

Escuela de Arquitectura y Estudios Urbanos

Tipo de Documento: Tesis de grado



Carrera de Arquitectura

RE: Frigorífico La Negra

Autoría: Pascual, Mateo; Frasson, Carola

Año: 2025

¿Cómo citar este trabajo?

Pascual, M., Frasson, C. "RE: Frigorífico La Negra". (2025) [Tesis de Grado. Universidad Torcuato Di Tella]. Repositorio Digital Universidad Torcuato Di Tella. <https://repositorio.utdt.edu/handle/20.500.13098/14293>

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: Frigorífico La Negra Frasson - Pascual

UTDT EAEU Tesis 2025

INDICE

Sitio	04
Sobre el Riachuelo	06
Sobre el Sitio	10
Sobre el Frigorífico La Negra	14
Breve Historia del Sitio	18
Sobre el Carrefou Maxi	20
Logística	38
Sobre la Logística	40
Proyecto	50
Paisaje de Distribución	52
Intervención del Sitio	54
Funcionamiento	58
Edificio-Grúa	68
Torres de Vivienda	76
Parque y Corredor Alto	84
Maquetas	88
Creditos a las Imagenes	94
Notas	101
Bibliografía	102

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

Título del Trabajo: RE: Frigorífico La Negra
Alumnos: Frasson, Pascual

[A]

Contexto

Sobre el Riachuelo	p.06 - 09
Sobre el Sitio	p.10 - 13
Sobre el Frigorífico La Negra	p.14 - 17
Breve Historia del Sitio	p.18 - 19
Sobre el Carrefour Maxi	p.20 - 37

Sobre el Riachuelo

El Riachuelo jugó siempre un papel importante en el destino de Buenos Aires: puerto natural primero, área de concentración productiva desde la época de los saladeros, y, sobre todo, límite político de la ciudad. Solemos considerar natural que el pequeño afluente del Plata se haya consolidado como límite, aunque es frecuente en otros asentamientos que el río constituya, en contraste, eje de reunión, corazón urbano. Por otro lado, este pequeño afluente que desaparecía con las secas del verano, y crecía con las grandes avenidas de barranca a barranca, no era distinto de otros riachuelos de la llanura. En algunas propuestas de capitalización, como la de 1826, se establecían límites más amplios para el territorio, incluyendo en él toda la cuenca del Riachuelo-Matanzas; en otros proyectos decimonónicos, arroyos como el Maldonado se reunían en anillo con el Riachuelo, convirtiendo en isla a Buenos Aires. Pero el Maldonado permanece hoy entubado bajo la avenida Juan B. Justo, y la ciudad lo ha olvidado: carece de historia. El Riachuelo, en cambio, convocó durante dos siglos relatos históricos, sociológicos, anecdóticos, artículos periodísticos y ficciones literarias, representaciones fotográficas y plásticas.⁰¹

El Riachuelo, más que un curso de agua, ha sido históricamente una infraestructura territorial: una vía de servicio antes que un paisaje contemplativo, un soporte para la producción antes que un espacio de reunión y ocio. En *El color del río*, Graciela Silvestri propone comprender el territorio de la cuenca del Riachuelo no solo desde su materialidad y lugar físico, sino también desde las representaciones e imaginarios que los construyen simbólicamente.⁰² El Riachuelo, en ese sentido, presenta una tensión entre naturaleza y artificio, entre promesa de modernidad y escenario de degradación. Desde el siglo XIX, ha sido escenario de procesos productivos, disputas administrativas y proyectos de modernización que marcaron profundamente la configuración del límite sudoeste de la ciudad de Buenos Aires. Sus márgenes fueron el escenario de una progresiva ocupación industrial que encontró en su conexión con el puerto las condiciones estratégicas para el desarrollo productivo. En ese proceso, el río dejó de ser interpretado como paisaje natural para convertirse en infraestructura. Fue canal, límite, soporte técnico y vía de servicio. La modernización productiva transformó sus orillas en una sucesión de muelles, depósitos, usinas, metalúrgicas y frigoríficos que organizaron el territorio a partir de flujos de mercancías antes que de espacios públicos. El Riachuelo, entonces, se consolidó como pieza clave en la articulación entre el territorio interior del país y la ciudad. Sin embargo, esa misma condición lo situó en un estado de periferia: integrado a los circuitos

económicos pero no totalmente incorporado a la trama urbana ni al imaginario de la ciudad. El paisaje del Riachuelo se define, entonces, por esta tensión persistente entre productividad y reconocimiento simbólico, entre modernización y exclusión, asociado al trabajo, la contaminación y la marginalidad.



Imagen 01: Vista aérea del Riachuelo, siglo XX.



Sobre el Sitio

El proyecto se implanta sobre el sitio que antiguamente pertenecía al frigorífico La Negra. Se trata de un punto definido por la convergencia de tres infraestructuras de circulación principales: el ferrocarril Roca (ex Sud), que conecta Constitución con el sur de la provincia; la Avenida Hipólito Yrigoyen, vinculada a la autopista y a la red vial metropolitana; y el Riachuelo, históricamente utilizado como vía de servicio y transporte. La tesis explora el potencial que esta condición le otorga al sitio, entendiendo la importancia de la infraestructura no solo como soporte funcional sino como oportunidad para generar cambios en el programa y su distribución. La proximidad simultánea al sistema ferroviario, vial y fluvial permite pensar el área como un nodo conectado a una red metropolitana capaz de articular distintas escalas de movilidad y de reactivar relaciones hoy fragmentadas entre la ciudad y la ribera. En este sentido, el proyecto propone transformar un antiguo enclave productivo en un nuevo espacio de intercambio y accesibilidad urbana, donde las infraestructuras existentes dejan de ser borde para convertirse en soporte de integración.



Imagen 03: Satelital del Sitio, 2025.



Figura 01 (izquierda): Esquema de conexiones.

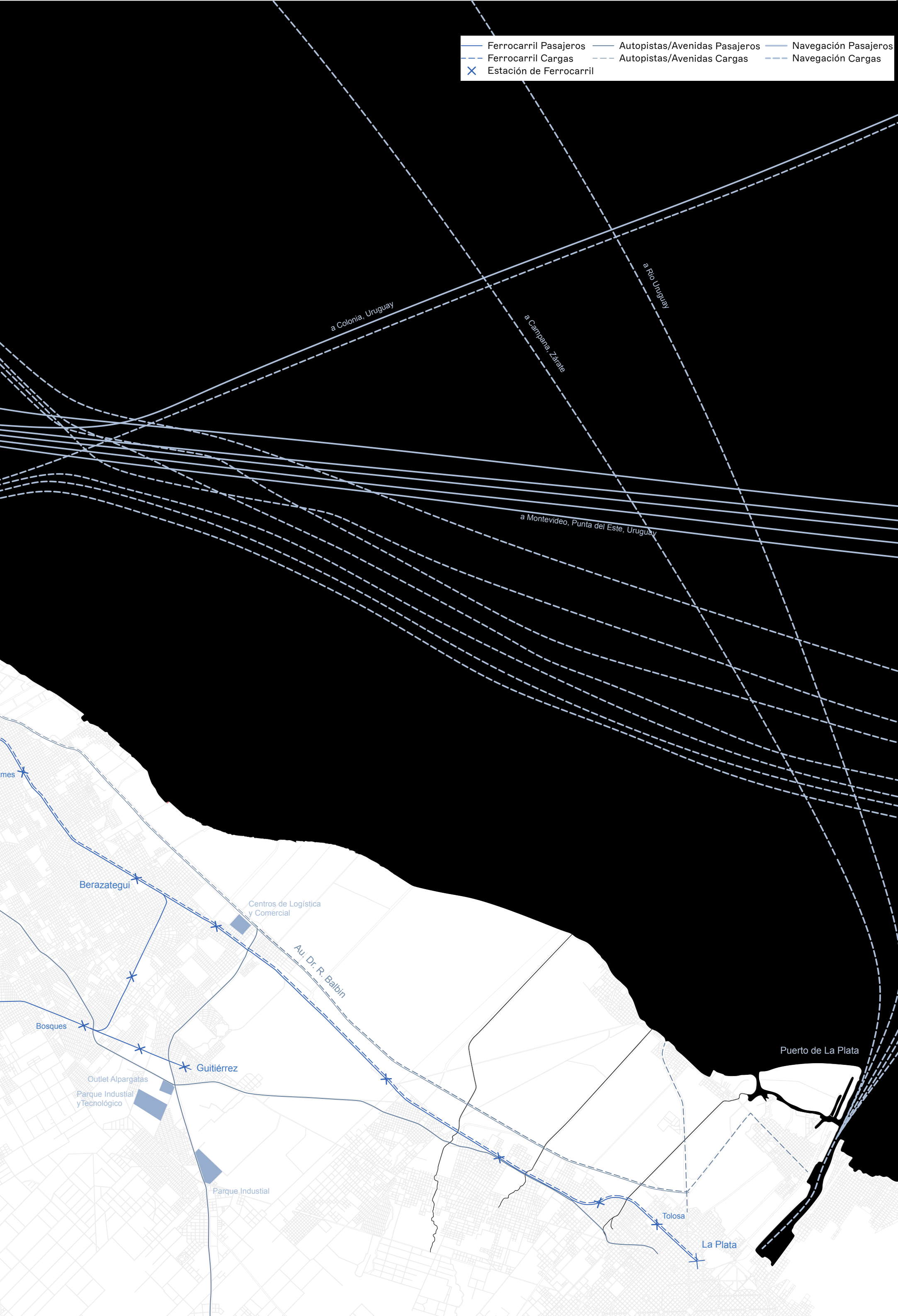
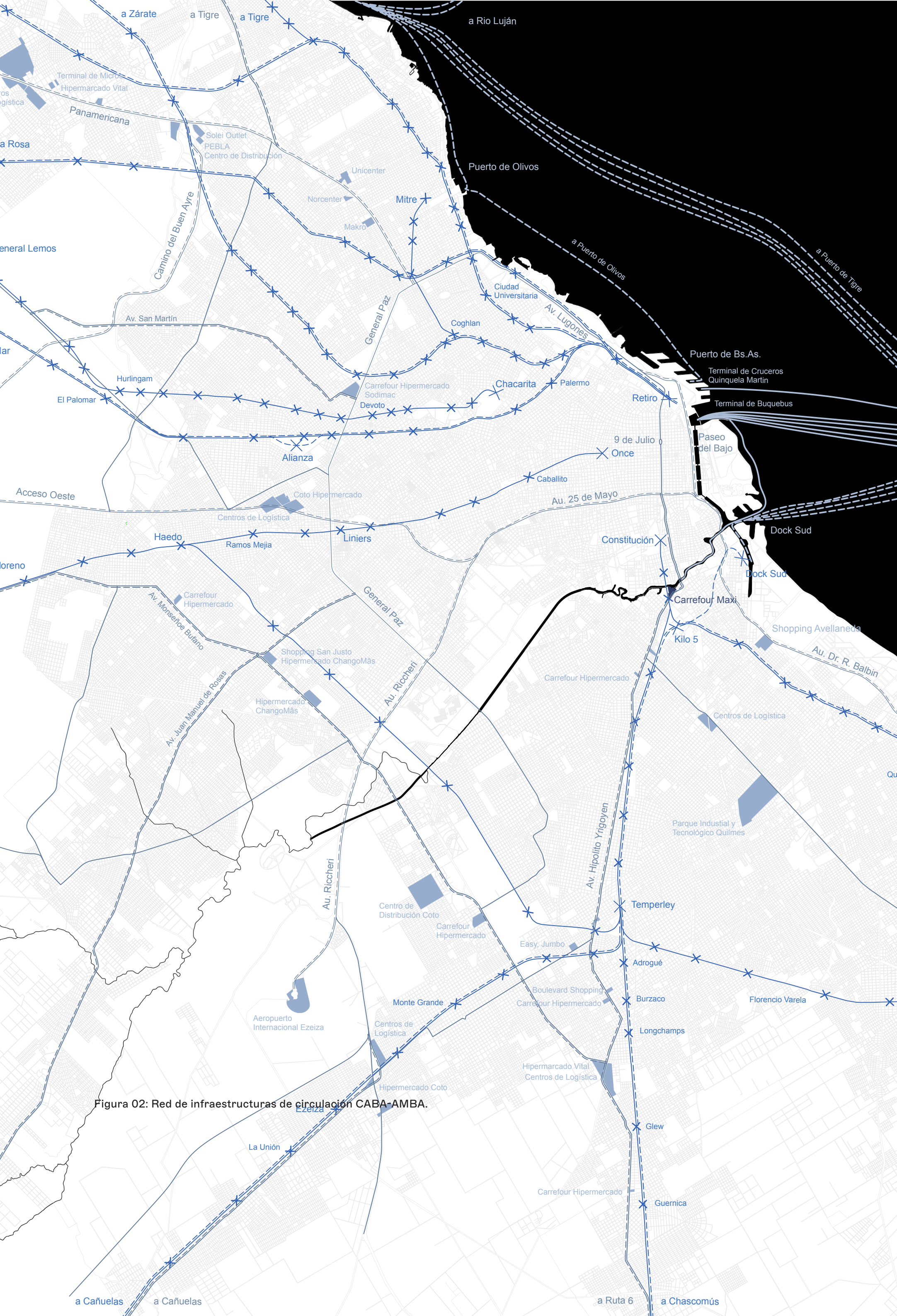


Figura 02: Red de infraestructuras de circulación CABA-AMBA.

Sobre el Frigorífico La Negra

Los frigoríficos representan uno de los ejes principales en la configuración del paisaje industrial del Riachuelo, a finales del siglo XIX y comienzos del XX, junto con metalúrgicas, usinas y otras industrias que transformaron el borde del río en un espacio productivo dinámico. Su presencia marcó un hito en la transición de actividades agroexportadoras tradicionales —como los saladeros— hacia formas más modernas de industrialización. Estos establecimientos no funcionaban como fábricas aisladas, sino como nodos de una red productiva que articulaba infraestructuras de transporte —vías férreas y puerto—, trabajo inmigrante y vínculos directos con el campo argentino como proveedor de ganado. De esta manera, los frigoríficos contribuyeron a dar forma física y funcional al paisaje del río, organizando flujos de personas, bienes y capitales alrededor del Riachuelo, transformando sus márgenes en una zona industrial significativa.

El proyecto se implanta sobre el sitio que, antiguamente, pertenecía al frigorífico La Negra. Es un sitio definido por la convergencia de tres infraestructuras principales: el ferrocarril Roca (ex Sud) que conecta Constitución con el sur de la provincia, la Avenida Hipólito Yrigoyen, vinculada a la autopista y la red vial metropolitana y el Riachuelo, históricamente utilizado como vía de servicio y transporte. Tal como señala Graciela Silvestri en *El color del río*, el caso de La Negra reviste mayor interés por la manera en que el área elegida condensó durante décadas actividades saladeriles y anexas, articuladas por el camino de Barracas, el primer puente sobre el Riachuelo y posteriormente por las vías principales del Ferrocarril del Sud.⁰³

Desde 1885 el frigorífico se instaló en este sitio aprovechando esa localización estratégica. Durante ese período, el Riachuelo funcionó como soporte de la modernidad productiva, articulando el territorio interior con la ciudad sin integrarse plenamente en la trama urbana. El río se utilizaba no solo para proveer agua y desechar residuos, sino también para facilitar la distribución de productos destinados a la exportación, mientras que el tren y la avenida conectaban con la red de abastecimiento del interior del país. La pérdida de competitividad del modelo agroexportador, sumada a la apertura económica y a la transformación de los mercados internacionales, condujo al cierre del frigorífico en 1975 y a

un progresivo proceso de desindustrialización de la ribera.

En este marco, el proyecto de tesis se pregunta cómo intervenir en un territorio donde el paisaje es resultado de una intensa historia productiva. Más que recuperar un edificio aislado, la propuesta busca rearticular la relación entre ciudad, infraestructura y ribera, entendiendo al Riachuelo no como límite sino como potencial espacio de integración metropolitana.



Imagen 14: Productos comercializados por La Negra, ca. 1960s.



Imagen 15: Frigorífico La Negra y Puente Pueyrredon, 1932.



Imagen 16: Carne previamente cocinada y enlatada para exportación.

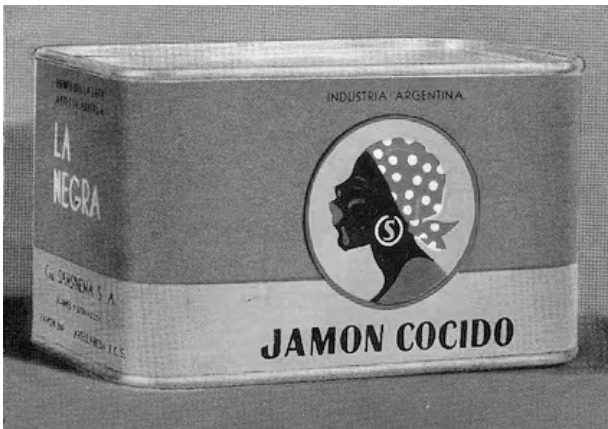


Imagen 17: Lata de La Negra, ca. 1960s.



Imagen 18: Camión repartidor, ca. 1940/50s.



Imagen 19: Frigorífico La Negra desde el Riachuelo, ca. 1925.

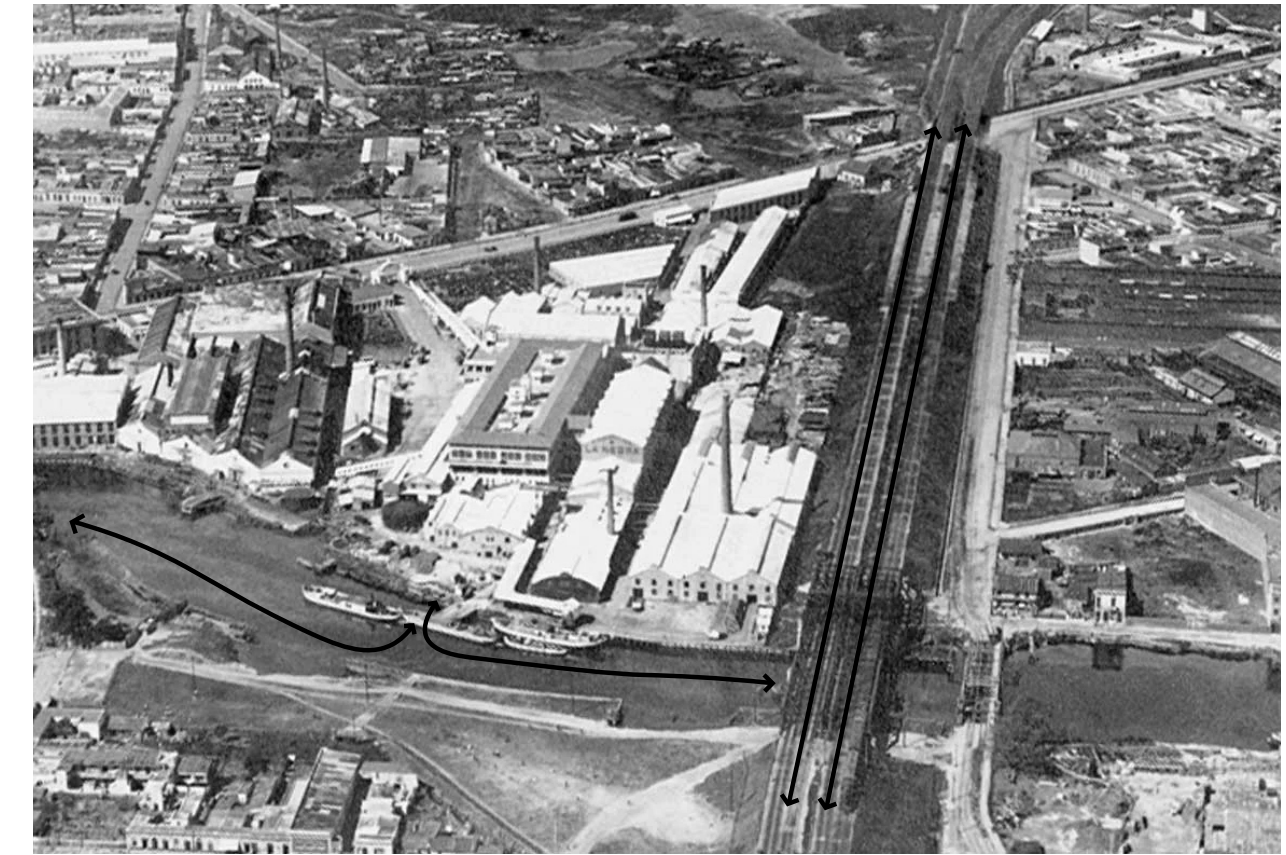


Figura 03: Esquema de accesos y vías circulación hacia el frigorífico.



Imagen 20: Frigorífico La Negra desde el Riachuelo, ca. 1940.

Breve Historia del Sitio

En sus orígenes, el sitio funcionaba como un enclave productivo alejado del centro urbano, donde se localizaban mataderos y saladeros. En 1862, la construcción del ferrocarril y del puente Pueyrredón marcó el inicio de un proceso de industrialización más intenso en la zona, consolidando su articulación con la ciudad y el territorio interior.

Sin embargo, las transformaciones del mercado internacional, los cambios en la demanda y la progresiva relocalización de las industrias hacia otras regiones provocaron el cierre de estos establecimientos, dejando el predio vacante e iniciando un proceso de reconversión del área.

Con la incorporación de la autopista, en 1986 se inauguró el Shopping Sur —el primero del país—, que reutilizó parte de las estructuras del antiguo frigorífico. No obstante, en 1996 cerró debido a la creciente competencia comercial en la ciudad. Un año más tarde, en 1997, el complejo fue demolido para dar lugar al Carrefour Maxi, supermercado mayorista que continúa en funcionamiento.

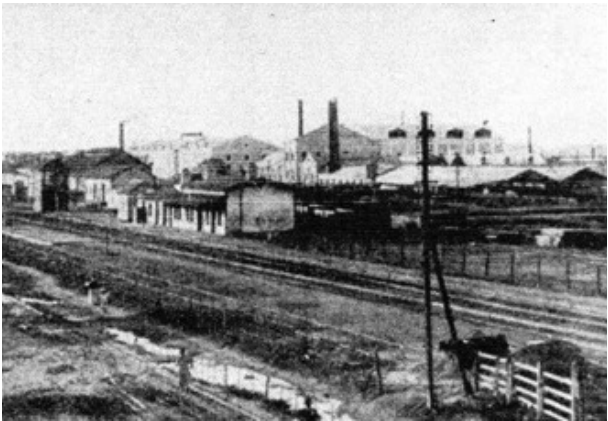
Con el tiempo, el sitio se fragmentó hasta dividirse en tres parcelas con distintos propietarios y programas: una de gestión municipal, otra de carácter residencial y una tercera ocupada por el supermercado, que ha incorporado nuevos usos —como canchas de fútbol, estaciones de servicio y locales comerciales— para maximizar la rentabilidad del suelo.



Siglo XVIII
Mataderos -Saladeros - Depósitos de Cuero
(imagen 04)



1871
Puente Pueyrredón
(imagen 05)



1862
Ferrocarril Sud
(imagen 06)



1885
Fundación Frigorífico La Negra
(imagen 07)



1975s
Cierre Frigorífico La Negra
(imagen 08)



1980s
Autopista Frondizi
(imagen 09)



1986
Shopping Sud
(imagen 10)



1997
Fundación Carrefour Maxi
(imagen 11)



2006
Fundación Acumar
(imagen 12)



2025
Carrefour Maxi
(imagen 13)

Sobre el Carrefour Maxi

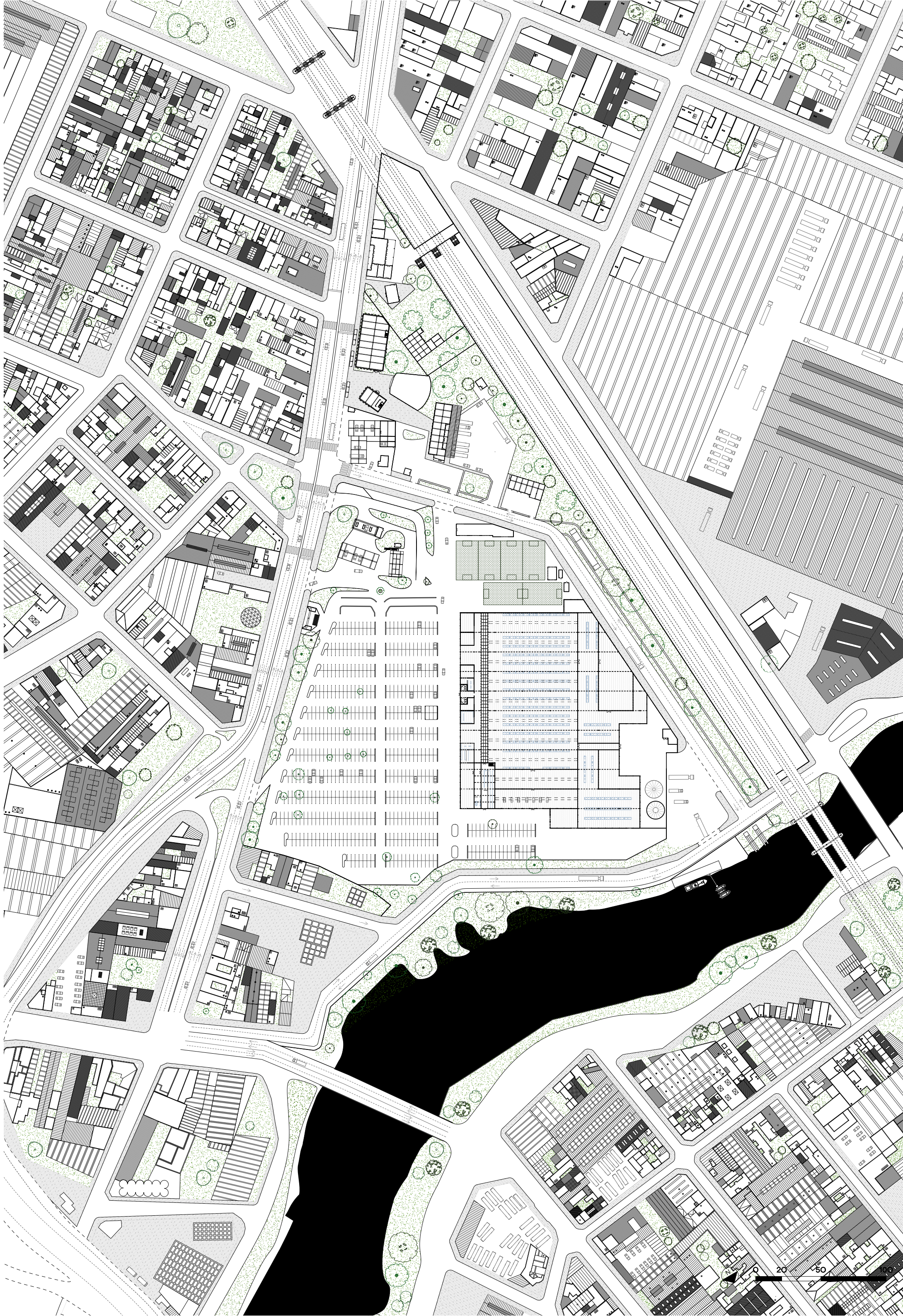


Figura 04: Esquema de accesos y vías circulación hacia el supermercado.

