

# MEMORIA DESCRIPTIVA

## LA TERMINAL COMO HECHO URBANO

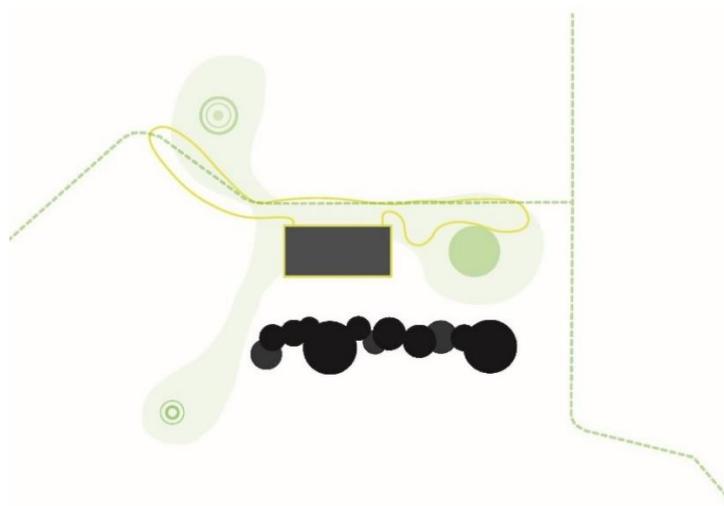
La incorporación de un equipamiento de estas características al tejido de una ciudad constituye, en sí mismo, la creación de un nuevo hito urbano, tanto en términos históricos como espaciales. Además ofrece la posibilidad de generación de vida urbana, consolidándose como una oportunidad de construcción de identidad y sentido de pertenencia para la comunidad.

Sumado a este valor intrínseco, la expansión económica y demográfica de la zona en los últimos años, otorga al proyecto de la Terminal de Ómnibus de Pedro Luro la potencialidad de convertirse en un polo de atracción no solo a nivel local, sino regional.

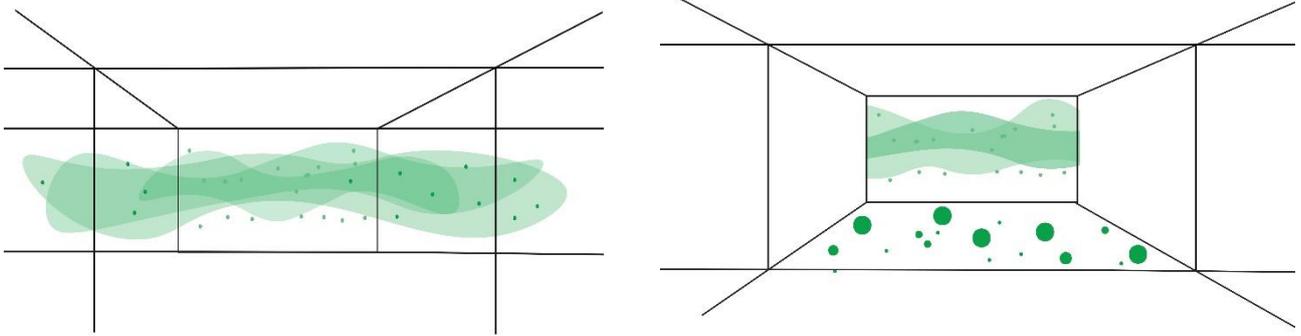
A partir de esta reflexión, nos propusimos repensar la definición del concepto de La Terminal, ampliando sus objetivos y sus alcances. Es decir, interpretar al edificio como un nodo en el que deben confluir diversas actividades sociales, económicas, productivas, culturales; y no solo como una infraestructura de uso específico.

Así surge el primer lineamiento del proyecto en referencia a la escala urbana. Por un lado, dotar de significado simbólico a La Terminal en relación a su contexto, y por otro, definir el sitio a intervenir.

