

Escuela de Arquitectura y Estudios Urbanos

Tipo de Documento: Tesis de grado



Carrera de Arquitectura

RE: Vialidad

Autoría: Bunge, Manuela; Pérez Elustondo, Constanza; Silva, Ramón

Año: 2025

¿Cómo citar este trabajo?

Bunge, M., Pérez Elustondo, C., Silva, R. "RE: Vialidad". (2025) [Tesis de Grado. Universidad Torcuato Di Tella]. Repositorio Digital Universidad Torcuato Di Tella. <https://repositorio.utdt.edu/handle/20.500.13098/14283>

El presente documento se encuentra alojado para su preservación, difusión y archivo en el Repositorio Digital de la Universidad Torcuato Di Tella bajo una licencia Creative Commons Atribución-NoComercial-CompartirIgual 4.0 Internacional

Dirección: <https://repositorio.utdt.edu>

RE: Vialidad Bunge - Pérez Elustondo - Silva

‘Índice

“LA UTILIDAD MURIÓ AMOR
LA BELLEZA NO”

02	MEMORIA	04
03	INVESTIGACIÓN	08
04	MASTERPLAN	22
05	PROYECTOS ARQUITECTURA	30
06	MAQUETA	58
07	BIBLIOGRAFÍA	64
08	CREDITOS	66

‘Memoria

2

El proyecto de tesis se desarrolla en el área de Vialidad Nacional, entre los barrios de La Boca e Isla Maciel, en el tramo del Riachuelo donde se superponen distintas infraestructuras que condensan momentos clave de la historia urbana e industrial de Buenos Aires. En este sector conviven el Puente Transbordador Nicolás Avellaneda (1914), el puente vehicular posterior (1940), la autopista y un borde ribereño que, pese a su densidad histórica y simbólica, ha quedado progresivamente desvinculado de la vida cotidiana de la ciudad.

Estas infraestructuras fueron concebidas como dispositivos de conexión: permitieron el cruce de obremos, sostuvieron flujos productivos y acompañaron la expansión industrial del sur. Sin embargo, con el paso del tiempo, su función original se debilitó. El tránsito se redujo, los sistemas quedaron obsoletos o desplazados por nuevas lógicas de movilidad, y el área terminó configurando un paisaje de fragmentación territorial y social. El Riachuelo no actúa solamente como límite físico, sino como frontera simbólica entre dos realidades urbanas diferenciadas.

La Boca posee una identidad cultural consolidada dentro del imaginario porteño, asociada al arte, al turismo y a una fuerte construcción patrimonial. Isla Maciel, en cambio, arrastra una tradición industrial y procesos históricos de desigualdad y relegamiento. Entre ambas riberas se produce una distancia que excede lo geográfico. El sistema de puentes, lejos de suturar esa fractura, terminó reforzándola: las infraestructuras conectan físicamente, pero no generan condiciones de intercambio sostenido.

Durante la etapa de investigación, el análisis histórico y territorial se complementó con el estudio de referencias teóricas vinculadas a la infraestructura como arquitectura y a la noción de megaestructura. La infraestructura se entendió como una de las formas más duraderas del Estado: silenciosa, técnica y aparentemente neutra, pero profundamente capaz de organizar el territorio, establecer jerarquías y condicionar formas de vida. Bajo esta mirada, los puentes dejaron de leerse como piezas aisladas para entenderse como parte de un dispositivo territorial continuo.

Un material audiovisual fue determinante para reconfigurar la lectura del sitio: el video Buenos Aires Sonora. En él se observa la ribera entre ambos puentes como espacio de encuentro espontáneo, música, baile y apropiación colectiva. Esta imagen reveló una memoria latente del lugar como escenario público. El borde del Riachuelo dejó de ser leído exclusivamente como vacío residual o espacio degradado, para ser comprendido como territorio con potencial de activación cultural.

A partir de este diagnóstico surge la hipótesis central del proyecto: las infraestructuras existentes no deben entenderse como ruinas obsoletas, sino como megaestructuras latentes capaces de alojar nuevos programas y nuevas prácticas. Allí donde la utilidad original perdió vigencia, la carga histórica, la escala y la potencia espacial permiten imaginar otros modos de uso. La infraestructura puede dejar de operar exclusivamente como medio de tránsito para convertirse en soporte cultural.

Sobre esta base, el proyecto propone transformar el sistema conformado por el Puente Transbordador, el puente vehicular y el borde ribereño en un Centro de Artes Escénicas de escala territorial. No se trata de implantar un edificio autónomo, sino de construir un sistema articulado que trabaje con la infraestructura existente y la active mediante nuevos programas vinculados a la producción artística, la formación en oficios y el espectáculo público.

El conjunto se organiza a partir de tres piezas arquitectónicas complementarias, conectadas por una cinta infraestructural que recorre ambas riberas y articula el proyecto como un continuo. Las piezas no funcionan como objetos independientes, sino como partes de un único organismo que integra producción, logística y exhibición.

La intervención central se produce en el Puente Transbordador Nicolás Avellaneda. La Sala Performática se implanta dentro del reticulado estructural existente, utilizando la infraestructura como soporte

arquitectónico sin negarla ni ocultarla. El proyecto no recubre el puente ni lo sustituye, sino que ocupa su vacío interior. Se insertan núcleos de acceso desde ambas riberas, garantizando autonomía funcional y conexión directa con el territorio. En su interior se organiza un gran salón flexible para espectáculos, acompañado por áreas técnicas, espacios audiovisuales y un nivel superior de control escénico. Por encima, una terraza pública transforma la infraestructura en lugar de permanencia. Una envolvente liviana protege el programa interior y dialoga con la estructura histórica, manteniéndola visible.

En la ribera de Isla Maciel se implanta el Edificio de Producción de Oficios y Escenografía. Se concibe como un cuadrado perfecto de hormigón armado, una pieza compacta cuya geometría clara responde a una lógica productiva directa. Los niveles inferiores alojan talleres y espacios de formación vinculados a herrería, carpintería, textil y otras prácticas asociadas a la producción escénica. El último nivel se configura como una gran nave libre de 40 x 40 metros destinada a la construcción de escenografías a gran escala. Para liberar esta planta, los núcleos se externalizan en el perímetro y una envolvente exterior de acero organiza la circulación y actúa como segunda piel estructural. El edificio se vincula directamente con la cinta infraestructural, permitiendo trasladar escenografías hacia la Sala Performática e integrando producción y espectáculo dentro de un mismo sistema.

En la ribera de La Boca se localiza el Edificio de Producción Artística. Implantado sobre un gran lote vacío, se desarrolla como una pieza escalonada que construye un recorrido ascendente entre el tejido urbano y la infraestructura. El edificio atraviesa la manzana mediante un pasaje público que genera una plaza interior y activa un vacío estratégico. Se desarrolla por debajo de la autopista existente y, a medida que gana altura, intenta escapar de su presencia, elevándose progresivamente para recuperar luz y autonomía espacial. En su interior se alojan espacios de ensayo, formación y gestión, organizados mediante una combinación de niveles de 3 metros y espacios de doble altura destinados a actividades escénicas. La circulación exterior, a través de rampas y terrazas, hace visible la producción artística y convierte al edificio en recorrido público continuo.

El proyecto no busca eliminar las tensiones existentes entre ambas riberas ni resolverlas mediante un gesto icónico. Trabaja con las infraestructuras como condición dada y propone activarlas a través de un sistema cultural que articula producción, formación y espectáculo. La mejora del sitio no se plantea únicamente en términos físicos, sino como generación de nuevas dinámicas de uso, intercambio y permanencia.

Habitar el puente deja de ser un acto de tránsito para convertirse en experiencia colectiva. El cruce se transforma en permanencia. El borde se convierte en escenario. La infraestructura, antes exclusivamente funcional, pasa a operar como soporte cultural.

La tesis sostiene que el encuentro, la producción artística y la apropiación del espacio público pueden resignificar una frontera histórica. El sistema de puentes deja de ser únicamente un dispositivo de conexión para convertirse en un paisaje activo de producción cultural. No se trata solo de cruzar de un lado a otro, sino de producir un espacio compartido donde ambas riberas puedan reconocerse dentro de una misma estructura territorial.

Imaginario’



VIALIDAD NACIONAL

El área de Vialidad Nacional entre La Boca e Isla Maciel constituye uno de los puntos de mayor densidad infraestructural del sur de Buenos Aires. En este tramo del Riachuelo se superponen dispositivos construidos en distintos momentos históricos que responden a escalas territoriales diversas y a lógicas técnicas específicas.

El Puente Transbordador Nicolás Avellaneda fue inaugurado en 1914 como infraestructura puntual. Su función era precisa: permitir el cruce de personas y mercancías sin interrumpir la navegación. Operaba como un artefacto técnico localizado, vinculado directamente al sistema productivo portuario y a la movilidad obrera del momento. Actualmente, aunque restaurado como patrimonio, no se encuentra en funcionamiento regular y ha perdido el rol activo que justificaba su construcción.

El Puente Nicolás Avellaneda vehicular, inaugurado en 1940, responde a una lógica distinta. Ya no articula exclusivamente dos bordes inmediatos, sino que forma parte de una red urbana continua. Según la lectura propuesta en Un entendimiento infraestructural del proyecto de Fernando Rodríguez Ramírez, este tipo de infraestructura integra un sistema mayor de circulación, organizando flujos dentro de la ciudad. La autopista, por su parte, introduce una escala metropolitana: no conecta solo barrios, sino territorios extensos. En este pasaje, la infraestructura deja de ser puntual para convertirse en red expandida.

Paradójicamente, esta superposición de escalas no produjo integración cultural sostenida. Las infraestructuras garantizaron movilidad, pero no generaron permanencia. Al no incorporar programa ni actividad estable, el área quedó subordinada al tránsito y perdió centralidad cuando su función específica dejó de ser indispensable. La infraestructura permanece físicamente, pero su capacidad de articular vida colectiva se debilitó.

Desde el marco teórico, la lectura de Megaestructuras de Reyner Banham permite reinterpretar el sistema de puentes no como reliquias obsoletas, sino como megaestructuras existentes: estructuras permanentes capaces de admitir reprogramaciones sucesivas en el tiempo. Tanto el Puente Transbordador como el puente vehicular poseen escala, robustez estructural y continuidad territorial suficientes para absorber nuevos usos sin perder su condición infraestructural. La estructura no está agotada; lo que falta es programa.

La dimensión simbólica del sitio refuerza esta lectura. El Riachuelo y sus puentes han sido representados reiteradamente como paisaje productivo y escenario urbano. Benito Quinquela Martín los pintó como núcleo activo de la vida portuaria; Luis A. Huergo proyectó infraestructuras visionarias para su cruce; intervenciones contemporáneas, como los proyectos luminicos desarrollados en Fundación PROA, reinterpretaron el puente como soporte estético. La frase expuesta en PROA 21 —“La utilidad murió, amor; su belleza no” — sintetiza esta condición: la función original puede haber desaparecido, pero la carga simbólica y la potencia espacial permanecen.

La Boca consolidó una identidad cultural asociada al arte y al imaginario popular, mientras que Isla Maciel quedó históricamente relegada dentro de esa narrativa. El Riachuelo funciona así como frontera física y cultural. Sin embargo, el puente nunca dejó de operar como imagen compartida dentro del imaginario porteño.

Durante la investigación, el video “Lluvia de arañas sobre el Riachuelo” de Buenos Aires Sonora (2021) permitió observar esa condición latente desde otra perspectiva. En el registro, el borde aparece como espacio de encuentro colectivo donde el propio puente se convierte en instrumento y escenario. La infraestructura deja de ser fondo pasivo y se activa como soporte de intercambio cultural. Más que un evento aislado, el video evidenció que el puente aún posee capacidad de convocar comunidad cuando es apropiado.

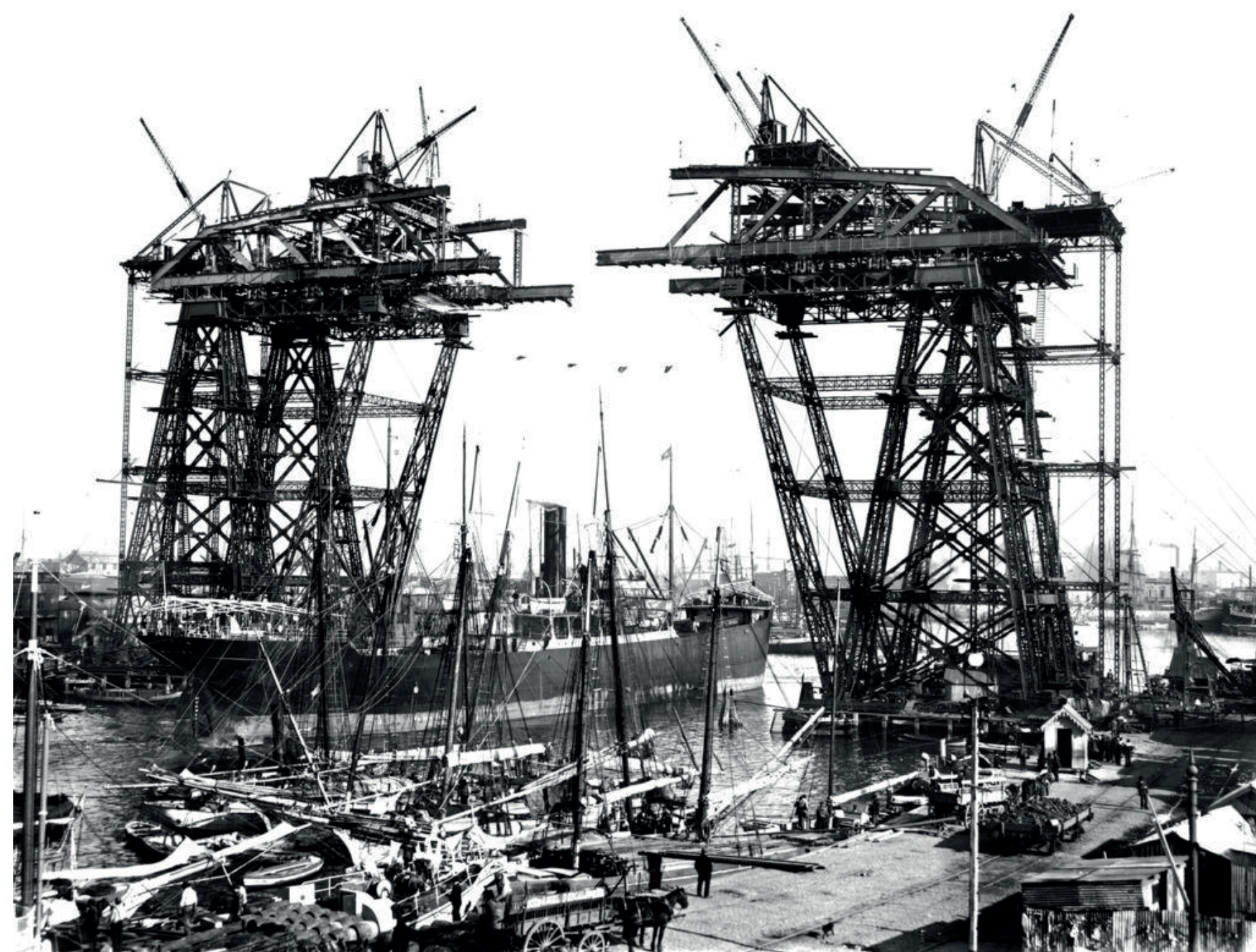
La investigación concluye que el problema del área no radica en la falta de valor histórico o simbólico,

sino en la ausencia de una programación capaz de transformar la conexión física en conexión cultural. Si la infraestructura permanece y conserva potencia territorial, su reactivación depende de incorporar programa dentro de su lógica estructural. No se trata de añadir un objeto externo, sino de trabajar sobre la megaestructura existente para devolverle capacidad de articulación.

Infraestructura’



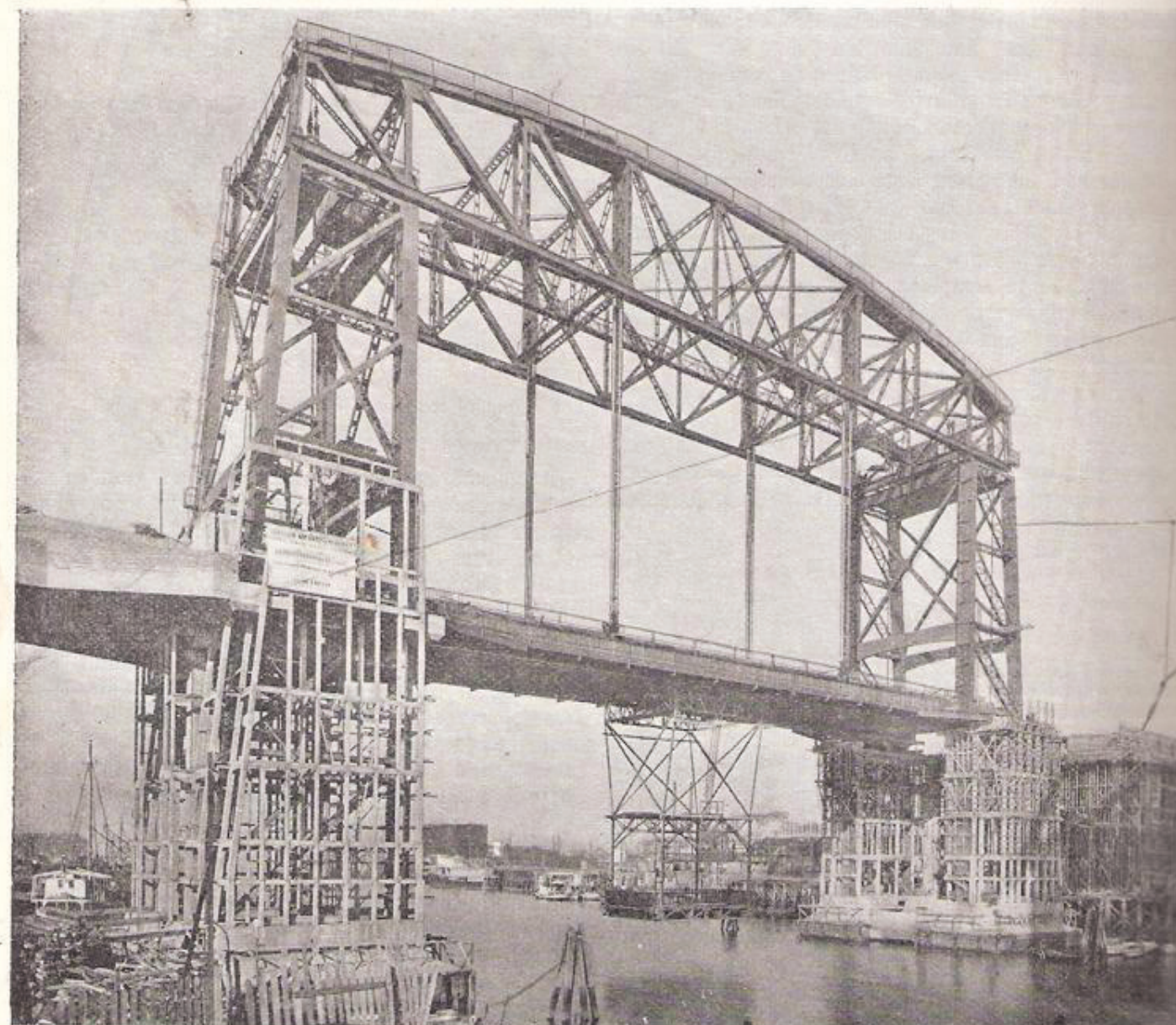
Imágen 02.



