UNIVERSIDAD TORCUATO DI TELLA

Escuela de Arquitectura y Estudios Urbanos
Tipo de Documento: Tesis de grado



Carrera de Arquitectura

RE: Autopista Arturo Frondizi CABA

Autoría: Gómez Lucyszyn, Alejo; Gómez Encina, Rosario; Gesualdo, Sofía
Año: 2025

¿Cómo citar este trabajo?
Gómez Lucyszyn, A., Gómez Encina, R., Gesualdo, S. (2025) "RE: Autopista Arturo Frondizi CABA". [Tesis de Grado. Universidad Torcuato Di Tella]. Repositorio Digital Universidad Torcuato Di Tella. https://repositorio.utdt.edu/handle/20.500.13098/14302

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

Biblioteca Di Tella

RE: Autopista Arturo Frondizi CABA

Gesualdo - Gomez Encina - Gomez Lucyszyn

UTDT EAEU Tesis 2025

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 CABA
Alumnos: Gesualdo, Gomez Encina, Gomez Lucyszyn

Índice

Abstract 004

Memoria - Re: Autopista Arturo Frondizi CABA 006

Primera parte: Marco histórico 008
Desarrollo de la Autopista Arturo Frondizi 010
Ex Depósito de Frutos 018

Segunda Parte - Relevamiento del viaducto y sus manzanas anexas 020
Autopista Arturo Frondizi y su bajo autopista 022
Supermanzana 030
Información de lotes 036
Centro Verde Automatizado Barracas 040

Tercer Parte - Masterplan 044
Conexión del parque lineal con el camino costero 046

Cuarta Parte - Desarrollo del objeto arquitectónico 068
Vivienda Colectiva y Planta de Reciclaje 070
Vivienda Colectiva y Refuncionalización Depósito de Frutos 082
Ex Depósito de Frutos: Actualización tecnológica 094
Vivienda Colectiva e Incubadora Productiva 098

Conclusión 114

Anexo I. Gestión 118
Anexo II. Referencias 124

Agradecimientos 128

Créditos de las imágenes 130
Bibliografía 133



Abstract

Se aborda la fragmentación del tejido urbano generado por la Autopista Arturo Frondizi en su llegada al Riachuelo, un área dominada por usos logísticos que actúan como barrera entre el río y la ciudad.

La investigación propone reconfigurar la supermanzana adyacente al río para construir un nuevo vínculo entre el parque lineal del bajo autopista y el camino costero.

En primera instancia, se reconocen las manzanas consecutivas bajo la autopista donde se implementan instalaciones que acompañan los diferentes programas existentes, generando un parque público que se puede recorrer completo de forma constante.

En una segunda parte, se propone un sistema de edificios permeables con programas anexos como un centro de reciclaje contemporáneo y un centro cultural que integran procesos productivos con espacio público, activando el área frente a un futuro Riachuelo navegable. Estos proponen programas públicos en su planta baja en continuación del parque lineal, mientras que las ocupaciones más privadas se proponen en altura.

El proyecto mitiga el impacto de la autopista, y reclama el vacío urbano como un conector social estratégico ante el inminente escenario de un Riachuelo navegable. Propone una solución técnica a un vacío residual bajo la autopista, redefine la relación entre industria y ciudad, donde al hibridar infraestructuras productivas con espacios de ocio, la tesis plantea un interrogante fundamental para el futuro de Buenos Aires: ¿Cómo puede la infraestructura dejar de ser un límite para convertirse en un soporte para la ciudad? ¿Cómo puede la arquitectura transformar una barrera en un nuevo umbral vital de un Riachuelo recuperado?

Palabras claves:
Supermanzana | Bajo Autopista | Parque Lineal | Camino Costero | Vacío Urbano | Infraestructura | Soporte | Tejido Urbano | Autopista | Riachuelo | Espacio público.

Re: Autopista Arturo Frondizi CABA

La tesis tiene como agenda construir un nuevo vínculo entre el parque lineal de los bajos de la Autopista Arturo Frondizi y el Riachuelo y su camino costero a través de la reorganización de la supermanzana adyacente al curso de agua, actualmente configurada exclusivamente por usos fabriles y logísticos.

