

Escuela de Arquitectura y Estudios Urbanos

Tipo de Documento: Tesis de grado



Carrera de Arquitectura

RE: Autopista Arturo Frondizi Avellaneda

Autoría: Barbiso, María; Lauría, María Belén; Sánchez Cimorelli, Guido

Año: 2025

¿Cómo citar este trabajo?

Barbiso, M., Lauría, M., Sánchez Cimorelli, G. (2025) "RE: Autopista Arturo Frondizi Avellaneda". [Tesis de Grado. Universidad Torcuato Di Tella]. Repositorio Digital Universidad Torcuato Di Tella. <https://repositorio.utdt.edu/handle/20.500.13098/14295>

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: Autopista Arturo Frondizi Avellaneda

Barbiso - Lauría - Sánchez Cimorelli

UTDT EAEU Tesis 2025

RE: AUTOPISTA ARTURO FRONDIZI AVELLANEDA

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: Autopista Arturo Frondizi Avellaneda

Alumnos: Barbiso, Lauría, Sánchez Cimorelli

01 TERRITORIO

02 FOTOGRAFIAS DE SITIO

03 CIUDAD

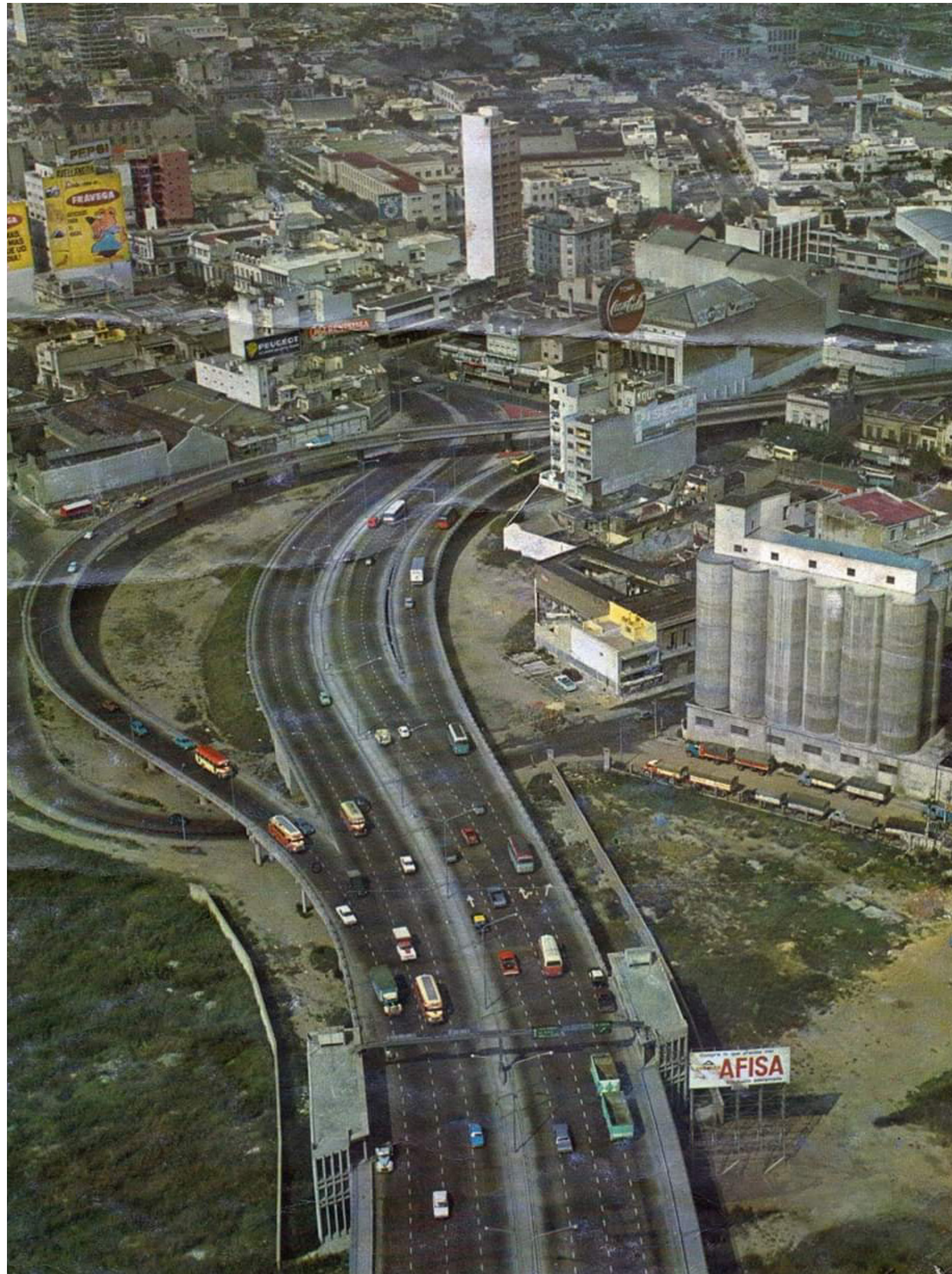
04 NODO URBANO

05 EDIFICIOS

06 ANEXO

07 BIBLIOGRAFÍA

TERRITORIO 01.



Fotografía aérea Puente Pueyrredón, Avellaneda, 1972. Infraestructura vs Tejido: La implantación de la infraestructura vial, impone nuevas barreras físicas sobre el tejido industrial preexistente. Imagen 01

HISTORIA

El área de intervención se ubica en la ribera de Avellaneda, en un territorio configurado por la superposición de grandes infraestructuras, dinámicas productivas históricas y una trama urbana fragmentada. Para comprender su condición actual, el análisis se estructura a partir de tres estratos territoriales —el Estrato Sumergido, la Trama Fragmentada y el Horizonte Infraestructural— entendidos como capas que han evolucionado con ritmos propios, adquiriendo distintos niveles de protagonismo según los períodos históricos y generando interdependencias que permiten interpretar el sitio como un sistema territorial complejo.

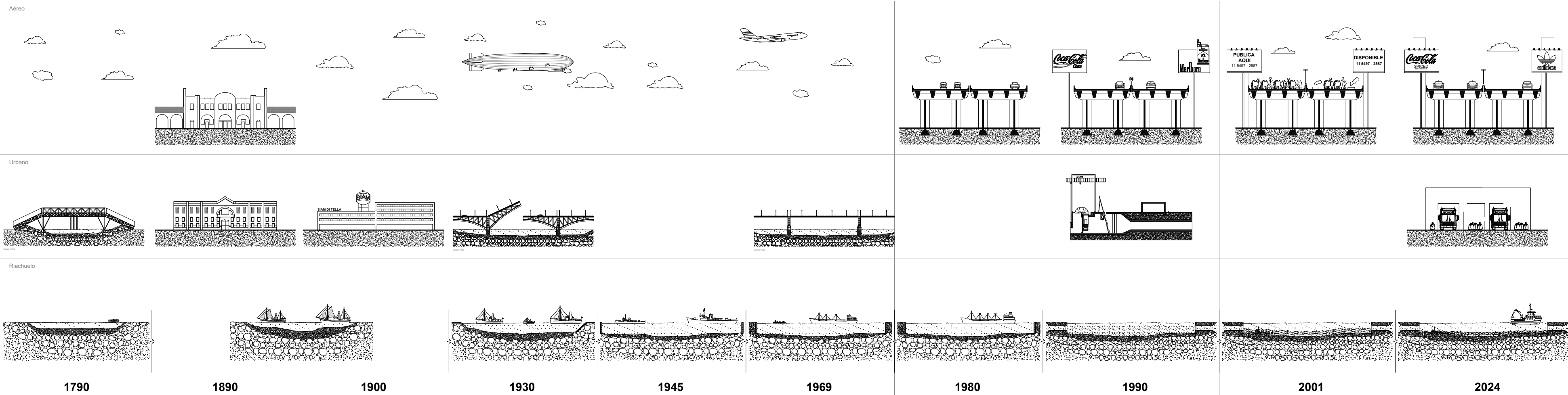
Entre fines del siglo XVIII y mediados del siglo XX predominó la relación directa entre el soporte fluvial y la ocupación productiva del suelo. Durante este período, el Riachuelo funcionó como eje estructural del desarrollo industrial del sur de Buenos Aires, concentrando barracas, astilleros y fábricas en sus márgenes, y sosteniendo un intenso tráfico de barcas y buques de carga. El crecimiento de la actividad portuaria impulsó transformaciones físicas significativas, entre ellas la rectificación del curso del río y la construcción de puentes metálicos levadizos que permitieran el paso de embarcaciones de mayor porte. Este proceso consolidó el carácter productivo del área y fortaleció la relación entre el sistema hídrico y la trama urbana, aunque al mismo tiempo inició un progresivo deterioro ambiental producto del vertido industrial y la ausencia de políticas de control.

Un punto de inflexión se produce hacia 1980 con la construcción de la autopista Arturo Frondizi, momento en el que el Horizonte Infraestructural adquiere un protagonismo determinante y las tres capas territoriales comienzan a operar simultáneamente. La incorporación de esta infraestructura introduce una nueva escala de movilidad y redefine las relaciones espaciales del área, generando tanto nuevas conexiones como barreras físicas dentro del tejido urbano. En paralelo, el Riachuelo alcanza niveles críticos de contaminación, lo que deriva en restricciones progresivas a la navegación, la incorporación de sistemas de bombeo para el control de inundaciones tras reiterados eventos hídricos y, finalmente, la formalización de la prohibición de circulación fluvial a comienzos de la década de 1990 por razones sanitarias y ambientales.

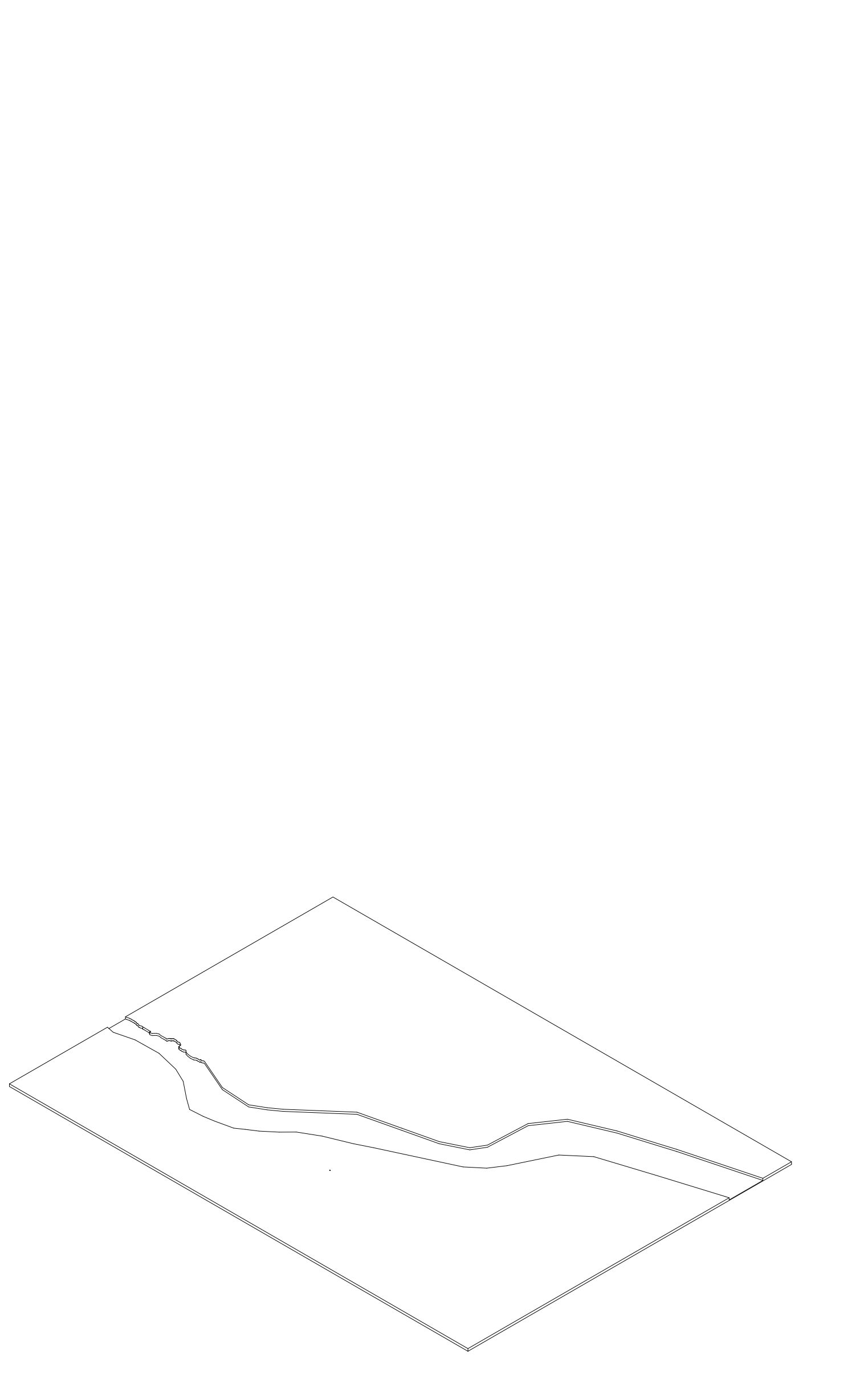
Desde comienzos del siglo XXI hasta la actualidad, el territorio entra en una etapa marcada por la conflictividad social, la revisión crítica de las condiciones ambientales y la consolidación de políticas de saneamiento. Los conflictos sociales ocurridos en 2001 en el entorno del Puente Pueyrredón evidencian las tensiones territoriales y las demandas por mejoras en la calidad de vida, mientras que la demanda judicial presentada en 2004 contra el Estado Nacional por la contaminación de la cuenca —con sentencia definitiva de la Corte Suprema en 2008— establece un nuevo marco institucional para la recuperación ambiental del Riachuelo y la planificación de su saneamiento.

En este contexto, el Riachuelo mantiene un rol estructural dentro del sistema territorial. Si bien su navegabilidad comercial se redujo significativamente con el declive industrial y el deterioro ambiental, el río continúa siendo utilizado por lanchas turísticas, embarcaciones de control ambiental operadas por ACUMAR, botes de patrullaje y actividades recreativas como el kayak. Esta persistencia de usos demuestra no sólo su condición navegable, sino también el potencial latente para su reactivación futura como infraestructura territorial capaz de volver a articular dinámicas productivas, ambientales y urbanas.

Esta lectura histórica permite comprender que la configuración actual del sitio no responde a un único proceso, sino a la superposición de transformaciones no coordinadas entre los distintos estratos. Entender estas capas, sus momentos de intensificación y sus conflictos, resulta fundamental para pensar cualquier intervención contemporánea capaz de reorganizar el territorio sin desconocer las lógicas que lo han construido.



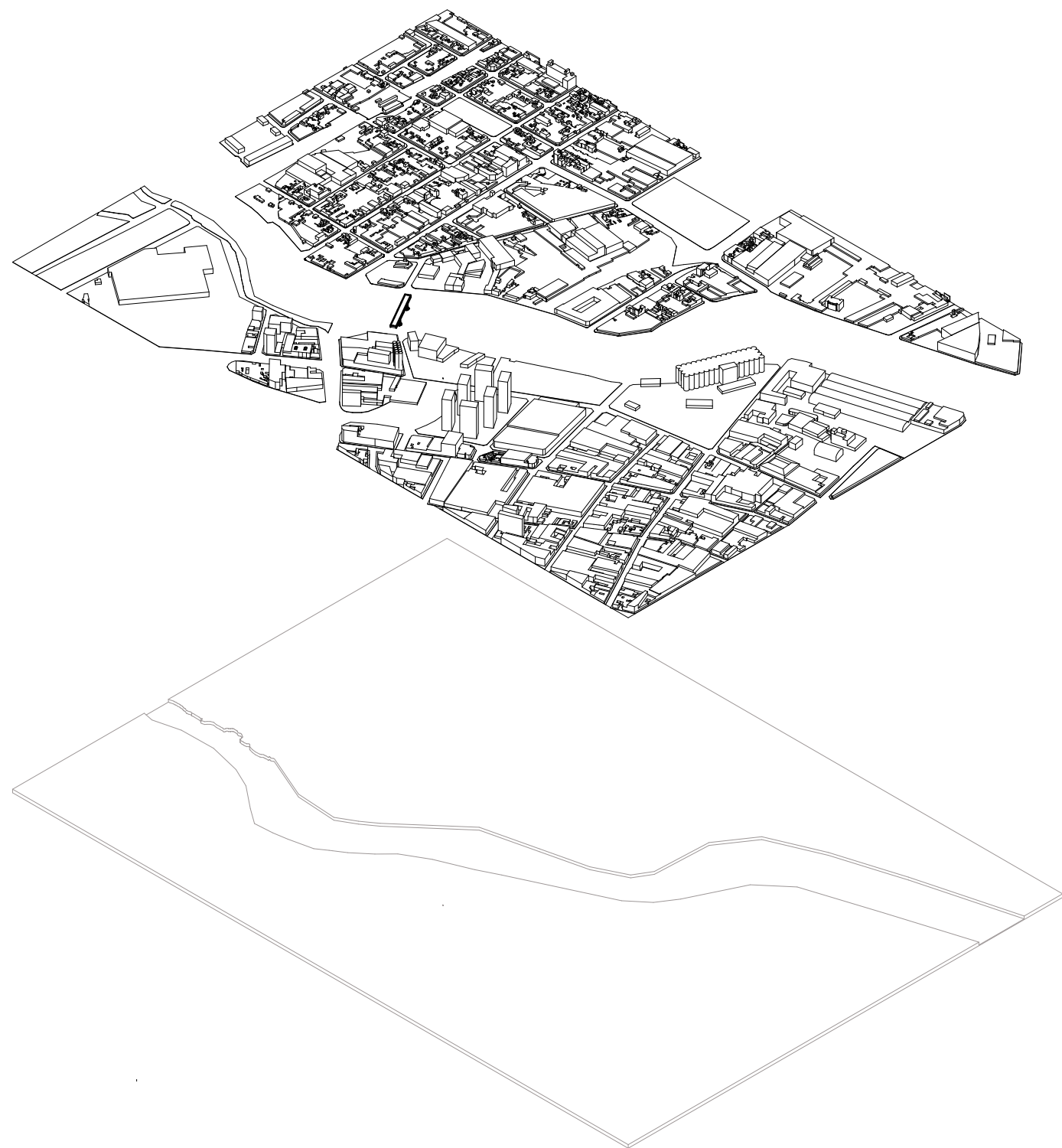
Estratigrafía histórica: evolución comparativa de las tres capas territoriales —el soporte fluvial, la trama productiva y el horizonte infraestructural— y su densificación a lo largo del tiempo.



El Soporte Fluvial: El curso de agua como elemento fundante y estructurador primario del territorio. En esta etapa, la relación con la ribera es directa y la navegabilidad define la escala del paisaje.



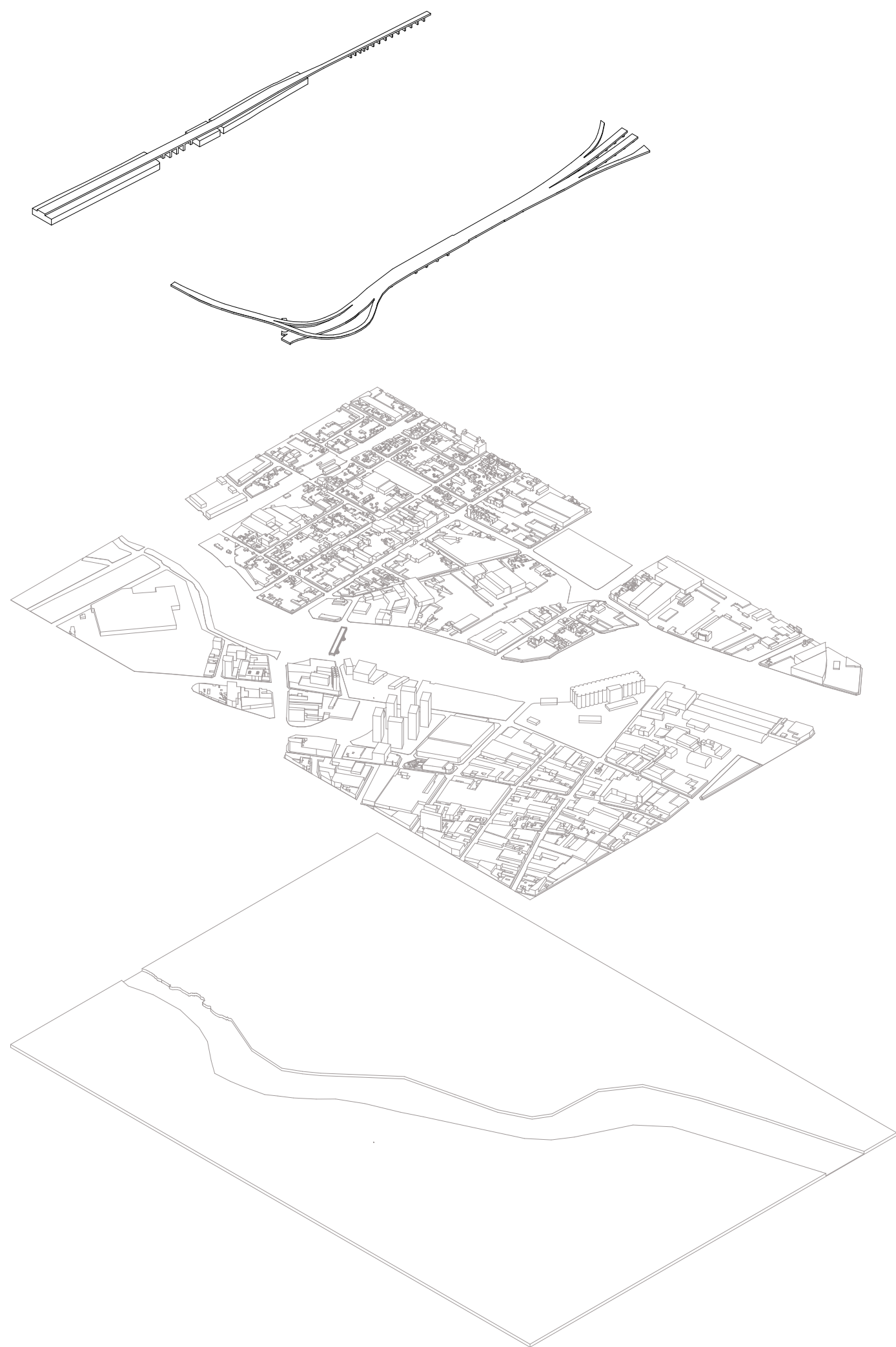
Vistas del antiguo Puente Pueyrredón de estructura de madera sobre el Riachuelo, para conectar la capital y la provincia, 1876.. Imágenes 02 y 03



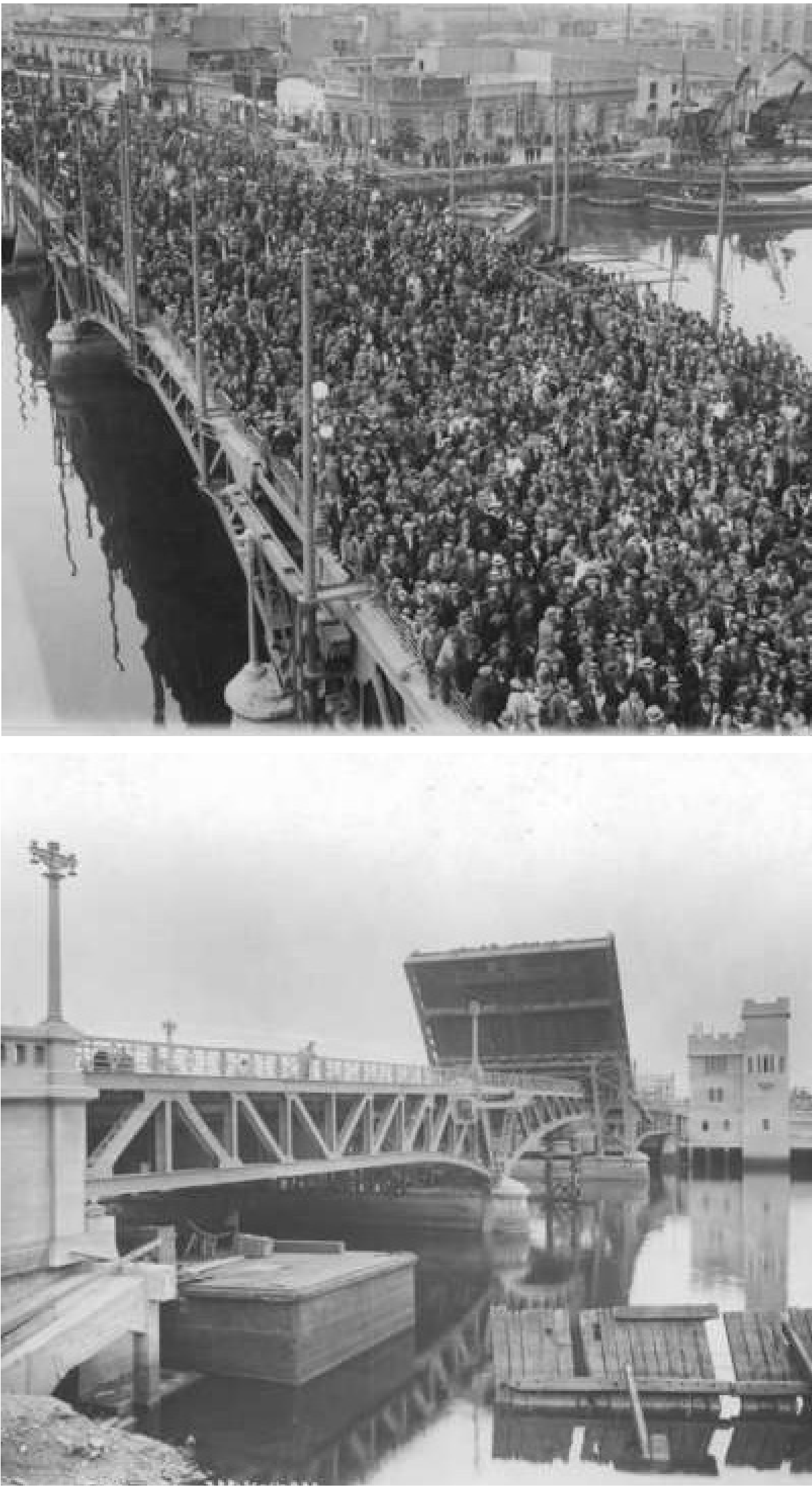
La Trama Productiva: Consolidación de la huella industrial y portuaria. El tejido urbano se densifica sobre los márgenes, estableciendo una interfaz operativa entre la producción en tierra y la logística fluvial.



Vista aérea del Riachuelo y el Puente Pueyrredón, destacando la infraestructura vial y el entorno industrial de la zona, 1932. Imágenes 04 y 05



El Horizonte Infraestructural: La irrupción de la movilidad a escala metropolitana. La saturación de las conexiones: el cruce del Riachuelo deja de ser un evento local para convertirse en un nodo crítico de flujos metropolitanos, evidenciado en la masividad del tránsito y las nuevas obras.



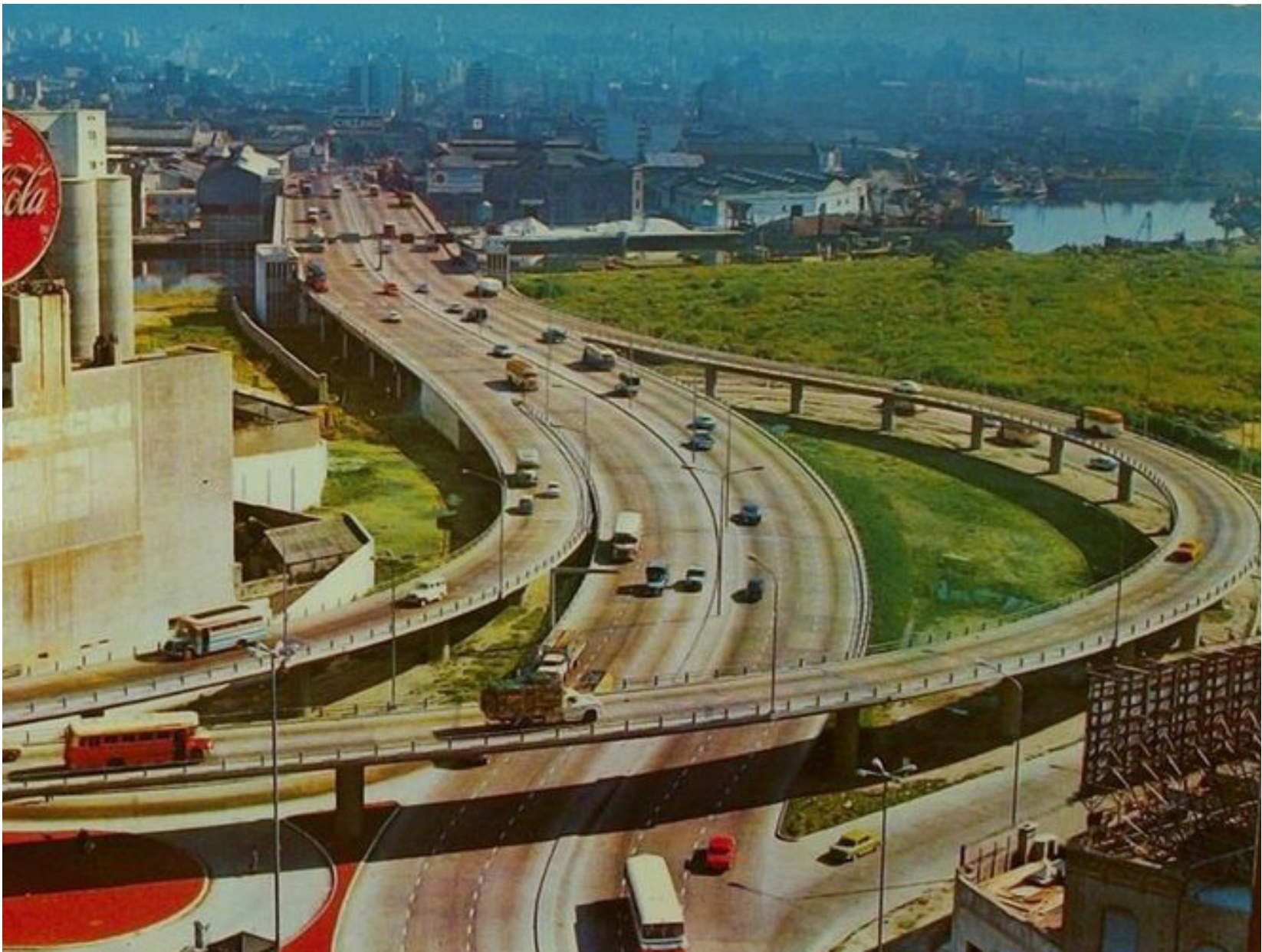
Ante el aumento del tránsito, se construyó otro Puente Pueyrredón de estructura metálica. La primer imagen es de la Ceremonia de Inauguración, 1931. El puente permitía el paso de barcos. Imágenes 06 y 07



El Puente Pueyrredón metálico inaugurado en 1931, en actividad sobre el Riachuelo, con presencia de embarcaciones y tracción a sangre. Imagen 08.



