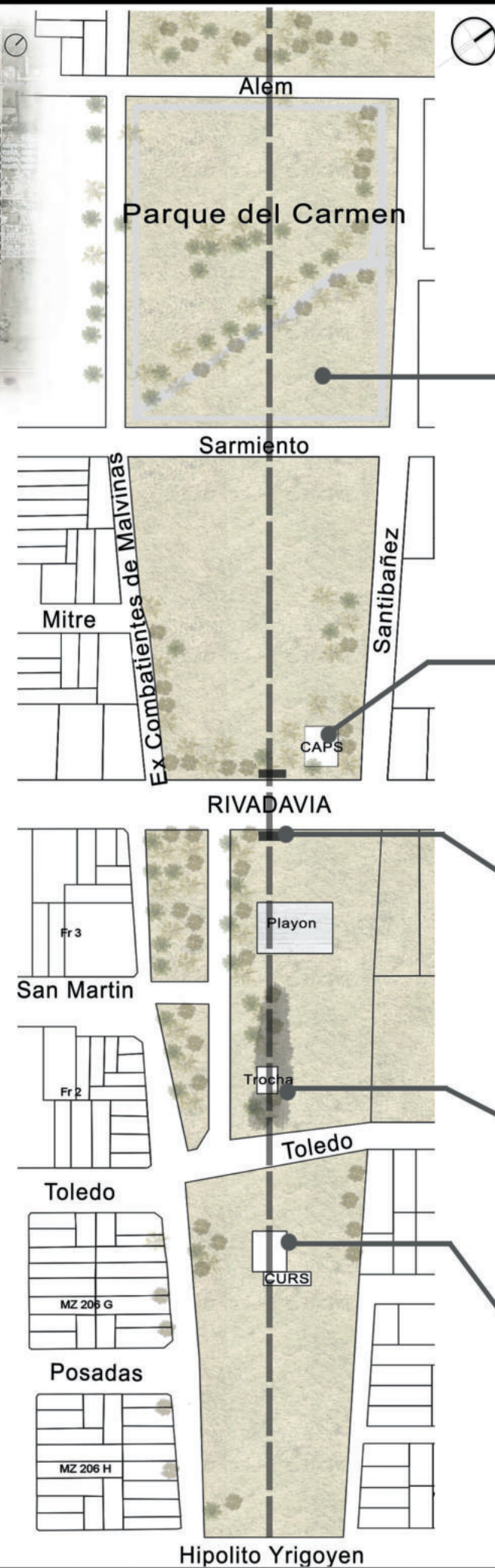
TRAZADO DE BICISENDAS EN LA CIUDAD:

CIRCUITO PERIMETRAL A LA CIUDAD (40 KM)

CIRCUITOS INTERNOS EN VIAS PRINCIPALES DE LA CIUDAD

SECTOR A INTERVENIR

SITUACIÓN ACTUAL



DESCRIPCIÓN DEL PREDIO

Este predio ha ido sufriendo modificaciones a lo largo de los años, principalmente se abrieron la mayoría de las calles a las que cortaba, se han hechos plazoletas y parques

PARQUE DEL CARMEN:

Es un parque con algunos caminos de tierras y juegos de niños, sin casi ninguna infraestructura pero sin embargo muy utilizado por el barrio para caminatas y encuentros.

CAPS:

Centro de atención primaria de la salud. Este centro es muy importante para todo el barrio, que actualmente esta en funcionamiento

PILARES:

En ambos lados de la calle siguen estando los viejos pilares que soportaban el puente del tren, el cual atravesaba la av Rivadavia y seguía sobre el monticulo hasta la trocha

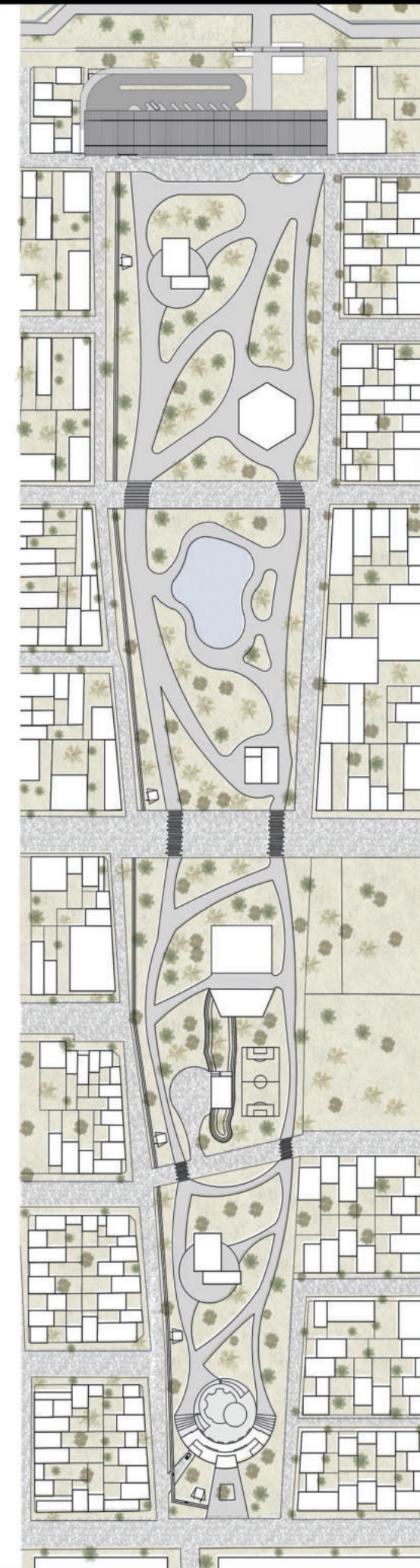
LA TROCHA:

Este pequeño edificio sobre un monticulo de tierra aún existente, era el lugar donde la gente apeaba y bajaba del tren, ya que no era legal una estación.

CURS:

Este edificio es el mas moderno y el último construido del lugar, donde se desarrollan algunas carreras que dependen de la Facultad de Ciencias Económicas de la UNLP.

PROPUESTA





1

TRANSPORTE: Es el sector donde se reubica la terminal de omnibus/ combis etc en conjunto con la estación de tren

2

INCUBADORA DE EMPRESAS
Se proponen espacios para futuras nuevas empresas y edificios administrativos

3

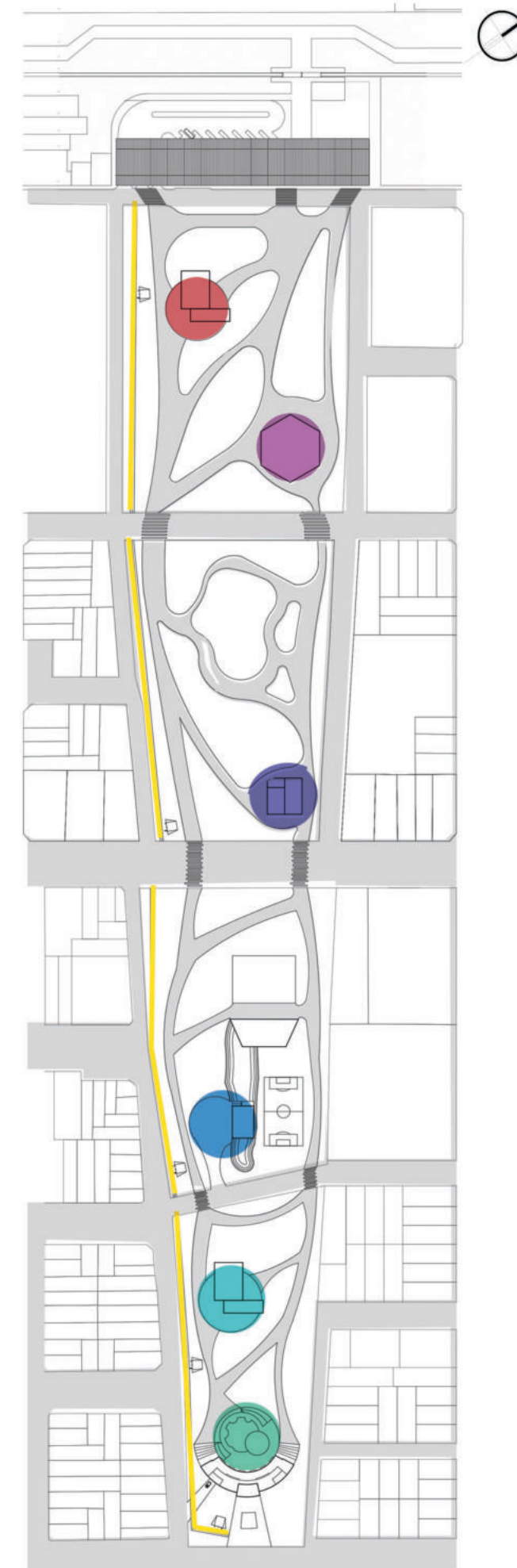
RECREATIVO: Se encuentra una laguna y espacios verdes así formando una plaza libre para actividades recreativas en conjunto al sector.

4

DEPORTIVO: En el mismo se encuentra un playón deportivo donde a futuro se propone un espacio destinado a las actividades deportivas al aire libre

5

EDUCATIVO HABITACIONAL: Como remate al cordón verde se encuentra el campus universitario el que propone albergue para estudiantes y actividades recreativas.



SISTEMA PEATONAL



SISTEMA VÍAL



SISTEMA DE PLAZAS SECAS



SISTEMA DE BICISENDAS



CENTRO DE TRANSPORTE
 Centro de Transportes y ferrocarril
 Se propone Reubicar la terminal de colectivos ubicada en el centro de la ciudad, y en el nuevo edificio centralizar colectivos, combis, taxis, etc

INCUBADORA DE EMPRESAS
 Se propone un edificio con el fin de promover y asesorar a las pymes y nuevas empresas que se ubican en la ciudad.

PUESTOS ECObici:
 Se propone ubicar puestos a lo largo del cordón verde donde se puedan retirar bicicletas para dejarlas en otros ubicadas a lo largo de la ciudad

CURS:
 Se conserva y se integra el edificio al sistema del parque, se trasladan las tareas administrativas que en el se desarrollaban al edificio sede.

RESIDENCIA UNIVERSITARIA
 Edificio condensador de las actividades sociales, en el se proponen las viviendas para estudiantes en su parte superior y comedores, salas de reuniones en el basamento



EDIFICIO SEDE
 Se propone el edificio administrativo y centro universitario de la ciudad, en él se realizaran las muestras de todas las carreras, la oferta académica y/o eventos universitarios.

LA LAGUNA
 Se propone crear un lago artificial de recreación y esparcimiento abierto a toda la comunidad.

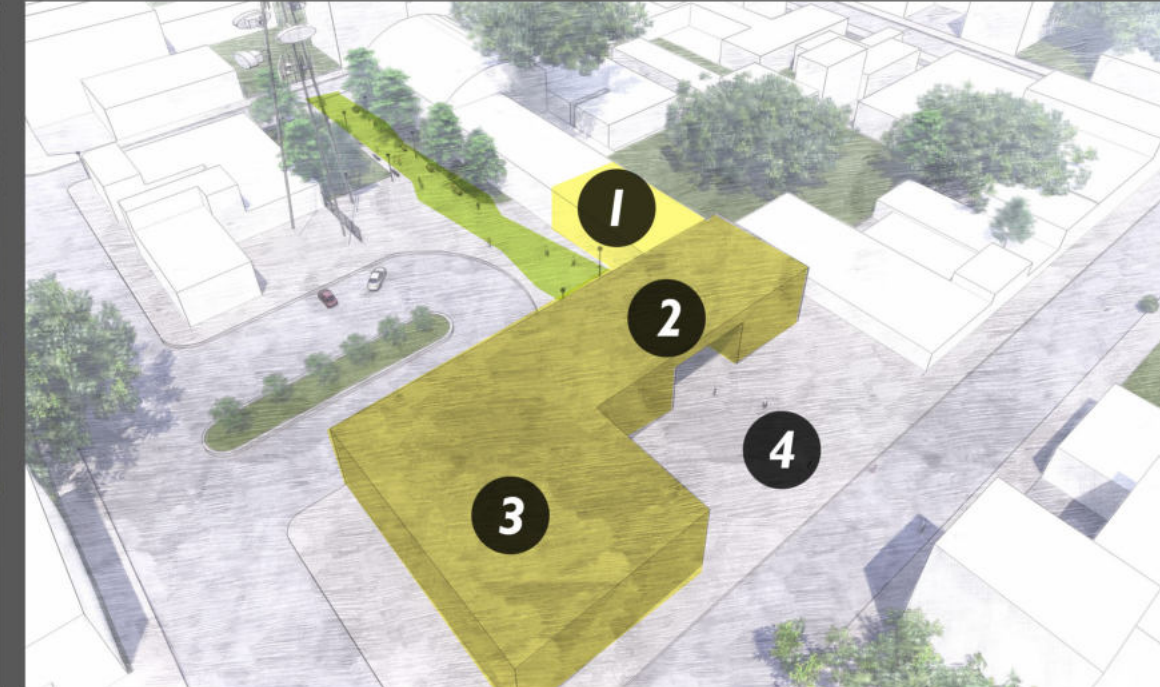
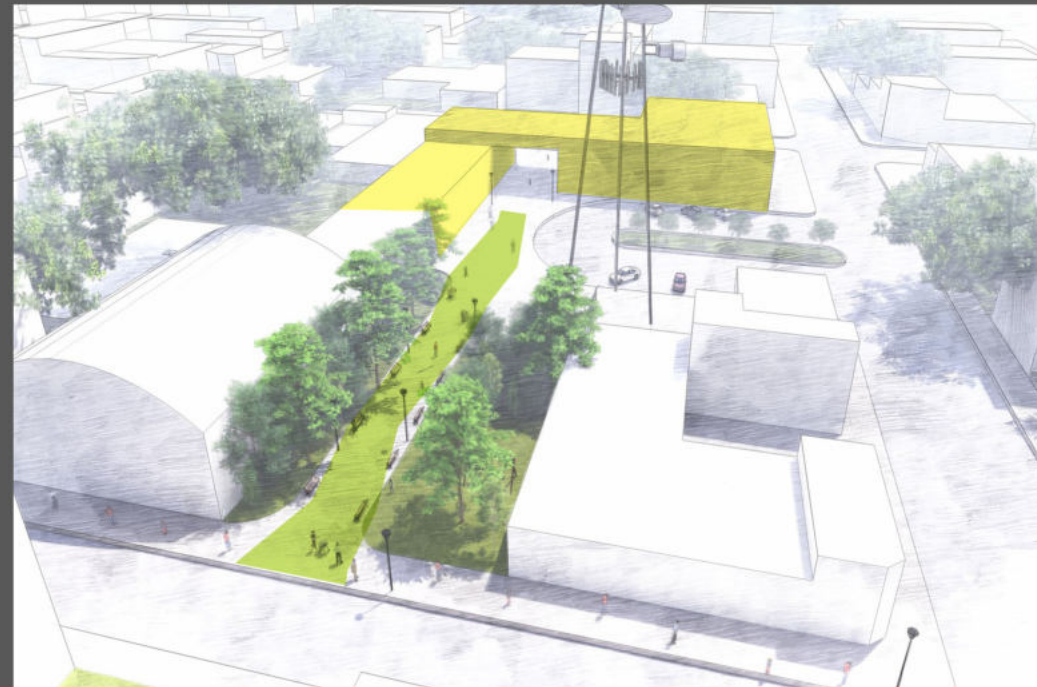
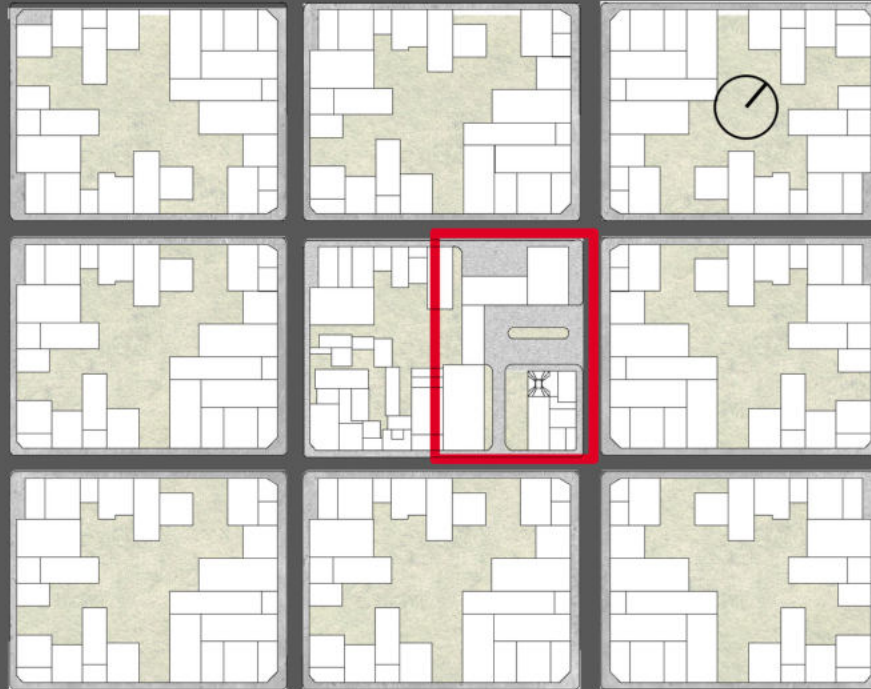
CAPS
 Se propone la puesta en valor y remodelación del caps San roque, como la unidad sanitaria para el barrio como así también para el campus.

EL GIMNASIO
 Se propone un edificio público donde se albergaran todos los materiales deportivos como así también contendrá el espacio físico para realización de deportes

LA TROCHA
 Se conserva el viejo edificio icónico para el barrio y en se potenciara el sistema de seguridad, de manera tal que sea el punto principal de la policia en el campus

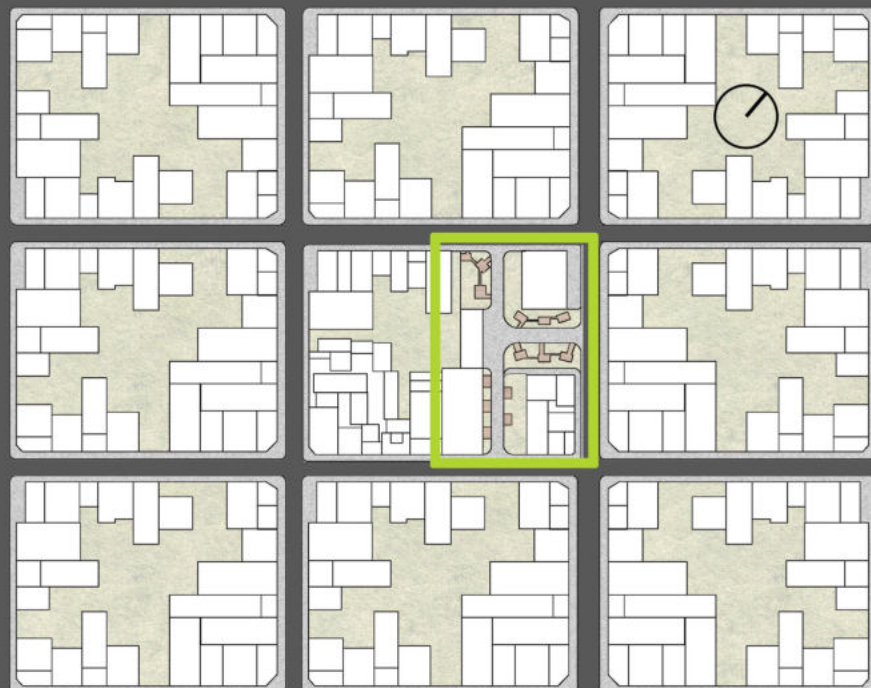
TERMINAL ACTUAL El sitio donde se encuentra la terminal actual está vinculado directamente con una pasante y un parque el cuál se encuentra en estado de abandono y está poco iluminado con falta de mobiliario urbano, el cual tiene un gran potencial por su buena ubicación, al trasladar la terminal va a quedar un espacio vacante donde también se realiza una propuesta para mejorar el sitio.

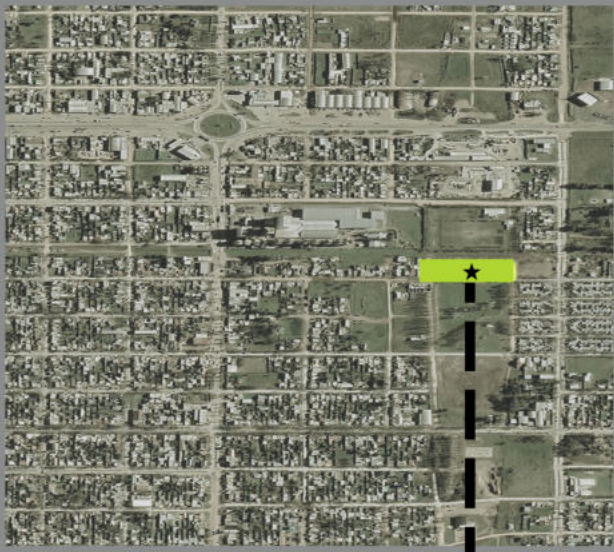
- 1 Sector sanitarios y deposito
- 2 Boleterías + Paquetería+ Locales
- 3 Centro de monitoreo local
- 4 Dársenas



PROPUESTA EN ESPACIO VACANTE En el espacio vacante que se va a generar a partir del traslado de la terminal actual, propongo quitar el sector donde hoy se encuentran las boleterías, manteniendo en su lugar el centro de monitoreo y los sanitarios. Con esto logro generar una pasante completa que atraviese la manzana y en ella generar espacios para puestos al aire libre donde se puedan realizar ferias y espacios de encuentro. Brindando oportunidades de trabajo y potenciando el sector con actividades públicas.

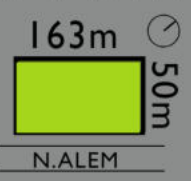
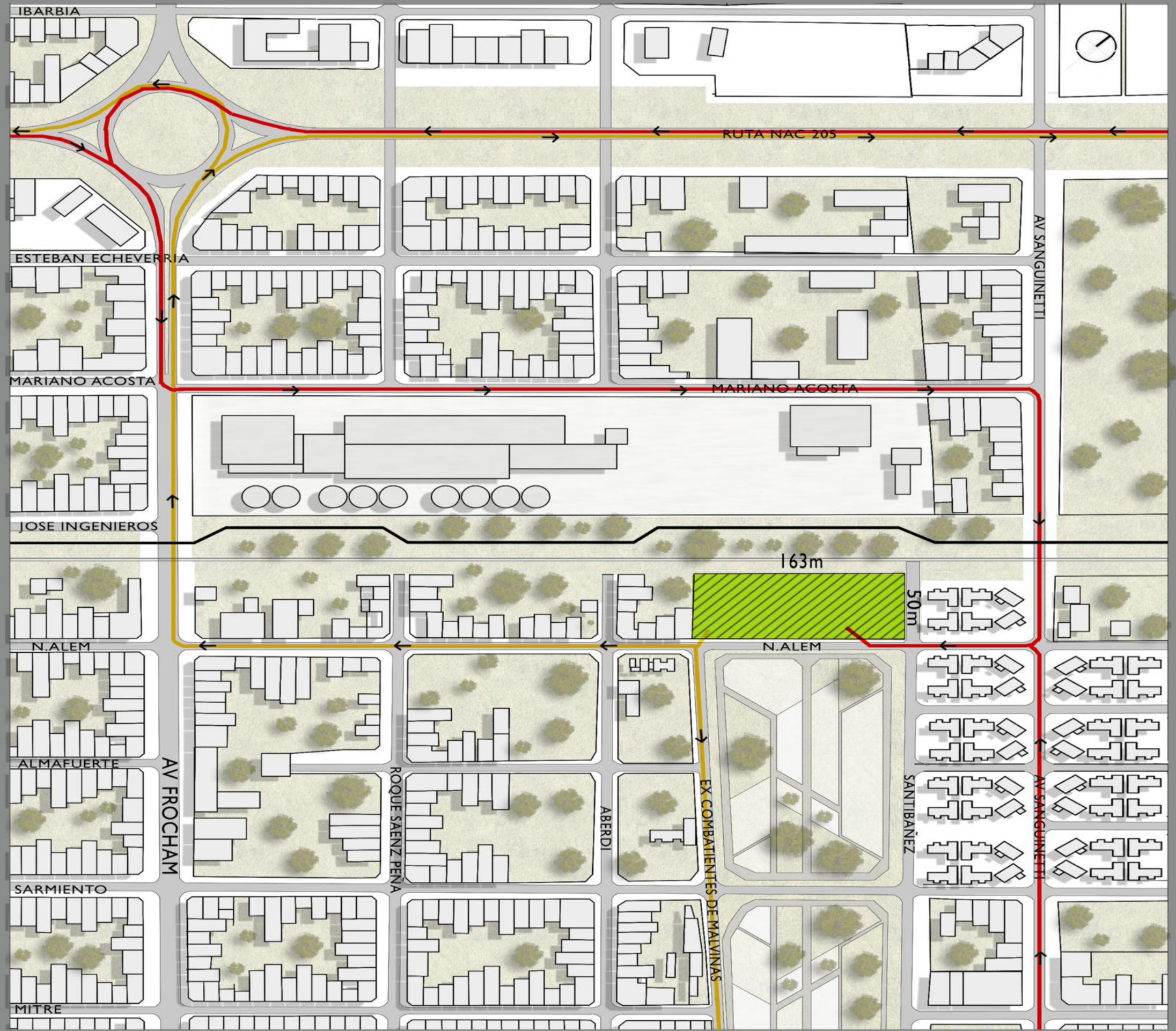
- 1 Sector sanitarios y depósito
- 2 Puestos para ferias
- 3 Centro de monitoreo local
- 4 Pasante peatonal