Respecto de la dotación de sentido, a partir del análisis del contexto proyectado en la ampliación del tejido urbano, suponemos al edificio como el articulador de un sistema de tres espacios verdes públicos que lo circundan. Y en relación a la definición del sitio, si bien las funciones del programa específico que se establecen en las Bases del Concurso se resuelven dentro del área delimitada, proponemos entender al edificio en relación al futuro Parque Urbano lindante, interpretándolo como un espacio urbano continuo, que desdibuja los límites del "loteo" de la manzana, funcionando como una unidad, lo cual se verificará en la disposición de las funciones y el lenguaje adoptado.



**ESQUEMA 1.** La Terminal como articulación del sistema de espacios verdes.



**ESQUEMA 2.** La Terminal y el Parque como unidad urbana.

La intención de hacer difusos los límites entre el espacio urbano y el edificio se convierte en una constante en todas las escalas que contiene el proyecto.

Así es como la forma de implantación en el solar, busca dinamizar el uso del espacio público en los tres bordes que se reconocen como potencialidad urbana, mientras que se intenciona una situación diferente, una especie de límite o “espalda”, de uso más técnico y específico, en relación a otro uso técnico y estanco como son las instalaciones sanitarias de ABSA.

Esta intención respecto de cada uno de los bordes empieza a configurar un edificio que será permeable visual y peatonalmente desde tres de sus caras, aunque con distintas jerarquías, en correspondencia a las funciones que se alojan y a la escala que ellas sugieren respecto de la relación entre sí, y con el entorno y los usuarios.

A través de un retiro respecto del eje de Línea Municipal sobre Calle s/n Norte se consolida un pasaje peatonal y ciclovia, que vincula los espacios verdes antes mencionados, y aporta escala urbana de jerarquía regional al espacio de transición que da acceso al hall de La Terminal, al tiempo que disminuye la tensión con el área residencial de baja densidad proyectada.



**ESQUEMA 3.** La Terminal y su relación con los bordes urbanos.

## LA ORGANIZACIÓN Y EL USO DEL ESPACIO

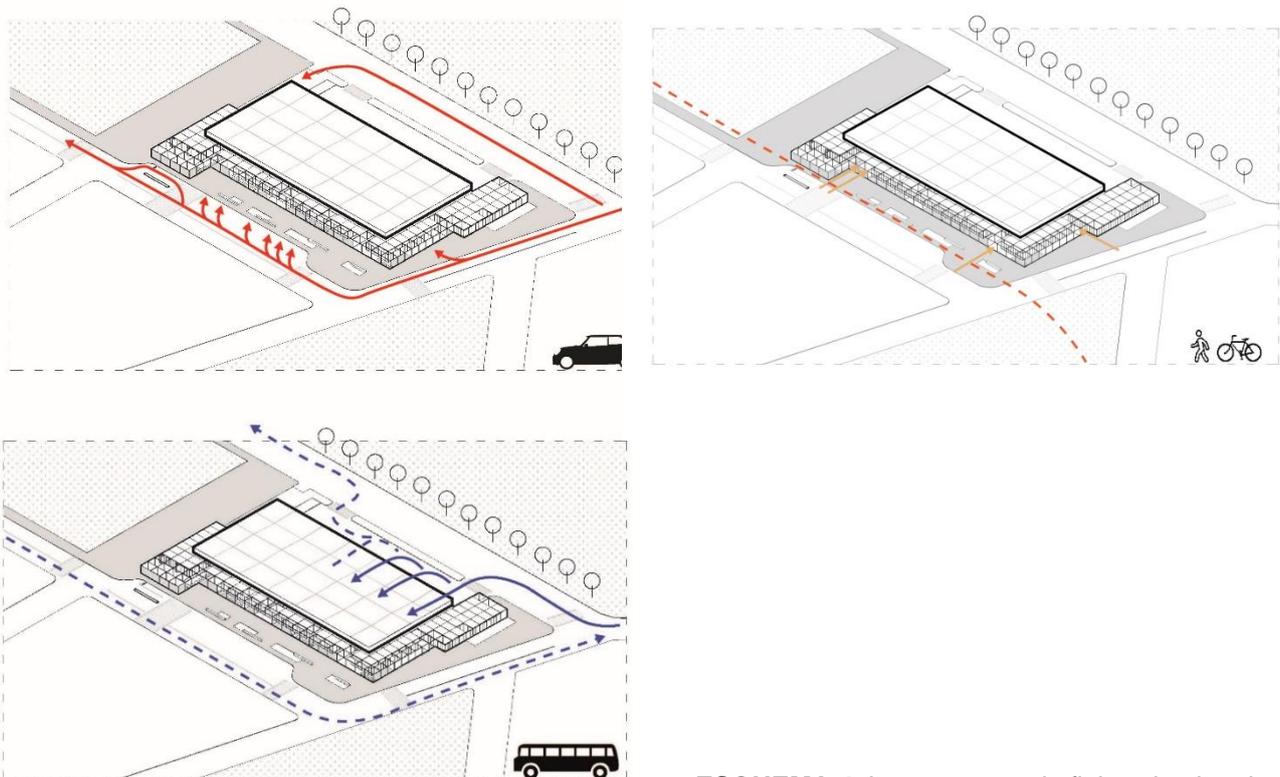
### Accesibilidad y flujos circulatorios