Imágen 03.

G. H. H. GUTEHOFFNUNGSHÜTTE

OBERHAUSEN A. G. (Alemania)



Puente levadizo sobre el Riachuelo, construido para la Dirección Nacional de Vialidad

Otras obras importantes ejecutadas en la REPUBLICA ARGENTINA:

Puente basculante "Pueyrredón" sobre el Riachuelo.

Puentes trasbordadores "Luis Sáenz Peña" y "Gral. Justo José de Urquiza" sobre el Riachuelo.

Puente basculante y dos tramos fijos sobre el Río Negro.

Puente fijo de doce tramos sobre el Río Dulce.

Puentes fijos sobre los Ríos Gualeguay y Mocoretá.

Viaductos en la Línea de Salta a Huaytiquina.

Representantes en las Repúblicas Argentina y O. del Uruguay:

FERROSTAAL S. A.

25 de MAYO 145

BUENOS AIRES

XXVa

LA INGENIERIA

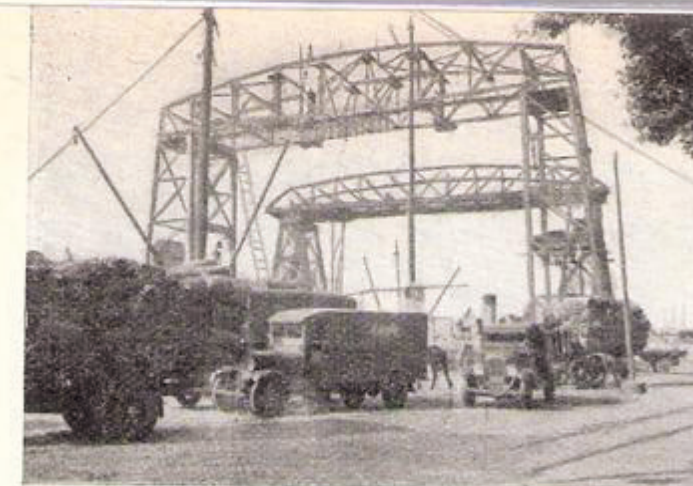


FIG. 28



FIG. 29

FIGS. 28 y 29 — Armamento del tramo levadizo.

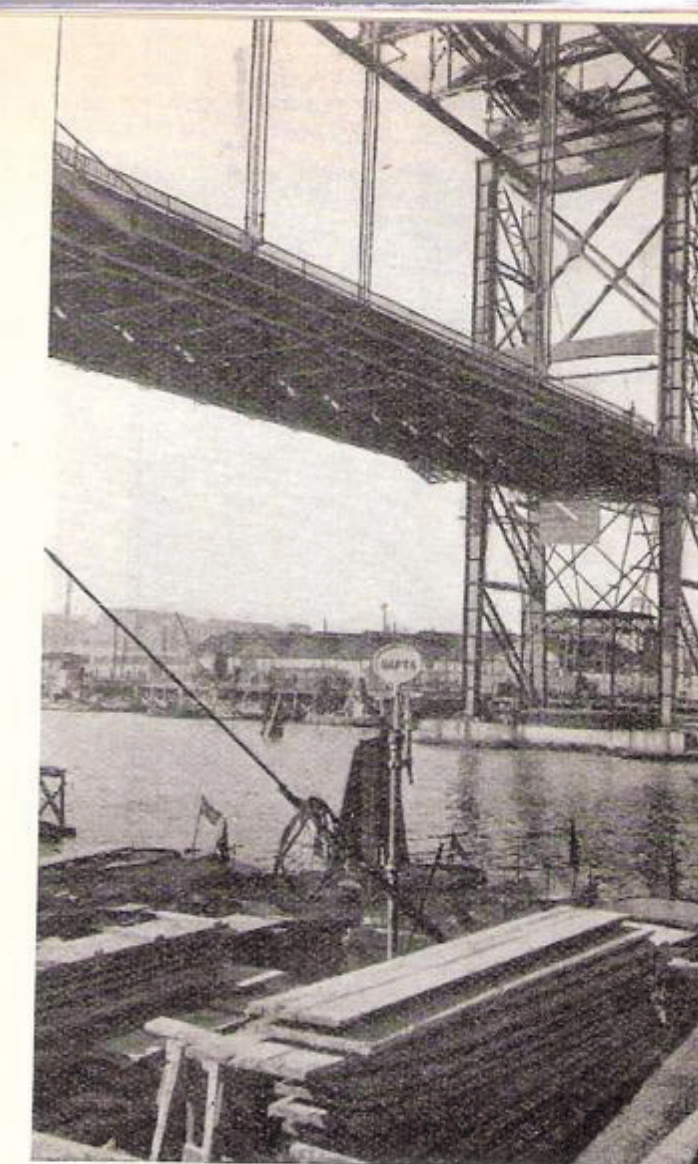


FIG. 30 — Calzada móvil en posición normal.

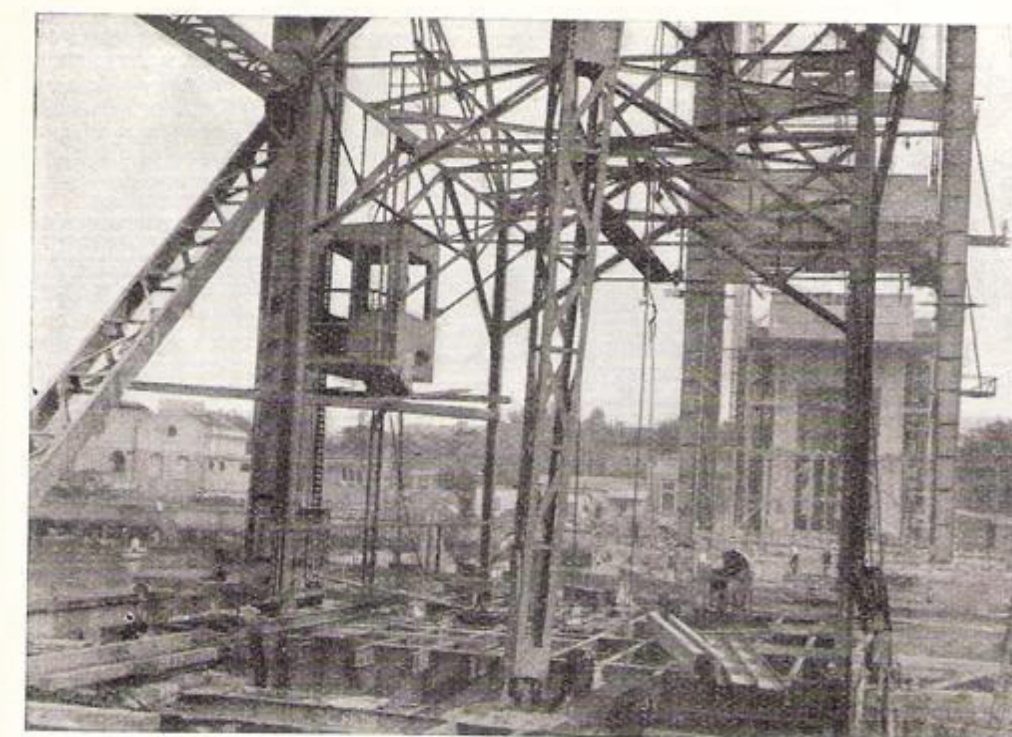


FIG. 31 — Armamento del transbordador.



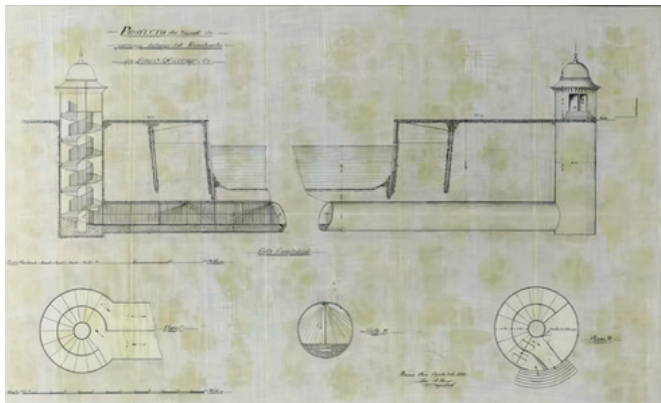
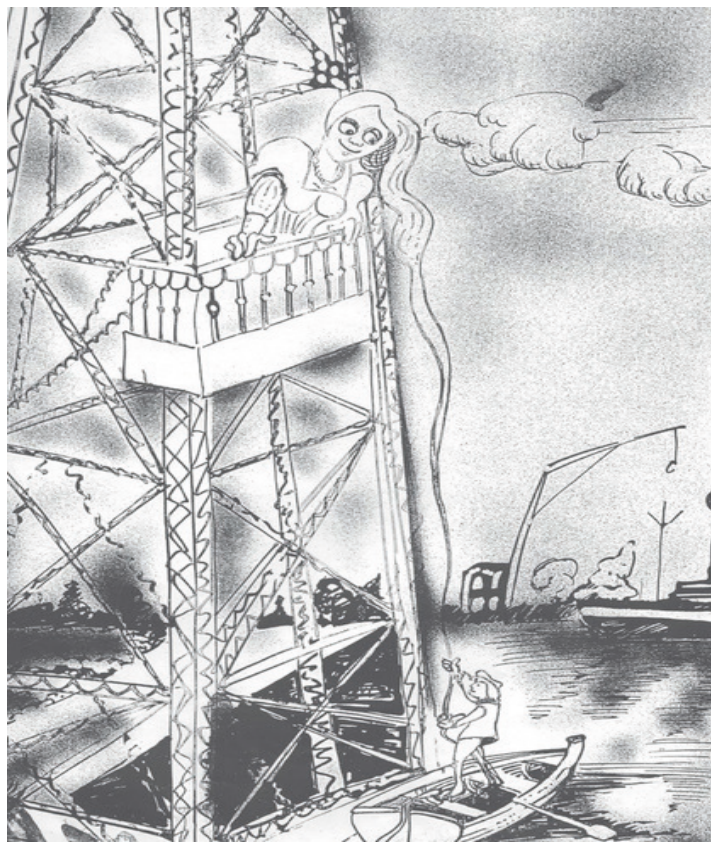
FIG. 32 — Puente terminado con la calzada móvil levantada.



Imágen 06.

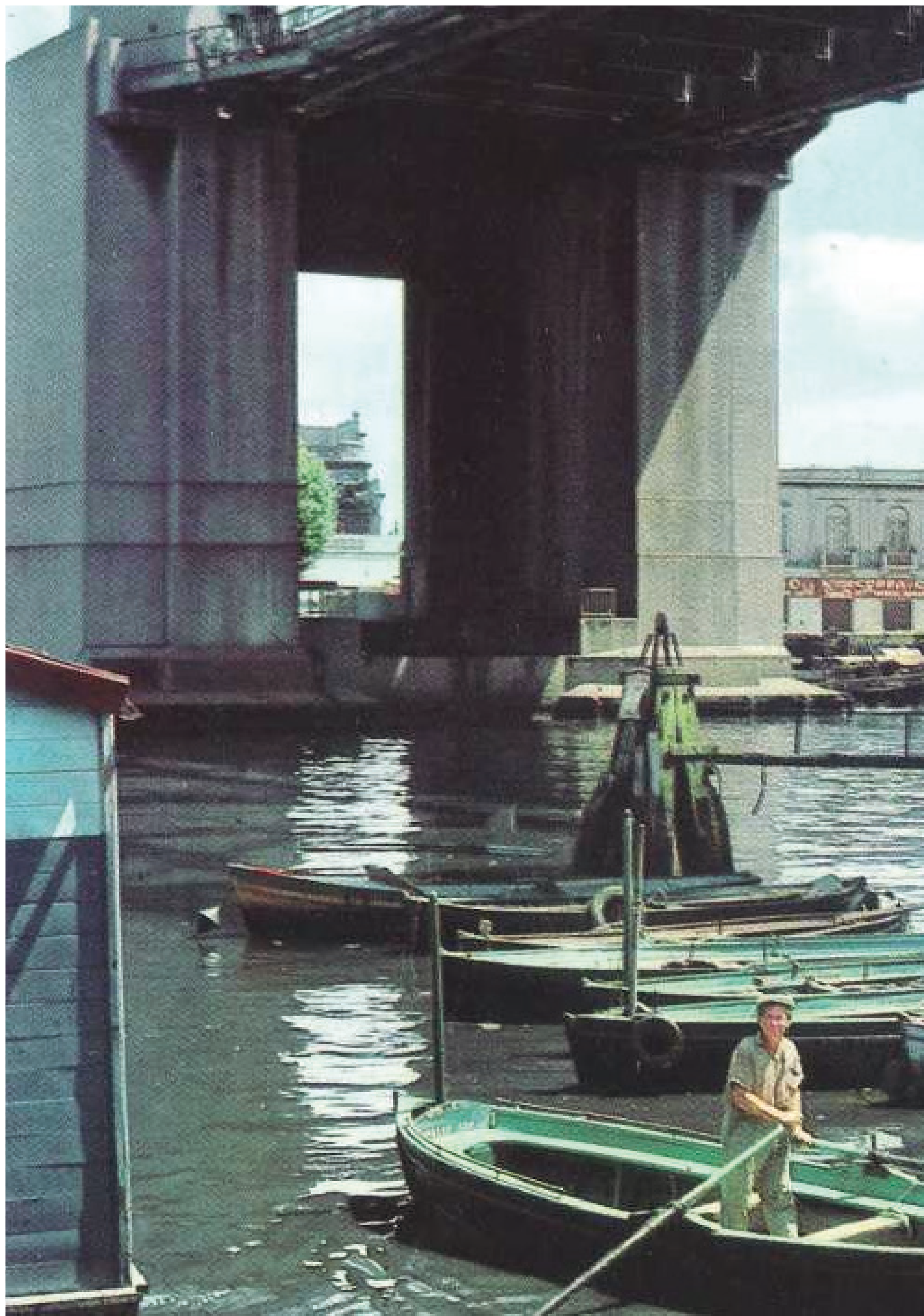


Imágen 07.



Imágen 08. Imágen 09. Imágen 10. Imágen 11. Imágen 12.
Producciones artísticas basadas en el Puente Transbordador Nicolás Avellaneda.

Imágen 13. Imágen 14. Imágen 15. Imágen 16. Imágen 17. Imágen 18.
Producciones artísticas basadas en el Puente Transbordador Nicolás Avellaneda.





‘Masterplan,

4

El masterplan parte de una lectura amplia del área de Vialidad Nacional entre La Boca e Isla Maciel, entendida como un sistema territorial donde se superponen distintas infraestructuras y vacíos urbanos que hoy funcionan de manera fragmentada. Entre el Puente Transbordador, el Puente Nicolás Avellaneda vehicular y la autopista metropolitana existe una franja ribereña que, a pesar de su densidad histórica y estructural, carece de programación sostenida y de espacios públicos consolidados. El proyecto identifica en esta condición no un límite, sino una oportunidad.

El tramo de costa comprendido entre ambos puentes se reconoce como el verdadero núcleo del sistema. Allí se propone consolidar una secuencia de plazas y espacios públicos que transforman el vacío residual en articulador territorial. En lugar de implantar un único edificio aislado, el masterplan organiza el borde como un conjunto continuo donde arquitectura e infraestructura trabajan conjuntamente.

El punto de inflexión para pensar esta transformación fue el video “Lluvia de arañas sobre el Riachuelo” de Buenos Aires Sonora (2021). En el registro se observan multitudes de personas en ambas riveras, reunidas para escuchar y producir sonidos utilizando el propio puente como instrumento. La infraestructura aparece como escenario espontáneo de intercambio cultural. Ese momento —donde el puente deja de ser solo cruce y se convierte en espacio de encuentro— funcionó como disparador conceptual del proyecto. Si la infraestructura ya es capaz de convocar colectividad, el desafío es programarla para que esa condición deje de ser eventual y se vuelva permanente.

A partir de esta lectura se decide implantar la Sala Performática sobre el Puente Nicolás Avellaneda vehicular. La elección no es casual: mientras el Puente Transbordador conserva una fuerte carga histórica y patrimonial, el puente vehicular posee la robustez estructural y la escala necesarias para alojar un programa cultural contemporáneo sin alterar el valor simbólico del primero. El Transbordador, en cambio, se propone recuperar su funcionamiento original en cota 0, restableciendo la conexión directa entre ambas costas y reactivando su rol infraestructural.

El sistema se completa con dos piezas complementarias que garantizan el funcionamiento integral del conjunto. En Isla Maciel, el Edificio de Producción de Oficios y Escenografía se implanta en el extremo de una manzana alargada situada entre ambos puentes. Esta decisión libera el frente hacia el río y habilita una plaza pública estratégica que articula visual y espacialmente el borde. El edificio integra talleres, formación y producción escenográfica, funcionando como soporte técnico y productivo de la Sala Performática.