★ LOTE A INTERVENIR

IMAGENES DEL SECTOR



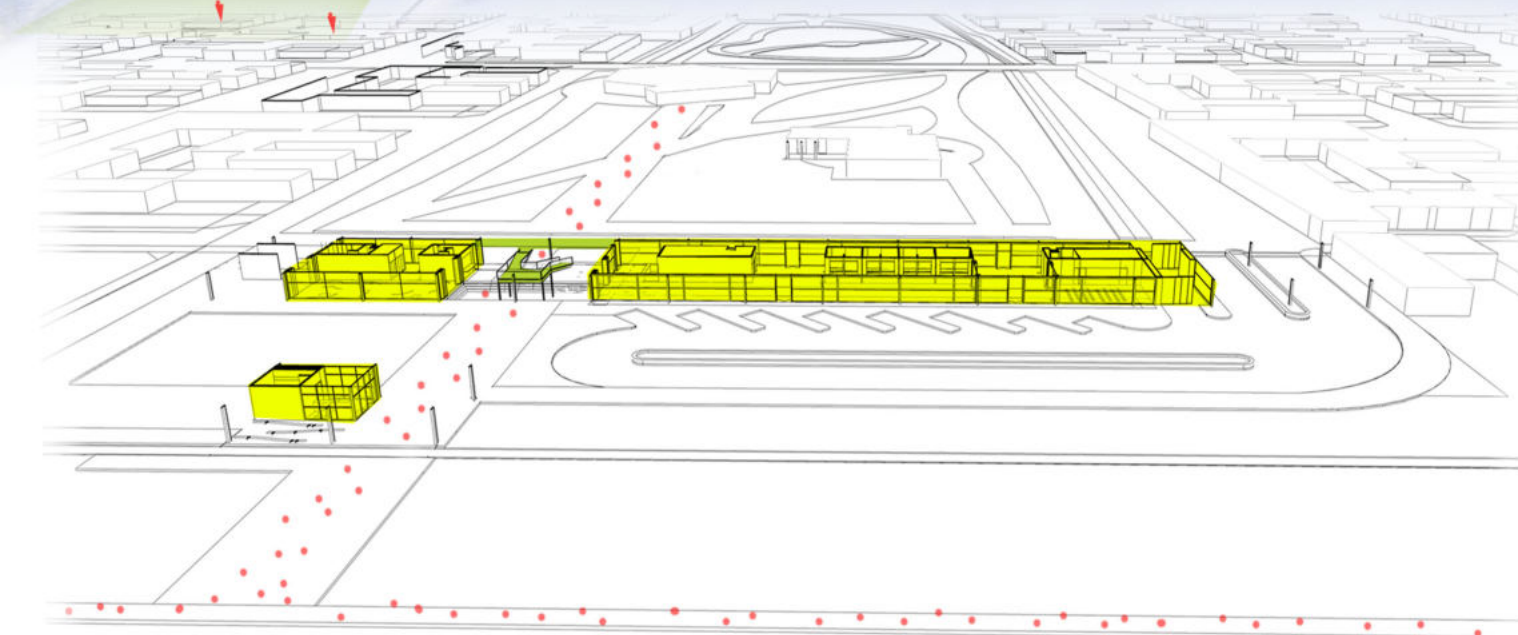
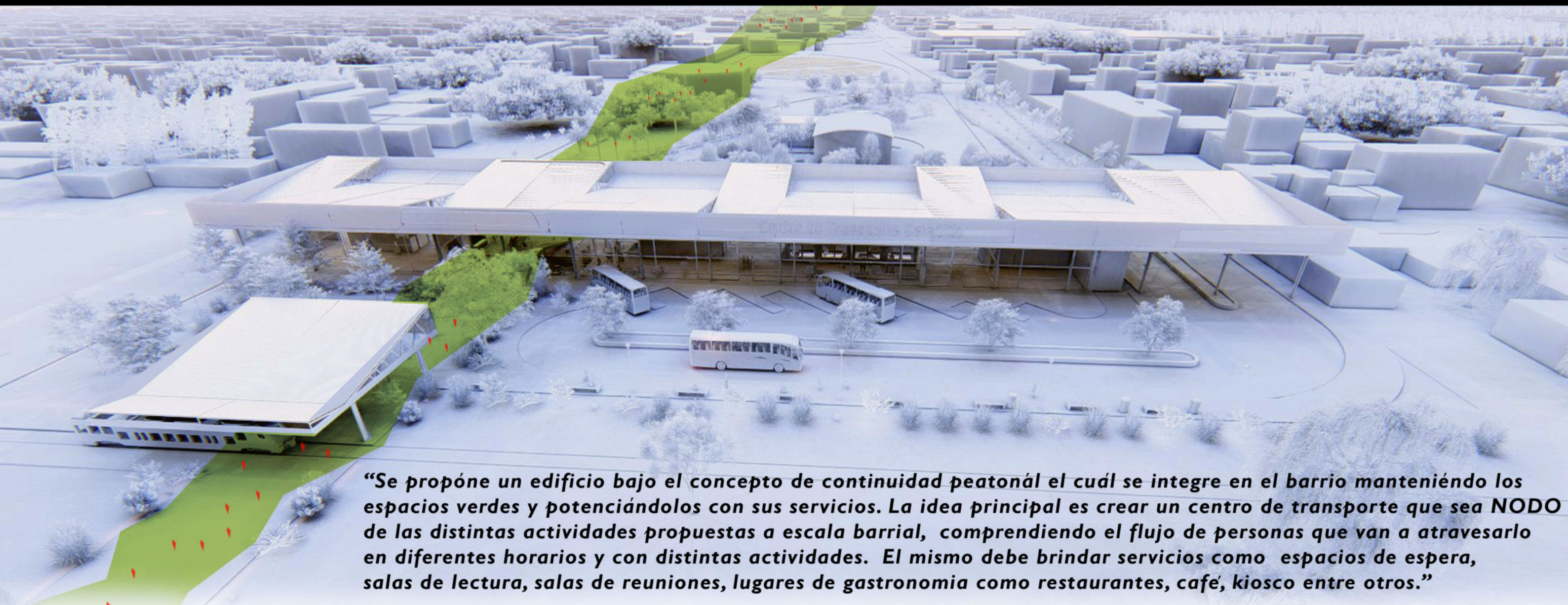
SUP LOTE: 8150 M2
SIN INDICADORES
URBANÍSTICOS

Referencias: — RECORRIDO ACCESO DE ÓMNIBUS — RECORRIDO SALIDA DE ÓMNIBUS

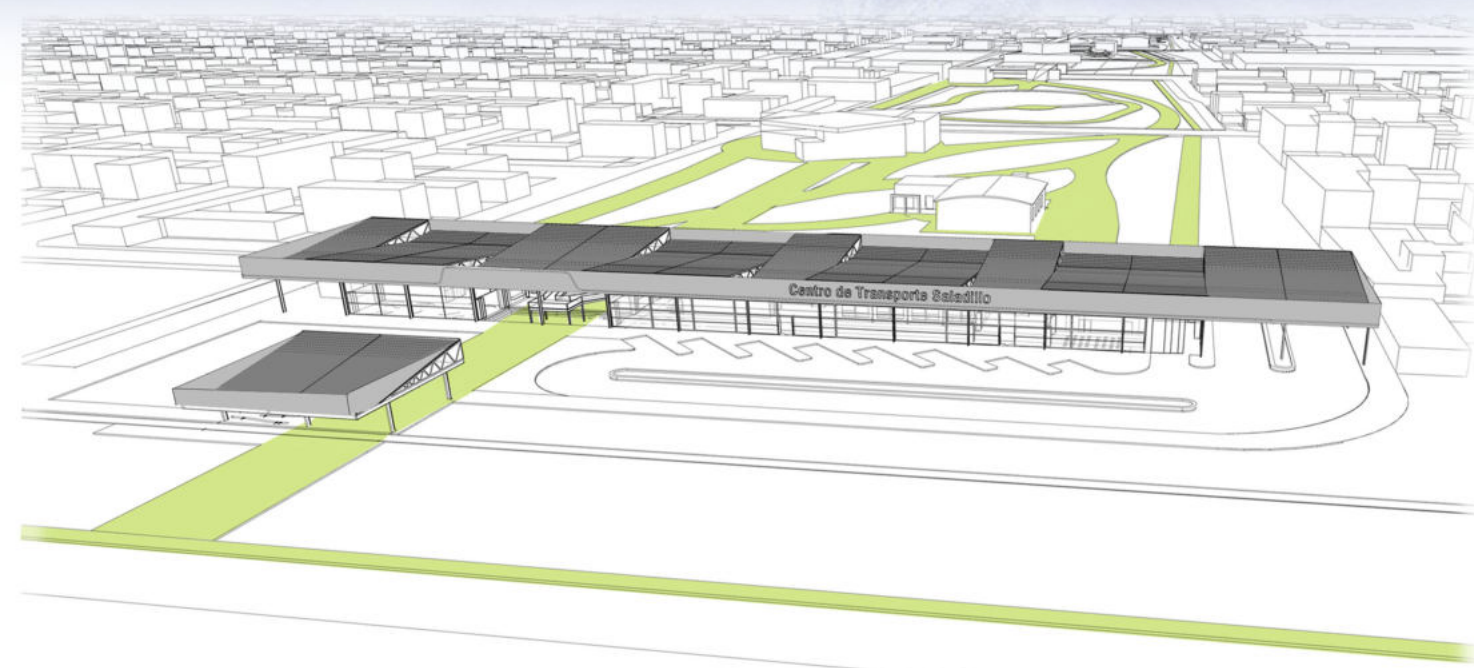


04 - ARQUITECTURA Y PROYECTO ARQUITECTÓNICO





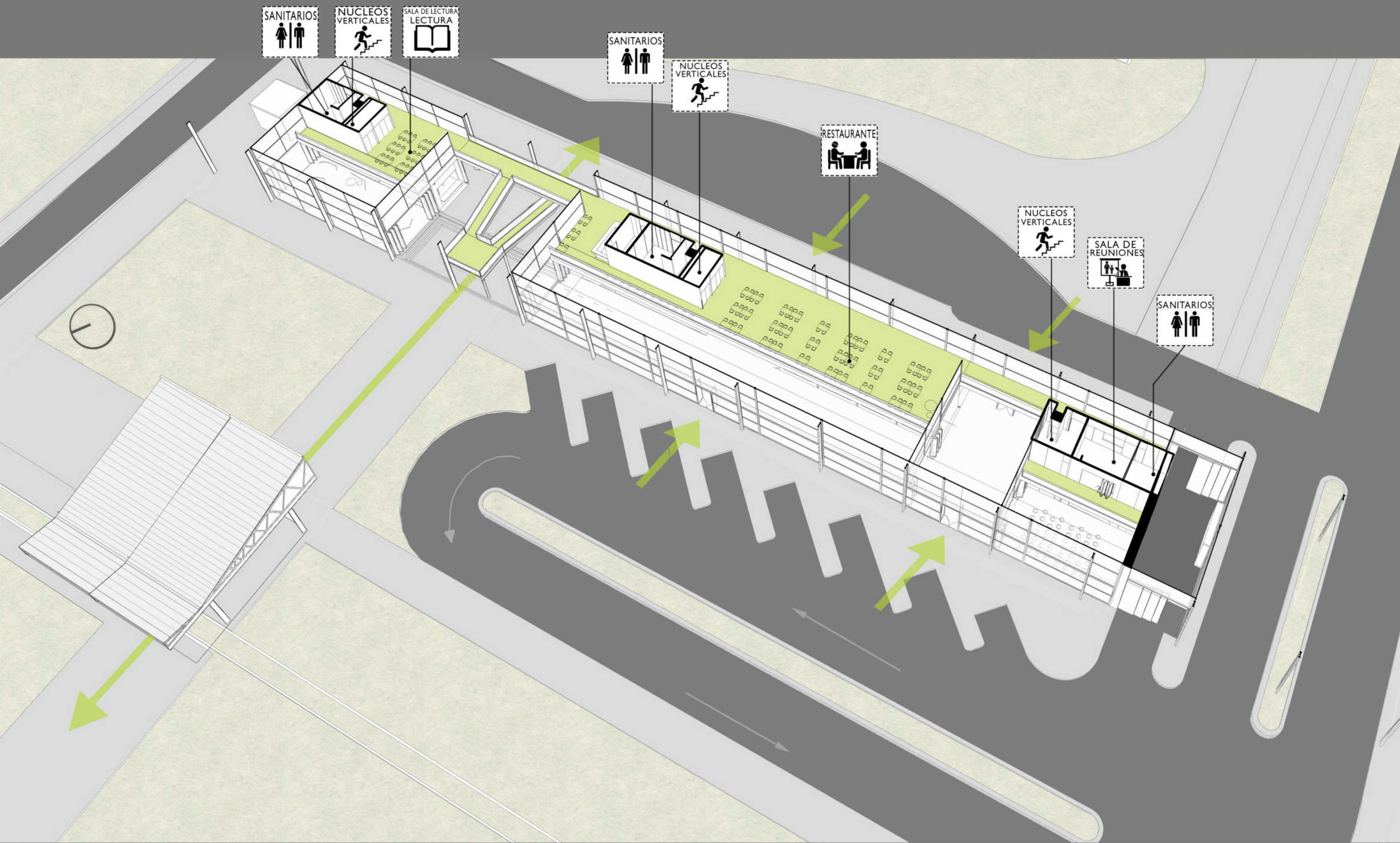
Se propone tener 3 volúmenes principales, 2 forman parte de la terminal y el tercero responde a la parada de tren, entre estos se busca permeabilidad mediante una pasante principal la cual sea un nodo con la llegada y salida de personas que utilizan los distintos medios de transporte y las cuales se dirigen a distintas partes de la ciudad.



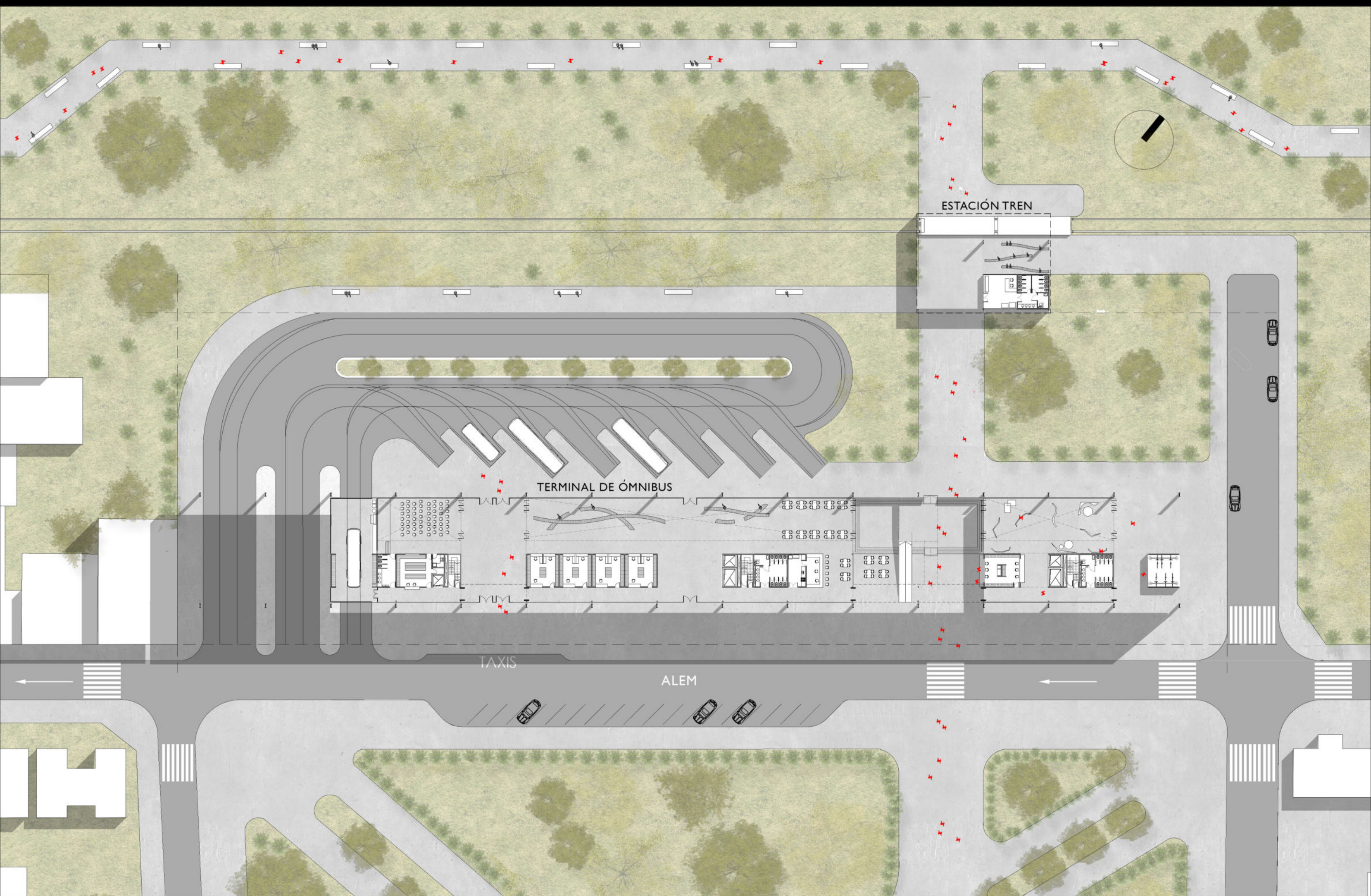
Continuidad en caminos para peatones y ciclistas los cuales a través de sus recorridos diarios puedan atravesar los distintos programas propuestos en el proyecto según sus necesidades diarias. Teniendo una continuidad peatonal en las manzanas intervenidas.

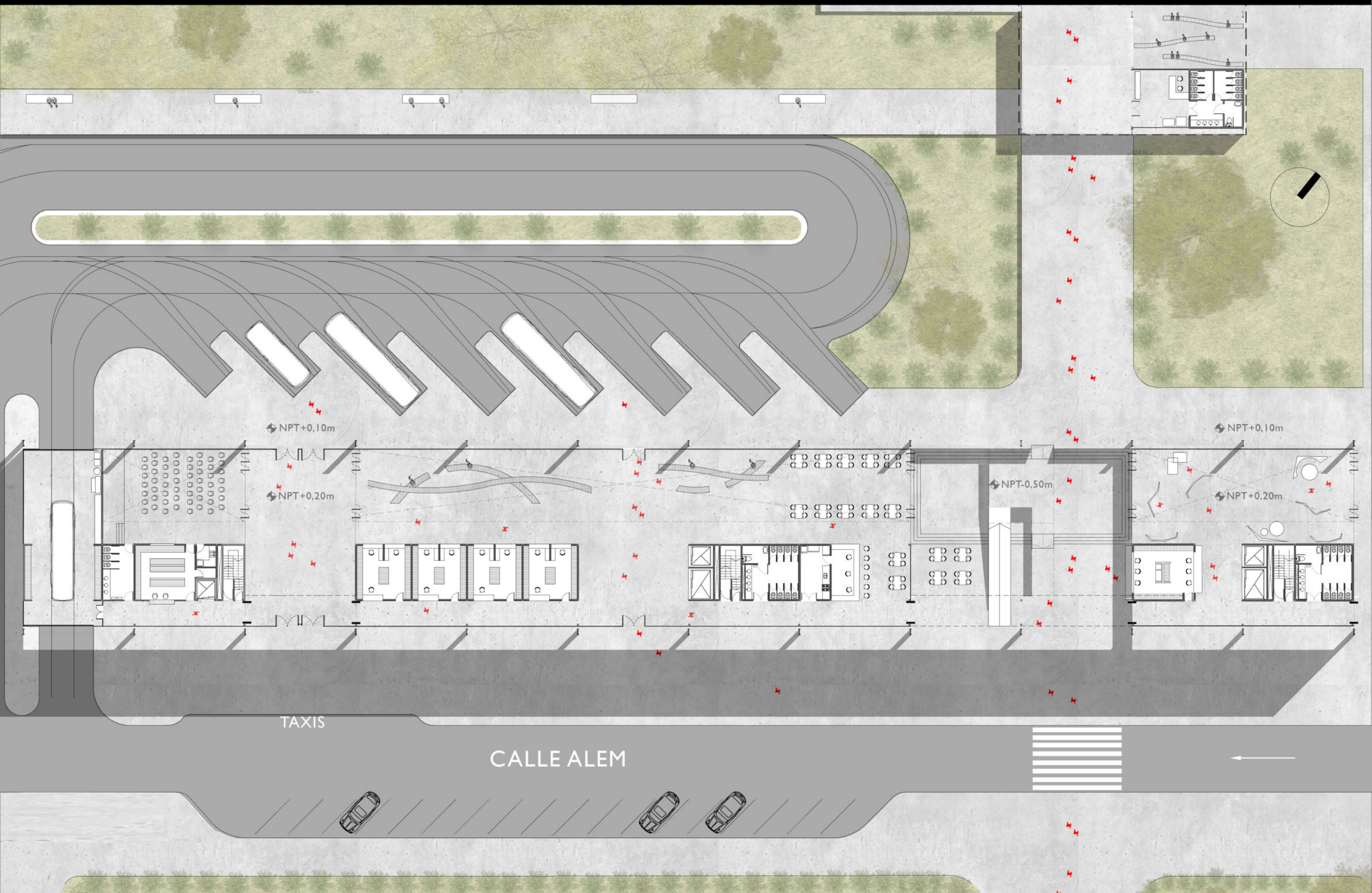


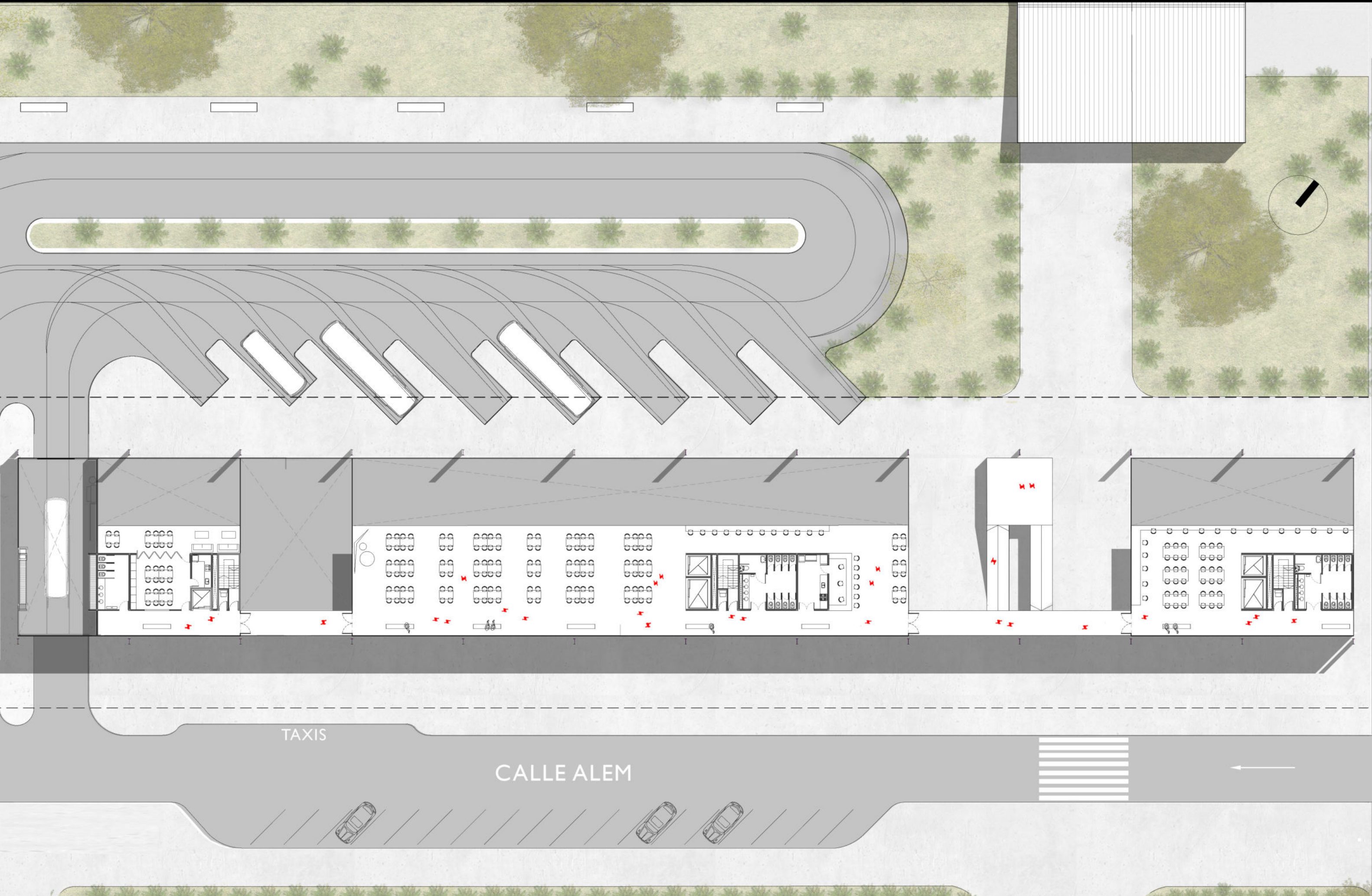
M2 de PROGRAMA:	MANTENIMIENTO VEHICULAR 113 m ²	SANITARIOS 70 m ²	SALA DE REUNIONES 100 m ²	PAQUETERÍA 35 m ²	BOLETERÍAS 100 m ²	NÚCLEOS VERTICALES 65 m ²	BAR/CAFÉ 150 m ²	KIOSCO 30 m ²	ECOBICI 25 m ²	EXPO 150 m ²	ESPERA 330 m ²	1168 m² P.B
-----------------	--	------------------------------	--------------------------------------	------------------------------	-------------------------------	--------------------------------------	-----------------------------	--------------------------	---------------------------	-------------------------	---------------------------	-------------------------------