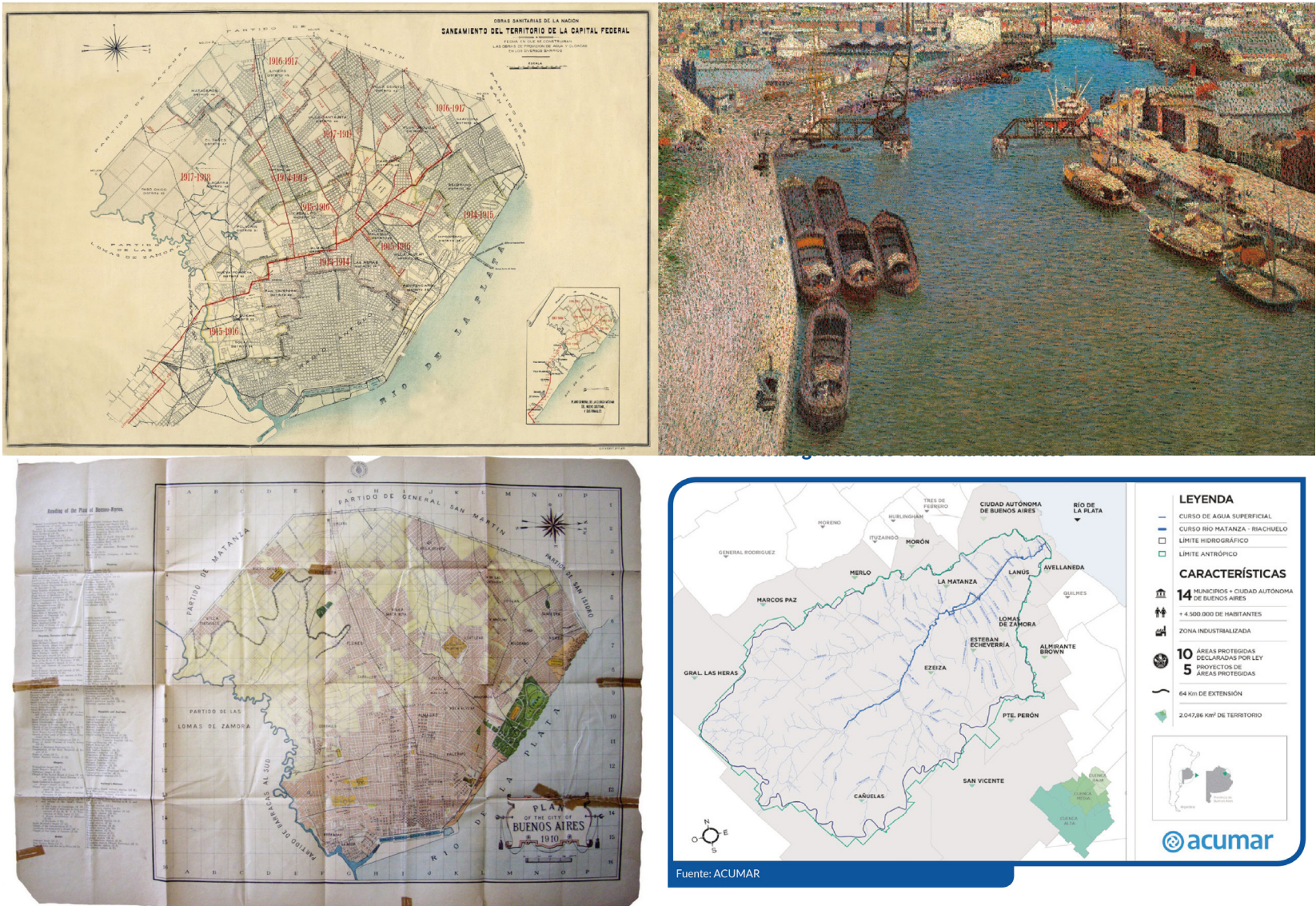
Se creó el Nuevo Puente Pueyrredón en la década de 1970, por el aumento de tránsito. En la imagen, en la que se ve una manifestación del 2022, se observan ambas infraestructuras. Imagen 09



Infraestructura y Ciudad: la autopista como pieza autónoma que se impone sobre la trama, modificando el horizonte y la percepción espacial del borde ribereño, 1972. Imagen 10



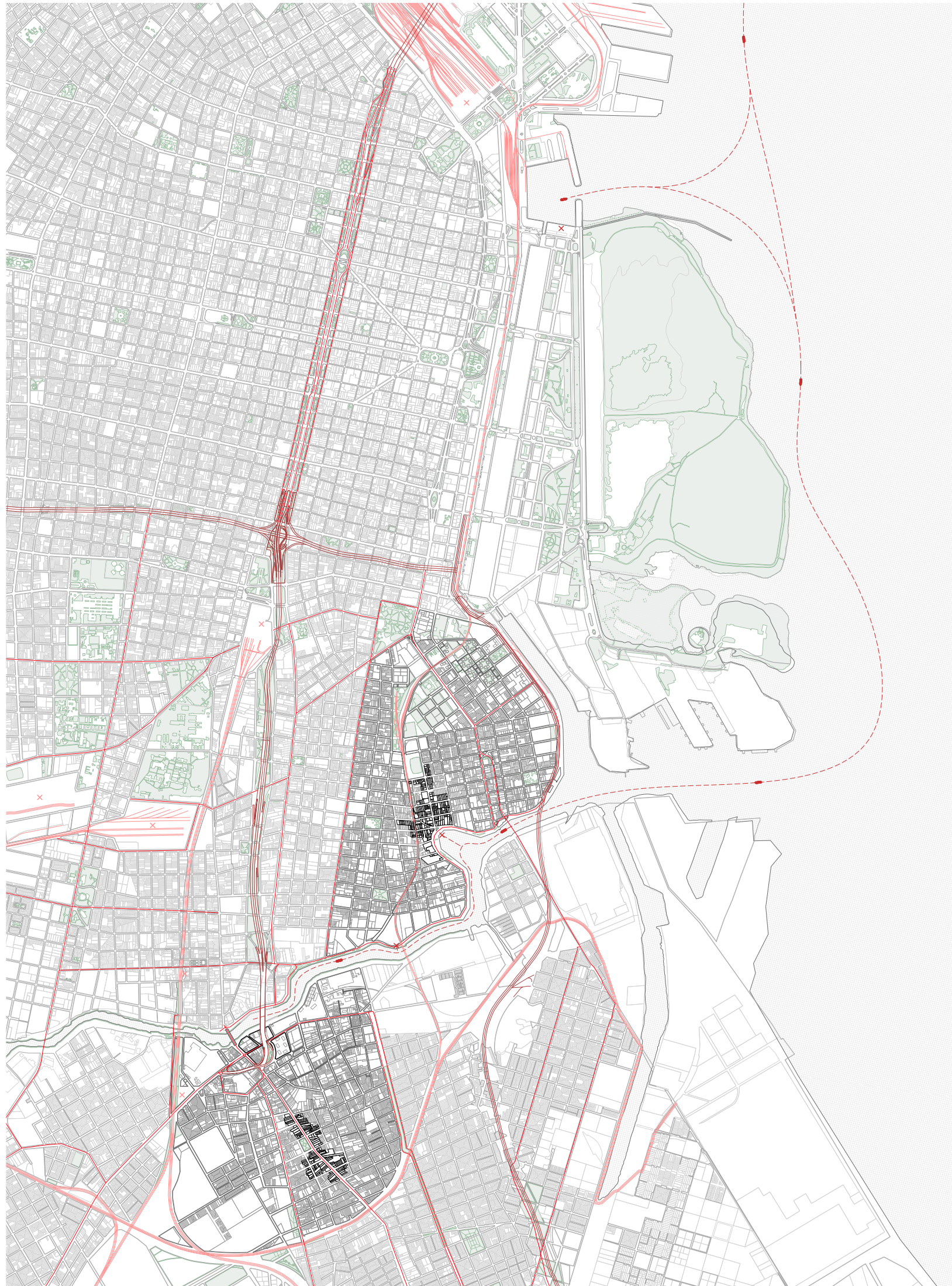
Infraestructura y Ciudad. Situación actual, 2025, en dónde se sigue viendo la fragmentación en la trama urbana. Imagen 11- propia.



Mapas y cartografías: Evolución cartográfica de la cuenca: del registro hidrográfico del siglo XIX a los mapas de gestión ambiental contemporáneos de ACUMAR. Imagen 11



Crónica del conflicto: el debate público y la resistencia vecinal frente a la construcción de las autopistas urbanas, registrados en la prensa de la época. Imagen 12



Planta de situación: el área de intervención en la ribera de Avellaneda y su relación contextual con el barrio de La Boca, estructurados por el curso del Riachuelo y los grandes sistemas de movilidad metropolitana

RIACHUELO

El área de intervención se localiza en la ribera de Avellaneda, en un territorio caracterizado por la superposición de infraestructuras de gran escala y una trama urbana de densidades diversas. Esta condición, históricamente asociada a la coexistencia de usos industriales y grandes sistemas de circulación, configura hoy un punto de encuentro entre distintas escalas de movilidad —fluvial, terrestre y peatonal— que definen la dinámica actual del sector y su potencial estratégico dentro del sistema metropolitano.

En este contexto, el Riachuelo continúa operando como soporte territorial activo. Si bien su función productiva perdió centralidad, el río mantiene múltiples usos contemporáneos, incluyendo transporte turístico, embarcaciones de control ambiental gestionadas por ACUMAR, patrullaje y actividades recreativas como el kayak. Esta diversidad evidencia no sólo su condición navegable, sino también la posibilidad de reincorporarlo como infraestructura de movilidad y espacio público dentro del sistema urbano.

La relación territorial entre Avellaneda y La Boca refuerza esta lectura. En la margen opuesta, el sector de Vuelta de Rocha funciona como punto de desembarco y nodo urbano activo, combinando movilidad fluvial con programas culturales, recreativos, sanitarios y gastronómicos. Esta situación demuestra la capacidad del frente ribereño para alojar actividades mixtas y consolidar centralidades vinculadas al agua, estableciendo un antecedente directo para pensar la activación del borde de Avellaneda.

A escala infraestructural, la Autopista Arturo Frondizi introduce un sistema de movilidad regional de alta capacidad que conecta el Puente Pueyrredón con el centro de la Ciudad de Buenos Aires, consolidando el área como corredor de acceso metropolitano. A su vez, la proximidad de la Estación Darío Santillán y Maximiliano Kosteki, nodo ferroviario clave de la Línea Roca, incorpora una conexión directa con Constitución y con gran parte del sur del conurbano, intensificando la condición intermodal del sector.

Sin embargo, pese a esta concentración de infraestructuras, el centro administrativo y comercial de Avellaneda carece actualmente de una conexión directa y calificada con su ribera. Esta desconexión entre ciudad consolidada y borde fluvial revela una oportunidad territorial significativa, donde la superposición de sistemas existentes no ha sido aún traducida en una articulación urbana efectiva.

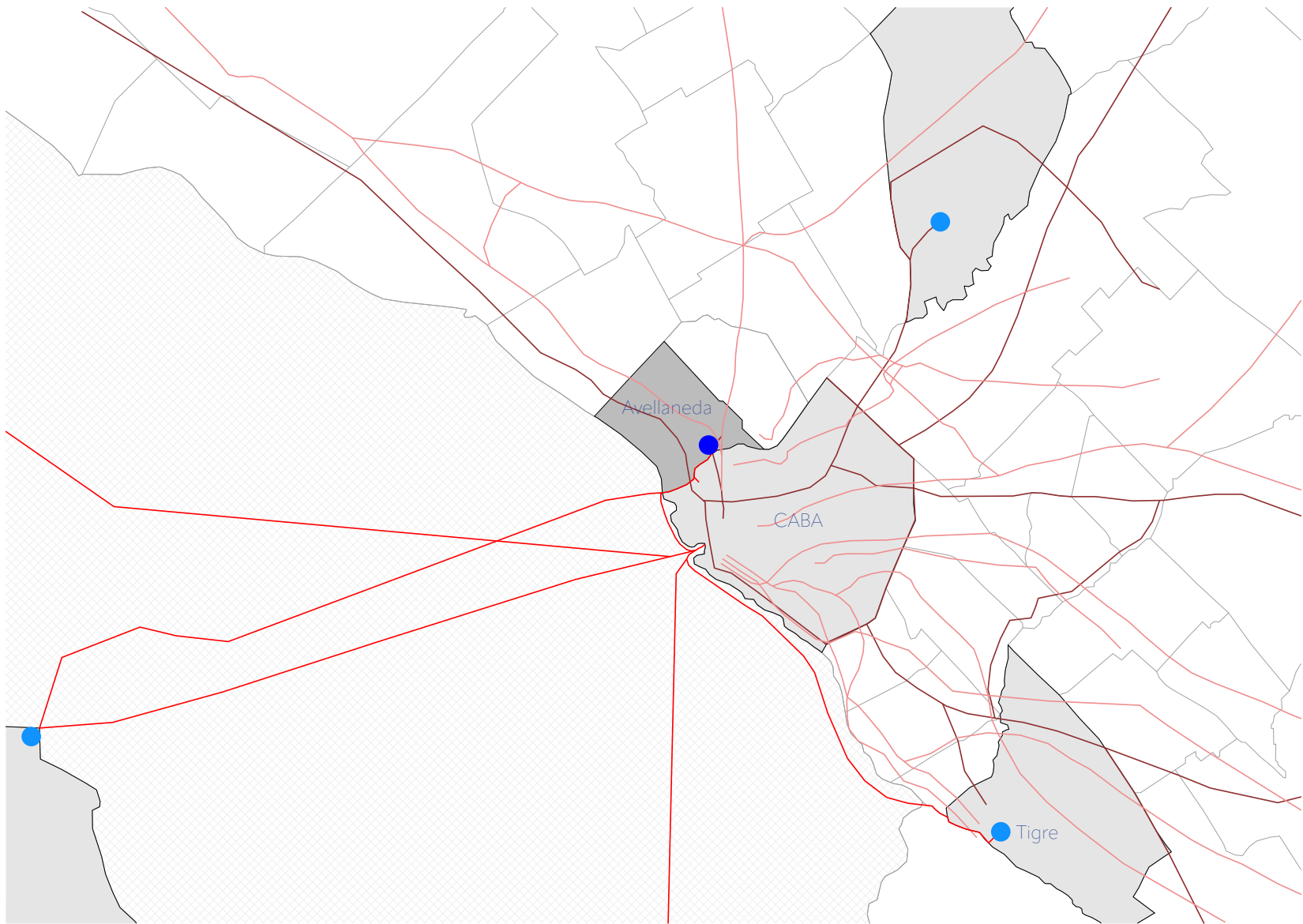
En este marco, la elección del sitio se fundamenta en su condición de punto singular dentro del territorio, donde confluyen la traza fluvial del Riachuelo, la infraestructura vial de la autopista y la proximidad a la red ferroviaria. Esta convergencia posiciona al área como localización estratégica para una intervención capaz de reorganizar la conectividad local y, al mismo tiempo, estructurar nuevas relaciones de movilidad y centralidad a escala metropolitana.



Aproximación satelital al área de estudio. La huella territorial: lectura aérea que contrasta la homogeneidad de la mancha urbana con la ruptura generada por el curso del agua y las grandes piezas de ingeniería de movilidad. Imagen 14



Aproximación satelital al área de estudio. Imagen 15



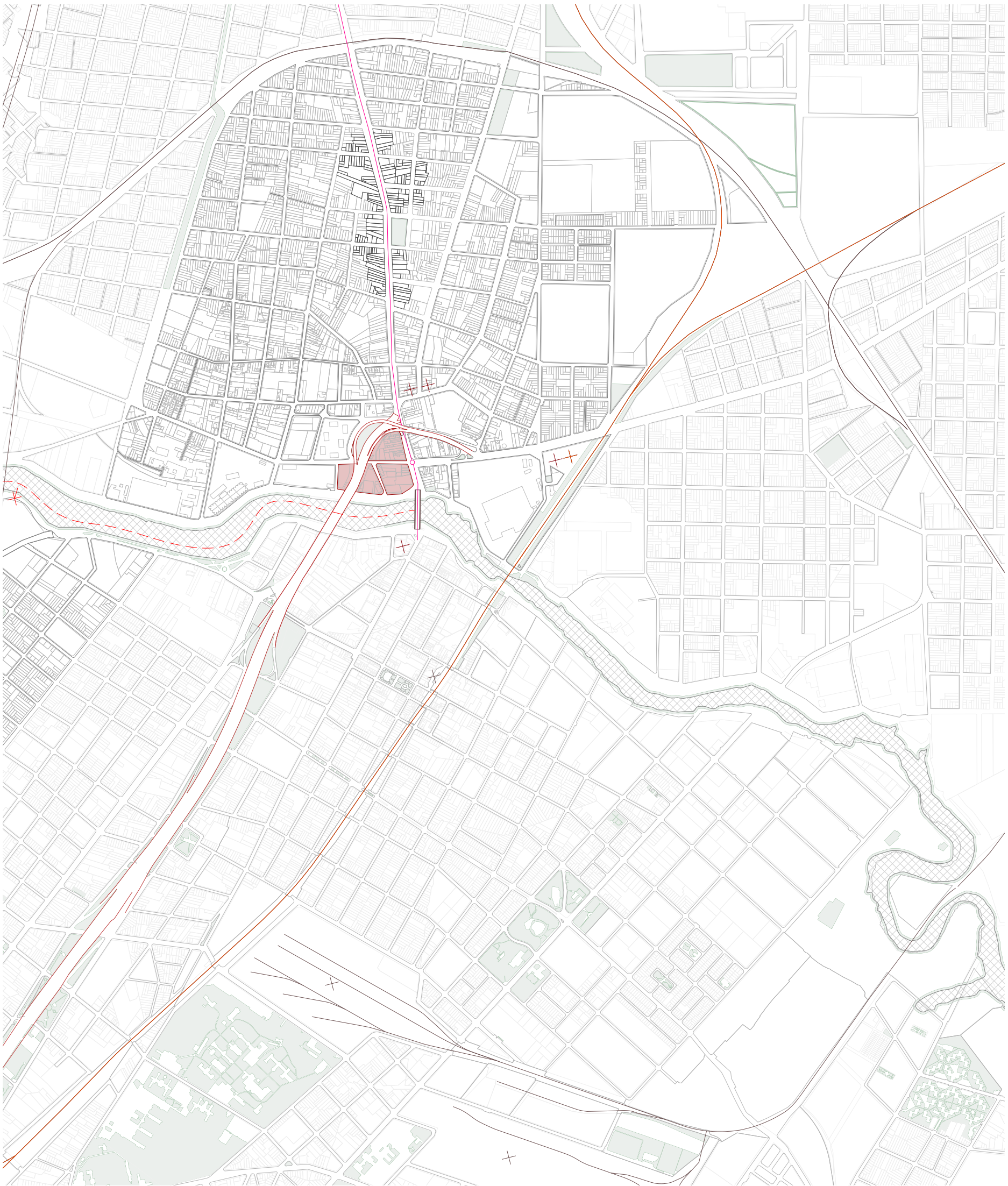
Conectividad metropolitana: esquema de vínculos territoriales que sitúa a Avellaneda dentro del sistema de movilidad regional, destacando la articulación entre las redes ferroviarias, las autopistas y el potencial del recorrido fluvial en relación con nodos estratégicos como Tigre y Ezeiza.



La relación territorial entre Avellaneda y La Boca. Vuelta de Rocha demuestra la capacidad del frente ribereño para alojar actividades mixtas y consolidar centralidades vinculadas al agua, estableciendo un antecedente directo para pensar la activación del borde de Avellaneda.

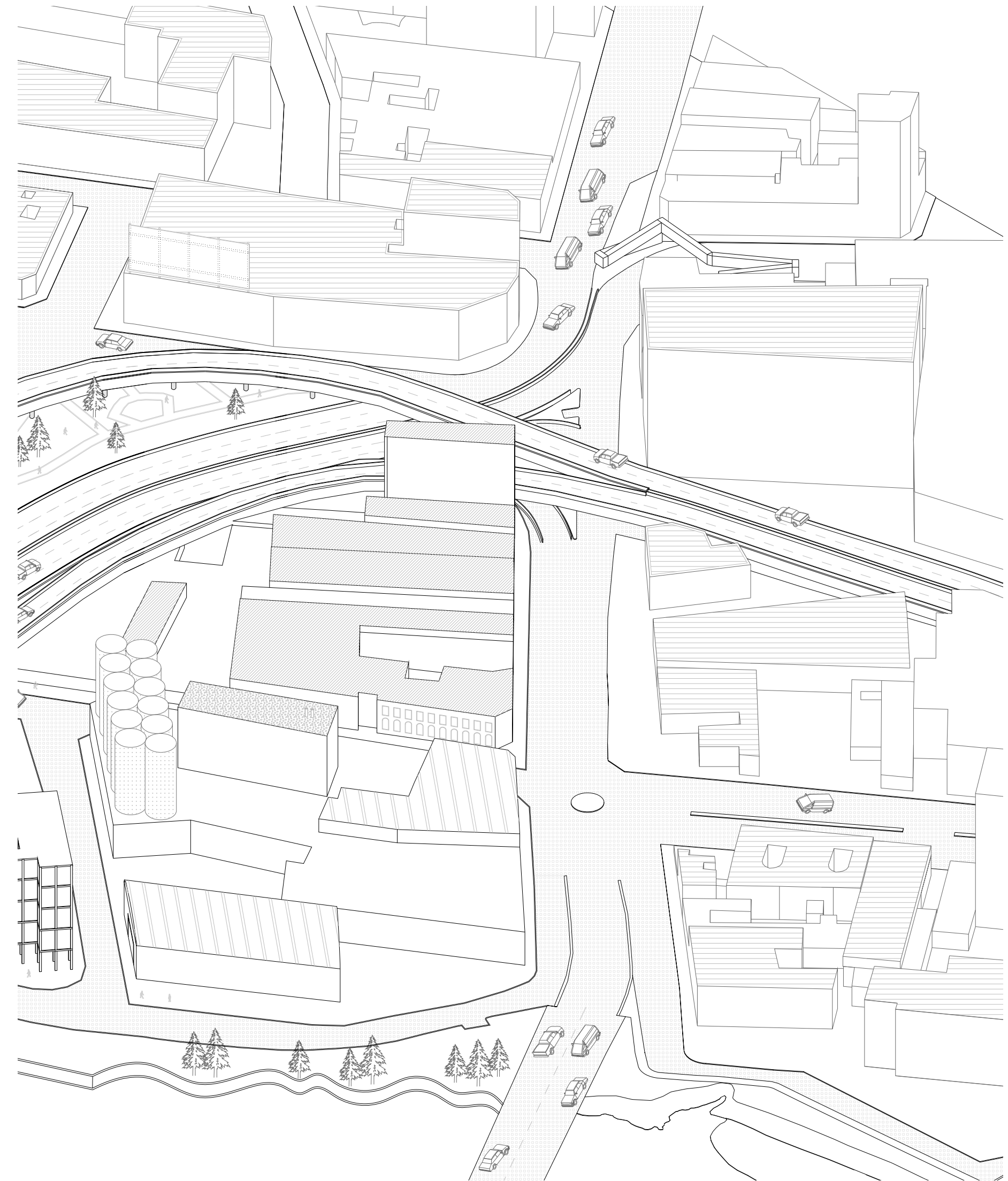


Focos de intervención: identificación de las áreas de oportunidad en la trama consolidada, donde la intersección entre el curso del Riachuelo, la autopista, el viejo Puente Pueyrredón y el tejido urbano define los sectores estratégicos para el desarrollo de nuevas centralidades.





Persistencia del perfil productivo: detalle volumétrico donde se observa la permanencia de tipologías industriales —silos y grandes galpones— que definen la identidad del borde, resistiendo ante la irrupción de la infraestructura vial y la densidad residencial.



FOTOGRAFIAS DE SITIO

02.



Relevamiento fotográfico desde el río. La autopista Arturo Frondizi. Imagen 16 - propia



Relevamiento fotográfico desde el río. Arenera Pueyrredón en desuso. Imagen 17 - propia



Relevamiento fotográfico desde el río. Visión del borde costero y la relación entre infraestructura, río, industrias y las Torres Pueyrredón. Imágenes 18 y 19 - propias



CIUDAD
03.



Integración proyectual: maqueta de contexto que articula nuestra intervención con las propuestas de los equipos colindantes, verificando la continuidad del sistema de espacios públicos y la coherencia morfológica del nuevo frente costero.

RIBERA AVELLANEDA

La elección de este sitio responde a una condición estratégica dentro del territorio metropolitano. Se trata de un punto singular donde coexisten y se superponen múltiples escalas de movilidad: la traza fluvial del Riachuelo, la infraestructura vial de la autopista y la proximidad a la red ferroviaria. Esta convergencia convierte al área en una localización particularmente apta para una intervención capaz no solo de resolver la conectividad local, sino también de reestructurar los flujos y relaciones urbanas a escala metropolitana.

En su estado actual, el suelo presenta una configuración heterogénea, combinando vacíos urbanos, galpones industriales en desuso y sectores de vivienda social informal. Esta condición de borde degradado, sumada a la escasez de espacios públicos calificados y a un sistema de transporte público fragmentado, configura un paisaje de oportunidad para una intervención integral de reestructuración urbana que permita consolidar un nuevo frente activo sobre el Riachuelo.

La lectura ampliada del conjunto y de sus alrededores permite identificar una serie de estrategias recurrentes que, aunque desarrolladas de manera independiente, contribuyen a la construcción progresiva de este nuevo frente urbano ribereño. En primer lugar, se reconoce una lógica compartida de puesta en valor del patrimonio industrial existente. Así como el área incorpora la Arenera Pueyrredón como pieza significativa del sitio, otras intervenciones cercanas toman estructuras industriales históricas como elementos centrales de sus propuestas, evidenciando una sensibilidad común por reconocer la identidad productiva del territorio e integrarla en su transformación contemporánea.

Del mismo modo, el frente de agua comienza a reactivarse a partir de distintos programas vinculados al uso fluvial. Mientras la propuesta aquí desarrollada se enfoca en el transporte metropolitano de pasajeros, otras iniciativas próximas incorporan terminales orientadas a la logística y al transporte de mercaderías. En conjunto, estas operaciones consolidan al Riachuelo como una vía navegable multifuncional, recuperando su rol histórico dentro del sistema territorial.

Una consecuencia directa de esta superposición de proyectos es la consolidación progresiva de un frente verde continuo a lo largo de la ribera. Cada intervención incorpora su propio sistema de espacios públicos, pero su articulación permite conformar un corredor paisajístico de mayor escala, generando un paseo ribereño continuo que restituye el acceso ciudadano al agua y establece nuevos ámbitos de encuentro colectivo.

Finalmente, la mirada territorial extendida permite reconocer también estrategias comunes respecto al tratamiento de las grandes infraestructuras, particularmente en los espacios bajo autopista. Al igual que otras intervenciones en el área metropolitana, la propuesta entiende estos sectores no como vacíos residuales sino como oportunidades programáticas capaces de albergar equipamientos deportivos, espacios recreativos y programas públicos, integrándolos activamente al tejido urbano.

En conjunto, estas condiciones sitúan al proyecto dentro de un proceso más amplio de transformación territorial, donde la intervención no opera de manera aislada sino como parte de una lógica compartida de recuperación del borde fluvial, reactivación de las infraestructuras existentes y construcción de un nuevo paisaje urbano para el Riachuelo.



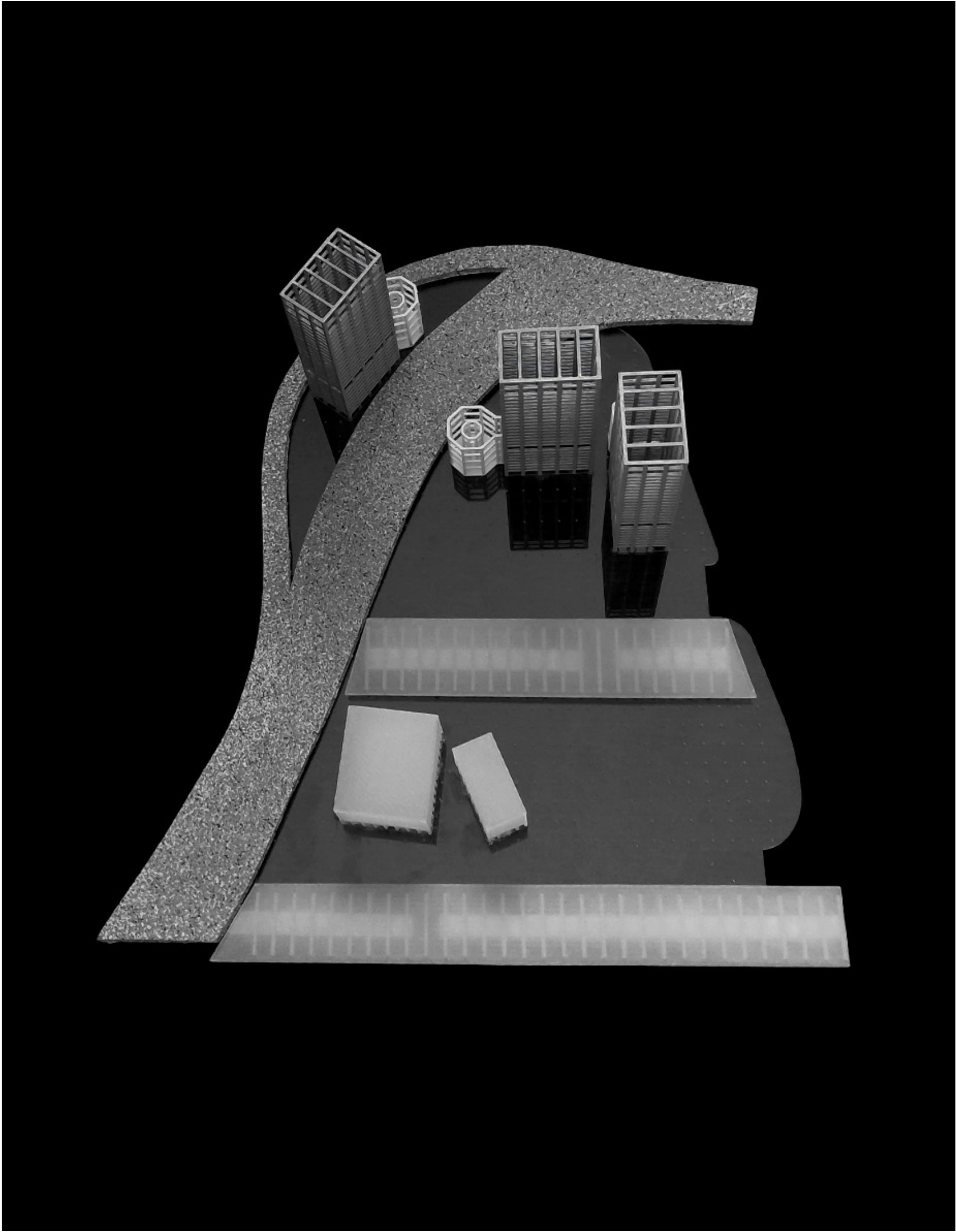
Estado actual: El tejido urbano fragmentado. La ribera se presenta inaccesible, obstruida por barreras físicas y usos logísticos que privatizan el borde. La infraestructura vial y ferroviaria actúa como un límite rígido, negando la relación de la ciudad con el Riachuelo.





Intervención propuesta: La recuperación del frente costero. Liberación del suelo ribereño para la conformación de un parque lineal continuo, en conjunto con una franja de viviendas, que reactivan el bajo autopista y el borde costero, a través de nuevas áreas verdes y recorridos peatonales





Lógica de bandas: abstracción volumétrica donde las franjas paralelas organizan los usos desde la ciudad hacia el río.

BANDAS

El proyecto parte de la premisa de que la reactivación de este frente urbano no debe producirse mediante la sustitución de su carácter existente, sino a través de la reorganización de sus elementos preexistentes y la incorporación de nuevos sistemas de movilidad capaces de impulsar su transformación. Bajo esta lógica, la intervención se estructura a partir de un sistema común que permita ordenar las decisiones proyectuales manteniendo la continuidad territorial del sitio.