Hoy en día, en el sitio se encuentra un Supermercado Carrefour que aprovecha su cercanía a la autopista y refuerza una lógica de accesibilidad predominantemente vial. La incorporación del camino costero en los últimos años, consolidó esta condición desplazando las operaciones logísticas hacia el interior del predio y profundizando la desconexión con el río. Como resultado el sitio contiene hoy una variedad de programas y usuarios, incorporados de forma autónoma e independientemente sin tener en cuenta su relación con los demás o su entorno. Espacios residuales, áreas verdes marginales y grandes superficies sin utilizar dan cuenta de la falta de una planificación del conjunto que desaprovecha el potencial que la ubicación le da al sitio.

A partir de este análisis se identifican dos condiciones centrales: por un lado, el rol determinante de las infraestructuras de transporte en la configuración programática del sitio; por otro, la necesidad de un masterplan capaz de articular las distintas escalas y actividades.

Figura 05 (derecha):
Planta Baja. Sitio Original.



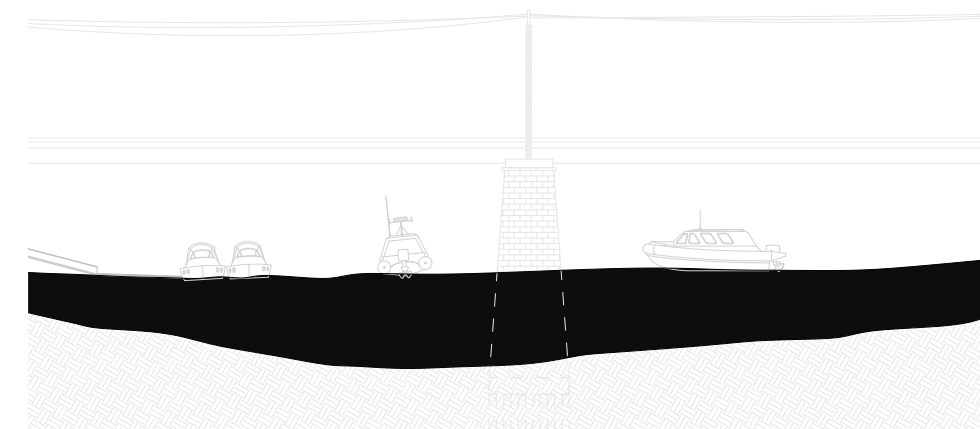
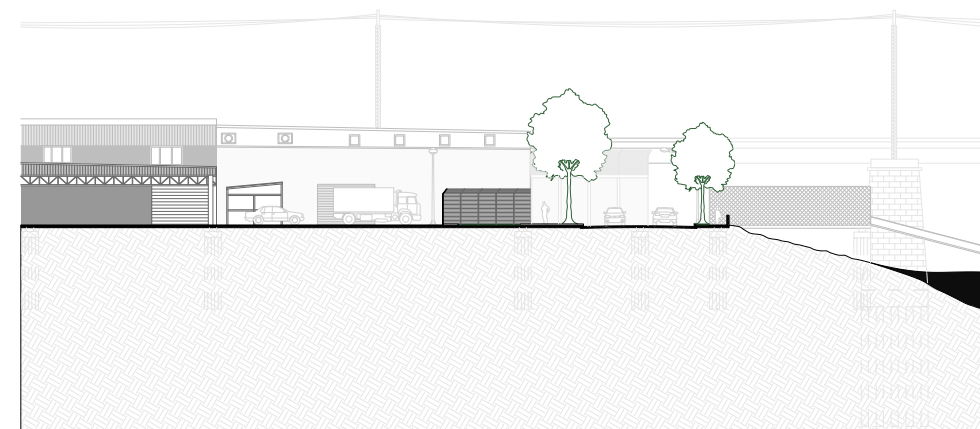
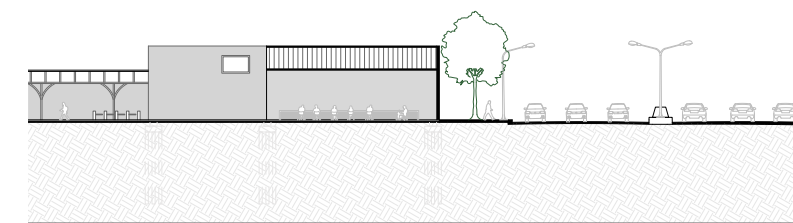
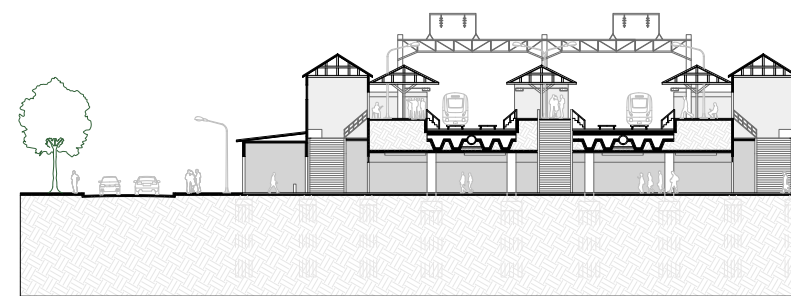
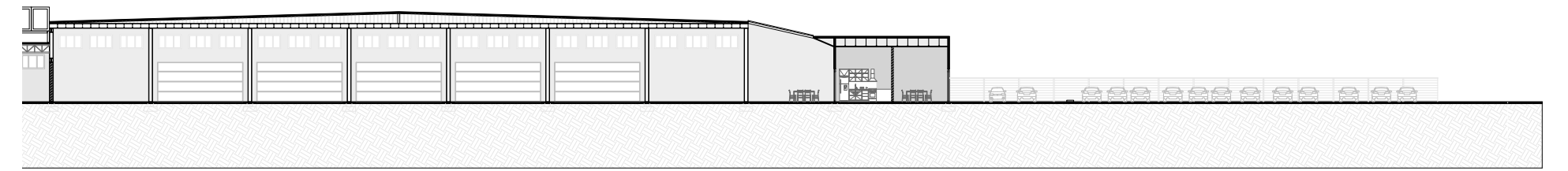
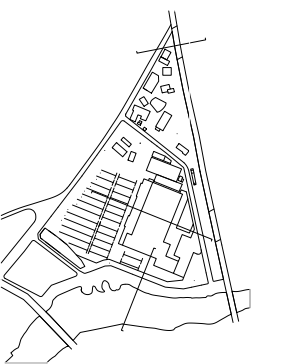


Figura 06: Cortes. Sitio Original.

0 5 15 30



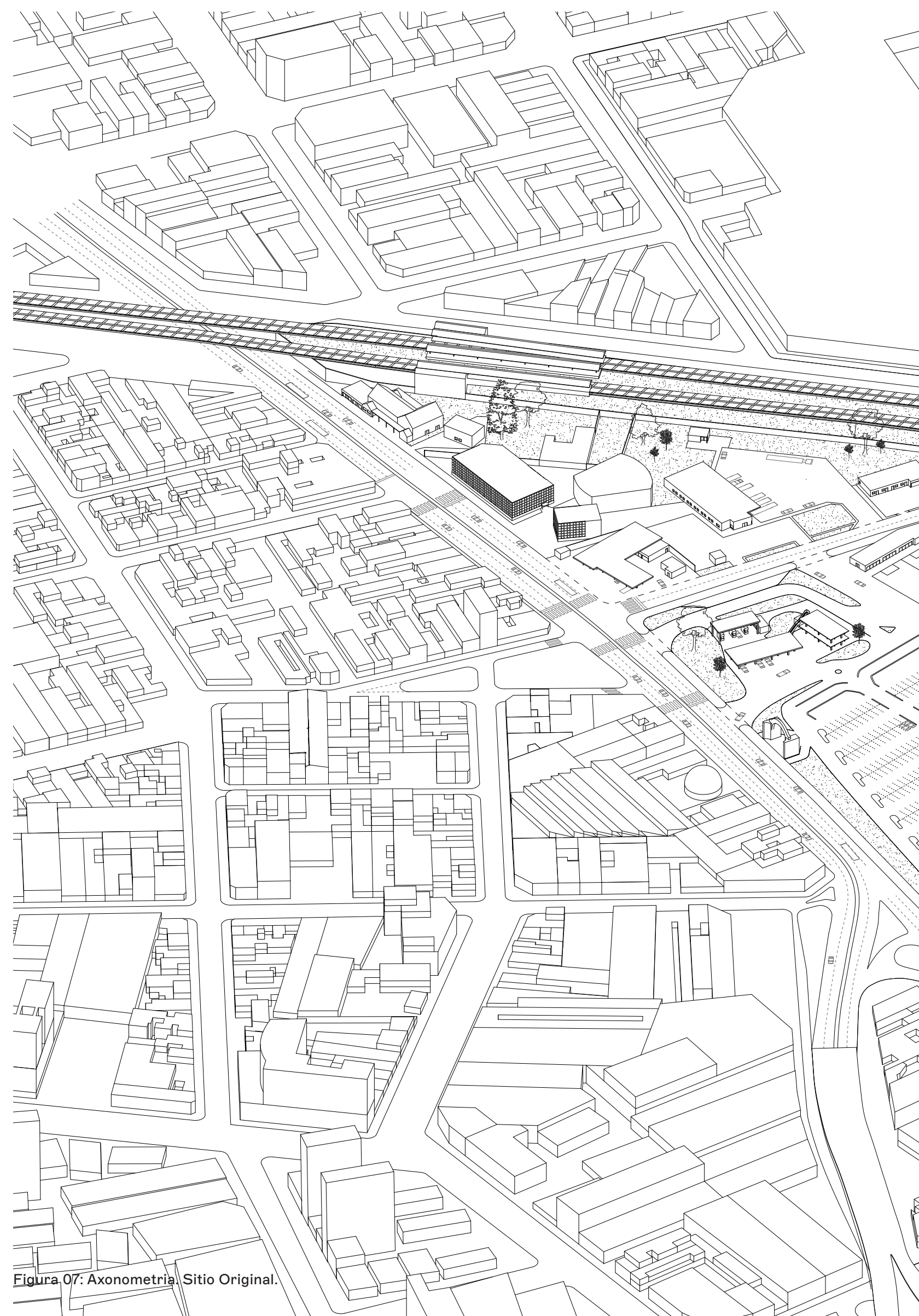
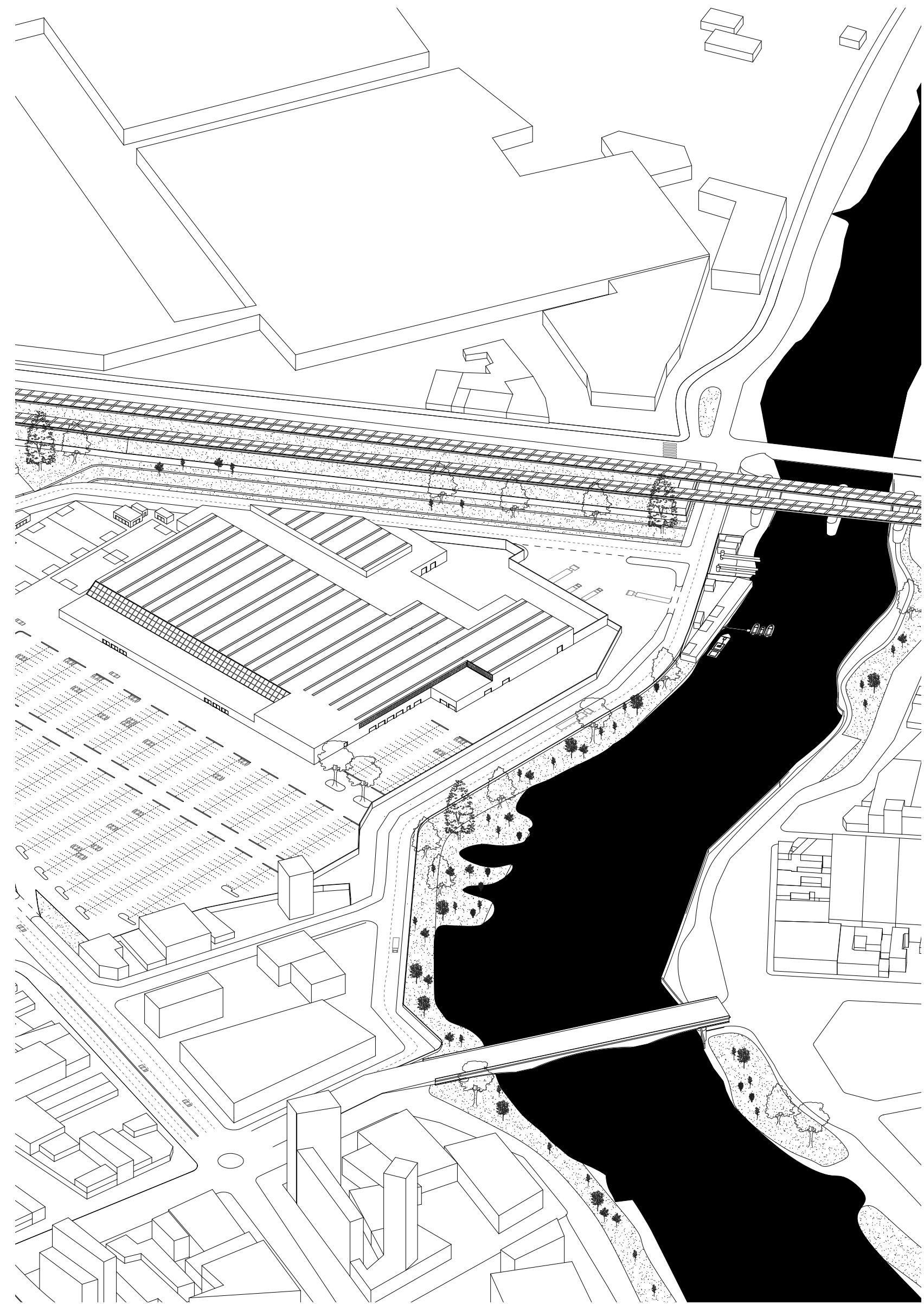


Figura 07: Axonometría Sitio Original.



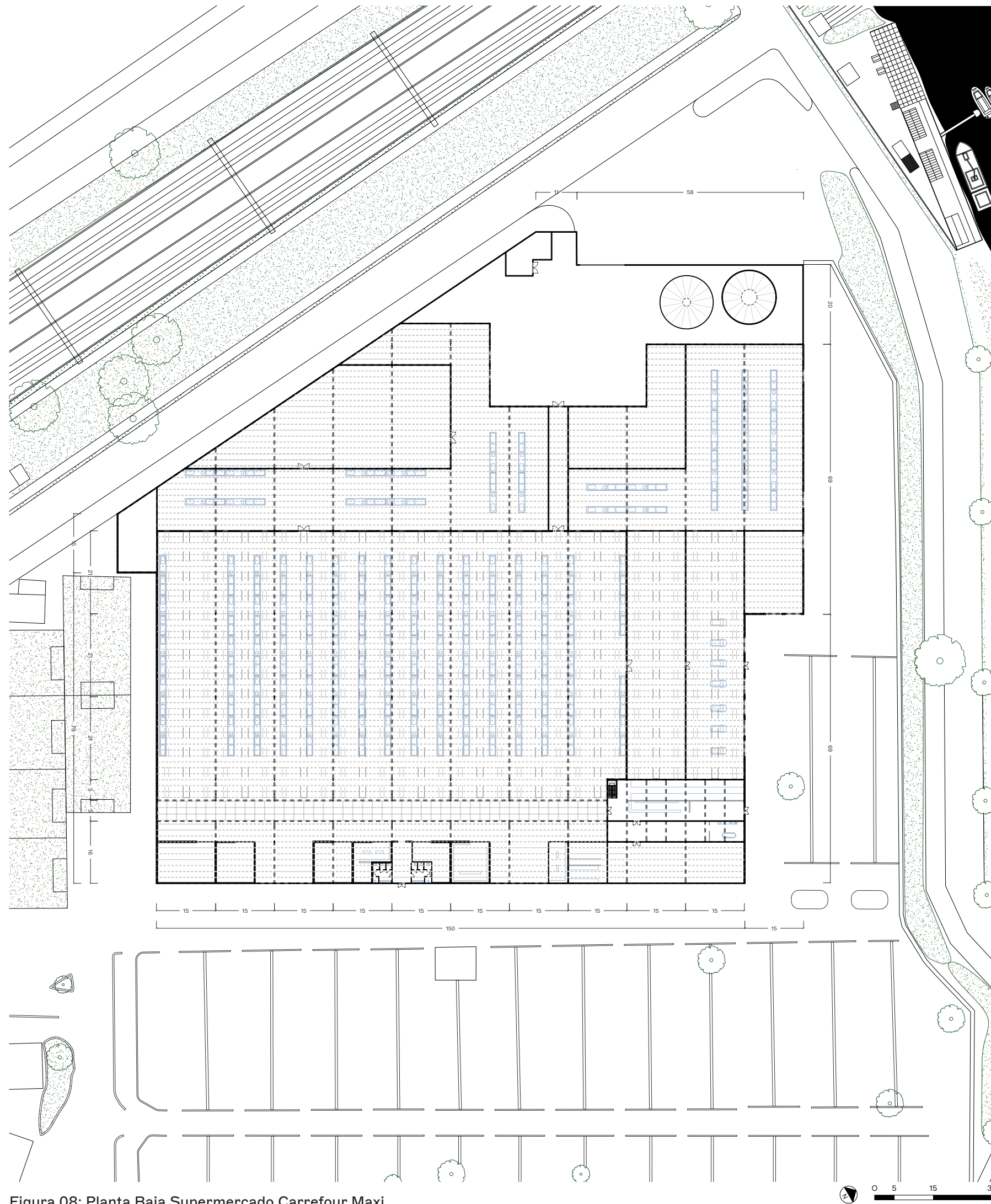


Figura 08: Planta Baja Supermercado Carrefour Maxi.

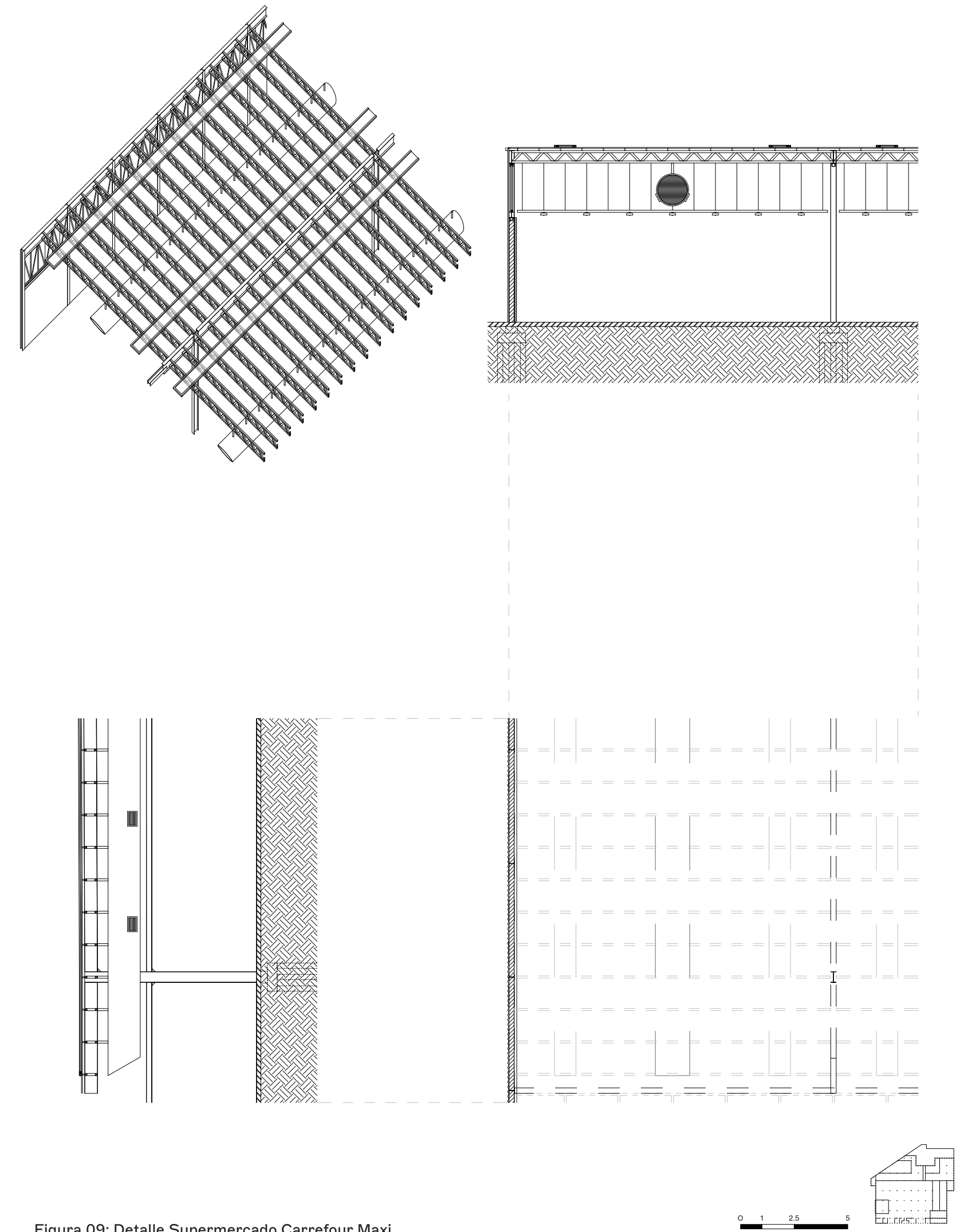


Figura 09: Detalle Supermercado Carrefour Maxi.