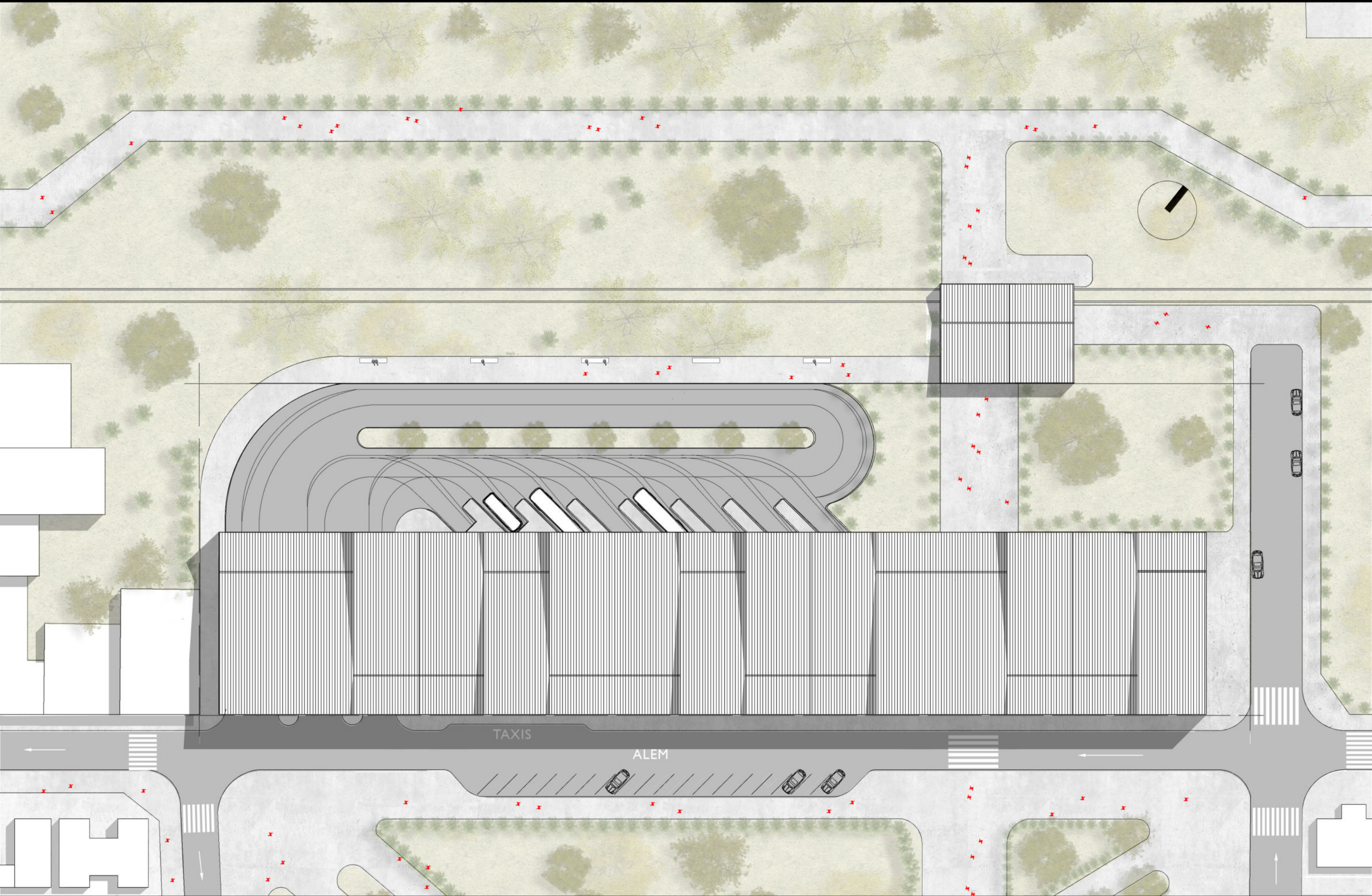


M2 de PROGRAMA:	SANITARIOS 70 m2	SALA REUNIONES 35 m2	NÚCLEOS VERTICALES 65 m2	RESTAURANTE 320 m2	SALA DE LECTURA 100 m2	CIRCULACIONES P.B + P.A 780 m2	TOTAL PROGRAMA 1168 m2 P.B + 590 m2 P.A + 780 m2 circulaciones 2538 m2 TOTALES
-----------------	------------------	----------------------	--------------------------	--------------------	------------------------	--------------------------------	--



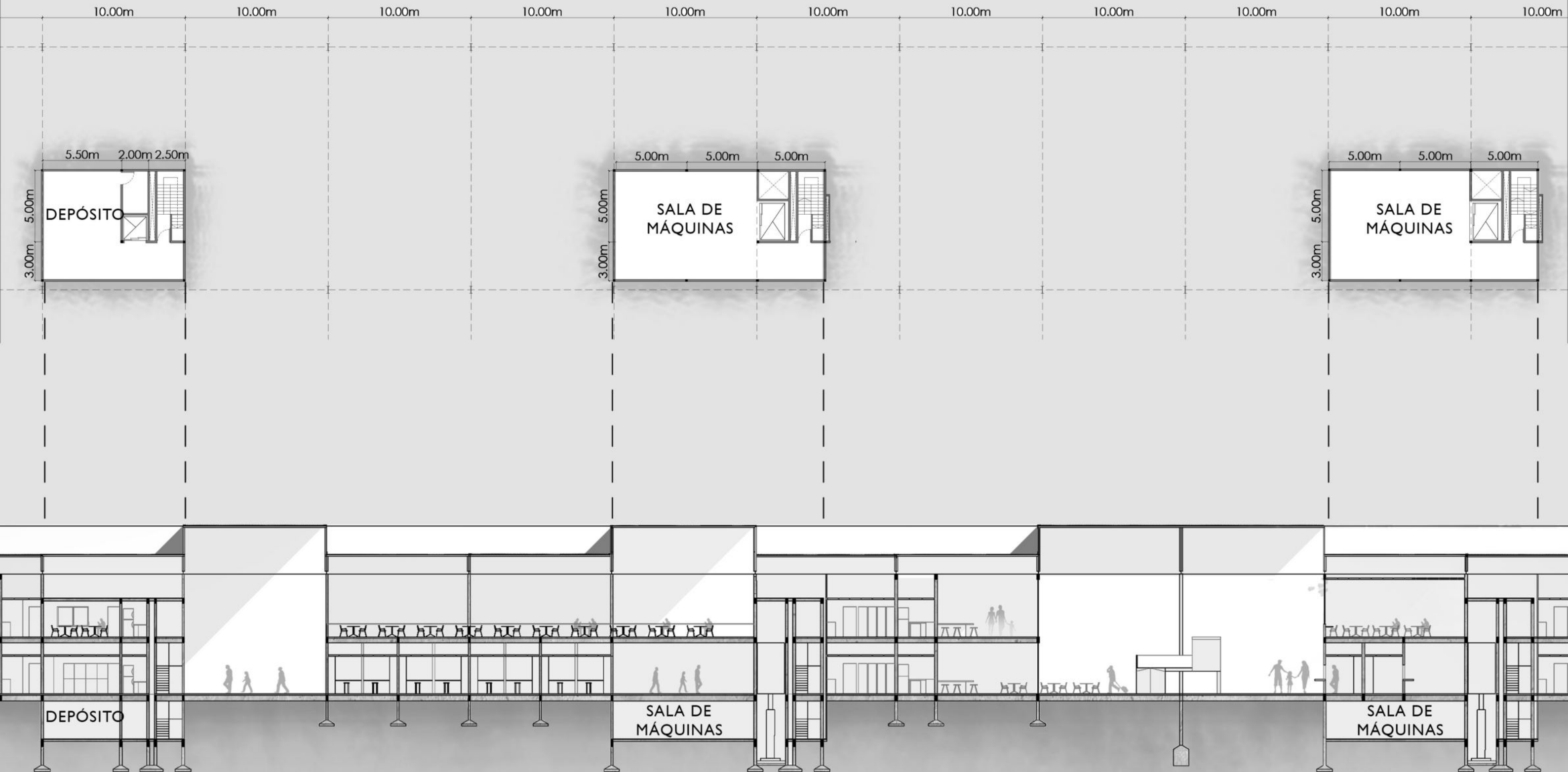
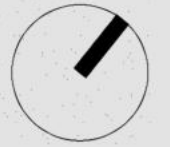


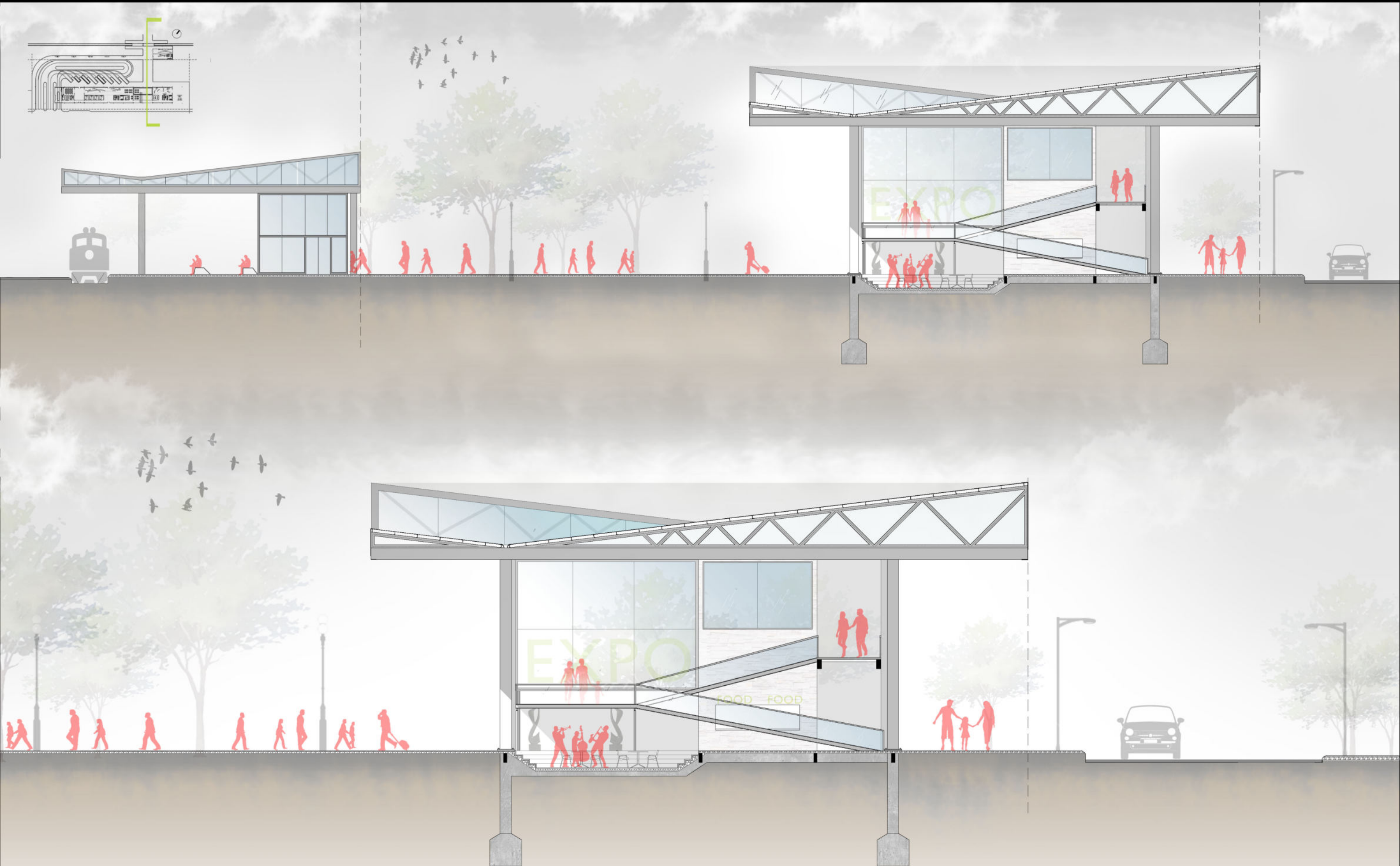


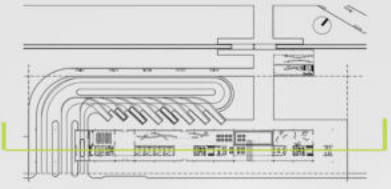


TAXIS

ALEM



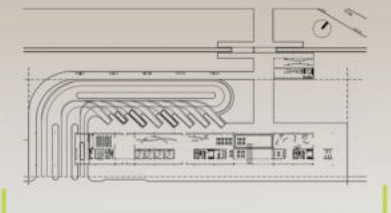




CENTRO DE TRANSPORTE SALADILLO

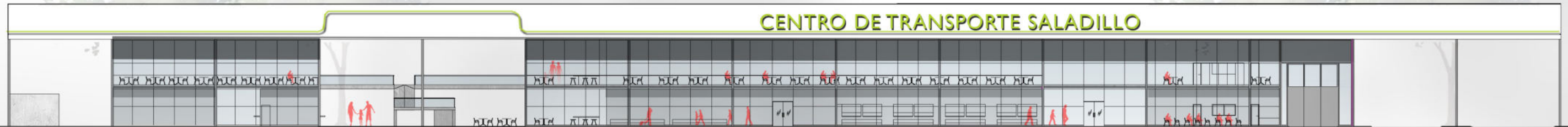
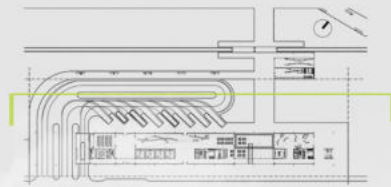
RESTAURANTE
BOLETERIAS
BAR

VISTA FRONTAL

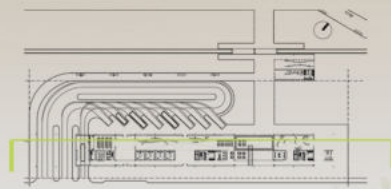


CORTE LONGITUDINAL





VISTA CONTRAFRENTE

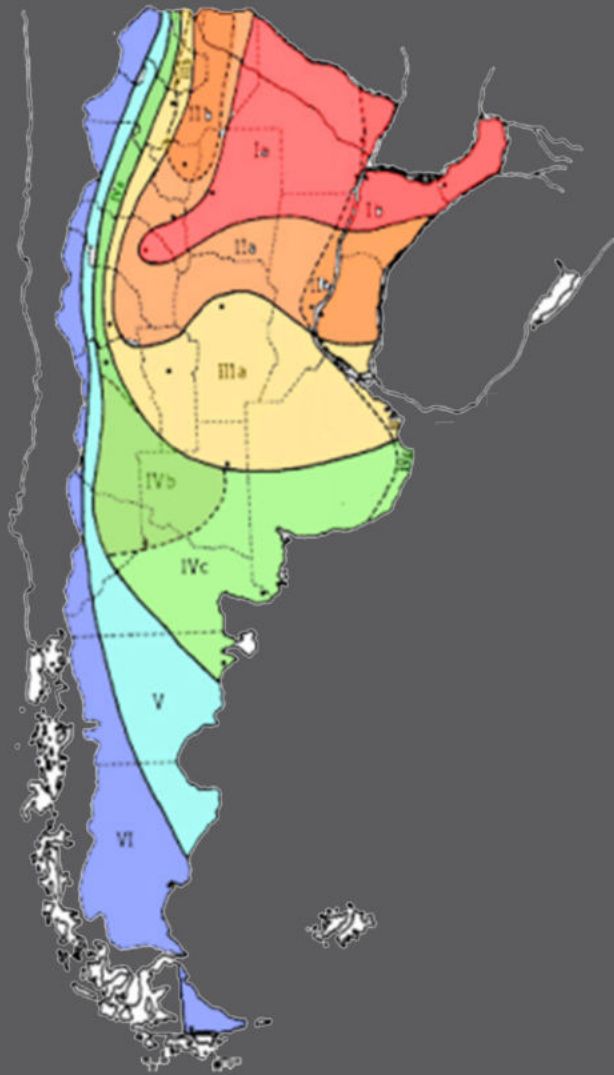


CORTE CONTRAFRENTE

05 - RESOLUCIONES CONSTRUCTIVAS

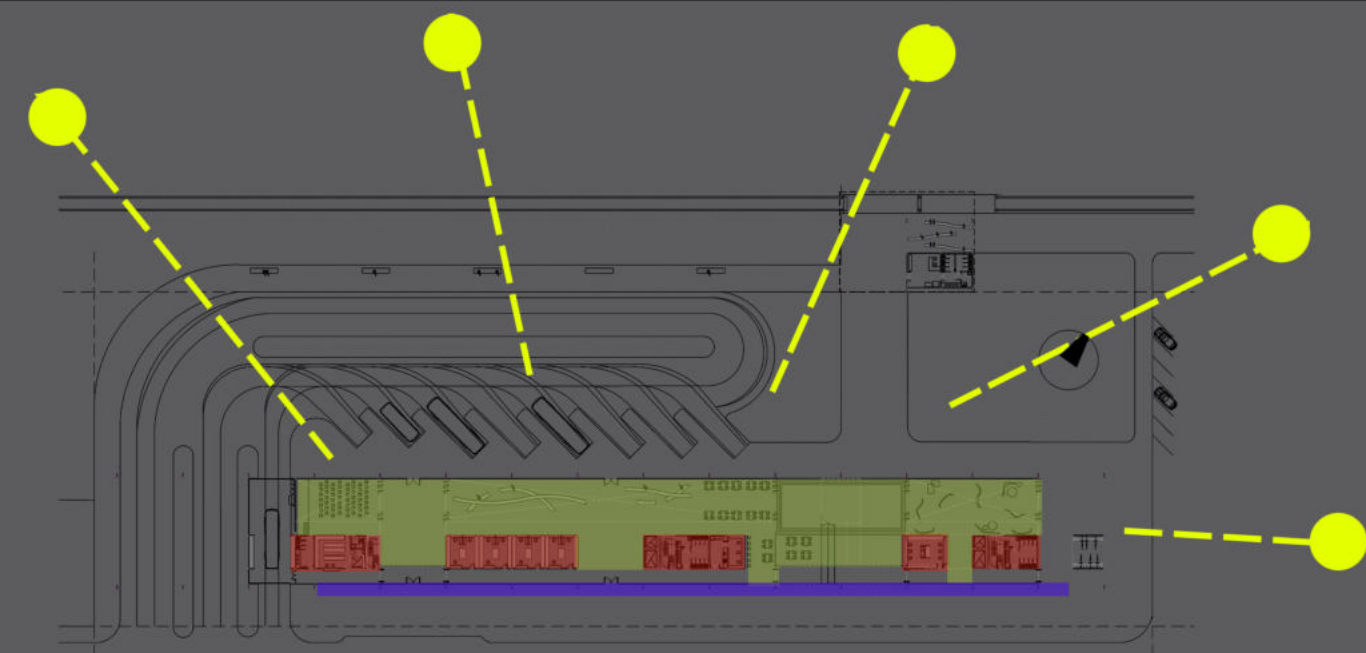


En base a las normas IRAM 11603, Saladillo se encuentra en la zona bioambiental IIIa, la cual es Templada Calda. en la misma se recomienda una orientación óptima NO-N-NE su temperatura máxima promedio en verano es de 28° y de 17° de mínima. En invierno la temperatura máxima promedio es de 14° y mínima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



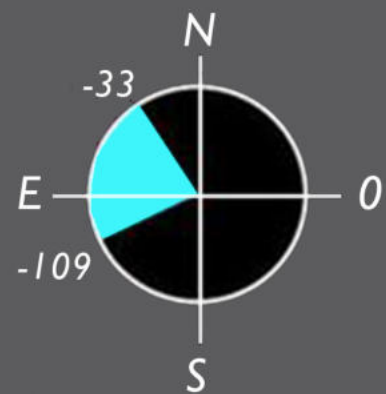
ZONA BIOAMBIENTAL

- I. Cálido
- II. Muy cálido
- III. **Templado**
- IV. Templado Frío
- V. Frío
- VI. Muy Frío



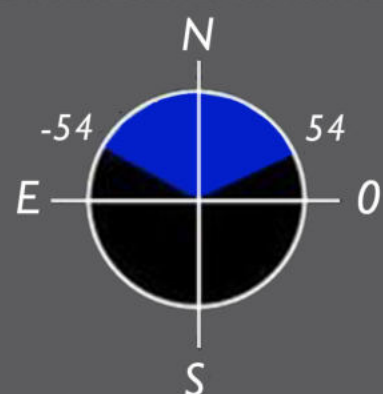
Se propuso un edificio el cual este orientado de la manera mas favorable en base a las premisas de diseño que el clima nos presenta, protegiendo con la cubierta el sol de verano, orientando los espacios como las salas de espera, bar y espacios públicos al norte, teniendo en el centro los servicios y circulaciones al sur.

Orientación con protección solar necesaria



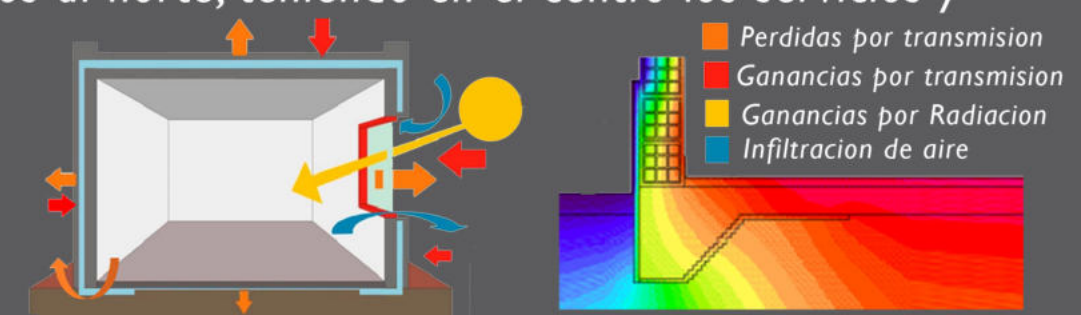
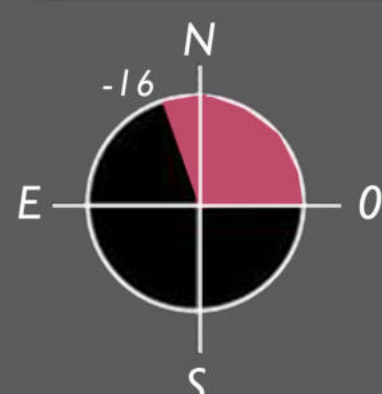
■ Necesita protección solar

Orientación donde se reciben 2 horas de asoleamiento



■ Verificar el 21 de junio

Orientaciones Favorables



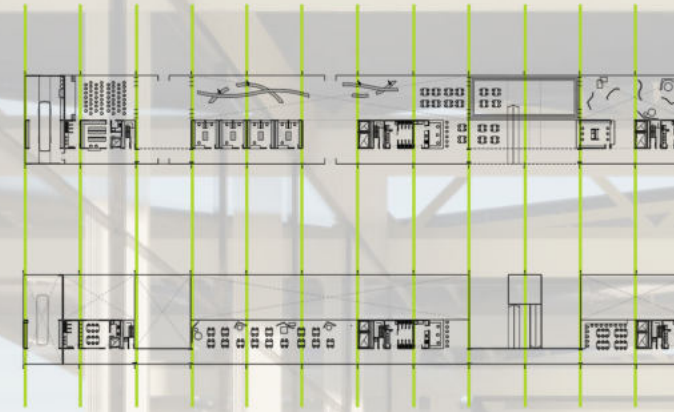
PARA PODER DETERMINAR QUE TIPO DE SISTEMA CONSTRUCTIVO ADOPTAR EN EL EDIFICIO, SE TUVIERON EN CUENTA LAS SIGUIENTES PREMISAS LAS CUALES ME DETERMINARON LOS SISTEMAS, SUBSISTEMAS, UNIONES Y MATERIALES.



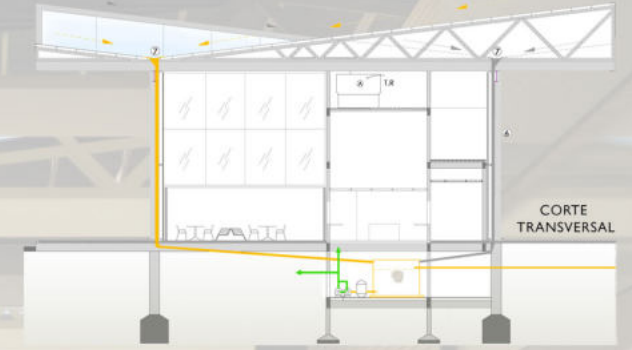
1 Respuesta a la imagen final del edificio la tenga que ver con el entorno y su búsqueda en base a los materiales adoptados.



2 Lograr espacios flexibles, los cuales se obtienen a partir del diseño inicial y espacios interiores logrados.



3 Luces a cubrir, de acuerdo con los materiales elegidos los cuales nos permitan adoptar las luces que se necesitan para cada espacio.



4 Instalaciones pensadas previamente para que las mismas no afecten a la visual del edificio pasandolas por espacios los cuales sean pensados.

MATERIALES PRINCIPALES ADOPTADOS

En base a las premisas anteriormente mencionadas, y a la ubicación del proyecto situando la mano de obra mas calificada para cada tema y los materiales mas accesibles del lugar los 2 materiales principales del proyecto son el Acero y el Hormigón Armado los cuales mencionare las ventajas y desventajas de cada uno justificando su elección.