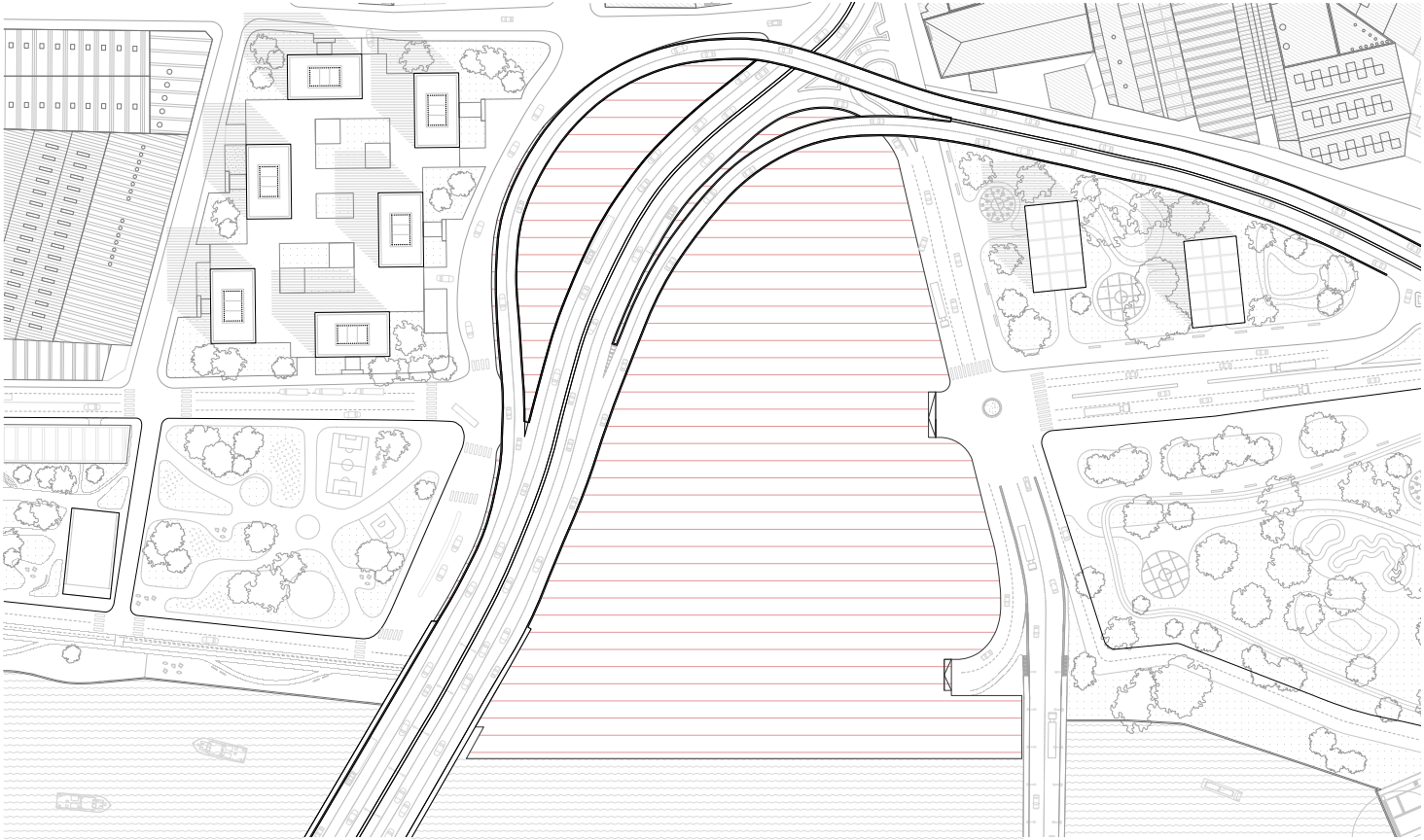
Como primer gesto operativo, se implementa una grilla ordenadora de 7,20 x 7,20 metros sobre la totalidad del terreno. Esta medida, derivada del módulo estructural de las viviendas, trasciende su condición técnica para convertirse en el sistema de coordenadas del proyecto. La grilla no determina usos específicos, pero establece un ritmo, una escala y un lenguaje común que regula implantaciones, alineaciones y relaciones espaciales, permitiendo que las distintas piezas del conjunto se inscriban dentro de una misma lógica.

Dentro de esta disciplina geométrica se define un sistema de bandas programáticas paralelas al río. Sus anchos y límites no responden a trazados arbitrarios, sino que se ajustan a los múltiplos de la grilla y a las condiciones infraestructurales del sitio, posibilitando una asignación ordenada de funciones. De este modo se reconocen la banda fluvial vinculada al Riachuelo, la banda terrestre asociada a la transformación de la calle Manuel Estévez y la banda urbana en contacto con la ciudad consolidada.

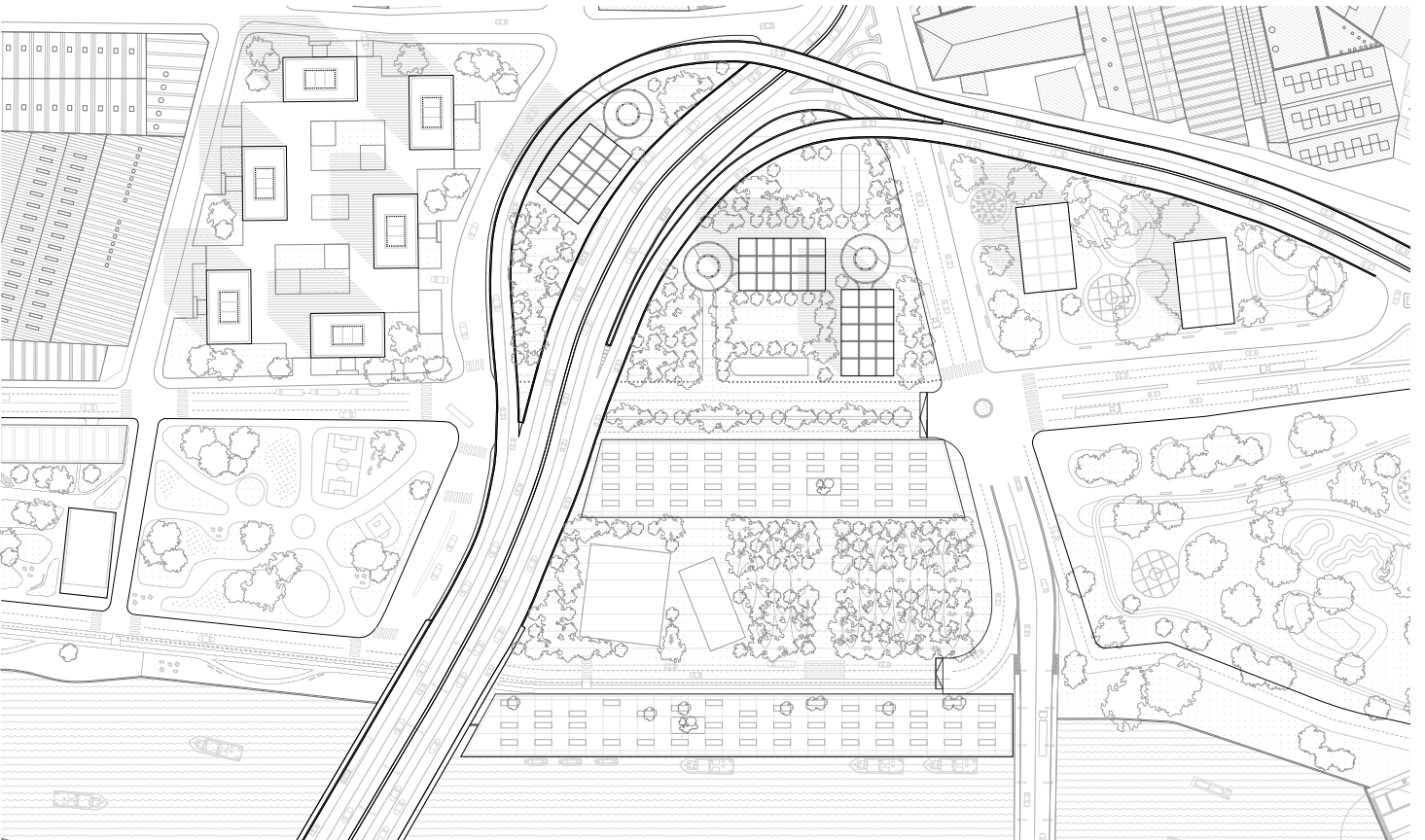
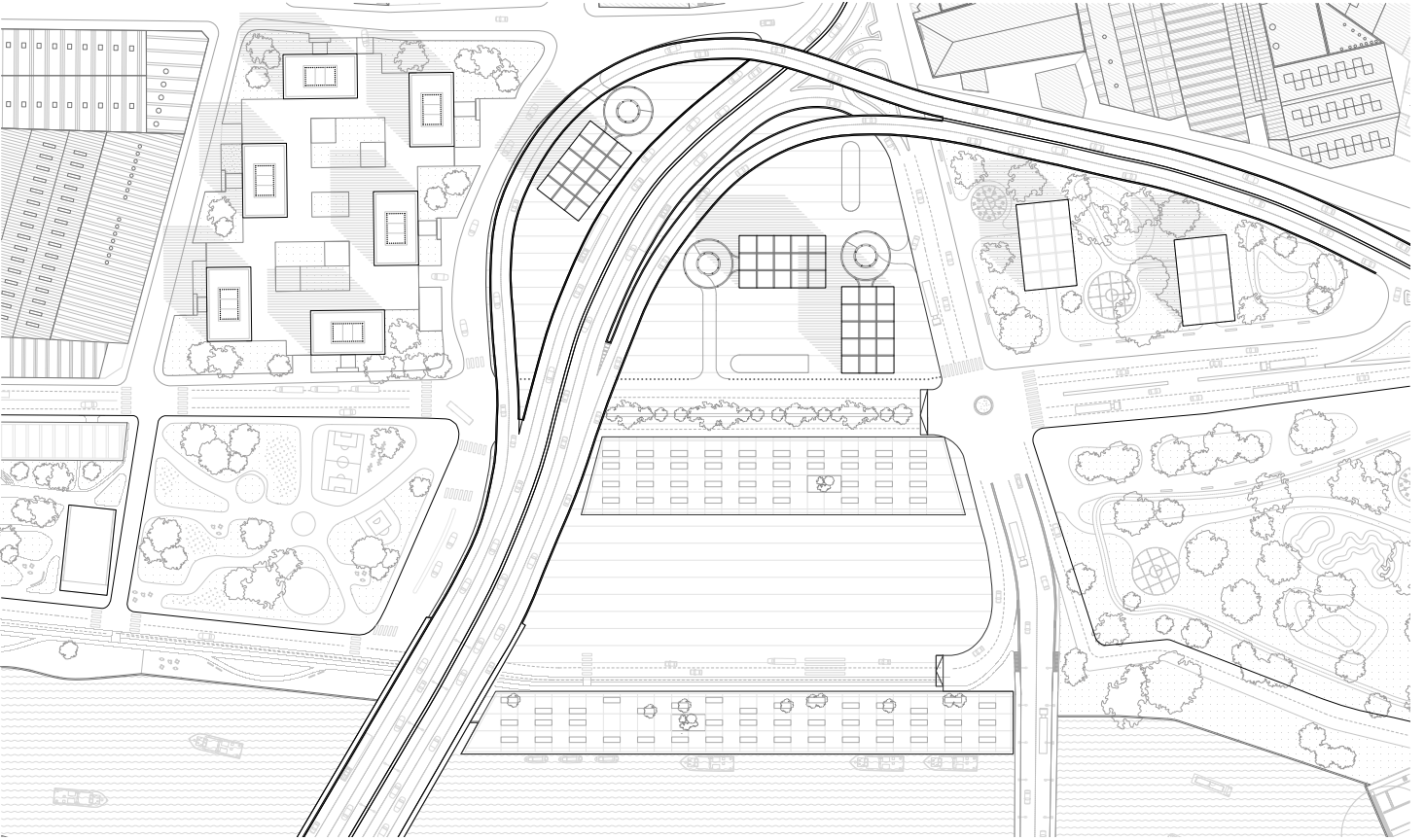
La estrategia de bandas permite además integrar piezas preexistentes de gran escala sin alterar la coherencia del sistema. La Arenera Pueyrredón, por su dimensión y posición, se incorpora como una banda patrimonial específica. De esta manera, la preexistencia no se presenta como obstáculo sino como parte constitutiva del orden territorial, estableciendo un diálogo directo con las nuevas actividades públicas y de transporte que se organizan a su alrededor.

La vegetación se utiliza como herramienta espacial para materializar estos límites programáticos. Las líneas de árboles no se disponen de forma aleatoria, sino que se organizan como pantallas vegetales paralelas al río que actúan simultáneamente como planos escenográficos, construyendo profundidad y encuadrando las visuales, y como filtros ambientales capaces de regular condiciones acústicas y visuales entre las distintas áreas del proyecto.

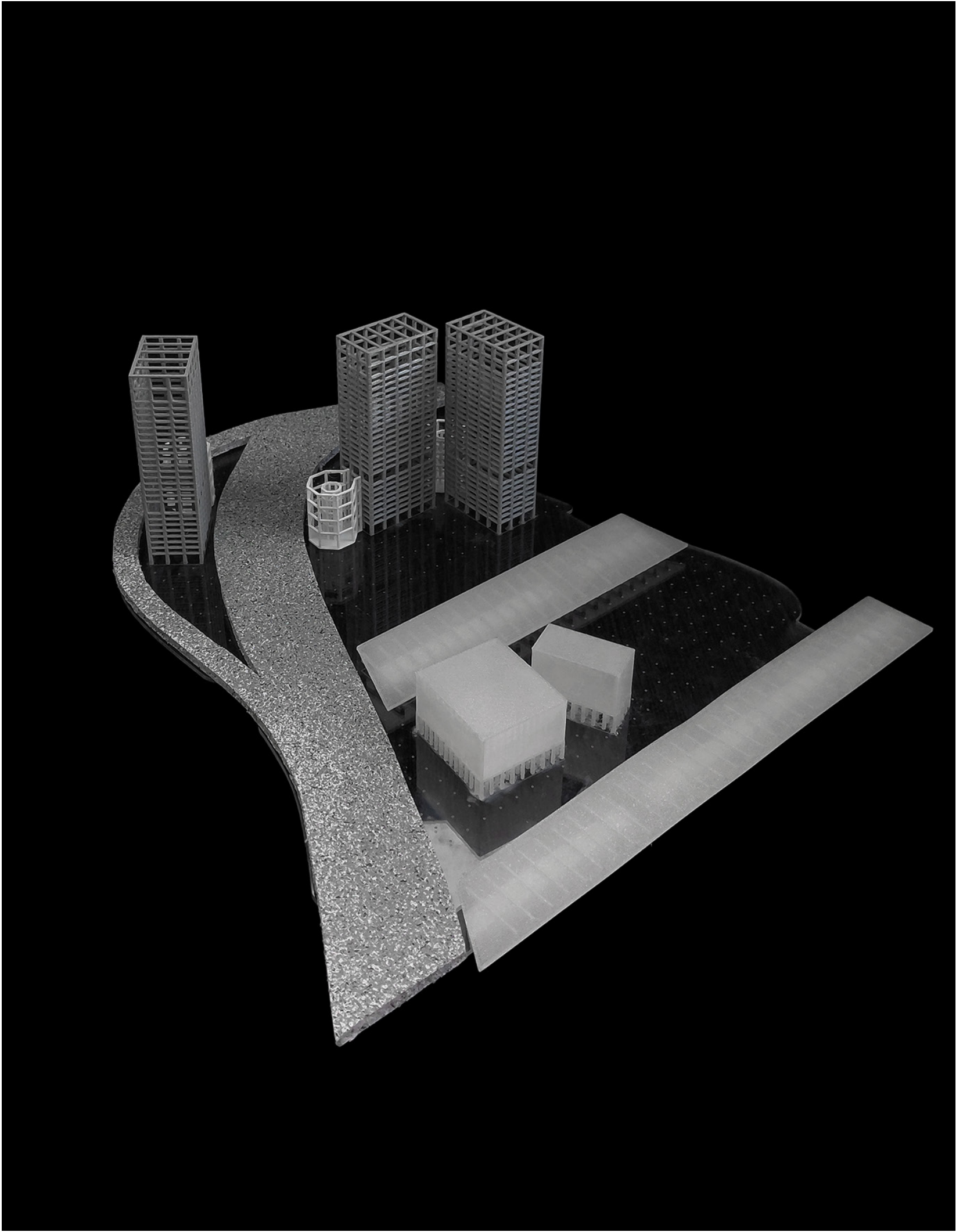
Finalmente, sobre el sistema de grilla y bandas se superpone una tercera capa correspondiente al mobiliario urbano y la iluminación. Esta distribución homogénea asegura que los elementos de soporte cotidiano —bancos, cestos y luminarias— se dispongan de manera continua a lo largo del conjunto, garantizando accesibilidad, legibilidad y una ocupación equilibrada del espacio público.



La trama de 7,2 x 7,2 m define las bandas programáticas. Los programas de movilidad (fluvial y terrestre) y el conjunto de viviendas.



La trama de puntos materializa el filtro vegetal y el equipamiento, actuando como el elemento de costura pública que unifica las distintas escalas del proyecto a través de espacios



Maqueta conceptual: el sistema geométrico regula todas las escalas de intervención.

ESPACIOS PUBLICOS

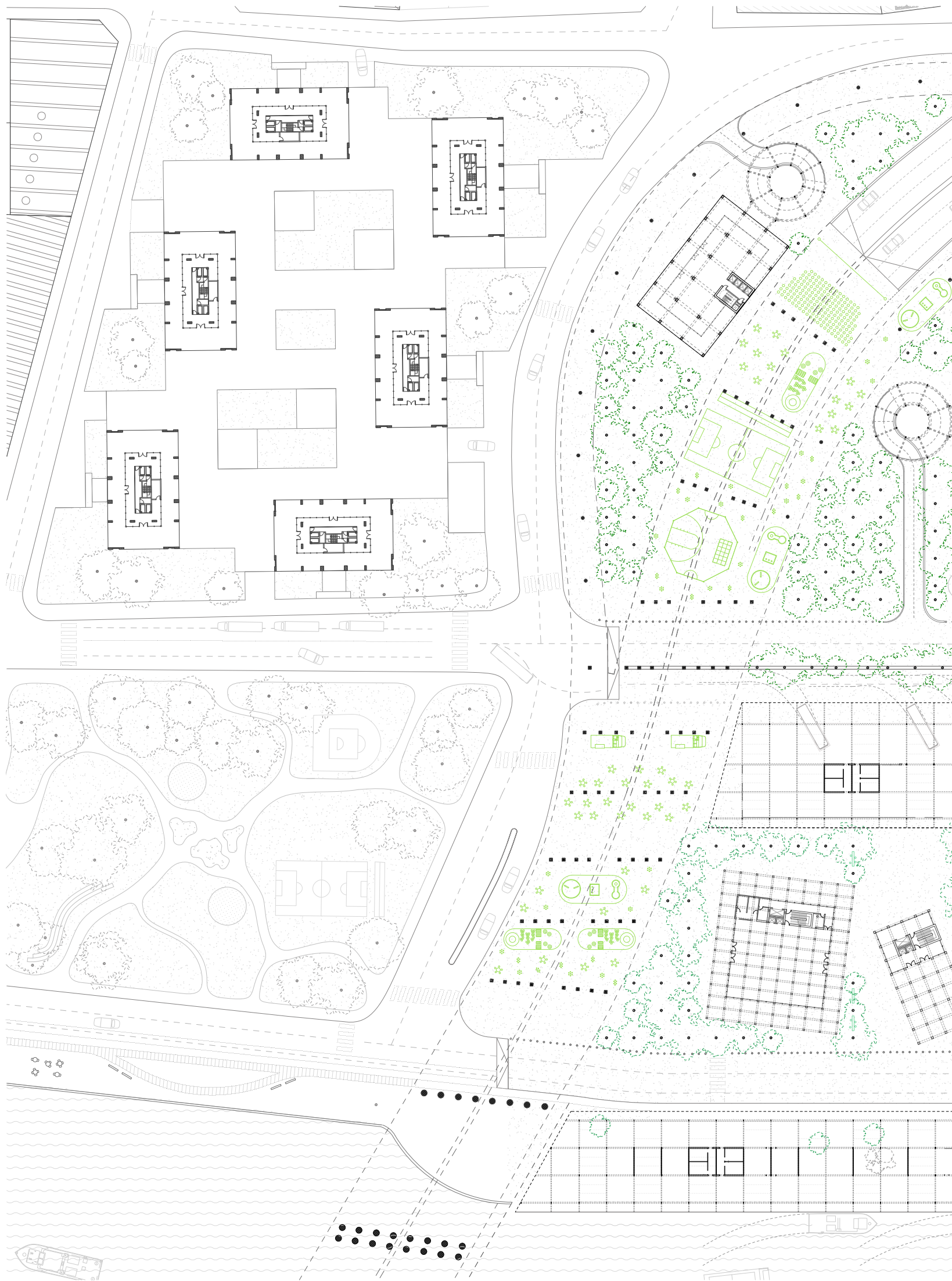
Dentro del conjunto, el espacio público se concibe como un sistema diferenciado capaz de responder a distintas intensidades de uso y escalas de apropiación. En lugar de plantearse como una superficie uniforme, se organiza en tres situaciones de plaza con caracteres específicos, que estructuran la vida colectiva del proyecto y acompañan las distintas dinámicas urbanas.

La primera de ellas es la Plaza Cívica Intermodal, ubicada entre las dos estaciones de transporte. Se trata del espacio de mayor intensidad y dinamismo, concebido para absorber el flujo constante de pasajeros y funcionar como articulador entre los sistemas de movilidad. Su posición estratégica la vincula directamente con la actividad de la Arenera, consolidándola como el principal ámbito público del conjunto. En este sector se incorpora además un sistema de superficies con una lámina de agua y fuentes a nivel del suelo que, además de contribuir a refrescar el ambiente en los meses de verano, generan reflejos variables del cielo y del movimiento circundante, construyendo un paisaje en permanente transformación. Esta operación no se entiende como un gesto exclusivamente ornamental, sino como una forma de trasladar simbólicamente la presencia del río hacia el interior del proyecto, convirtiendo un espacio de tránsito en una experiencia urbana activa.

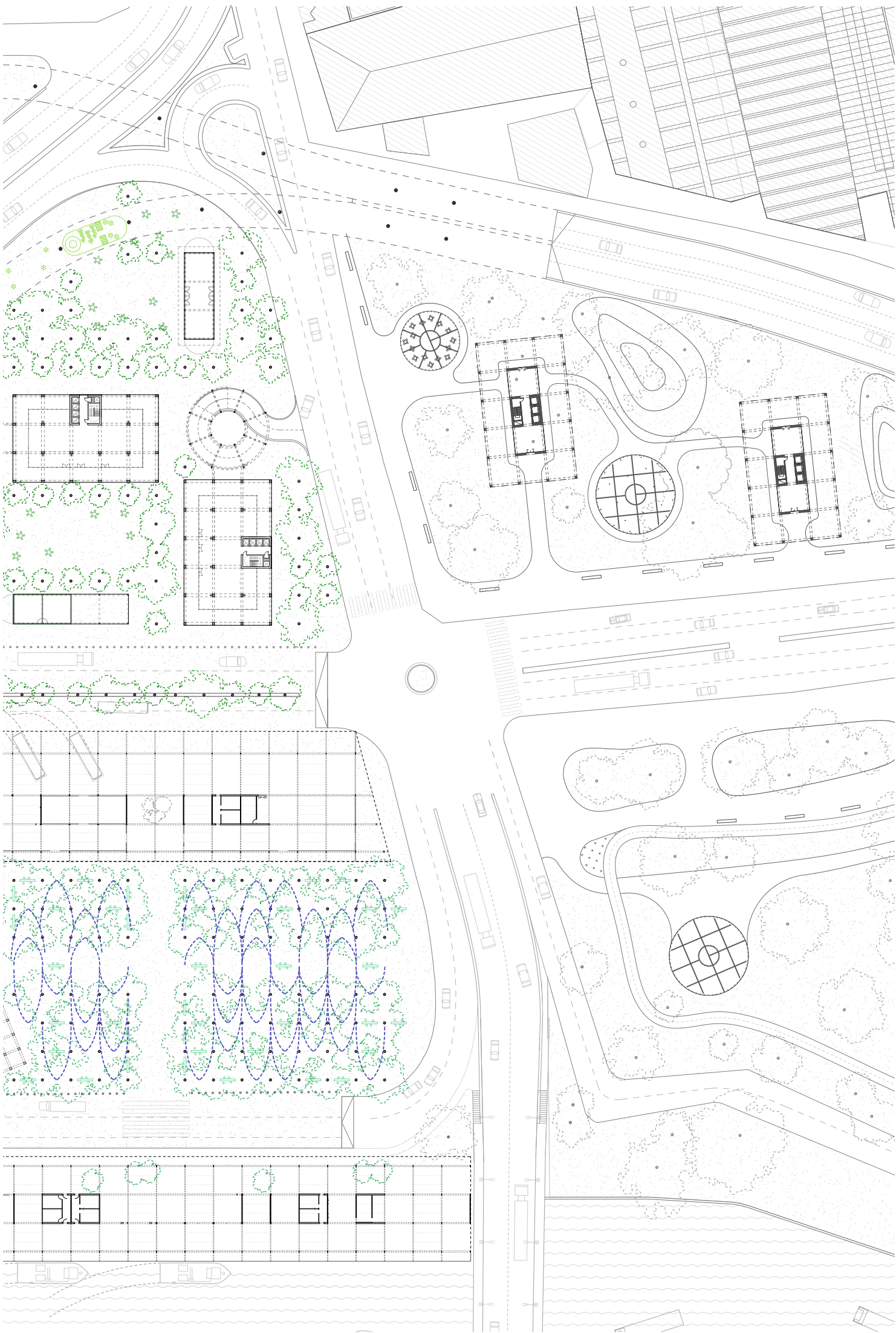
La segunda situación corresponde al Parque Lineal Bajo Autopista, donde la infraestructura existente se resignifica para albergar programas de esparcimiento y deporte. Este espacio incorpora áreas de juegos infantiles, canchas y sectores recreativos, transformando una condición residual en un ámbito público activo e integrado al tejido urbano.

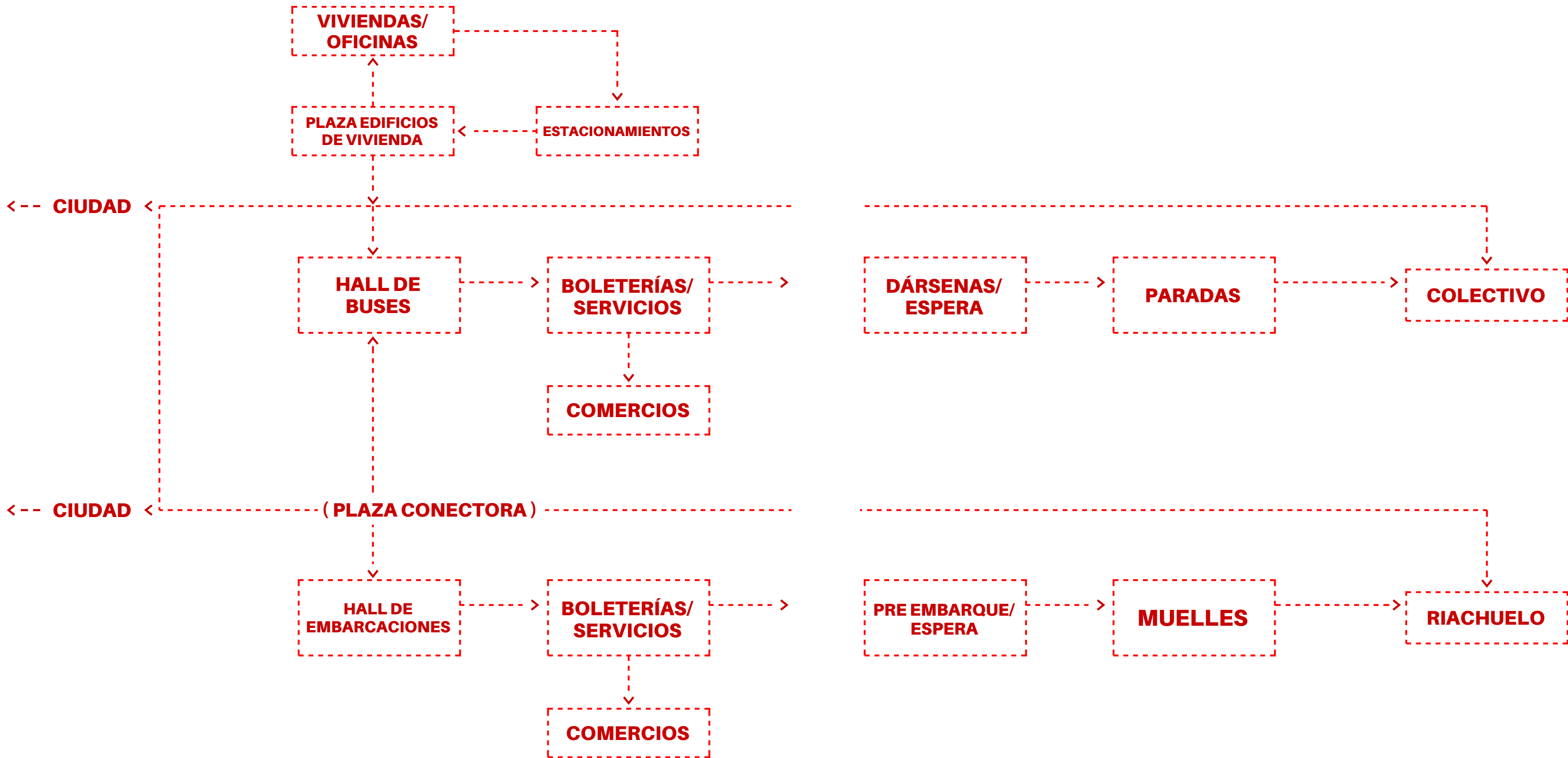
Finalmente, se desarrollan las Plazas Residenciales, espacios de menor escala ubicados entre las torres y sus pabellones. Estas áreas poseen un carácter más íntimo y doméstico, vinculadas principalmente a la vida cotidiana de los residentes, ofreciendo ámbitos de permanencia más tranquilos que complementan la intensidad de los espacios públicos principales.

De manera complementaria, el proyecto aborda el conjunto edilicio no como la definición de una forma cerrada, sino como la construcción de una infraestructura de soporte abierta a transformaciones futuras. Se propone un sistema robusto y a la vez genérico, basado en una trama estructural clara, plantas libres y fachadas moduladas, que permite que los usos puedan modificarse, hibridarse o reemplazarse con el tiempo sin comprometer la integridad del conjunto. Esta condición de adaptabilidad refuerza la idea del proyecto como estructura capaz de alojar la vida presente y, al mismo tiempo, anticipar escenarios de evolución urbana.



El suelo como proyecto: configuración de la planta baja pública. Se evidencia la permeabilidad de la propuesta, donde las 'plazas de acceso' a las viviendas, la gran 'plaza cívica' del transbordo y la plaza bajo autopista, cosen la trama urbana con el parque lineal del Riachuelo.