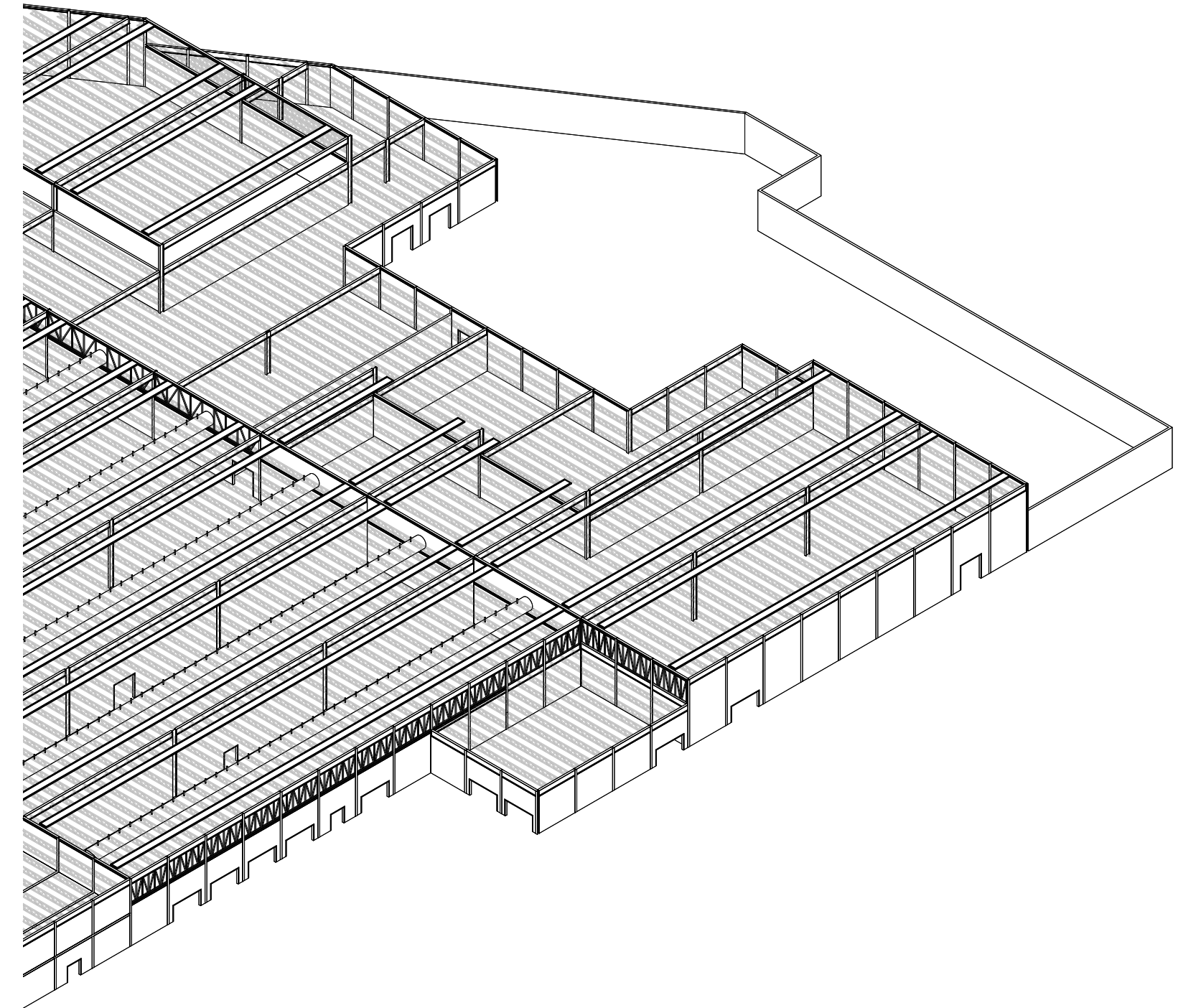
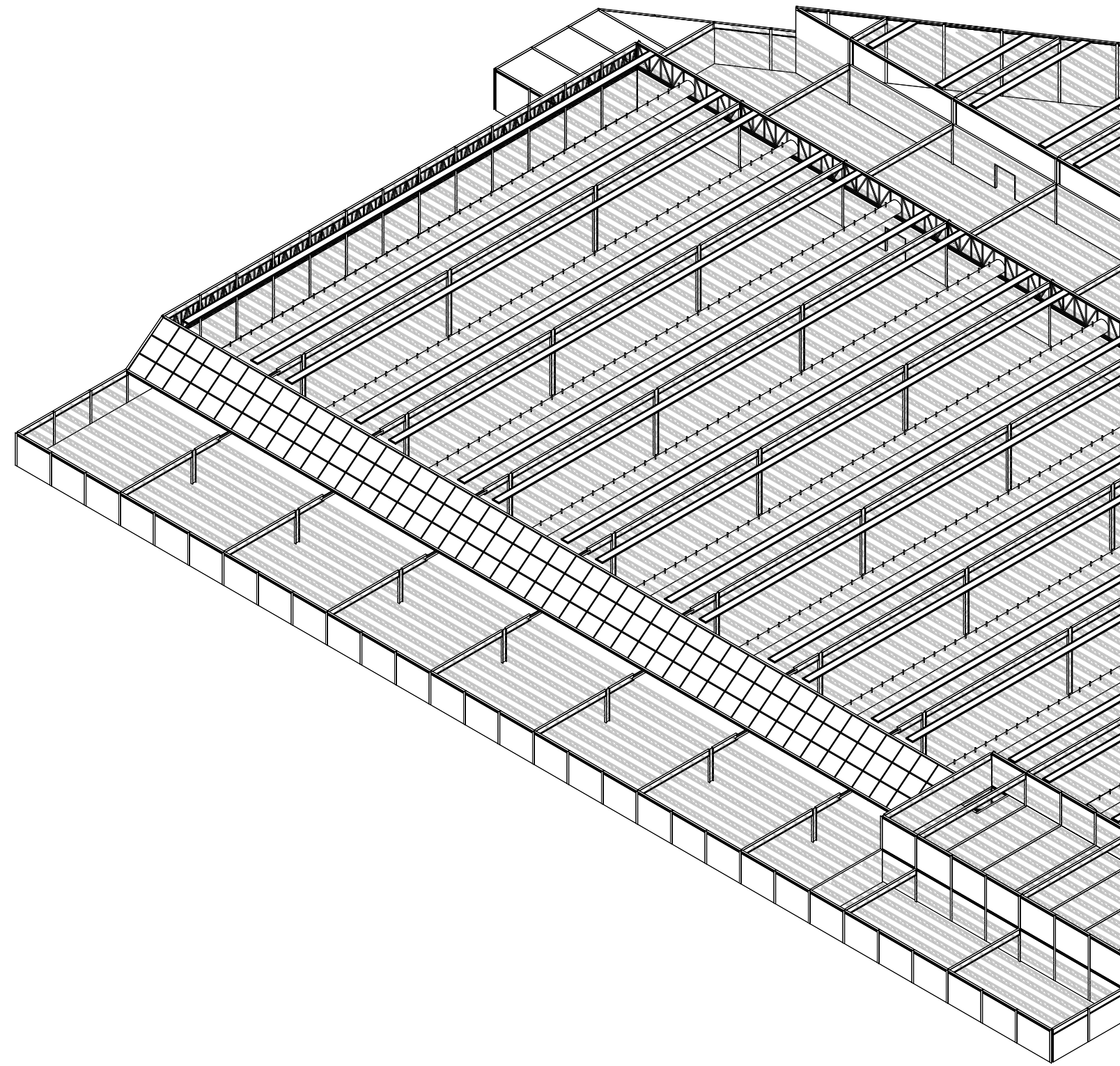


Figura 10: Axonometría Supermercado Carrefour Maxi.



Imagen 23: Plaza “Obreros de La Negra”, 2025.



Imagen 24: Plaza “Obreros de La Negra”, 2025.



Imagen 25: Estacionamiento y vista lateral del supermercado Carrefour Maxi, 2025.



Imagen 26: Estacionamiento del supermercado Carrefour Maxi, 2025.



Imagen 27: vVista peatonal del borde ribereño, 2025.



Imagen 28: Vista peatonal del borde ribereño, donde comienza la darsena natural, 2025.



Imagen 29: Frente al río, 2025.



Imagen 30: Acceso a estación Darío Santillán y Maximiliano Kosteki, 2025.



Imagen 31: Vista desde la plataforma del espera al tren hacia el supermercado, 2025.



Imagen 32: Vista desde la plataforma del espera al tren hacia el supermercado, 2025.



Imagen 33: Playón de acceso de camiones al supermercado, entre el río, el ferrocarril y el predio, 2025.



Imagen 34: Vista hacia el borde ferroviario desde la calle Carlos Pellegrini, 2025.



Imagen 35: Interior del supermercado Carrefour Maxi, 2025.



Imagen 36: Interior del supermercado Carrefour Maxi, 2025.



Imagen 37: Interior del supermercado Carrefour Maxi, 2025.



Imagen 38: Interior del supermercado Carrefour Maxi, 2025.

[B]

Logística

Sobre la Logística

p. 40 - 49

Sobre la Logística

En 1960, en Theory and Design in the First Machine Age, Reyner Banham caracterizó la época a la que alude el título de su libro como una era de producción en masa y de competencia ideológica. A su vez, sugirió que la segunda era de la máquina estaría definida por la Guerra Fría y la tecnología informática. Si aceptamos la progresión propuesta por Banham, las condiciones contemporáneas de la economía neoliberal y la globalización de los datos han comenzado a perfilar una tercera era de la máquina: una era de la logística.⁰⁴

En las últimas décadas, la organización de la producción y del consumo se ha desplazado hacia sistemas basados en la distribución rápida, coordinada y continua de bienes. En este contexto, la logística deja de ser una actividad auxiliar asociada al transporte o al almacenamiento para convertirse en una lógica capaz de estructurar las relaciones entre espacio, arquitectura y modos de habitar. Tal como plantea *The Rule of Logistics: Walmart and the Architecture of Fulfillment*, ya no se trata simplemente de mover mercancías, sino de configurar entornos capaces de sostener ese movimiento de manera permanente y eficiente⁰⁵

Mientras la revolución industrial organizaba el territorio alrededor de la producción, los sistemas actuales lo hacen en torno al movimiento, la rotación y la reducción de tiempos. El valor económico no reside únicamente en la fabricación de los productos, sino en su capacidad de circular con rapidez a través de redes extensas. La eficiencia comienza a medirse en términos de disponibilidad, sincronización y llegada antes que en la mera capacidad de producir o acumular, de modo que las redes de distribución pasan a constituirse como el principal elemento organizador del espacio económico y físico.

Este cambio supone también una nueva manera de leer el territorio. Las decisiones de localización ya no responden solamente a condiciones históricas o morfológicas, sino a variables como accesibilidad, conectividad, tiempos de traslado y posibilidad de articulación con otras infraestructuras. El suelo se evalúa por su desempeño dentro de una red mayor, y las localizaciones se definen según su capacidad de integrarse a sistemas de alcance regional o metropolitano. El territorio comienza así a entenderse como una superficie optimizable. Como señala

LeCavalier, esto implica un desplazamiento desde la centralidad urbana hacia la lógica de cobertura: más que concentrar, lo fundamental es alcanzar de manera eficiente.⁰⁶

En consecuencia, los espacios asociados a estas actividades adoptan configuraciones directamente determinadas por los flujos que los atraviesan. Centros de distribución, depósitos y plataformas de transferencia se proyectan como estructuras horizontales, extensivas y repetibles, definidas ante todo por requerimientos técnicos y operativos antes que por criterios formales. Su función es permitir la clasificación, el acopio temporal y la redistribución de mercancías, actuando como puntos de articulación entre distintos medios de transporte y escalas de intercambio. La arquitectura, en este sistema, tiende a disolverse en infraestructura.

El funcionamiento de la industria logística puede entenderse como una secuencia integrada que articula el aprovisionamiento de bienes provenientes de múltiples proveedores, su almacenamiento en sistemas de organización estandarizados, la gestión digital de inventarios en tiempo real, la preparación de pedidos según demanda y su posterior distribución hacia puntos de venta o directamente al consumidor. Cada instancia depende de la anterior y exige una precisión temporal elevada, por lo que el sistema opera como un proceso continuo y sincronizado más que como una suma de depósitos aislados. La eficiencia radica en la reducción de fricciones, esperas y acumulaciones innecesarias: la logística se convierte, así, en una disciplina que organiza la materia en el espacio y en el tiempo para maximizar la fluidez.

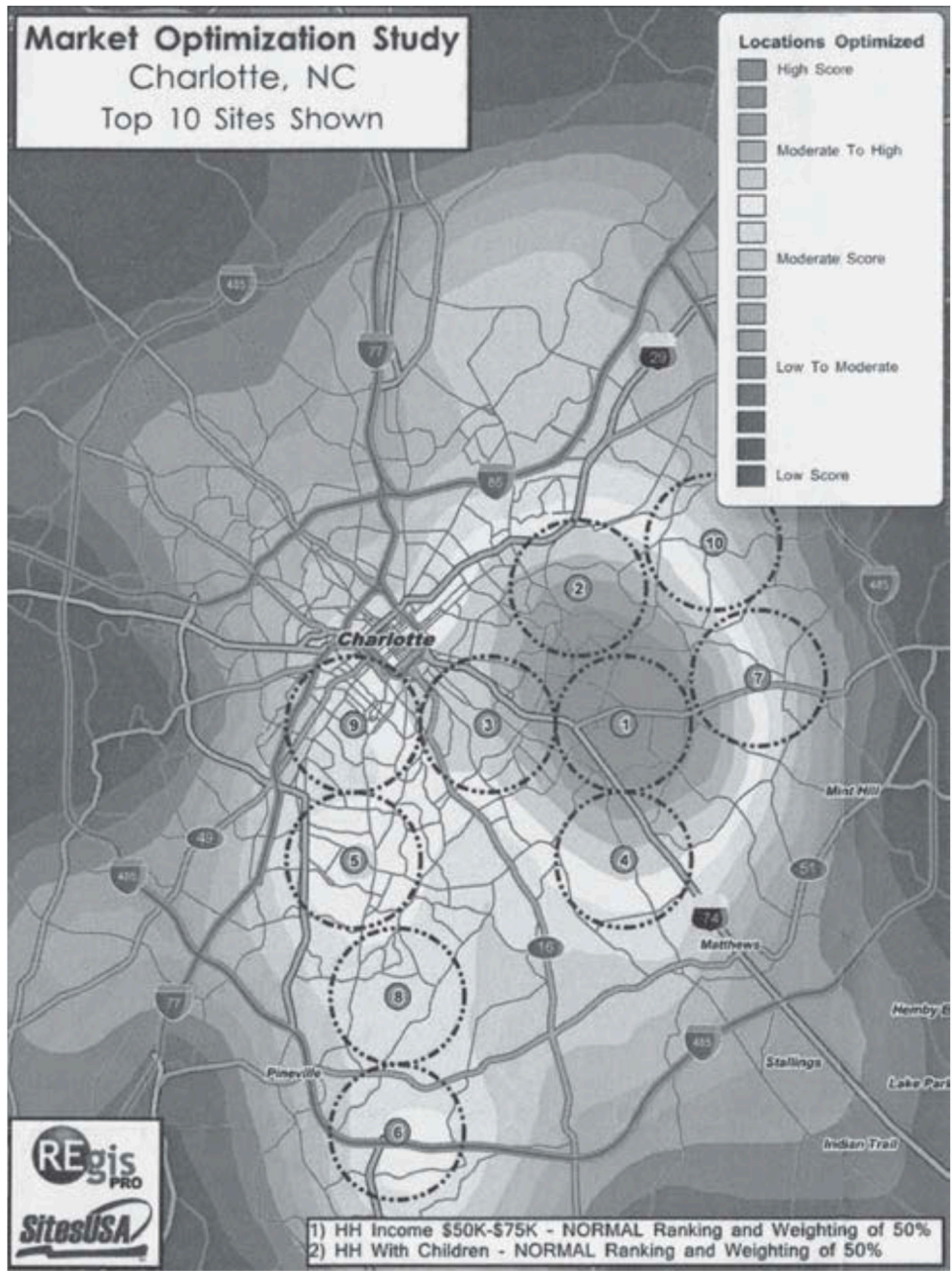


Imagen 39: Visualización de áreas de mercado y cobertura poblacional empleada en estudios de localización comercial.

El impacto de esta dinámica excede al edificio individual. A escala territorial, promueve la expansión periférica y la ocupación de grandes superficies vinculadas a corredores de transporte, generalmente con baja densidad construida. A escala urbana, tiende a producir enclaves relativamente desconectados de la vida cotidiana, regulados por lógicas internas de movilidad, control y optimización. La industria logística, entonces, no solo distribuye bienes: produce espacio. Configura paisajes horizontales, redes de intercambio y espacios interiores que redefinen las relacio-

nes entre infraestructura y ciudad, abriendo un campo de acción donde los sistemas de movimiento pasan a ser también materia de proyecto.



Imagen 40: Centro de distribución en Buenos Aires, 2025.



Imagen 41: Depositos Syngenta, Buenos Aires, 2025.



Imagen 42: Centro de distribución en Ezeiza, Buenos Aires, 2025.



Imagen 43: Depositos en Villa Soldati, CABA, 2025.



La logística ya no es solo un sistema técnico, sino un modelo espacial que reorganiza territorios enteros. Configura nuevos paisajes, generalmente periféricos, que articulan escalas que van desde lo global —las cadenas de suministro— hasta lo local —el movimiento cotidiano de mercancías— y produce espacios diseñados más para la circulación eficiente que para la permanencia. Como consecuencia, estos ámbitos tienden a presentarse como enclaves autónomos, regulados por sus propias lógicas operativas y escasamente vinculados a su entorno inmediato.

Estos espacios, tradicionalmente ignorados por la arquitectura como disciplina, al ser considerados meras piezas técnicas o infraestructurales, adquieren una nueva relevancia. Su creciente incidencia en la organización del territorio y en la construcción del paisaje contemporáneo los convierte en un objeto ineludible de reflexión y proyecto, capaz de revelar nuevas relaciones entre producción, infraestructura y forma urbana.

Imagen 44, 45 y 46: Paisaje logístico contemporáneo: edificio de distribución aislado de su entorno e implantado en la periferia urbana.



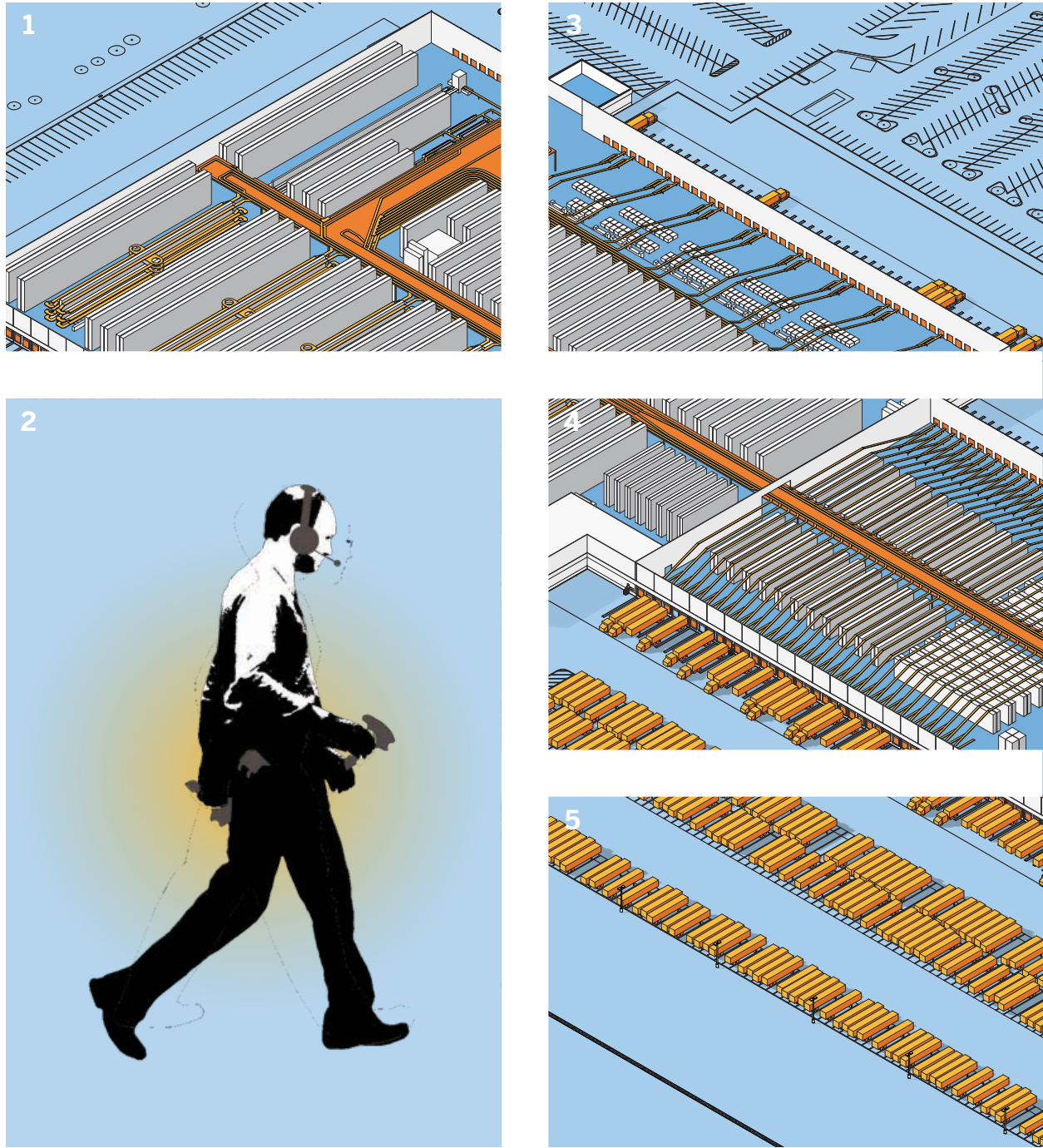
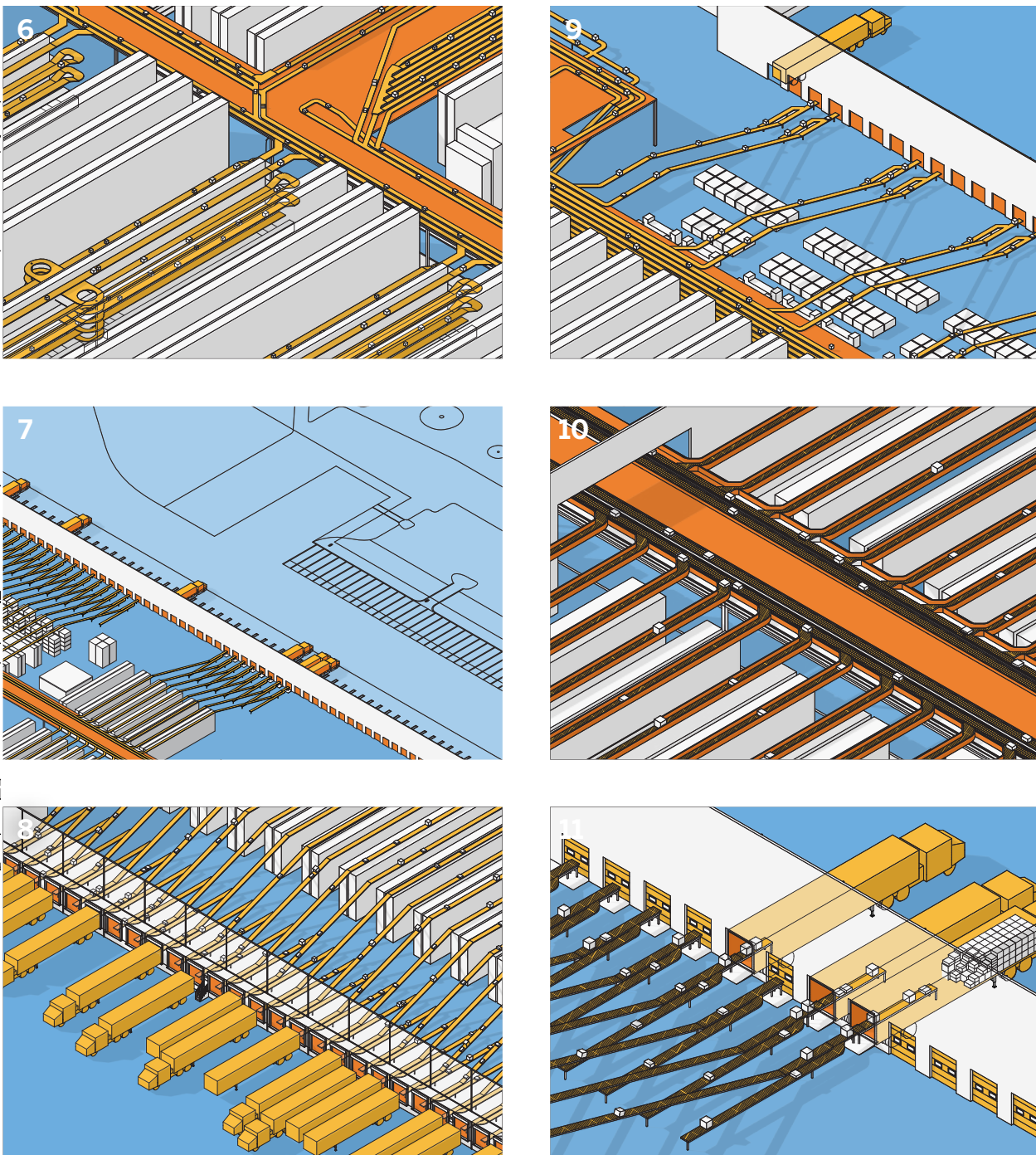


PLATE 8
Distribution Center: The Content Is the Form
Composite drawing of typical distribution center. Illustration by the author based on drawings and diagrams from Dematic.com, site visits, and Jolyon Drury and Peter Falconer, *Building and Planning for Industrial Storage and Distribution*, 2nd ed. (London: Architectural Press, 2003).

- 1. Workers assemble orders through automated and semiautomated picking modules.
- 2. Distribution center workers, augmented by a range of technologies, navigate the DC floor.
- 3. In a process called cross-docking, suppliers can unload their merchandise to be directly loaded on another truck ready to depart for a Walmart location.
- 4. Automated conveyor systems transport the assembled orders from the receiving area to the loading area.
- 5. Walmart has its own fleet of trucks and trailers, which allows it more control over the distribution process and more opportunity to reduce costs.

Imagen 47 y 48: Ilustración e un centro de distribución típico, donde la organización espacial del edificio deriva directamente de las operaciones logísticas que contiene.



- 6. Distribution centers are emptied and filled every twenty-four hours. Because this process is piecemeal and continuous, the interior appears to always be the same.
- 7. Walmart assigns each loading bay to a single store location.
- 8. Automated rollers transmit merchandise to DC workers who load it and stack it in the trailers.
- 9. Objects are treated as information, and their bar codes automatically direct them to the correct waiting trailer.
- 10. Scanners read the bar code information on each parcel as it passes through a series of gates. When the right chute appears, small rubber shoes redirect it.
- 11. The bay doors connect the interior of the DC to the interiors of the trailer to the interiors of the supercenters.