Comenzando por la organización, se divide en cuatro partes, cada una correspondiente al proceso realizado por el taller. La primera parte aborda el estudio meticuloso del concepto de una autopista y el marco histórico puntual de la Autopista Arturo Frondizi en Buenos Aires. La segunda parte comprende el análisis de la infraestructura y el relevamiento del entorno que se va a intervenir, proyectando una nueva interpretación de la autopista y sus lotes contiguos. La tercera parte explica el masterplan desarrollado teniendo en consideración la generalidad del proyecto, sus intenciones y herramientas utilizadas. Por último, la cuarta parte expone el estudio y desarrollo técnico de edificios proyectados en la supermanzana y en la manzana continua, en contacto directo con el Riachuelo.

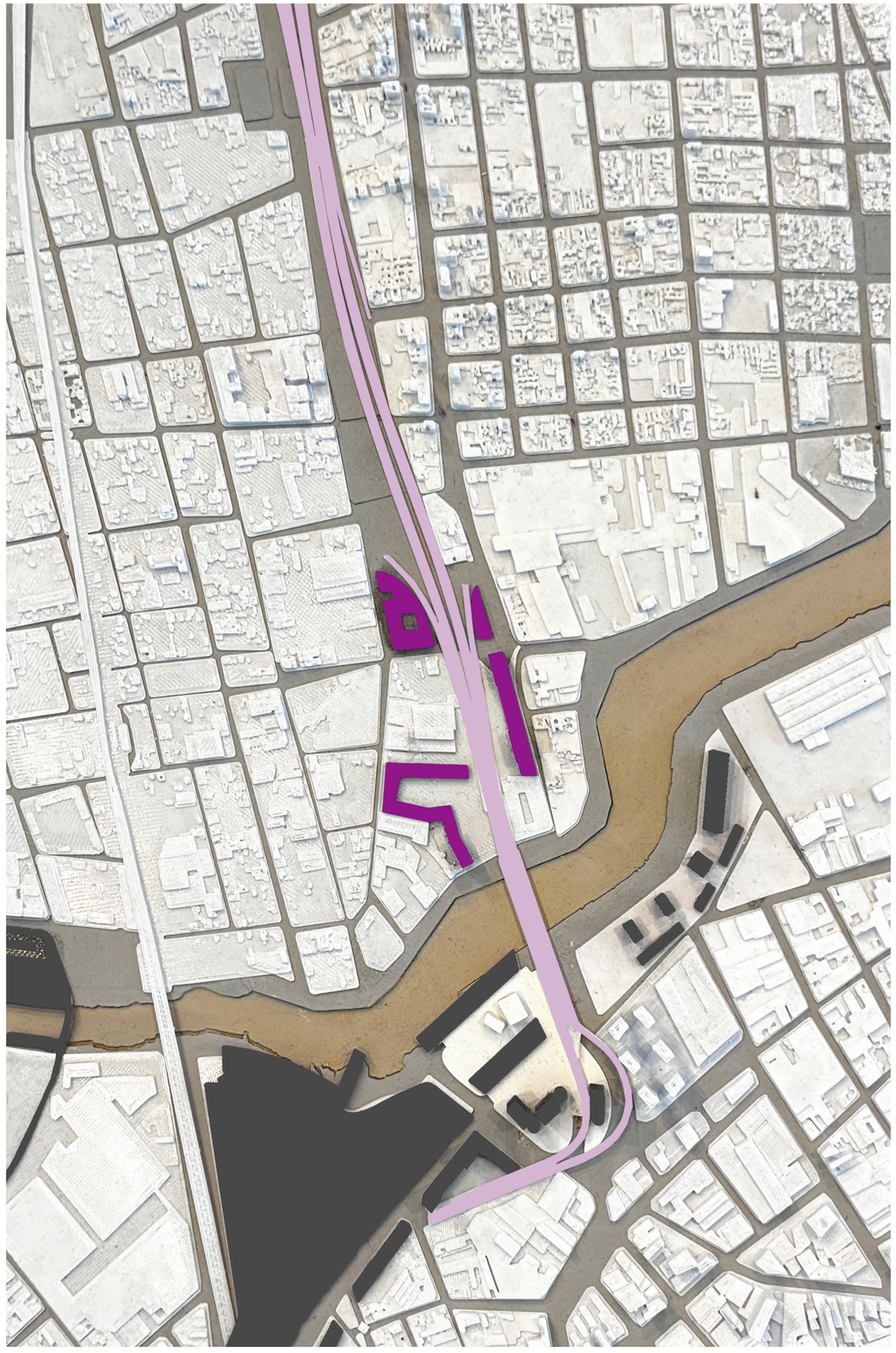
El masterplan reconoce un parque lineal que deviene de los sucesivos terrenos bajo autopista, pertenecientes al gobierno, que queda interrumpido en el tramo final por dos manzanas adyacentes al río. Con la intención de conectar el parque al camino ribereño, dichas manzanas representan una oportunidad. Se toma como actor principal al gobierno, comprendiendo que posee la capacidad de llevar a cabo las concesiones y acuerdos necesarios. Sin embargo, dada la considerable duración del desarrollo del proyecto, será imprescindible la concurrencia de múltiples actores de diversas áreas.