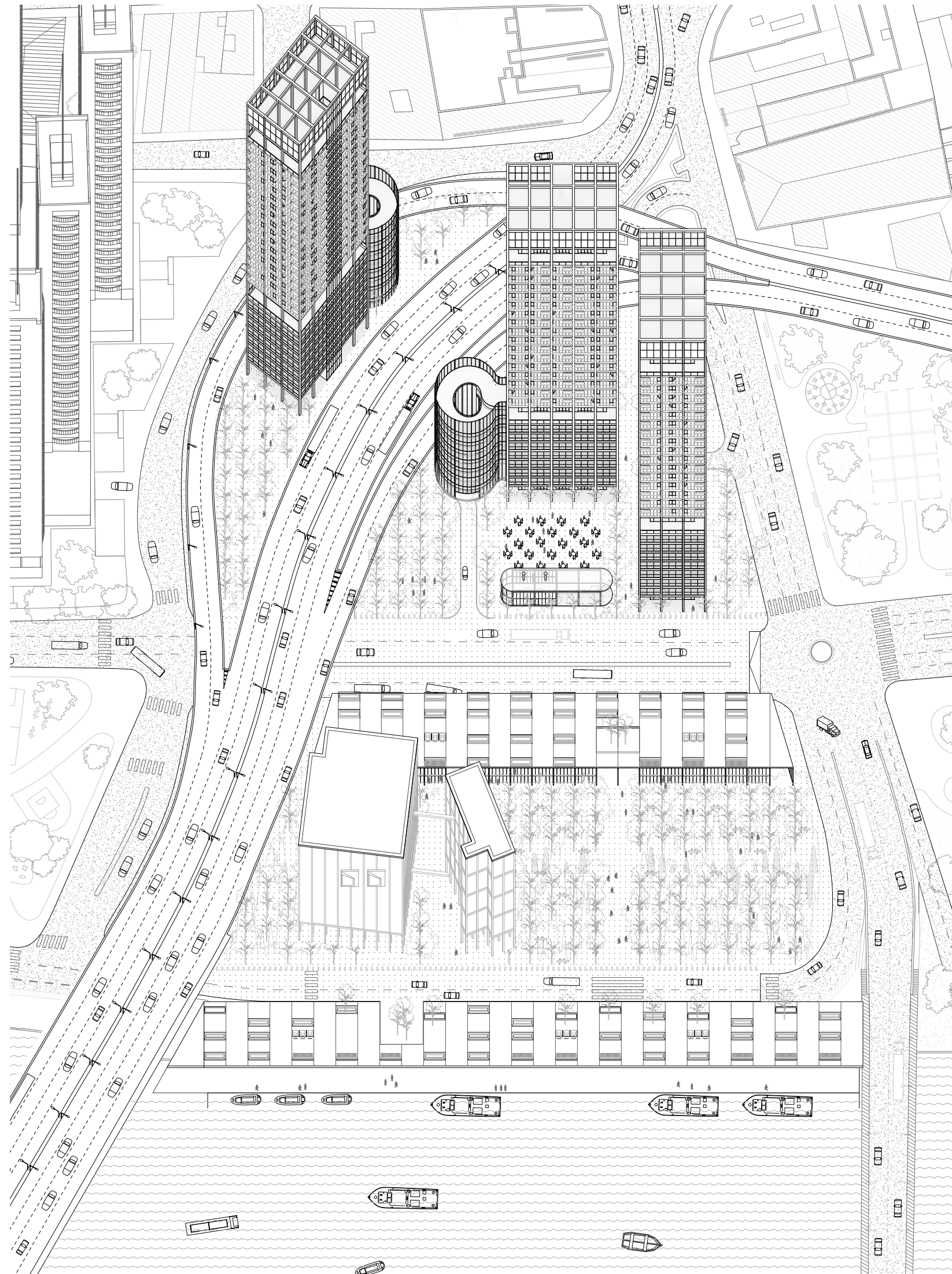




Organigrama funcional: esquema de relaciones programáticas. El diagrama estructura la lógica del transbordo, mostrando cómo la 'Plaza Conectora' articula los flujos terrestres (buses/ciudad) con los fluviales (muelles/riachuelo) y los usos residenciales

NODO URBANO

04.



Bizantina. Estrategia de intervención: la grilla organizadora y las bandas programáticas configuran un nuevo nodo urbano intermodal, articulando la densidad vertical de las torres y la estación de transferencia con un suelo público permeable que reactiva el borde costero.

NODO URBANO

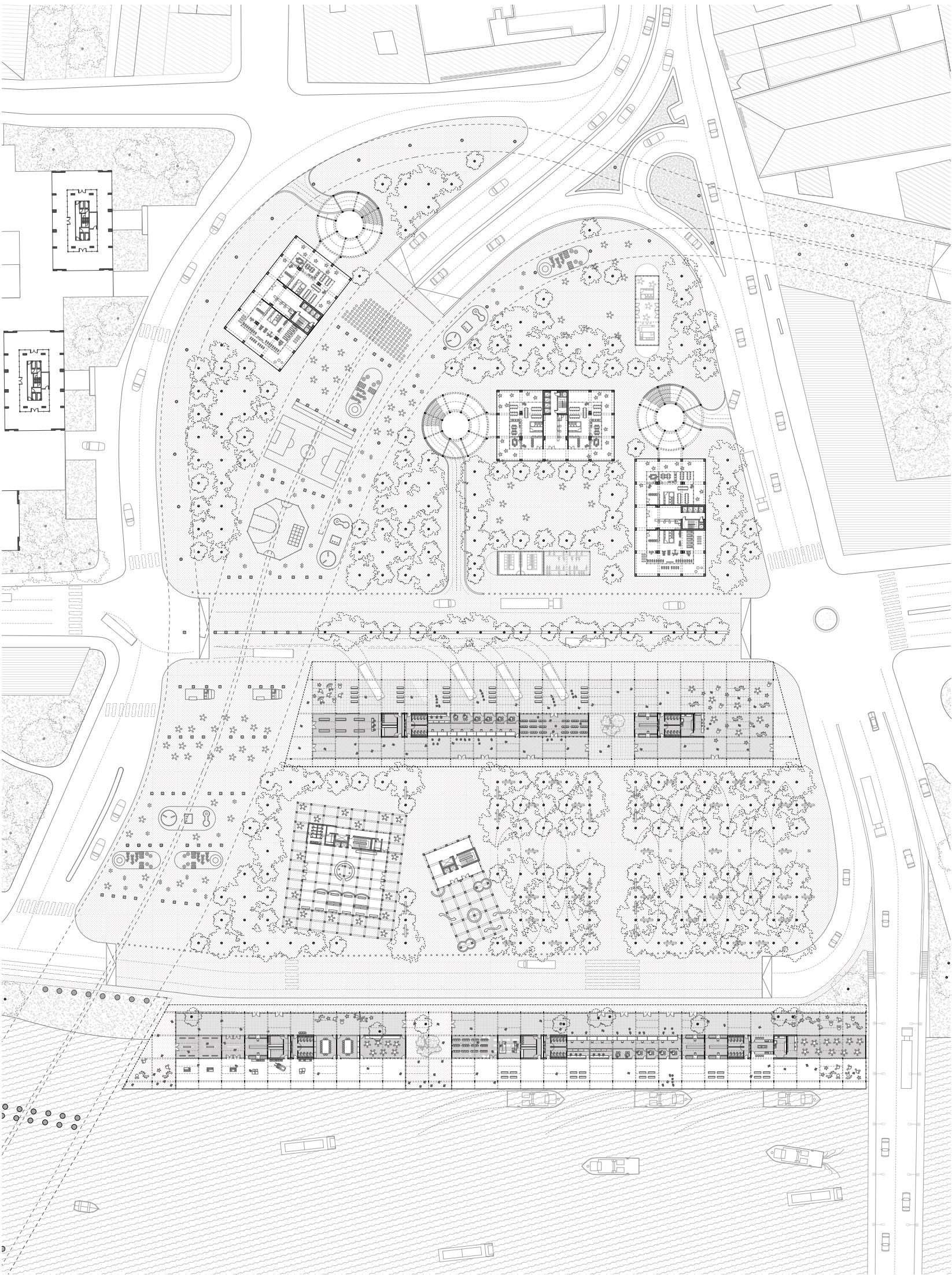
La tesis propone la transformación de un borde residual del Riachuelo en un nuevo nodo urbano capaz de articular movilidad, residencia y espacio público dentro de un sistema integrado. Lejos de plantear una operación de sustitución, la intervención se basa en la reorganización de las condiciones existentes y en la incorporación de nuevas infraestructuras de transporte como motores de reactivación territorial, convirtiendo un área fragmentada en un destino activo dentro del sistema metropolitano.

La implementación de una grilla ordenadora y la definición de bandas programáticas paralelas al río permiten estructurar el conjunto bajo una lógica común, donde cada pieza se inscribe dentro de un sistema coordinado. Este marco operativo posibilita que transporte, vivienda y espacio público no sólo coexistan, sino que funcionen en una verdadera sinergia programática, reforzándose mutuamente y garantizando la vitalidad permanente del sector.

En este esquema, la conectividad no se entiende únicamente como resolución de flujos, sino como integración de usos. La terminal fluvial y la estación de colectivos operan de manera complementaria dentro del sistema intermodal, mientras que la presencia de las torres de vivienda introduce una comunidad residente que activa el área de forma continua, consolidando un entorno urbano activo durante todo el día. Los espacios públicos, organizados en plazas y parques diferenciados, funcionan como articuladores entre estos programas, asegurando la continuidad espacial y la apropiación colectiva del conjunto.

La intervención establece además una relación directa tanto con el Riachuelo como con el centro de Avellaneda. Hacia el río, el proyecto recupera el borde como espacio público accesible, integrando los programas urbanos con el paisaje fluvial y restituyendo el vínculo histórico de la ciudad con el agua. Hacia la ciudad consolidada, el nodo actúa como nueva puerta de acceso, reorganizando la movilidad y fortaleciendo las conexiones territoriales existentes.

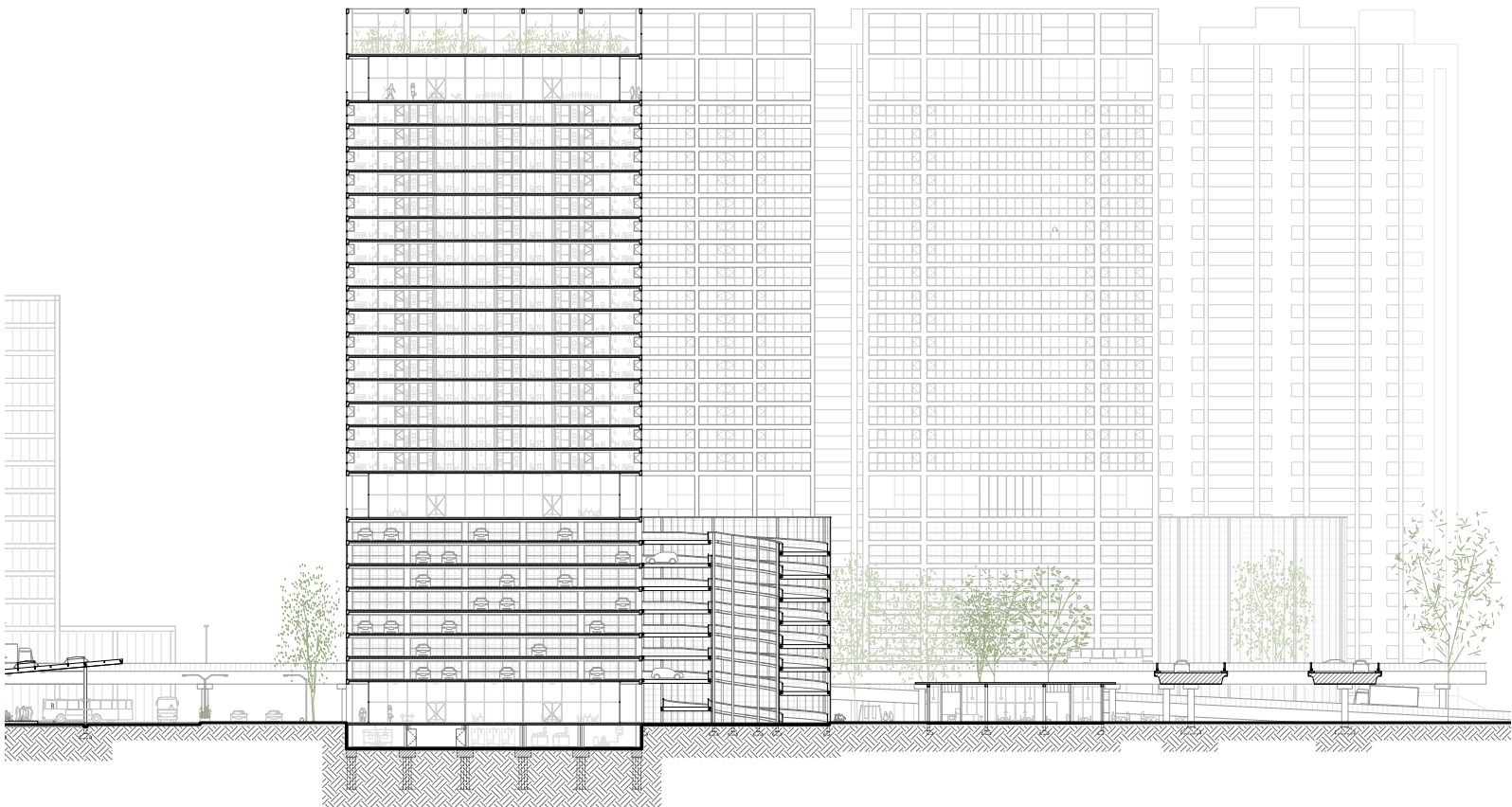
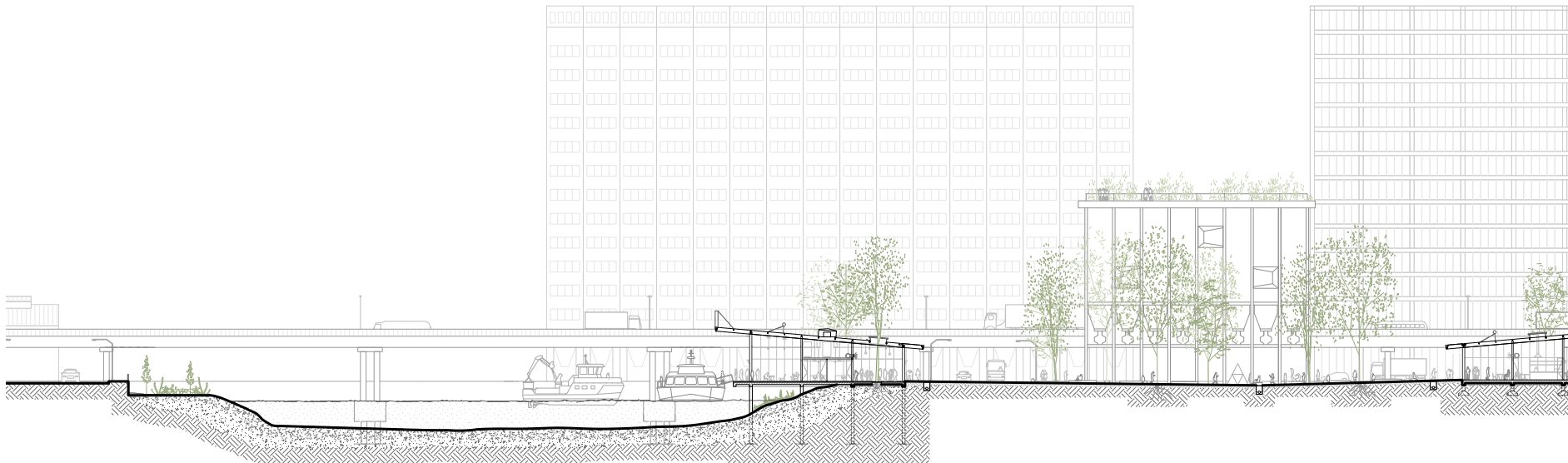
El resultado es la consolidación de un frente urbano estructurado, permeable y vital, capaz no sólo de mejorar la movilidad de Avellaneda, sino también de ofrecer a sus ciudadanos un acceso calificado al río y una nueva forma de habitar, recorrer y experimentar el territorio ribereño.



Planta Baja. Edificios del conjunto y plazas nuevas.



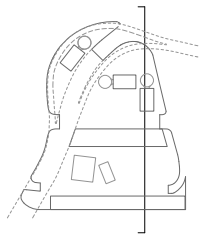
Maqueta del proyecto. Volumetría.



+ 89.00
ALTURA
MAXIMA

+ 25.00
ARENERA

+ 04.80
AUTOPISTA



Corte longitudinal. Por un lado, la relación entre lo nuevo y lo existente. Por el otro, relaciones entre edificios entre sí y entre los espacios públicos generados.

EDIFICIOS

05.



Maqueta, detalle de las estaciones de transporte y la plaza civil y de intercambio entre las mismas.

ESTACIÓN FLUVIAL

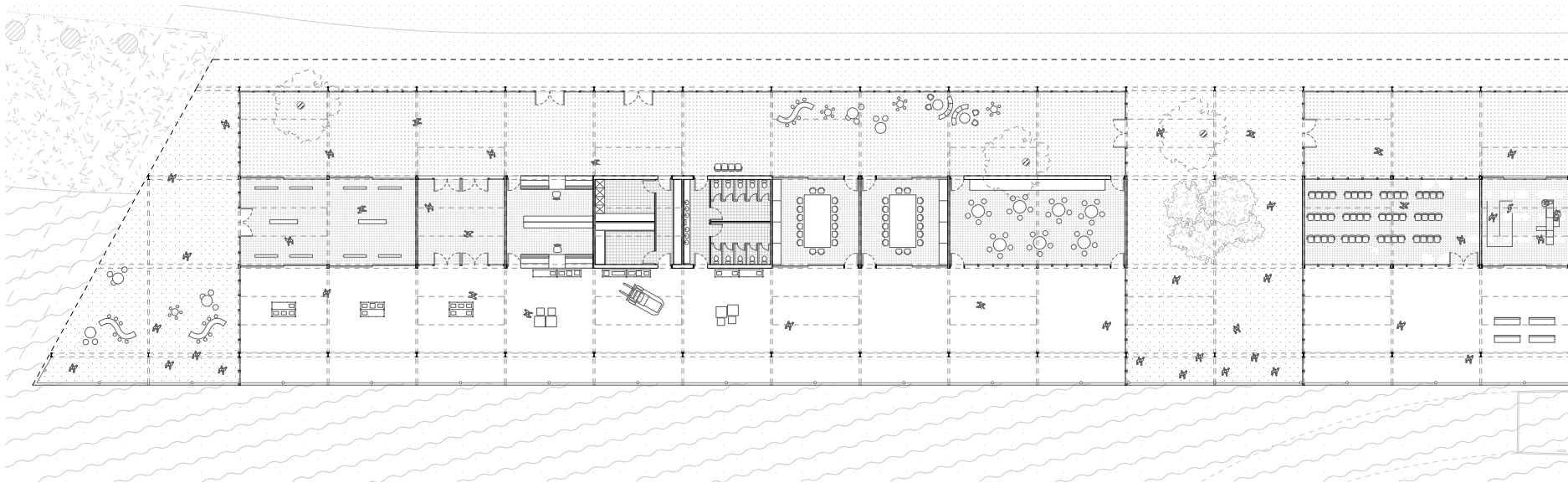
La Terminal Fluvial se ubica en el extremo sur del sitio, directamente vinculada al borde del río y a la escala metropolitana del sistema de transporte. El edificio, con una superficie aproximada de 5000 m², se organiza en tres franjas programáticas —o pastillas— apoyadas sobre el terreno, que estructuran su funcionamiento a partir de una secuencia espacial progresiva desde la ciudad hacia el embarque, ordenando la transición entre la plaza urbana y el acceso al sistema fluvial.

La franja más cercana a la plaza se concibe como un hall de acceso y espacio común de carácter permeable, funcionando como antesala pública del sistema. Este sector absorbe los flujos provenientes del espacio urbano y resuelve la distribución inicial, incorporando áreas de permanencia y encuentro que acompañan el ingreso.

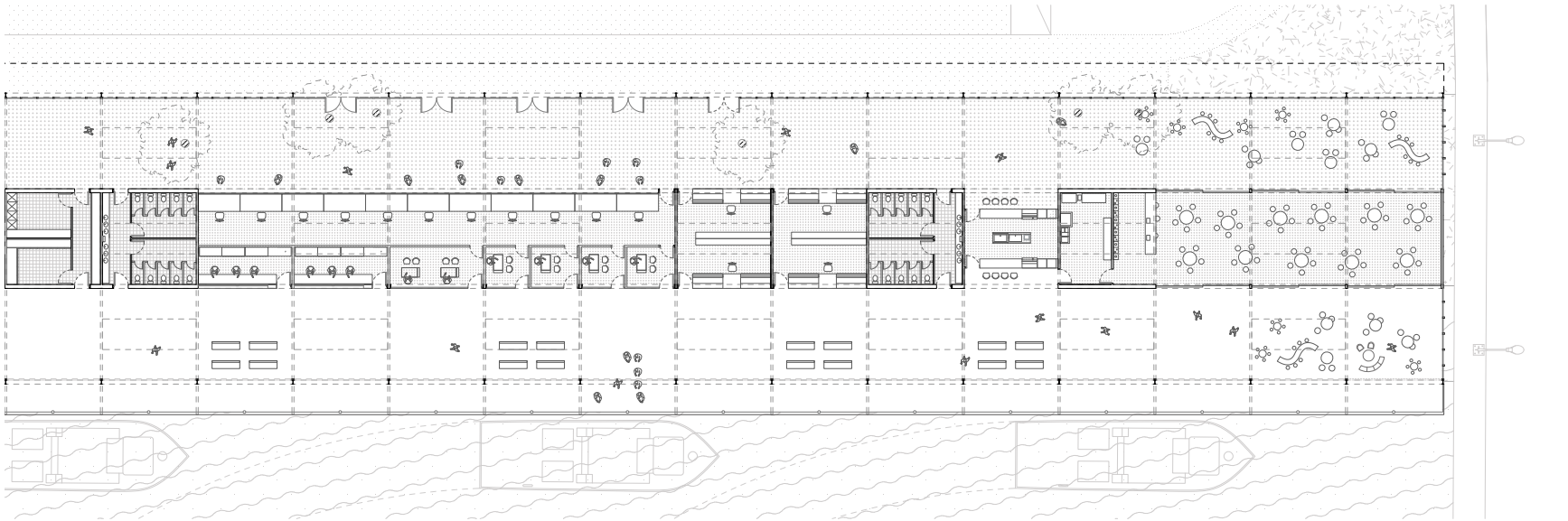
En la posición central se ubica el núcleo operativo del edificio, configurado como el volumen más cerrado. Allí se concentran los servicios internos, áreas técnicas, sala de máquinas y espacios de apoyo, junto con los programas esenciales de funcionamiento cotidiano, como boleterías, atención al cliente, cafés y servicios complementarios. Dentro de esta misma pieza se incorpora un sector institucional destinado a ACUMAR, que incluye talleres, sala de exposiciones y espacios educativos vinculados a la historia ambiental del Riachuelo y a los procesos de recuperación del territorio, incorporando así una dimensión cívica y pedagógica al conjunto.

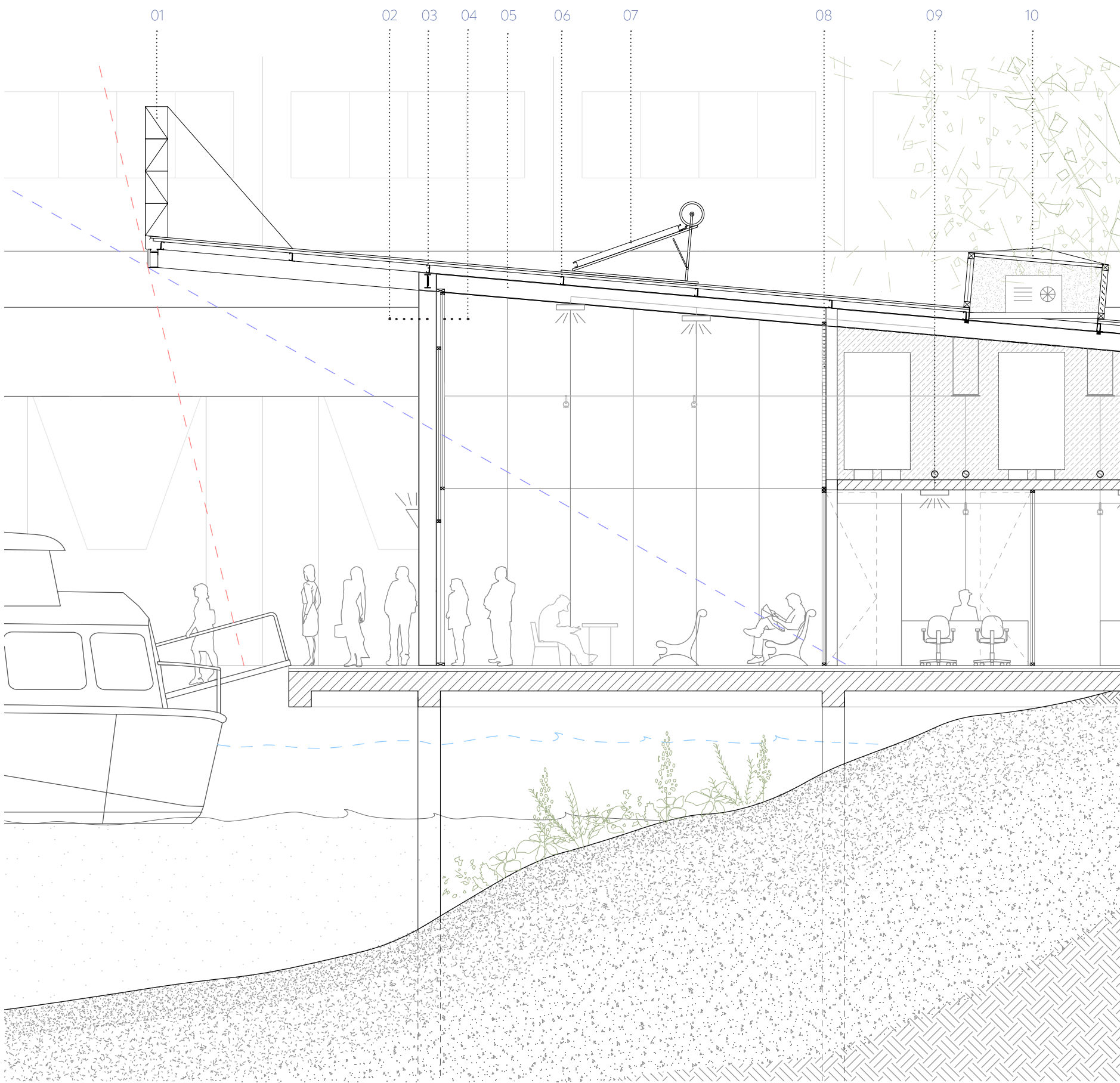
Finalmente, la franja ubicada frente al río se resuelve como un gran espacio semicubierto destinado al preembarque, la espera y la circulación hacia los muelles. Este volumen abierto favorece la ventilación natural, garantiza visuales amplias hacia el paisaje fluvial y materializa el último tramo de la secuencia espacial, estableciendo la conexión directa entre el edificio y el borde del agua.

A nivel constructivo, el edificio se resuelve mediante una estructura metálica liviana combinada con cerramientos transparentes, lo que refuerza la lectura de conjunto abierto y permite mantener en todo momento la relación visual con el paisaje ribereño.

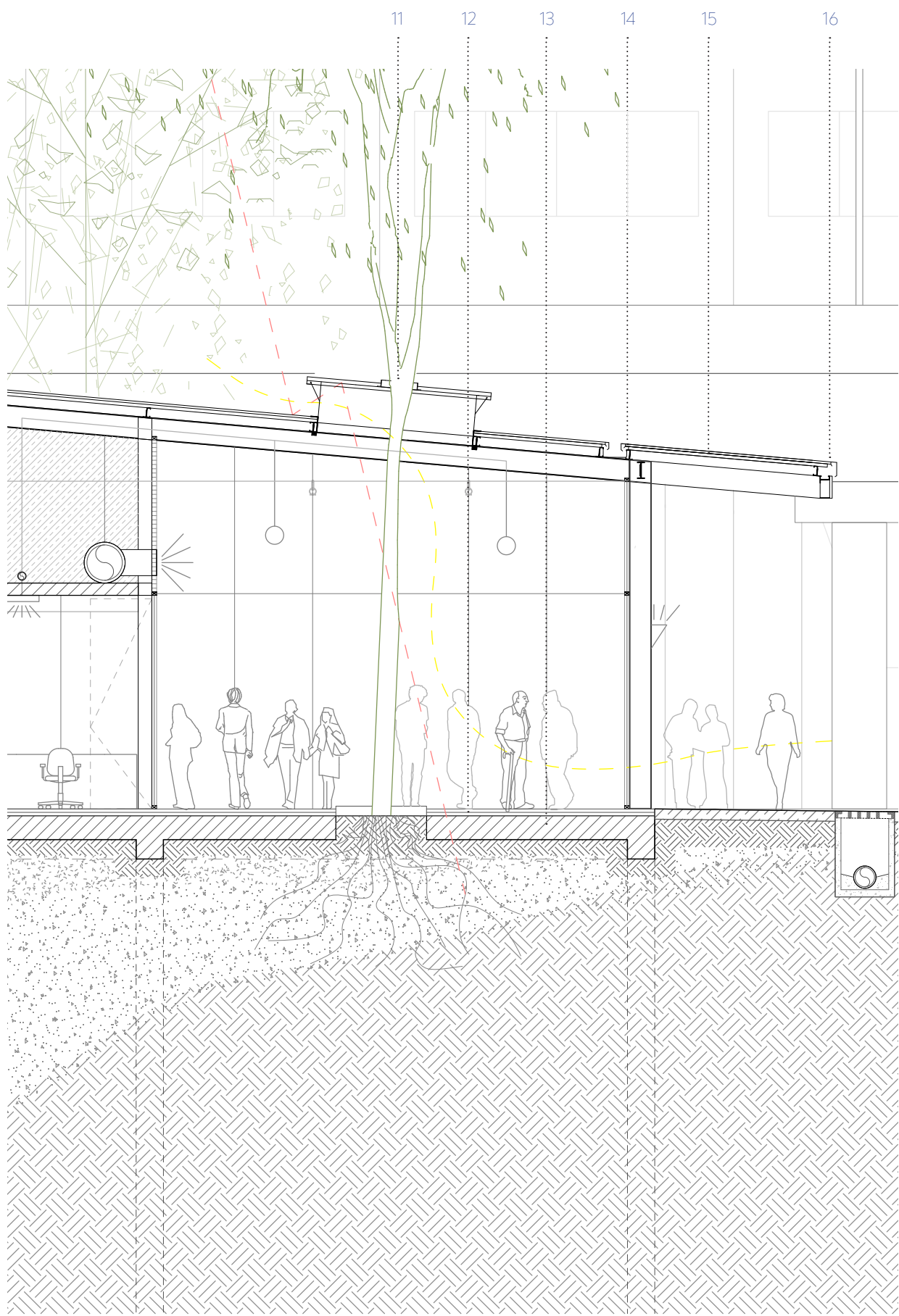


Planta Baja Estación Fluvial. 3 franjas: Franja en relación al río, Franja central de servicios, Franja de acceso hacia la plaza cívica.