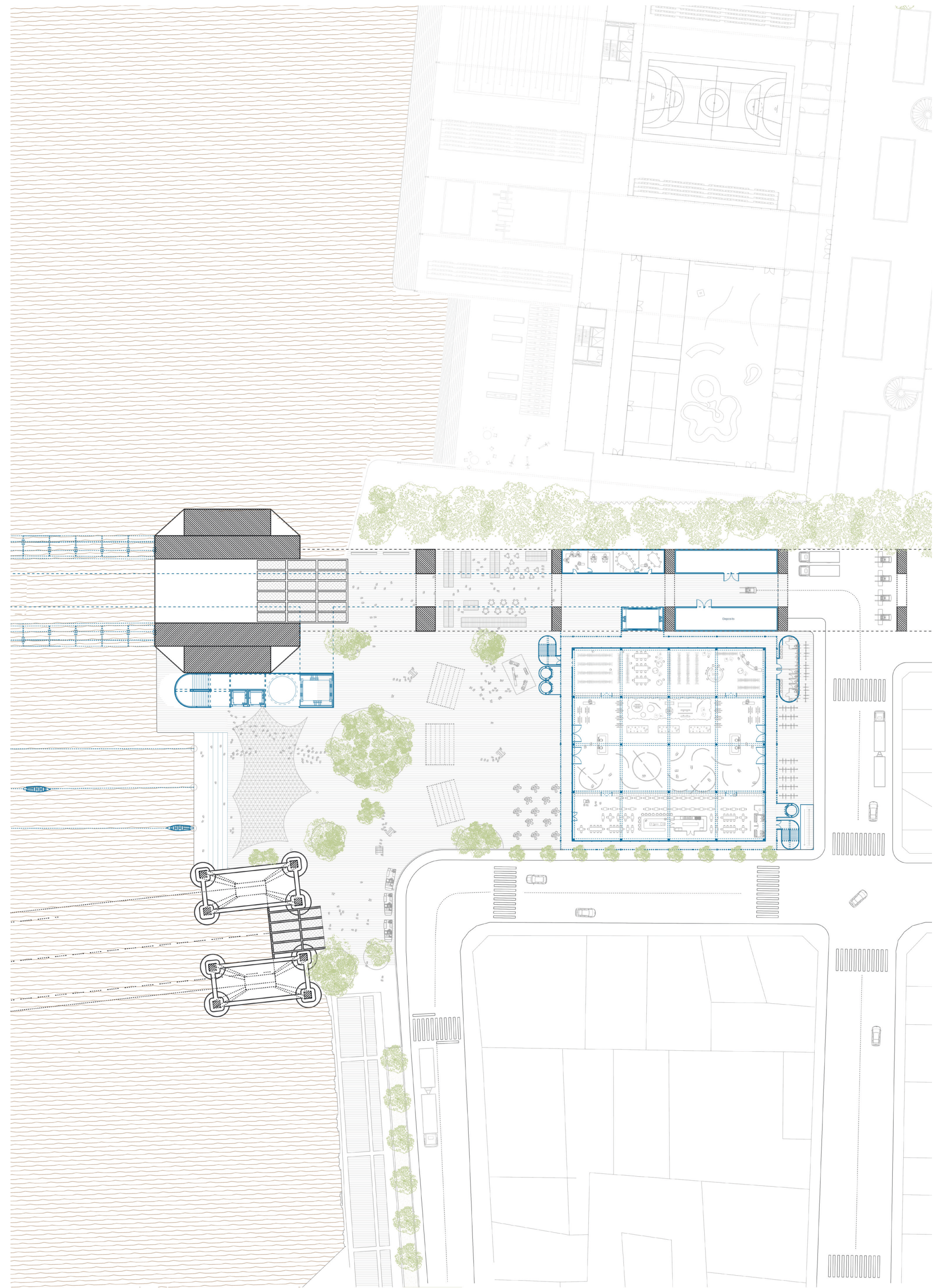
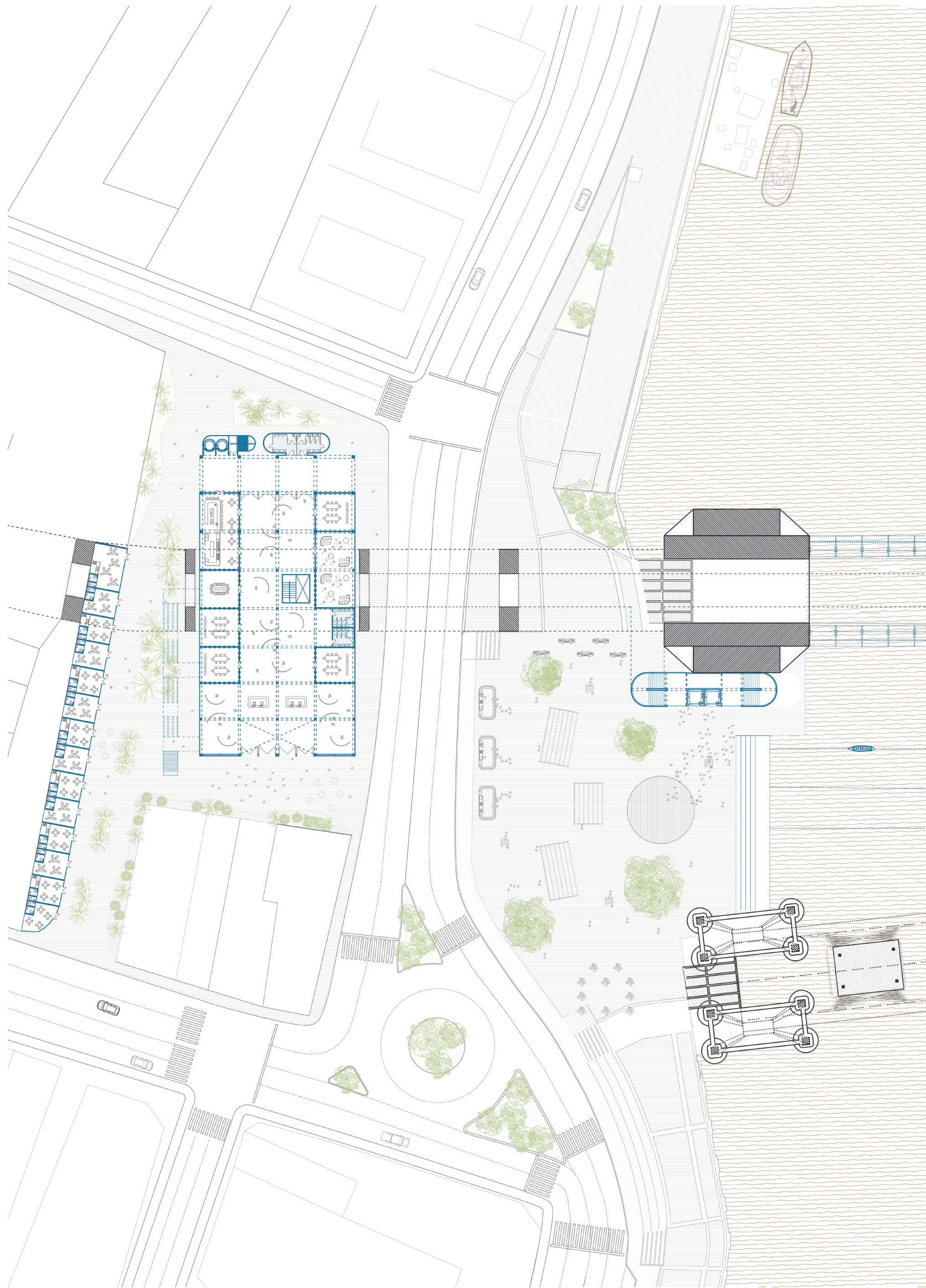
En La Boca, el Edificio de Producción Artística ocupa un lote vacío que funcionaba como depósito, bajo la traza de la autopista. El proyecto lo atraviesa mediante un pasaje público que conecta la Avenida Almirante Brown con el borde ribereño, activando el vacío y generando un acceso directo al sistema cultural. El edificio se desarrolla escalonadamente y dialoga con la infraestructura existente, consolidando el frente urbano y complementando el programa escénico mediante espacios de ensayo y formación.

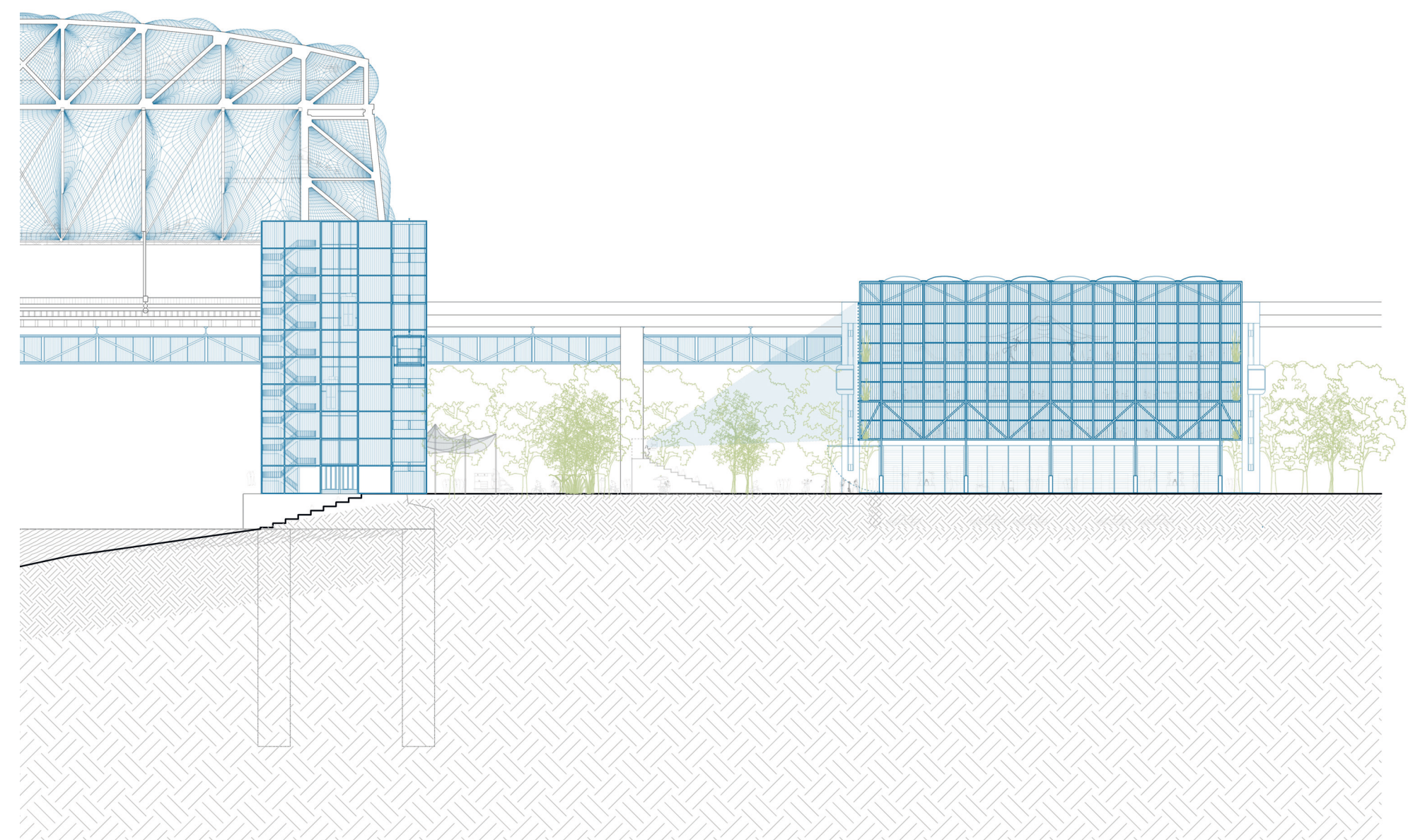
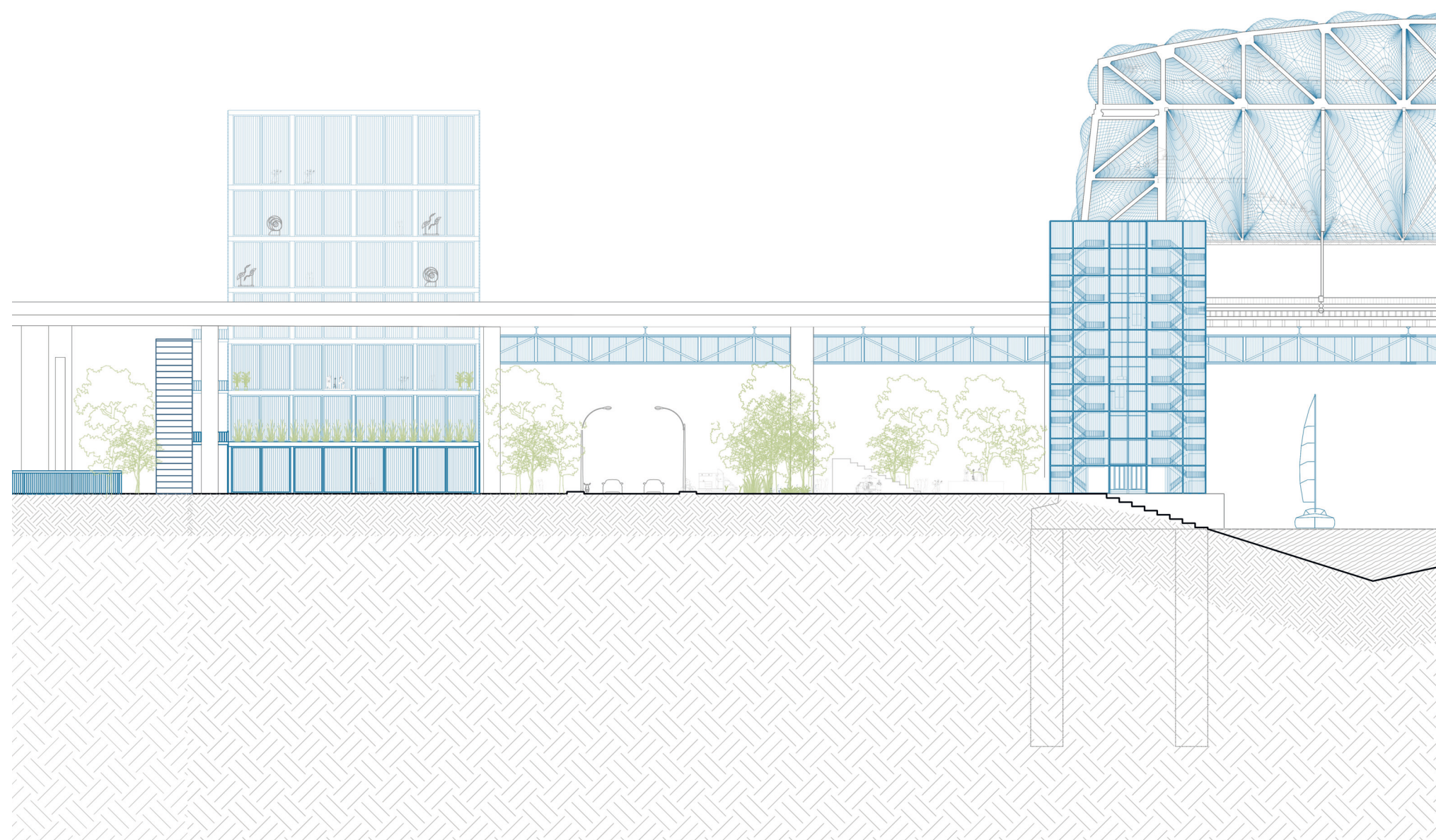
Ambos edificios se vinculan con la Sala Performática a través de una segunda capa de conexión: el bajo autopista, transformado en una cinta elevada que articula el recorrido cultural en una cota superior. De este modo, el masterplan opera en dos niveles: la cota 0, donde el Puente Transbordador conecta físicamente ambas riveras, y la cota alta, donde el sistema arquitectónico integra producción, ensayo y espectáculo.

El resultado no es la suma de tres edificios, sino un sistema continuo donde infraestructura, espacio público y programa cultural se articulan para transformar una franja fragmentada en un territorio activo de intercambio. El masterplan convierte el vacío entre los puentes en el verdadero centro del proyecto y establece una nueva lógica de conexión: ya no solo cruzar, sino permanecer, producir y encontrarse.

“CENTRO DE ARTES ESCÉNICAS”

Estrategia’





El sistema territorial definido en el masterplan se materializa en tres piezas arquitectónicas complementarias que operan como partes de un único dispositivo cultural. Cada edificio responde a una función específica, pero su sentido completo surge de la relación entre ellos y de su integración con la infraestructura existente.

Entre las patas del Puente Transbordador y del Puente Nicolás Avellaneda vehicular se consolidan dos plazas públicas que estructuran el vacío ribereño y convierten el espacio residual en articulador del conjunto. Estas plazas no funcionan como antesala secundaria, sino como verdadero centro del sistema, vinculando ambas riberas y organizando el acceso a los edificios.