La especificidad del destino de la obra establece la necesidad prioritaria de resolver de manera clara y simple, los diferentes tipos de flujos circulatorios que conviven en el proyecto. La propuesta adoptada, busca establecer una relación entre dichos flujos y las condiciones urbanas que generan y que los condicionan.

Para ello, se fomentan los métodos de transporte sustentable (peatonal y ciclovía) en correspondencia con el Pasaje Urbano propuesto sobre Calle s/n Norte, junto con el bloque principal de estacionamientos vehiculares y la dársena de espera del servicio de taxis y remises, reforzando el carácter público y fluido del sector de acceso principal.

En contraposición, el ingreso y egreso a la playa de maniobras por parte de los ómnibus, que supone un uso más técnico y específico, se propone desde la Calle s/n Sur, con la intención de constituir la “espalda” antes mencionada, dotando de un carácter más rígido a este sector, en relación a las instalaciones sanitarias de ABSA.

Como complemento, se alojan unos estacionamientos vehiculares menores sobre el borde que se vincula con el Parque Urbano (generando una situación de acceso público secundario: posible acceso independiente al bar) y sobre la Calle Diagonal s/n Oeste (en relación a un acceso privado).



ESQUEMA 4. La propuesta de flujos circulatorios.

### El programa

La distribución de las distintas partes componentes del programa se corresponden, consecuentemente, con este mismo análisis de las relaciones con el espacio urbano (los bordes), y con el hall y las otras funciones (el todo y las partes).

A partir de la síntesis circulatoria, se reconocen dos ejes de diferente carácter, en los que el hall de La Terminal funciona como espacio articulador.

En el eje transversal, articula la tensión Tránsito Liviano/Pesado. En este esquema, se intenciona una transición desde el espacio urbano (autos, motos, bicicletas), pasando por el hall que funciona como fuelle (peatones), hacia los andenes y dársenas (ómnibus); y viceversa.

En el eje longitudinal, articula la relación Público/Privado.