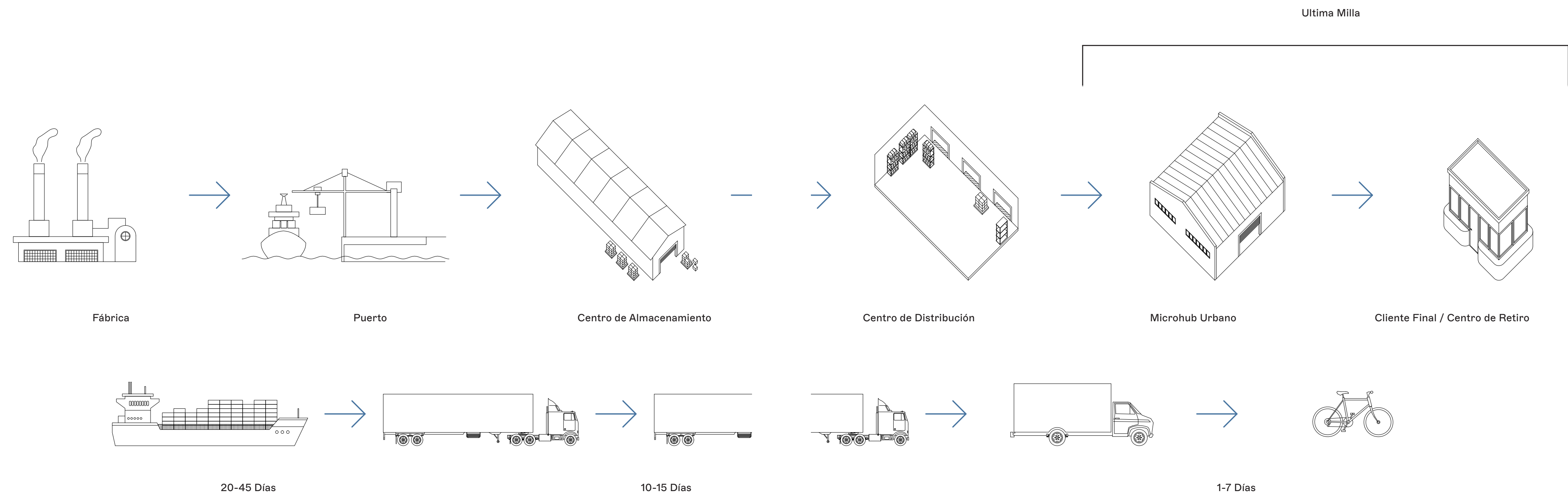


Figura 11: Diagrama del las etapas del proceso de distribución con los medios de transporte utilizados comunmente.

[C]

Proyecto

Paisaje de Distribución	p. 52- 53
Intervención	p. 54 - 57
Funcionamiento	p. 58 - 67
Edificio-Grua	p. 68 - 75
Torres de Vivienda	p. 76 - 83
Parque y Corredor Alto	p. 84 - 87
Maquetas	p. 89 - 93

Paisaje de Distribución

El proyecto, entonces, se inscribe en un contexto de transformación de las infraestructuras de transporte y de los modelos de producción y consumo. En este escenario, la reincorporación del Riachuelo como vía navegable adquiere un rol estratégico: al recuperar su condición de infraestructura activa, el río deja de operar como límite o barrera para pasar a configurar los accesos, frentes y usos urbanos. Por otro lado, los cambios en los hábitos de consumo —marcados por el crecimiento del consumo inmediato, el comercio online y el delivery — están modificando las lógicas tradicionales de distribución. Estas nuevas modalidades tienden a volver obsoletos ciertos formatos comerciales, como el supermercado, que resultan cada vez menos eficientes frente a sistemas logísticos más flexibles, atomizados y rápidos.

Teniendo todo este contexto en cuenta, la tesis explora el potencial del Riachuelo como infraestructura logística y urbana, a partir de la reconversión del ex Frigorífico La Negra. El proyecto propone reconfigurar las relaciones entre transporte, producción y ciudad, mediante la integración del sistema ferroviario y fluvial en un nuevo centro logístico. Aprovechando el potencial que las conexiones de transporte ofrecen al sitio, con el objetivo de revitalizar la costa del Riachuelo, convirtiéndola nuevamente en un nodo activo de distribución y en un frente urbano integrado a la ciudad.

En *The Rule of Logistics: Walmart and the Architecture of Fulfillment*, Jesse LeCavalier plantea que los espacios concebidos para almacenar estos procesos no se piensan desde la arquitectura sino que son infraestructuras: grandes galpones vacíos, cerrados y desconectados de la vida urbana.⁰⁷ LeCavalier nos muestra cómo los procesos de aprovisionamiento y distribución configuran la arquitectura y plantea que la logística, más que un conjunto de técnicas, constituye un campo de conocimiento que informa el diseño arquitectónico.

En ese sentido, el proyecto sostiene que lo logístico puede adquirir una dimensión arquitectónica cuando se visibiliza, se integra al entorno y establece relaciones urbanas. El centro de logística no se concibe como un sitio aislado, sino como un sistema de nodos interconectados, capaz de alojar actividades de acopio, empaque y despacho, de articular flujos regionales y metropolitanos, y de producir nuevas formas de interacción entre infraestructura, ciudad y paisaje fluvial.



Figura 12: Esquema de las vías circulación hacia el Supermercado



Figura 13: Esquema de las vías circulación propuesto para el Centro de Logística

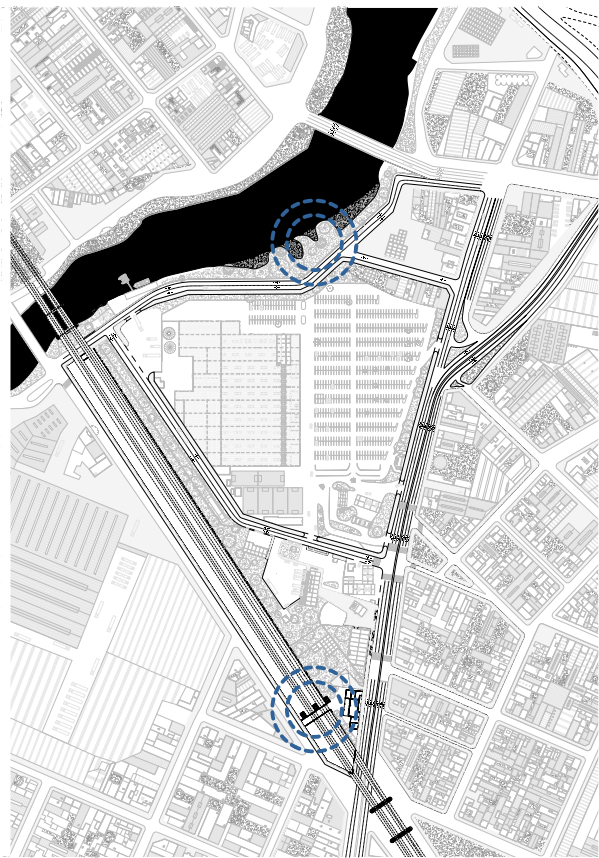


Figura 14: Accesos

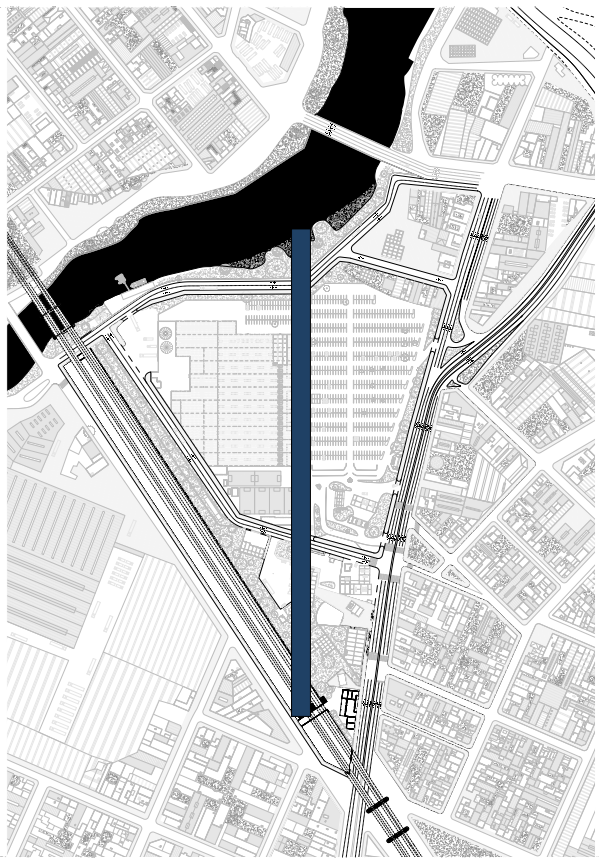


Figura 15: Edificio-Grúa

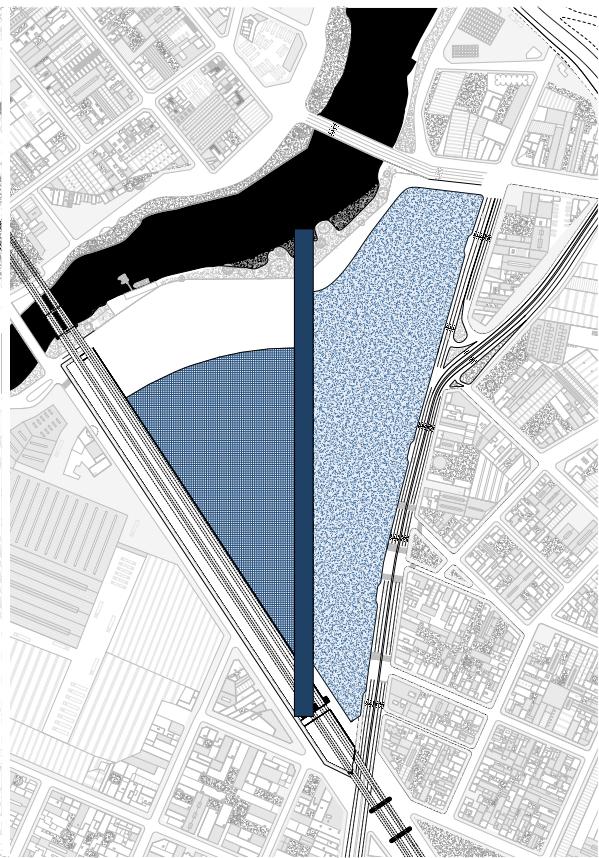


Figura 17: Torres de Vivienda

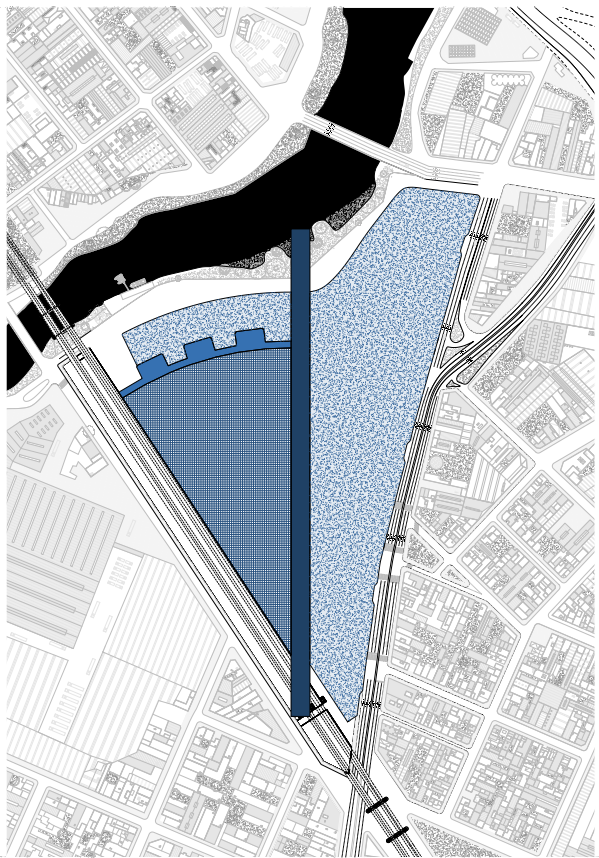


Figura 18: Parque

Intervención

(14) A escala sitio, se identifican los dos puntos principales de acceso asociados a distintas modalidades de transporte: la estación de tren existente y la dársena natural sobre el río. (15) A partir de estos elementos se traza un eje que los conecta, aprovechando la dársena para ubicar una nueva estación fluvial. Sobre este se plantea un edificio grúa que funciona como pieza que articula el resto de las intervenciones, creando una relación de permeabilidad entre la logística y la ciudad. (16) El galpón del centro logístico se implanta reutilizando la estructura existente del supermercado, que define la modulación general de todas las intervenciones. (17) Además, se incorporan tres torres de viviendas y oficinas que conforman el frente urbano hacia el río. (18) Hacia el lado opuesto, el edificio eje se abre hacia un parque urbano, incorporando programas públicos y (19) modificando la costa del río. (20) Esta operación, a su vez, permite repensar el entorno inmediato del sitio, al analizar el impacto que el proyecto tiene sobre el modo de habitar la costa del Riachuelo. (21) La ampliación del espacio libre habilita la posibilidad de plantear un cambio en la normativa sobre la avenida, promoviendo el crecimiento de la ciudad.

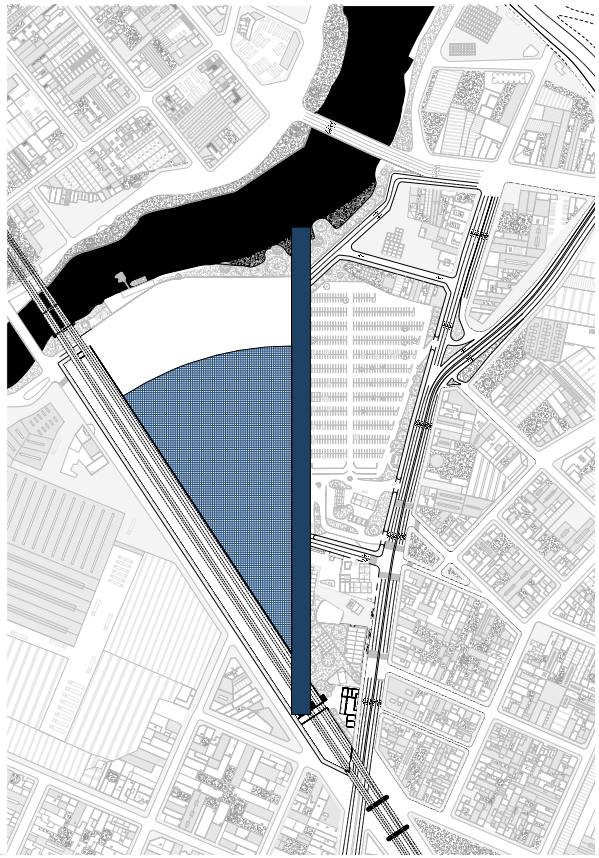


Figura 16: Galpón

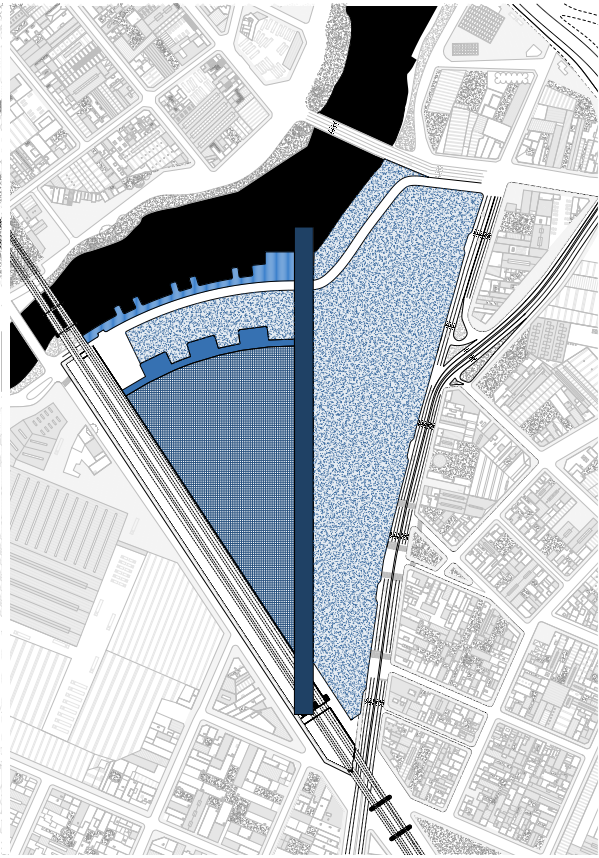


Figura 19: Puerto

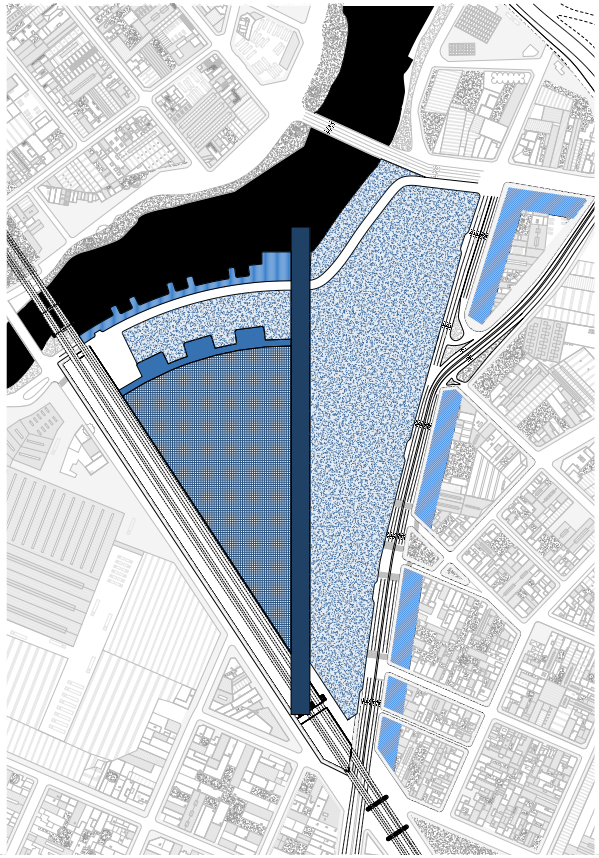
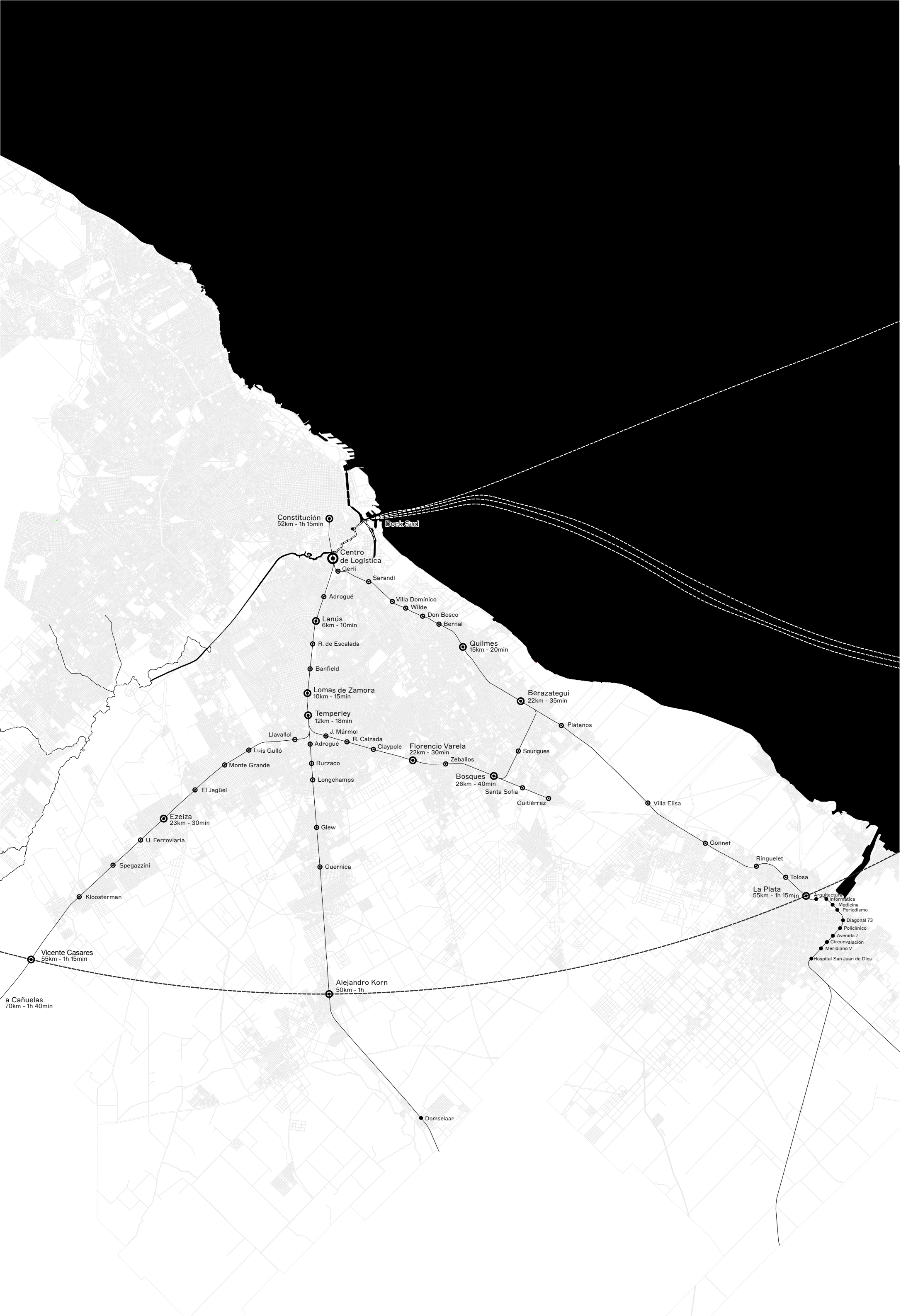


Figura 20: Corredor Alto



El Centro Logístico se concibe como una infraestructura capaz de integrarse de manera directa a la red de transporte metropolitana, articulando el ingreso de carga fluvial y egreso ferroviario con procesos internos de clasificación, almacenamiento y redistribución. El centro funciona como un nodo intermodal de proximidad, donde confluyen los flujos regionales, metropolitanos y locales. Esta posición estratégica le permite actuar simultáneamente como plataforma de consolidación para productos que llegan desde puertos como Dock Sud y como punto de redistribución inmediata hacia la ciudad y la región. Con un radio de alcance de hasta 55km, el sistema permite conectar en aproximadamente una hora áreas como La Plata o Alejandro Korn, al sur de la provincia.

Figura 21 (izquierda): Mapa Alcance
Figura 22 (superior): Mapa Red

Funcionamiento

Con una superficie operativa aproximada de 35.000 m², el centro está diseñado para procesar, de manera continua, la llegada de contenedores, su descarga, su clasificación, almacenaje y su posterior distribución a través de la red ferroviaria. El centro recibe productos por dos vías: Fluvial, desde el puerto DockSud, y vial, directamente desde fábricas.

Los contenedores, estándares de 20 pies, llegan al puerto del edificio, que funciona como terminal de carga y descarga. Donde el edificio se convierte en grúa ship-to-shore que permite levantar los contenedores del barco y depositarlos en el edificio.

Luego, un sistema de puente grúa los translada hasta su punto de descarga en planta baja. Una vez abierto, el contenedor libera racks metálicos modulares que ya vienen preparados desde origen capaces de alojar entre 40 y 60 cajas cada uno, con una capacidad de carga de hasta 700 kilos. Esta reorganización permite reducir al mínimo los tiempos de manipulación. Una vez extraídos, robots móviles similares a los usados por Amazon, se posicionan debajo de los racks y los trasladan automáticamente hacia las estaciones de clasificación dentro del galpón de logística.

Allí, empleados del centro abren las cajas, separan los productos según destino y tipo para ser almacenados.

Los productos, entonces, se ingresan a los distintos sectores de almacenamiento organizado por niveles de rotación: un nivel de alta rotación, con pods móviles y un nivel de baja rotación, donde las estanterías alcanzan los 12 metros de alto para alojar inventario más denso y de menor frecuencia de salida. En conjunto, el sistema puede albergar alrededor de 6.000 a 7.000 pods y entre 15.000 y 20.000 palets.

Cuando llega un pedido online, el sistema localiza el pod correspondiente y un robot lo lleva a una estación de empaquetado. Un operario prepara el pedido, y luego los paquetes se dirigen a la salida correspondiente: la estación de tren o bicicletas y vans para realizar la última milla. Para trasladar las cajas a la plataforma de carga se utilizan palets metálicos tipo jaula y el mismo sistema continuo de puentes grúas.

La clave del modelo logístico es su integración ferroviaria. El tren de pasajeros que opera en la línea Roca, con una frecuencia de entre 15 y 30 minutos, incorpora un vagón logístico exclusivo para transportar los paquetes de salida. El acceso se resuelve mediante puertas laterales

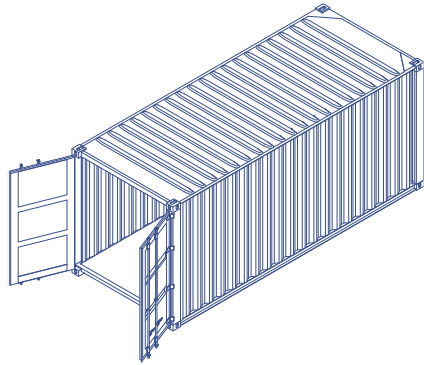
a nivel del andén, lo que permite cargar entre 6 y 8 pallets durante una detención técnica de apenas 4 minutos, extendiendo el tiempo de parada (1min) pero sin interferir con el servicio de pasajeros.

Desde el tren los paquetes, en pallets, se dirigen a centros urbanos ubicados en las estaciones existentes. Allí se descargan y preparan para hacer la última milla. Finalmente llegando a destino

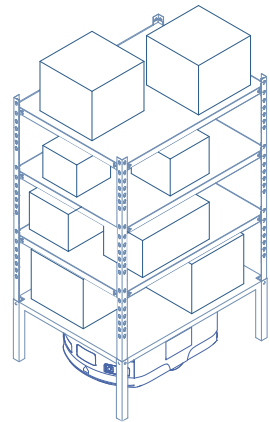
En términos de capacidad diaria, el centro puede procesar entre 6 y 8 contenedores por jornada, lo que representa un volumen aproximado de 100 a 150 racks por día, equivalentes a entre 3000 y 7000 cajas dependiendo del tipo de producto.