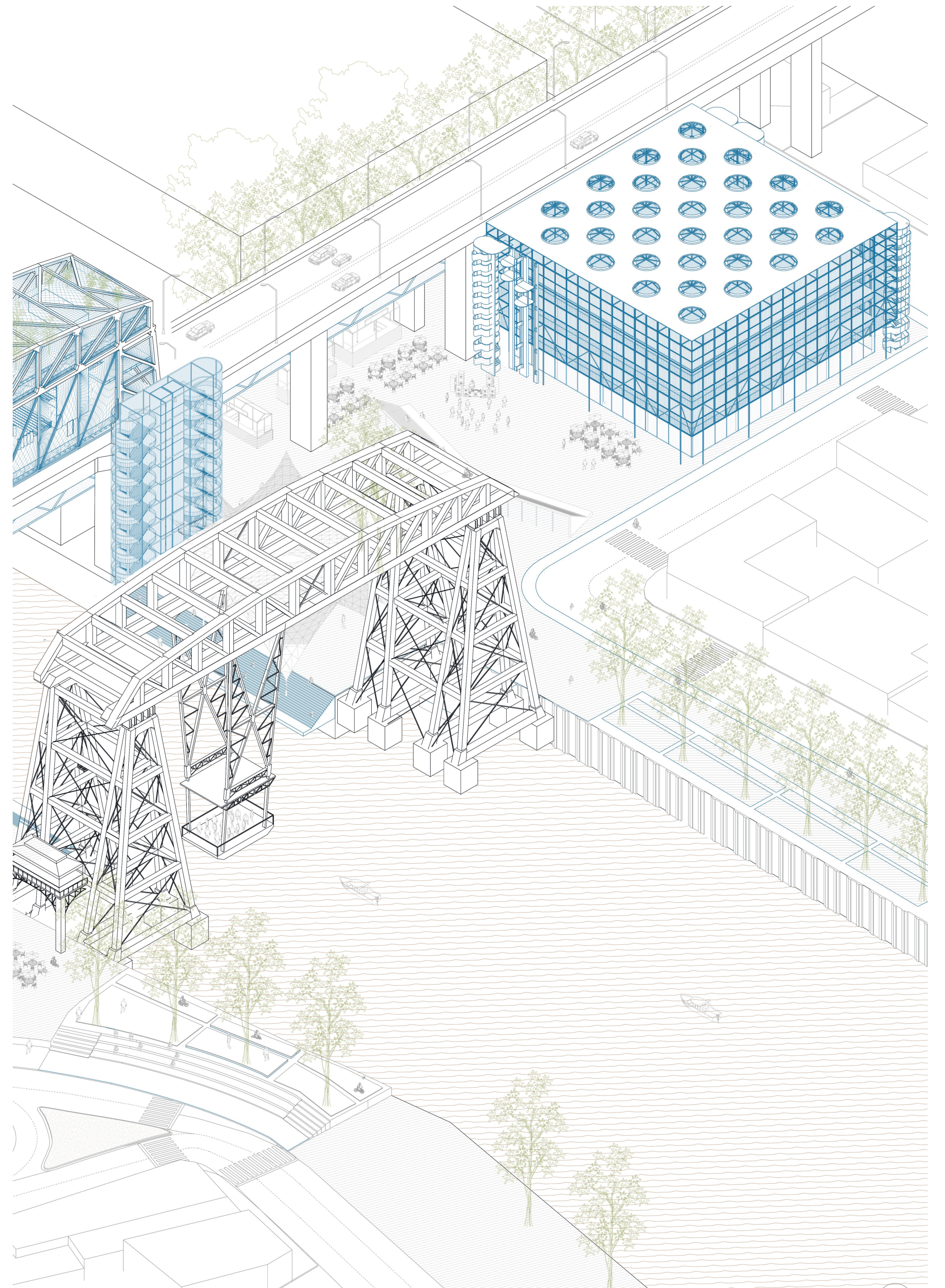
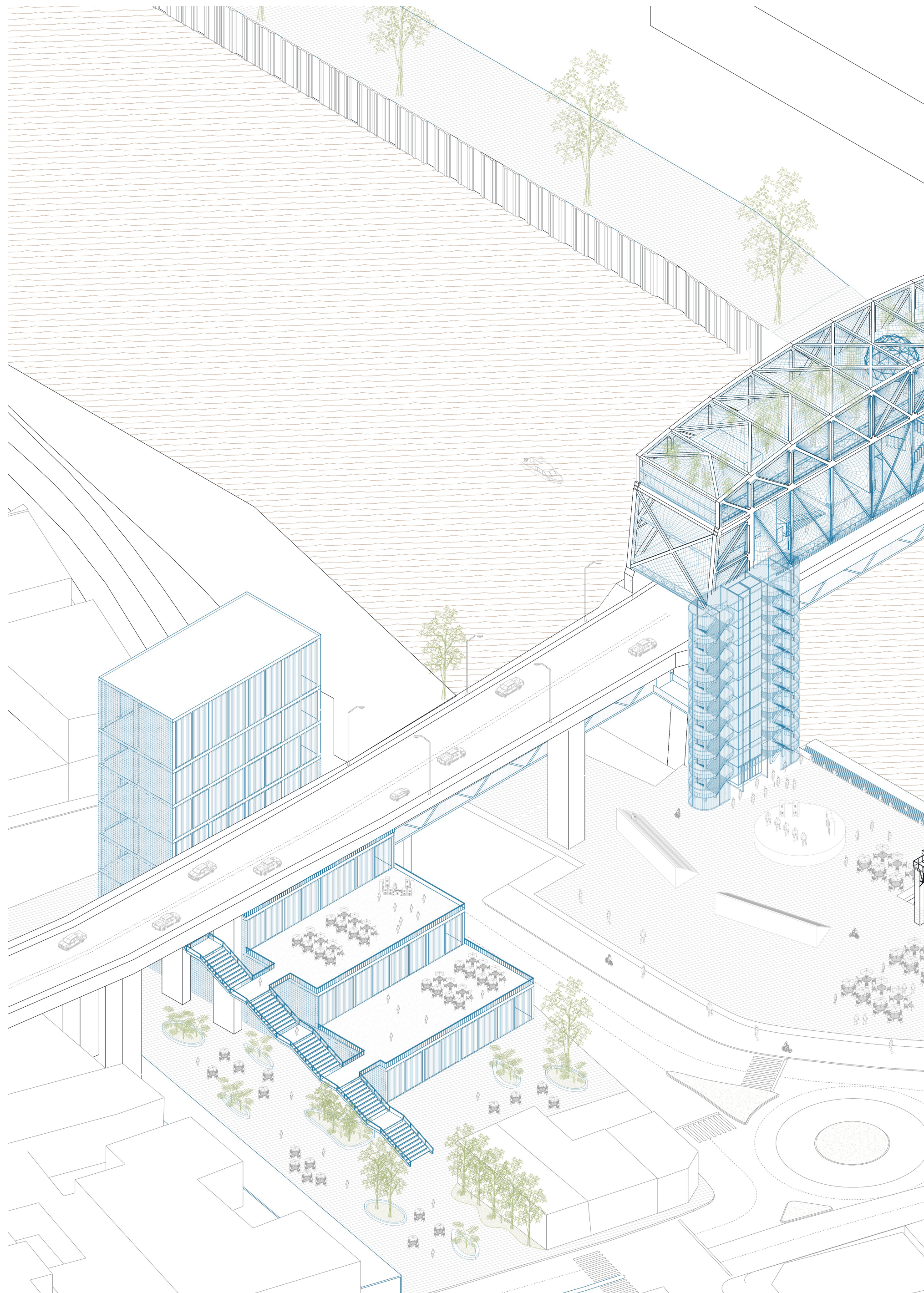
La Sala Performática se implanta sobre el Puente Nicolás Avellaneda vehicular, incorporando programa dentro de la estructura y transformando un dispositivo de tránsito en espacio de espectáculo y permanencia. Esta intervención constituye el núcleo público del sistema y activa el puente como soporte cultural.

En Isla Maciel, el Edificio de Producción de Oficios y Escenografía concentra la dimensión productiva y formativa del proyecto. Su implantación libera el frente hacia el río y refuerza la plaza entre los puentes, mientras que su arquitectura de gran escala permite alojar talleres y una nave libre destinada a la construcción escenográfica, vinculándose directamente con la Sala Performática.

En La Boca, el Edificio de Producción Artística integra espacios de ensayo, formación y gestión, activando un lote vacío bajo la autopista y consolidando el frente urbano mediante un pasaje público que conecta la ciudad con el borde ribereño y con el sistema de plazas.

Los tres edificios se articulan a través del bajo autopista y del Puente Transbordador en funcionamiento, estableciendo conexiones en distintas cotas y consolidando un recorrido continuo entre ambas costas. De este modo, infraestructura, espacio público y arquitectura operan como un sistema integrado donde la movilidad se transforma en permanencia y producción cultural.

Las páginas siguientes desarrollan en detalle cada una de estas piezas, analizando su implantación, organización espacial, estructura y materialidad.



La Sala Performatica se inserta dentro de la estructura del Puente Nicolás Avellaneda vehicular, ocupando el vacío contenido por su reticulado metálico sin alterar su lógica estructural. La intervención no recubre ni oculta la infraestructura existente, sino que la asume como soporte permanente sobre el cual se organiza el nuevo programa. El puente deja de ser únicamente un dispositivo de tránsito para convertirse en contenedor arquitectónico.

La implantación aprovecha la escala longitudinal y la altura disponible entre los planos estructurales, configurando un volumen suspendido que se apoya en la robustez del sistema metálico. Los accesos se resuelven desde ambas riberas mediante núcleos verticales independientes, garantizando autonomía funcional y continuidad territorial. Esta doble entrada refuerza la condición de edificio intermedio, situado entre dos costas y no subordinado a una sola.

El interior se organiza en torno a un gran salón central concebido como espacio flexible. La planta se libera de particiones permanentes y se estructura mediante un sistema de divisores móviles que permite transformar la configuración del espacio según las necesidades del evento. La sala puede operar como un único volumen continuo o subdividirse en configuraciones menores, integrando detrás de escena y soporte técnico dentro de la misma estructura espacial. La flexibilidad no es solo formal, sino operativa.

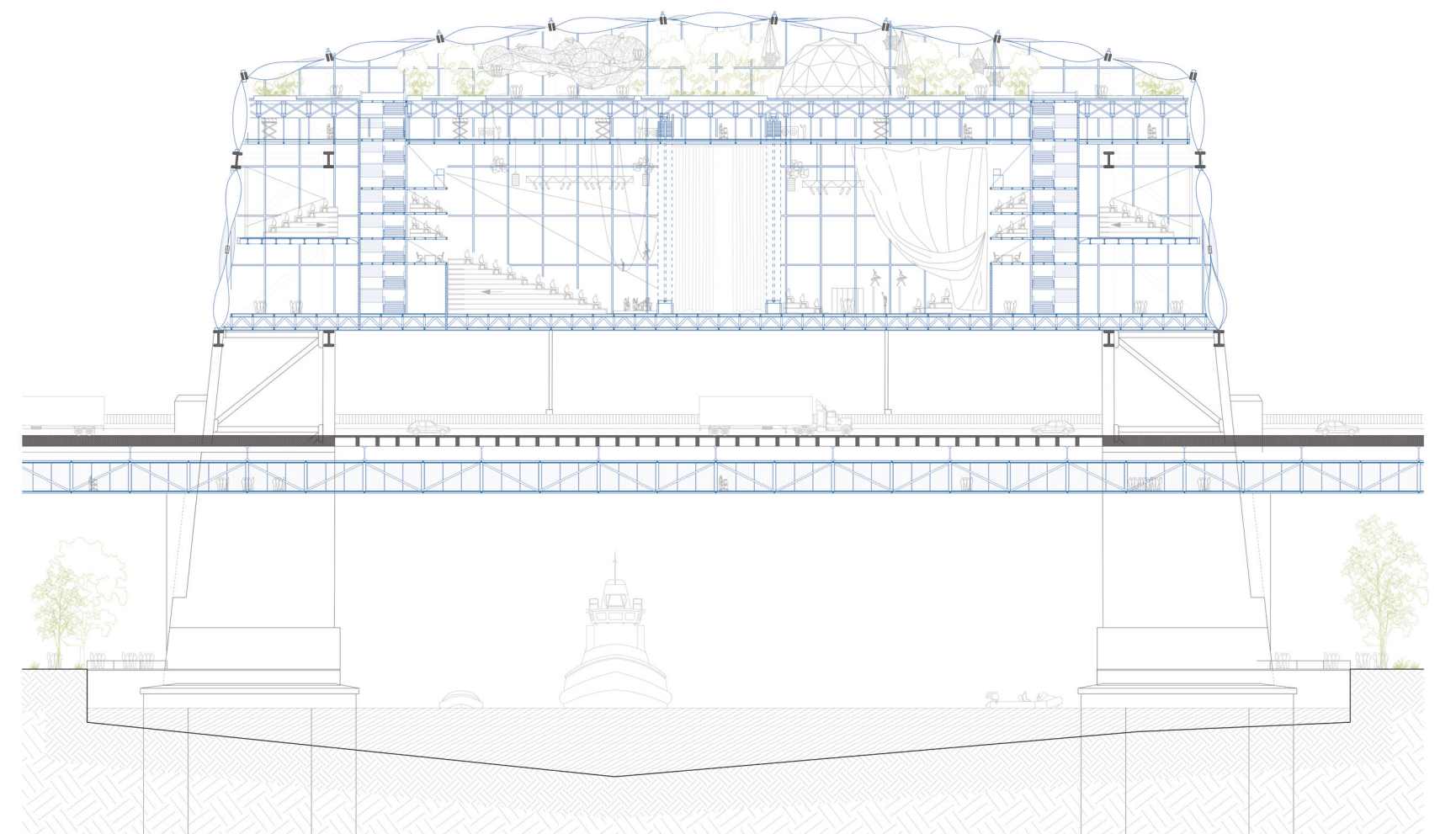
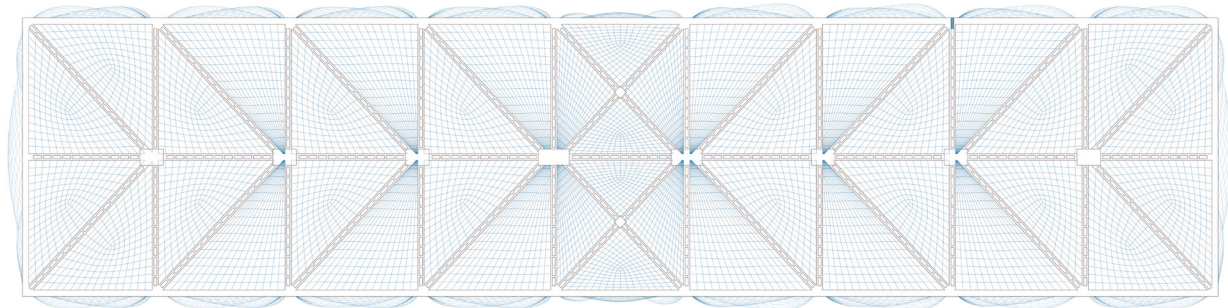
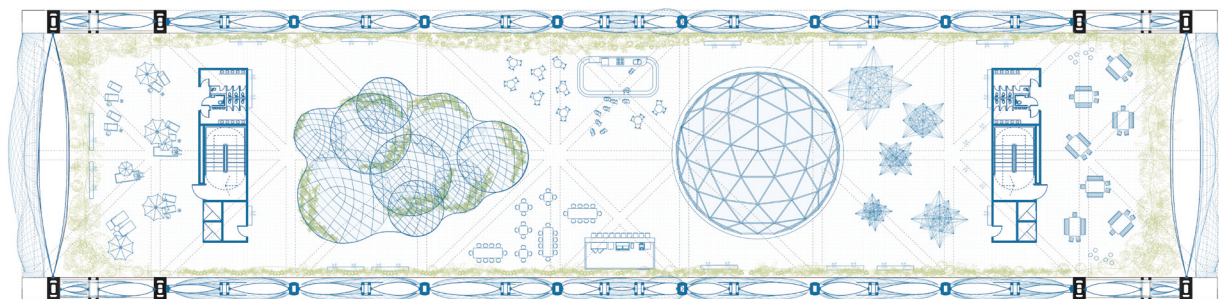
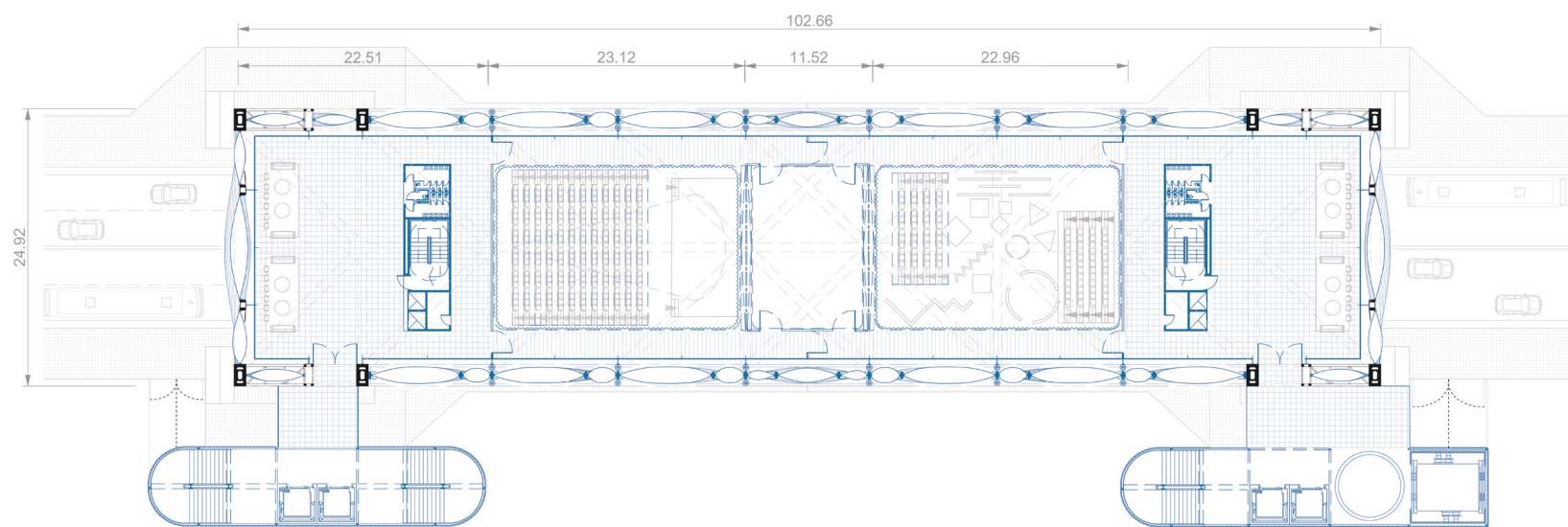
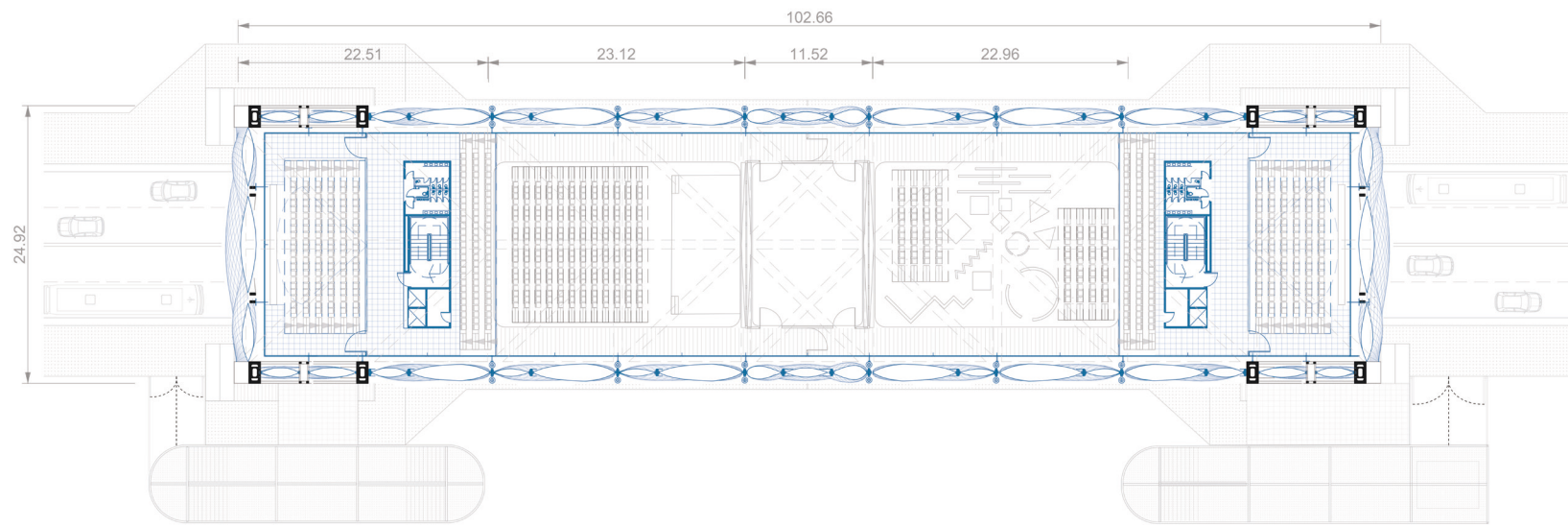
En niveles superiores, el edificio incorpora espacios laterales para eventos audiovisuales y palcos en altura que establecen una relación vertical con el salón principal. Esta superposición de planos produce una experiencia espacial estratificada, donde el espectador no ocupa únicamente el plano horizontal del evento, sino que participa desde distintas cotas.