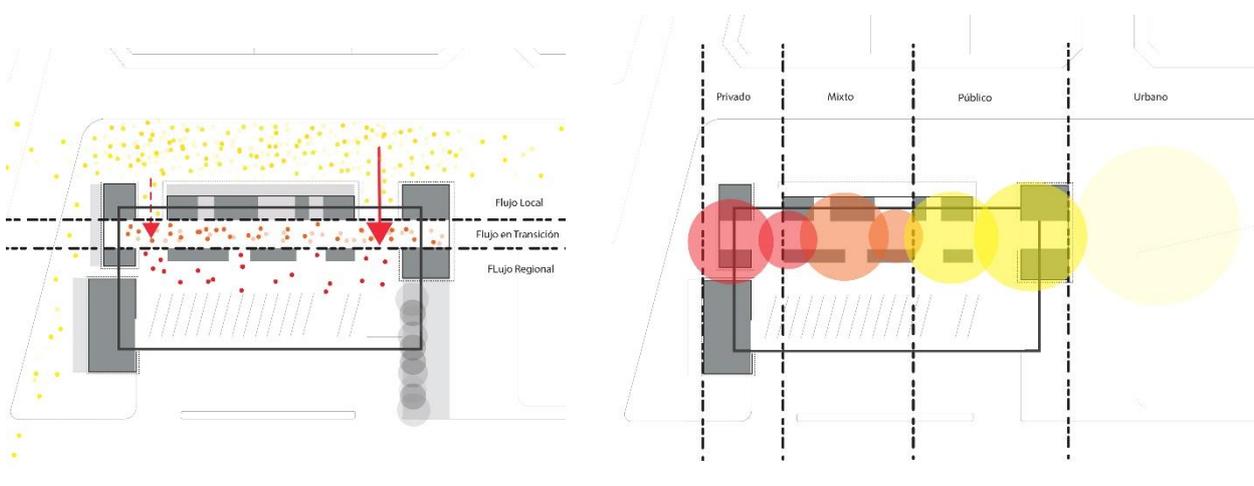
La secuencia se inicia en el Parque Urbano (en el que incluimos como parte de la propuesta la posible creación de un Playón Municipal que funcione como aglutinador de variadas propuestas según temporada, día y horario, como fiestas regionales, eventos culturales y gastronómicos, mercado de producción local, etc.).

En relación directa a este espacio urbano, y con acceso secundario independiente, la función más pública del programa, el bar, que además de abastecer a la propia Terminal, funciona como apoyo para el Parque, y al mismo tiempo, se ve favorecido por sus usuarios.

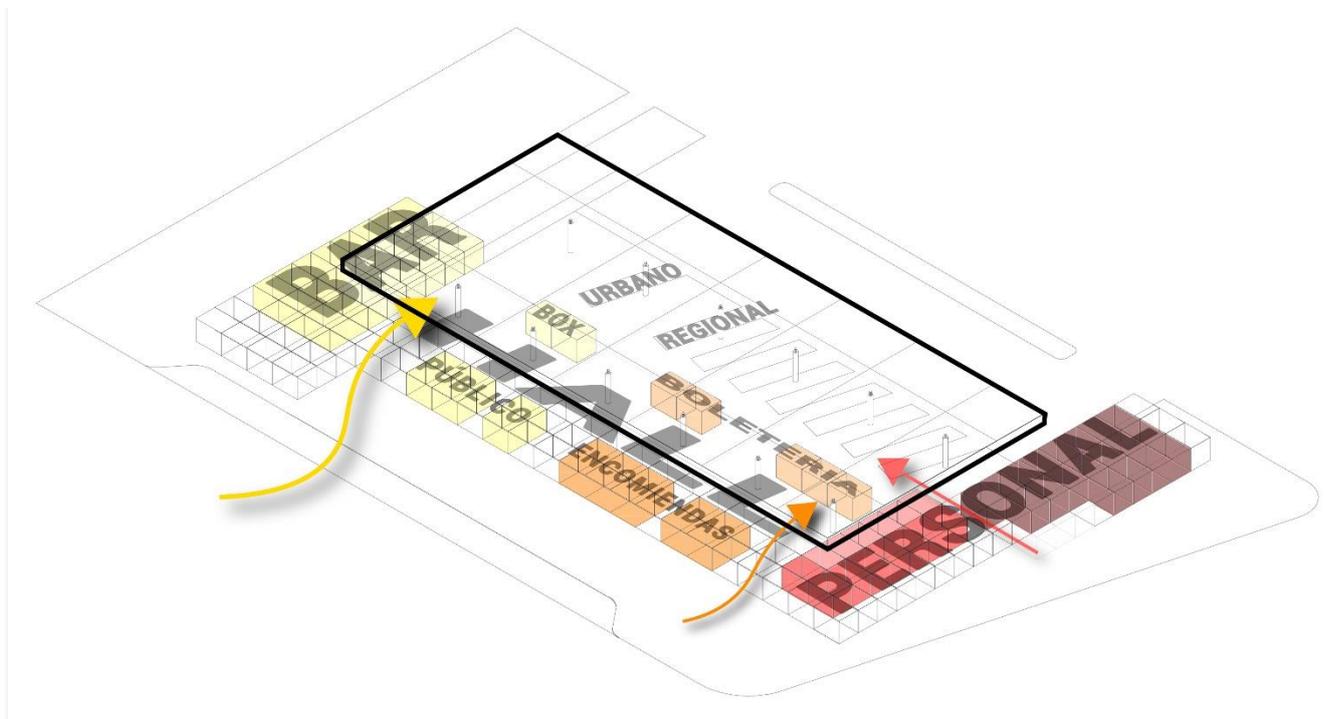
En el espacio del propio hall de acceso se dispone, de manera flexible, el equipamiento que conforma el sector de informes, las áreas de espera y de juegos para niños. En vinculación directa aparecen los programas de uso público y masivo (locales comerciales, guardado/lockers, box de lactancia, y la oficina de atención integral).