ACERO:



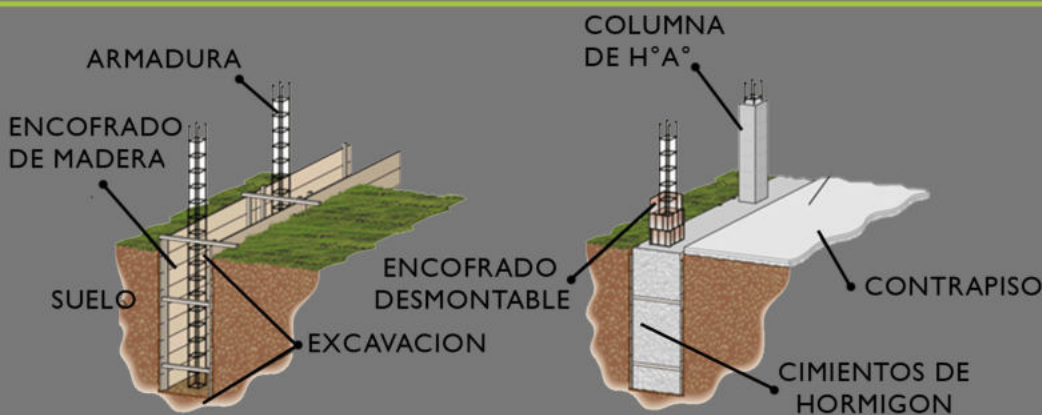
Ventajas

- Prefabricado y liviano
- Soporta esfuerzos de traccion
- Ductil
- Reciclable
- Permite grandes luces

Desventajas



- Mano de obra calificada
- Costoso
- Alta transmitancia termica
- Deformable al calor
- Encuentros complejos



HORMIGON ARMADO:



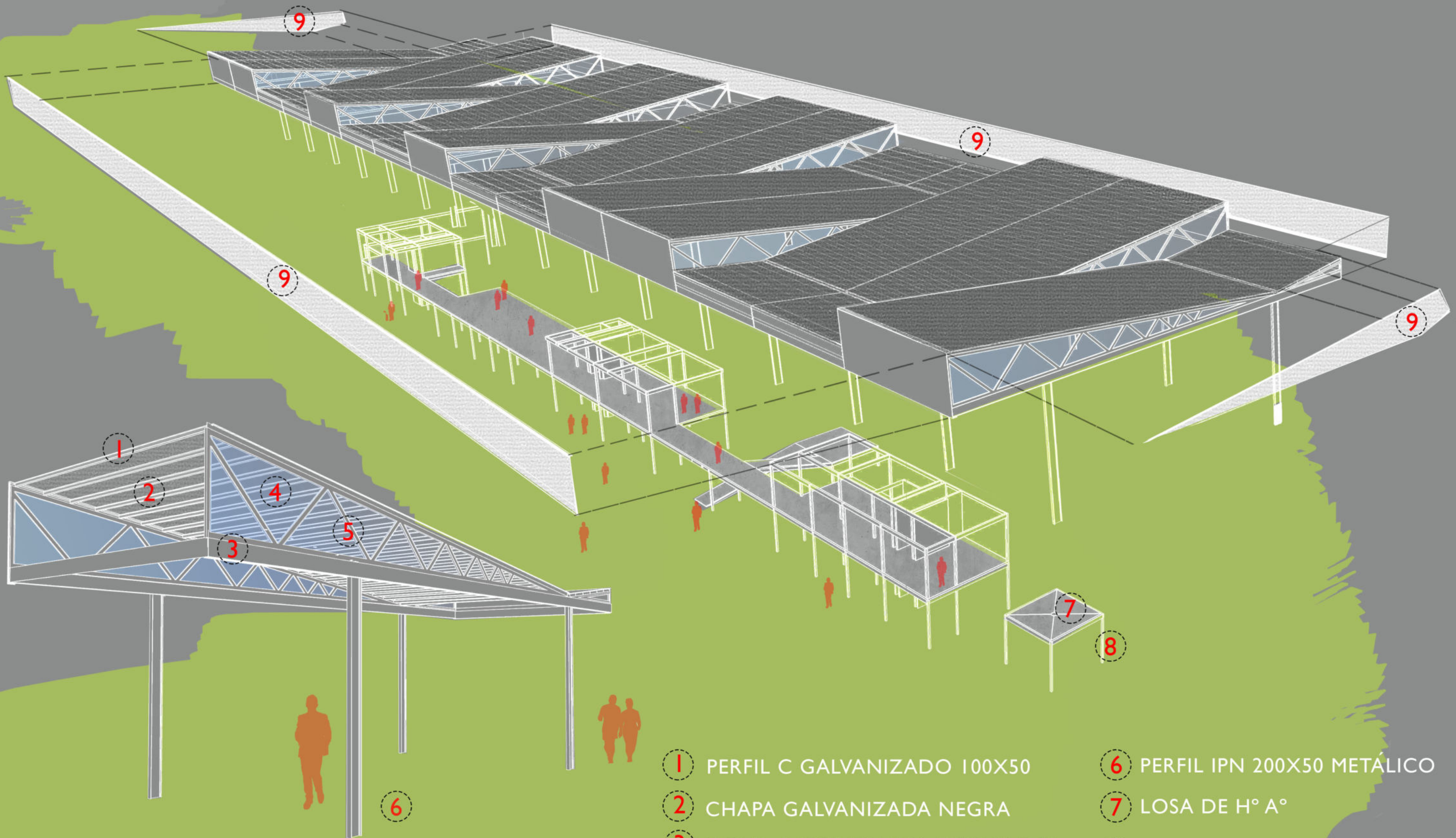
Ventajas

- Buena resistencia a la compresion
- Adaptable a diferentes formas
- Bajo mantenimiento
- Resistencia al fuego
- Permite grandes luces

Desventajas

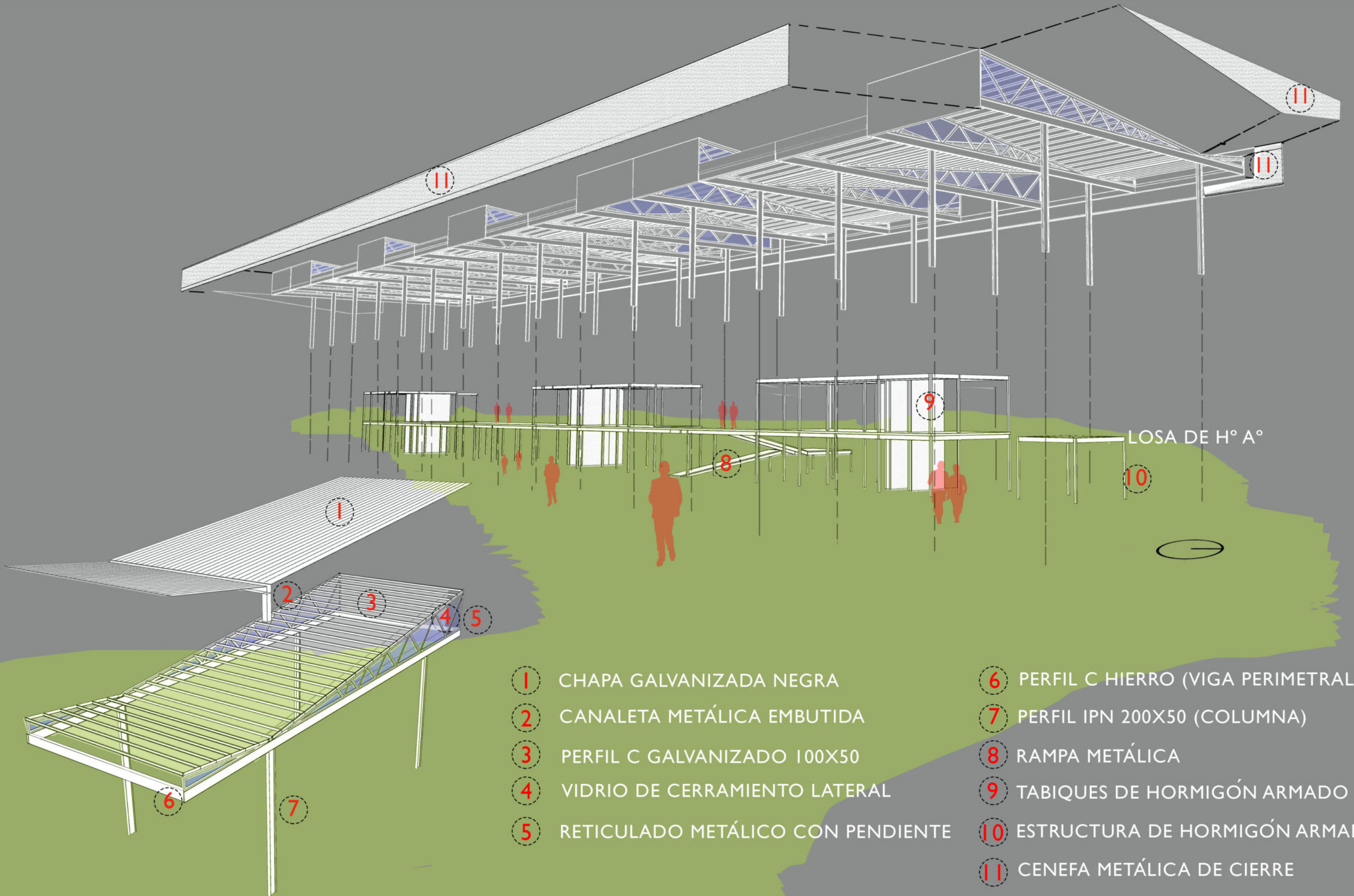


- Baja resistencia a traccion
- Soporta poca flexion
- No es reciclable
- Fragil

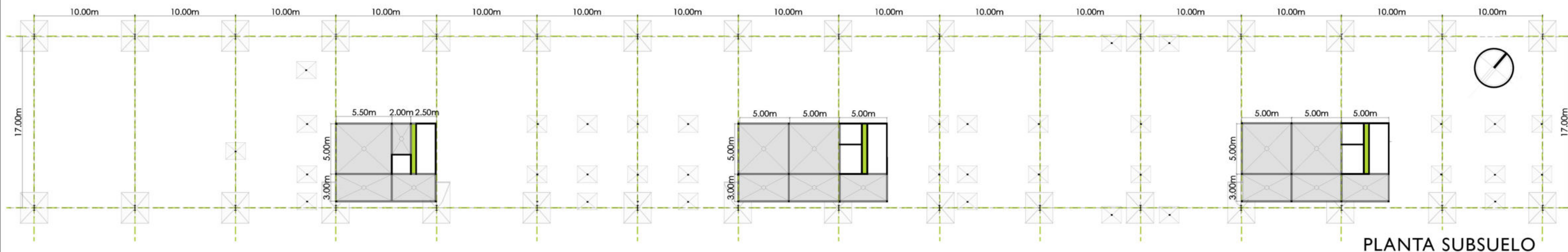


LA PENDIENTE DEL TECHO ESTA DISPUESTA SEGUN LA FUNCIÓN DE CADA ESPACIO INTERIOR LA CUAL SE BUSCÓ DE TAL MANERA PARA PODER TENER UN INGRESO DE LUZ CENITAL PENSADO EN CADA UNO DE LOS ESPACIOS SEGUN SU FUNCIÓN

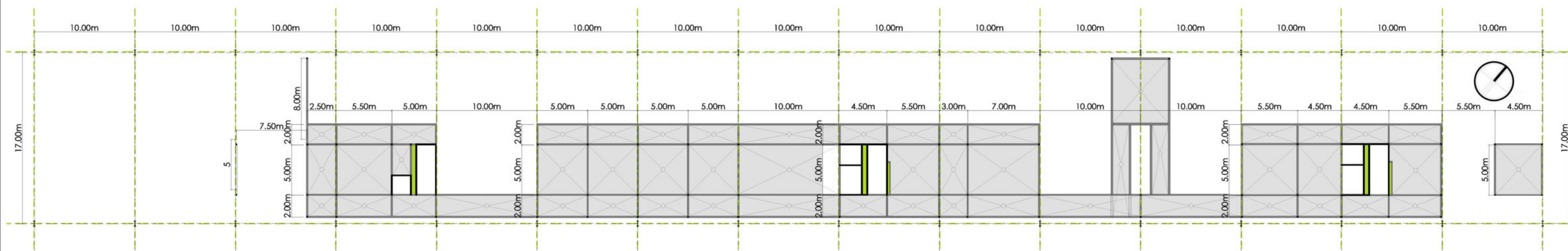
- | | | | |
|---|-----------------------------------|---|----------------------------|
| 1 | PERFIL C GALVANIZADO 100X50 | 6 | PERFIL IPN 200X50 METÁLICO |
| 2 | CHAPA GALVANIZADA NEGRA | 7 | LOSA DE H° A° |
| 3 | PERFIL C HIERRO VIGA PERIMETRAL | 8 | COLUMNA DE H° A° |
| 4 | VIDRIO DE CERRAMIENTO LATERAL | 9 | CENEFA METÁLICA DE CIERRE. |
| 5 | RETICULADO METÁLICO CON PENDIENTE | | |



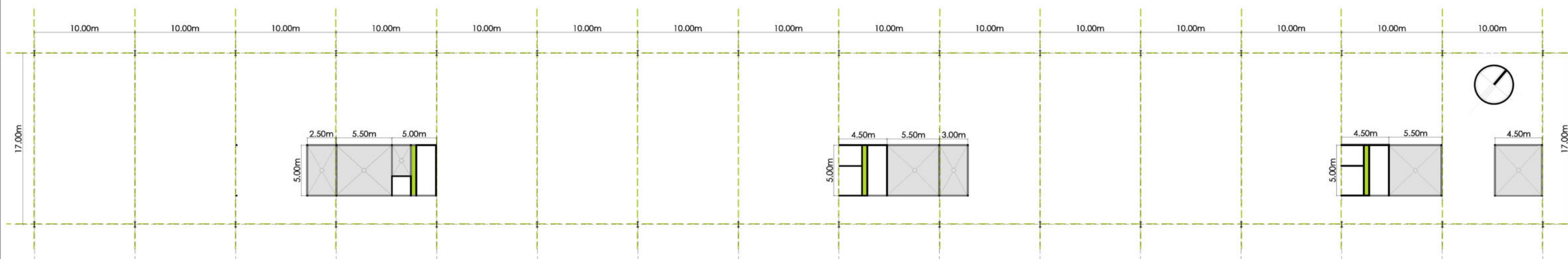
- 1 CHAPA GALVANIZADA NEGRA
- 2 CANALETA METÁLICA EMBUTIDA
- 3 PERFIL C GALVANIZADO 100X50
- 4 VIDRIO DE CERRAMIENTO LATERAL
- 5 RETICULADO METÁLICO CON PENDIENTE
- 6 PERFIL C HIERRO (VIGA PERIMETRAL)
- 7 PERFIL IPN 200X50 (COLUMNA)
- 8 RAMPA METÁLICA
- 9 TABIQUES DE HORMIGÓN ARMADO
- 10 ESTRUCTURA DE HORMIGÓN ARMADO
- 11 CENEFA METÁLICA DE CIERRE



PLANTA SUBSUELO



PLANTA ENTREPISO



PLANTA + 6M

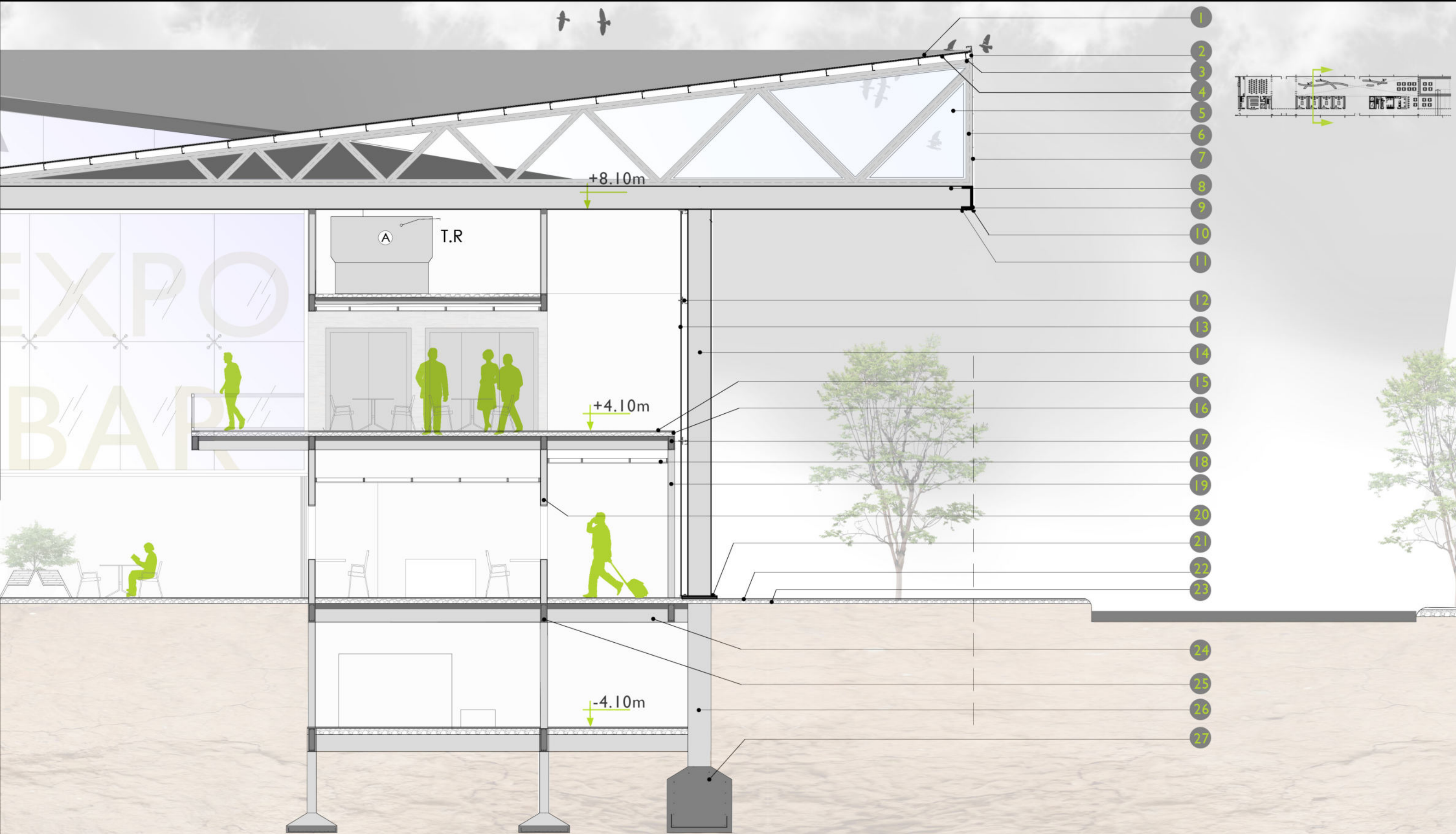
EL SISTEMA PRINCIPAL DEL EDIFICIO SE RIGE BAJO UNA MODULACIÓN, LAS COLUMNAS PRINCIPALES (PERFIL IPN) SE DESPRENDEN DE EL CERRAMIENTO PRINCIPAL Y ASI PODER REDUCIR SU IMPACTO VISUAL INTERIOR, LOGRANDO MEJORES VISUALES, ESPACIOS MAS PUROS Y ORDENADOS EN SU TOTALIDAD.

SISTEMA PRINCIPAL

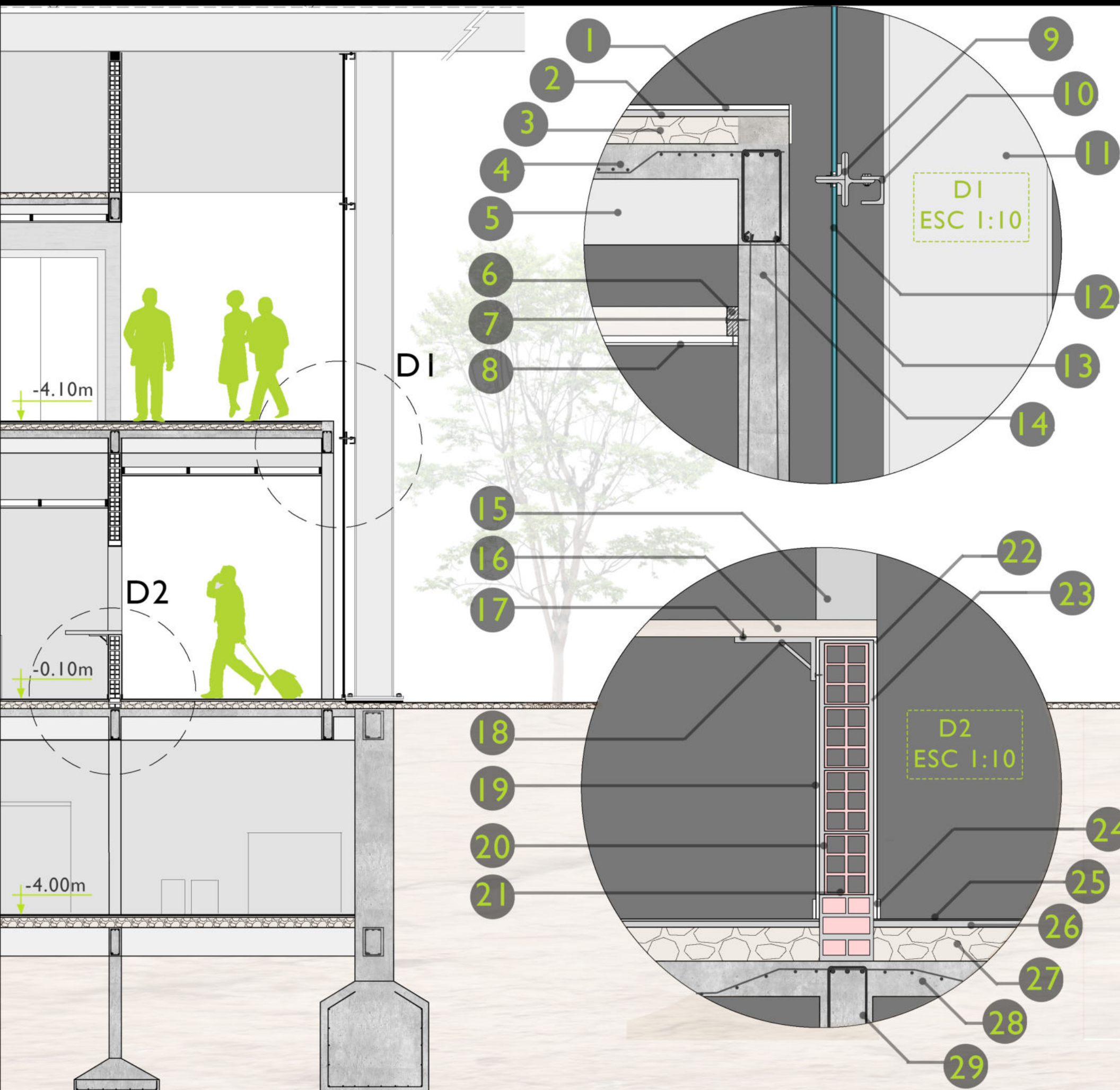
SISTEMA PRINCIPAL: (ACERO)
SE OPTO POR UTILIZAR COLUMNAS METÁLICAS IPN LAS CUALES SE RIGEN BAJO UNA GRILLA REGULAR DE 10 METROS. ESTAS COLUMNAS FUNCIONAN EN CONJUNTO CON LA CUBIERTA SUPERIOR TAMBIÉN METÁLICA PARA QUE LOS MATERIALES FUNCIONEN EN CONJUNTO Y CUBRA LUCES DE MEDIA/GRAN DISTANCIA.

SUBSISTEMA

SISTEMA SECUNDARIO: HORMIGÓN ARMADO
AL TENER LUCES DE MENOR TAMAÑO SE OPTO POR ESTE SUBSISTEMA QUE TRABAJA EN CONJUNTO (COLUMNAS, VIGAS Y LOSAS) DESDE NIVEL SUBSUELO HASTA LA PLANTA ALTA. SU GRILLA SE RIGE DENTRO DE LOS 10M QUE IMPONE LA ESTRUCTURA MAYOR METÁLICA.