De esta manera, el centro logra integrar en un único sistema continuo la descarga, la clasificación, el almacenamiento y el despacho ferroviario, reduciendo costos de transporte, disminuyendo la congestión urbana y garantizando un abastecimiento constante para la distribución de última milla y para el movimiento regional de mercancías.

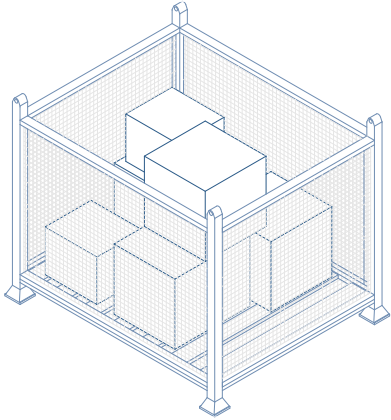
Figura 23 (derecha): Piezas



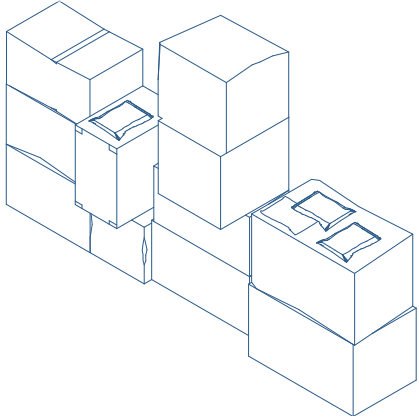
Contenedor 20 pies
Dimensiones internas: 5.89 × 2.35 × 2.39 m
Capacidad: 10000 kg - 8 racks



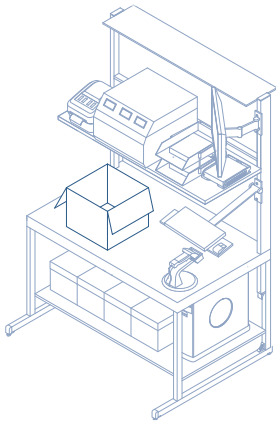
Rack Metálico Modular para Cajas
Dimensiones: 1.45 × 1.15 × 1.80 m
Capacidad: 700 - 1000 kg



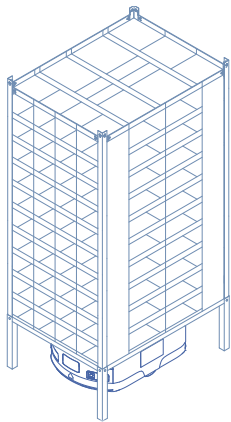
Cage Pallet (americano)
Dimensiones: 1.20 × 1.00 × 1.50 m
Capacidad: 500 - 700 kg



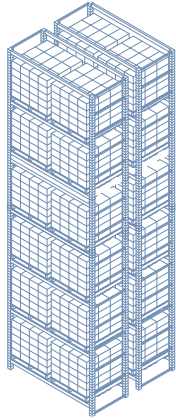
Caja Individual / Tote / Sobre Reforzado
Dimensiones: 0.60 × 0.40 × 0.40 m (máx)
Capacidad: hasta 25 kg



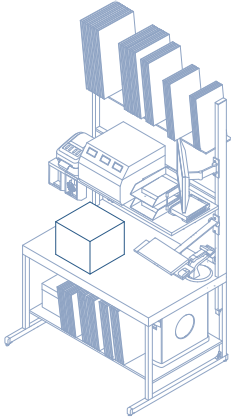
Mesa de Clasificación
Dimensiones: 2.00 × 0.80 × 0.90 m
Capacidad: 250 - 400 paquetes / hora



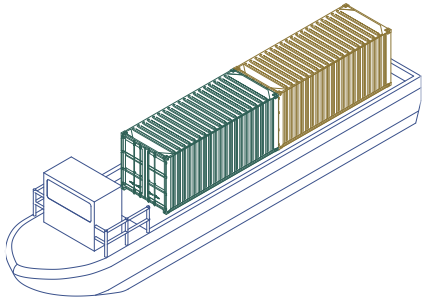
Pods Móviles de Alta Rotación
Dimensiones: 0.90 × 1.20 × 2.40 m
Capacidad: 40 bins - 50 kg



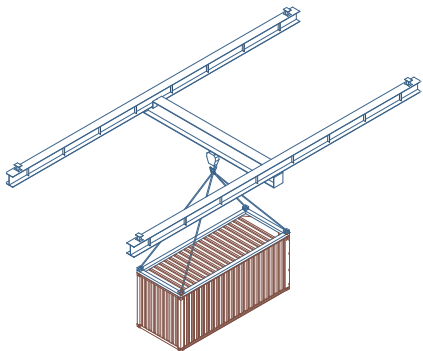
Estanterías de Baja Rotación
Dimensiones: 2.50 × 1.00 × 12.00 m
Capacidad: 12 pallets - 12000 kg



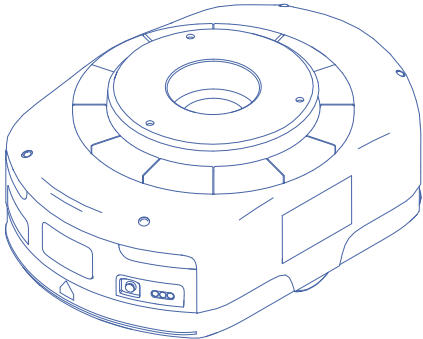
Mesa de Empaquetado Manual
Dimensiones: 2.00 × 0.80 × 0.90 m
Capacidad: 250 - 400 paquetes / hora



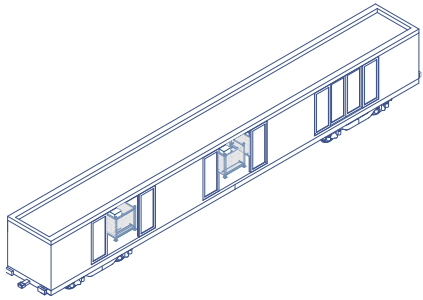
Barco de Carga
Dimensiones: 14.0 × 5.00 m - 1.20 m de calado
Capacidad: 2 contenedores - 20000 kg



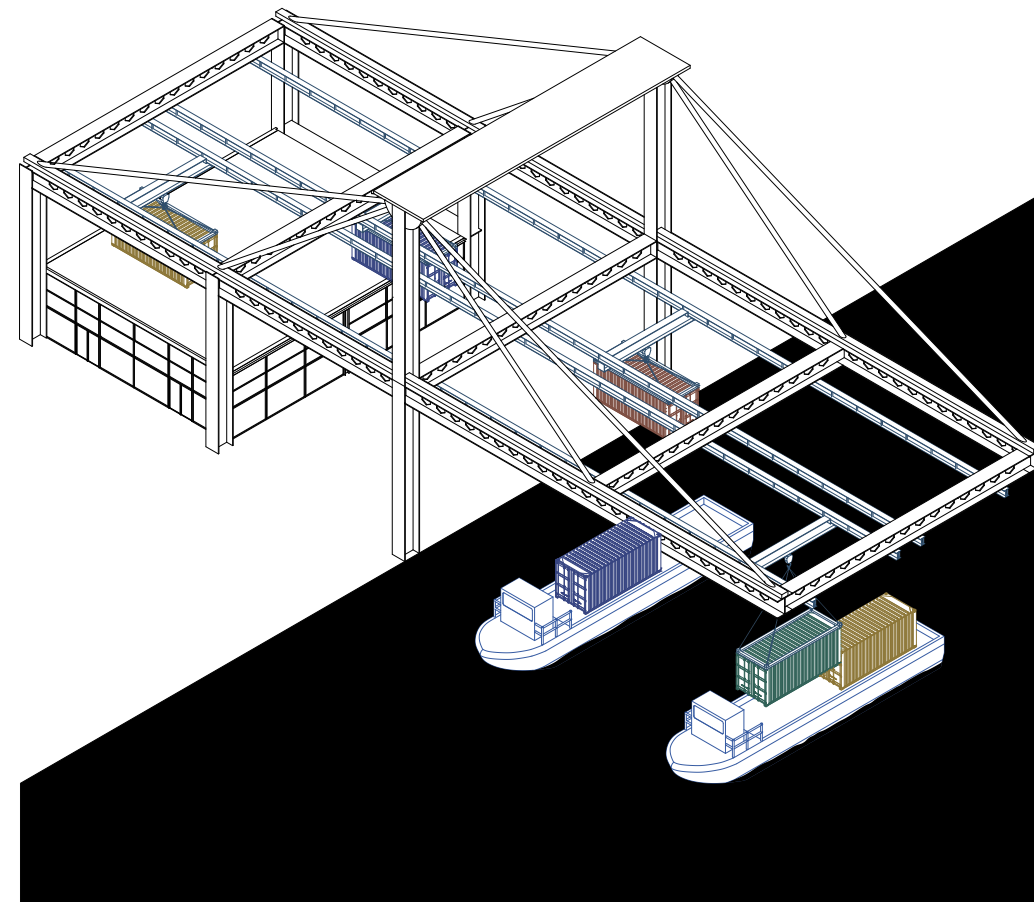
Puente Grúa
Dimensiones: 8.00 × 15.0 m
Capacidad: 20000 kg



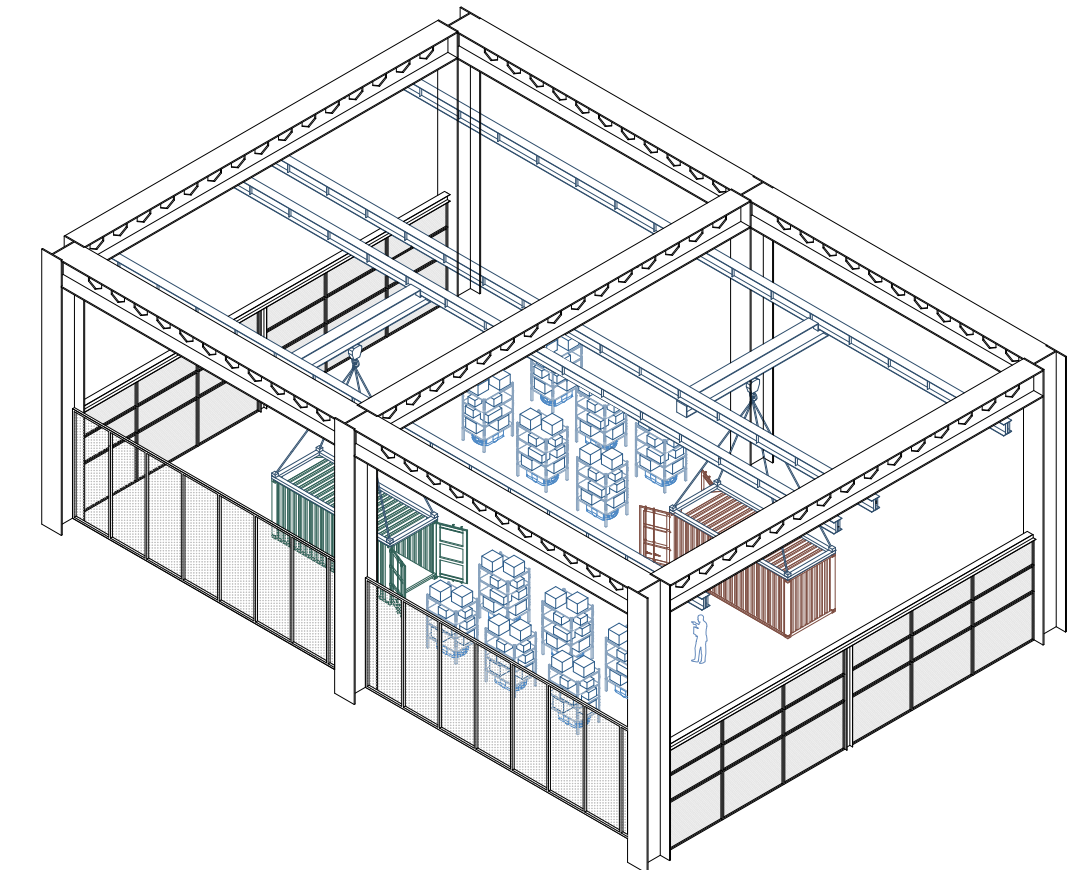
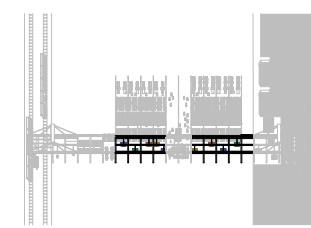
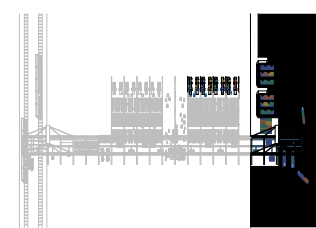
Robot Móvil
Dimensiones: 0.80 × 0.60 × 0.30 m
Capacidad: 10000 kg



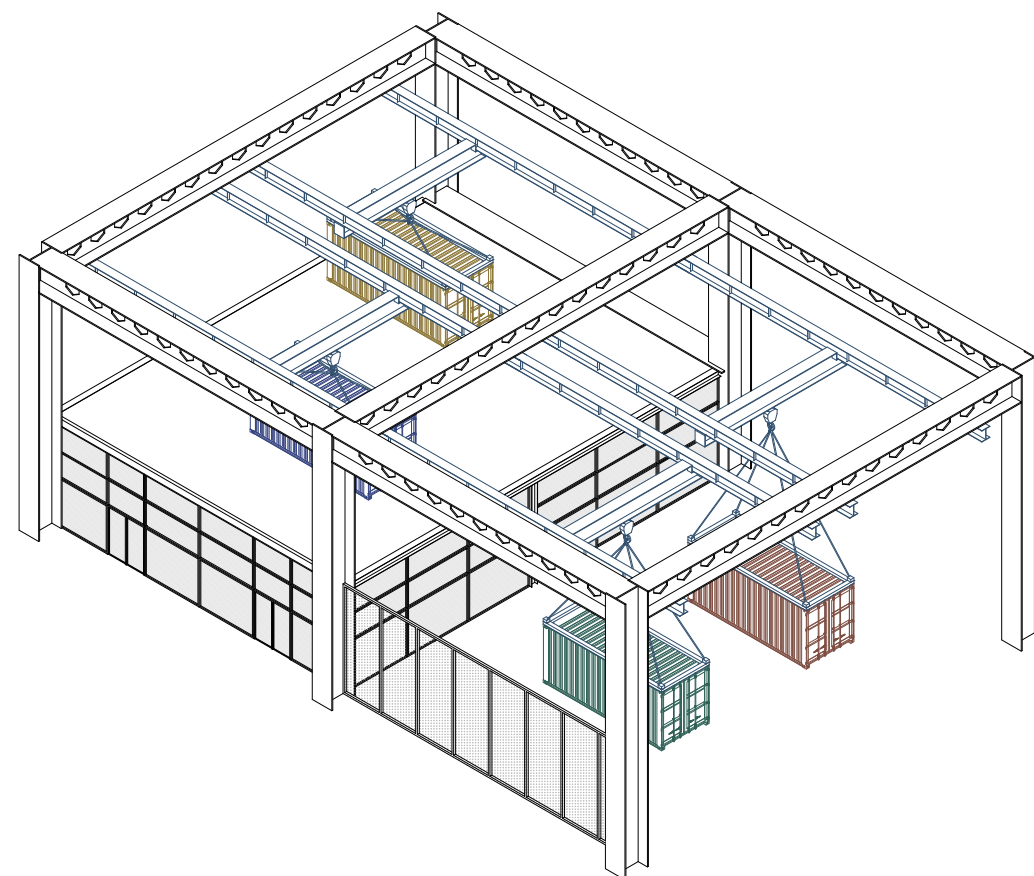
Tren de Carga
Dimensiones internas: 22.0 × 3.10 × 2.40 m
Capacidad: 6 - 8 pallets



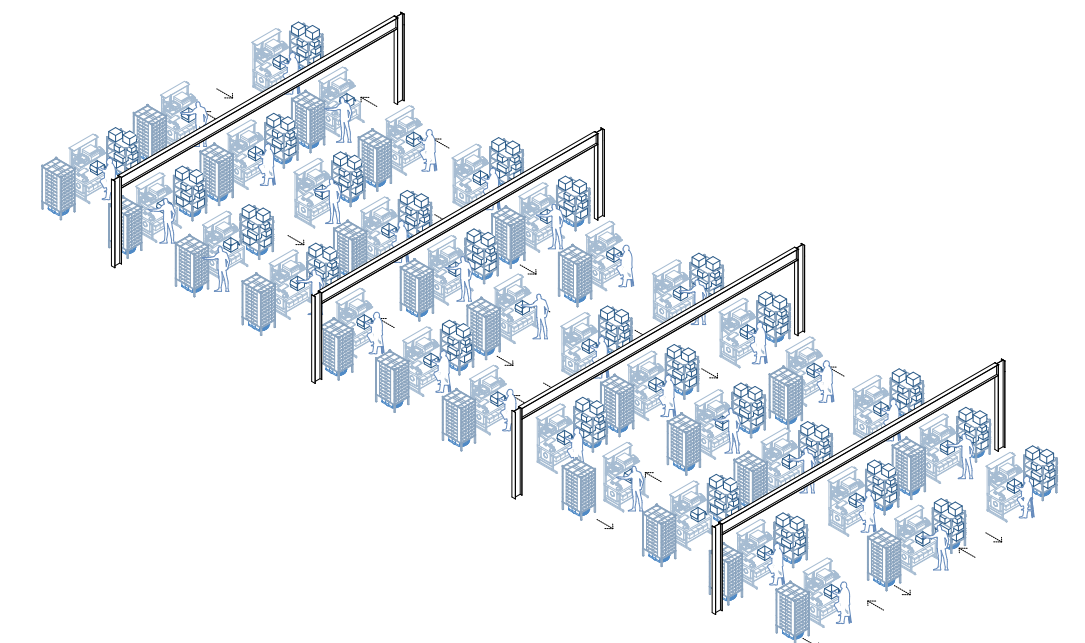
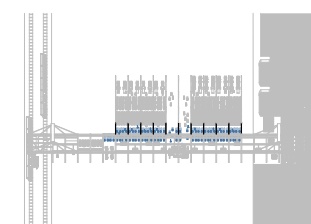
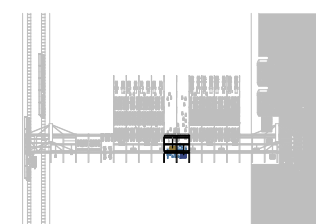
1. Ingreso al Centro de Logística
(Figura 24)



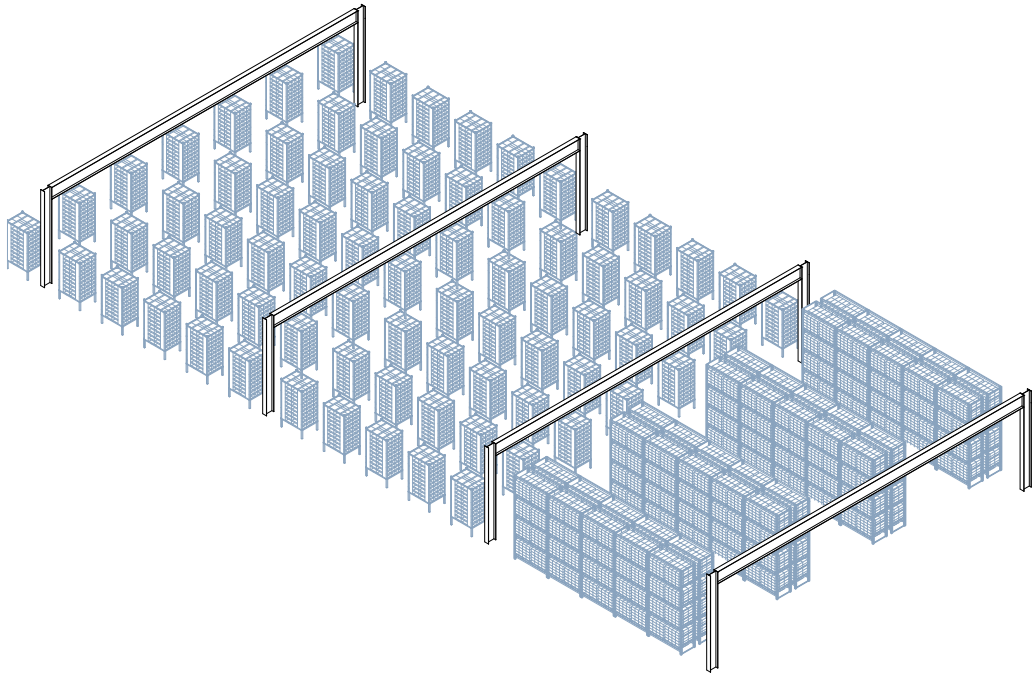
3. Descarga
(Figura 26)



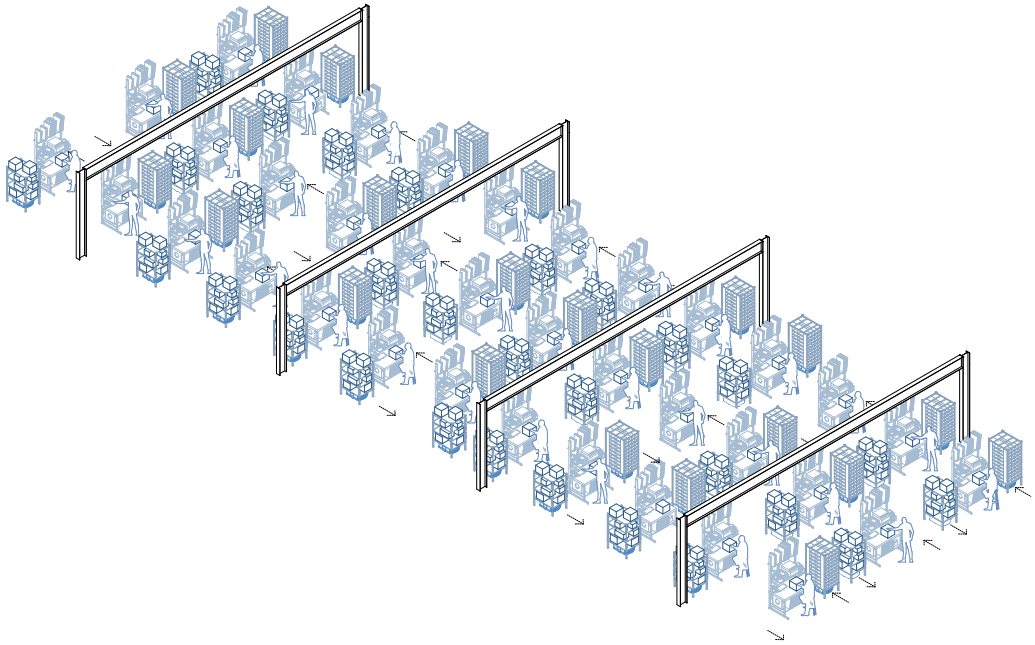
2. Traslado Horizontal
(Figura 25)



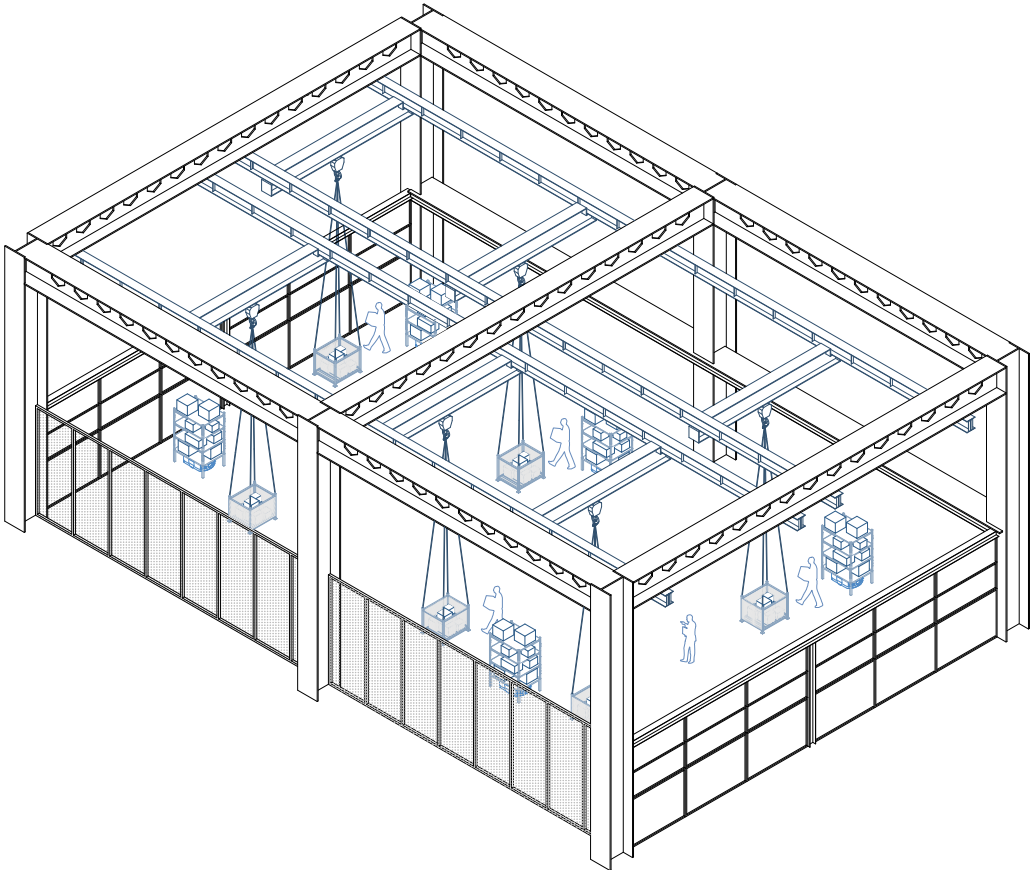
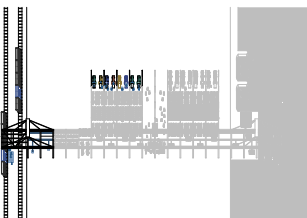
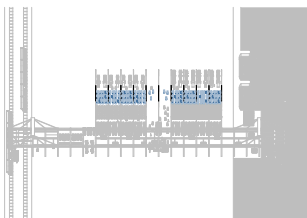
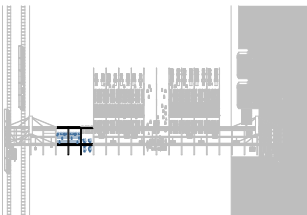
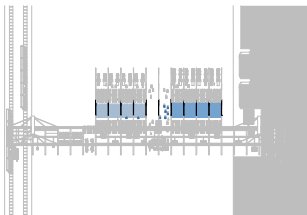
4. Clasificación
(Figura 27)