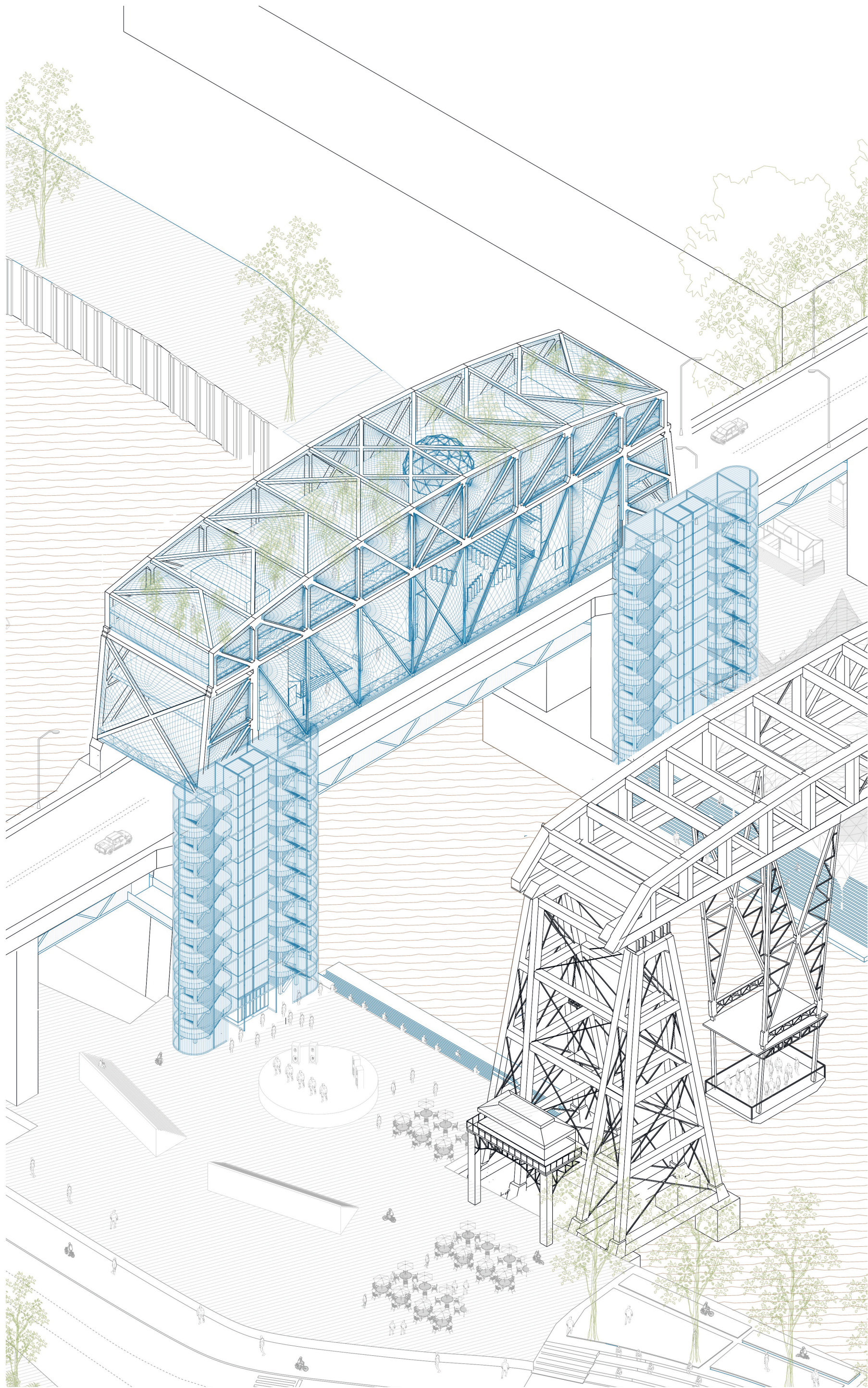
Por encima del volumen escénico se dispone un nivel técnico que concentra los sistemas de control, iluminación, acústica y operación escénica. Esta capa técnica consolida la autonomía del edificio y garantiza su capacidad de adaptación programática.

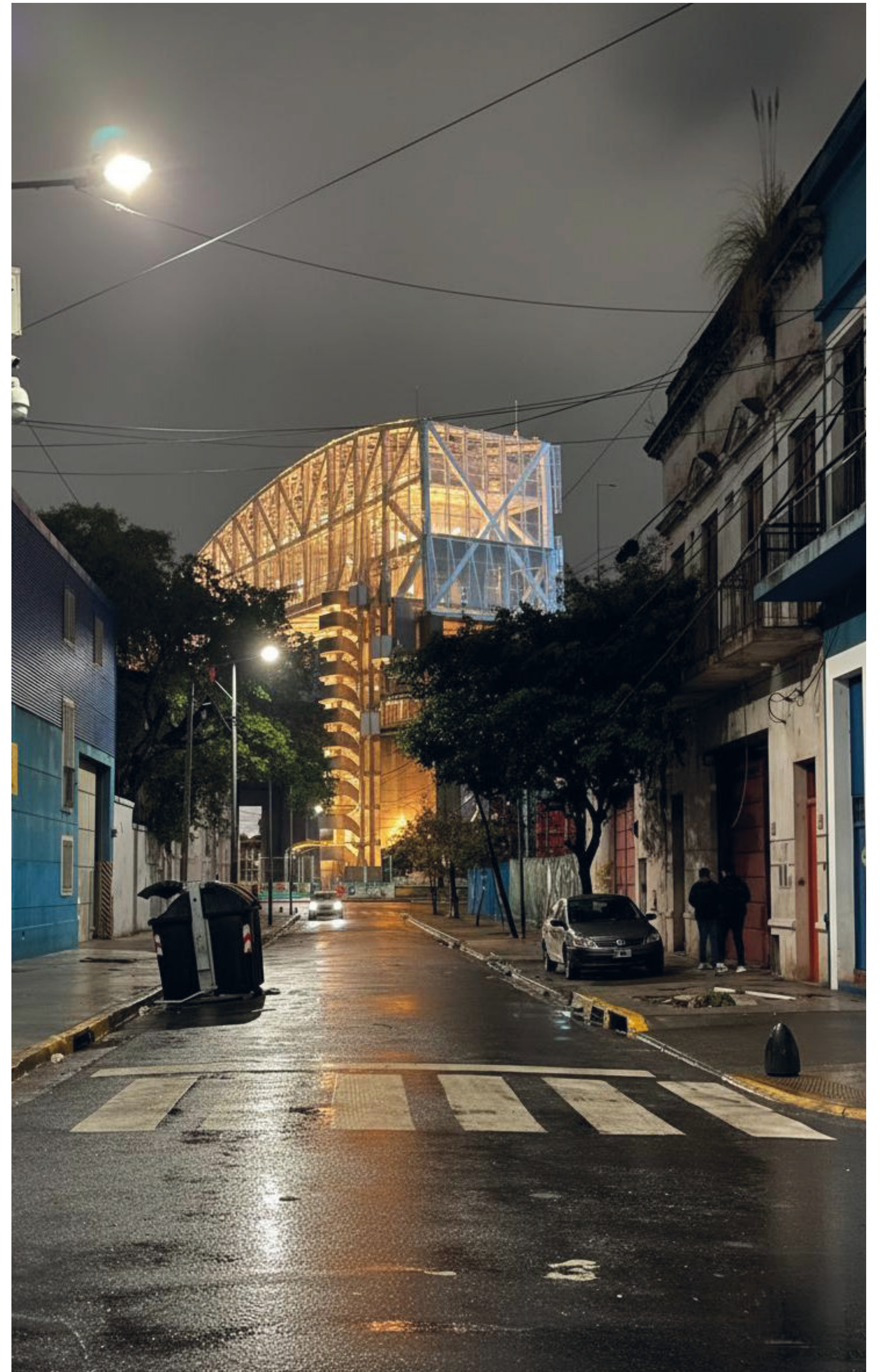
La envolvente exterior se resuelve mediante una piel liviana de ETFE que acompaña la morfología del reticulado metálico existente. Esta membrana permite proteger el programa interior sin anular la lectura estructural del puente, manteniendo visible la infraestructura histórica. En el interior, una segunda envolvente controla las condiciones acústicas y lumínicas del espacio performático, configurando un sistema de caja dentro de estructura.

En la cota superior, la intervención culmina en una terraza pública que transforma el puente en espacio de permanencia. Este plano elevado incorpora áreas de estancia, un anfiteatro y superficies destinadas a instalaciones temporales de artistas, permitiendo que el edificio funcione como plataforma de experimentación y exhibición más allá del evento escénico. La terraza no es únicamente mirador, sino un espacio activo donde arte, paisaje e infraestructura se superponen, extendiendo el uso del edificio en el tiempo y consolidando su dimensión urbana.

La Sala Performatica no se plantea como objeto autónomo, sino como arquitectura integrada a una megaestructura existente. Su operación consiste en activar la infraestructura mediante programa, haciendo que el puente vuelva a ser soporte de vida colectiva. La estructura permanece; el uso se transforma.







‘Edificio de Producción

5

EDIFICIO DE PRODUCCIÓN DE OFICIOS Y
ESCENOGRAFÍA

El Edificio de Producción de Oficios y Escenografía se concibe como un cuadrado perfecto de hormigón armado contenido por una cáscara estructural exterior de acero. El volumen central, macizo y compacto, organiza el programa productivo; la estructura metálica perimetral se superpone sobre ese núcleo, funcionando como sistema de circulación y como cubierta del gran taller superior. Esta relación entre masa y estructura liviana define la lógica constructiva del edificio.

Implantado en el extremo de la manzana en Isla Maciel, el volumen libera el frente hacia el río y consolida la plaza pública entre ambos puentes. En su encuentro con ese espacio abierto, la arquitectura no se cierra: la planta baja permanece permeable, cubierta pero abierta hacia la plaza, permitiendo que el edificio extienda su actividad al exterior. Desde la estructura perimetral puede descender un sistema de proyección para activar la plaza con intervenciones y exhibiciones temporales, integrando producción y espacio público.

En este nivel se ubican un café, un local de venta de productos realizados en los talleres y una biblioteca pública destinada a la comunidad de Isla Maciel. La envolvente metálica, al no cerrarse en planta baja, funciona como estructura que delimita un espacio intermedio entre la plaza y el interior productivo, consolidando un ámbito público cubierto.

Los núcleos de circulación vertical y servicios se disponen externamente, vinculados al volumen principal pero por fuera de la cáscara metálica. Esta decisión mantiene clara la lectura estructural y libera el interior de interferencias.

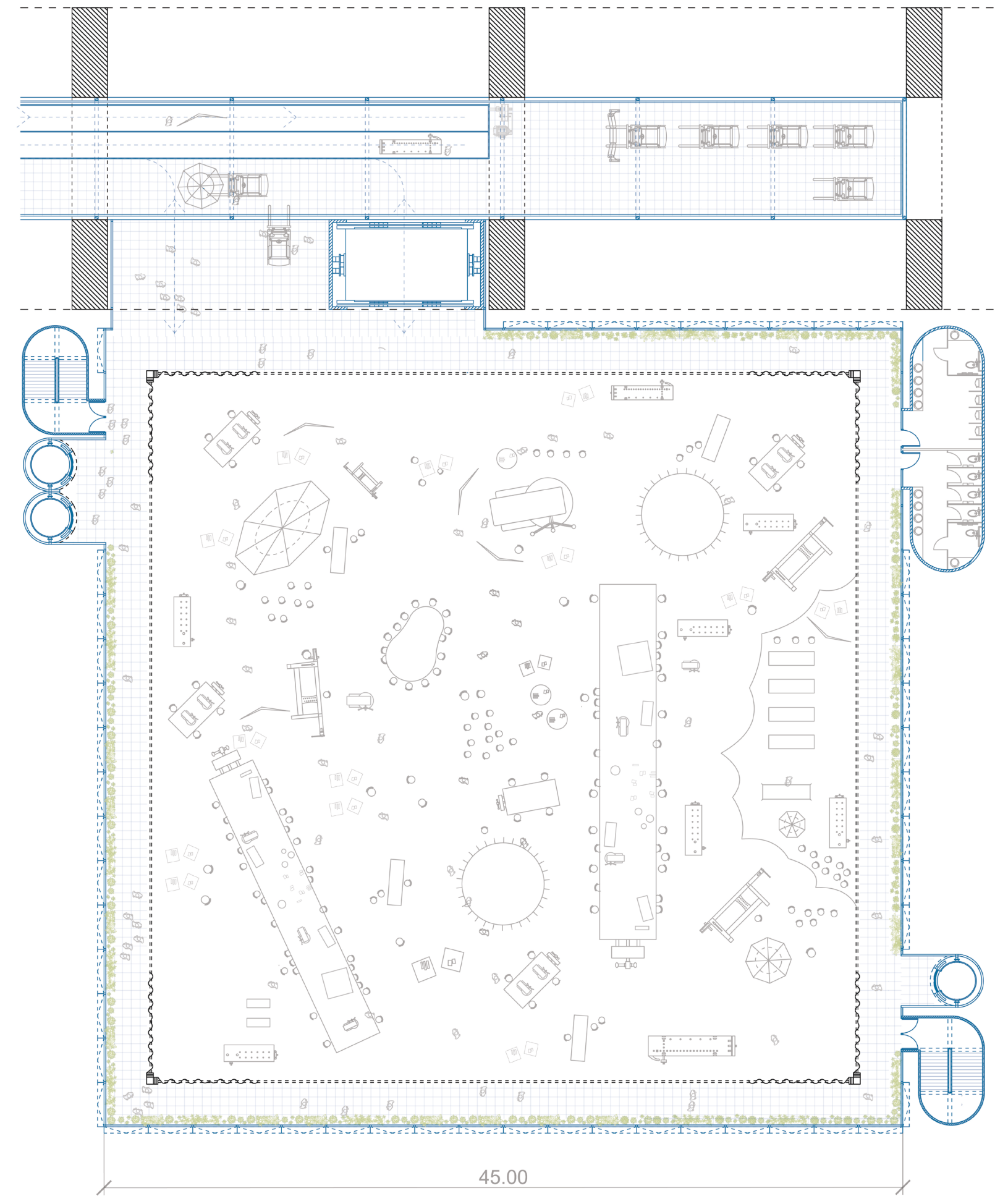
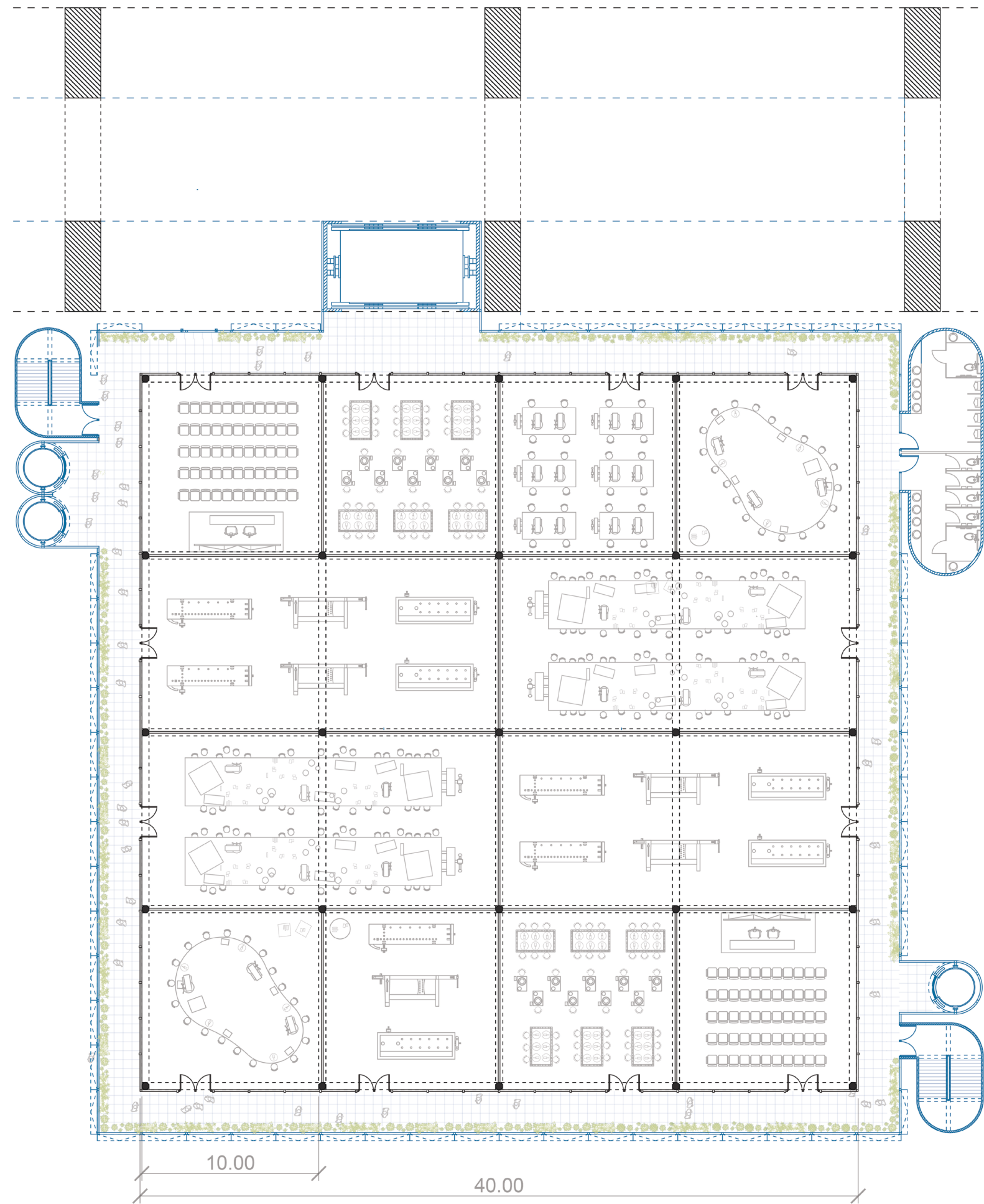
En los niveles intermedios, el núcleo de hormigón alberga talleres de oficio y espacios de formación vinculados a herrería, carpintería, textil y producción escénica. Estas plantas, más compartimentadas y de menor altura, sostienen la dimensión pedagógica y productiva del edificio, consolidando su rol como soporte técnico del sistema cultural.