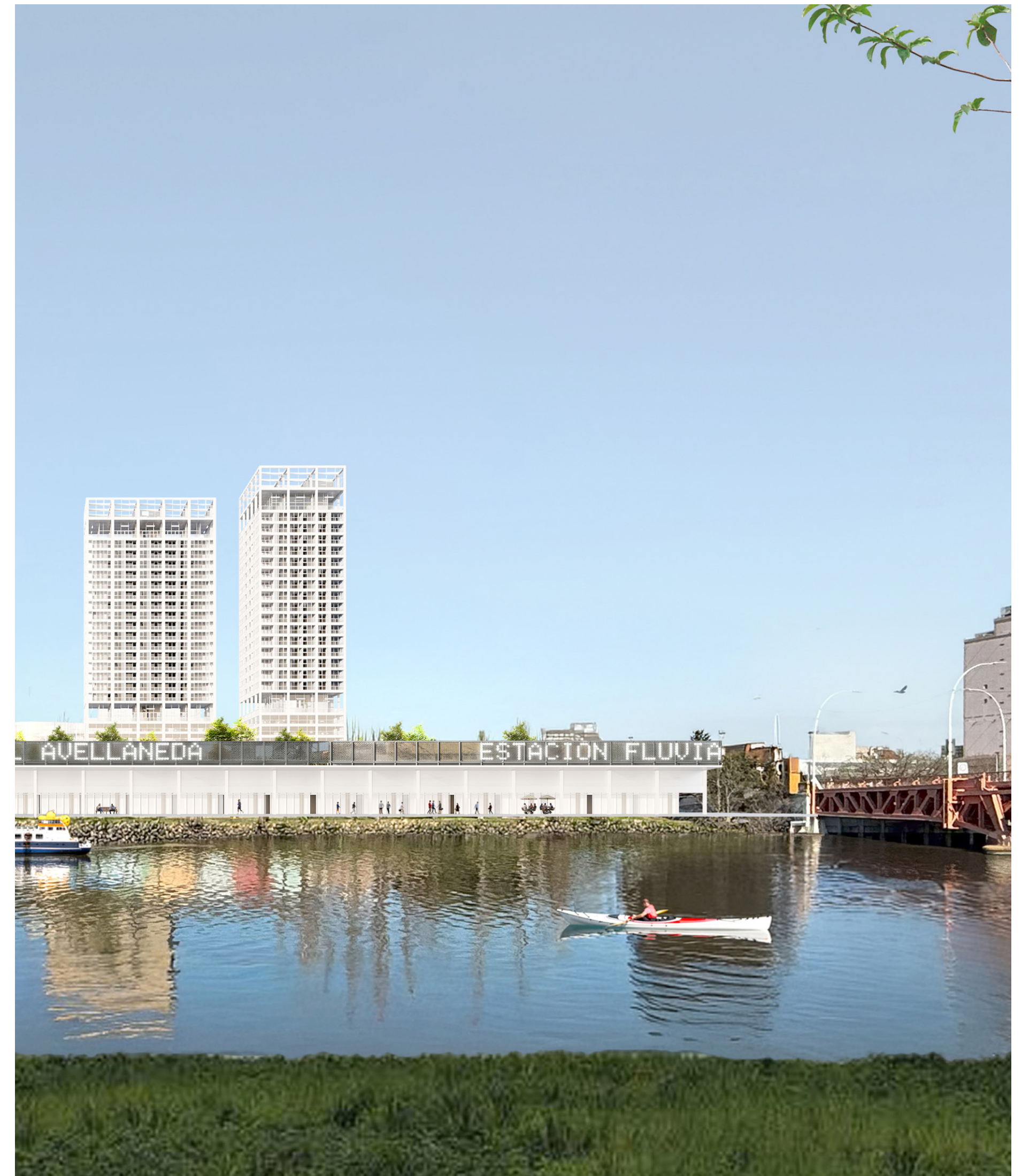
Corte transversal de la Estación Fluvial. Llegada de barcos, pantalla LED, Lucernarios proyectantes, cielorraso técnico con losa de hormigón portante, puertas guillotina, estructura de pórtico IPE 240



- 01_PANTALLA PUBLICITARIA LED EXTERIOR, MARQUESINA
- 02_PERFIL IPE 330
- 03_PERFIL IPE 240.
- 04_PUERTAS GUILLOTINA
- 05_PERFIL IPE 330
- 06_PERFIL ESTRUCTURAL "C" GALVANIZADO 140x60x20. Y PERFIL EN ÁNGULO GALVANIZADO 100x50
- 07_PANEL SOLAR
- 08_PANTALLA PUBLICITARIA LED INTERIOR
- 09_CIELORASSO TÉCNICO CON LOSA DE H.A. PORTANTE
- 10_LUCERNARIO/VENTILACIÓN PARA AIRE ACONDICIONADO
- 11_LUCERNARIO PROYECTANTE PARA PASO DE ÁRBOLES EXISTENTES
- 12_CONTRAPISO AISLAMIENTO HIDRÓFUGO CERESITA SOLADO INTERIOR
- 13_PLATEA DE HORMIGÓN ARMADO
- 14_DESAGÜE PLUVIAL, ZINGUERÍA DE CHAPA PLEGADA
- 15_PANEL METÁLICO CON NÚCLEO AISLANTE
- 16_ZINGUERÍA DE CHAPA PLEGADA BWG 18 GALVANIZADA



Imagen desde CABA, hacia Avellaneda, permitiendo ver la Estación Fluvial en primer plano, y el resto del conjunto nuevo y existente, por detrás.





Maqueta. Volumetría de la estación de colectivos en relación a los demás edificios del conjunto, la autopista y la Arena Pueyrredón

TERMINAL DE COLECTIVOS

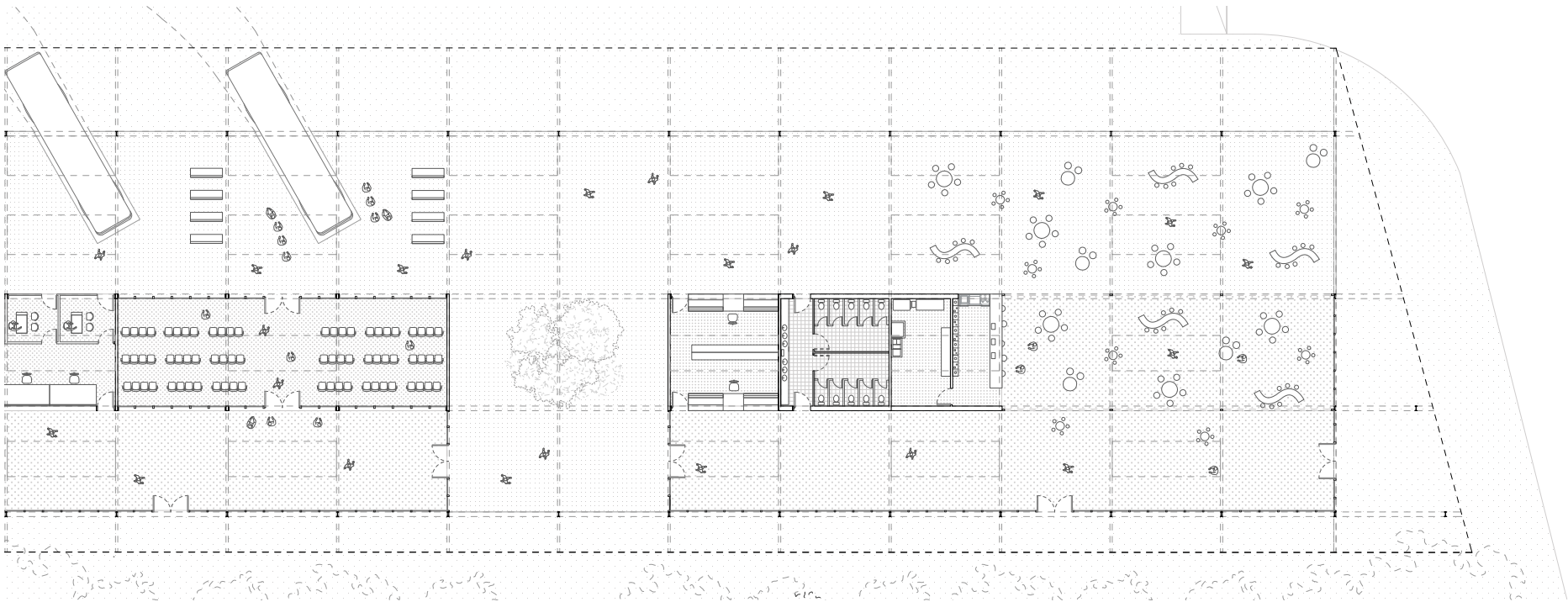
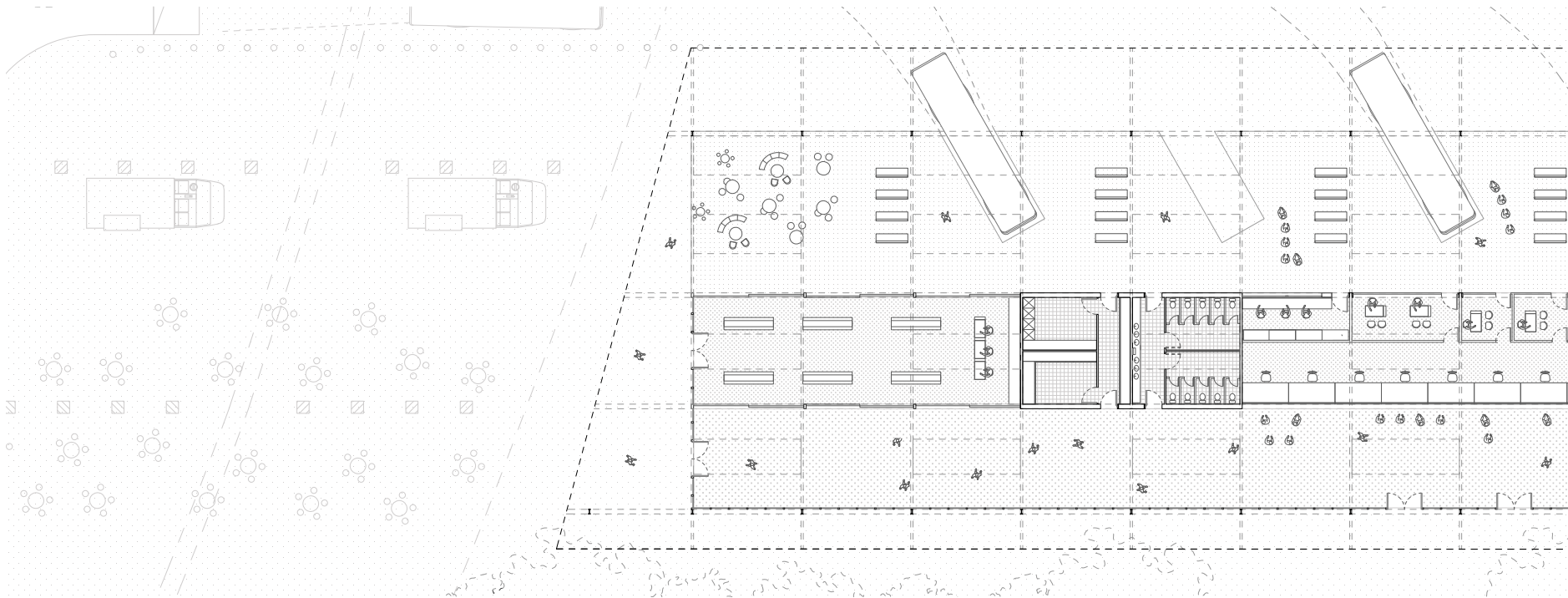
La Terminal de Colectivos, asociada a la escala regional y local, se sitúa próxima a la autopista con el objetivo de articular los flujos terrestres provenientes del conurbano y consolidar el sistema intermodal del conjunto. El edificio, con una superficie aproximada de 3800 m², adopta la misma lógica de organización en tres pastillas programáticas, estructurando su funcionamiento a partir de una secuencia espacial clara que acompaña el ingreso desde el espacio público hacia las áreas operativas de transporte.

Las pastillas más cercanas a la plaza se resuelven como volúmenes cerrados con paneles modulados transparentes, manteniendo la intención de permeabilidad visual y claridad espacial. En estos sectores se desarrollan los espacios de uso cotidiano vinculados al acceso, circulación inicial y permanencia de los usuarios, permitiendo que el edificio mantenga una relación directa con el entorno urbano.

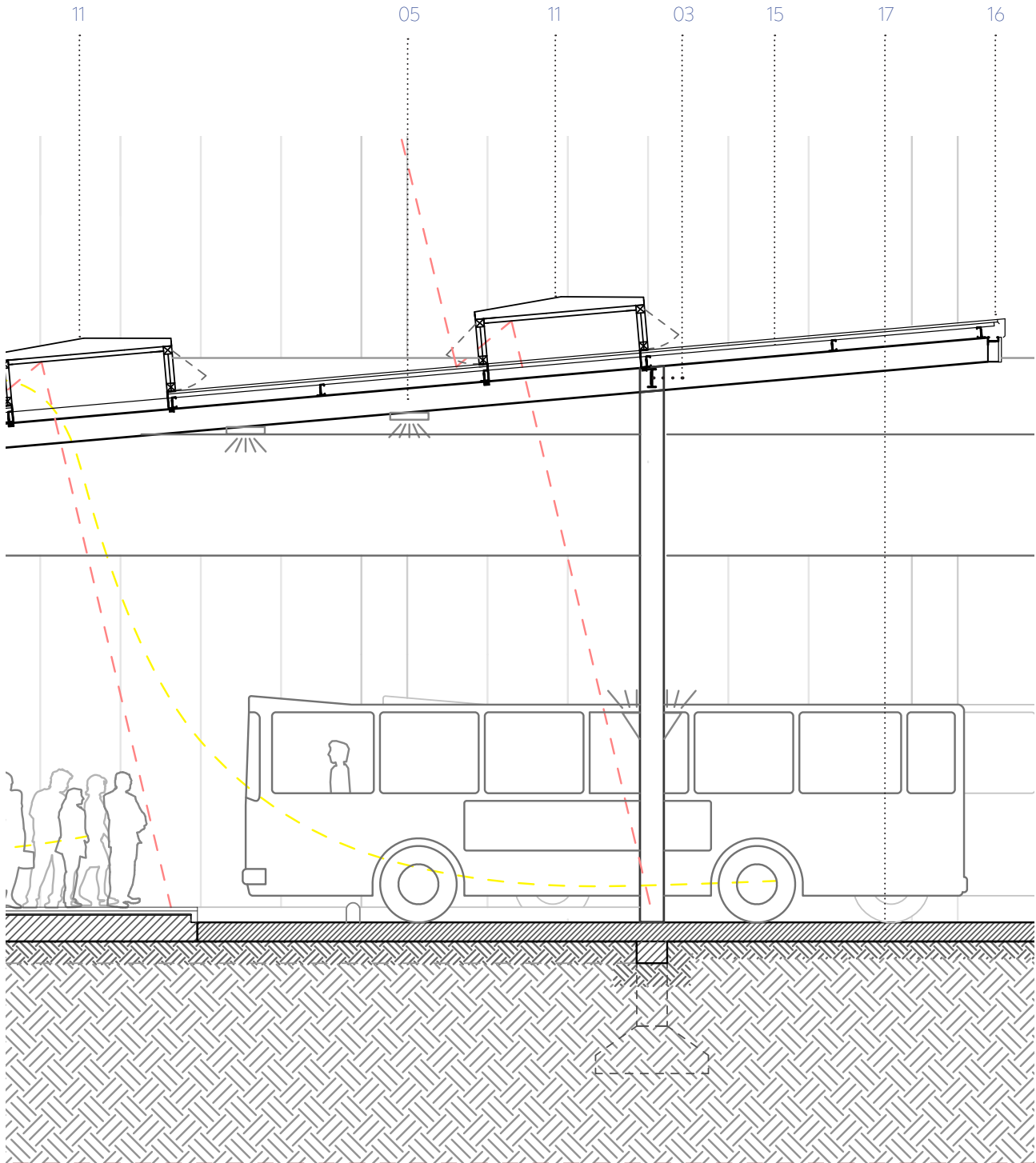
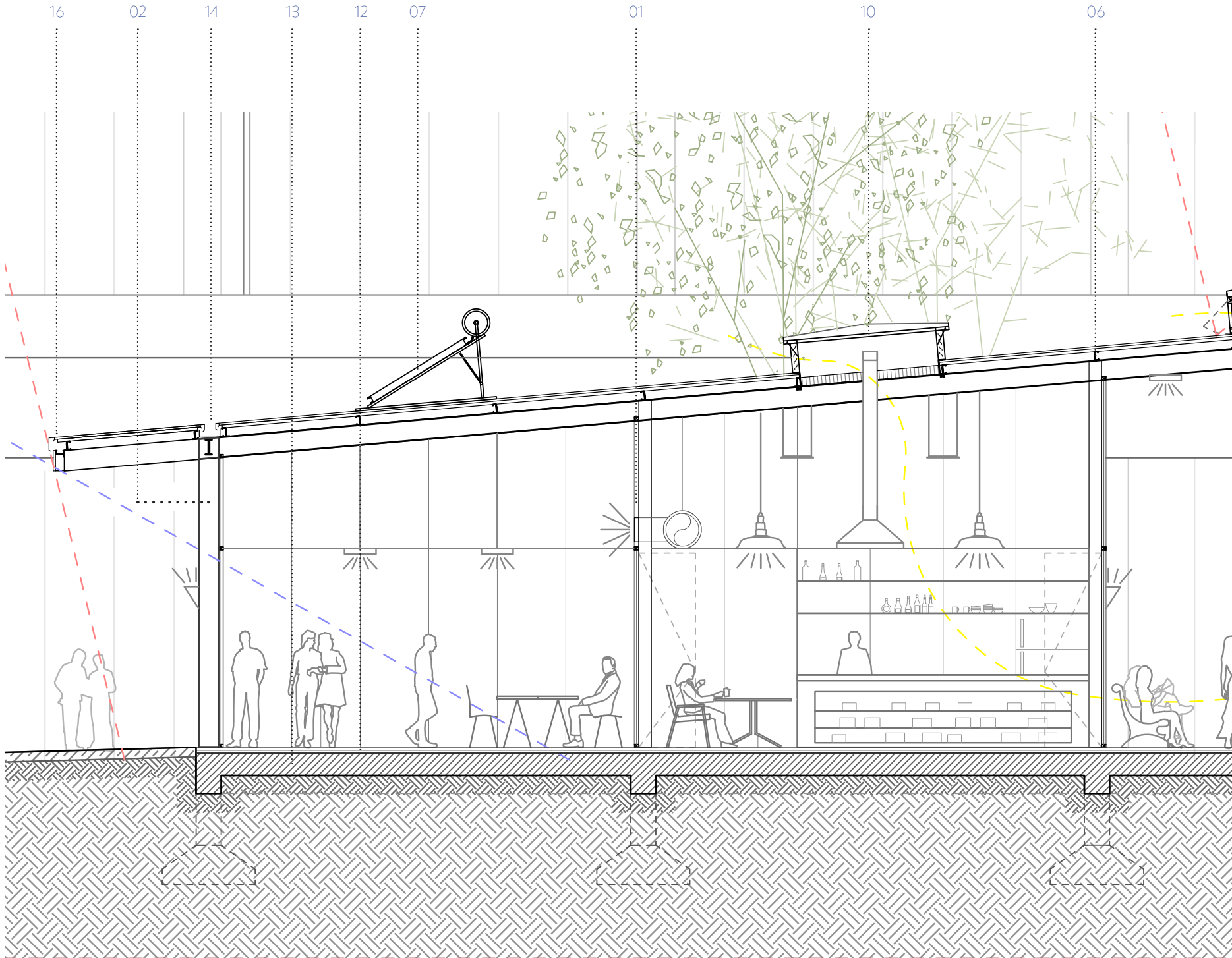
La pastilla de servicios concentra los programas de soporte a la operación, incluyendo boleterías, cafeterías, locales comerciales, sanitarios, sala de máquinas, áreas de control y espacios de apoyo. Se configura como un volumen compacto y ordenado, pensado para organizar los flujos internos y garantizar el funcionamiento eficiente de la terminal.

Finalmente, la pastilla más ancha, orientada hacia las torres de vivienda, conforma un gran espacio semicubierto donde se ubican las dársenas y paradas de colectivos. Su condición abierta asegura ventilación natural, protección climática y visibilidad directa de las maniobras y recorridos, favoreciendo un funcionamiento seguro, legible y de fácil orientación para los usuarios.

A nivel constructivo, el edificio mantiene la lógica de estructura liviana y cerramientos transparentes en las piezas cerradas, reforzando la lectura de conjunto permeable y priorizando la claridad funcional del sistema de transporte terrestre.



Planta baja Estación de colectivos: Franja de colectivos, Franja central de servicios, Franja hacia la plaza pública.



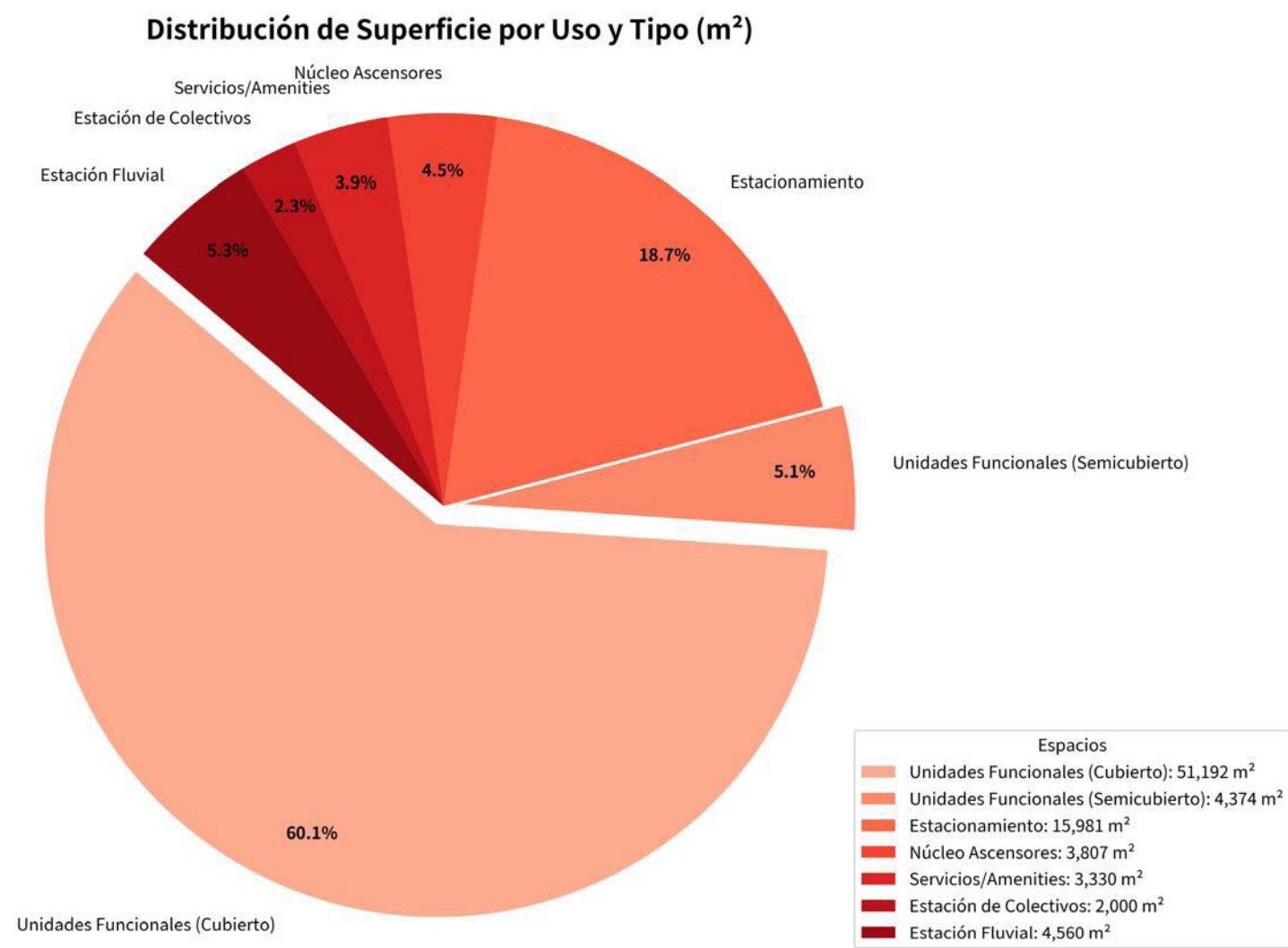
- 01_PANTALLA PUBLICITARIA LED
- 02_PERFIL IPE 330
- 03_PERFIL IPE 240.
- 05_PERFIL IPE 330
- 06_PERFIL ESTRUCTURAL "C" GALVANIZADO 140x60x20. Y PERFIL EN ÁNGULO GALVANIZADO 100x50
- 07_PANEL SOLAR
- 10_SISTEMA DE VENTILACIÓN EN CAFETERÍA
- 11_LUCERNARIO PROYECTANTE Y DE VENTILACIÓN NATURAL
- 12_CONTRAPISO. AISLAMIENTO HIDRÓFUGO CERESITA SOLADO INTERIOR
- 13_PLATEA DE HORMIGÓN ARMADO.
- 14_DESAGÜE PLUVIAL, ZINGUERÍA DE CHAPA PLEGADA
- 15_PANEL METÁLICO CON NÚCLEO AISLANTE
- 16_ZINGUERÍA DE CHAPA PLEGADA BWG 18 GALVANIZADA
- 17_SOLADO DE HORMIGÓN REFORZADO PARA LLEGADA DE COLECTIVOS

Corte transversal Estación de colectivos: Llegada de colectivos con solado de hormigón resistente, lucernarios proyectantes, pantallas LED internas, sistema de ventilacion en cafetería, estructura de pórtico IPE 240



Imagen desde la plaza cívica hacia la estación de colectivos.





Usos de las torres de vivienda

EDIFICIOS DE VIVIENDA

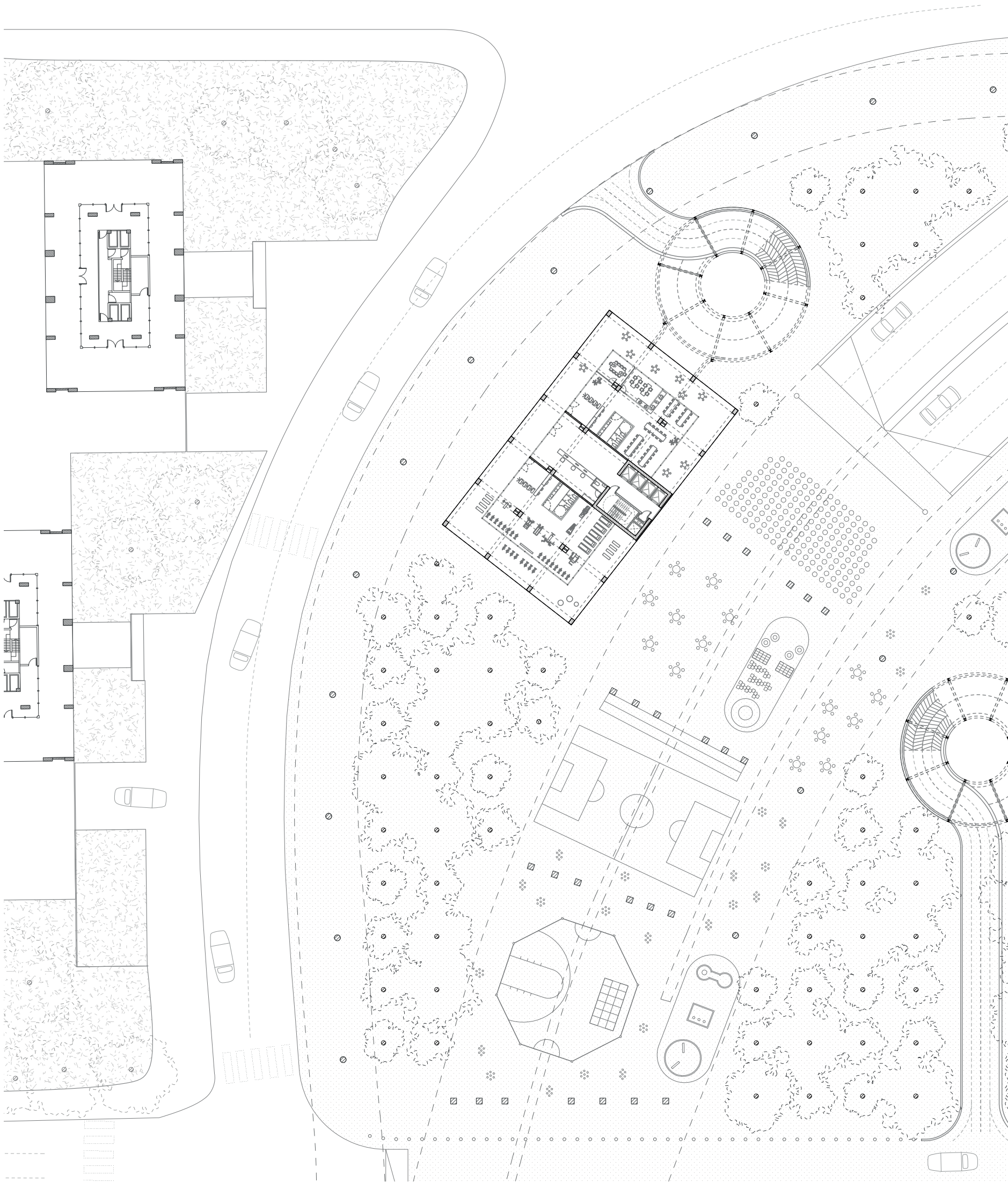
Las torres de vivienda tienen el rol de densificar el conjunto y aportar actividad permanente al nuevo sector urbano, incorporando población residente y consolidando el funcionamiento cotidiano del área más allá de los horarios asociados a la infraestructura de transporte. Su ubicación responde tanto a la proximidad con el nodo intermodal como a la necesidad de asegurar adecuadas distancias entre edificios, preservando visuales abiertas, condiciones de asoleamiento y una correcta relación espacial con el entorno.

Las tres torres, de 26 niveles y plantas aproximadas de 36 x 21 metros, se implantan buscando establecer una relación directa con el contexto construido. Su altura total, cercana a los 89 metros, coincide con la de las Torres Pueyrredón aledañas, incorporándose así a la escala existente del paisaje urbano. Asimismo, los cambios programáticos se expresan mediante niveles de uso común de doble altura, cuya posición responde a referencias del entorno inmediato, como la altura de la Arenera Pueyrredón y las infraestructuras cercanas, integrando la nueva intervención dentro de una lectura continua del perfil urbano.

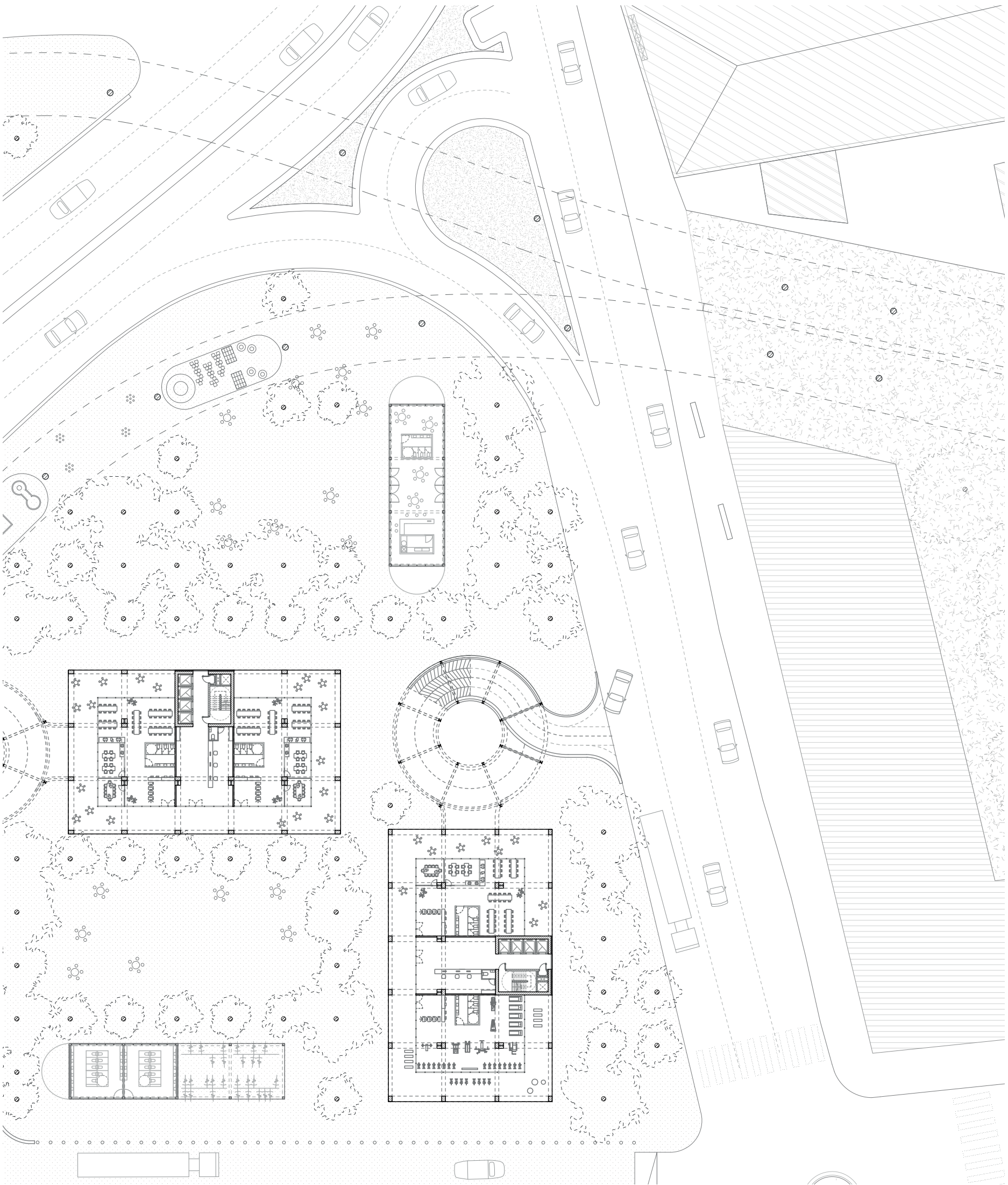
En planta baja, las torres incorporan accesos claramente identificables junto con programas activos que incluyen locales comerciales y espacios de trabajo, promoviendo la continuidad del frente urbano y favoreciendo la presencia constante de actividad en el espacio público. Estos usos refuerzan la integración de la vivienda con la dinámica urbana del conjunto.