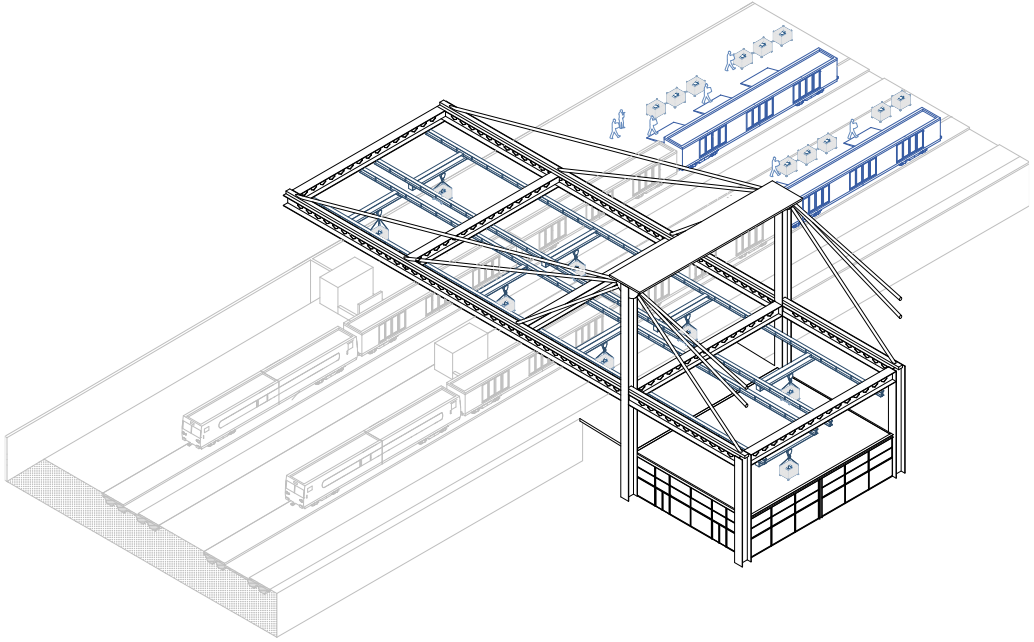
5. Almacenamiento
(Figura 28)



6. Empaquetado
(Figura 29)



7. Carga
(Figura 30)



8. Salida del Centro de Logística
(Figura 31)

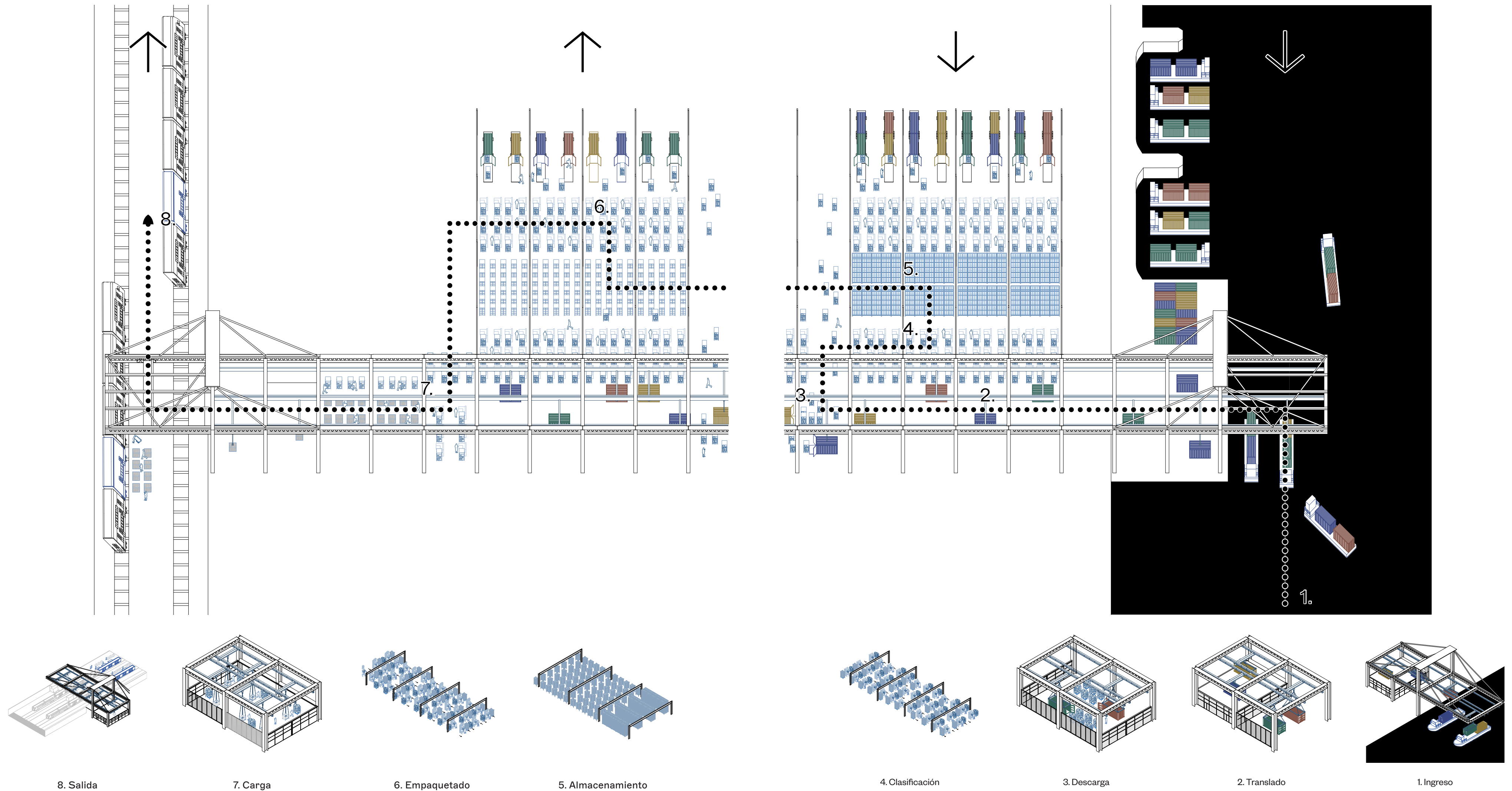


Figura 34: Esquema de Funcionamiento

Edificio-Grúa

El edificio-grúa se extiende longitudinalmente a lo largo del sitio y se configura como una sucesión de pórticos con vigas Boyd. Es la pieza encargada de recibir y movilizar los contenedores con los productos que el centro logístico va a distribuir, por lo que requiere una estructura capaz de soportar su peso e incorporar un sistema de puente-grúas que permita desplazarlos.

Este sistema se encuentra suspendido de los mismos pórticos estructurales y se compone de dos vigas longitudinales que actúan como guías, a través de las cuales se desplaza una viga transversal principal que soporta y levanta la carga del contenedor. De este modo, la estructura no solo sostiene el edificio sino que se convierte en la propia herramienta operativa, haciendo arquitectura a partir de la logística, pensando cada espacio según su función dentro del proceso. El galpón logístico se configura a partir de una estructura metálica modulada cada 15 m en sentido transversal y 20 m en sentido longitudinal, configurando un espacio flexible destinado a carga, clasificación, almacenamiento y empaquetado de productos. La organización interna responde directamente al movimiento de los productos. El sistema de cubierta, diseñado para maximizar la altura libre y permitir iluminación natural, acompaña la lógica de movimiento continuo que define el funcionamiento interior. Sin embargo, la intención del proyecto no es solamente desarrollar una arquitectura-infraestructura, sino que también pretende incorporar una escala urbana que acerque y visibilice los procesos de logística al tejido y a los usuarios de la ciudad. Para ello, la planta baja integra programas mixtos vinculados tanto al funcionamiento operativo como al acceso público, permitiendo relacionar la actividad interna con el uso cotidiano del parque y la ciudad.

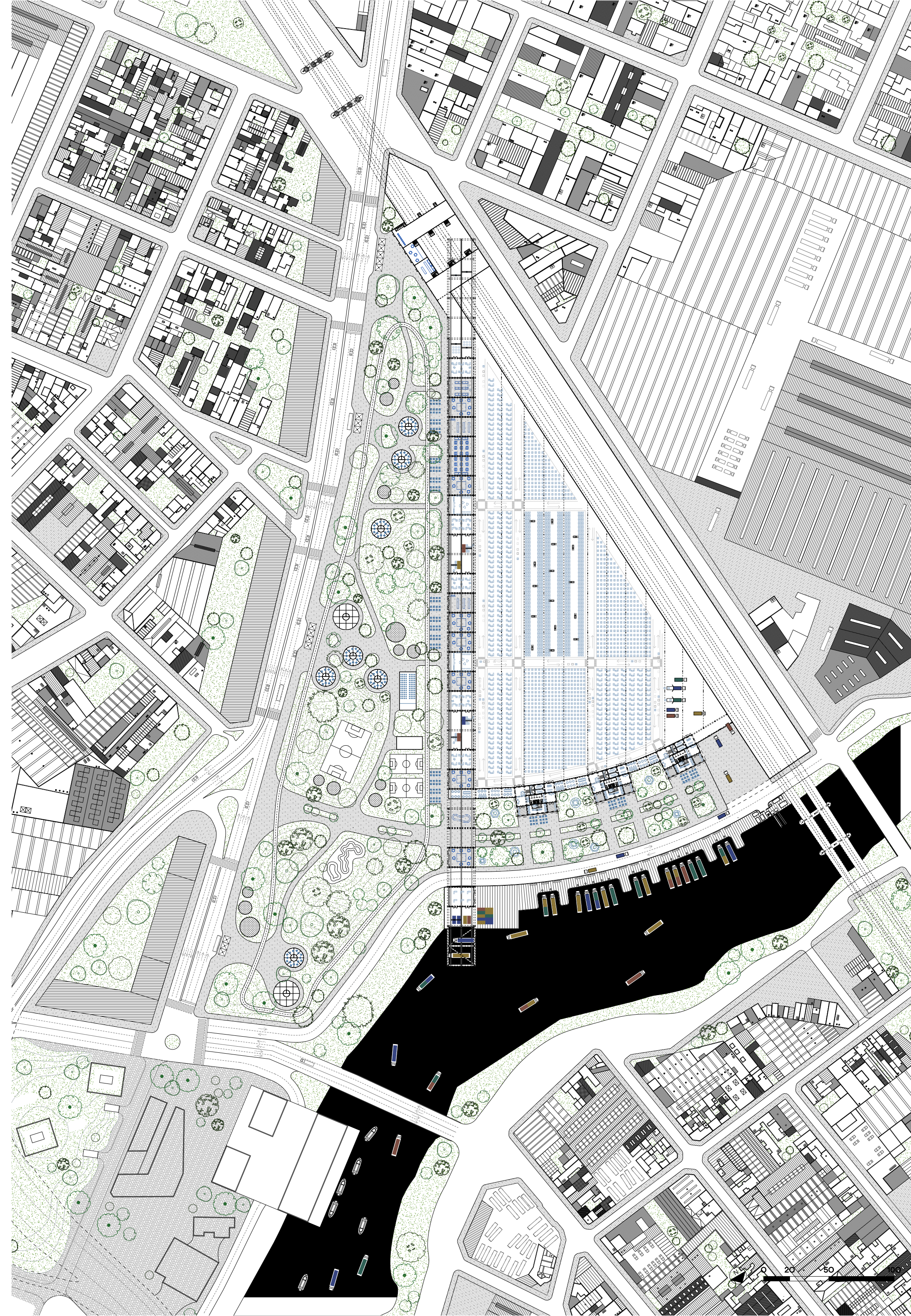
En los sectores de descarga de contenedores, el edificio se cierra hacia el parque con paneles de policarbonato, permitiendo visuales pero manteniendo cierto grado de privacidad, y se abre hacia el depósito para facilitar la transferencia de productos. En los demás módulos del edificio-grúa se incorporan estructuras autónomas que configuran espacios cerrados y protegidos donde se desarrollan distintos programas accesibles desde el parque: algunos vinculados a la logística —pick-ups, accesos y data centers— y otros asociados al ocio —locales gastronómicos y comerciales—. De este modo, se evita que el edificio quede aislado y desconectado de las

actividades urbanas, integrándose al funcionamiento cotidiano del entorno.

El cerramiento expresa esta doble condición: abierto en su parte superior, donde circulan los contenedores, y diferenciado en planta baja según los usos. El policarbonato señala las áreas logísticas, mientras que las carpinterías metálicas transparentes acompañan los sectores públicos, permitiendo mayor apertura y reforzando la relación con el entorno.

Finalmente, el edificio se vincula con un gran parque público que introduce programas de recreación y que permite abrir el sitio hacia el río, hacia el centro de logística y hacia la ciudad. En este sentido, el edificio-grúa funciona como mediador entre los dos sectores —público y logístico—. Este enfoque transforma lo que tradicionalmente sería una infraestructura cerrada e inaccesible en un componente activo del tejido urbano, capaz de mostrar su actividad interna y, al mismo tiempo, actuar como catalizador de nuevas dinámicas productivas y sociales en su entorno inmediato.

Figura 35 (derecha):
Planta Baja.



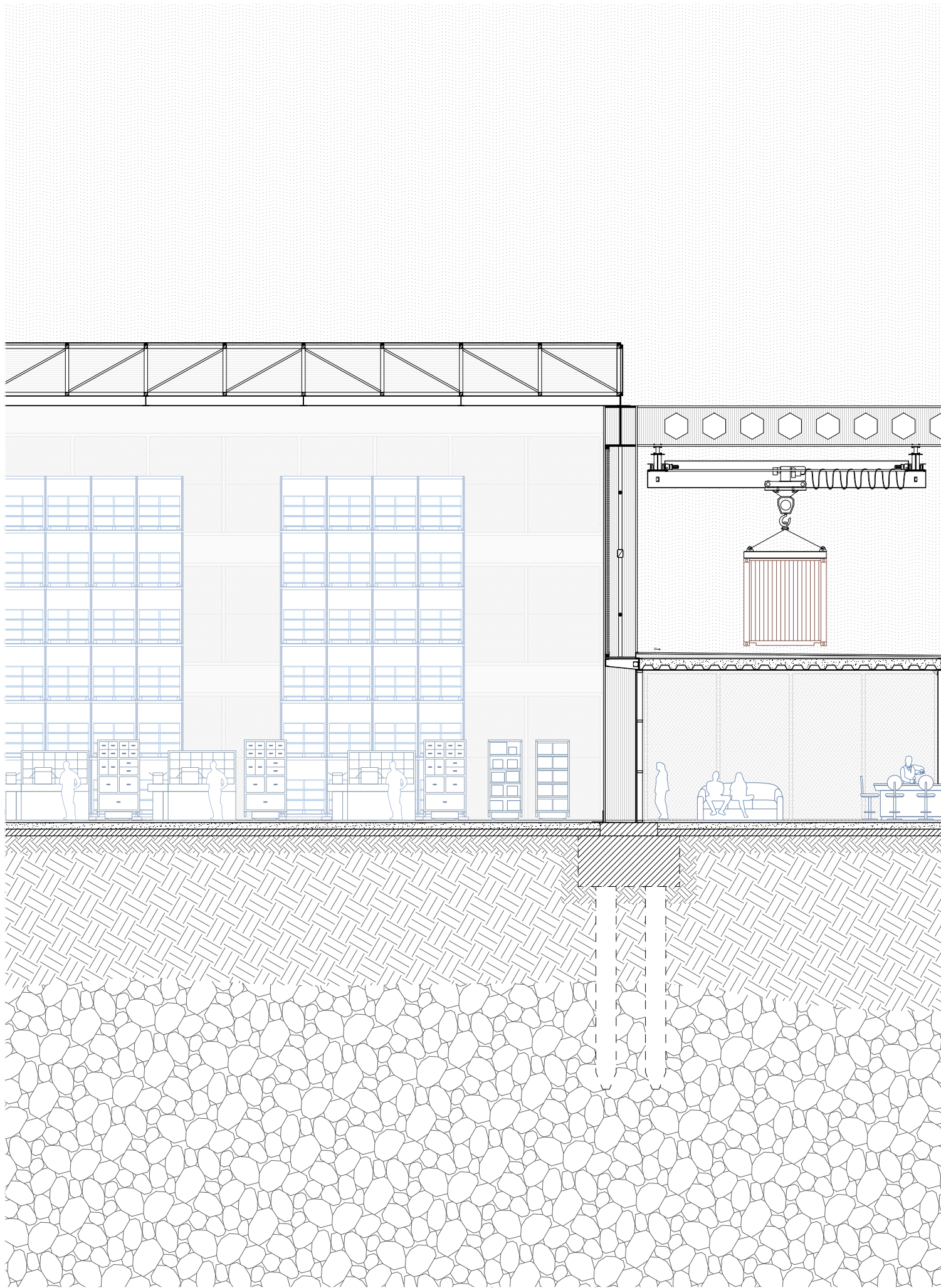
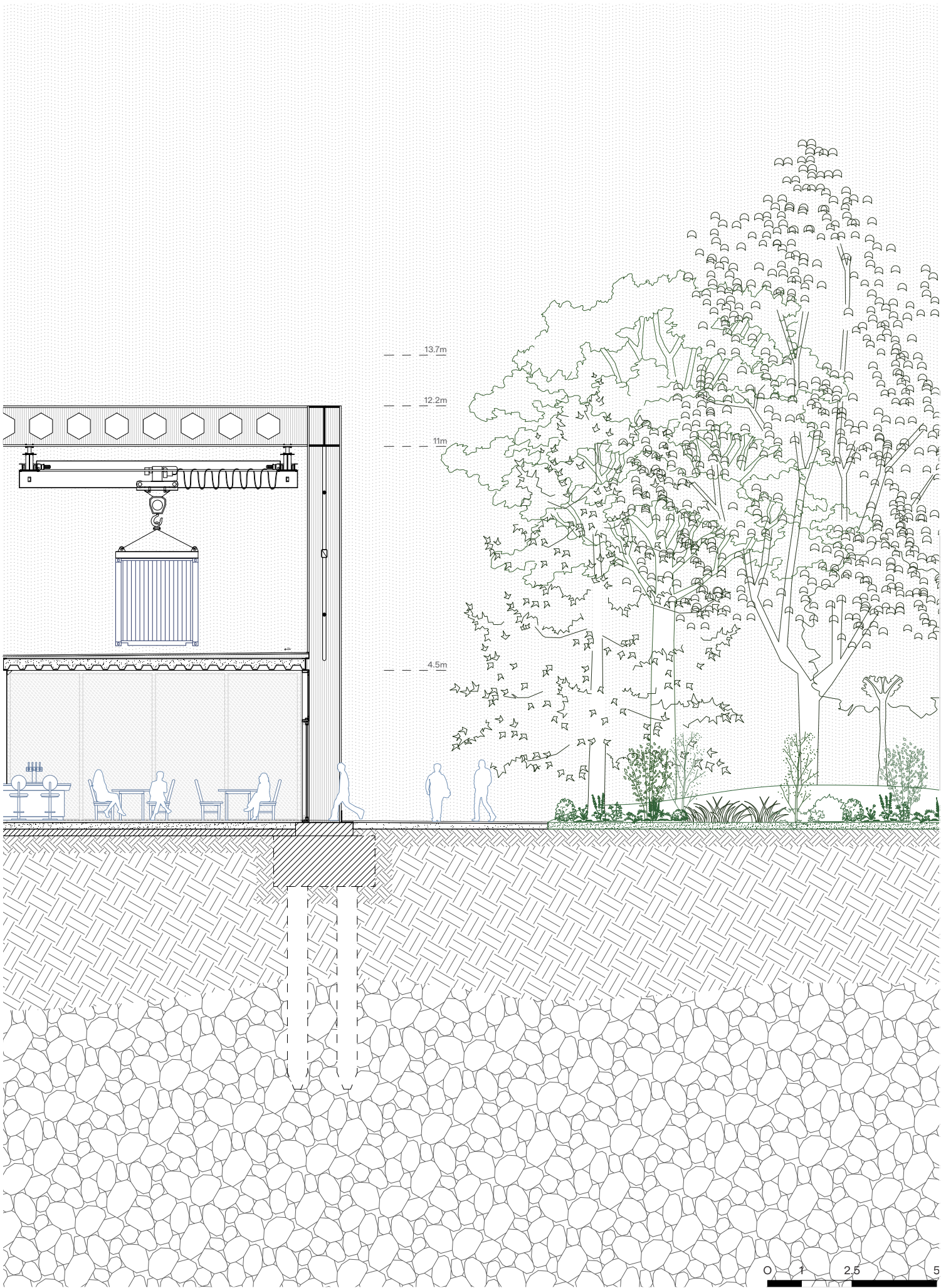


Figura 36: Corte Edificio-Grua .
Local Gastronómico.



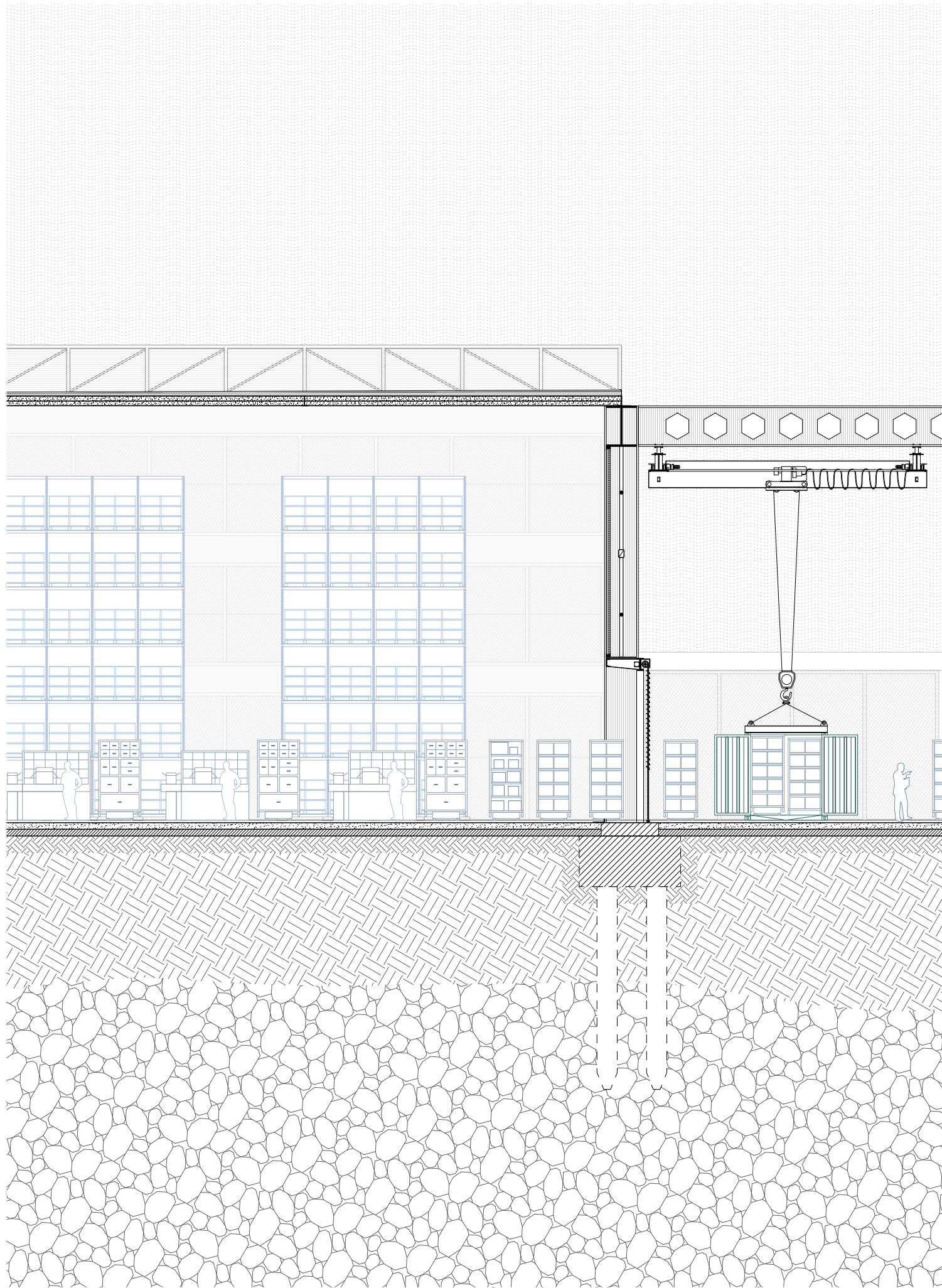


Figura 37: Corte Edificio-Grua.
Estación de Descarga.