El proyecto se relaciona directamente con los espacios residuales generados por la elevación de la autopista, permitiendo generar un pasaje continuo de accesibilidad peatonal entre el centro de la ciudad y el camino costero que bordea el Riachuelo. Algunas de estas manzanas actualmente ya poseen una concesión, por lo que se desarrollan instalaciones de espacios deportivos y de ocio en los espacios restantes cuyas implantaciones sugieren el flujo peatonal direccionado hacia el Riachuelo.

En la supermanzana colmatada frente al río, que se presenta como una obstrucción en este recorrido, se propone la liberación del sector central para el desarrollo de un pasaje y desenlace del mismo. A su vez, la manzana continua posee un centro verde que fue recientemente destruido por un incendio, por lo que por medio de la reorganización e incorporación de nuevo programa ambas manzanas se vuelven más permeables con la intención de transformar la barrera de flujo peatonal frente al río.

Los edificios desarrollados en ellas admiten el ingreso público hacia el interior del parque en el centro de manzana adosandose a las medianeras existentes y posicionándose sobre la línea de frente oficial. Se genera así una situación atípica en Buenos Aires que permite al ciudadano hacer uso del espacio libre en el interior de la manzana en vínculo con el bajo autopista. Por otra parte, las alturas de los edificios son de forma escalonada creciente hacia el río, de modo que los despuntes dialogan con los otros proyectos desarrollados en el taller.

La propuesta logra transformar un área degradada y fragmentada por la infraestructura vial en un nodo de actividad urbana y ambiental. La integración del programa productivo con el espacio público no solo resuelve una necesidad programática, sino que devuelve al barrio la relación con el borde costero, cumpliendo con las premisas de porosidad y conectividad planteadas inicialmente.






NANIGUEY

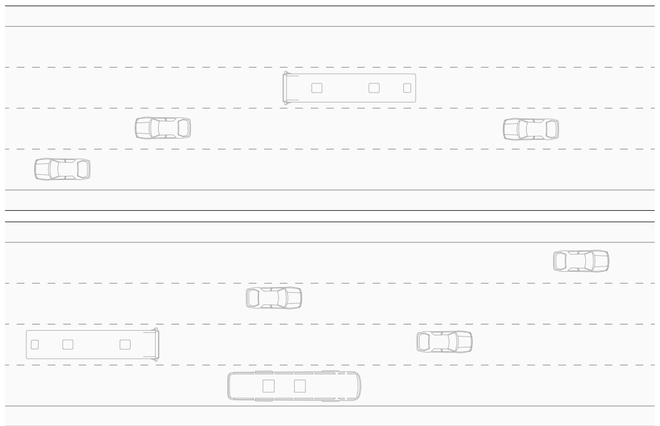
Desarrollo de la Autopista Arturo Frondizi

Para comenzar con el desarrollo de la tesis, en primer lugar se realizó una investigación de la genealogía de "*autopista*", y la historia de la misma en la ciudad de Buenos Aires. Se toma como caso de estudio el texto La ciudad arterial, de Guillermo Laura, Secretario de Obras Públicas de la Ciudad de Buenos Aires en 1978, quien fue un actor clave para el progreso de muchas de las infraestructuras viales que se desarrollaron en la ciudad de Buenos Aires.