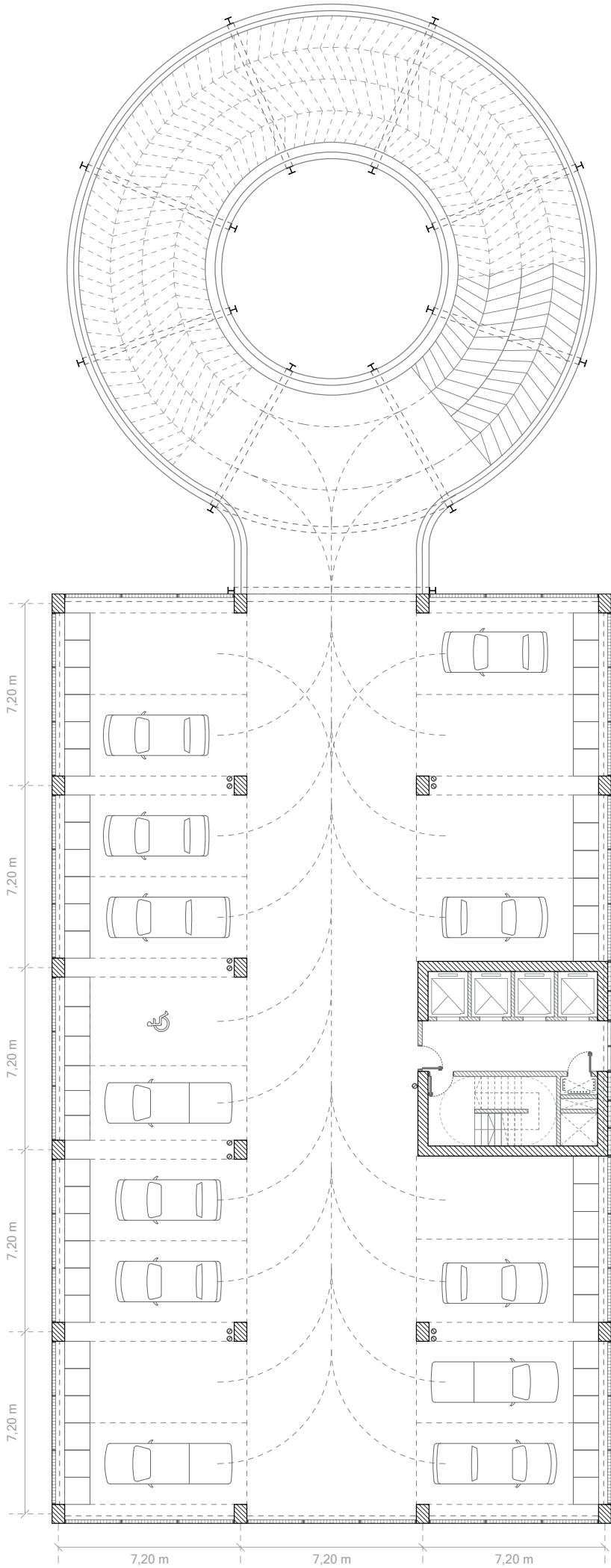
En los niveles inferiores se disponen estacionamientos reversibles, concebidos bajo un criterio de adaptabilidad. En su condición actual responden a la demanda asociada al automóvil, pero su estructura y dimensionamiento permiten su futura transformación en oficinas u otros programas, anticipando posibles cambios en los modos de movilidad y en las necesidades de uso del sector.

Los niveles superiores albergan las unidades residenciales, con nueve viviendas por planta, organizadas en tipologías de dos y tres ambientes con superficies aproximadas entre 70 y 82 m², configurando un sistema habitacional compacto y eficiente que permite optimizar la relación entre densidad, confort y calidad espacial.

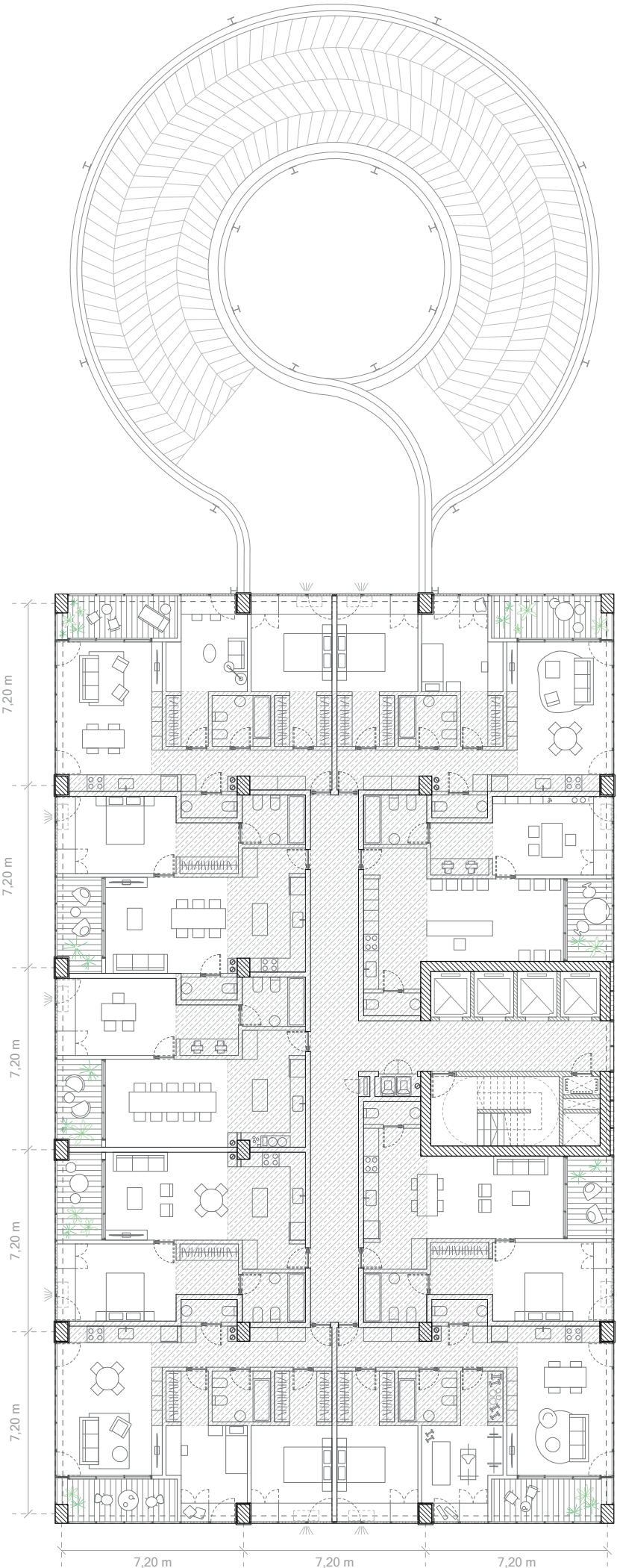


Planta baja torres de vivienda. 3 torres de vivienda, con sus propios estacionamientos. Plazas semi públicas: pabellones y vegetación que encierran espacios. Revalorización del bajo autopista como conector.

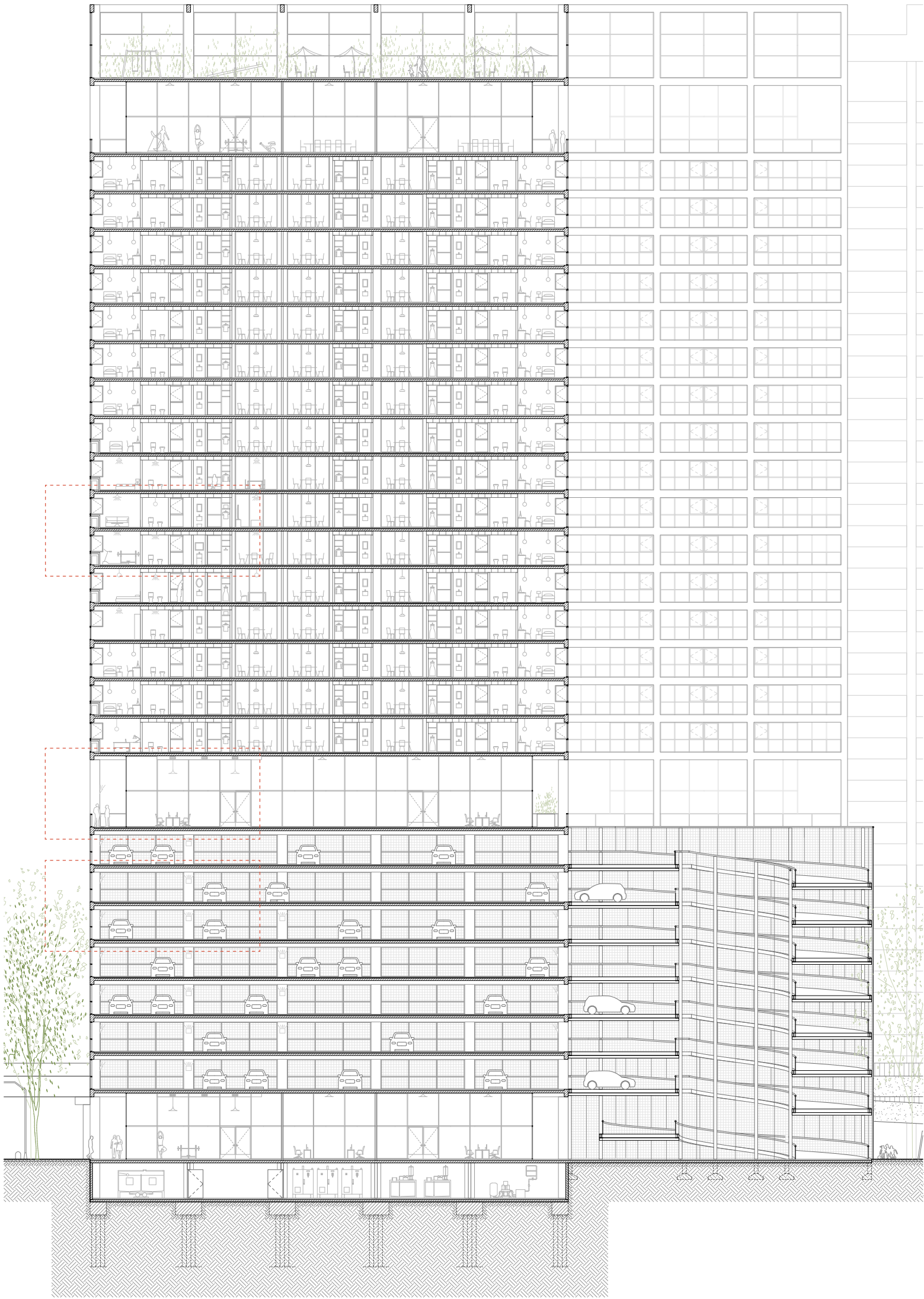




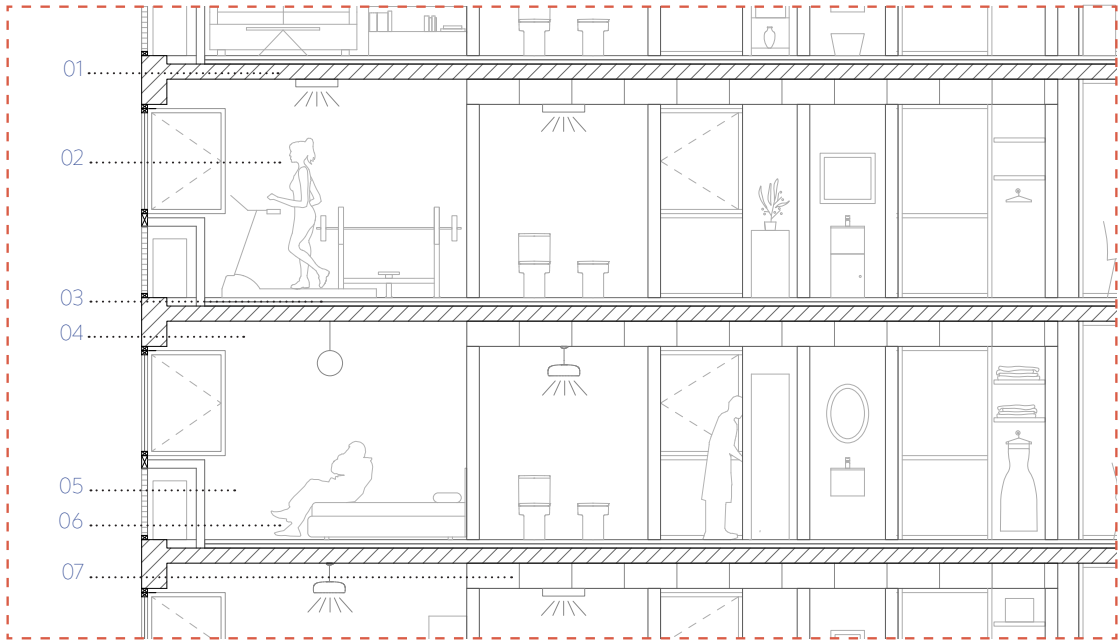
Planta individual torres de vivienda, estacionamiento. 18 cocheras por piso con bauleras.



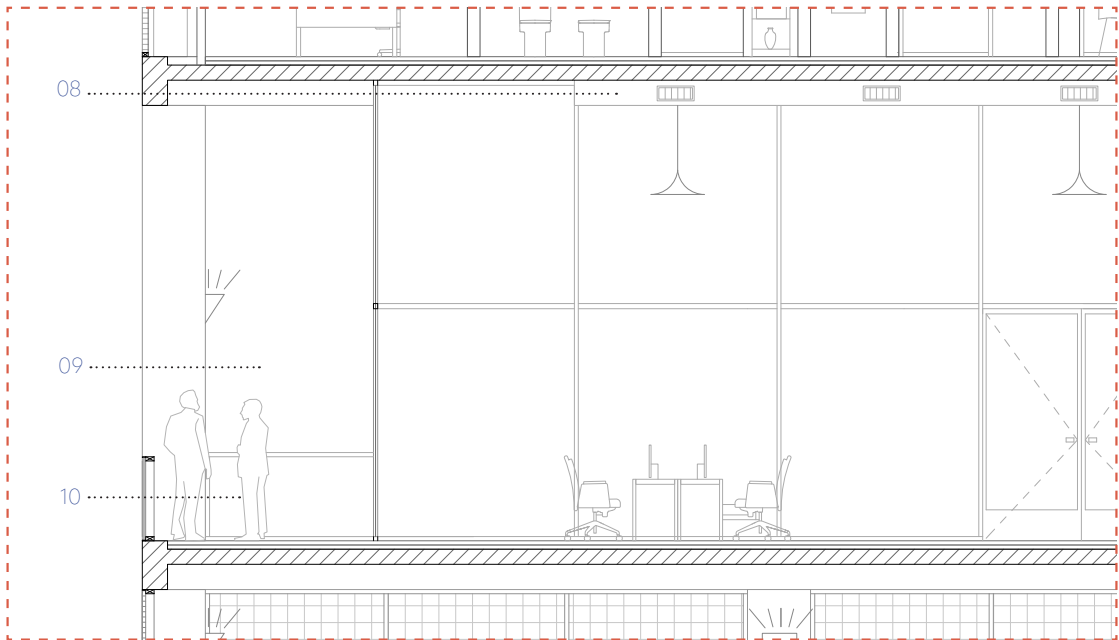
Planta individual torres de vivienda, planta tipo viviendas. 9 viviendas por nivel, de entre 70 y 82 m2.



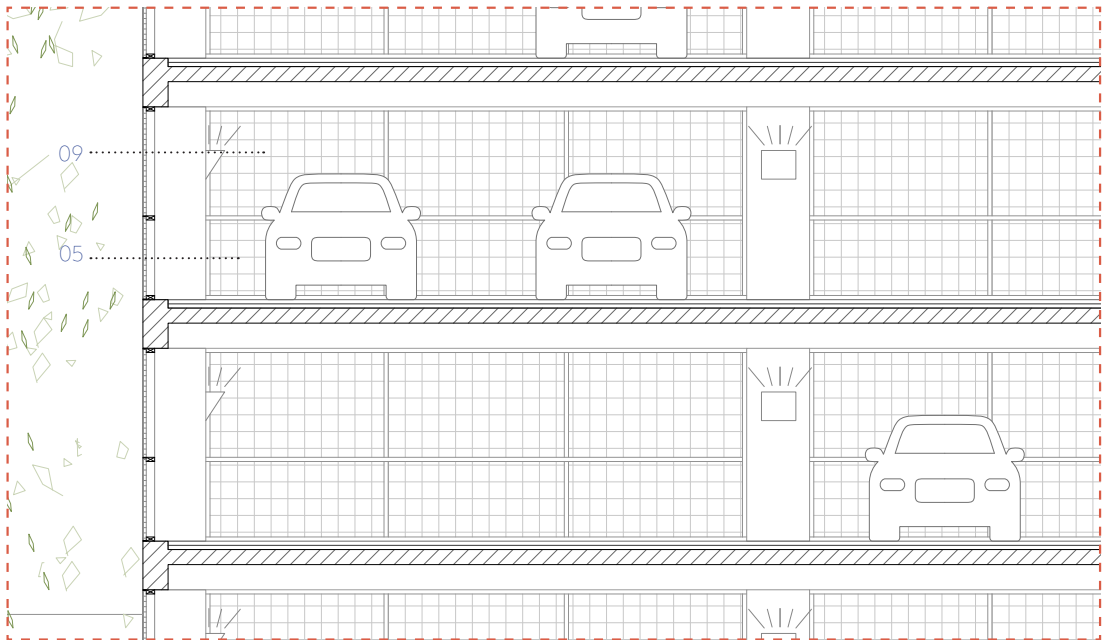
Cortes de 1 de las torres de vivienda



Unidades de vivienda



Doble piso de amenities



Estacionamiento de torres de vivienda

- 01_LOSA SIN ENTREPISO H.A., ESPE-SOR 18CM.
- 02_VENTANA DE ABRIR, CARPINTERÍA METÁLICA.
- 03_CONTRAPISO. AISLAMIENTO HIDRÓFUGO CERESITA Y SOLADO INTERIOR
- 04_VIGA PERIMETRAL H.A. SEMI- IN-VERTIDA 58CM.
- 05_MALLA ELECTROSOLDADA.
- 06_ANTEPECHO PARA GUARDADO Y UNIDAD CONDENSADORA MULTIS-PLIT.
- 07_CIELORRASO PLACA DE ROCA DE YESO.
- 08_SISTEMA DE DUCTOS DE AIRE ACONDICIONADO
- 09_COLUMNA H.A. 75 X 60CM.
- 10_BARANDA DE DOBLE VIDRIO LAMINADO.



Imagen desde la plaza pública de las torres de vivienda.





Reversibilidad. Representación de la idea de que ante cambios de necesidades futuras, el proyecto puede cambiar y adaptarse. En las torres, una posibilidad podría ser el cambio de los niveles de estacionamiento por un uso de oficinas.

ANEXO 06.

INTERDEPENDENCIAS

El territorio del Riachuelo no debe entenderse como una simple superposición de capas independientes, sino como un sistema estratificado de relaciones verticales cuya interacción define tanto su fragmentación actual como su potencial de transformación. Las cotas del subsuelo, la superficie urbana y la infraestructura elevada no operan de forma aislada, sino como niveles interdependientes donde cada transformación repercute sobre las demás. Reconocer esta condición permite desplazar la mirada desde la fragmentación hacia la posibilidad de reconstruir continuidades territoriales.

Durante décadas, la superposición no coordinada de infraestructuras, industrias y sistemas de movilidad produjo un territorio discontinuo, generando vacíos, bordes residuales y espacios aparentemente inconexos. Sin embargo, estas zonas no constituyen fragmentos sin valor, sino ámbitos donde las interdependencias entre cotas ya se manifiestan de forma espontánea. Casos como el Sportivo Barracas o el Depósito de Frutos evidencian que la integración vertical no es una hipótesis futura, sino una condición existente que puede ser reconocida, sistematizada y amplificada como base del proyecto urbano.

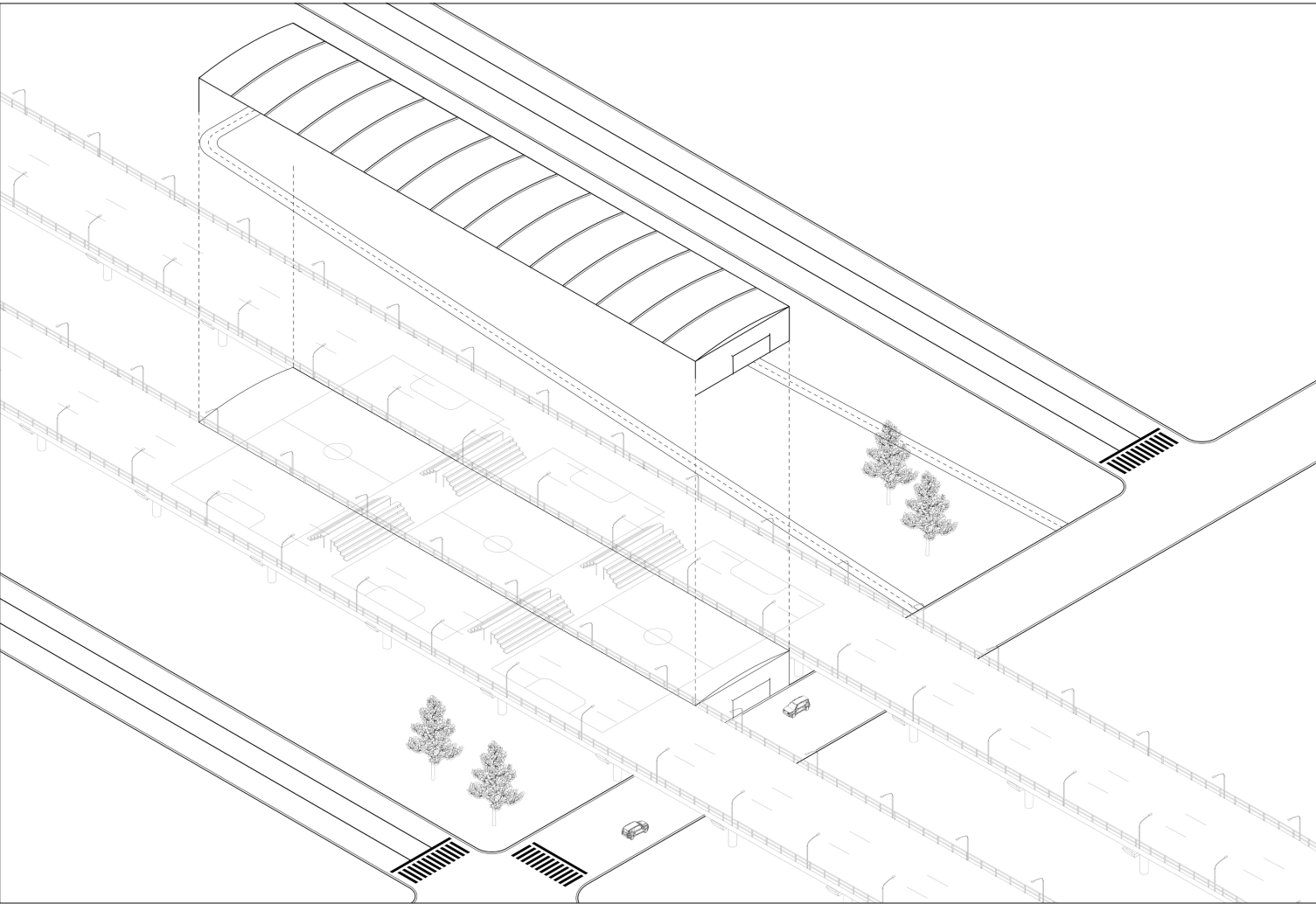
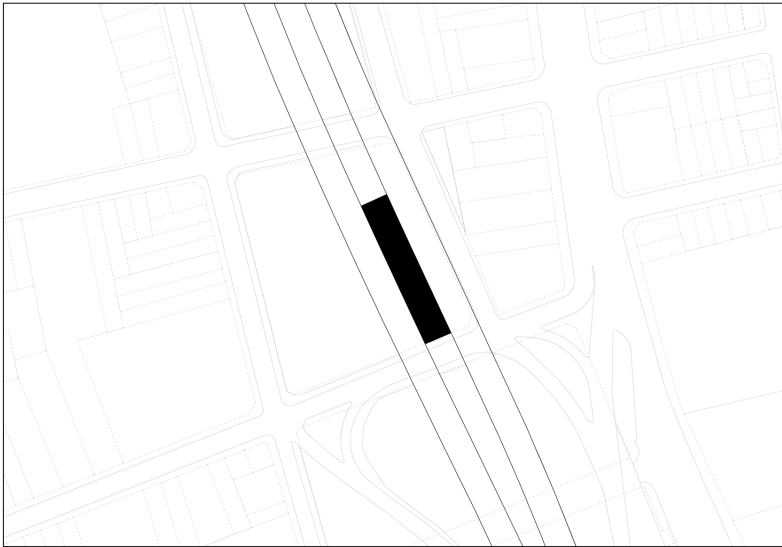
Desde esta perspectiva, la infraestructura deja de leerse exclusivamente como barrera para convertirse en soporte. La autopista Arturo Frondizi, lejos de representar únicamente una división territorial, puede ser reinterpretada como estructura capaz de alojar nuevos programas, activar el espacio inferior, vincular flujos y generar continuidades simultáneas entre las distintas cotas. Los espacios residuales derivados de su implantación pasan así de ser zonas marginales a constituirse como puntos estratégicos de reconexión.

El proyecto urbano debe entonces operar de manera multiescalar y tridimensional, articulando simultáneamente dinámicas barriales y metropolitanas, velocidades contrastantes y temporalidades diversas. La intervención no consiste en imponer objetos aislados, sino en identificar los puntos donde las interdependencias son más evidentes y actuar sobre ellos como catalizadores capaces de irradiar transformación sobre el conjunto del territorio.

En este sentido, las interdependencias verticales se convierten en la verdadera materia prima del proyecto. Más que resolver las tensiones existentes entre infraestructura técnica, apropiación social, movilidad metropolitana y vida cotidiana, se trata de potenciar estas contradicciones como motores de nuevas formas de urbanidad. La integración territorial no se plantea como un gesto inmediato ni definitivo, sino como un proceso evolutivo que incorpore el tiempo como dimensión de diseño, permitiendo que las relaciones entre cotas continúen transformándose.

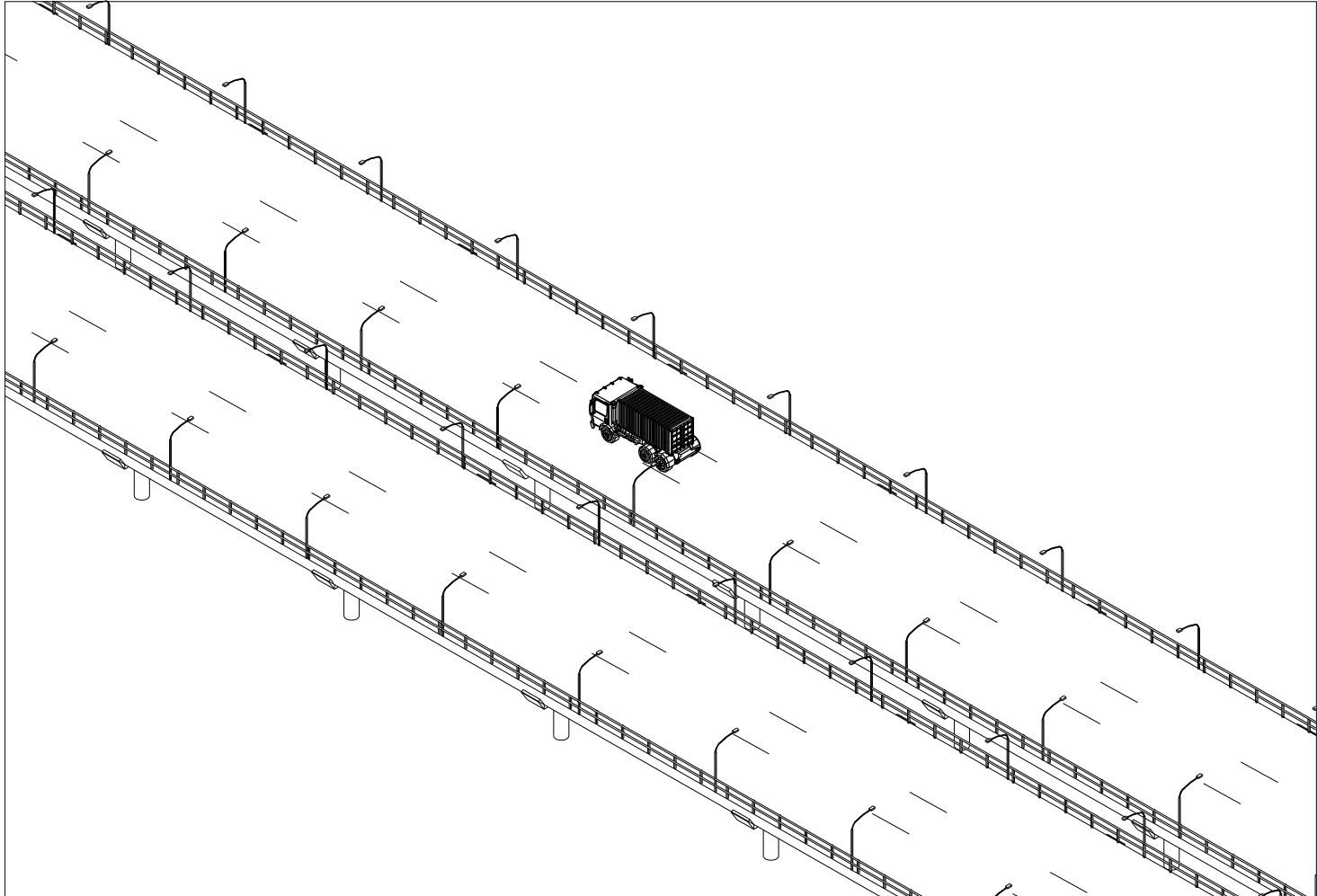
Reconocer, potenciar y multiplicar estas interdependencias permite construir un nuevo relato territorial para el Riachuelo, donde la histórica fragmentación deja de ser un problema a eliminar y se convierte en el punto de partida para una urbanidad integrada. Más que proponer una solución única, este manifiesto plantea un cambio de mirada: entender el territorio no como tres planos superpuestos, sino como un único sistema vertical interconectado cuya complejidad constituye su principal oportunidad de proyecto.

- Club fundado en los años 1930s que se adaptó a la construcción de la autopista en 1980, logrando mantener su función original.
- Los pilares de la autopista están integrados al perímetro del campo, funcionando como soporte para tribunas improvisadas e iluminación.
- Mientras en la cota +4 circula tráfico a alta velocidad, en la cota 0 se desarrollan actividades deportivas comunitarias con temporalidades distintas.
- Ejemplo de resistencia cultural y adaptación comunitaria que resignifica un espacio potencialmente fragmentador del tejido urbano.



