



*Legislatura de la Provincia
de Río Negro*

LEY N° 1983

Sancionada: 06/06/1985

Promulgada: 24/06/1985 - Promulgación Hecho

Boletín Oficial: 08/07/1985 - Nú: 2266

**LA LEGISLATURA DE LA PROVINCIA DE RIO NEGRO
SANCIONA CON FUERZA DE
L E Y**

Artículo 1°.- Declárase de carácter prioritario la ejecución de la obra "Estación Terminal de Ómnibus" en la ciudad de Allen.

Artículo 2°.- Encomiéndase a la Dirección de Arquitectura de la Provincia para que junto con el Municipio de la ciudad de Allen, se aboquen al estudio del proyecto elaborado por la citada comuna, que integra el Anexo I del presente.

Artículo 3°.- A través del Ministerio de Obras y Servicios Públicos de la Provincia se realizará la correspondiente imputación presupuestaria, para que el proyecto y estudio de la obra se concrete durante el presente ejercicio financiero.

Artículo 4°.- Comuníquese al Poder Ejecutivo y archívese.



*Legislatura de la Provincia
de Río Negro*

ANTEPROYECTO ESTACION TERMINAL DE OMNIBUS
INTRODUCCIÓN AL PROGRAMA

1°) LA REGION

La región se encuentra ubicada al Norte de la Provincia de Río Negro, en la subregión del Alto Valle de Río Negro, caracterizándose la misma por sus excepcionales condiciones para la producción frutihortícola, así como por el hecho de haberse constituido a lo largo de la misma, un eje urbano integrado por más de 10 (diez) localidades situadas a una distancia media de 15 km. entre sí.

Las localizaciones distribuidas lineal y paralelamente al río, junto con las vías de comunicación vial y ferroviarias; el área de cultivo intensivo, las unidades de almacenaje de los productos, los establecimientos industriales elaboradores de productos derivados de la fruta y para insumos en la producción de ella configuran un espacio territorial intensamente urbanizado, con interdependencias entre las distintas ciudades, que originan un movimiento de habitantes en uno y otro sentido, haciéndose imprescindible el ordenamiento de ese flujo vehicular de transporte hacia un punto predeterminado dentro de cada planta urbana, y en donde además de este, ese conjunto humano, tenga la posibilidad de contar con comodidades tanto en albergue, confortabilidad, etc..

2°) LA CIUDAD

La localidad de Allen, se encuentra situada a 1.173 km. de la Capital Federal, 540 km. de Bahía Blanca y a 450 km. de San Carlos de Bariloche, a 2 km. de la ruta nacional n° 22. Su ubicación geográfica es entre los paralelos 38 y 39° de latitud sur; 256 metros sobre el nivel del mar; temperatura media anual de 14° 8' y sus precipitaciones oscilan entre los 200 y 300 mm. anuales. Su población es de aproximadamente 25.000 habitantes.

Sus industrias principales están dedicadas a la transformación de productos primarios derivados de la fruticultura como así también producción minera, en especial yeso, del que es Allen, uno de los principales centros yeseros del país.

No obstante además, Allen cuenta con un Parque Industrial, donde también se obtienen productos no derivados de la fruta, como poliestireno expandido, cerámicos, metalúrgicos, etc.

Por otra parte Allen, posee una importante infraestructura comercial y financiera.

3°) LOCALIZACIÓN DE LA TERMINAL DE ÓMNIBUS



Legislatura de la Provincia de Río Negro

La implantación de la futura Estación, se realizará teniendo en consideración los siguientes requerimientos:

- 3.1 Ubicación que permita reducir al mínimo la superposición del movimiento de los ómnibus interurbanos, generado por la prestación, con los vehículos propios de la ciudad.
- 3.2 Fácil conexión con las ruta nacional 22 y ruta provincial.
- 3.3 Acceso claro y una inmediata visualización del área central de la ciudad.
- 3.4 La posibilidad de concentrar el transporte automotor y ferroviario.
- 3.5 Robustecimiento del entorno a la terminal, derivado de las prestaciones de la misma, como puede ser: comercio, confitería, restaurant, áreas verdes.

4°) MOVIMIENTO DE LA ESTACION

El movimiento de la Estación en lo que hace a unidades de transporte es de 156 vehículos diarios.