En la transición, se alojan los programas que combinan un uso público (usuarios) y privado (empleados), como son las áreas de boleterías y encomiendas.

Y como remate, el sector más privado, en el cual se distinguen dos grupos de actividades: las que deben tener relación con el hall (oficinas administrativas, seguridad, primeros auxilios, servicios del personal); y las que son de uso exclusivamente privado y técnico (sala de choferes, mantenimiento y taller, operación y monitoreo) en relación directa con el sector de dársenas.



**ESQUEMA 5.** El hall como articulador de doble eje.

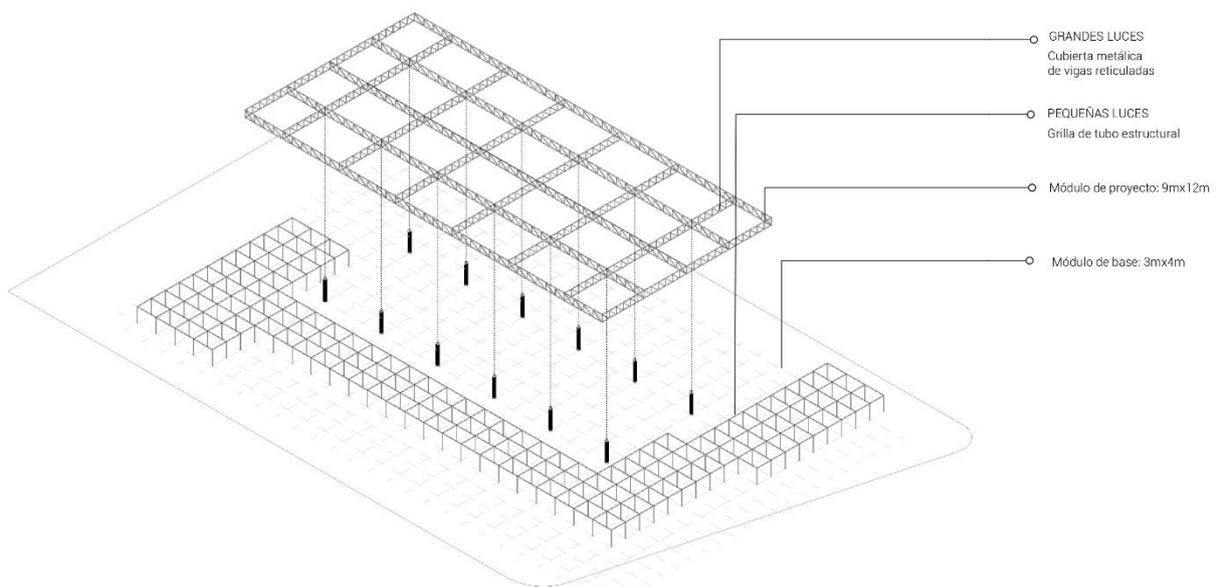


**ESQUEMA 6.** La disposición del programa.

## LENGUAJE Y MATERIALIDAD

### Método constructivo

La propuesta se materializa a partir de un sistema predominantemente de construcción en seco, por su velocidad de montaje y racionalidad económica; reforzando el carácter público, a partir de la decisión de destacarlo y jerarquizarlo por oposición a las construcciones tradicionales de obra húmeda del tejido urbano circundante.



**ESQUEMA 7.** El sistema estructural: la grilla espacial.

## **El sistema estructural**

El soporte del edificio se resuelve con un sistema compuesto por dos grillas espaciales, respondiendo a las dos escalas identificadas en el proyecto. Por un lado, un gran techo que cubre las áreas de hall y los andenes y dársenas (además de otorgar jerarquía de escala regional), sostenido por vigas metálicas reticuladas que descansan en columnas huecas de hormigón armado prefabricadas. Y por otro, una grilla de menor escala, compuesta por tubos metálicos estructurales en un módulo base de 4m x 3m x 3m de altura, que aloja a todas las funciones (al tiempo que responde a la escala urbana barrial).