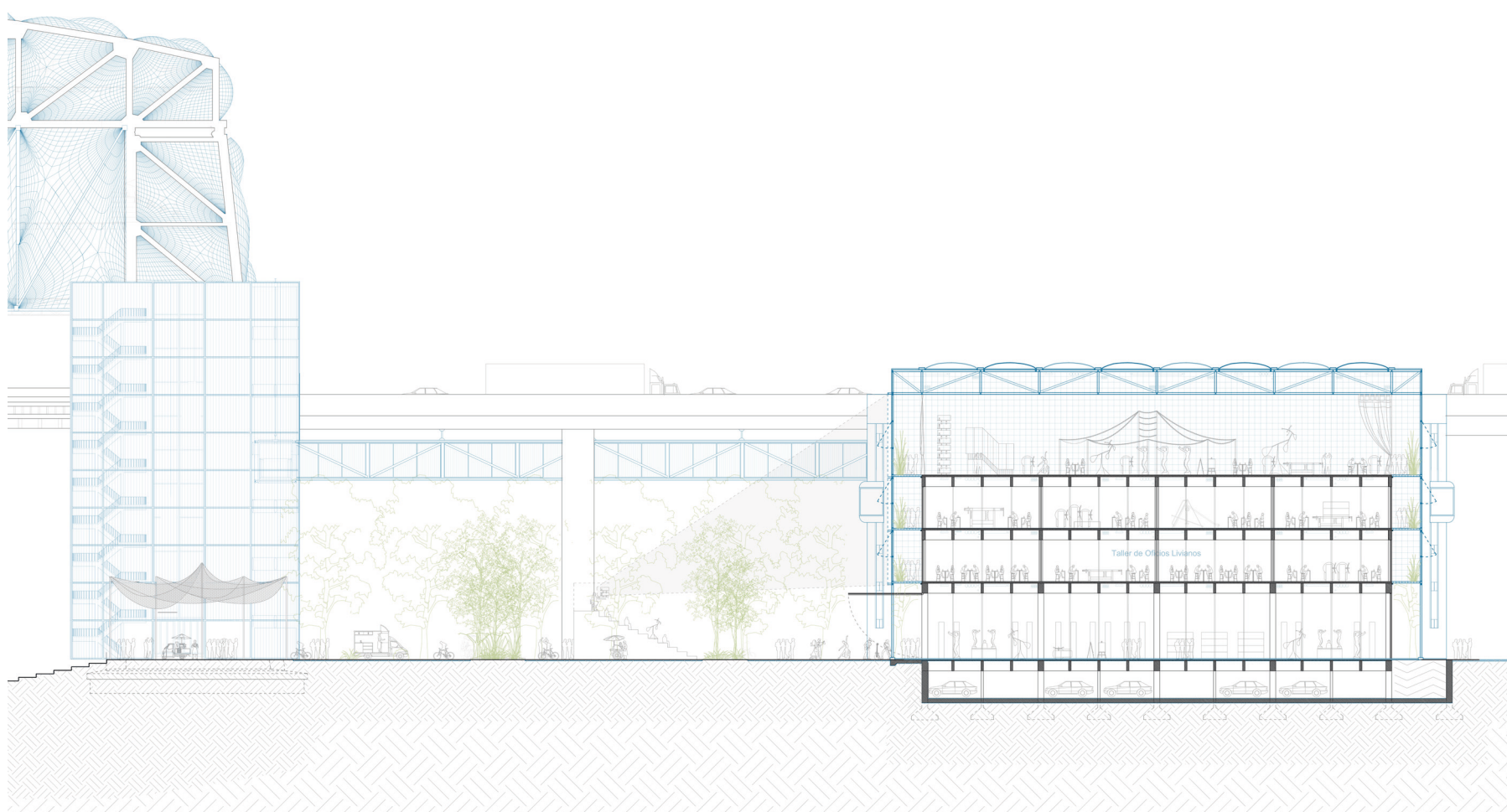
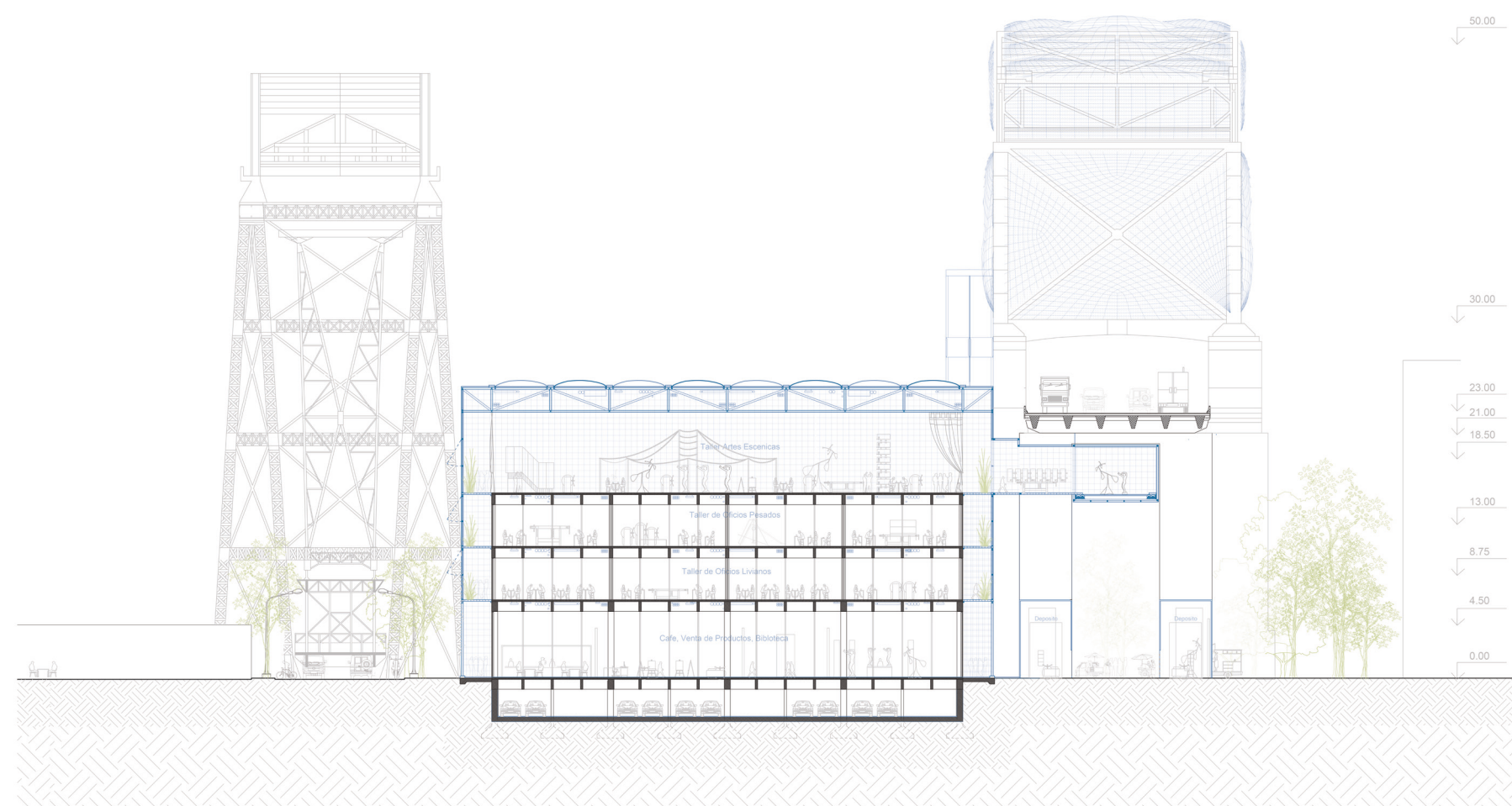
El nivel superior se resuelve como una nave libre de aproximadamente 40 x 40 metros destinada a la construcción de escenografías a escala real. La cáscara metálica actúa como cubierta estructural de este espacio, permitiendo que la planta quede completamente libre de columnas interiores. La cubierta incorpora claraboyas dispuestas al ritmo de la estructura, garantizando el ingreso homogéneo de luz natural sobre el taller y reforzando la lógica modular del sistema.

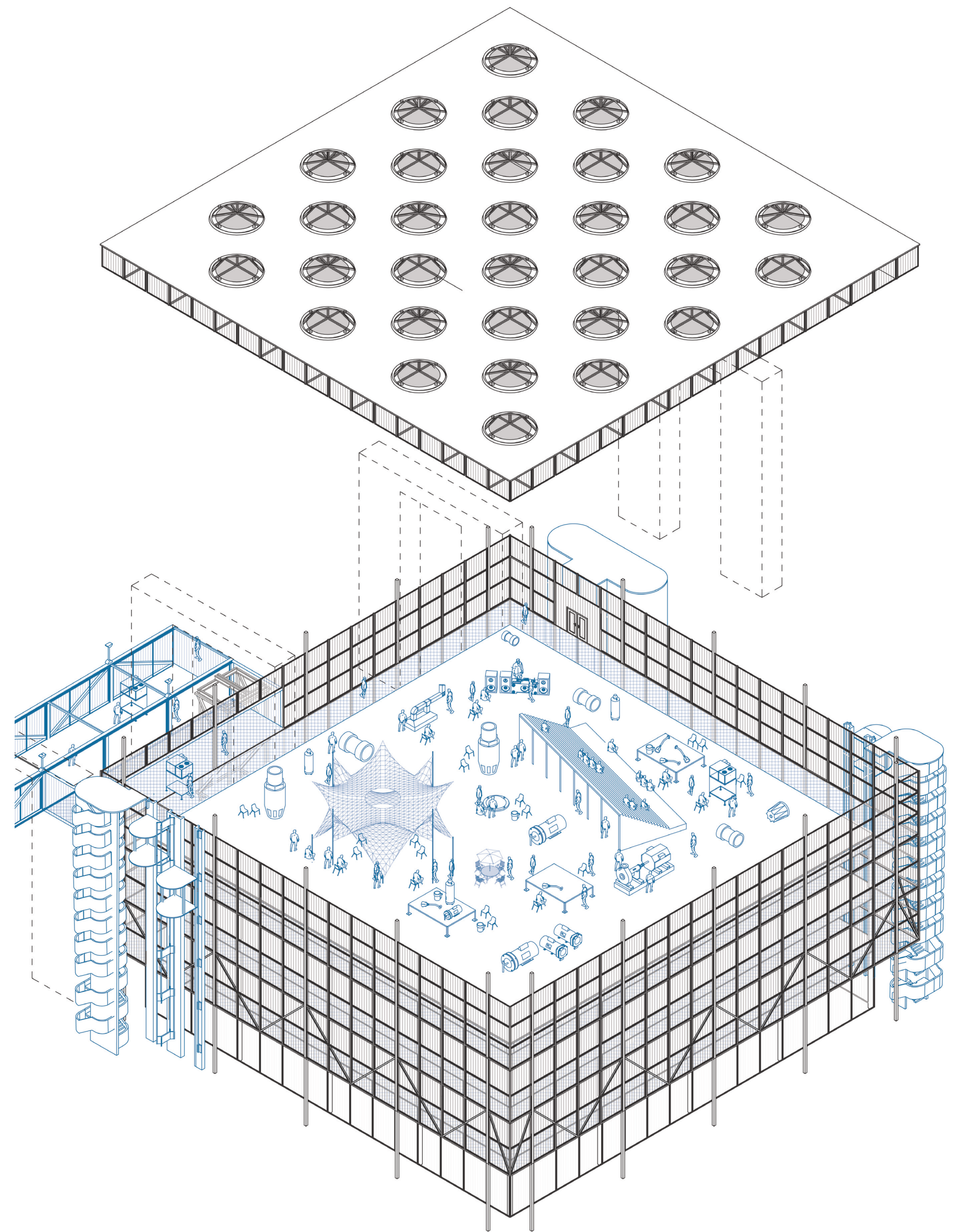
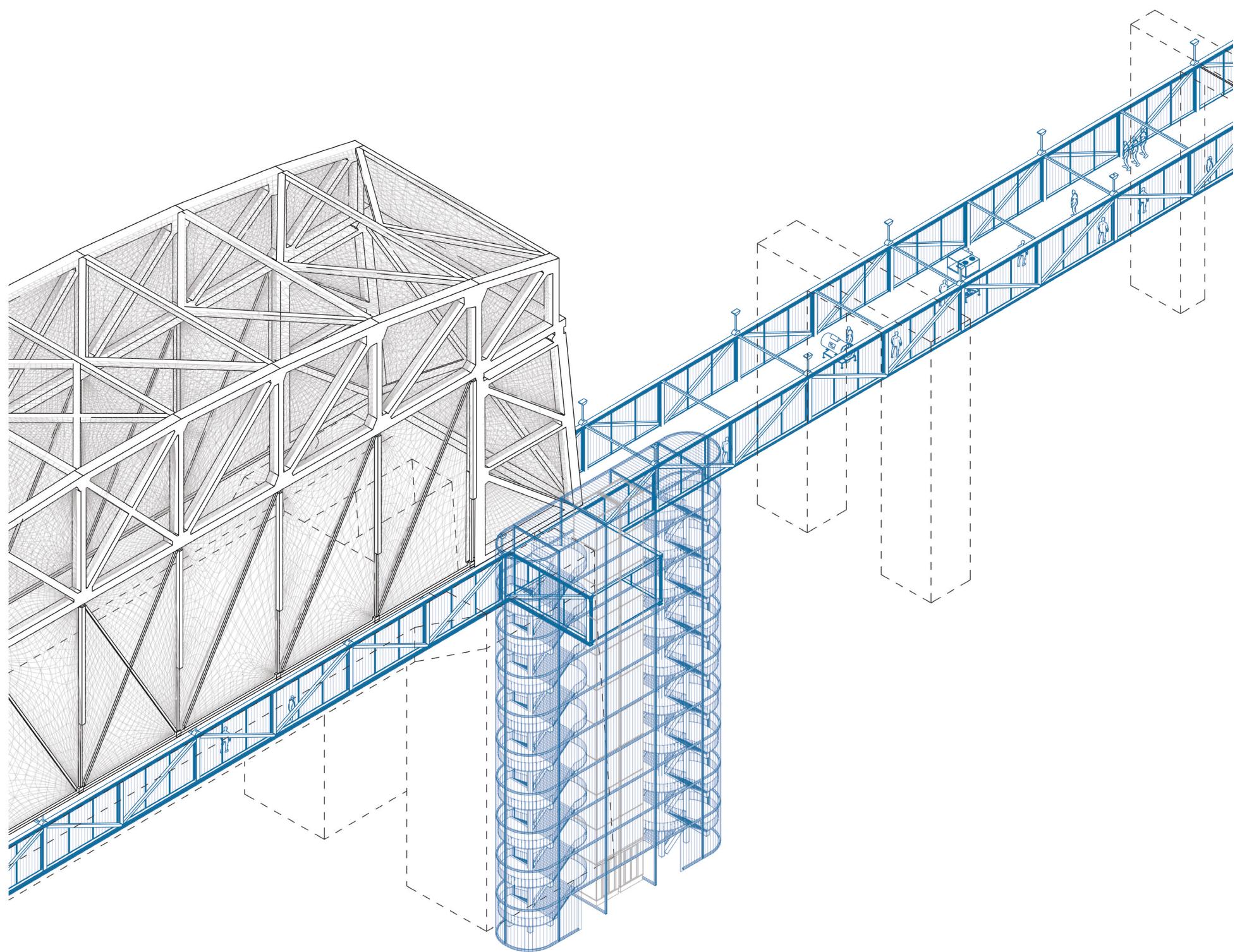
La circulación se desarrolla en el perímetro, conectada a la estructura metálica, configurando una arquitectura de doble espesor: un interior productivo central y un anillo exterior que organiza recorridos y accesos. La envolvente no es un elemento decorativo, sino un dispositivo funcional que permite liberar el interior, cubrir la gran nave y estructurar el edificio.

Desde su nivel superior, el edificio se vincula con la cinta infraestructural que conduce hacia la Sala Performativa, permitiendo el traslado directo de escenografías hacia el puente. De este modo, el edificio forma parte de una cadena continua que integra formación, fabricación y espectáculo dentro de un mismo sistema territorial.

de Oficios y Escenografía’







‘Edificio de Producción

5

EDIFICIO DE PROODUCCIÓN ÁRTISTCA Y FORMACIÓN

En la margen de La Boca se implanta un edificio de producción artística vinculado al Centro Munar, concebido no como pieza aislada sino como parte de un sistema cultural mayor que busca consolidar el borde del Riachuelo como territorio de intercambio creativo. El proyecto propone integrar y reubicar las actividades existentes del centro dentro de una estructura abierta y flexible, capaz de absorber programas cambiantes y de ofrecer soporte a prácticas artísticas diversas, desde talleres y residencias hasta espacios de exhibición y producción colectiva. Más que un objeto arquitectónico cerrado, el edificio se plantea como infraestructura cultural: un soporte que habilita relaciones, encuentros y procesos en constante transformación.

El volumen se organiza a partir de un pasaje público que atraviesa la manzana desde la Avenida Almirante Brown, entendiendo la planta baja como extensión del espacio urbano más que como límite edilicio. Este pasaje no solo conecta puntos de la ciudad, sino que construye una situación intermedia entre calle y edificio, donde lo público y lo productivo se entrelazan. La apertura de la manzana genera una plaza interior que funciona como vacío activo, lugar de encuentro y de apropiación cotidiana para artistas y vecinos. Así, el proyecto no ocupa la manzana sino que la perfora, permitiendo que la ciudad la atraviese.

El recorrido ascendente acompaña el crecimiento del edificio en dirección a la autopista, asumiendo la infraestructura existente no como borde hostil sino como condición de proyecto. En lugar de ocultarla, el edificio dialoga con su escala y su presencia, construyendo una transición gradual entre la escala peatonal del barrio y la dimensión metropolitana. La arquitectura opera entonces como mediadora entre dos velocidades urbanas: la del tránsito infraestructural y la del habitar cotidiano. El bajo autopista deja de ser residual para convertirse en parte activa del proyecto, incorporado como espacio de sombra, protección climática y soporte de nuevas actividades.

La organización en sección responde a una lógica de escalonamiento que articula programa, luz y relación con la infraestructura. Los primeros tramos del edificio se resuelven con alturas de tres metros, configurando espacios más contenidos donde se ubican aulas, talleres de formación y áreas de investigación. Se trata de ámbitos que requieren condiciones de mayor concentración y una escala más doméstica, asociada al trabajo cotidiano y a la producción intelectual. A medida que el edificio asciende y se aproxima al bajo autopista, la sección comienza a expandirse y los niveles alcanzan alturas de seis metros, permitiendo mayor flexibilidad programática, iluminación cenital y la incorporación de actividades colectivas de mayor escala. Esta transición acompaña el desplazamiento desde lo pedagógico hacia lo performativo.