En cuanto al rubro pasajeros es de 1.500 personas, incrementándose estas cifras en la temporada de recolección de la fruta.

El acceso simultáneo, máximo de coches es de 8 (ocho) unidades entre las 21 y 21,10 horas.

5°) CONSIDERACIONES GENERALES

Diariamente llegan a nuestra ciudad, unidades de transporte de pasajeros pertenecientes a 6 (seis) empresas. Estas son:

La Puntual
Chevalier
La Estrella
Alto Valle
Cooperativa El Valle
Ko-Ko
Tus

Todas ingresan a la planta urbana menos la Empresa Tus que pasa por la ruta nacional n° 22.

Cinco Empresas cumplen transporte de larga distancia, 1 transporte de media y larga distancia y la restante transporte de media distancia.

La cantidad de unidades afectadas a media distancia son:

Cooperativa El Valle	32 unidades
Ko-Ko	68 unidades
	100 unidades

En estos momentos los puntos de llegada de las Empresas, se efectúan en sus oficinas propias ubicadas en distintos puntos de la ciudad.



*Legislatura de la Provincia
de Río Negro*

6°) OBJETIVOS

- 6.1 La razón más importante es lograr un mayor ordenamiento en la circulación de unidades de transporte, en este caso de pasajeros.
- 6.2 Integrar en un mismo complejo, el funcionamiento del transporte, ferroviario y automotor (larga y media distancia y urbano) y transporte individual de taxímetros.
- 6.3 Brindar la posibilidad de comodidades adecuadas al pasajero local y de larga distancia.

PROGRAMA DE NECESIDADES

- 1) Estacionamiento y acceso de automóviles particulares.
- 2) Parada de taxis y ubicación de parada de ómnibus colectivos urbanos.
- 3) Acceso público y de pasajeros, los que deberán llegar a las plataformas, sin cruzar los lugares destinados al movimiento de vehículos.
- 4) 10 andenes para atraque de ómnibus de media y larga distancia.
- 5) Holl general.
- 6) Sala de espera con conexión visual directa a la plataforma.
- 7) Oficinas de informe, administración y control.
- 8) Tableros indicadores en Sala de Espera, plataforma, pasillos de circulación y boleterías; altavoces.
- 9) 10 boleterías.
- 10) Local para Correos y telégrafos.
- 11) Local para teléfonos.
- 12) Local para primeros auxilios.
- 13) Local policial.
- 14) Locales comerciales.
- 15) Depósito de equipajes.
- 16) Servicios sanitarios para damas y caballeros.
- 17) Confitería, restaurant.
- 18) Vestuarios y depóstio de elementos de limpieza para el personal de maestranza.
- 19) Andenes reservados exclusivamente para el servicio urbano de pasajeros.
- 20) Sala de servicios en el interior del edificio con acceso desde el espacio previsto para vestuarios de maestranza.
- 21) Lograr acceso directo desde el interior a todas las dependencias del edificio con el objeto de evitar los efectos de los vientos propios de la zona, fundamentalmente en épocas invernales.
- 22) Posibilidad de construcción de entrepiso para el futuro, como ampliación.



*Legislatura de la Provincia
de Río Negro*

- 23) Flexibilidad para ser construida en etapas.
- 24) Mampostería portante sin estructura.
- 25) Cubierta liviana.
- 26) Economía en todos los rubros.

MEMORIA DESCRIPTIVA

De acuerdo al análisis y estudio que anteceden, se encara el diseño funcional, tratando de satisfacer cada uno de los puntos fijados en el Programa de Necesidades.

Una vez que se determinó el terreno, que por su ubicación y dimensiones se adaptaba a lo requerido, se encaró el diseño funcional, en base a una trama modular cuyo módulo es de 3m x 3m. El mismo respondió a razones técnico-funcionales.

Desde el punto de vista técnico, estas dimensiones satisfacen necesidades estructurales, ya que en el caso de tener que hacer uso de elementos de estructura independientes, como vigas y columnas, las luces de apoyo que fuesen lo más reducidas posibles, no obstante que el objetivo primordial fue prescindir de ella, trabajándose con mampostería portante.