## **La grilla espacial y la envolvente**

Esta grilla espacial funciona como módulo base y elemento unificador de toda la propuesta. En los sectores que alojan las funciones específicas del programa se cierra en su envolvente vertical con paneles y carpinterías metálicas, y en su cubierta con losetas alivianadas prefabricadas. En otras áreas, el cerramiento se interrumpe para dar lugar a patios internos. Al mismo tiempo, también compone el espacio urbano, convirtiéndose en módulo de apoyo de equipamiento (bicicleteros, canteros, bancos, cestos y bebederos).

Por último, se incorpora el uso de una piel compuesta de paneles de chapa microperforada que unifica los grupos de funciones (concepto de “cajas”) y actúa como elemento que tamiza la relación visual entre las funciones y el espacio urbano. Esta malla además se convierte en sostén de la vegetación propuesta.

## **Flexibilidad, crecimiento y expansión**

Como establecen las Bases del Concurso, la dimensión del gran techo está definida para absorber la posibilidad de incorporar más unidades, con una mínima modificación de los andenes, para transformarse en dársenas de estacionamiento.

Complementariamente, consideramos que de ser ampliada la capacidad, es posible que también aumente la necesidad de unidades de boleterías, encomiendas y oficinas, por lo que la decisión de que la grilla espacial contenga módulos abiertos, funciona como estrategia de futura modificación.

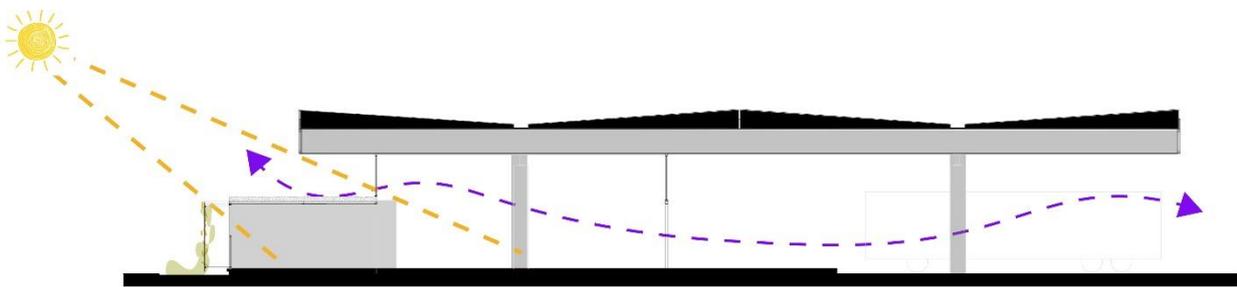
## **LA SUSTENTABILIDAD DESDE EL DISEÑO**