1: CHAPA GALVANIZADA 2: PERFIL C REMATE DE CUBIERTA 3: PERFIL C 100 CHAPA GALVANIZADA 4: BARRERA DE VAPOR+ AISLACIÓN TÉRMICA EPS 5: VIDRIO DVH 6: VIGA RETICULADA METÁLICA 7: CENEFA METÁLICA DE CIERRE 8: PERFIL C METÁLICO COMO VIGA PRINCIPAL 9: PERFIL C DE CIERRE 10: TORNILLO DE FIJACIÓN 11: PERFIL C METÁLICO COMO VIGA 12: FIJACIÓN METALICÁ A COLUMNA PARA SUJECCIÓN DE VIDRIO 13: VIDRIO DVH 14: COLUMNA METÁLICA PERFIL IPN 15: CARPETA + PISO TERMINADO 16: CONTRAPISO CON PENDIENTE 17: VIGA DE H^aA DE ENTREPISO 18: CIERLORRASO DE YESO APLICADO 19: COLUMNA DE H^aA 20: MURO INTERIOR DE LADRILLO HUECO DE 12X18X33CM 21: VINCULACIÓN ENTRE PERFIL IPN Y TRONCO DE COLUMNA MEDIANTE PLANCHUELA METÁLICA CON TORNILLO Y ANCLAJE QUÍMICO. 22: CARPETA + BALDOZA CERÁMICA 23: CONTRAPISO CON PENDIENTE 24: VIGA EN PLANTA BAJA 25: ARMADURA DE VIGA 26: TRONCO DE COLUMNA DE H^aA COMO APOYO DIRECTO DE PERFIL IPN METÁLICO 27: FUNDACIONES BASES AISLADAS DE H^aA

**DETALLE D1**

- 1: PISO TERMINADO INTERIOR/BALDOZA CERÁMICA
- 2: CARPETA NIVELADORA HIDRÓFUGA
- 3: CONTRAPISO CON PENDIENTE
- 4: LOSA DE HORMIGÓN ARMADO
- 5: VIGA EN VISTA
- 6: LISTÓN BULIN YESERO
- 7: TORNILLO PARA FIJACIÓN A HORMIGÓN
- 8: YESO APLICADO PARA CIELORRASO
- 9: PERFIL ÁNGULO L PARA SUJECIÓN DE VIDRIO
- 10: PERFIL U SOLDADO A PERFIL IPN EN VISTA
- 11: PERFIL IPN EN VISTA COMO COLUMNA
- 12: VIDRIO DVH ESPESOR SEGUN CÁLCULO
- 13: ARMADURA DE VIGA
- 14: COLUMNA EN VISTA CON HIERROS PARA SU VINCULACIÓN CON VIGA

DETALLE D2

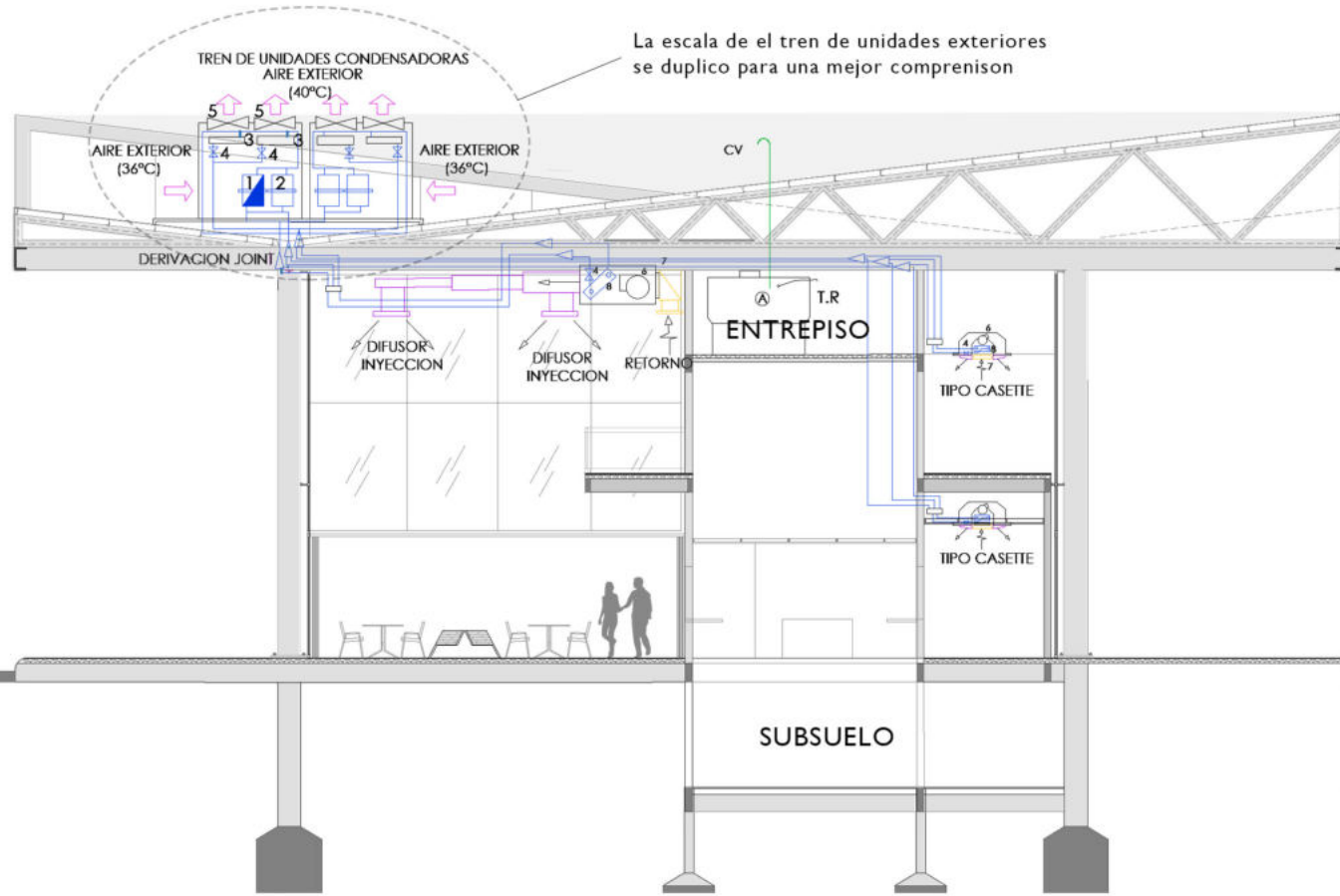
- 15: MURO EN VISTA
- 16: APOYO DE MADERA EN BOLETERIAS
- 17: TORNILLO FIJACION MENSULA A MADERA
- 18: MENSULA METÁLICA
- 19: REVOQUE FINO TERMINACIÓN
- 20: REVOQUE GRUESO
- 21: LADRILLO CERÁMICO HUECO 12X18X33
- 22: REVOQUE FINO TERMINACIÓN
- 23: REVOQUE GRUESO
- 24: ZÓCALO DE TERMINACIÓN
- 25: PISO TERMINADO INTERIOR
- 26: CARPETA HIDRÓFUGA NIVELADORA
- 27: CONTRAPISO CON PENDIENTE
- 28: LOSA DE HORMIGÓN ARMADO
- 29: ARMADURA DE VIGA (ESTRIBOS)

06 - SISTEMA DE INSTALACIONES

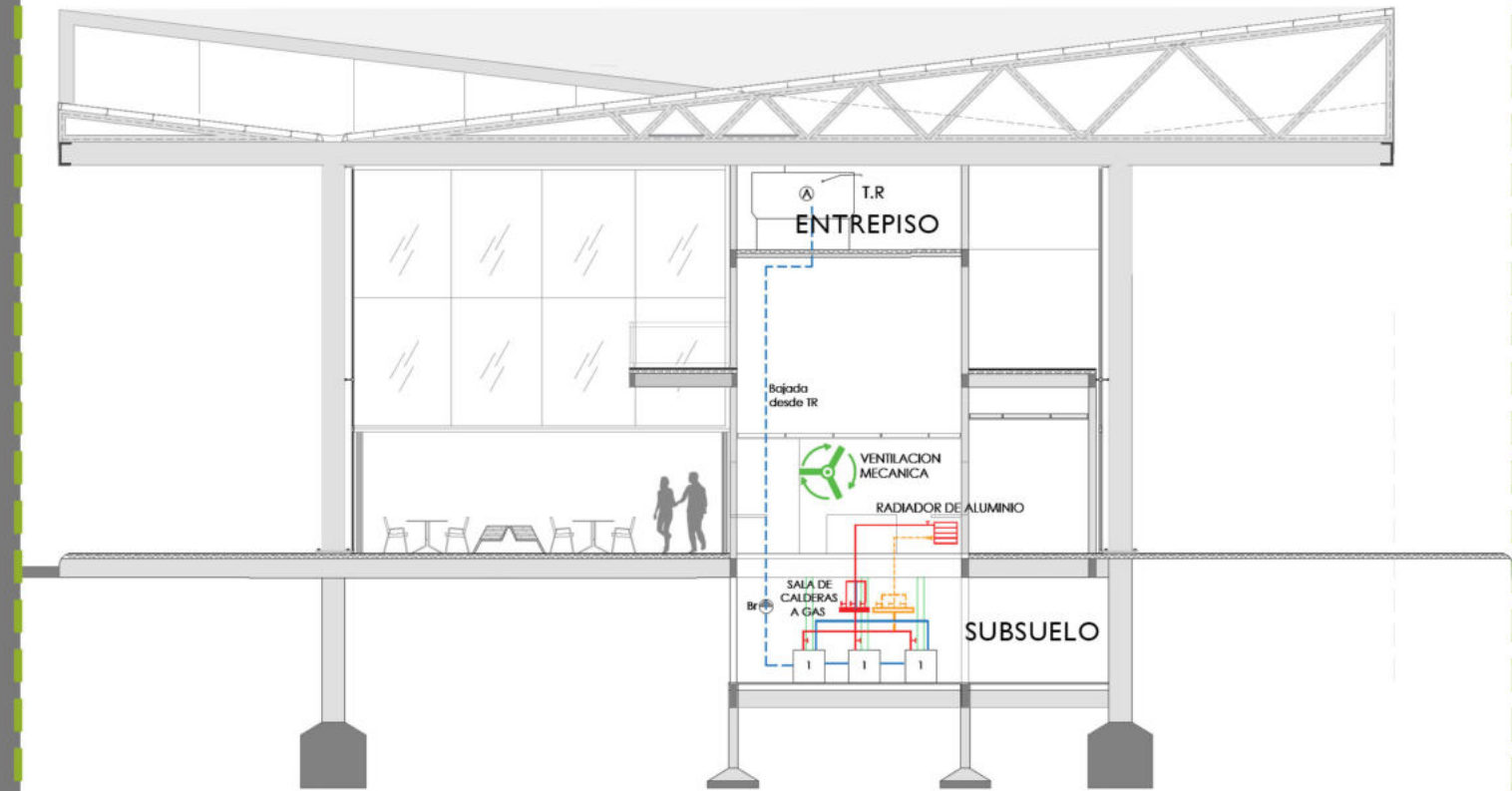


PARA UN FUNCIONAMIENTO EFICIENTE SE BUSCÓ COMPLEMENTAR EL SISTEMA ACTIVO CON EL PASIVO, LO QUE CONSISTE EN APROVECHAR LOS RECURSOS NATURALES (SOL, LLUVIA, VEGETACIÓN, VIENTOS) LOS CUALES COMPLEMENTADOS CON LOS SISTEMAS MECÁNICOS SE REDUCEN LOS CONSUMOS DE ENERGÍA

VOLUMEN DE REFRIGERANTE VARIABLE
VRV (FRÍO - CALOR SIMULTANEO)



RADIADORES DE ALUMINIO + CALDERAS +
TANQUE DE RESERVA + VENTILACION MECÁNICA



1:COMPRESOR CAPACIDAD VARIABLE 2:COMPRESOR CAPACIDAD FIJA 3:CONDENSADOR 4:VALVULA EXPANCIION ELECTRONICA 5:VENTILADOR AXIAL 6:VENTILADOR CENTRIFUGO 7:FILTRO 8:EVAPORADOR

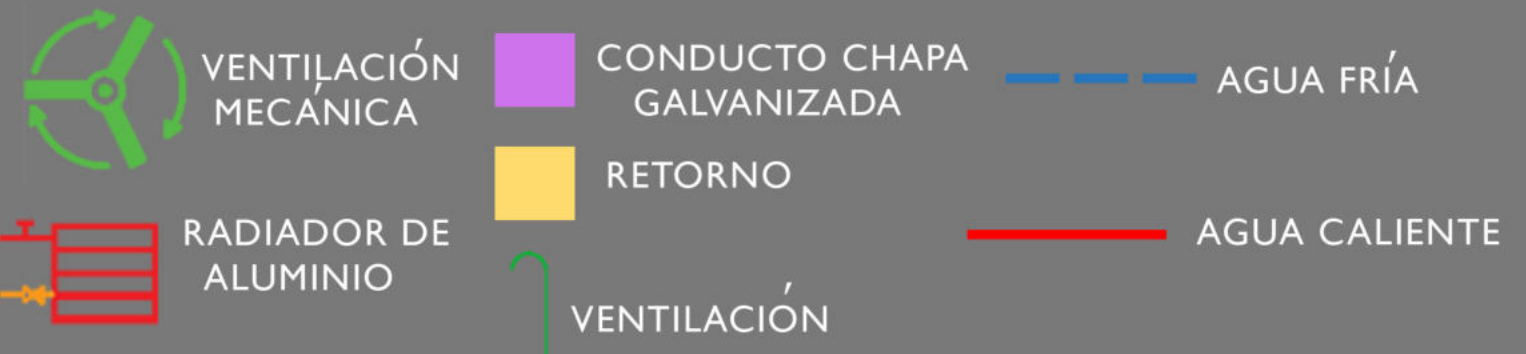
VRV: Debido a que las actividades del edificio son variadas según su uso y su horario se decidió adoptar un sistema el cual se pueda controlar la temperatura en cada uno de los locales.

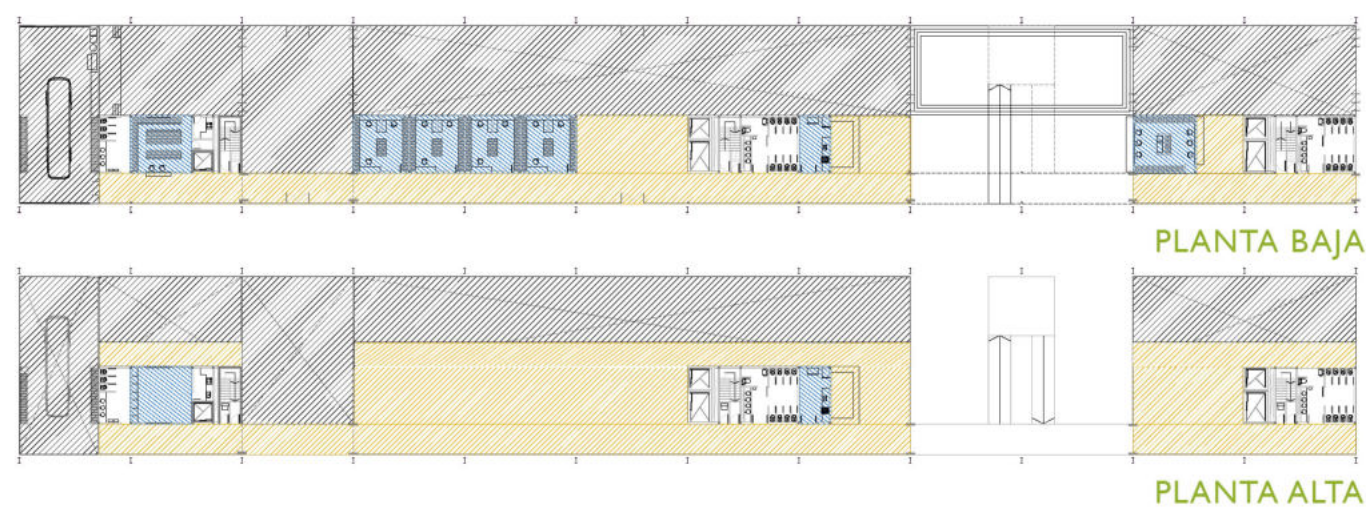
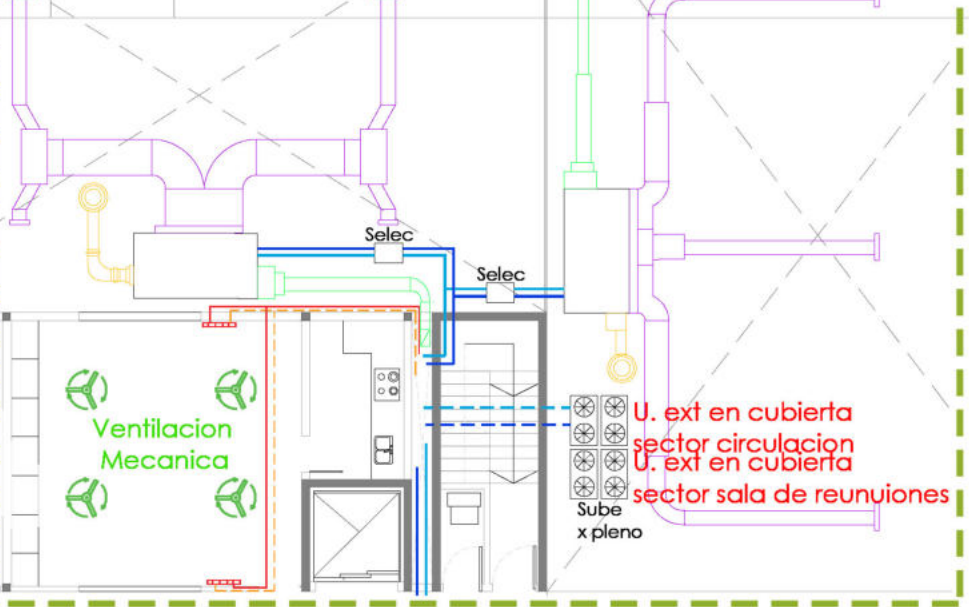
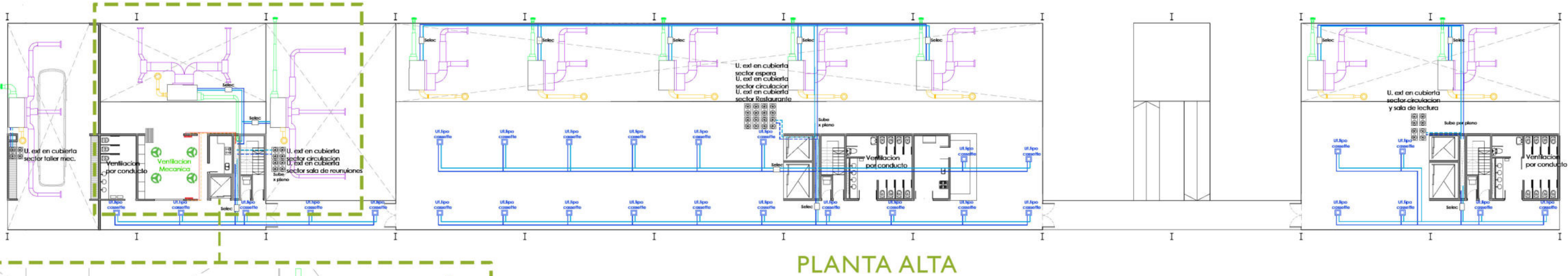
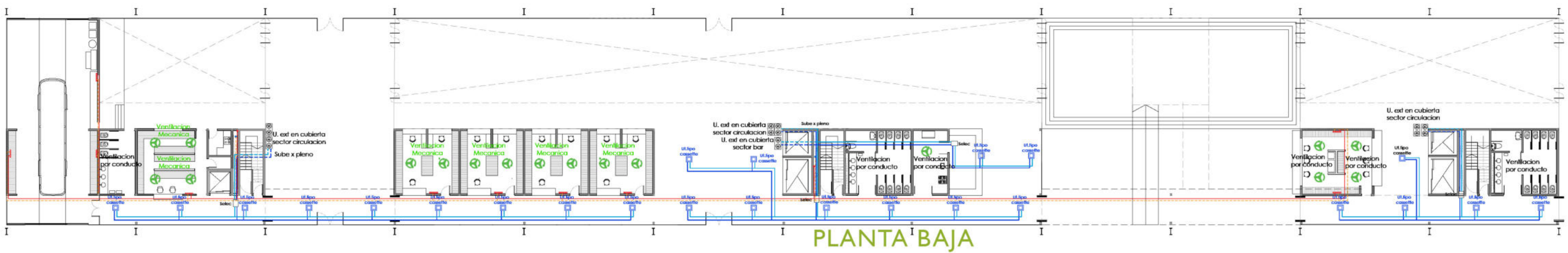
Este es un sistema que cuenta con un tren de unidades condensadoras que se colocan en la cubierta y abastecen mediante líneas refrigerantes a las unidades evaporadoras las cuales se colocan en cada zona del edificio y acondicionaran mediante conductos de inyección y retorno.

VENTILACIÓN MECÁNICA: En locales como las boleterías se optó por ventilaciones mecánicas que con su doble ventilación se genera ventilación cruzada aprovechando la temperatura alcanzada por el sistema vrv y así reducir el consumo energético del edificio.

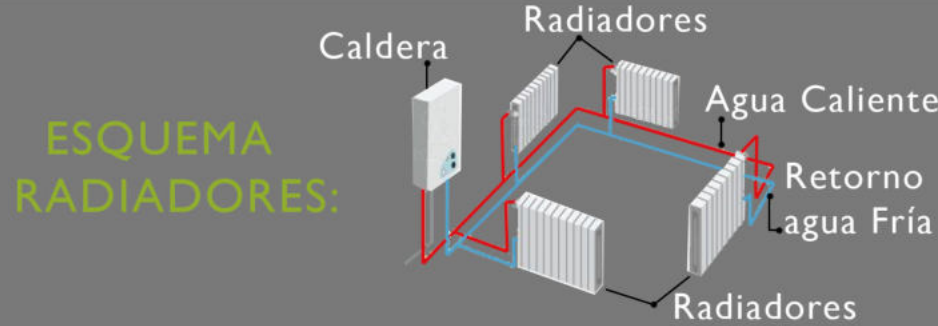
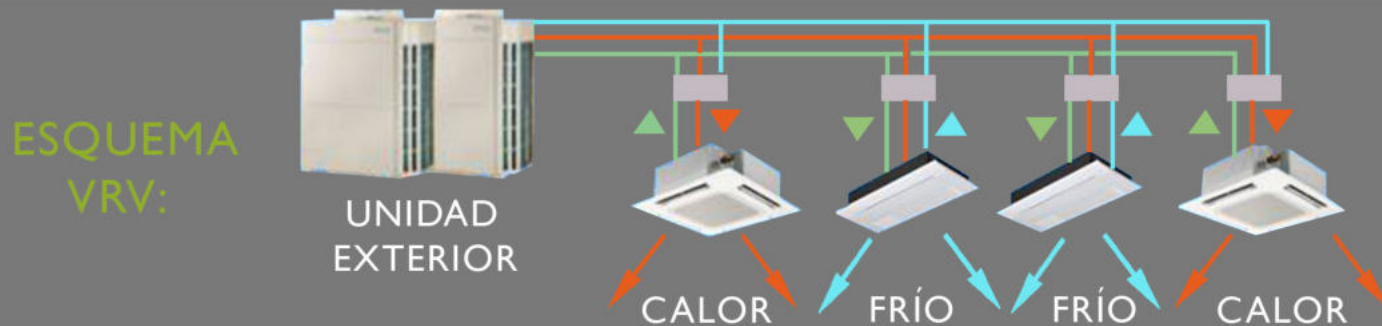
RADIADOR: Aparato cuyo objetivo es transferir el calor que ha recibido del agua caliente al ambiente de un local mediante convección y radiación.

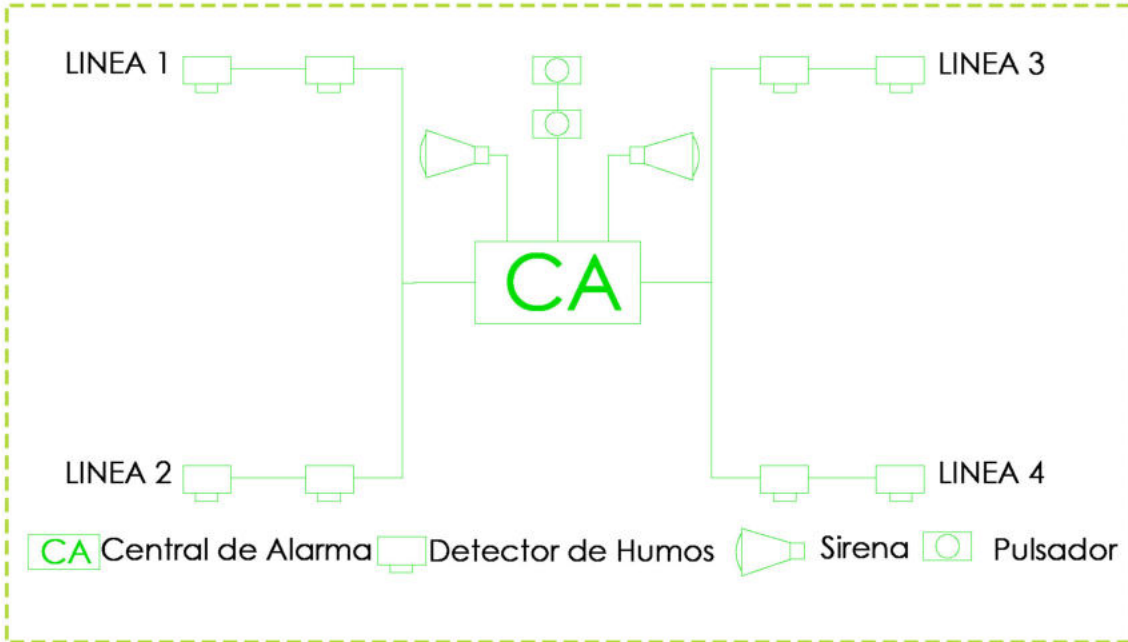
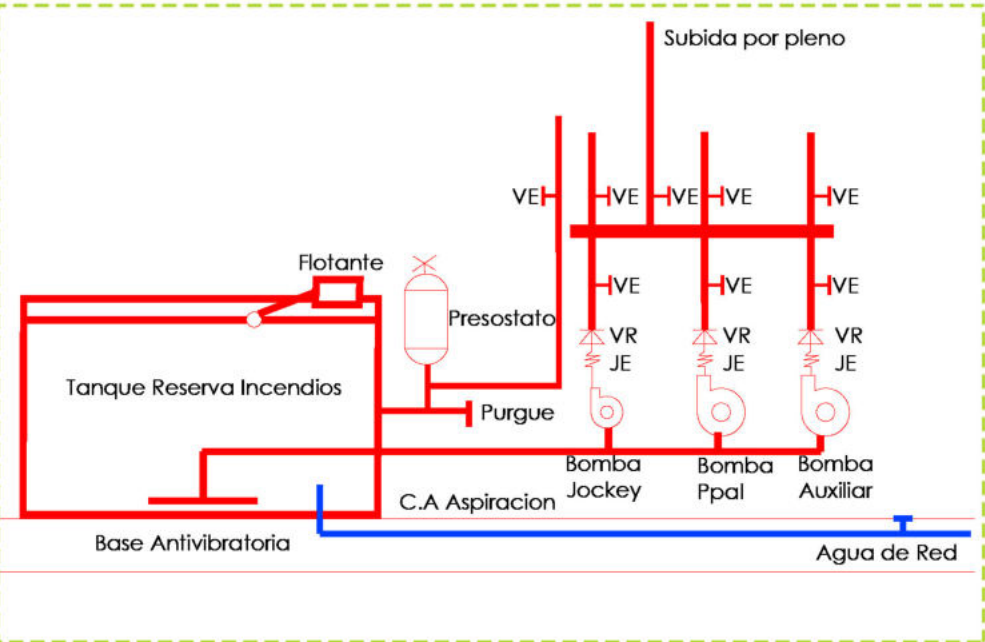
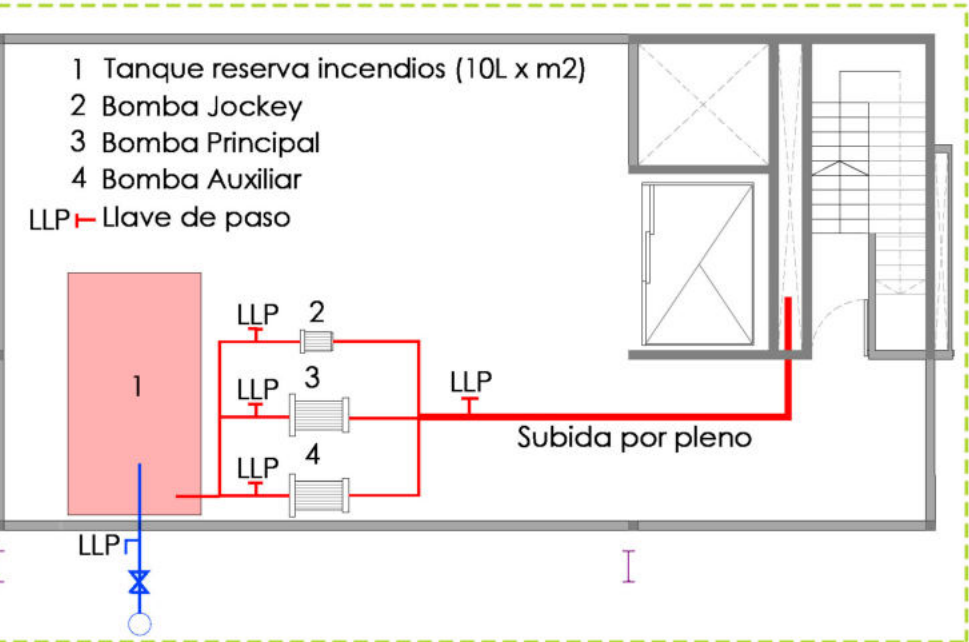
Se presentan en distintas alturas y sus diseños modernos les permiten adaptarse a los más diversos ambientes