Además el sistema constructivo elegido fue el tradicional racionalizado porque es el que se adaptó para cumplir condicionantes de orden constructivo y económico, utilizándose en lo posible la mayor cantidad de elementos producidos en la zona.

Desde el punto de vista funcional, el módulo responde a los espacios requeridos por cada una de las actividades o bien sus múltiplos o submúltiplos.

Se buscó satisfacer la condicionante fundamental, o sea que el funcionamiento del edificio, se hiciera casi en su totalidad, dentro del mismo, para crear así un ambiente interior cerrado, sin posibilidad de que las hostilidades del clima, que se da en una época del año en la zona (vientos) tenga influencias directas en el usuario, creando ambientes con confort adecuado.

La zona de boleterías es de fácil acceso, tanto para llegar a ellas como para dirigirse hacia cualquiera de las salidas, detalle importante para quien se dispone a sacar su pasaje en momentos en que su colectivo está a punto de partir.

Otro tema estudiado fue el de las circulaciones, las que se buscaron simple y claras, pudiéndose llegar a través de ellas con mucha facilidad a cualquier punto interior de la estación.

El resto de los espacios fueron creados para conformar el cupo de necesidades impuestas, como lo son: sala de espera; unidades sanitarias; depósito y vestuarios de personal de maestranza; depósito de equipajes; oficina administrativa-informes y control; local de primeros auxilios;



Legislatura de la Provincia de Río Negro

local policial; correos y telégrafos y una zona para locales comerciales, que se sitúan sobre el frente del edificio.

Sobre el frente del edificio, se construirán espacios verdes y circulaciones peatonales con el objeto de crear además de los fines plásticos obvios, un espacio de transición entre la vía pública y el interior espacial del complejo.

A través de estos espacios, se ha logrado que el usuario tenga la posibilidad de acceder al edificio sin necesidad de cruzar por sendas, calzadas, etc. que sean destinadas a circulación vehicular.

También se tuvo en cuenta, la creación del espacio destinado al estacionamiento de vehículos particulares, como también el aparcamiento para taxímetros.

Los andenes para los transporte de media y larga distancias se sitúan en el sector posterior del edificio, a los que el usuario accede a través de la plataforma cubierta.

La parada final del transporte urbano, está prevista dentro de la playa de la terminal, pero totalmente separada del resto de los andenes y con una plataforma más reducida también cubierta.

La superficie cubierta total del edificio es de 900 m², incluidos sectores de plataformas.

MEMORIA TÉCNICA

1°) ESTRUCTURA

Por razones de costos se utilizó mampostería portante apoyadas en zapatas plásticas de hormigón armado.

2°) CERRAMIENTOS VERTICALES

Los elementos estructurales utilizados serán también cerramientos verticales opacos, como así también tabiques divisorios interiores.

El resto serán cerramientos verticales vidriados, los exteriores para iluminación y visuales y los interiores para visualización.

3°) CERRAMIENTOS HORIZONTALES

Se empleó una cubierta superior liviana con la que se cubre toda la superficie interior y plataformas y cubiertas livianas de menor altura, para los locales internos, creando una cámara de aire superior que sirve toda el área cubierta, evitando los altos costos del acondicionamiento de aire.

CONCLUSIÓN



*Legislatura de la Provincia
de Río Negro*

Para finalizar es importante hacer un comentario referente al motivo por el cual se elige una fracción de terreno perteneciente al Ferrocarril General Roca.

Desde el punto de vista del tránsito vehicular urbano este punto es ideal, puesto que a la vez que, se accede fácilmente a él desde las rutas principales, se encuentra sobre el circuito de circulación perimetral al radio céntrico, lo que da la posibilidad de evitar el ingreso a vehículos de transporte dentro del casco central de la planta urbana.

No obstante es un punto muy cercano al centro. Por otra parte, este lugar da la posibilidad de crear un complejo que transporte integrando el ferrocarril al transporte automotor, lo que se traduce en un modo de atracción, dando la posibilidad de un futuro crecimiento poblacional y comercial, hacia esa zona de la ciudad, haciendo que en el futuro, se logre la unificación urbana entre el sector norte y el sector sur de la ciudad, logrando una mayor utilización del suelo urbanos, factor importante para un correcto crecimiento de la ciudad, que redundará en menores costos de infraestructuras de servicios.