### **Enfoque sustentable**

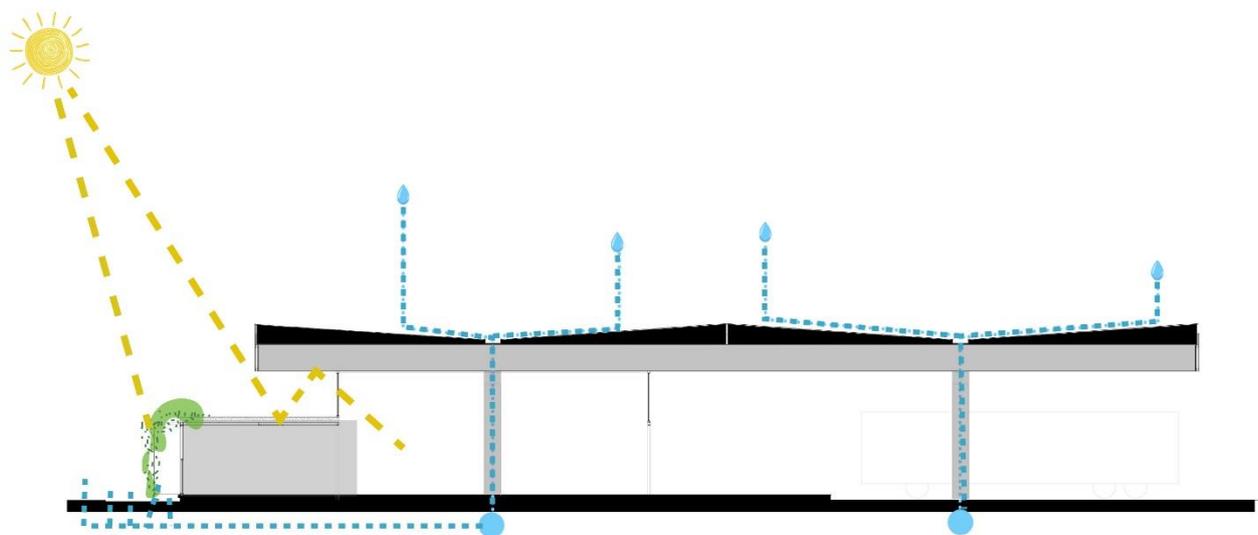
La sustentabilidad es un concepto muy amplio que pueda abarcarse desde diferentes perspectivas. En nuestro caso, decidimos poner el enfoque en la sustentabilidad pasiva, es decir, aprovechar las condiciones favorables del entorno, y minimizar los efectos negativos.

## Las estrategias sustentables

- La orientación de las áreas de uso intensivo (bar, comercios, encomiendas) hacia el este y norte permite la utilización de la iluminación natural (disminución de consumo de energía eléctrica). Al mismo tiempo, la diferenciación de altura de las cubiertas y la apertura de lucernarios, también permite el ingreso de la luz solar al hall.
- La disposición y cerramiento de los locales, y la incorporación de patios, permite que todos tengan doble frente, posibilitando la ventilación cruzada (ahorro de las demandas de sistemas de refrigeración).
- El diseño de la gran cubierta y la disposición de las pendientes responde a la recolección de aguas de lluvia que desaguan por el interior de las columnas de hormigón armado (evitando la irrupción de instalaciones pluviales en el hall) y son reservadas para el riego de las áreas verdes propuestas.
- La utilización de una segunda piel, que incorpora vegetación perenne en sus planos verticales y horizontales, funciona en las épocas de alta temperatura como parasoles que reducen el impacto de la radiación sobre la envolvente, mientras que en épocas invernales permite su paso, para la iluminación y ganancia térmica (reduciendo el consumo de equipos de calefacción).