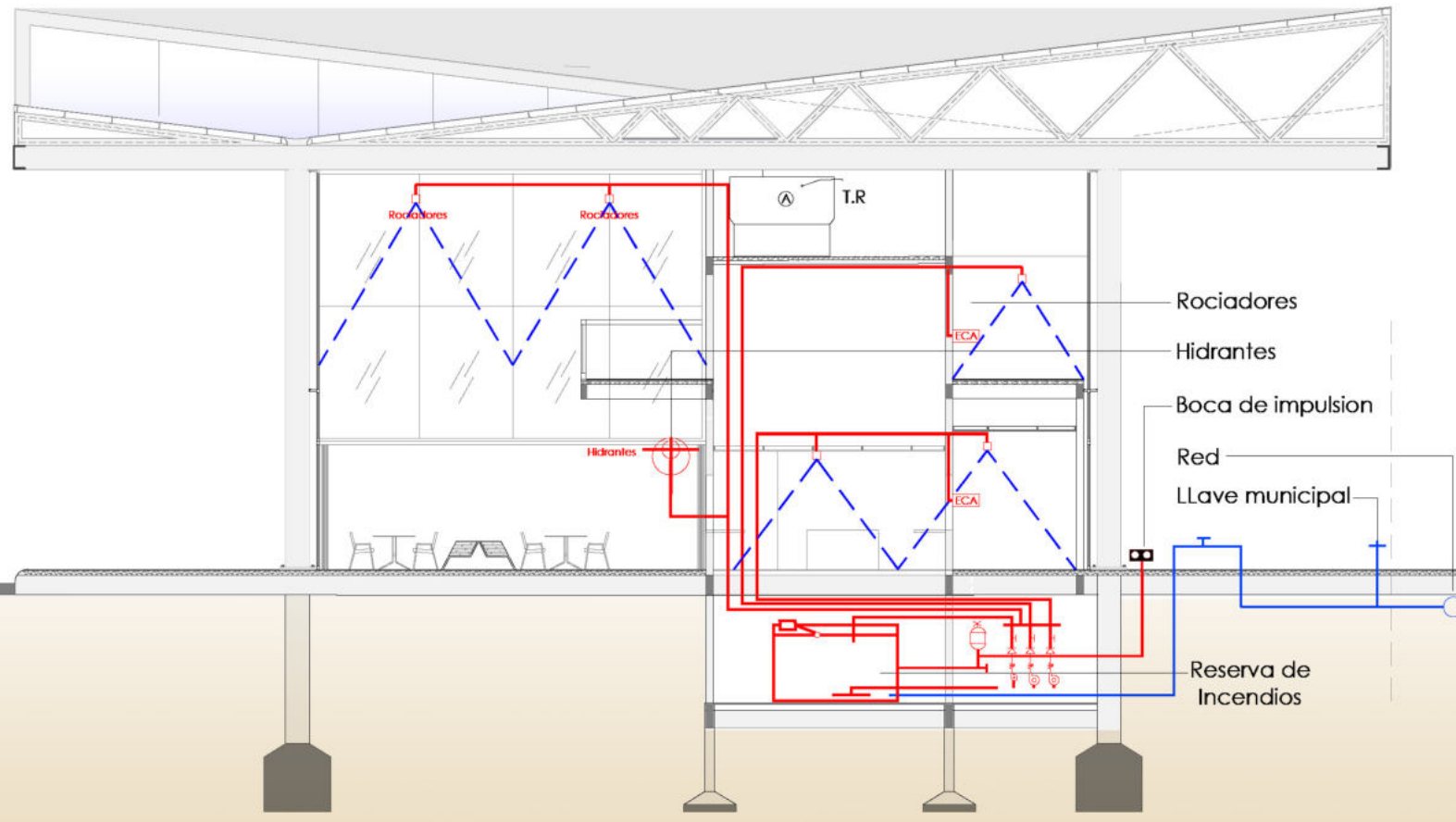
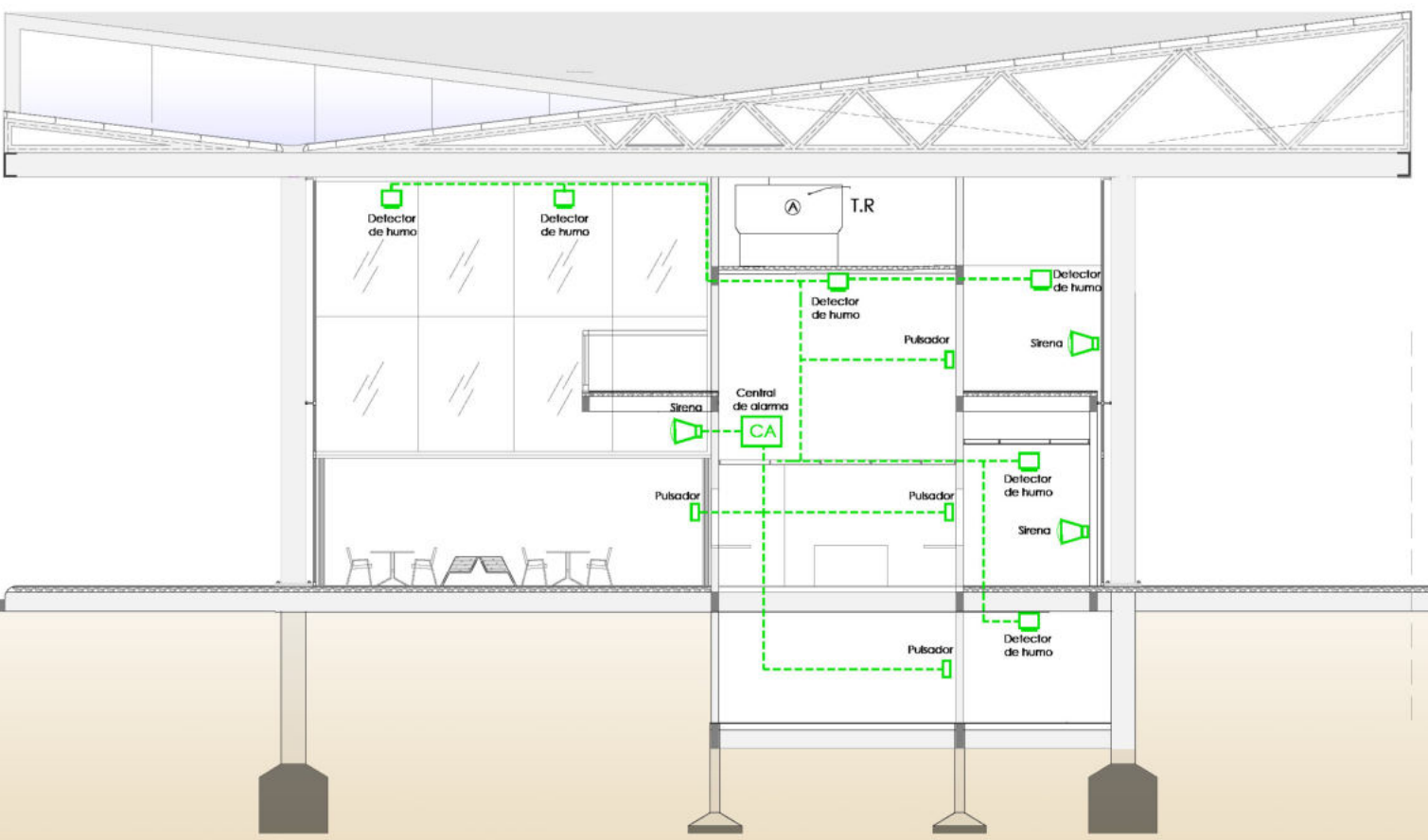
- ZONIFICACIÓN:**
- ▨ (V.R.V) Difusores Inyección
 - ▨ (V.R.V) Tipo Cassette
 - ▨ Ventiladores Mecánicos + Radiadores
- PLANTA BAJA**
- ▨ (V.R.V) Difusores Inyección
 - ▨ (V.R.V) Tipo Cassette
 - ▨ Ventiladores Mecánicos + Radiadores
- PLANTA ALTA**





SISTEMA DE DETECCIÓN

SISTEMA DE EXTINCIÓN



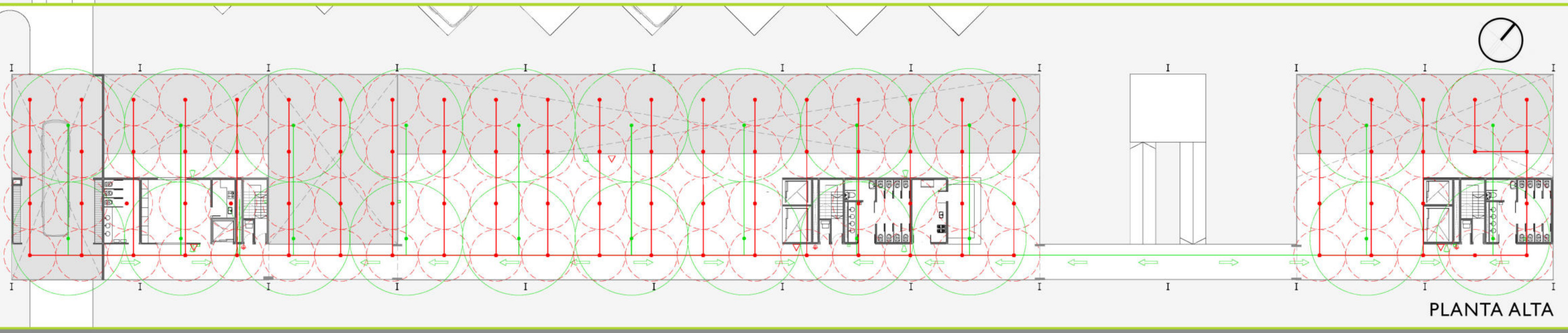
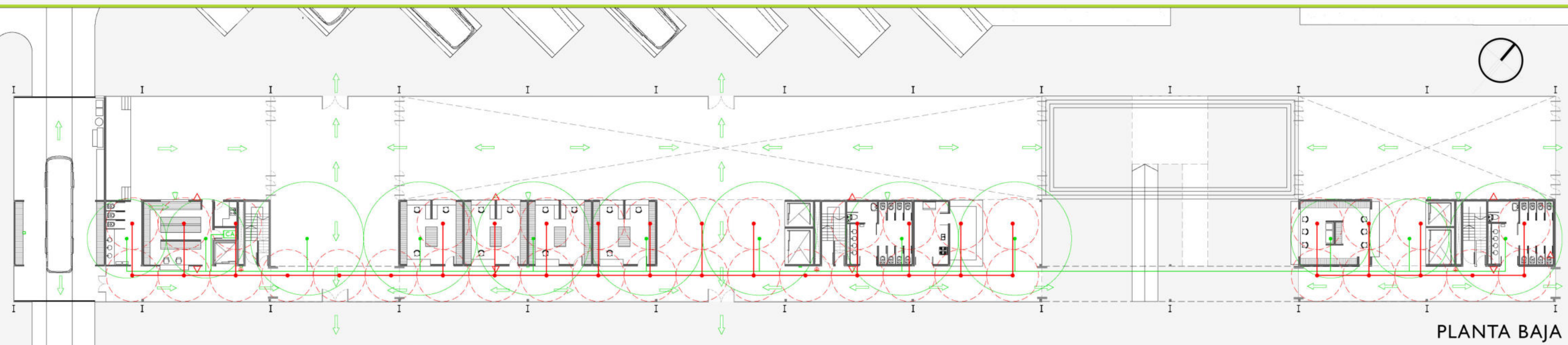
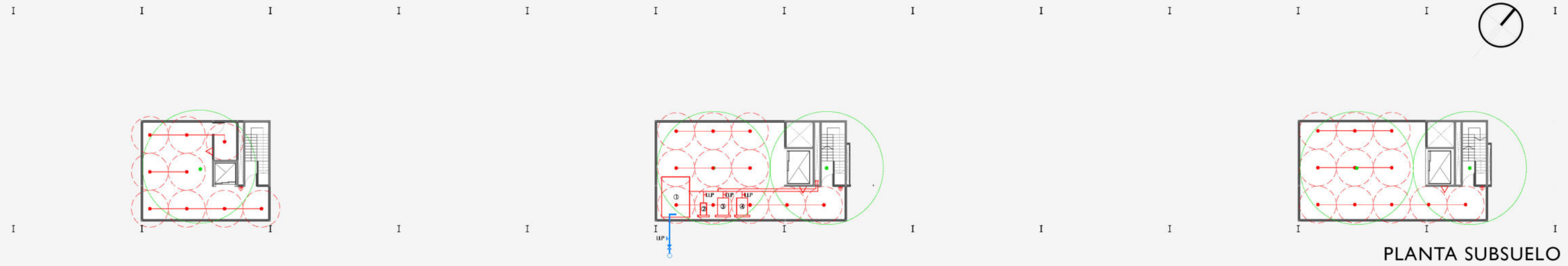
COMPONENTES DETECCIÓN:
 LOS COMPONENTES IDENTIFICAN Y AVISAN AUTOMÁTICAMENTE LA APARICIÓN DE UN INCENDIO EN SU FASE INICIAL.

SEÑAL DE SEÑALIZACIÓN Y CONTROL:
 RECIBE SEÑAL ENVIADA POR LOS DETECTORES. INDICA LA ALARMA EN FORMA ÓPTICA Y/O ACÚSTICA. LOCALIZA EL LUGAR DONDE SE ENCUENTRA EL DISPOSITIVO

- SEÑAL DE ALARMA:** COMUNICAN A LOS OCUPANTES LA PRESENCIA DE UN INCENDIO A SU VEZ TRANSMITE LAS INSTRUCCIONES PREVISTAS EN EL PLAN DE EMERGENCIA.
- PULSADOR MANUAL:** ES USADO PARA ENVIAR UNA ALERTA DE FORMA MANUAL.
- DETECTOR AUTOMÁTICO:** ELEMENTO SENSIBLE A ALGUNO DE LOS 4 FENÓMENOS FUNDAMENTALES QUE ACOMPAÑAN EL FUEGO. ENVIA SEÑALES A LA CE (Central de alarma).

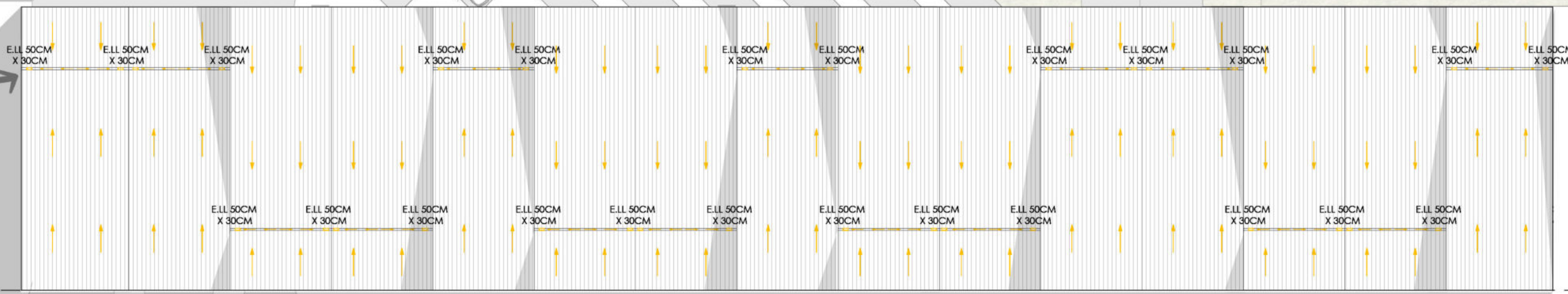
COMPONENTES EXTINCIÓN
 CONSISTE EN ELIMINAR LOS FACTORES QUE GENERAN EL FUEGO. ENFRIANDO EL MATERIAL O REDUCIENDO EL CONTENIDO DE OXÍGENO. PARA LA EXTINCIÓN EN ESTE CASO SE OPTÓ POR UTILIZAR ROCIADORES / SPRINGLERS AUTOMÁTICOS, CON UN SISTEMA DE PRESURIZACIÓN.

- MATAFUEGOS**
 ESTA DESTINADO AL INICIO DEL FOCO DE INCENDIO SE UBICA EN LUGARES ACCESIBLES Y PRACTICOS PARA QUE SE DISTINGAN RÁPIDAMENTE
- BOCA DE INCENDIO**
 CONTIENE EL HIDRANTE, UNA MANGUERA DE DIÁMERO DE ACUERDO CON EL HIDRANTE CON UN LARGO DE 25M A 30M Y UNA LANZA.
- ROCIADORES AUTOMÁTICOS**
 DISPOSITIVO DE ACTUACIÓN AUTOMÁTICA, DESCARGA UNA LLUVIA DE AGUA PARA EVITAR QUE EL INCENDIO SE PROPAGUE.

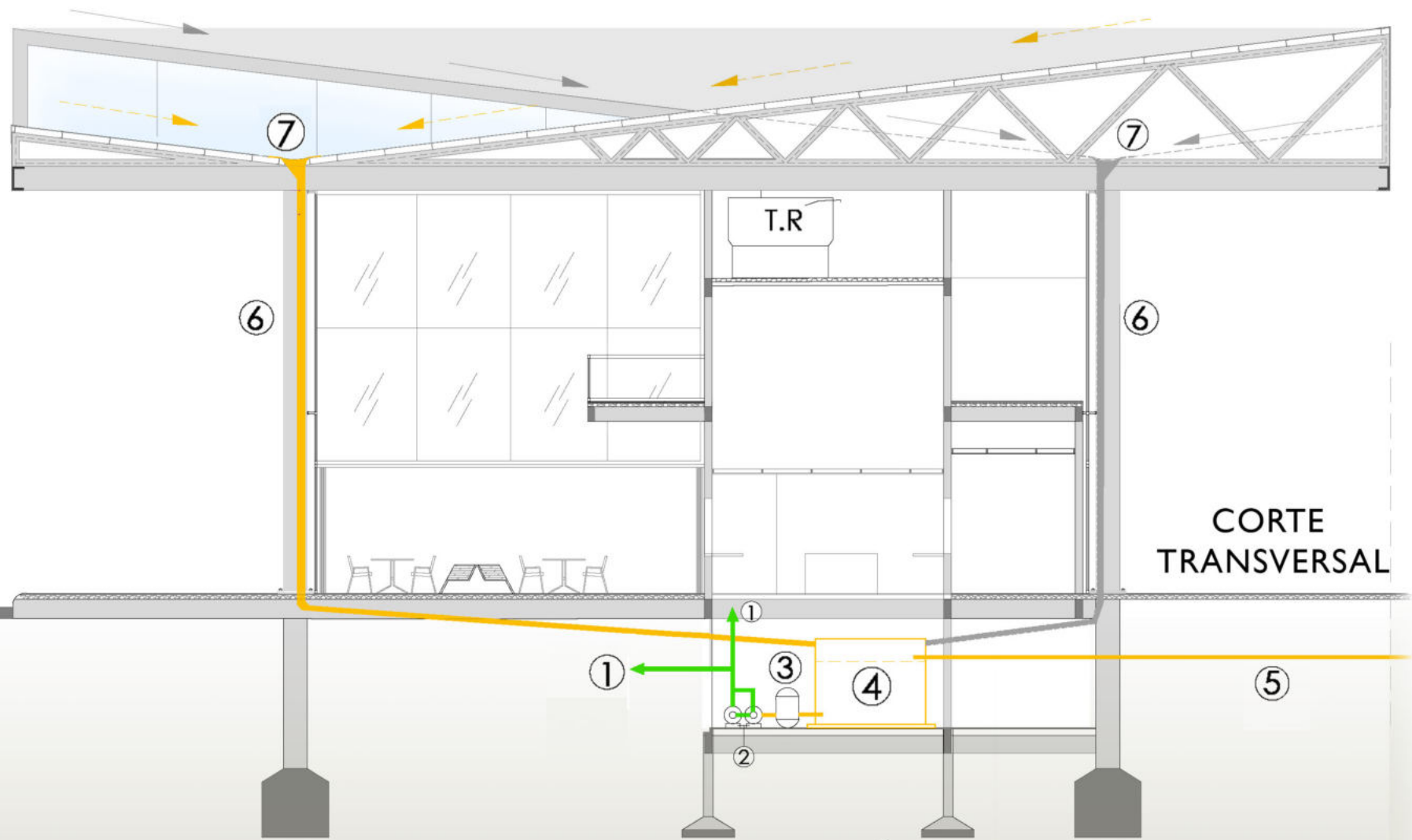


← SENTIDO DE EVACUACIÓN
 SIRENA
 PULSADOR MANUAL
 DETECTOR AUTOMÁTICO
 CENTRAL DE ALARMA
 MATAFUEGOS
 HIDRANTES
 ROCIADORES

Embudo aguas de lluvia 50cm x 30cm

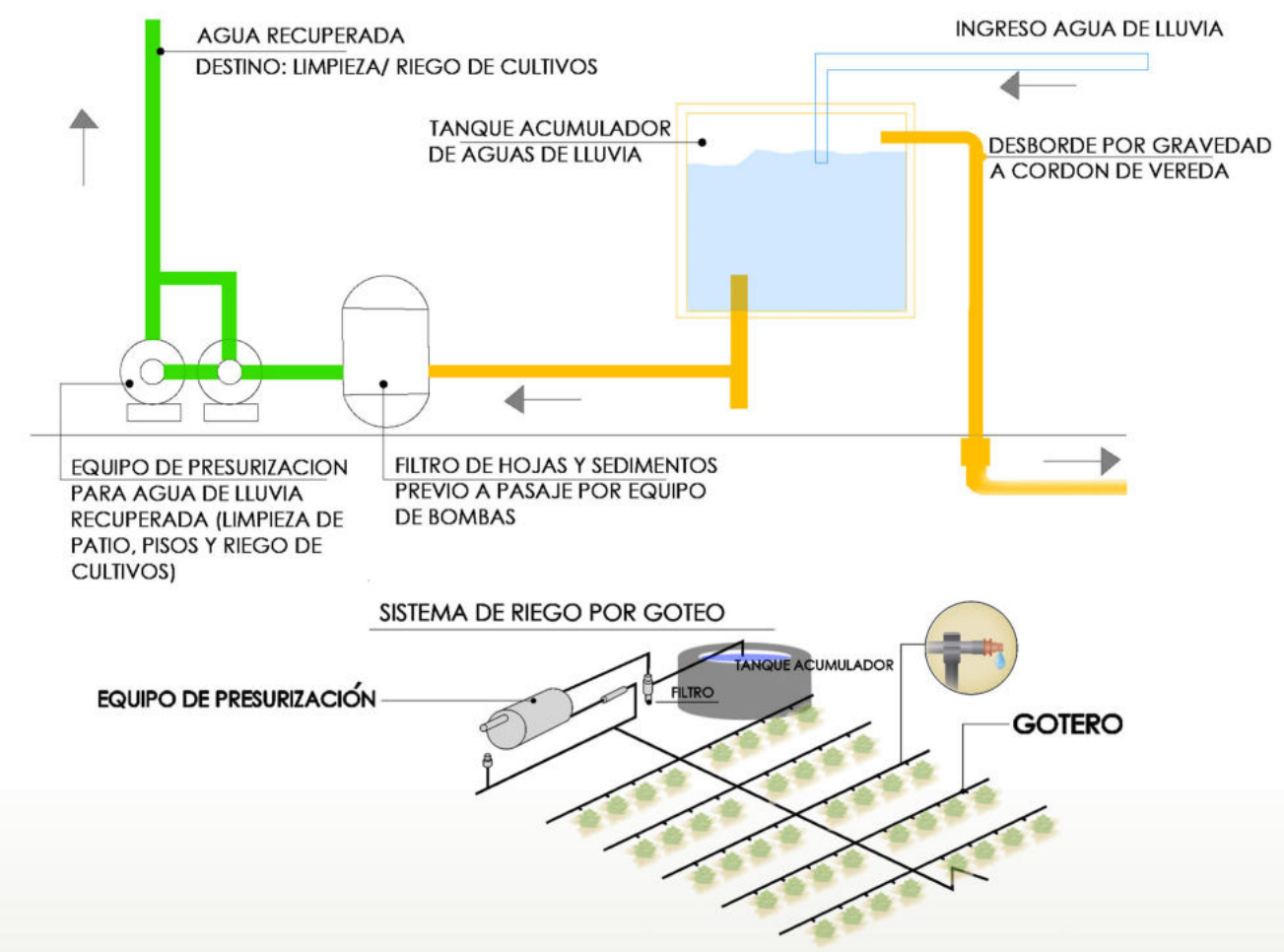


PLANTA DE TECHOS



CORTE TRANSVERSAL

- 1: AGUA RECUPERADA
- 2: EQUIPO DE PRESURIZACIÓN
- 3: FILTRO DE SEDIMENTOS
- 4: TANQUE ACUMULADOR AGUAS DE LLUVIA
- 5: DESBORDE A DESAGUE EN CALLE
- 6: CAÑO DESAGUE CHAPA ZINCADA
- 7: E.LL 50CM X 20CM CHAPA ZINCADA



PROPUESTA: Se propone un sistema de recuperación de aguas de lluvia para utilizar en espacios donde no se necesite agua potable como riego de espacios verdes, limpieza de aceras, aguas jabonosas en núcleos húmedos etc. Con esto se busca impulsar sistemas más sustentables y los cuales tengan conciencia con el medio.