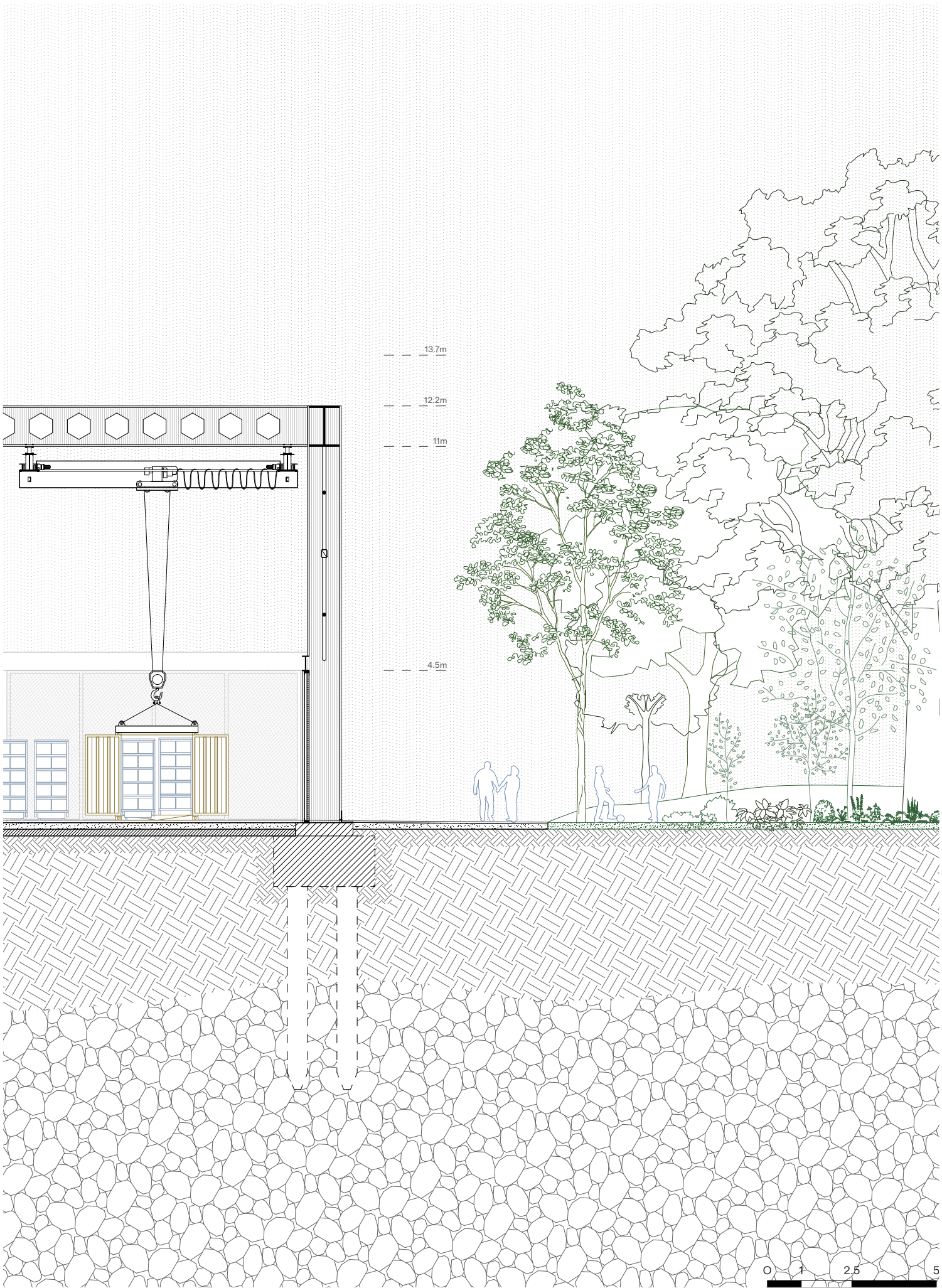




Imagen 49: Render Interior.
Edificio-Grua.

Torres de Vivienda

El conjunto incorpora tres edificios de uso mixto ubicados frente al Riachuelo, con el objetivo de consolidar un nuevo frente urbano y revertir la histórica condición de espalda al río. Su implantación, vinculada al depósito y al parque, introduce programas permanentes que complementan la actividad logística y amplían el carácter público del área.

Con una altura aproximada de 60 m, las torres combinan oficinas así como comedores y espacios privados para el centro logístico, oficinas para terceros y viviendas. Un basamento común articula el contacto con el suelo, alineándose con la altura del depósito y generando accesos diferenciados para las oficinas y las viviendas, a su vez incorporando locales gastronómicos abiertos al público. Esta base construida permite integrar los edificios al recorrido peatonal y a la continuidad del parque, activando el borde del río.

Las plantas de oficinas ocupan dos niveles destinados a terceros, con ascensores independientes desde planta baja que permiten un funcionamiento autónomo. Se plantean como plantas libres, flexibles, que permiten el movimiento y actualización del mobiliario para adaptarse a distintas configuraciones de trabajo, incorporando, a su vez, un sector más excluido destinado a áreas de reunión más contenidas. Mirando hacia el Riachuelo se introducen los espacios compartidos para los usuarios donde la estructura se retrae un módulo para generar balcones exteriores que actúan como extensiones del ámbito laboral con vistas al paisaje portuario.

Las viviendas se estructuran en módulos de 3×4m alrededor del núcleo central de circulación vertical. Las unidades se proyectan de modo que los espacios sociales se orienten al norte, este u oeste, priorizando las vistas hacia el Riachuelo, el puerto y el parque. Se proyectan, además balcones posicionados estratégicamente para maximizar las visuales y reforzar la relación entre habitar, infraestructura y paisaje.

Las torres se resuelven mediante una envolvente metálica liviana con toldos regulables que controlan la incidencia solar. Detrás de esta piel, las losas se prolongan para alojar un cajón verde continuo que introduce vegetación en altura y extiende la intervención paisajística hacia las fachadas, suavizando la transición

entre la escala doméstica y la infraestructura al hacer más amenas las vistas hacia los lados más desfavorables.

En el remate se disponen los espacios de servicio y áreas de uso común para residentes. Mirando al galpón se concentran las áreas para equipamiento técnico, mientras que hacia el río se incorporan terrazas verdes que funcionan como miradores y ámbitos compartidos, generando espacios accesibles en las torres que continúen con las mismas lógicas utilizadas en toda la intervención.

En conjunto, las torres introducen densidad, permanencia y diversidad de usos, complementando la actividad productiva con vivienda y trabajo cotidiano, y contribuyendo a transformar el área en un sector urbano activo durante todo el día.



Imagen 51: Render Exterior.
Frente al Río.

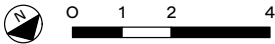


Figura 41: Planta Tipo Viviendas.
Torres de Vivienda.

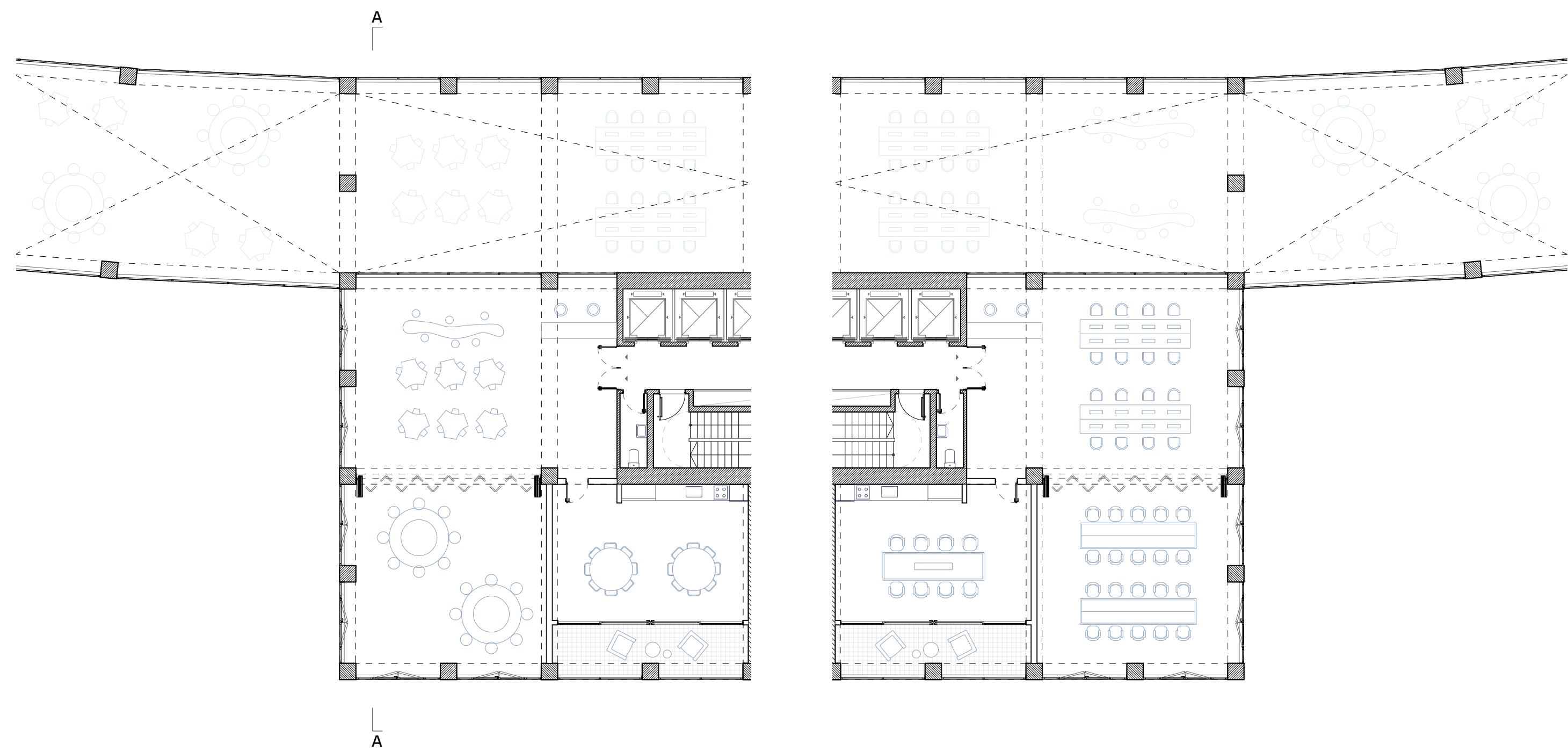


Figura 42: Planta Oficinas.
Torres de Vivienda.

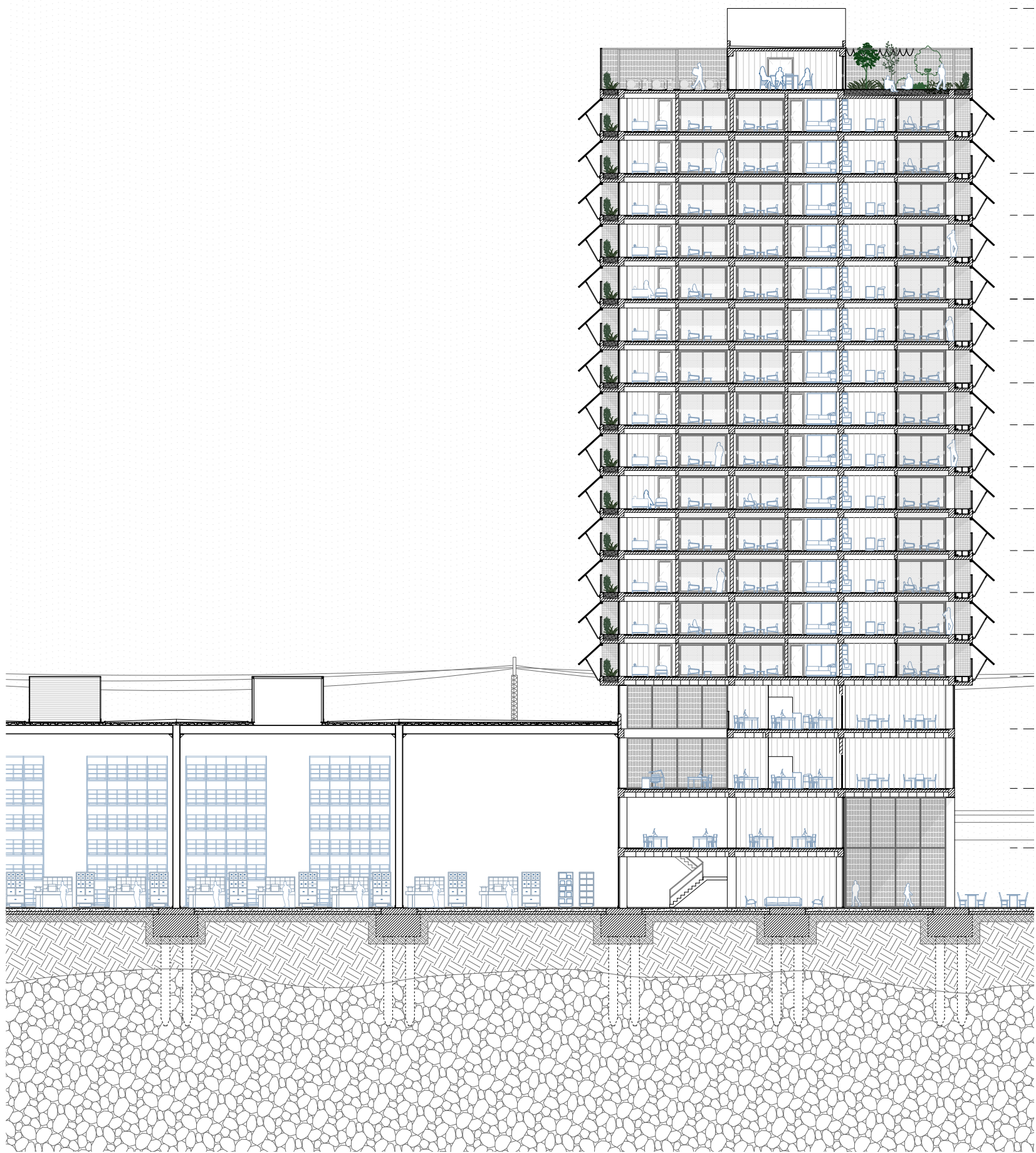
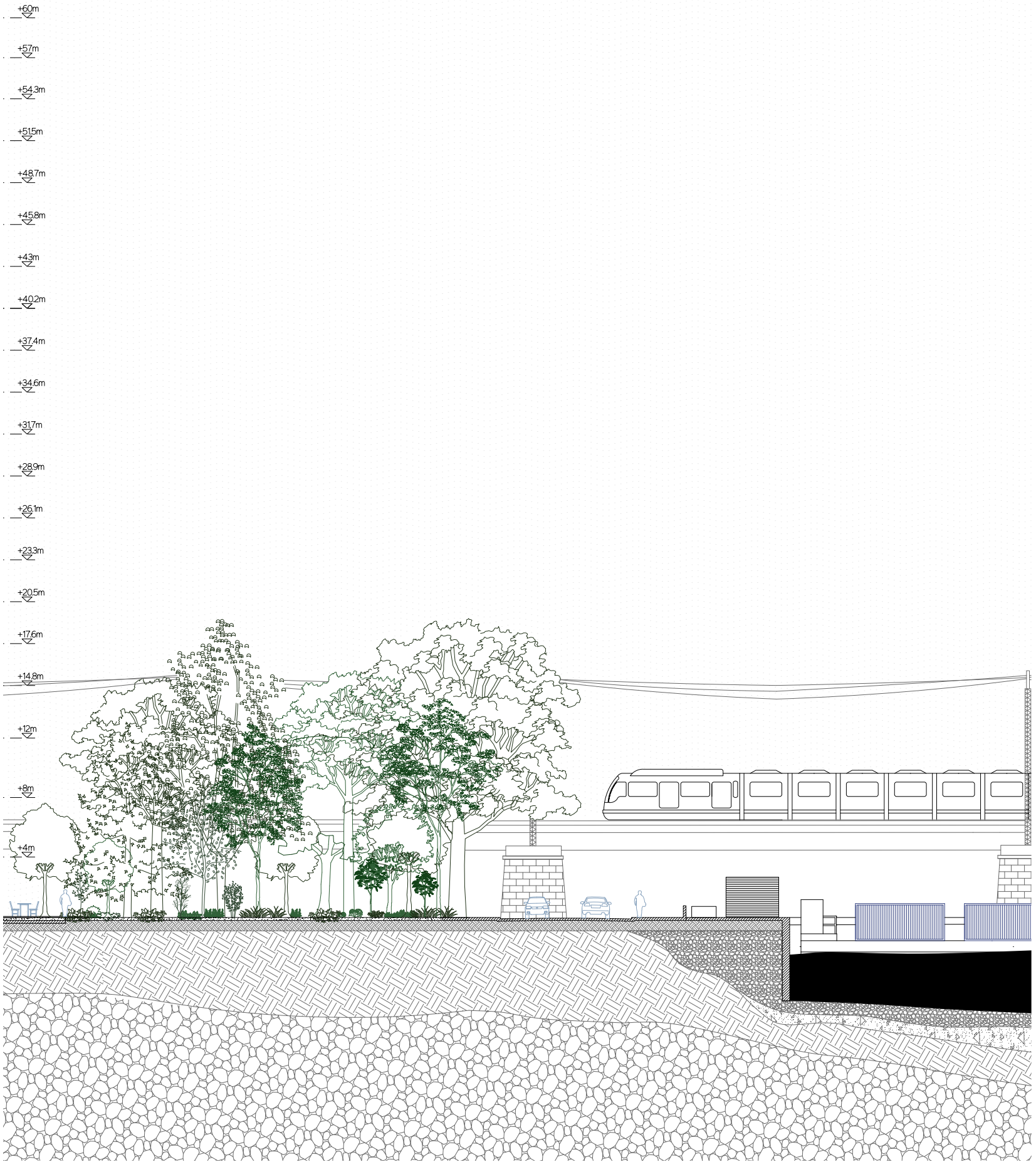


Figura 43: Corte Torres de Vivienda.



Parque y Corredor Alto

El parque constituye la pieza que reordena el sitio desde el vacío, operando como soporte ambiental y como articulador entre las infraestructuras existentes y los nuevos programas. Más que un espacio residual, se plantea como una nueva topografía pública capaz de absorber las tensiones entre infraestructura, paisaje y urbanidad.

Su trazado acompaña las direcciones de las redes existentes —ferrocarril, río y avenidas— y las traduce en recorridos peatonales, áreas de estancia y superficies verdes que restituyen la permeabilidad del suelo y permiten abrir el conjunto hacia el Riachuelo. En este contexto, el parque no funciona únicamente como área recreativa, sino como una infraestructura blanda que permite la convivencia entre la escala metropolitana de flujos logísticos y la experiencia cotidiana de uso público.

La presencia del edificio-grúa, que actúa como límite activo, permite que las operaciones técnicas convivan con el uso público sin superponerse, haciendo visibles ciertos procesos mientras otros permanecen controlados. El paisaje se convierte así en un dispositivo de transición que amortigua escalas, filtra visuales y construye continuidad entre la ciudad y el sistema productivo.

La ampliación del espacio público, junto con el aumento del suelo absorbente y accesible, permite repensar el entorno inmediato y el modo en que la ciudad habita la costa, incorporando un ámbito históricamente asociado a la producción a las dinámicas urbanas. Como resultado de la operación paisajística, se habilita la posibilidad de revisar la normativa sobre la avenida, promoviendo procesos de consolidación y acompañando el crecimiento de la ciudad sobre este borde.

A partir de esta condición surge el corredor alto, que retoma la direccionalidad longitudinal del ferrocarril, la avenida y el río, y propone una serie de edificaciones que incrementan la altura consolidada sobre la avenida, pero mantienen la lógica de basamento para vincularse con la escala del tejido existente.

Como resultado, se plantea un centro de logística integrado a la ciudad que, al concentrar sus actividades en las redes ferroviaria y fluvial, permite que el proceso de distribución sea más eficiente, rápido y consciente. En esta operación, el Riachuelo vuelve a asumir un rol activo como soporte de movilidad y articulación territorial,

mientras que la estación ferroviaria recupera su capacidad de crecimiento y conexión metropolitana. El proyecto explora así una relación más cercana entre ciudad y logística, entendiendo a esta última no como un sistema aislado sino como parte constitutiva del paisaje urbano. La intervención busca, en consecuencia, revitalizar el borde del Riachuelo, generando ciudad a partir de la integración de espacio público, vivienda e industrias sobre el río.

Imagen 49: Render Interior. Edificio-Grua.



Imagen 50: Render Exterior. Desde el Parque.

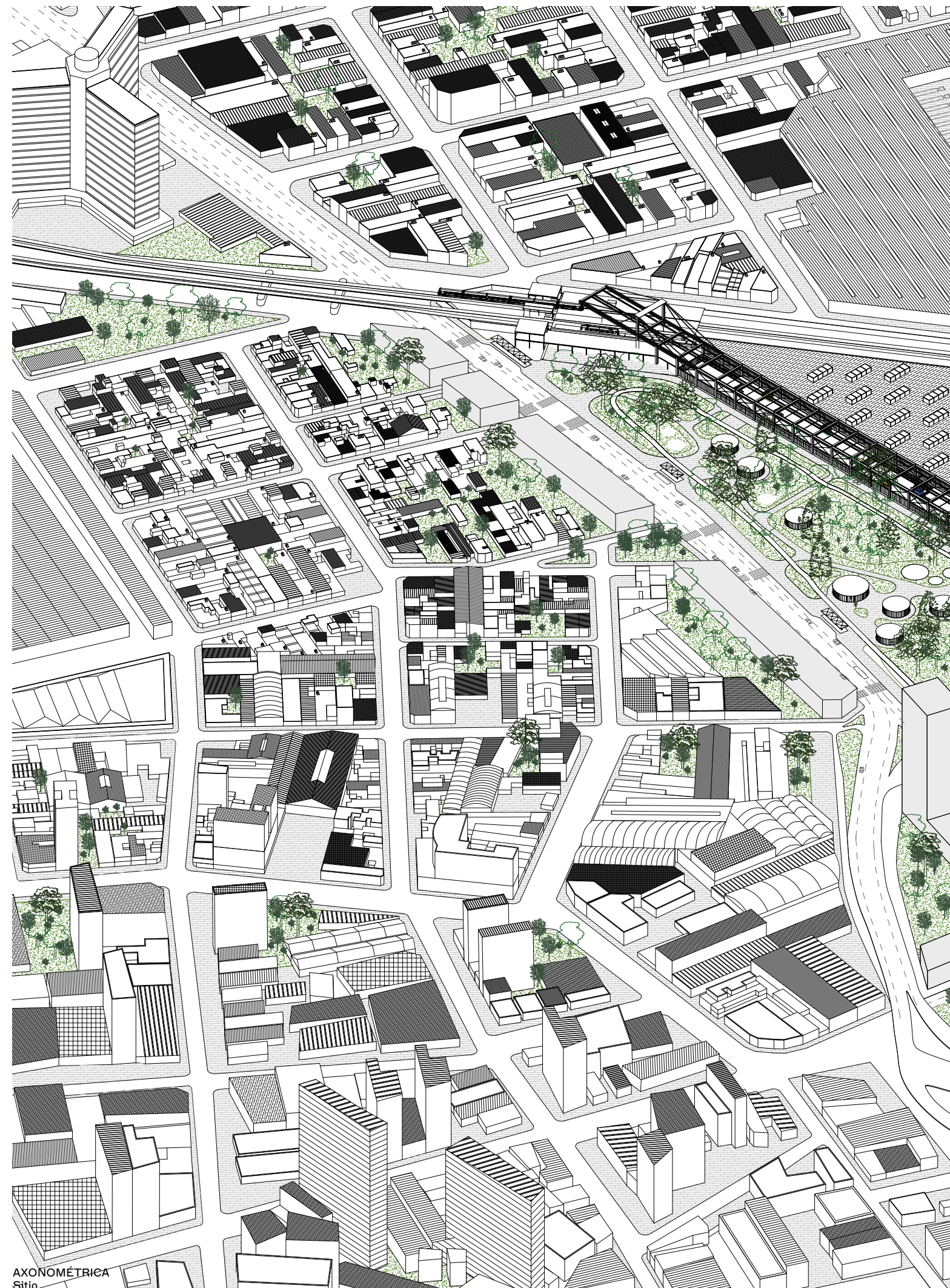


Figura 44: Axonometría Sitio.