ESQUEMA 8. Orientación. Iluminación y ventilación natural



ESQUEMA 9. Vegetación para inercia térmica y Recolección de aguas de lluvia para riego.

<b>ANEXO - PROGRAMA + SUPERFICIES</b>						
<b>N</b>	<b>AREA I FUNCION</b>	<b>DESCRIPCION</b>	<b>CANT</b>	<b>SUP.CUBIERTA</b>	<b>SUP.SEMICUB.</b>	<b>SUP.DESCUB.</b>
<b>1</b>	<b>ACCESO + HALL + CIRCULACIONES</b>			<b>540 m2</b>		
		Hall de Acceso				
		Recepcion e informes				
		Espacios de espera				
		Espacio Ludico para ninos				
		Sector Cajero Automaticos				
<b>2</b>	<b>BOLETERIAS</b>			<b>60 m2</b>		
		Ventas de Pasaje y consultas	5			
<b>3</b>	<b>ENCOMIENDAS</b>			<b>120 m2</b>		
		Sector de Guardado c/ Atencion	5			
<b>4</b>	<b>OFICINAS ADMINISTRATIVAS GRALES</b>			<b>36 m2</b>		
		Oficinas con bano	1			
<b>5</b>	<b>OFICINAS DE ATENCION CENTRO TERRITORIAL ATENCION INTEGRAL Y PROYECCION</b>			<b>20 m2</b>		
			1			
<b>6</b>	<b>CAFETERIA - BAR</b>			<b>216 m2</b>		
		Abierta a la comunidad	1			
<b>7</b>	<b>LOCALES COMERCIALES</b>			<b>24 m2</b>		
		Abiertos a la comunidad	2			
<b>8</b>	<b>AREA DE SERVICIOS - BANOS</b>			<b>72 m2</b>		
		Banos generales publicos adaptados para personas con discapacidad				
		Con sector cambiador de ninos				
<b>9</b>	<b>BOX DE LACTANCIA</b>			<b>12 m2</b>		
		Con accesibilidad general	1			
<b>10</b>	<b>LOCKERS DE VALIJAS</b>			<b>12 m2</b>		
			1			
<b>11</b>	<b>SALA DE PRIMEROS AUXILIOS</b>			<b>24 m2</b>		
			1			
<b>12</b>	<b>AREA DE SERVICIOS - PERSONAL</b>			<b>38 m2</b>		
		Sector de sanitarios y office				
<b>13</b>	<b>SALA DE DESCANSO CHOFERES</b>			<b>54 m2</b>		
		con office y bano privado				
<b>14</b>	<b>OFICINA DE SEGURIDAD</b>			<b>24 m2</b>		
<b>15</b>	<b>MANTENIMIENTO</b>			<b>30 m2</b>		
		Deposito de mantenimiento	1			
		Sala de grupos electrogenos medidores y tableros	1			
		Sala de Maquinas Cisternas y servicio contra incendio	1			
<b>16</b>	<b>OFICINA DE OPERACIÓN Y MONITOREO</b>			<b>36 m2</b>		
<b>17</b>	<b>ESPACIO DE ESTACIONAMIENTO DE OMNIBUS</b>			<b>315 m2</b>	<b>272 m2</b>	<b>850 m2</b>
		Andenes	8		272	
		Playon de maniobras acceso y salida de homnibus	1			850
		Parada de Omnibus urbanos y corta distancia	1	50		
		Estacionamiento Omnibus fuera de servicio	1	50		
		Estacionamiento Taxis y remises	1	85		
		Darsena con fosa para limpieza control tecnico y taller servicio	1	130		
<b>18</b>	<b>ESTACIONAMIENTO PARTICULARES</b>					<b>520 m2</b>
		Estacionamiento Vehiculos	38			410
		Particulares motos bicicletas				60
		Estacionamiento Personal	5			50

***Se autoriza en este acto la publicación del trabajo en caso de no ser premiado.***