07 - GALERÍA DE IMAGENES















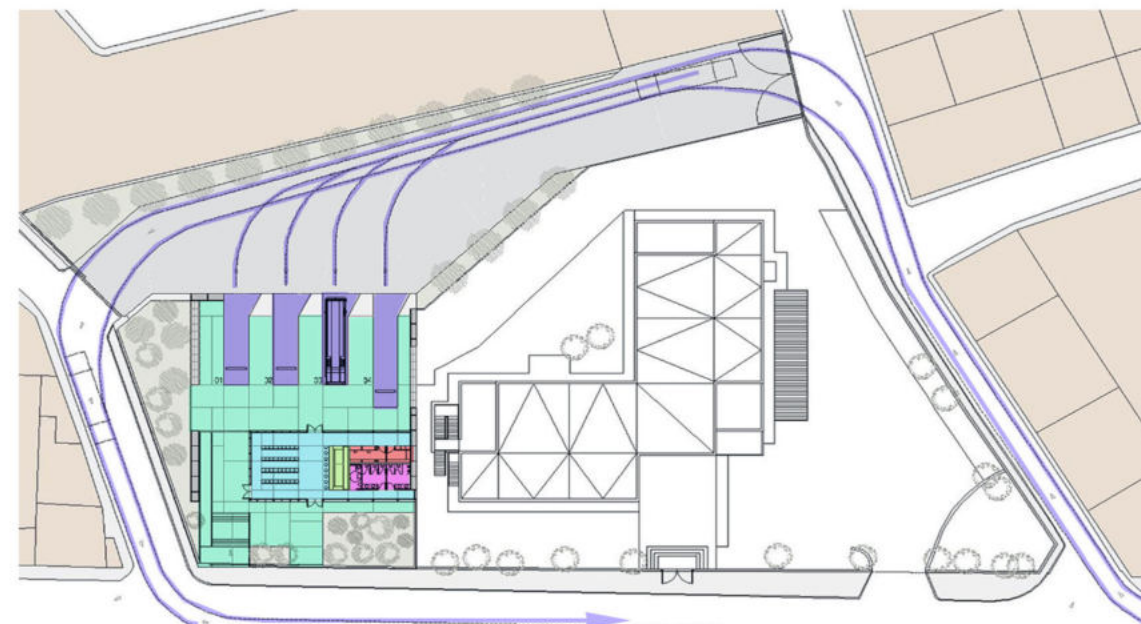




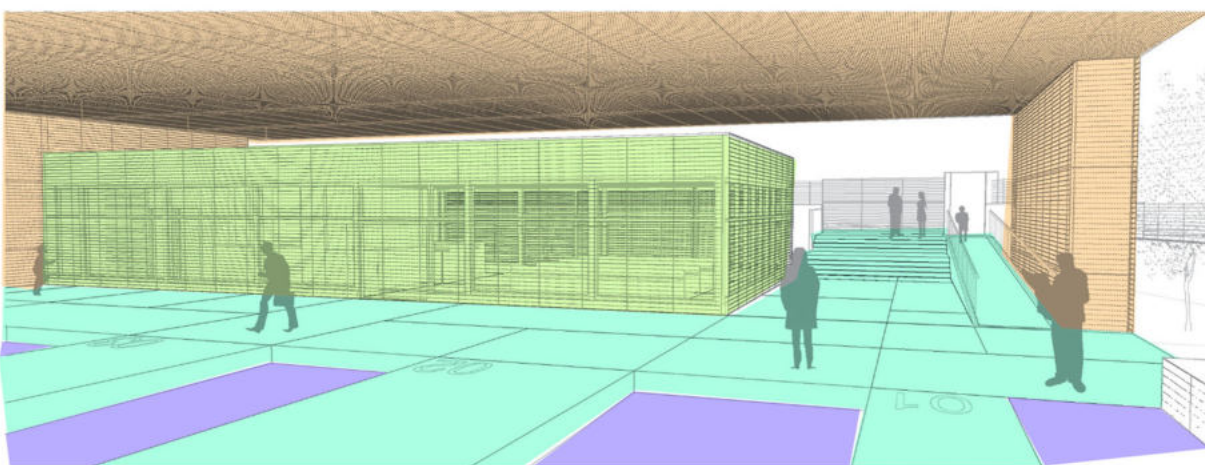


08 - REFERENTES + BIBLIOGRAFÍA + CONCLUSIÓN



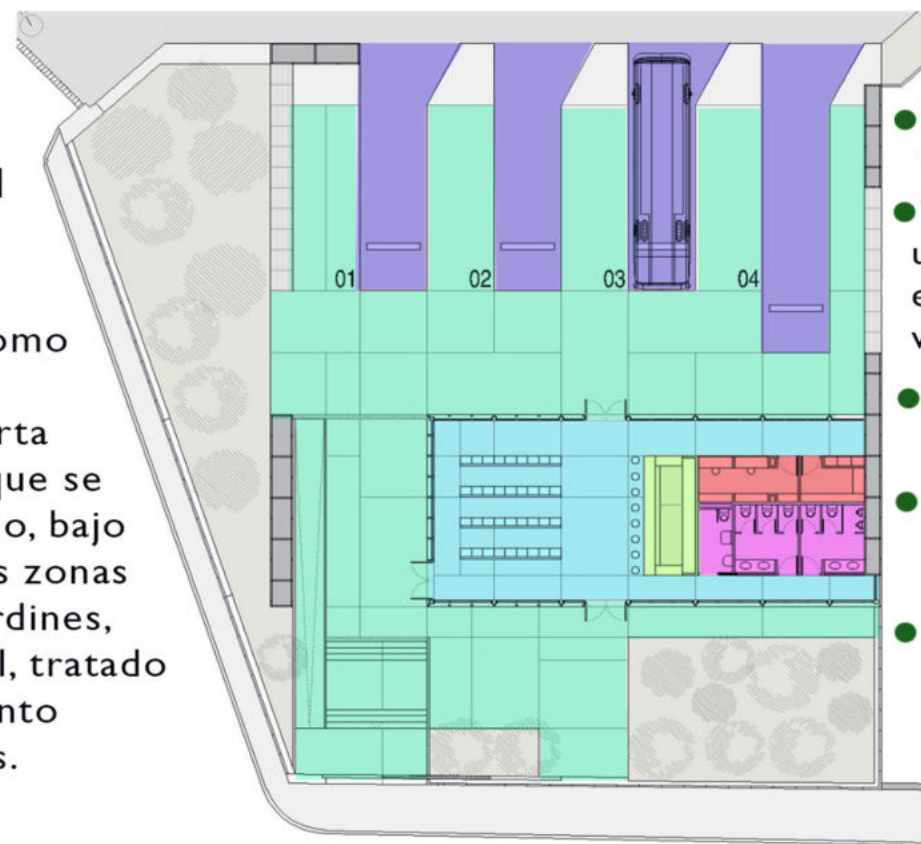
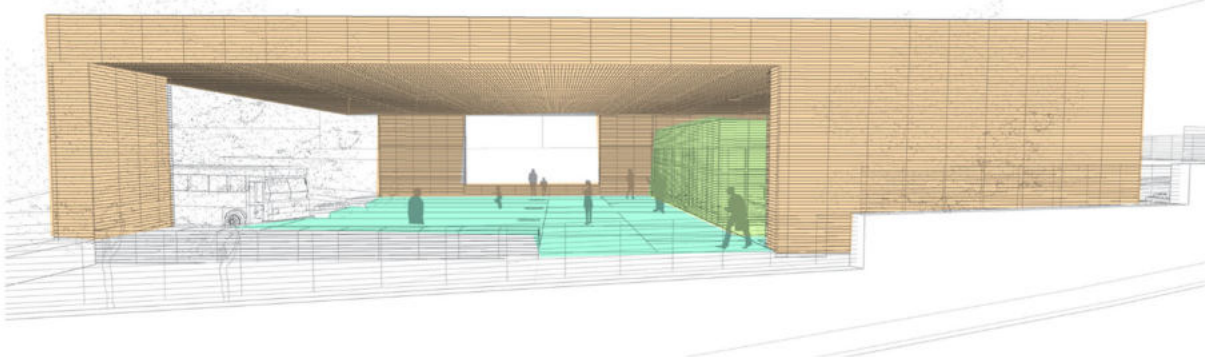


- Circulación de omnibus y andenes
- Circulación peatonal exterior
- Circulación interior/hall/espera
- Recibidor/Boletería
- Baños
- Oficinas

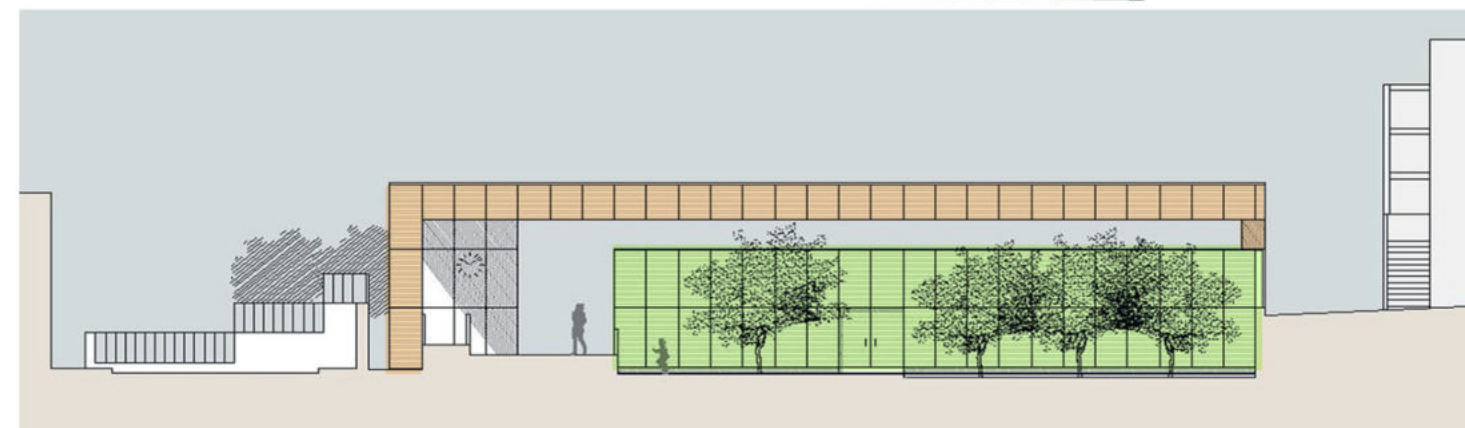
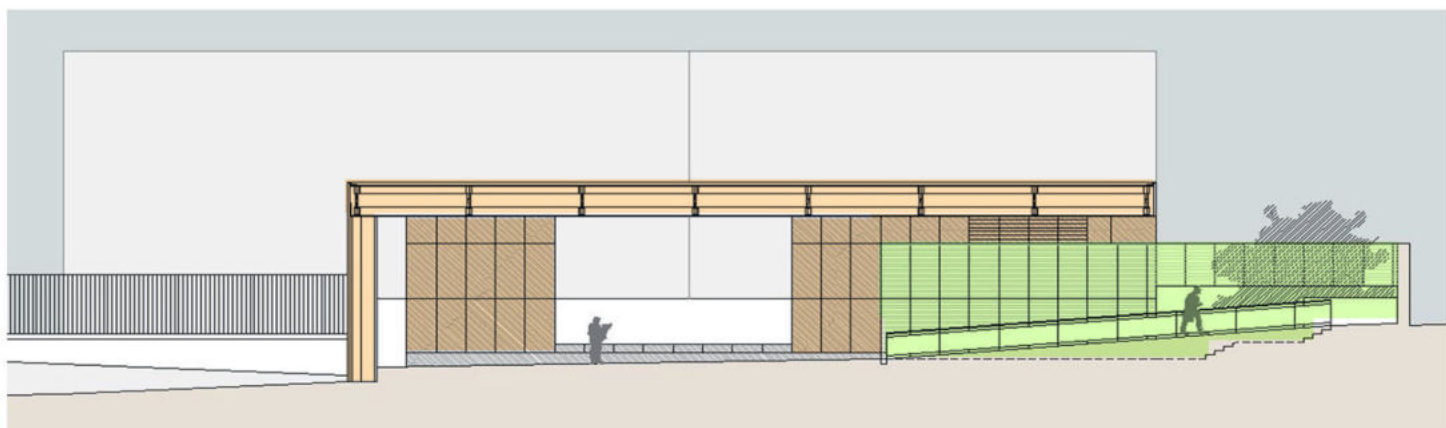


- Cubierta superior
- Cubierta inferior
- Circulación peatonal
- Andenes

La terminal se plantea como un objeto autónomo y luminoso una gran cubierta ligera, desmaterializada, que se pliega hasta llegar al suelo, bajo la cual se sitúan tanto las zonas de espera asociadas a jardines, como el edificio terminal, tratado con el mismo revestimiento formando un pliegue más.



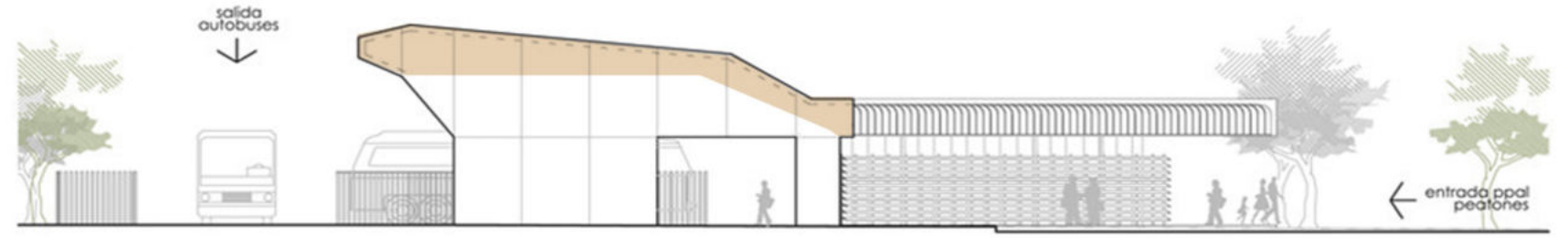
- Edificio ligero (estructura metálica), Reciclable 100%
- “Mantenimiento cero”, utilizando materiales y elementos constructivos vistos sin acabados añadidos.
- Eliminación de elementos dañinos en la construcción
- Reutilización de las aguas pluviales para el riego de los jardines proyectados
- Aguas recolectadas por la cubierta y por zanjas drenantes previstas en las zonas ajardinadas



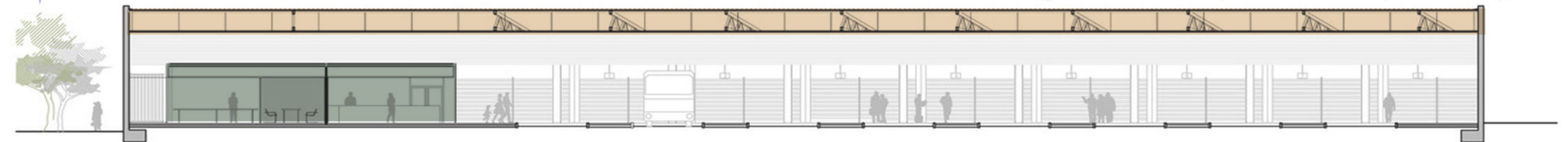
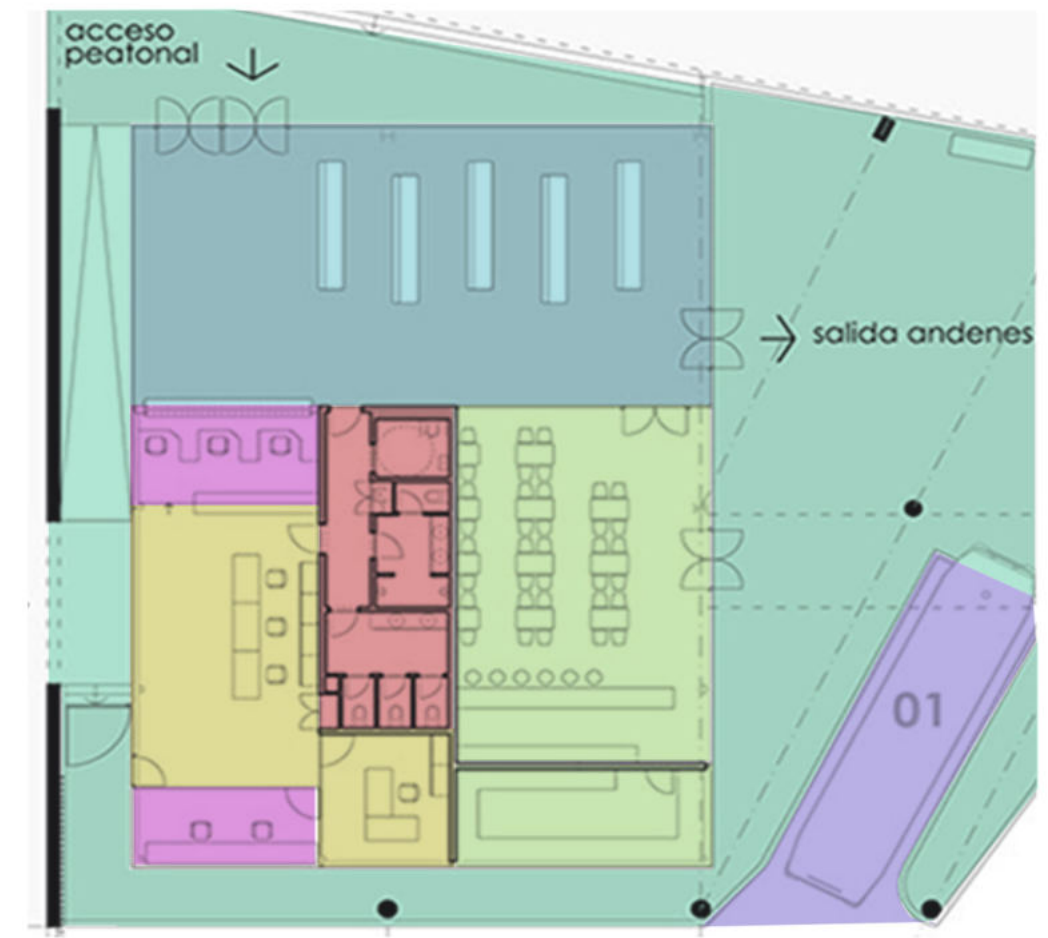
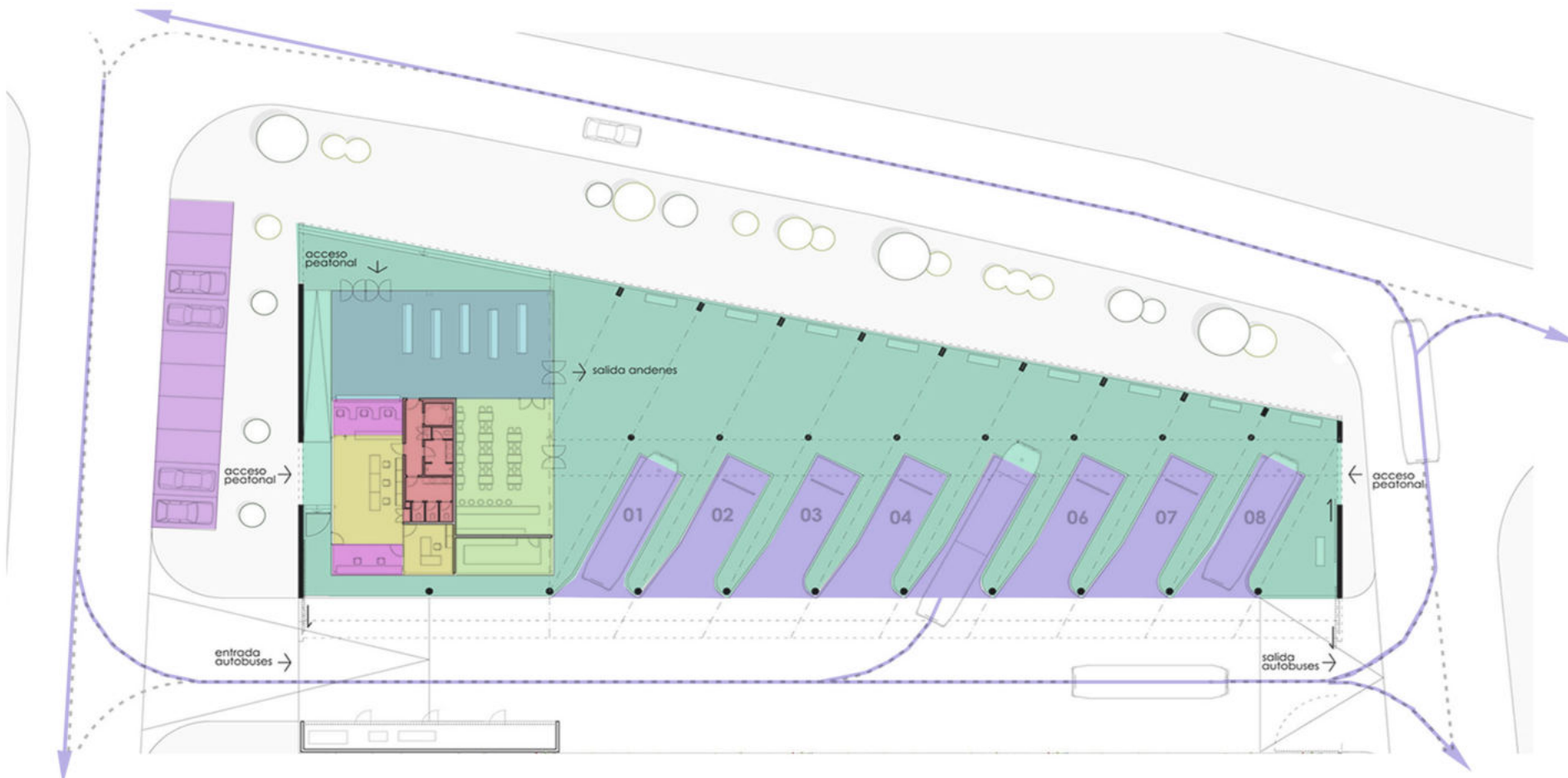
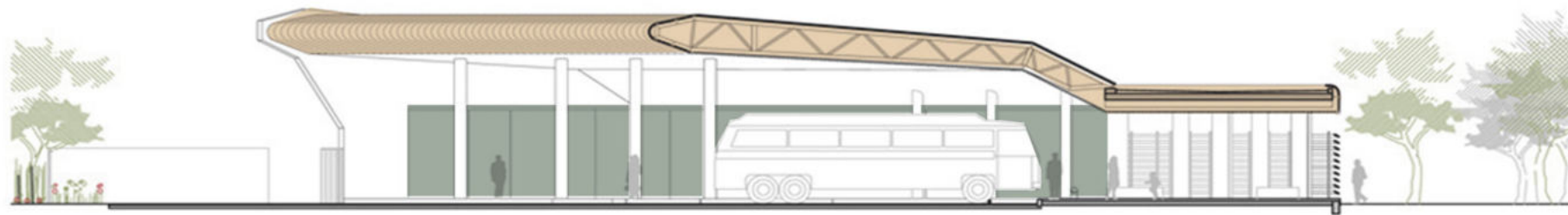


- Cubierta liviana superior
- Andenes
- Espera interior
- Oficinas
- Baños
- Cubierta pesada inferior
- Circulacion peatonal exterior/espera
- Boleteria
- Bar/Confiteria/Cocina
- Estacionamiento Vehicular