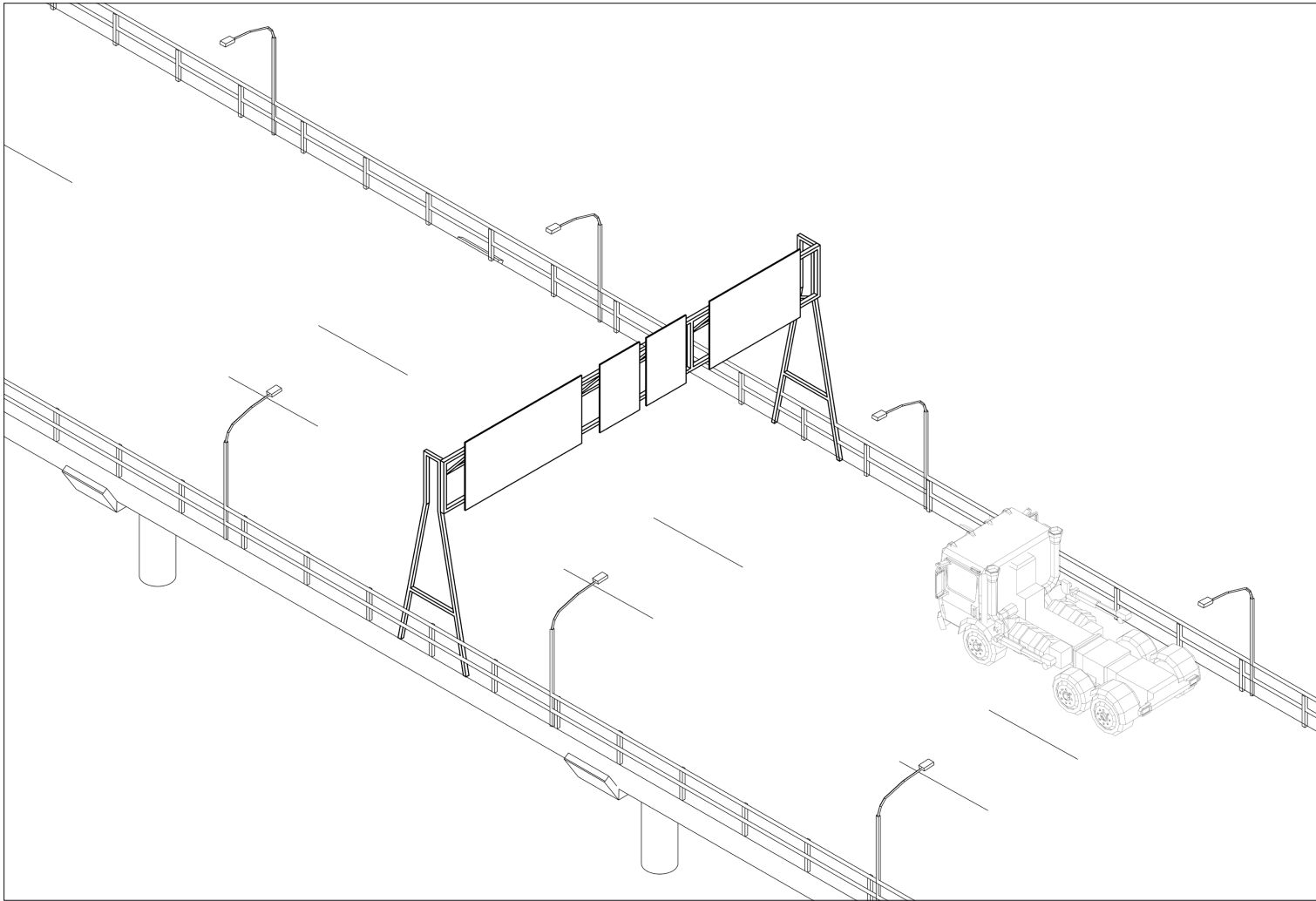
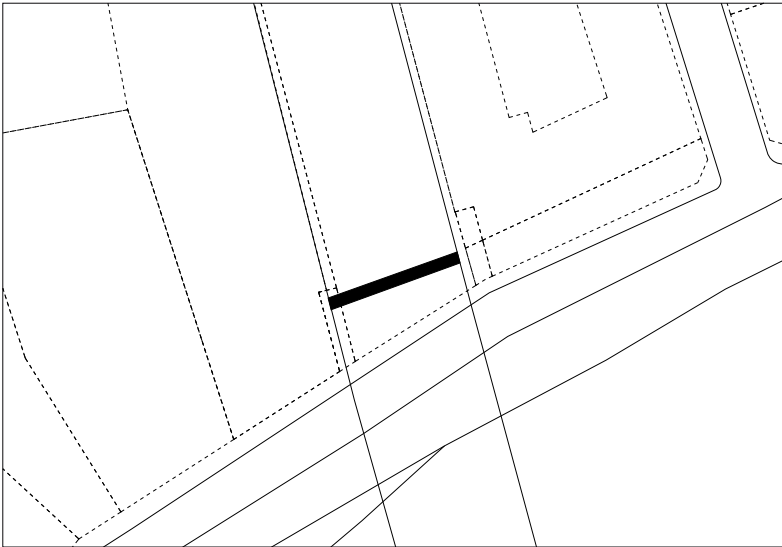
Club deportivo de 1930 que quedó bajo la autopista. Imagen 20

- La vía férrea que pasa junto a la estación Hipólito Yrigoyen (ex-estación Buenos Aires) fue clave en el desarrollo industrial de Barracas, vinculando el puerto con el interior del país desde el siglo XIX.
- Conserva rieles originales en algunos tramos, aunque con modernizaciones para soportar el tráfico actual de trenes de carga y la línea Belgrán Sur.
- La estación Yrigoyen sigue operando como parada del servicio Belgrano Sur, manteniendo su arquitectura característica aunque con refuncionalizaciones.



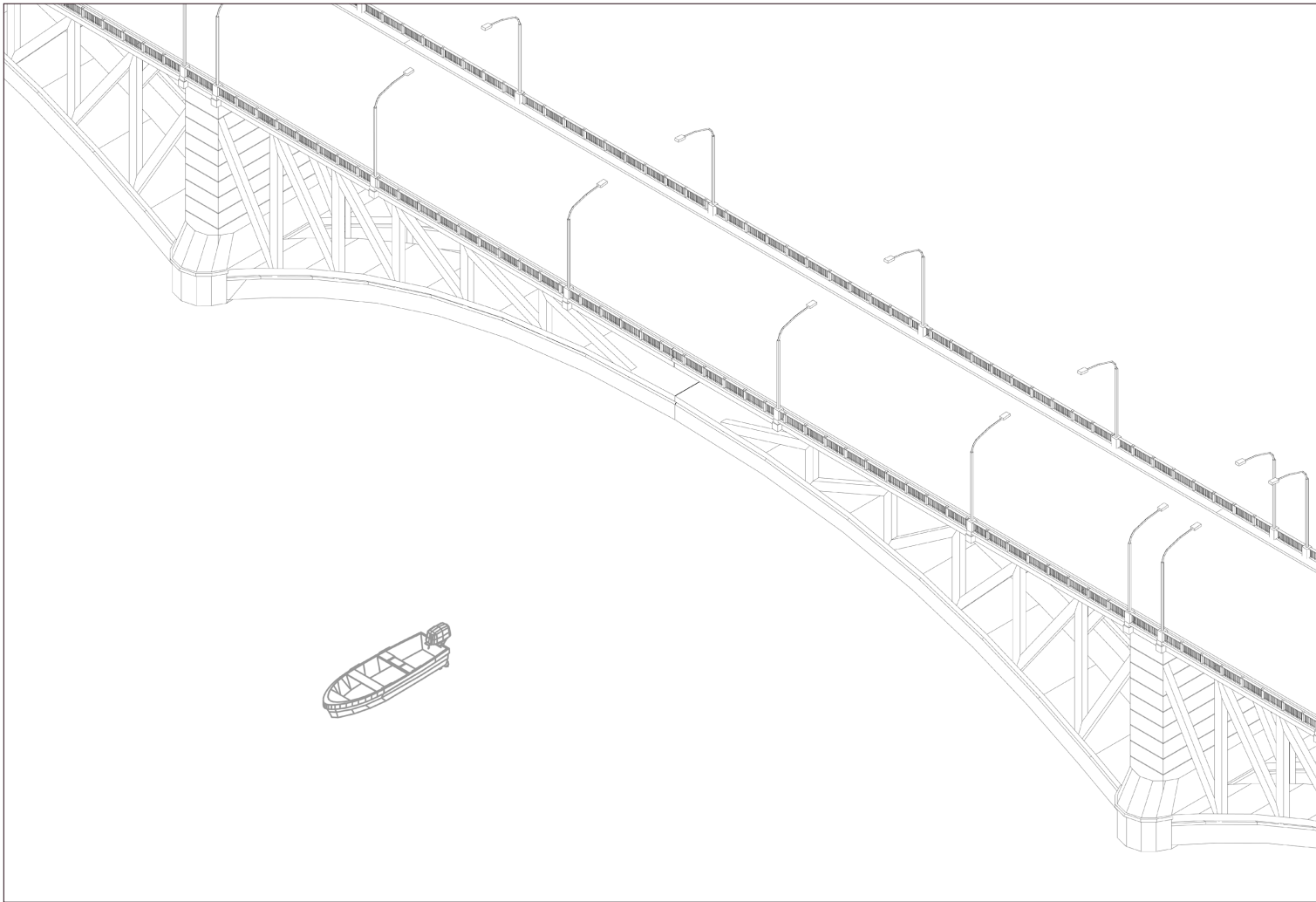
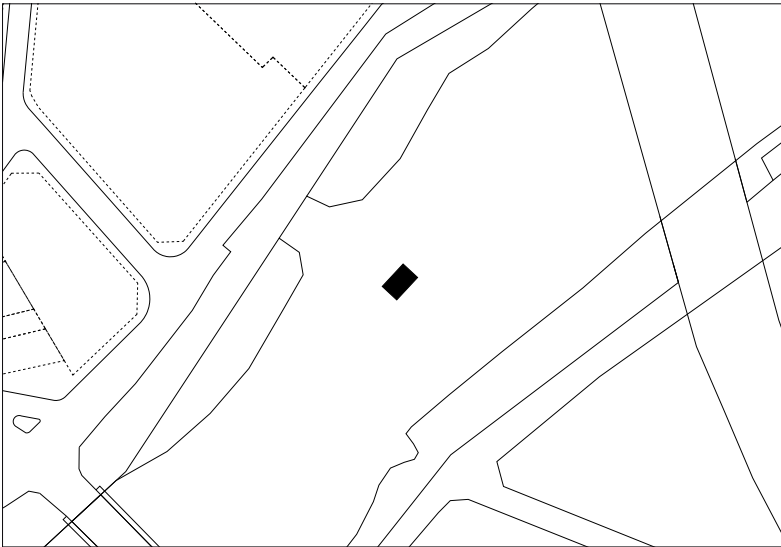
Vía férrea Tren Roca. Imagen 21 - propia

- Los paneles verdes fijos indican salidas importantes (como el Puente Pueyrredón o la conexión con la Au. 25 de Mayo), con leyendas reflectivas para visibilidad nocturna.
- Incluyen advertencias sobre límites de velocidad, curvas peligrosas y carriles exclusivos, reforzadas con iconos universales para rápida comprensión.
- Operados por AUSA, algunos carteles se sincronizan con sensores de tránsito y cámaras para alertar sobre congestiones o accidentes.



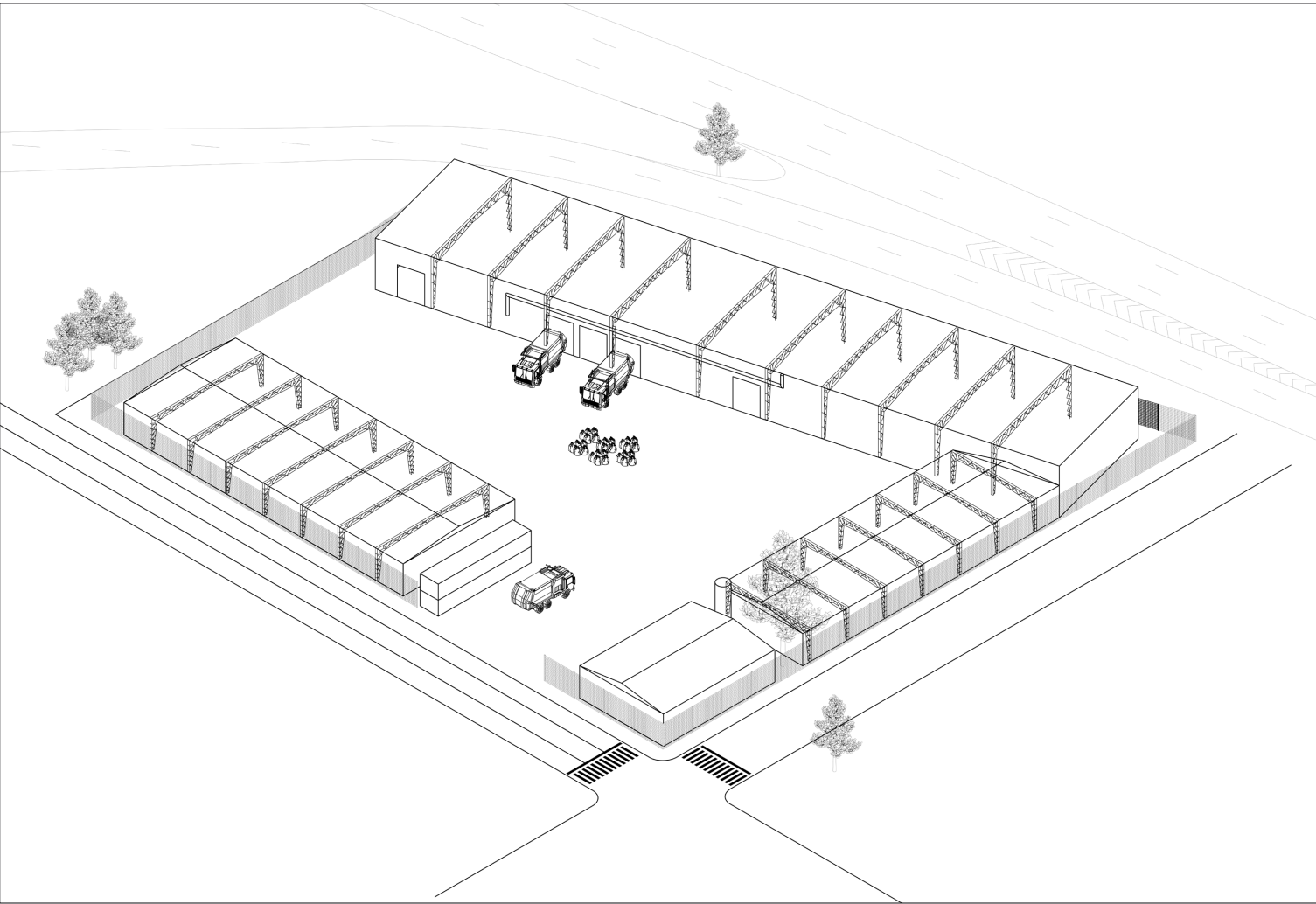
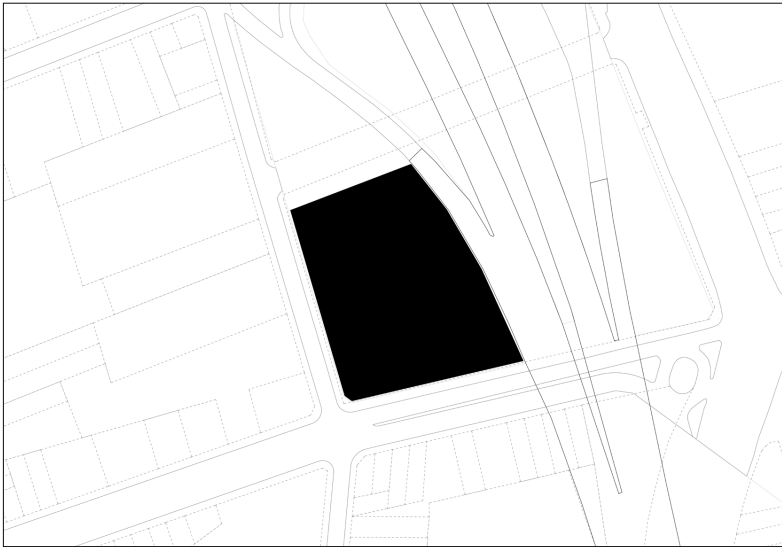
Autopista Arturo Frondizi. Imagen 22 - propia

- Las embarcaciones que navegan actualmente por el Riachuelo tienen un calado máximo permitido de 3-3.5 metros debido a la sedimentación acumulada, con esloras generalmente menores a 50 metros para maniobrar en curvas cerradas.
- Prefectura Naval restringe el tránsito a marea alta y exige velocidades reducidas para proteger las márgenes urbanas.
- Solo naves de bajo porte (dragas, patrulleras y barcasas) circulan regularmente, evitándose el ingreso de buques mercantes.
- El tramo bajo puentes (como el Pueyrredón) y la desembocadura son los puntos con mayores precauciones por su poca profundidad.



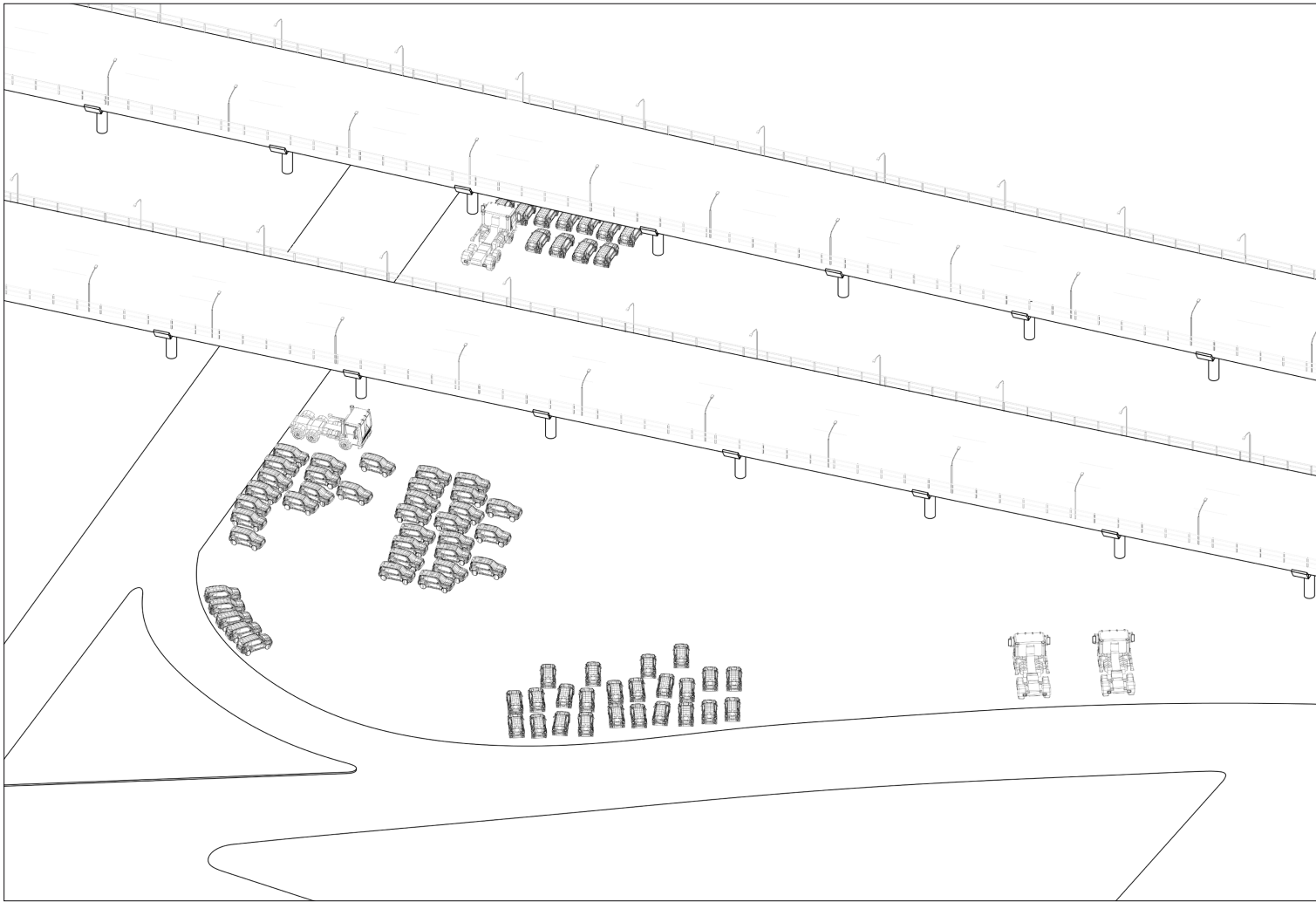
Embarcaciones. Imagen 23 - propia

- El Centro Verde Barracas funciona como principal receptor de materiales reciclables del distrito, donde los vecinos pueden llevar plásticos, vidrios, cartones y metales. Su operación evita que toneladas de residuos reciclables terminen en rellenos sanitarios.
- Fomenta la participación vecinal en el cuidado ambiental con campañas de concientización y talleres.
- Representa el cambio hacia un Barracas más sustentable, combinando operación eficiente con educación ecológica.
- El centro ofrece trabajo formal a decenas de recuperadores urbanos, integrándolos al sistema de gestión de residuos a través de cooperativas.



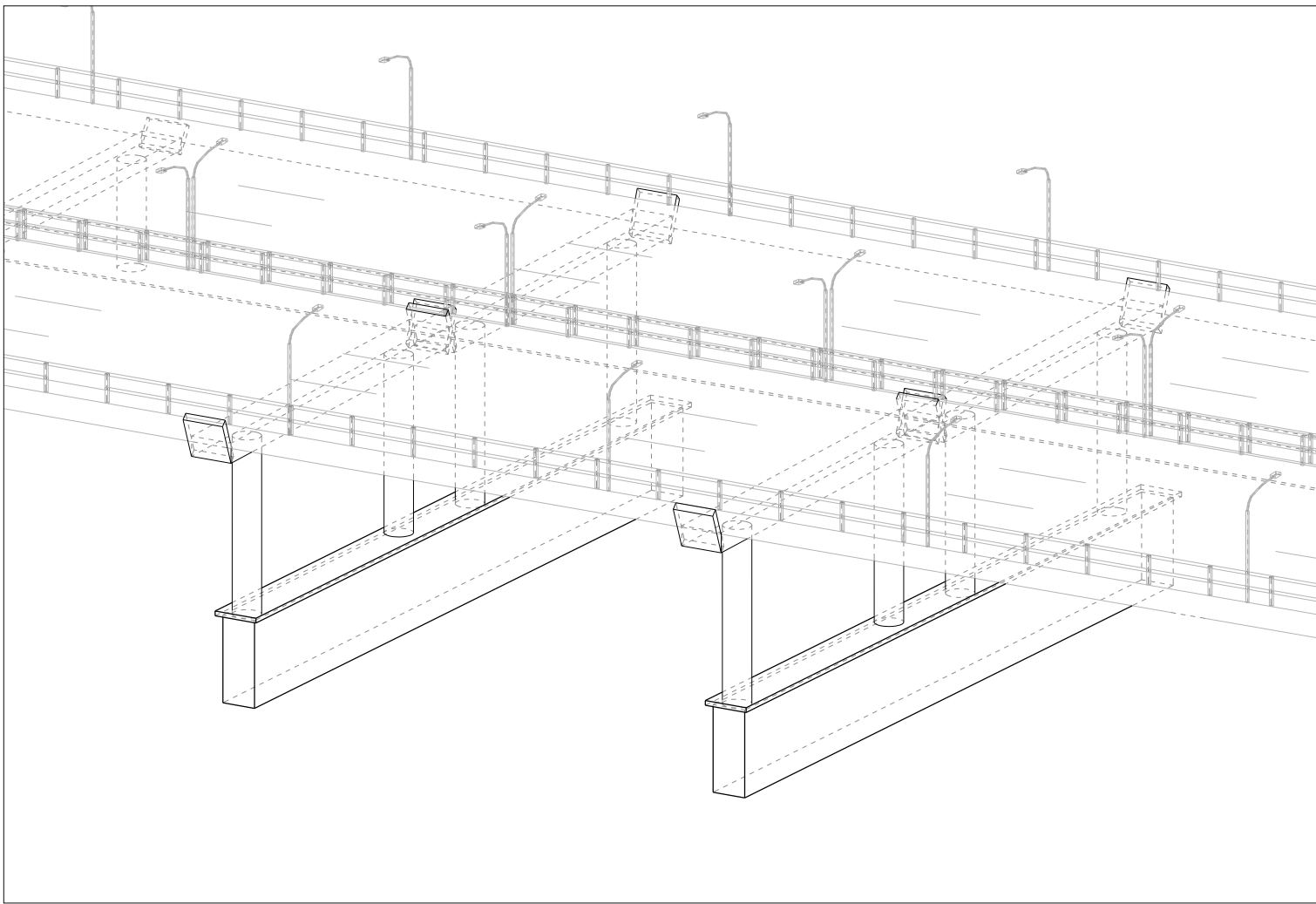
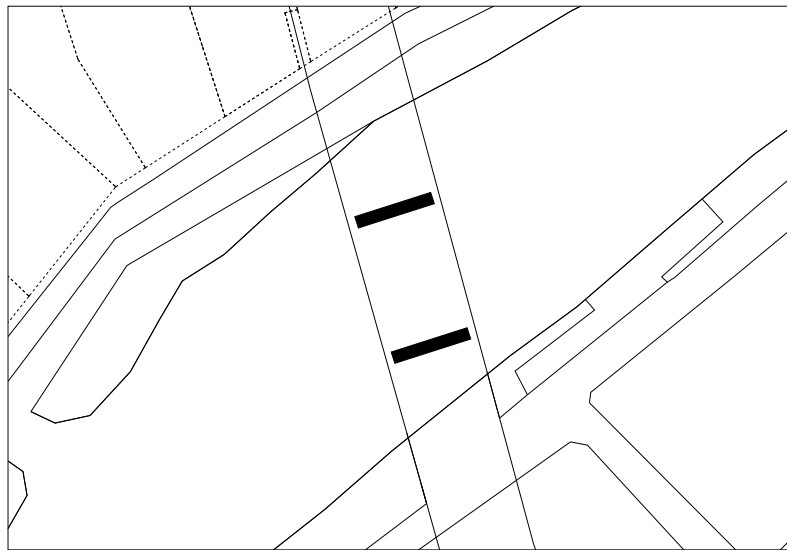
Centro Verde Barracas. Imagen 24

- Los espacios residuales creados por la autopista han sido sistemáticamente convertidos en estacionamientos debido a su configuración espacial.
- Los pilares y el tablero de la autopista actúan como elementos definitorios del espacio, proporcionando cubierta contra la intemperie y creando una secuencia rítmica que organiza naturalmente la disposición de los vehículos, estableciendo una relación simbiótica entre la estructura elevada y el uso a nivel de suelo.
- Muchos de estos estacionamientos funcionan como nodos de transferencia no planificados donde los usuarios pasan del transporte privado (automóvil) al transporte público o peatonal.



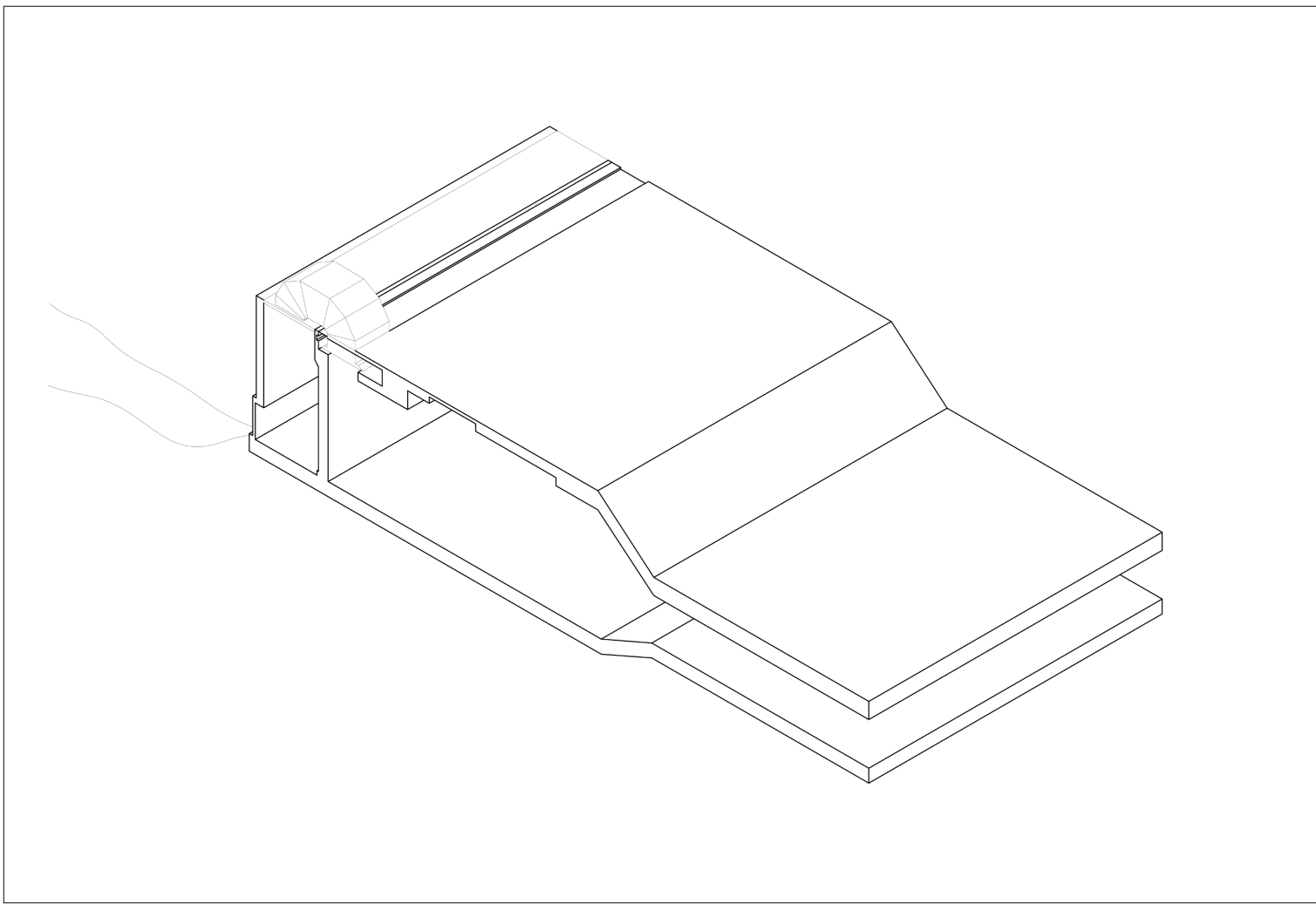
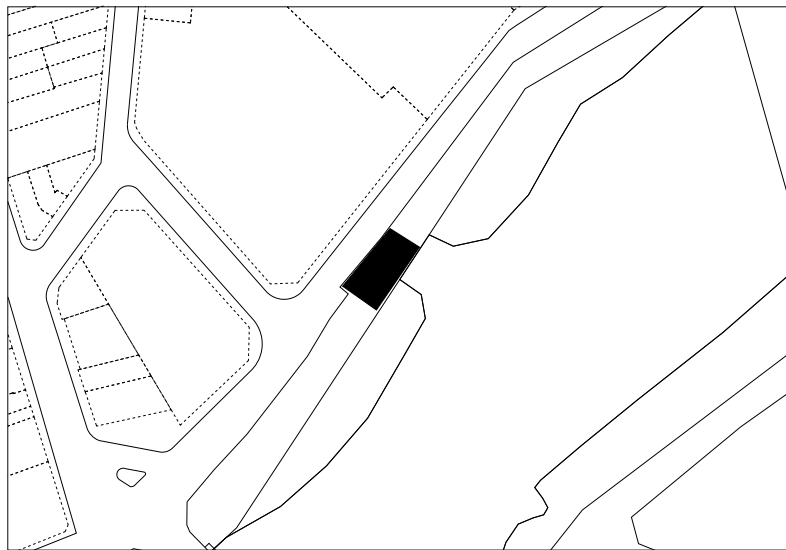
Estacionamientos bajo autopista, como espacio residual. Imagen 25 - propia

- Las fundaciones de la autopista Frondizi junto al Riachuelo utilizan pilotes de hormigón armado hincados hasta capas geológicas estables para soportar el peso del viaducto.
- Tienen revestimientos especiales contra la humedad y la contaminación del río, garantizando su durabilidad en este entorno agresivo.
- Cuentan con canales perimetrales y bombas para evitar acumulación de agua, cruciales por las crecidas del Riachuelo.