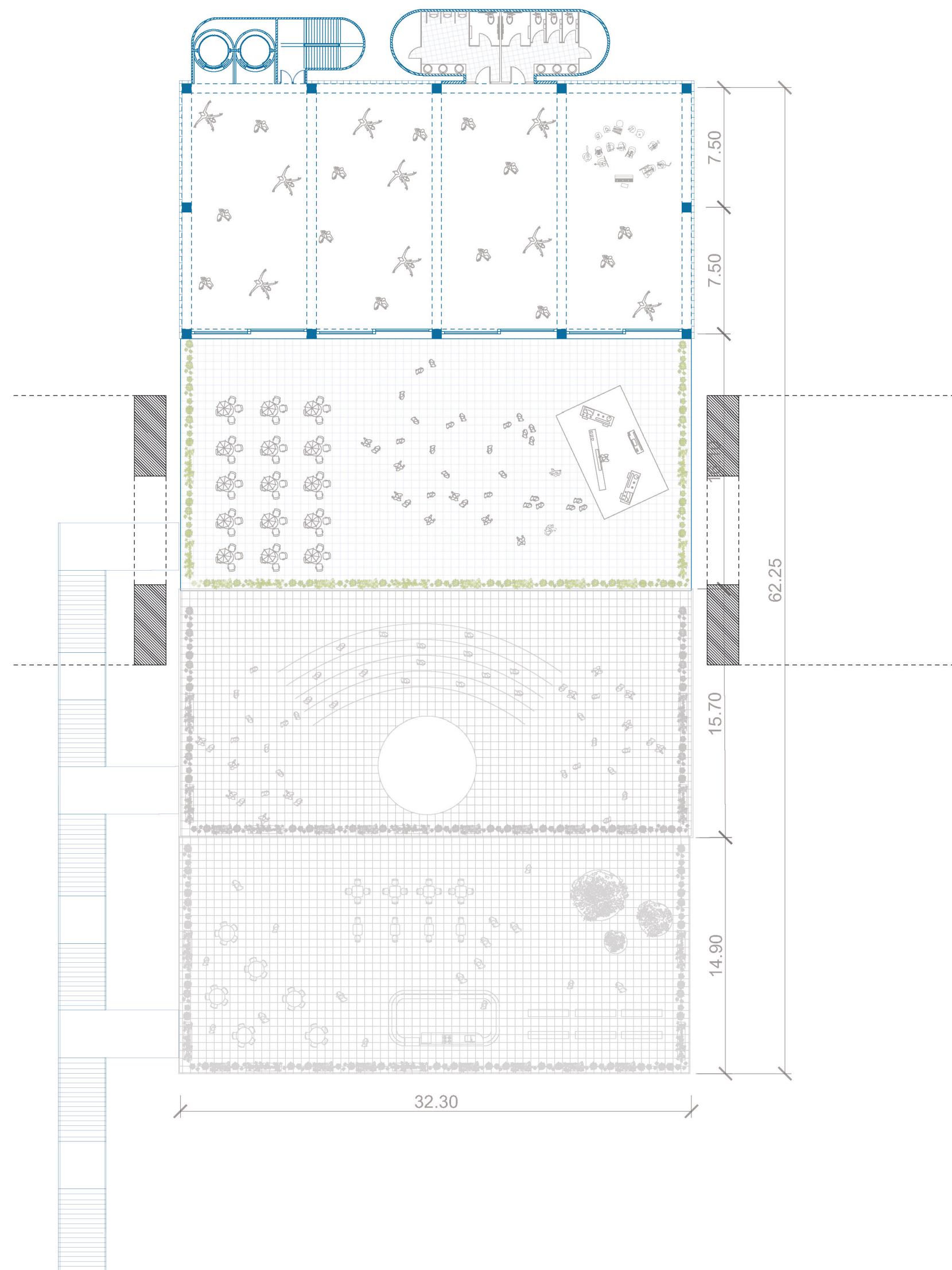
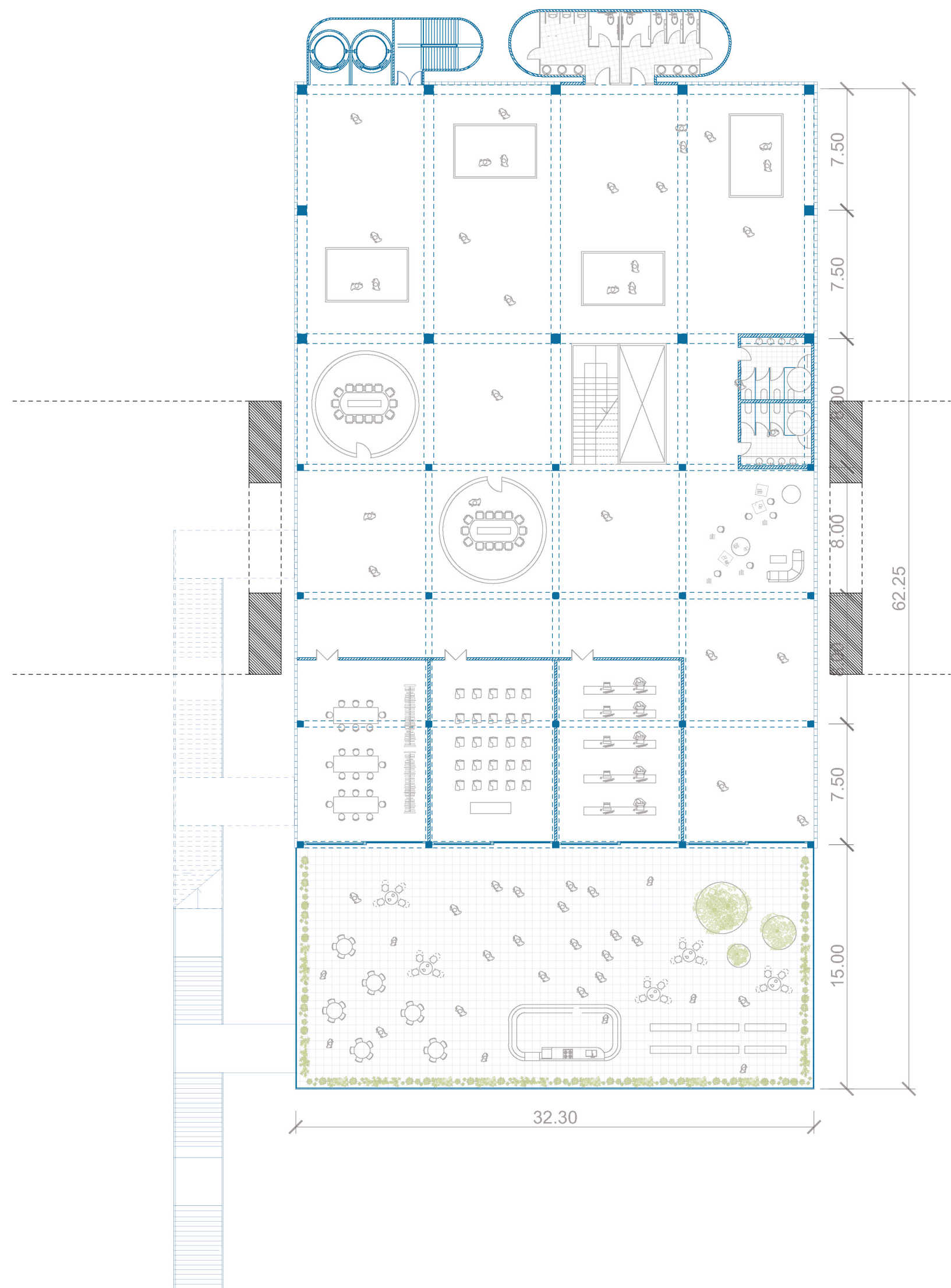
El recorrido culmina en un último nivel de nueve metros de altura, donde se localizan los espacios de mayor carácter artístico y corporal, como la sala de danza y la sala de acrobacias. Estas grandes luces verticales habilitan movimientos amplios, montajes escénicos y apropiaciones diversas, convirtiendo la parte superior del edificio en un ámbito de máxima expresión creativa. La sección del proyecto construye así una narrativa espacial: desde la base más introspectiva hasta la culminación abierta y expresiva, el edificio traduce en altura el pasaje de la formación a la acción artística.

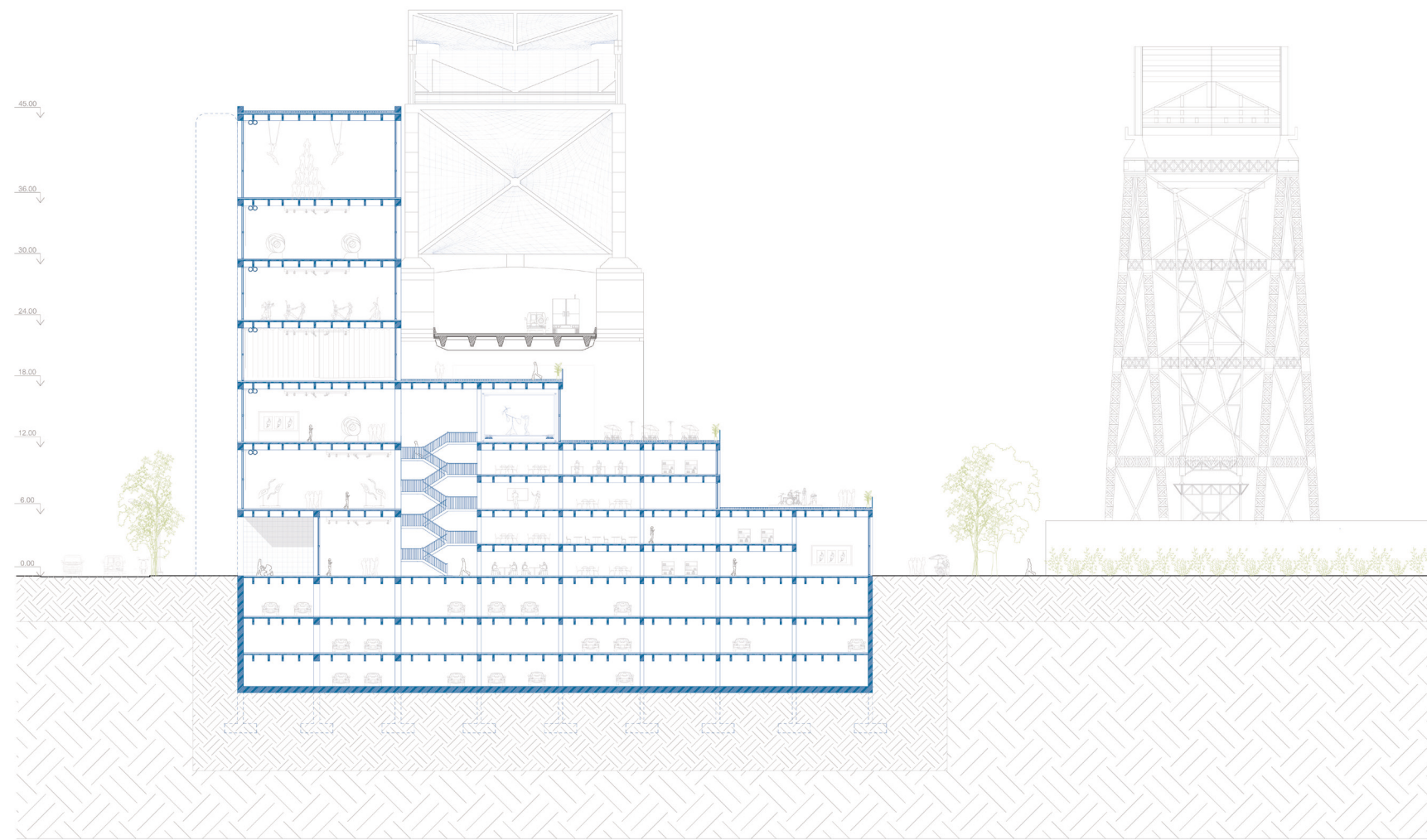
Materialmente, el conjunto se construye con hormigón, vidrio y ladrillos de vidrio que operan simultáneamente como filtros ambientales y como dispositivos expresivos. Los ladrillos de vidrio controlan la incidencia solar, generan veladuras de luz y permiten una percepción difusa del interior productivo, donde la actividad artística se intuye más que exhibirse de manera directa. Esta materialidad refuerza la idea de un edificio permeable y cambiante, cuya imagen varía según la luz y el uso, y que se asocia a lo experimental y a lo procesual del mundo artístico.

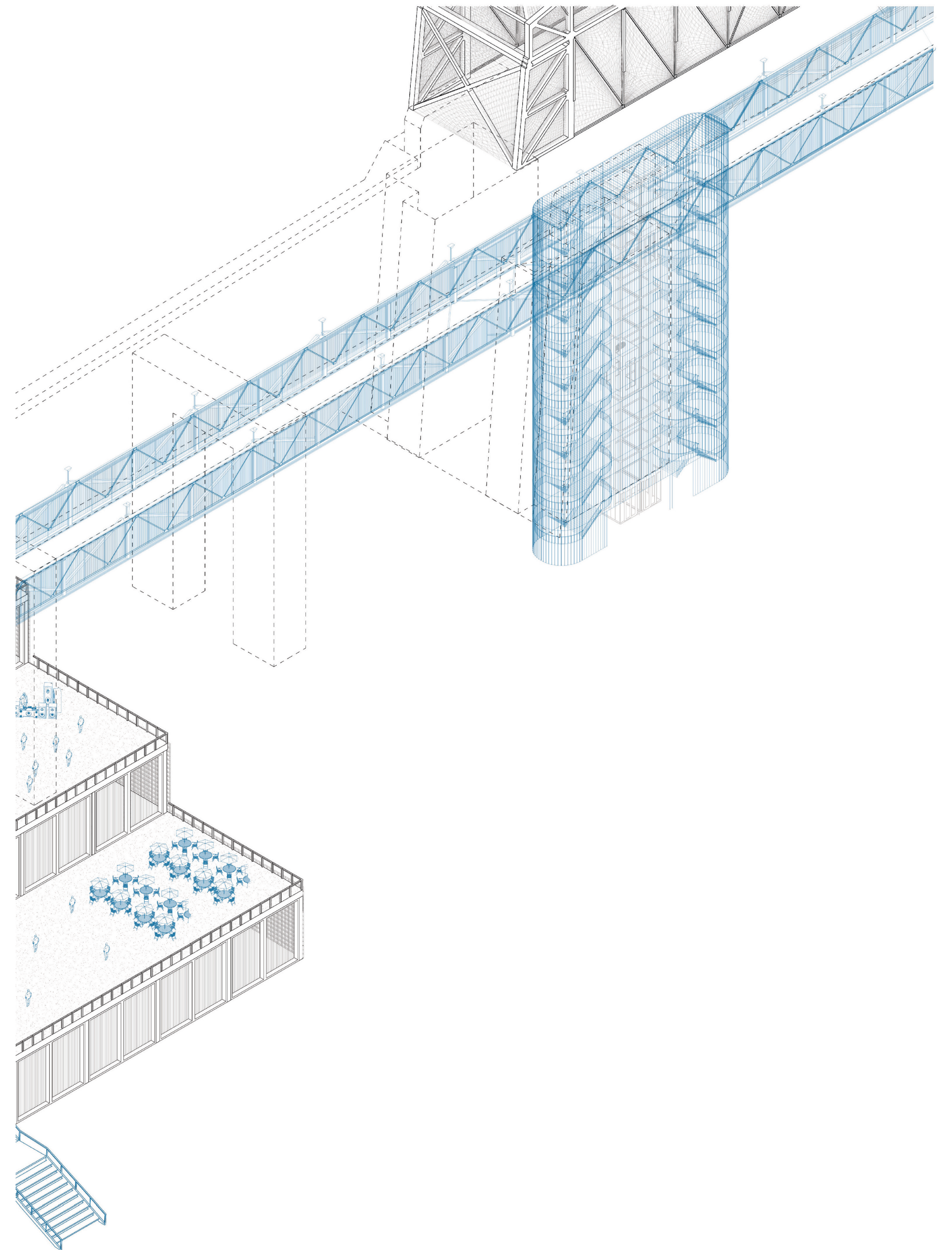
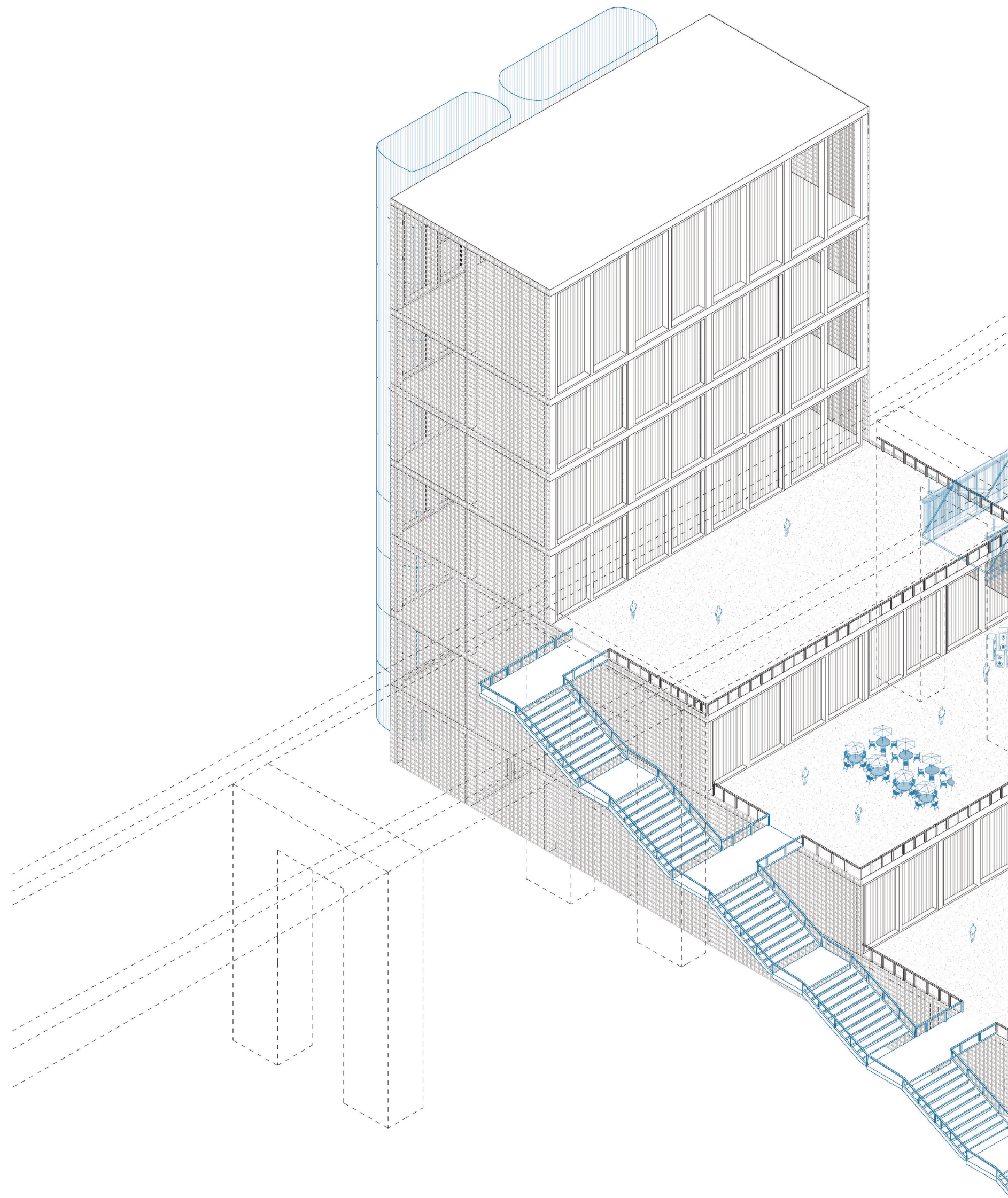
La circulación se desarrolla mayormente por el exterior, mediante rampas, escaleras y plataformas que convierten al edificio en un recorrido continuo. El desplazamiento deja de ser solo funcional para convertirse en experiencia espacial y en instancia de encuentro. Los espacios intermedios —galerías, terrazas y expansiones— adquieren protagonismo sobre el interior cerrado, proponiendo una arquitectura que privilegia la relación entre cuerpos, miradas y paisaje urbano. El edificio no se recorre únicamente para llegar a un programa, sino para habitar el trayecto mismo.

En este sentido, el proyecto entiende la producción artística como práctica colectiva y visible, y a la arquitectura como soporte de relaciones más que como objeto terminado. Su implantación en el borde del Riachuelo busca activar nuevas dinámicas entre La Boca e Isla Maciel, reforzando la idea del río no como frontera sino como espacio compartido. El edificio se presenta así como mediador territorial, infraestructura cultural y dispositivo urbano capaz de catalizar intercambios entre arte, ciudad e infraestructura.

Artística y Formación’







‘Maqueta,

6

“CENTRO DE ARTES ESCÉNICAS”

La maqueta general del proyecto se desarrolla en escala 1:200 y tiene un largo total de 1,50 metros, lo que permite representar aproximadamente 300 metros reales del sistema territorial entre ambos puentes.