ALZADO ESTE

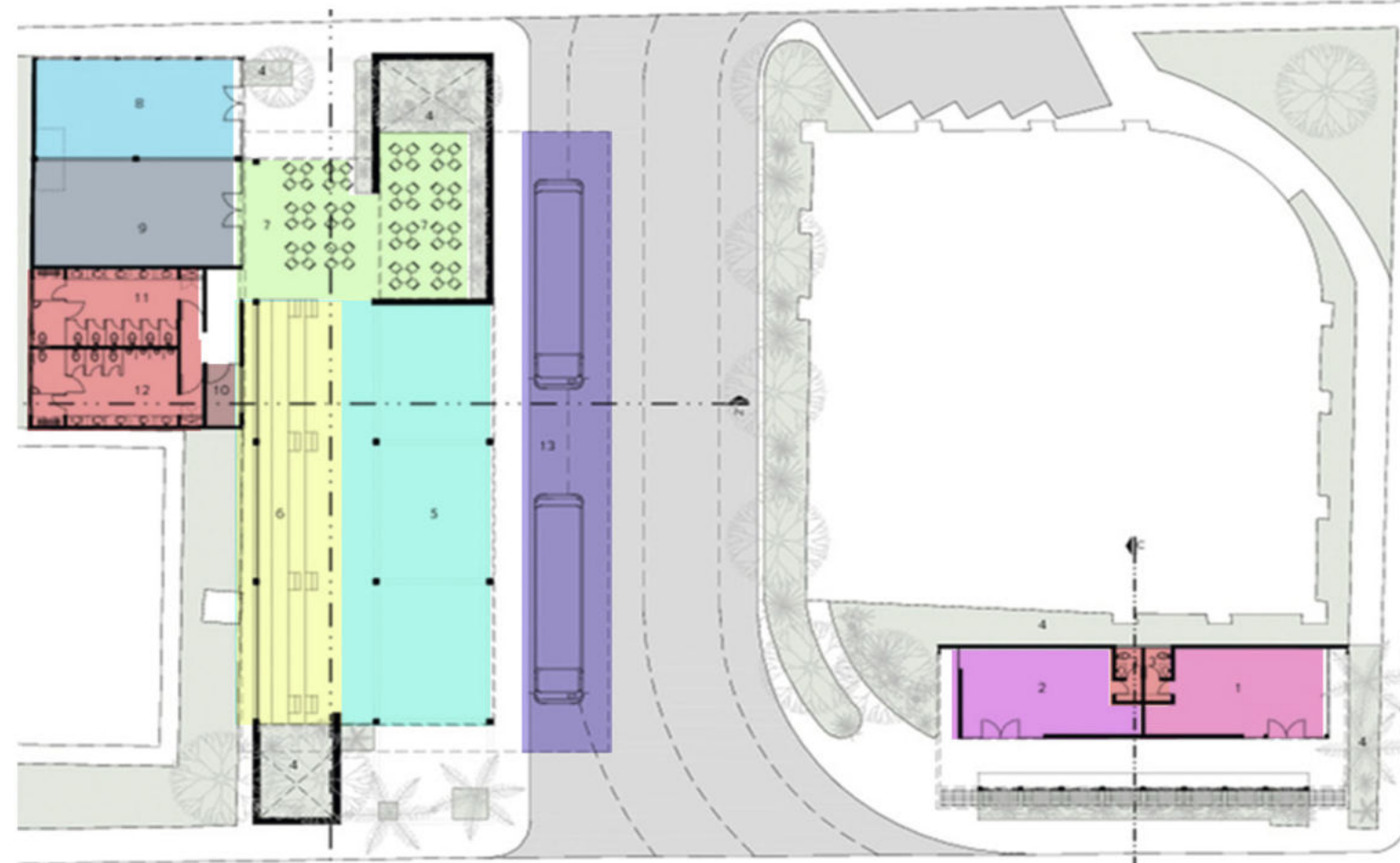
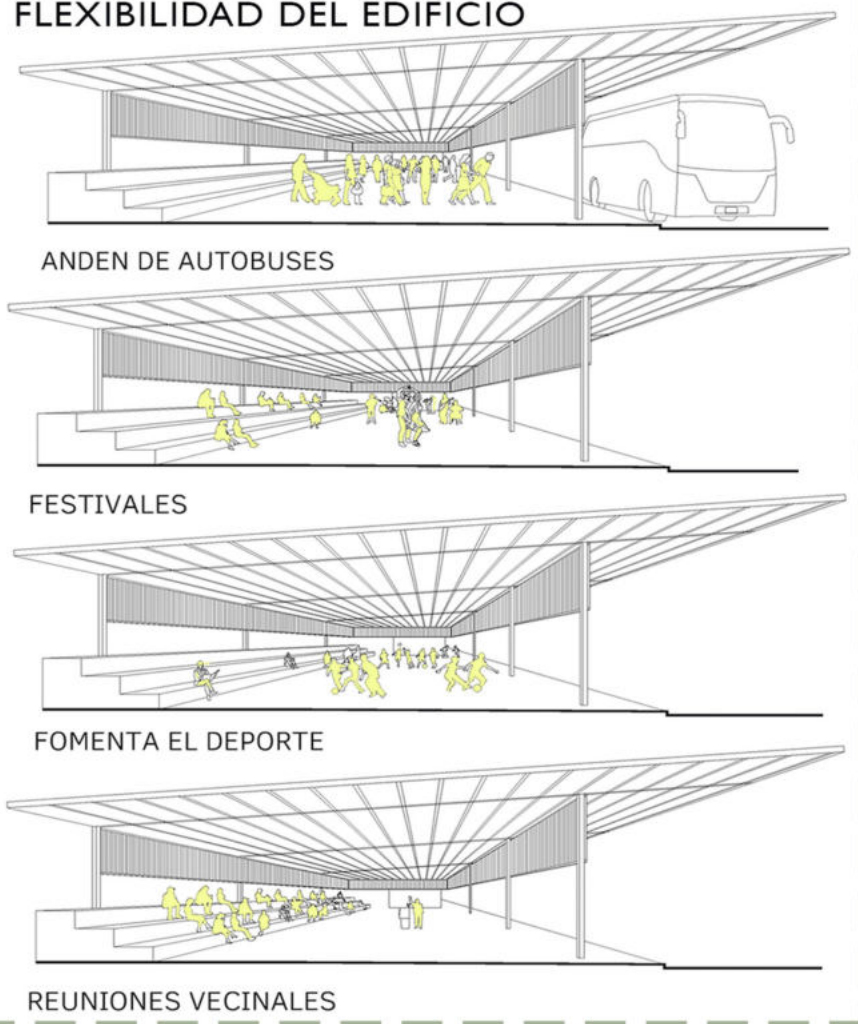


SECCIÓN B-B'

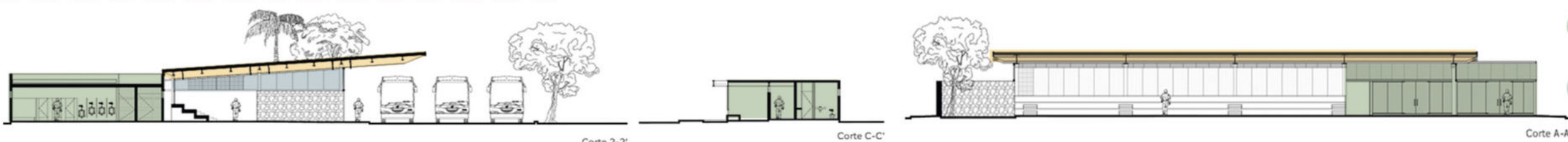


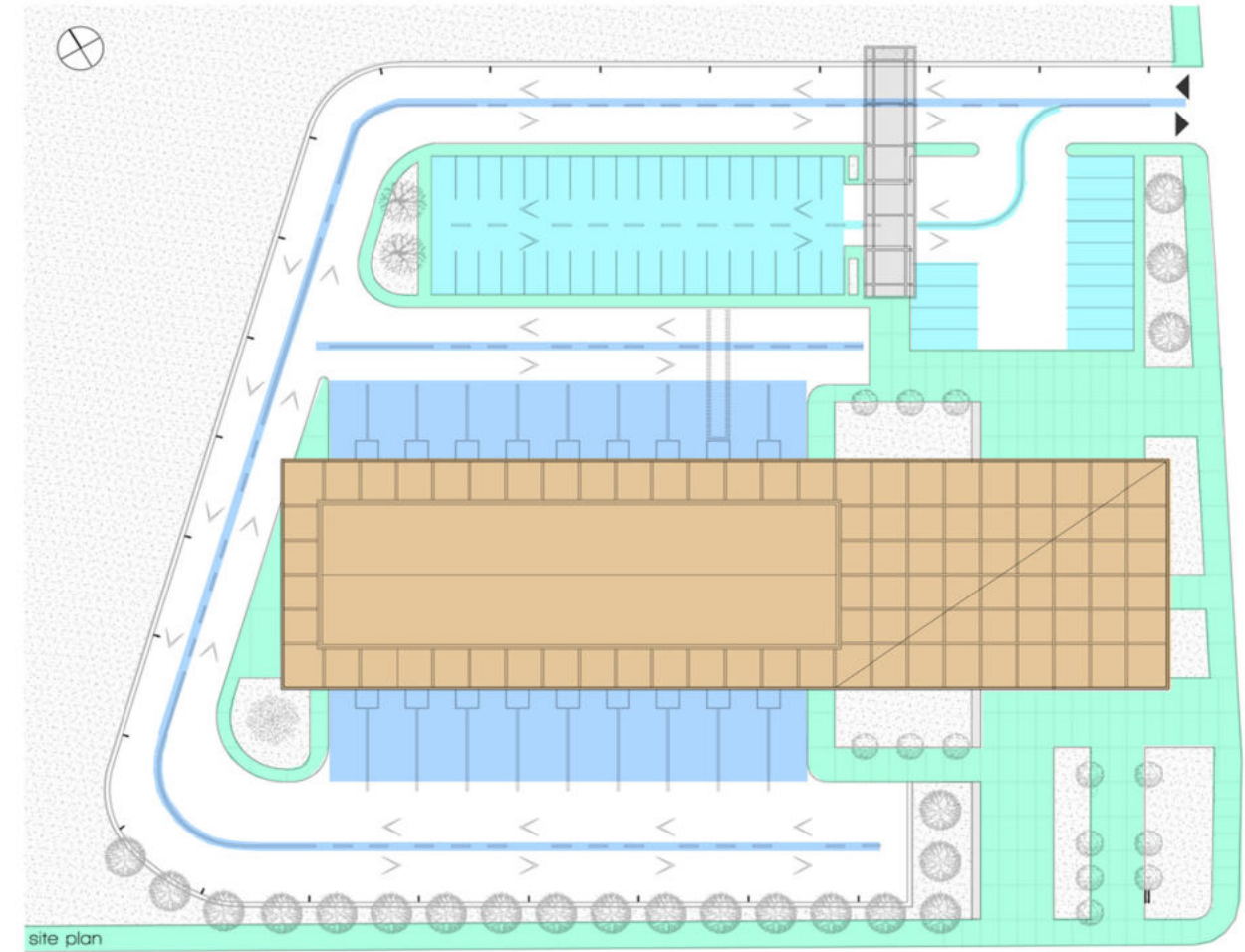


FLEXIBILIDAD DEL EDIFICIO

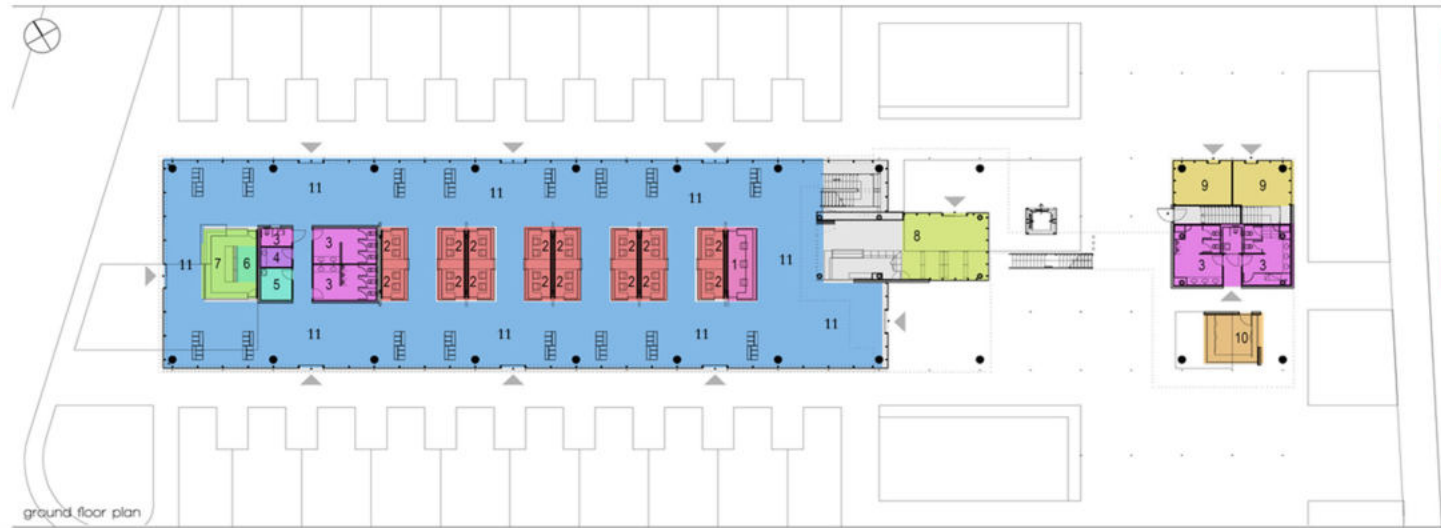
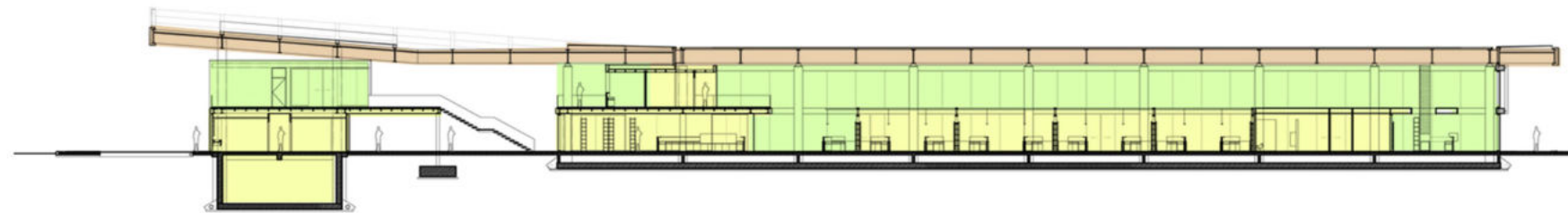
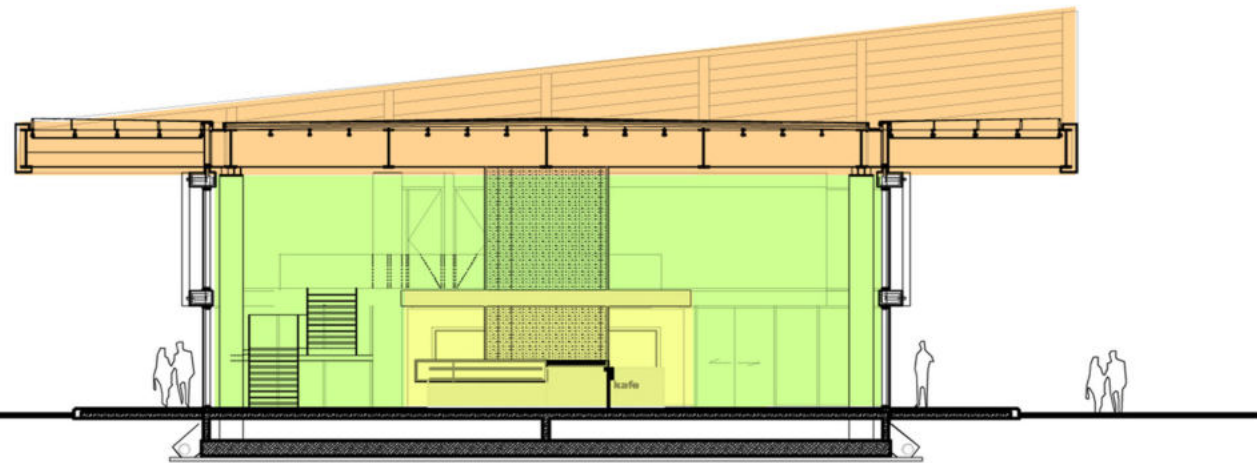


- ANDENES
- ESPACIO FLEXIBLE
- GRADAS/ESPERA
- BAR/TERRAZA
- BAÑOS
- ESPACIO DE GUARDADO
- LOCAL COMERCIAL 1
- LOCAL COMERCIAL 2
- VENTANILLA ÚNICA
- OFICINA DE POLICIA
- CUBIERTA LIVIANA SUPERIOR
- CUBIERTA PESADA INTERIOR
- CERRAMIENTO PERMEABLE

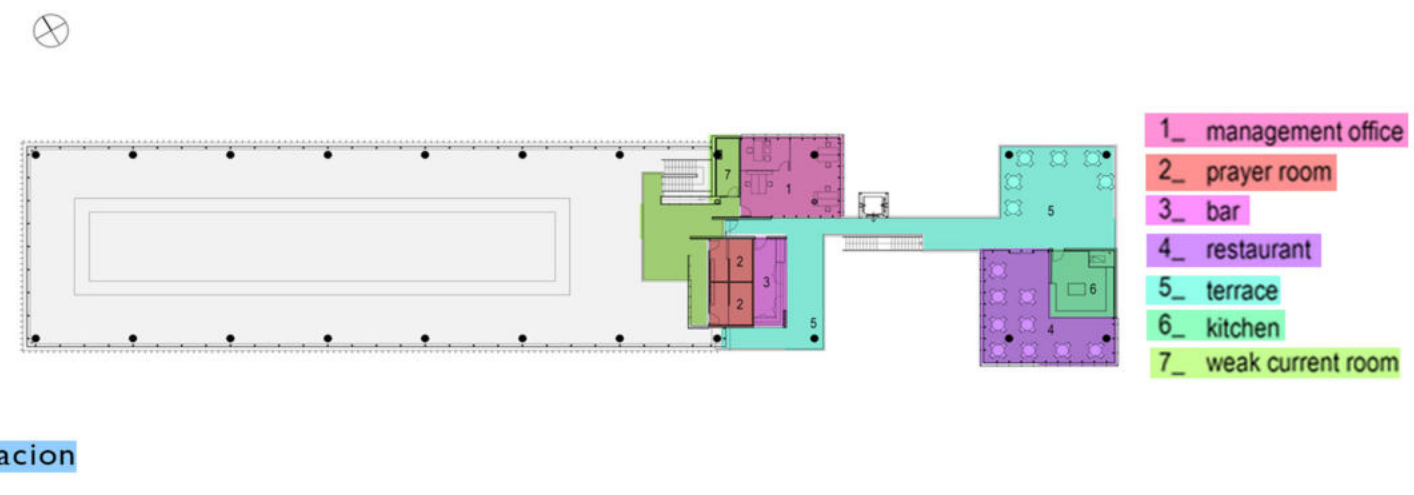




- Cubierta superior liviana
- Oficinas internas
- Estacionamiento
- Espacios intermedios
- Andenes
- Recorrido peatonal



- 1_ information
- 2_ ticket offices
- 3_ wc
- 4_ baby care room
- 5_ first aid room
- 6_ luggage room
- 7_ cafeteria
- 8_ market
- 9_ store
- 10_ buffet
- 11- espera y circulacion



- 1_ management office
- 2_ prayer room
- 3_ bar
- 4_ restaurant
- 5_ terrace
- 6_ kitchen
- 7_ weak current room



Estación de apeadero año 2009
Jose Luis Rodriguez Gil +
Jorge Molinero Sanchez



Estación de baeza año 2012
DTR Estudio Arquitectos



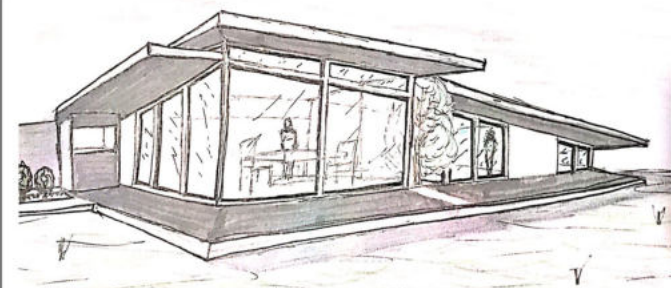
Estación de autobuses playa del carmen
año 2017
-Saijo Peon arquitectos + As Arquitectura.



Estación de autobuses luleburgaz
Año 2016
Estudio Collective Arquitectos + Rasa Studio

- Neufert - El arte de proyectar Arquitectura 1936 - 2013
- Acupuntura urbana, Jaime lerner 1965 - 1992
- Diseño de estaciones y autobuses. Vicente Ollalia 1977
- Hacia una ciudad accesible, criterios de diseño accesible Capbauno 2015. La Plata, Argentina
- La reinserción del espacio público en la ciudad fragmentada, Patricia Ramirez kuki 2016
- La fundación de Saladillo, 1863-31 de julio-1963
- Curitiba, soluciones de transporte Clodualdo Pinheiro Jr, 2005

PRIMER AÑO



2015

CÁTEDRA:
GARCÍA GARCÍA - GUADAGNA
- PÁEZ

PROYECTO:
- Vivienda Unifamiliar

AYUDANTE:
- AGUERRE, Lautaro

CUARTO AÑO



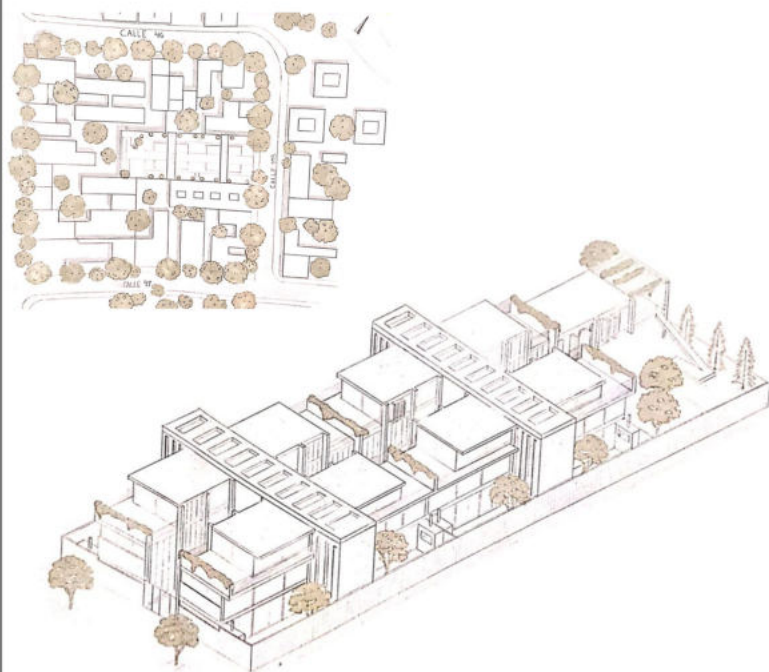
2018

CÁTEDRA:
SBARRA - MORANO -
- CUETO RÚA

PROYECTO:
- Equipamiento Casa de la
Música

AYUDANTE:
- DI LORENZO, Mariana

SEGUNDO AÑO



2016

CÁTEDRA:
SBARRA - MORANO -
- CUETO RÚA

PROYECTO:
- Conjunto 8 Viviendas

AYUDANTE:
- FALBO, Tánia

QUINTO AÑO



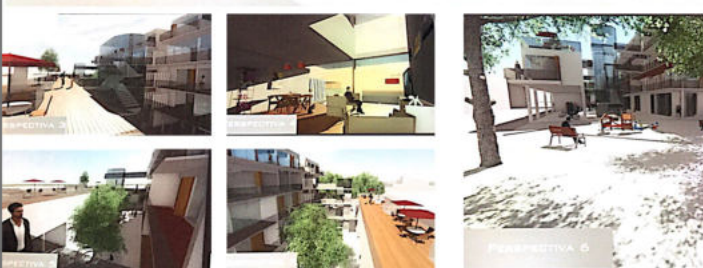
2019

CÁTEDRA:
- MORANO - CUETO RÚA-

PROYECTO:
- Conjunto de viviendas
+ Locales Comerciales

AYUDANTES:
- DI LORENZO, Mariana
- FARIÑA, Fernando

TERCER AÑO



2017

CÁTEDRA:
SBARRA - MORANO -
- CUETO RÚA

PROYECTO:
- Conjunto 16 Viviendas
+ Locales Comerciales

AYUDANTE:
- GERMANI, Evohé

SEXTO AÑO



2020

CÁTEDRA:
- MORANO - CUETO RÚA-

PROYECTO:
- Master Plan barrio
Hipódromo

AYUDANTES:
- SEGURA, Mariano
- BASILE, Victoria.



“EL LUGAR COMO UN RESULTADO DE LA NATURALEZA Y EL TIEMPO. ESTE ES EL ASPECTO MÁS IMPORTANTE, PIENSO QUE LA ARQUITECTURA ES UNA ESPECIE DE MARCO DE NATURALEZA, Y CON EL LA PODEMOS EXPERIMENTAR DE UNA FORMA MÁS PROFUNDA ” KENGO KUMA.

Entender que en la Arquitectura abordamos Tiempo y Espacio como parámetros principales.

Particularmente en este proyecto se relaciona directamente con el Transporte y todos los temas que el mismo conlleva.

En los años recorridos de Aprendizaje y Formación entendi que el principal objetivo es mejorar la calidad de vida de las personas con buenos y mejores espacios.

En este caso se abordó mejorar la movilidad de las personas o mercancías de un lado hacia otro, entendiendo las distintas variantes que eso genera.

Abordar el estudio de la Ciudad en sus distintas escalas, tanto macro como barrial para luego terminar en lo que es el proyecto y a eso incluirle las distintas necesidades de los habitantes, fueron los aspectos claves para poder llevar a cabo este proyecto de la mejor manera.

La intención principal del proyecto es crear un espacio que cumpla con las necesidades surgidas a partir del crecimiento de la ciudad, entendiendo como va a ser su tendencia y principalmente que el mismo sea parte del entorno y lo mejore. Así también brindando oportunidades de trabajo, una mejor movilidad y calidad de vida.