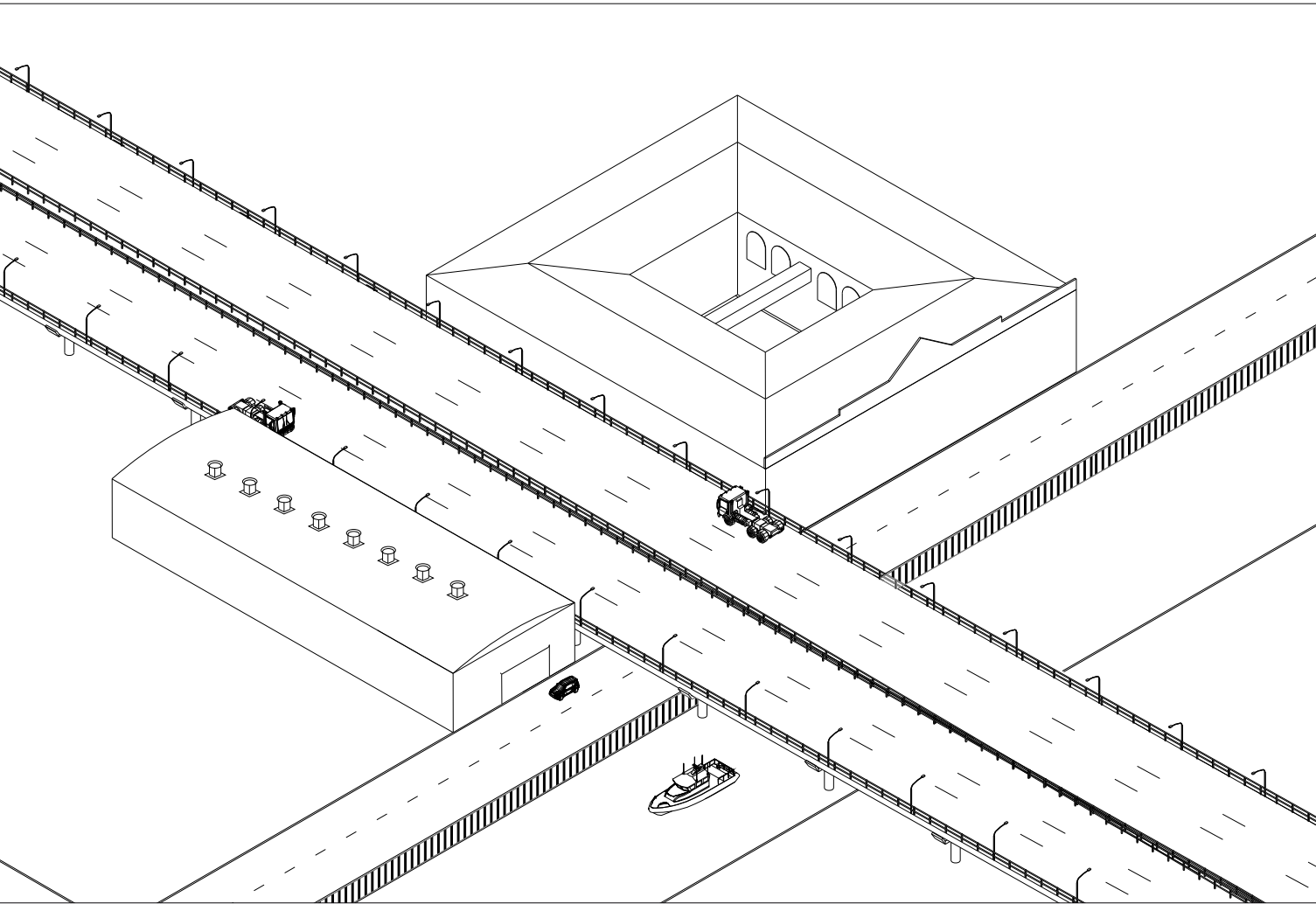
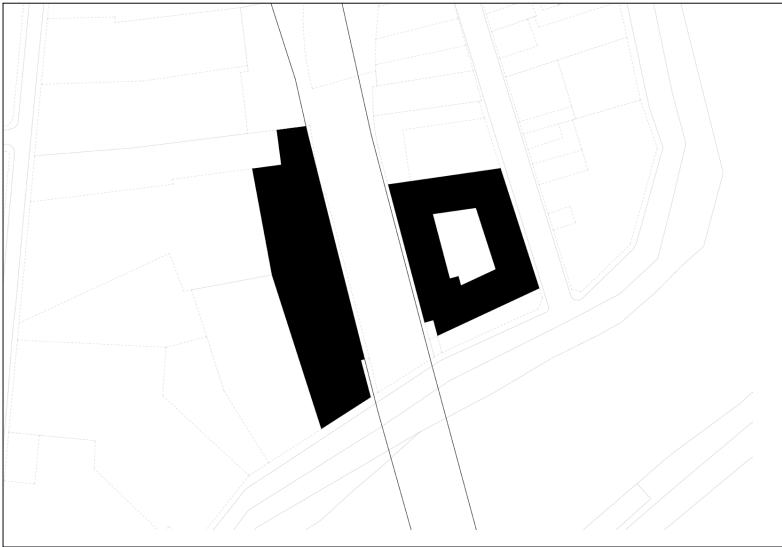
Autopista Arturo Frondizi. Imagen 26 - propia

- Las piletas laterales del Riachuelo actúan como reservorios de compensación, almacenando agua durante crecidas para reducir inundaciones aguas abajo.
- Su diseño con caídas y rebalses favorece la aireación, mejorando la calidad del agua estancada del río.
- Las estructuras retienen sólidos en suspensión, disminuyendo el arrastre de sedimentos hacia zonas urbanas.
- Combinan función hidráulica con espacios verdes periurbanos, mitigando el impacto visual de la infraestructura.



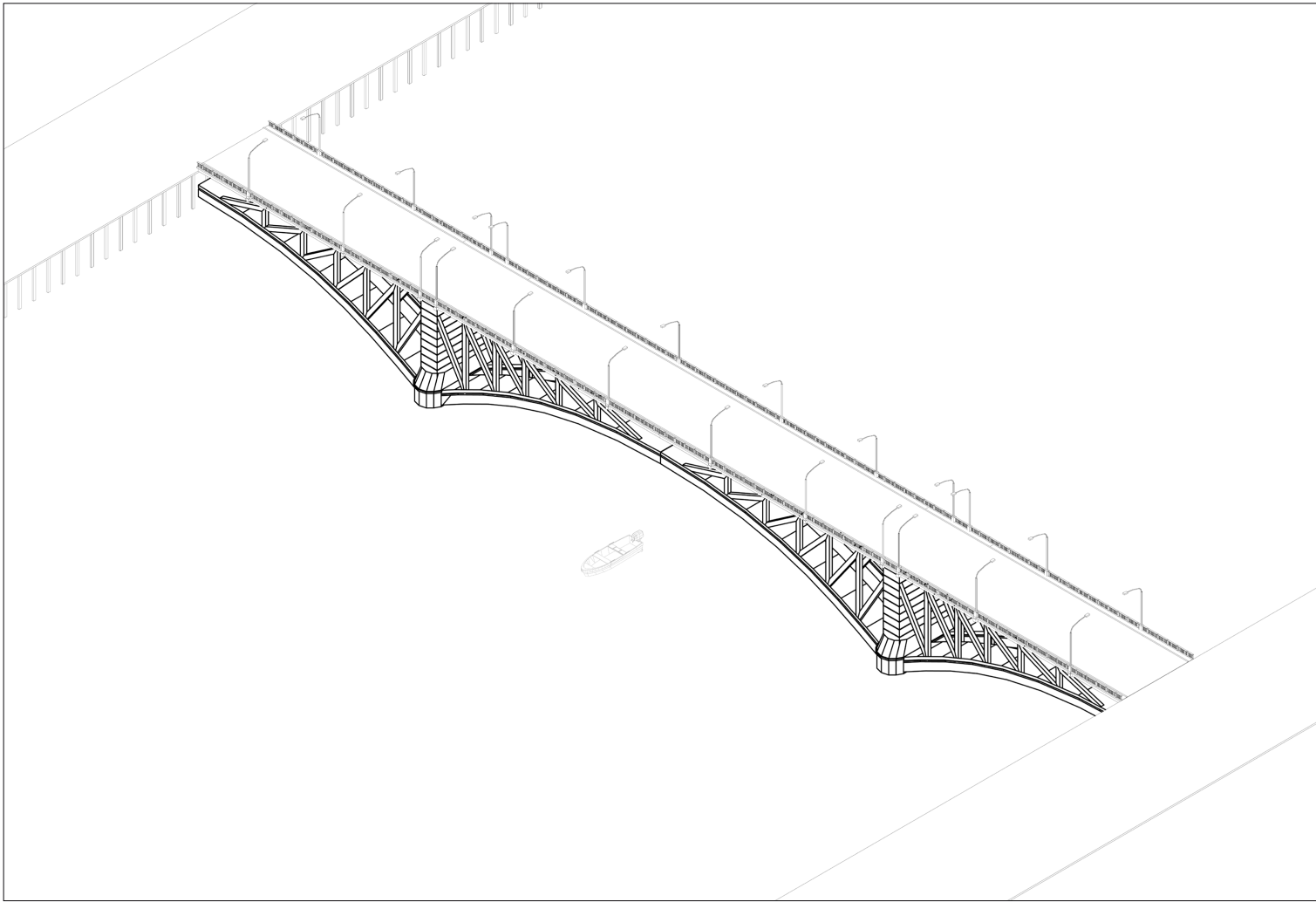
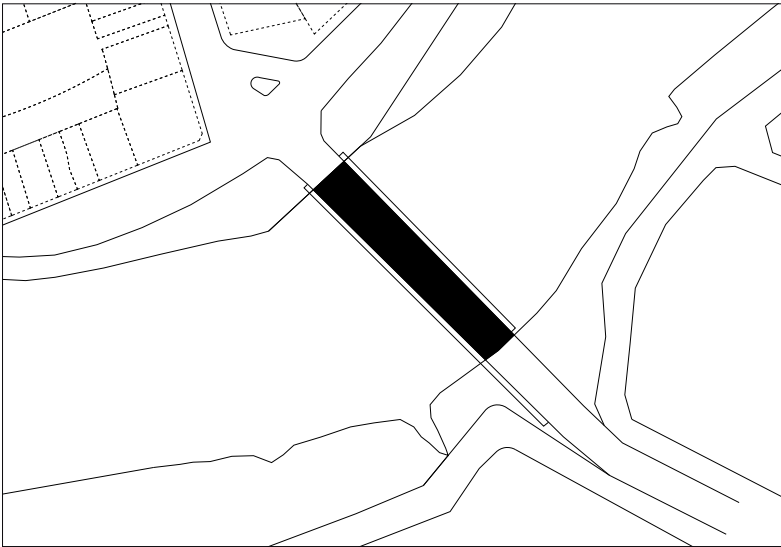
Infraestructura anti- inundación. Imagen 27 - propia

- Los edificios emergen desde la cota 0 superando el nivel de la autopista, creando una fachada industrial visible tanto desde la vía rápida como desde el Riachuelo.
- Diálogo arquitectónico entre patrimonio industrial e infraestructura metropolitana.
- La estructura representa una oportunidad única para proyectos de rehabilitación que podrían aprovechar su relación con las tres cotas.



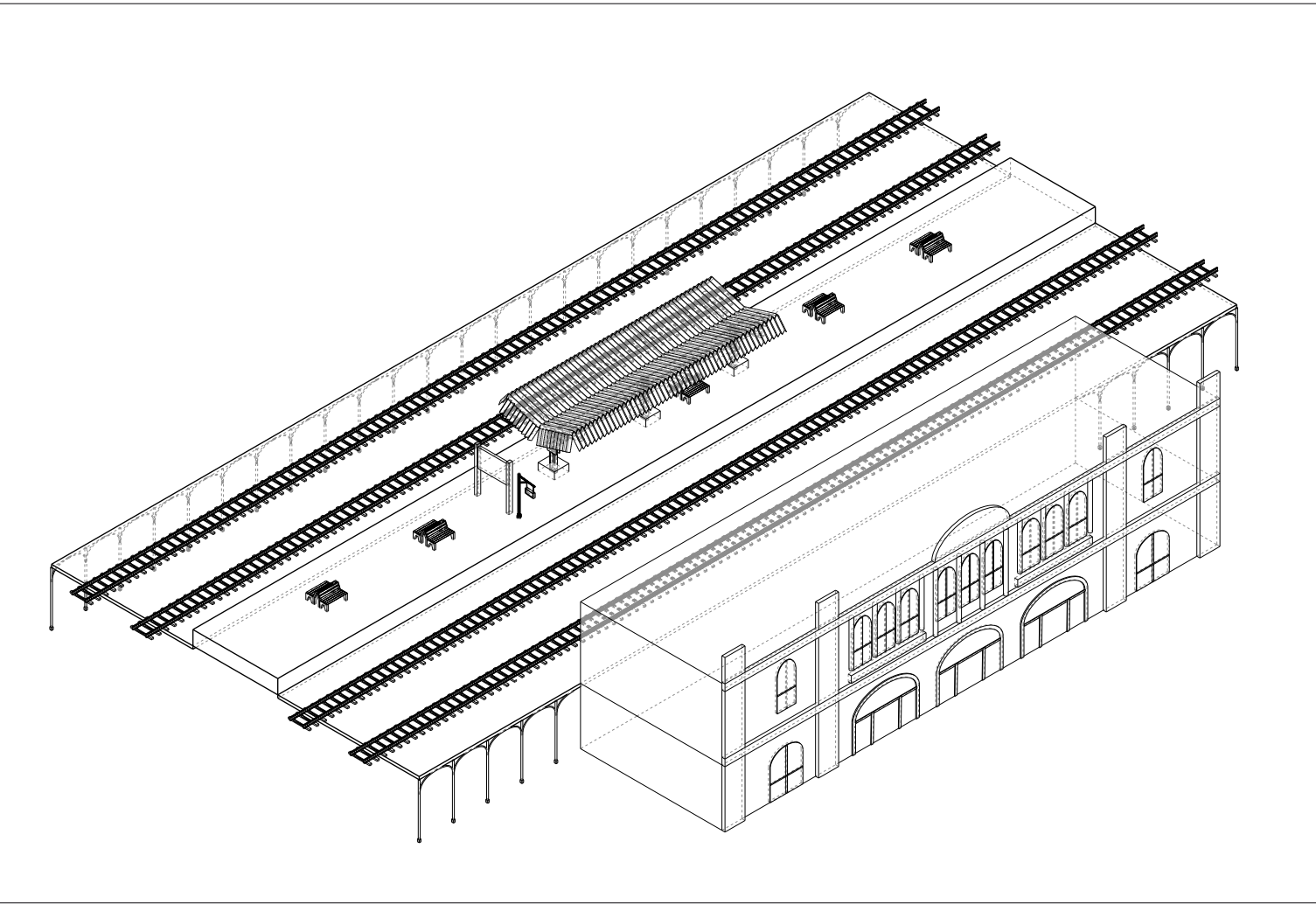
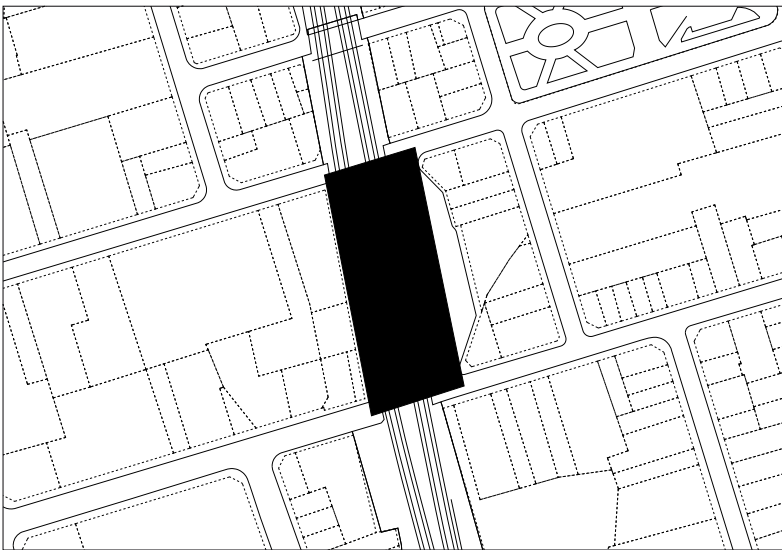
Fachada industrial en el recorrido de la Autopista Arturo Frondizi. Imagen 28 - propia

- El viejo Puente Pueyrredón, construido en hierro y mampostería, representa un ícono de la ingeniería porteña de principios del siglo XX, conservado como testimonio patrimonial junto a la moderna autopista.
- Refuerzos en sus bases permiten su coexistencia segura con los pilares de la autopista Frondizi, evitando interferencias entre ambas infraestructuras.
- Testimonia la evolución del cruce entre Buenos Aires y Avellaneda, desde su diseño original hasta las actuales soluciones viales.



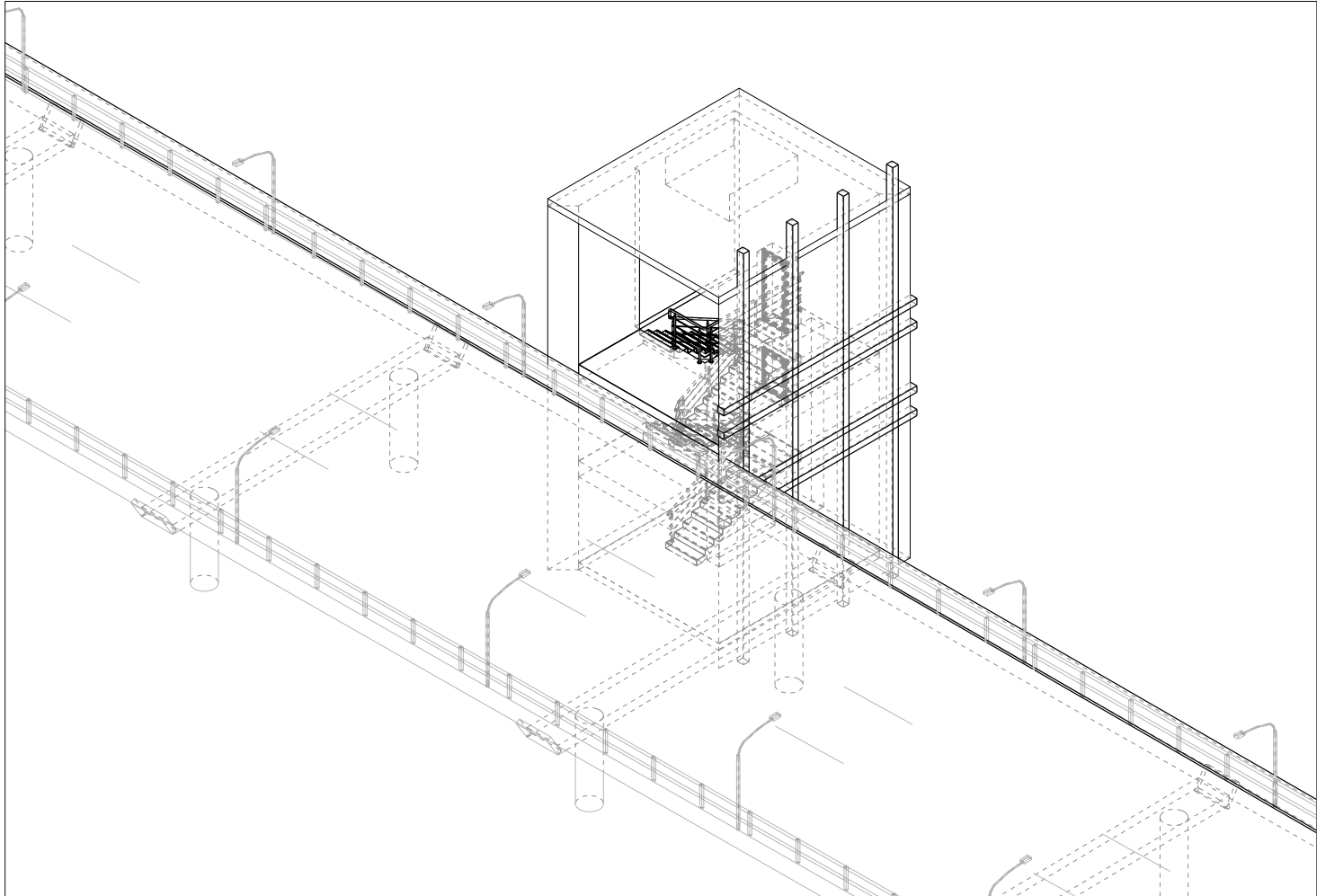
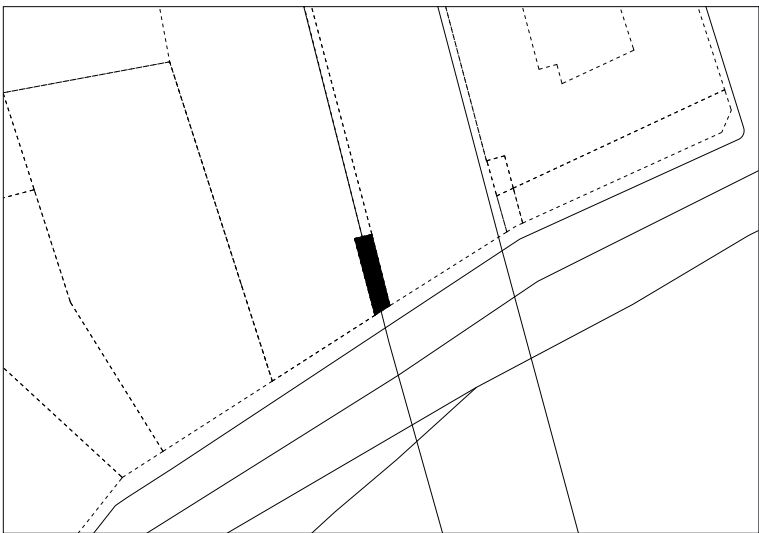
Viejo Puente Pueyrredón. Imagen 29 - propia

- La vía férrea que pasa junto a la estación Hipólito Yrigoyen (ex-estación Buenos Aires) fue clave en el desarrollo industrial de Barracas, vinculando el puerto con el interior del país desde el siglo XIX.
- Conserva rieles originales en algunos tramos, aunque con modernizaciones para soportar el tráfico actual de trenes de carga y la línea Belgran Sur.
- La estación Yrigoyen sigue operando como parada del servicio Belgrano Sur, manteniendo su arquitectura característica aunque con refuncionalizaciones.



Estación Hipólito Yrigoyen. Imagen 30 - propia

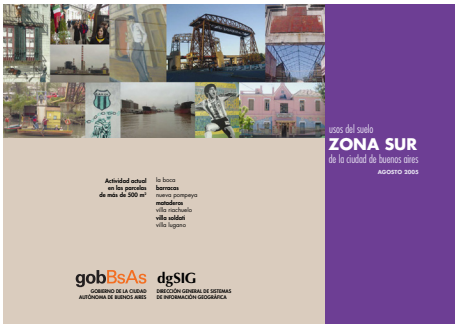
- La escalera funciona como nexo peatonal clave entre el nivel inferior de Barracas (calles locales) y la autopista Frondizi, permitiendo el acceso directo a paradas de transporte público elevado.
- Acorta drásticamente los tiempos de traslado para residentes que acceden a trabajos en la Zona Sur, evitando rodeos vehiculares.



Conexión peatonal a través de la autopista. Imagen 31 - propia

BIBLIOGRAFÍA

07.



BIBLIOGRAFÍA

Dirección General de Sistemas de Información Geográfica, Usos del suelo ZONA SUR de la ciudad de buenos aires (Buenos Aires: gobBsAs dgSIG, 2005).

Autoridad de Cuenca Matanza Riachuelo, Recorrido Camino de Sirga: Desde Puente Transbordador Nicolás Avellaneda hasta ruta 4 (Buenos Aires: ACUMAR, 2023).

Ministerio de Cultura, Barracas: Raíces al Sur (Buenos Aires: Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires, 2006).

Adamo, Sebastián y Marcelo Faiden, El Constructor Contemporáneo / The Contemporary Constructor 2007-2018 (Valencia: TC Cuadernos, 2018).

Iñaki Ábalos y Juan Herreros, Cuatro torres en Salburúa (Barcelona: Gustavo Gili, 2003).

Lacaton, Anne y Jean-Philippe Vassal, 2G Libros: Lacaton & Vassal (Barcelona: Editorial Gustavo Gili, 2010).

Laura, Guillermo Domingo, La Ciudad Arterial (Buenos Aires: Artes Gráficas Cassese-Carrá, 1970).

Kaijima, Momoyo, Junzo Kuroda y Yoshiharu Tsukamoto, Made in Tokyo (Tokio: Kajima Institute Publishing, 2001).

Dirección de Vialidad de la Provincia de Buenos Aires, Revista Vialidad, no. 47 (La Plata: Dirección de Vialidad, 1969).

Venturi, Robert, Denise Scott Brown y Steven Izenour, Learning from Las Vegas: The Forgotten Symbolism of Architectural Form (Revised Edition) (Cambridge: MIT Press, 1977).

Thiel, Philip, People, Paths, and Purposes: Notations for a Participatory Enviroecture (Seattle: University of Washington Press, 1996).

Silvestri, Graciela, El color del río: Historia cultural del paisaje del Riachuelo (Bernal: Universidad Nacional de Quilmes / Prometeo 3010, 2003).

Marcelo Faiden, “Tesis Doctoral: Los bajos edificios de los altos” (Universitat Politècnica de Catalunya, Barcelona), Noviembre/2015.

CRÉDITOS A IMÁGENES

Imagen 01_Avellaneda, Buenos Aires. Vista aérea del Nuevo Puente Pueyrredón y su entorno urbano, mostrando la infraestructura vial recientemente inaugurada y la densidad del tejido de la ciudad de Avellaneda. MPE Avellaneda, 1972. Fuente: MPE Avellaneda, Fotos e Historia del Partido de Avellaneda (Avellaneda: MPE, 1972).

Imagen 02_Avellaneda - Barracas, Buenos Aires. Vista del antiguo Puente Pueyrredón de estructura de madera sobre el Riachuelo, con figuras humanas en la orilla y carruajes cruzando. Christiano Junior, 1876. Fuente: Christiano Junior, Vistas y Costumbres de la República Argentina (Buenos Aires: Editores Varios, 1876).

Imagen 03_Barracas - Avellaneda, Buenos Aires. Vista en perspectiva del antiguo Puente Pueyrredón de madera sobre el Riachuelo, con detalle de los pilotes y el tránsito de carruajes hacia la provincia. Christiano Junior, 1876. Fuente: Christiano Junior, Vistas y Costumbres de la República Argentina (Buenos Aires: Editores Varios, 1876).

Imagen 04_Barracas - Avellaneda, Buenos Aires. Vista aérea del Riachuelo y el Puente Pueyrredón, destacando la infraestructura vial y el entorno industrial de la zona. Archivo General de la Nación, [s.f.]. Fuente: Archivo General de la Nación, Fondo Acervo Gráfico, Audiovisual y Sonoro (Código: AR-AGN-AGAS01-Ddf-rg-1462-75384).

Imagen 05_Barracas - Avellaneda, Buenos Aires. Vista aérea del Riachuelo y el Puente Pueyrredón, destacando la infraestructura vial y el entorno industrial de la zona. Archivo General de la Nación, [s.f.]. Fuente: Archivo General de la Nación, Fondo Acervo Gráfico, Audiovisual y Sonoro (Código: AR-AGN-AGAS01-Ddf-rg-1462-75384).

Imagen 06_Barracas - Avellaneda, Buenos Aires. Vista de la ceremonia de inauguración del Puente Pueyrredón, con una multitud de personas y autoridades sobre la estructura metálica del puente. Archivo Puccia, 1931. Fuente: Archivo Puccia, Buenos Aires Historia (Buenos Aires: Rumbo Sur, 1931).

Imagen 07_Barracas - Avellaneda, Buenos Aires. Vista del Puente Pueyrredón levadizo sobre el Riachuelo en posición horizontal, mostrando su estructura metálica y el entorno urbano industrial. Archivo General de la Nación, 1943. Fuente: Archivo General de la Nación, Departamento Documentos Fotográficos (Caja 1621, inv: 23911).

Imagen 08_Barracas, Buenos Aires. Vista de un puente de estructura metálica en actividad sobre el Riachuelo, con presencia de embarcaciones y tracción a sangre. Archivo Puccia, 1931. Fuente: Archivo Puccia, Buenos Aires Historia (Buenos Aires: Rumbo Sur, 1931).

Imagen 09_Avellaneda, Buenos Aires. Vista aérea de manifestantes de la Unidad Piquetera bloqueando el tránsito en el Puente Pueyrredón durante una jornada de protesta nacional. Luis Robayo, 2022. Fuente: Luis Robayo, Getty Images News (Buenos Aires: Getty Images, 2022).

Imagen 10_Avellaneda, Buenos Aires. Vista aérea del Nuevo Puente Pueyrredón desde Avellaneda hacia la Capital Federal, mostrando el nudo vial de acceso, el tránsito vehicular de la época y cartelera publicitaria de Coca-Cola. Automóvil Club Argentino, c. 1972. Fuente: Automóvil Club Argentino, Guía Turística del Automóvil Club Argentino (Buenos Aires: ACA, 1974).

Imagen 12.1_Plano de loteo y proyecto de urbanización de los terrenos ganados al Río de la Plata en la zona de Palermo, donde se proyectaba el “Parque de la Raza” y la actual zona de Aeroparque. Dirección General de Obras Públicas, Plano de Loteo y Urbanización del Río de la Plata. 45 x 60 cm (aprox.). Fuente: Dirección General de Obras Públicas, Archivo Histórico Municipal (Buenos Aires: Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires, 1911).

Imagen 12.2_Paisaje urbano del Riachuelo con barcos amarrados y chimeneas industriales de fondo en tonos grisáceos y melancólicos. Pío Collivadino, El Riachuelo. 73,5 x 91 cm. Fuente: Pío Collivadino, Museo Nacional de Bellas Artes (Buenos Aires: Ministerio de Cultura, 1916).

Imagen 12.3_Plano o documento técnico que detalla el cronograma de construcción de las obras de provisión de agua y cloacas en los diversos barrios de la Ciudad de Buenos Aires. Obras Sanitarias de la Nación, Saneamiento del territorio de la Capital Federal. Dimensiones variables. Fuente: Obras Sanitarias de la Nación, Archivo de la Memoria de OSN (Buenos Aires: Ministerio del Interior, [s.f.]).

Imagen 12.4_Mapo técnico que delimita la cuenca del río Matanza-Riachuelo, mostrando sus principales afluentes, arroyos y la división política de los municipios que la integran. Ministerio de Educación de la Nación, Mapa hidrográfico de la Cuenca Matanza Riachuelo. Dimensiones variables. Fuente: Ministerio de Educación de la Nación, Portal Educ.ar (Buenos Aires: Ministerio de Educación, 2015).

Imagen 13_San Telmo - Constitución, Buenos Aires. Vista de la traza de la Autopista 25 de Mayo durante su construcción o consolidación, mostrando el impacto de la estructura de hormigón sobre el tejido residencial preexistente. Archivo Puccia, [s.f.]. Fuente: Archivo Puccia, Buenos Aires Historia (Buenos Aires: Rumbo Sur, [s.f.]).

Imagen 14_Barracas - Avellaneda, Buenos Aires. Vista satelital cenital del nudo vial del Nuevo Puente Pueyrredón y su desembocadura en la Avenida Mitre y la Autopista 9 de Julio Sur. Google Earth, 2024. Fuente: Google Earth, Google Earth Pro (Mountain View, CA: Google, 2024).

Imagen 15_CABA, AMBA, Buenos Aires. Vista satelital cenital de Barracas, La Boca, el Riachuelo, Avellaneda, Lanús, Isla Maciel. Google Earth, 2024. Fuente: Google Earth, Google Earth Pro (Mountain View, CA: Google, 2024).

Imagen 20_Barracas, Buenos Aires. Vista de las nuevas instalaciones deportivas del Club Sportivo Barracas construidas bajo la estructura de la Autopista 9 de Julio Sur, preparadas para la práctica de fútbol. Sportivo Barracas, 2021. Fuente: Sportivo Barracas, Facebook Oficial Sportivo Barracas (Buenos Aires: Sportivo Barracas, 2021).

Imagen 24_Barracas, Buenos Aires. Vista aérea del Centro Verde Barracas. Google Earth, 2024. Fuente: Google Earth, Google Earth Pro (Mountain View, CA: Google, 2024).