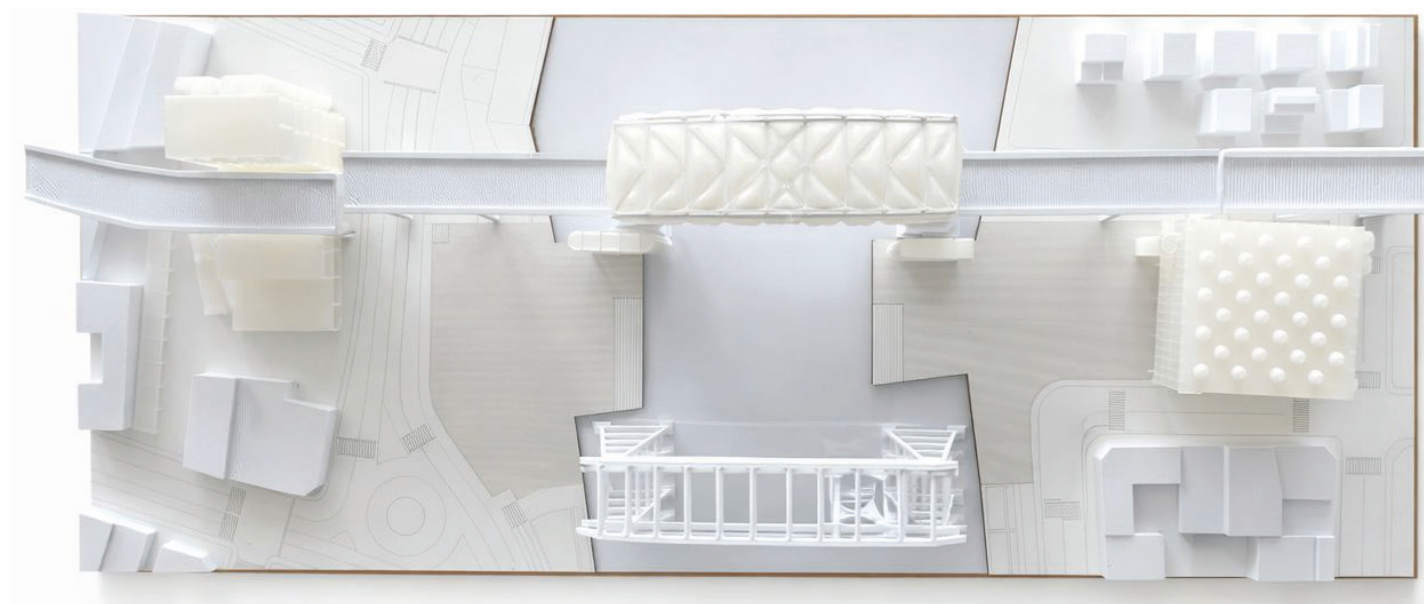
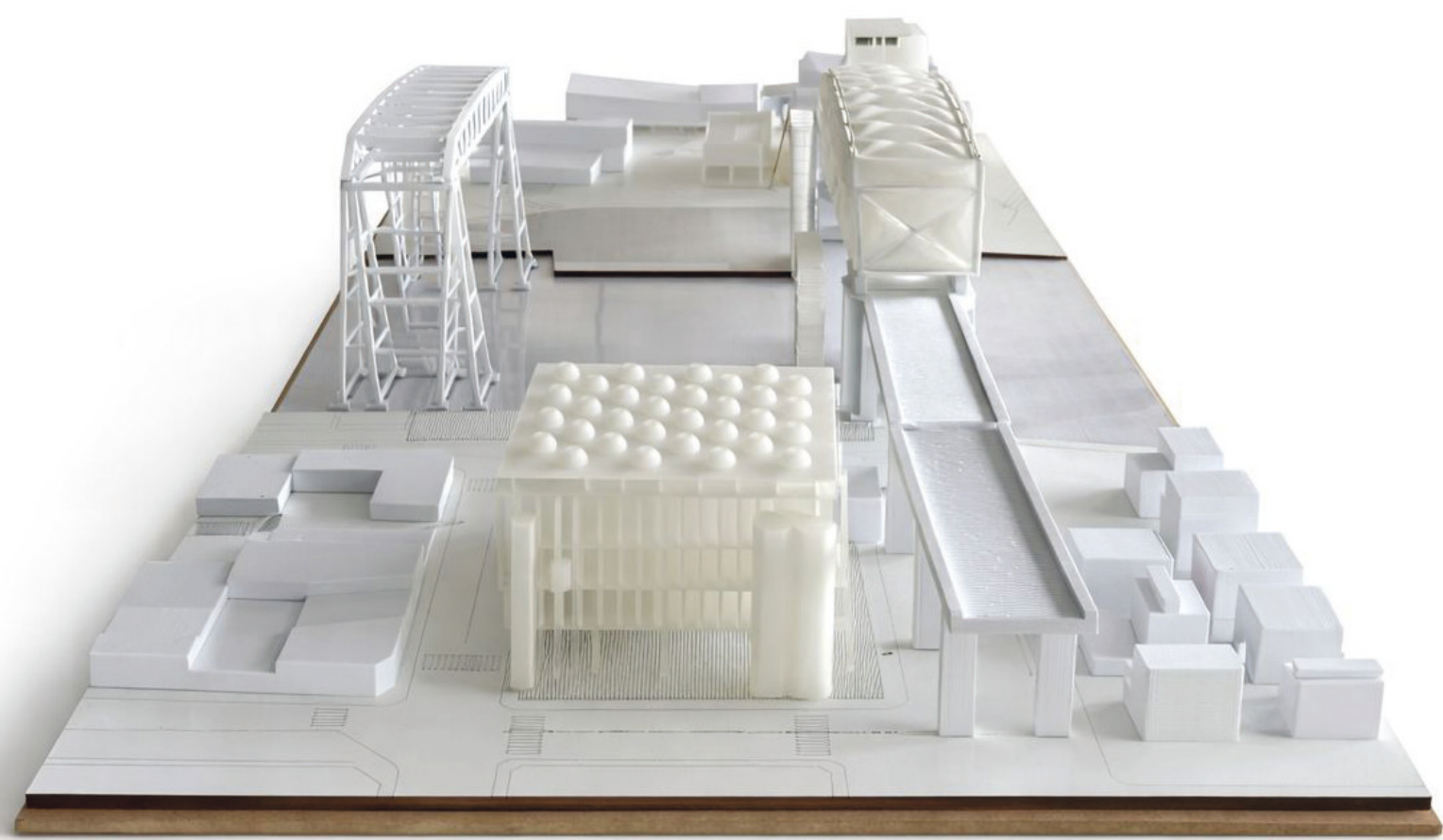
En esta escala se puede leer con claridad la relación entre infraestructura, espacio público y edificios proyectados, entendiendo el conjunto como un sistema continuo.

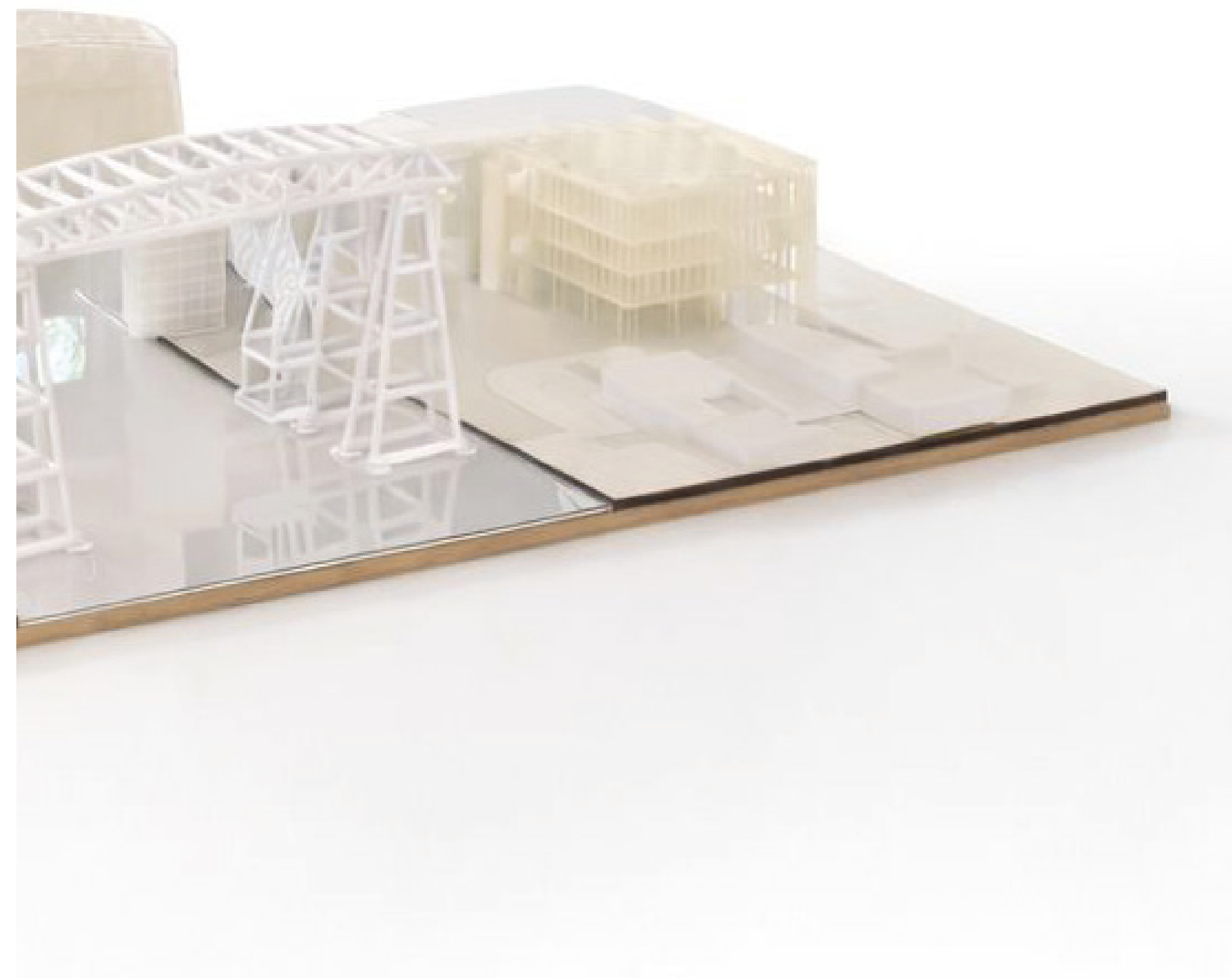
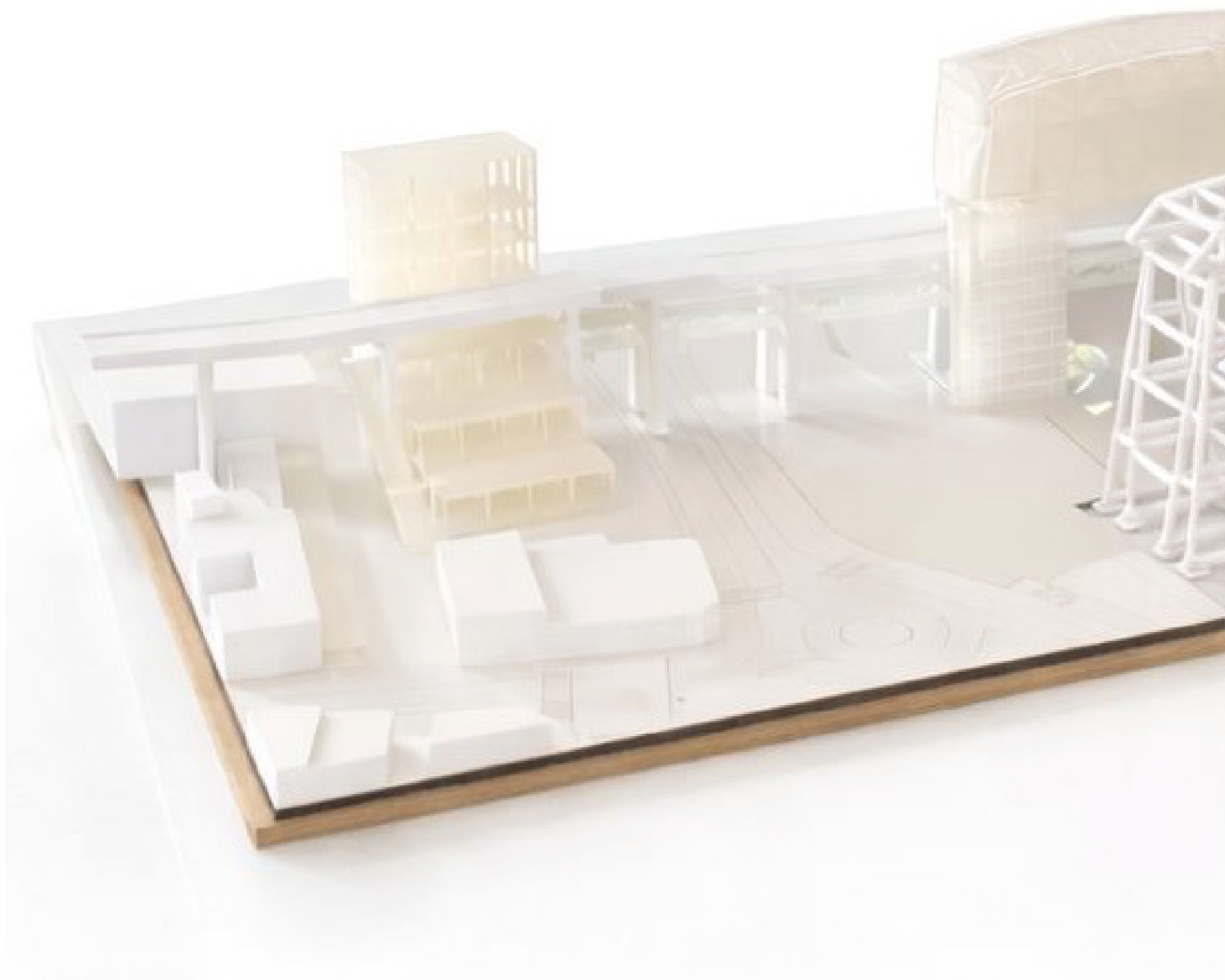
Las preexistencias —Puente Transbordador Nicolás Avellaneda, puente vehicular, autopista y tejido urbano— se materializan en impresión 3D blanca. Las nuevas intervenciones —Sala Performática, Edificio de Producción Artística y Edificio de Oficios y Escenografía— se imprimen en material transparente.

El contraste entre blanco y transparente refuerza conceptualmente la hipótesis del trabajo: la infraestructura preexistente permanece como estructura permanente, mientras que el nuevo programa se incorpora como capa activa y contemporánea.

La maqueta permite comprender las conexiones en distintas cotas, la consolidación de las plazas entre ambos puentes y la implantación estratégica de los tres edificios dentro del masterplan.

Modelo’





‘Bibliografía,

7

“CENTRO DE ARTES ESCÉNICAS”

Andrea Cuesta Ferrazzano y Silvina Babich, coords., Aguas arriba: Navegaciones de artistas en el Riachuelo (Buenos Aires: Fundación Cazadores / Cubo, 2019)

Utopías de Buenos Aires. Buenos Aires: Biblioteca del Congreso de la Nación (BCN) y CEDODAL, 2021.

Rodríguez Ramírez, Francisco. Un entendimiento infraestructural del proyecto. Barcelona: Reverté, 2018.

Cuesta Ferrazzano, Andrea, y Silvina Babich, coords. Aguas arriba: Navegaciones de artistas en el Riachuelo. Buenos Aires: Fundación Cazadores / Cubo, 2019.

Silvestri, Graciela. El color del río: Historia cultural del paisaje del Riachuelo. Buenos Aires: Universidad Nacional de Quilmes, 2003.

Banham, Reyner. Megaestructuras: futuro urbano del pasado reciente. Barcelona: Gustavo Gili, 1978.

Gutehoffnungshütte (G.H.H.). “Puente levadizo sobre el Riachuelo construido para la Dirección Nacional de Vialidad.” La Ingeniería. Buenos Aires: Ferrostaal S.A., c. 1930.

Referencias’

‘Créditos,

8

“LA UTILIDAD MURIÓ AMOR
LA BELLEZA NO”

Imágen 01.
Google Earth. Zona La Boca–Isla Maciel, Buenos Aires, Argentina. Imagen satelital. Fecha de captura desconocida.

Imágen 02.
Archivo Histamar. Puente Transbordador Nicolás Avellaneda, Buenos Aires. Fotografía histórica, c. 1914–1930.

Imágen 03.
Archivo Histamar. Construcción del Puente Transbordador Nicolás Avellaneda, Buenos Aires. Fotografía histórica, c. 1910–1914.

Imágen 04 - 05.
Gutehoffnungshütte (G.H.H.), documentación técnica del Puente Transbordador Nicolás Avellaneda. Revista La Ingeniería, Buenos Aires, c. 1930.

Imágen 06 - 07.
Archivo Histamar. Riachuelo, Buenos Aires. Fotografía histórica, 1938.

Imágen 08.
Cindy Lee (Patrick Flegel). What's Tonight to Eternity. 2020. Ilustración de portada del álbum.

Imágen 09.
Autor desconocido. Buenos Aires en el futuro. Ilustración futurista, ca. 1910 (Primer Centenario).

Imágen 10.
Gonzalo Córdova, Luces en el Puente – La Boca, proyecto lumínico sobre el Puente Transbordador Nicolás Avellaneda. Fundación Proa, Buenos Aires.

Imágen 11.
Desconocido.

Imágen 12.
Intervenciones artísticas sobre el Puente Transbordador Nicolás Avellaneda. Fundación PROA, Buenos Aires, 2011.

Imágen 13.
Juan A. Briano, Proyecto de puente vehicular con rampas helicoidales para cruzar el Riachuelo, c. 1940. Reproducido en Utopías de Buenos Aires.

Imágen 14.
Luis A. Huergo, Proyecto de túnel bajo el Riachuelo, 1886. Reproducido en Utopías de Buenos Aires, Biblioteca del Congreso de la Nación.

Imágen 15.
Desconocido.

Imágen 16.
El Litoral. “Ilustración del Puente Transbordador Nicolás Avellaneda.” Imagen digital.

Imágen 17.
Benito Quinquela Martín, El Puente de La Boca, 1924, óleo sobre tela.

Imágen 18.
Maquetas de reinterpretación del Puente Transbordador.
Muestra “Puente”, Fundación PROA.

Imágen 19.
Archivo General de la Nación. Los boteros del Riachuelo. Fotografía s/f, Colección Riachuelo, Ref. 4821.

Imágen 20.
Rojas, Javier Agustín. Puente Transbordador Nicolás Avellaneda. Fotografía

Archivo’

Materia: Tesis Proyectual:
Profesores: Marcelo Faiden, Iñaki Harosteguy, Sabine Kestner, Luciana Lembo, Tomas Pérez Amenta
Porfesores Adjuntos: Paula Pockay, Felipe Carrizo, Francisco Escapil, Germán Lentini

Titulo del Trabajo: RE: Vialidad
Alumnos: Bunge, Pérez Elustondo, Silva