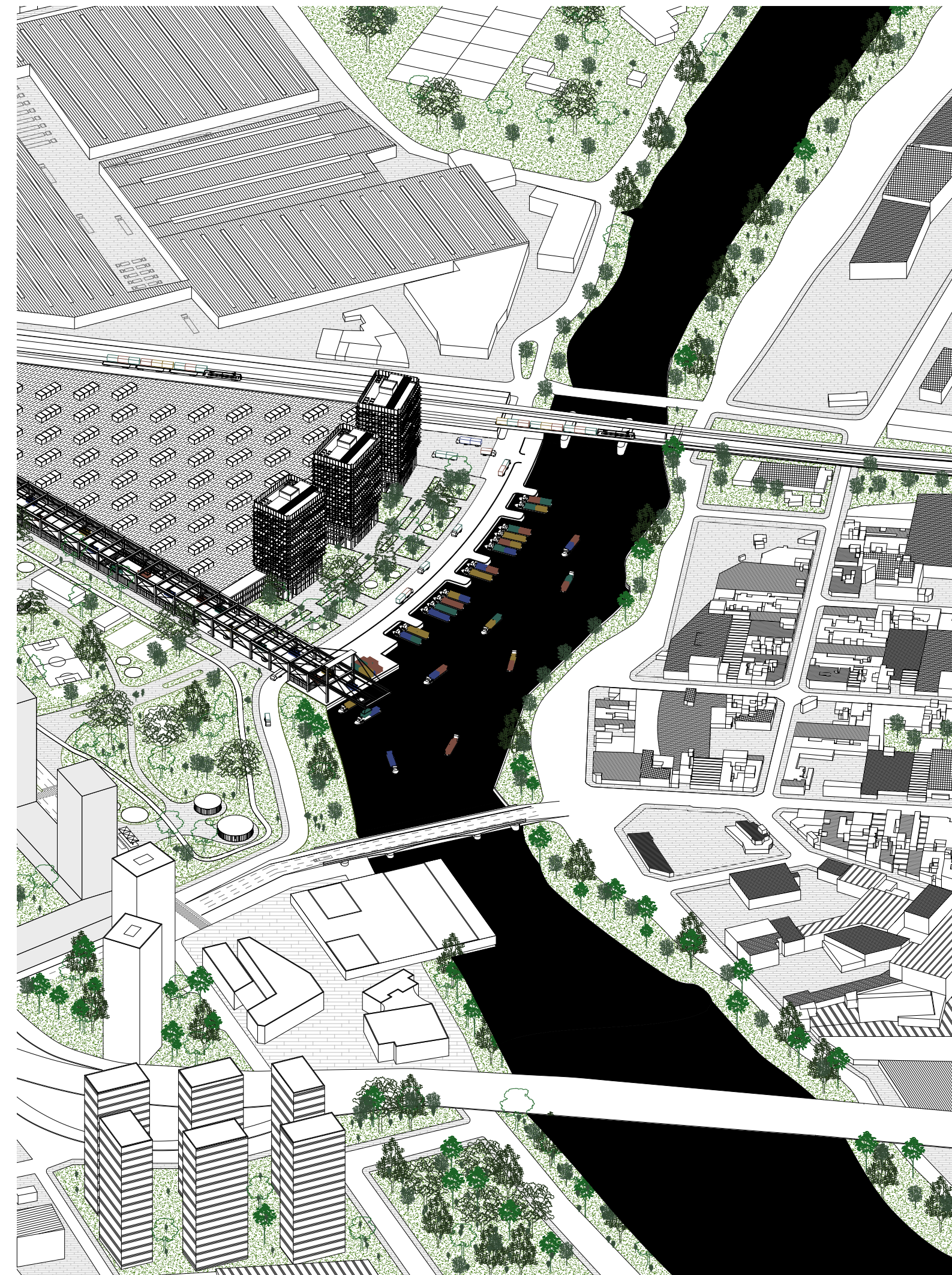




Imagen 52: Maqueta. Edificio-Grua.
Axonometria.



Imagen 53: Maqueta. Edificio-Grua.
Vista interior.

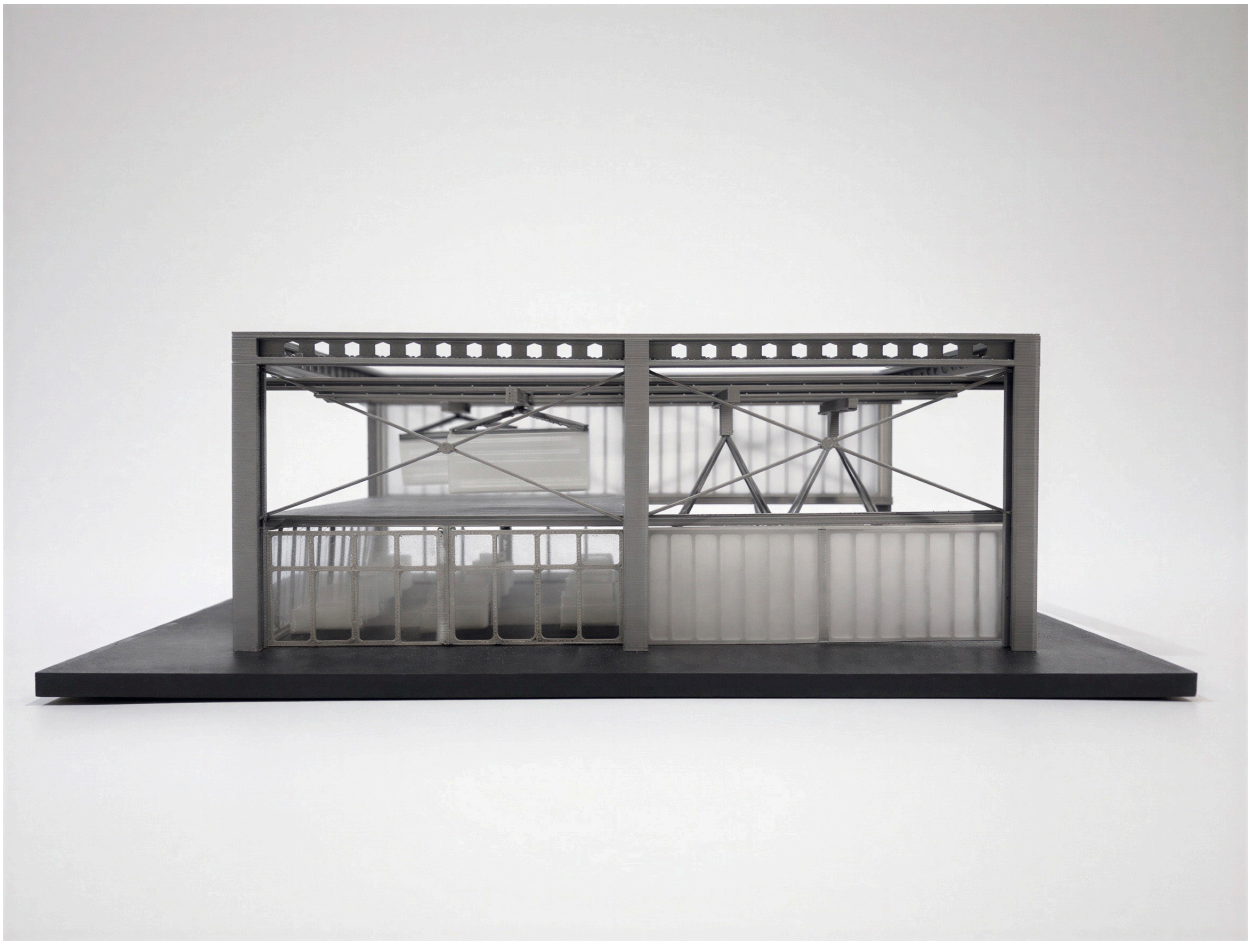


Imagen 54: Maqueta. Edificio-Grua.
Vista frontal.



Imagen 55: Maqueta. Edificio-Grua.
Vista posterior.



Imagen 56: Maqueta Sitio.
Vista en planta.



Imagen 59: Maqueta Sitio.
Vista frente al río.

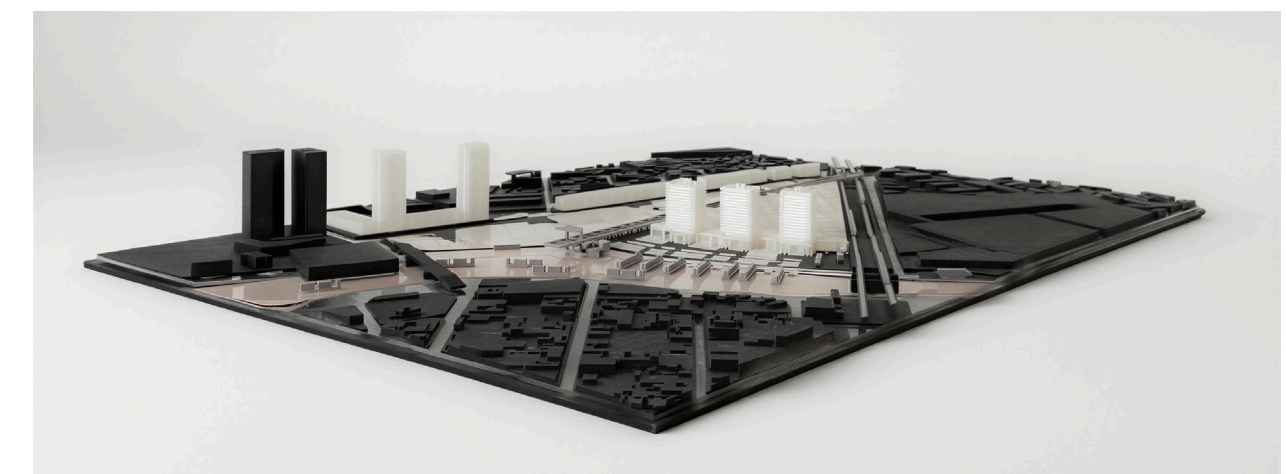


Imagen 58: Maqueta Sitio.
Axonometría.



Imagen 59: Imagen Presentación Jurado Final.



Figura 60: Imagen Presentación Jurado Final.

CREDITOS DE LAS IMAGENES

Imagen 01:
Buenos Aires, Argentina. Vista aérea del Riachuelo y el Puente Pueyrredón, donde se observa el corredor fluvial-industrial con infraestructuras portuarias y urbanas vinculadas a la actividad productiva ribereña. Autor no identificado, siglo XX.
Fuente: Archivo General de la Nación, fondo Acervo Gráfico, Audiovisual y Sonoro, Código AR-AGN-AGAS01-Ddf-rg-1462-75384, en “Fotos del Riachuelo”, Argentina.gob.ar.

Imagen 02:
Buenos Aires (CABA y AMBA), Argentina. Satelital de la cuenca Matanza/Riachuelo.
Captura de pantalla de Google Earth, vista satelital, accedido el 11 de Marzo de 2025.

Imagen 03:
Avellaneda, Buenos Aires, Argentina. Satelital del predio del Supermercado Carrefour Maxi junto al Riachuelo, el ferrocarril Roca y la Av. Hipolito Yrigoyen.
Captura de pantalla de Google Earth, vista satelital, accedido el 11 de Marzo de 2025.

Imagen 04: Pintura
Buenos Aires, Argentina. Vista de un saladero en funcionamiento sobre la ribera, con instalaciones productivas, corrales y actividad vinculada a la industria de la carne salada.
Charles Henri Pellegrini, ca. 1830.
Fuente: Bonifacio del Carril, Monumenta Iconographica (Buenos Aires: 1964), reproducción conservada en la Academia Nacional de la Historia de la República Argentina.

Imagen 05: Fotografía
Avellaneda, Buenos Aires, Argentina. Vista del Viejo Puente Pueyrredón en actividad sobre el Riachuelo con circulación de transporte de tracción a sangre y estructuras vinculadas al paisaje industrial ribereño. Autor no identificado, 1931.
Fuente: Archivo Puccia, reproducido en Buenos Aires Historia, Asociación Civil Rumbo Sur, “Puente en actividad sobre el Riachuelo.”

Imagen 06: Fotografía
Avellaneda, Buenos Aires, Argentina. Vista a las vías del Ferrocarril Sud, durante sus primeros años de desarrollo ferroviario e industrial. Autor no identificado, finales del siglo XIX o principios del XX.
Fuente: Todo Avellaneda, “Barracas al Sud.

Imagen 07: Fotografía
Buenos Aires, Argentina. Fotografía aérea que muestra el Frigorífico La Negra situado a orillas del Riachuelo en la zona de Avellaneda, el

paisaje urbano-industrial y las infraestructuras del período de expansión metropolitana.
Enrique Broszeit y Juan Bautista Borra, ca. 1925.
Fuente: colección “Buenos Aires Aérea 1925/30”, difundida por Pasqualino Marchese.

Imagen 08: Fotografía
Avellaneda, Buenos Aires, Argentina. Vista del Frigorífico La Negra desde el Riachuelo.
Autor no identificado, ca.1940.
Fuente: Archivo General de la Nación, fondo Acervo Gráfico, Audiovisual y Sonoro.

Imagen 09: Fotografía
Buenos Aires, Argentina. Vista aérea de la Autopista Arturo Frondizi a la altura del Nuevo Puente Pueyrredón, donde se reconoce la traza de la autopista y el acceso a la Avenida Hipolito Yrigoyen.
Fuente: Captura de pantalla de Google Maps, vista satelital, accedido 05 de Abril de 2025.

Imagen 10: Fotografía
Avellaneda, Buenos Aires, Argentina. Vista aérea del Shopping Sur donde se ven estructuras del ex-Frogorífico y el estacionamiento.
Autor no identificado, ca. 1986.
Fuente: Conurbanos, “Shopping Sur,” 2009.

Imagen 11: Fotografía
Avellaneda, Buenos Aires, Argentina. Imagen promocional del Supermercado Carrefour Maxi.
Autor no identificado, ca. 2010.
Fuente: Carrefour. “Sucursales.” Acceso el 17 de febrero de 2026.

Imagen Tipo 12: Fotografía
Avellaneda, Buenos Aires, Argentina. Planta de recolección de residuos de ACUMAR sobre el Riachuelo frente al sitio del Supermercado Carrefour Maxi.
Carola Frasson y Mateo Pascual, 2025.

Imagen 13: Fotografía
Avellaneda, Buenos Aires, Argentina. Vista aérea que muestra el Supermercado Carrefou Maxi y sus alrededores.
Fuente: Captura de pantalla de Google Maps, vista satelital, accedido 13 de Marzo de 2025.

Imagen 14: Fotografía
Argentina. Fotografía de libro de cocina editados por “La Negra” y envase original de un producto elaborado por la misma compañía.
Autor no identificado, 2010.

Fuente: reproducida en “La Negra, mucho más que carne, una marca en la historia,” La Nación, 22 de enero de 2019.

Imagen 15: Fotografía
Avellaneda, Buenos Aires, Argentina. Frigorífico La Negra y Puente Pueyrredón vistos desde el Riachuelo, con muelles y naves industriales vinculadas al funcionamiento industrial.
Fotografía histórica, autor no identificado, ca. 1930.
Fuente: reproducida en “La Negra, mucho más que carne, una marca en la historia,” La Nación, 22 de enero de 2019.

Imagen 16: Fotografía Argentina. El “Corned Beef”, carne previamente cocinada y enlatada, típico producto de exportación para Europa (Inglaterra) y EEUU.
Queensland State Archives 1946.
Fuente: Queensland State Archives, Digital Image ID 2739

Imagen 17: Fotografía
Argentina. Lata de jamón cocido La Negra, con el logo de la empresa, ca. 1960s.
Autor no identificado, 2010.
Fuente: reproducida en “La Negra, mucho más que carne, una marca en la historia,” La Nación, 22 de enero de 2019.

Imagen 18: Fotografía
Avellaneda, Buenos Aires, Argentina. Camión repartidor de la empresa La Negra.
Autor no identificado, ca. 1940s.
Fuente: reproducida en “La Negra, mucho más que carne, una marca en la historia,” La Nación, 22 de enero de 2019.

Imagen 19: Fotografía
Avellaneda, Buenos Aires, Argentina. El puerto con barcasas sobre el Riachuelo, parte posterior del Frigorífico La Negra.
Autor no identificado, ca. 1925.
Fuente: Archivo General de la Nación, fondo Acervo Gráfico, Audiovisual y Sonoro, en “Fotos del Riachuelo”, Argentina.gob.ar.

Imagen 20: Fotografía
Avellaneda, Buenos Aires, Argentina. Frigorífico La Negra desde el Riachuelo, con las instalaciones realizadas en 1937.
Autor no identificado, ca. 1940.
Fuente: Archivo General de la Nación, fondo Acervo Gráfico, Audiovisual y Sonoro, en “Fotos del Riachuelo”, Argentina.gob.ar.

Imagen 21: Fotografía intervenida
Avellaneda, Buenos Aires, Argentina. Fotografía aérea que muestra el Frigorífico La Negra intervenida para marcar los accesos y vías de

circulación principales al predio.
Intervención gráfica de Carola Frasson y Mateo Pascual sobre fotografía de Enrique Broszeit y Juan Bautista Borra, ca. 1925.
Fuente: colección “Buenos Aires Aérea 1925/30”, difundida por Pasqualino Marchese.

Imagen 22: Fotografía intervenida
Avellaneda, Buenos Aires, Argentina. Fotografía aérea que muestra el Supermercado Carrefour a intervenida para marcar los accesos y vías de circulación principales al predio.
Intervención gráfica de Carola Frasson y Mateo Pascual sobre fotografía satelital de Google Maps.
Fuente: Captura de pantalla de Google Maps, vista satelital, accedido 13 de Marzo de 2025.

Imagen 23: Fotografía
Avellaneda, Buenos Aires, Argentina. Plaza “Obreros de La Negra”, Avellaneda, entre las vías del ferrocarril Roca y la fachada posterior del supermercado Carrefour, con el paso del tren y personas en espera.
Fotografía de Carola Frasson y Mateo Pascual, 2025.

Imagen 24: Fotografía
Avellaneda, Buenos Aires, Argentina. Juegos para niños n la plaza “Obreros de La Negra”, Avellaneda, entre las vías del ferrocarril Roca y la fachada posterior del supermercado Carrefour, con el paso del tren.
Fotografía de Carola Frasson y Mateo Pascual, 2025.

Imagen 25: Fotografía
Avellaneda, Buenos Aires, Argentina. Estacionamiento lateral del supermercado Carrefour junto al acceso a las oficinas.
Fotografía de Carola Frasson y Mateo Pascual, 2025.

Imagen 26: Fotografía
Avellaneda, Buenos Aires, Argentina. Sector del estacionamiento del supermercado Carrefour que permanece cerrado.
Fotografía de Carola Frasson y Mateo Pascual, 2025.

Imagen 27: Fotografía
Avellaneda, Buenos Aires, Argentina. Vista peatonal que evidencia el límite físico entre el Riachuelo y el espacio público, materializado mediante un muro de contención y la traza de la calle Carlos Pellegrini (camino costero), los cuales actúan como barrera de separación entre la ribera y la vereda.
Fotografía de Carola Frasson y Mateo Pascual, 2025.

Imagen 26: Fotografía
Avellaneda, Buenos Aires, Argentina. Vista peatonal del borde costero donde comienza la dársena natural, evidenciada por la apertura del talud vegetado hacia el Riachuelo y la continuidad de la calle Carlos Pellegrini.
Fotografía de Carola Frasson y Mateo Pascual, 2025.

Imagen 29: Fotografía
Avellaneda, Buenos Aires, Argentina. La imagen muestra el borde entre el supermercado y la costa. Un gran espacio residual conformado por el estacionamiento del supermercado, que permanece cercado, que establece una clara condición de límite y desconexión entre la gran superficie comercial y su entorno inmediato.
Fotografía de Carola Frasson y Mateo Pascual, 2025.

Imagen 30: Fotografía
Avellaneda, Buenos Aires, Argentina. Entrada a la estación Darío Santillán y Maximiliano Kosteki (estación Avellaneda) sobre la calle Mariano Ferreyra
Fotografía de Carola Frasson y Mateo Pascual, 2025.

Imagen 31 y 32: Fotografía
Avellaneda, Buenos Aires, Argentina. Vista desde el andén ferroviario hacia la plaza, la calle Carlos Pellegrini y el supermercado, que pone en evidencia la condición residual de los espacios verdes.
Fotografía de Carola Frasson y Mateo Pascual, 2025.

Imagen 33: Fotografía
Avellaneda, Buenos Aires, Argentina. Playón de acceso y maniobra para camiones del supermercado.
Fotografía de Carola Frasson y Mateo Pascual, 2025.

Imagen 34: Fotografía
Avellaneda, Buenos Aires, Argentina. Vista hacia el borde ferroviario, donde el playón de acceso y maniobra se enfrenta al terraplén del Ferrocarril Roca, evidenciando la proximidad entre la infraestructura logística y la traza ferroviaria.
Fotografía de Carola Frasson y Mateo Pascual, 2025.

Imagen 35, 36, 37 y 38: Fotografía
Avellaneda, Buenos Aires, Argentina. Interiores del supermercado Carrefour Maxi, donde se observan góndolas y productos comercializados bajo el formato mayorista.
Fotografía de Carola Frasson y Mateo Pascual, 2025.

Imagen 39: Imagen de Libro
Visualización de muestra que indica las posibles ubicaciones de las tiendas y los grupos demográficos dentro del rango.
Reproducida en Jesse LeCavalier, The Rule of Logistics: Walmart and the Architecture of Fulfillment (Minneapolis: University of Minnesota Press, 2016), p. 133.
Fuente original: “Sample visualization indicating potential store locations and the demographic groups in range,” Sites USA REGIS promotional brochure, 2010.

Imagen 40, 41, 42 y 43: Fotografía
Buenos Aires, Argentina. Imágenes satelitales de centros de logística en las áreas cercanas a la cuenca Matanza/Riachuelo.
Fuente: Captura de pantalla de Google Maps, vista satelital, accedido 15 de Junio de 2025.

Imagen 44, 45 y 46: Fotografía
Paisaje logístico con nave de almacenamiento aislada en un territorio abierto, perteneciente al proyecto Steel Cities.
Miroslav Pazdera, Logistics Landscapes, 2019. En Kateřina Frejlichová, Miroslav Pazdera, Tadeáš Říha y Martin Špičák, Steel Cities, 2020.
Fuente: Canadian Centre for Architecture, “On Logistics Landscapes.

Imagen 47 y 48: Diagrama
Esquema de funcionamiento de un centro de distribución, que muestra los procesos de recepción, clasificación automatizada, cross-docking y despacho de mercancías, así como la integración entre infraestructura, tecnologías de escaneo y flota logística.
Jesse LeCavalier, The Rule of Logistics: Walmart and the Architecture of Fulfillment (Minneapolis: University of Minnesota Press, 2016), Plate 8.

Imagen 49: Render
Imagen interior del Edificio-Grúa donde se muestra el funcionamiento y proceso de logística, así como la condición espacial del edificio.
Carola Frasson y Mateo Pascual, 2025.

Imagen 50: Render
Imagen desde el Parque mirando hacia el Edificio-Grúa y las Torres de Vivienda, donde se muestra el carácter público del edificio.
Carola Frasson y Mateo Pascual, 2025.

Imagen 51: Render
Imagen exterior desde el viejo Puente Pueyrredón donde se ven la llegada del Edificio-Grúa al agua, el puerto y las Torres de Vivienda frente al río.
Carola Frasson y Mateo Pascual, 2025.

NOTAS

Imagen 52, 53, 54 y 55: Fotografía
Imágenes de maqueta de dos módulos del Edificio-Grúa, donde se muestra la estación de descarga de contenedores y un espacio público en planta baja. Carola Frasson y Mateo Pascual, 2025.

Imagen 56, 57 y 58: Fotografía
Imágenes de maqueta del sitio con la intervencion en color y lo existente en negro. Carola Frasson y Mateo Pascual, 2025.

Imagen 59 y 60: Fotografía
Imágenes de la preparación de la mesa para la presentación final de la tesis. Carola Frasson y Mateo Pascual, 2025.

Cita 01:
Silvestri, Graciela. El Color del Río: historia cultural del paisaje del Riachuelo (Quilmes, Universidad Nacional de Quilmes, 2012), p.23.

Cita 02:
Silvestri, Graciela. El Color del Río: historia cultural del paisaje del Riachuelo (Quilmes, Universidad Nacional de Quilmes, 2012), “El Riachuelo como Paisaje”.

Cita 03:
Silvestri, Graciela. El Color del Río: historia cultural del paisaje del Riachuelo (Quilmes, Universidad Nacional de Quilmes, 2012), “Introducción”.

Cita 04:
LeCavalier, Jesse. The Rule of Logistics: Walmart and the Architecture of Fulfillment (Minneapolis, University of Minnesota Press, 2016), p.17-18.

Cita 05:
LeCavalier, Jesse. The Rule of Logistics: Walmart and the Architecture of Fulfillment (Minneapolis, University of Minnesota Press, 2016), “Introduction”.

Cita 06:
LeCavalier, Jesse. The Rule of Logistics: Walmart and the Architecture of Fulfillment (Minneapolis, University of Minnesota Press, 2016), “Locations: From Intuition to Calculation”.

Cita 07:
LeCavalier, Jesse. The Rule of Logistics: Walmart and the Architecture of Fulfillment (Minneapolis, University of Minnesota Press, 2016), “Buildings: A Moving System in Motion”.

BIBLIOGRAFÍA

Silvestri, Graciela. El Color del Río: historia cultural del paisaje del Riachuelo (Quilmes, Universidad Nacional de Quilmes, 2012).

LeCavalier, Jesse. The Rule of Logistics: Walmart and the Architecture of Fulfillment (Minneapolis, University of Minnesota Press, 2016).

Cornell University College of Architecture, Art, and Planning. “Productive Frictions: Jesse LeCavalier on Designing Logistical Possibilities.” (Cornell AAP News, November 5, 2021). <https://news.cornell.edu/stories/2021/11/productive-frictions-jesse-lecavalier-designing-logistical-possibilities>

Gullotta, Víctor. “El frigorífico CAP La Negra de Avellaneda.” (Pueblo Kilmes, 12 de diciembre de 2020). <https://pueblokilmes.com.ar/escritos/quilmes/el-frigorifico-cap-la-negra-de-avellaneda/>.

Canadian Centre for Architecture. “On Logistics Landscapes.” CCA. (CCA, 15 de Enero 2023) <https://www.cca.qc.ca/en/articles/87563/on-logistics-landscapes>.

- Notas al final
- 01
 - 02
 - 03
 - 04
 - 05
 - 06
 - 07