Una autopista es una pieza de infraestructura de gran escala, y como menciona Laura, el desarrollo de las mismas proponen ciertos beneficios para el transporte automovilístico que corresponden a razones laborales o comerciales. Especialmente al aumentar en mayor medida el tránsito de la ciudad que el rural, la construcción de infraestructuras implica facilitar la conexión a servicios y espacios laborales a una mayor cantidad de personas.

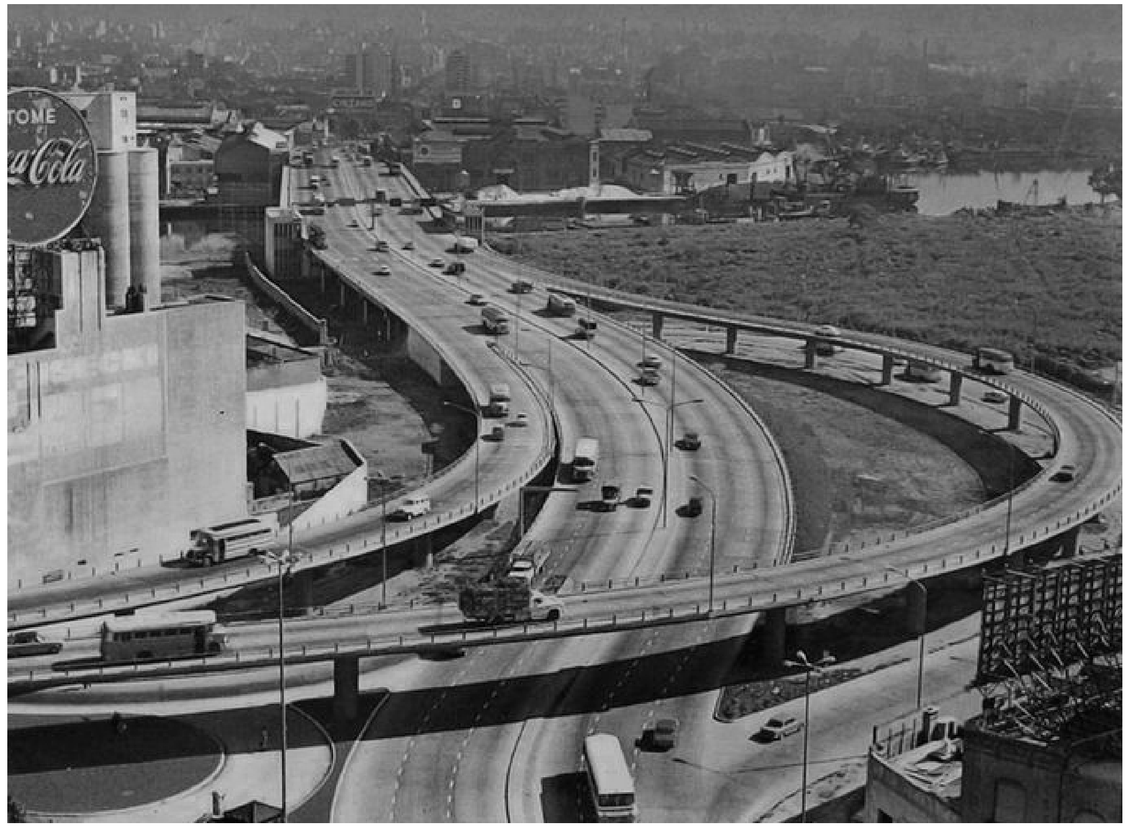
La Autopista Arturo Frondizi se construyó en anexo al Nuevo Puente Pueyrredón el cual fue construido por iniciativa de Vialidad Nacional por la sobrecarga y aglomeraciones que se generaban en el Viejo Puente Pueyrredón. Este contaba en 1964 con una circulación de 58.000 vehículos diarios, y tres años más tarde esta se duplicó a 102.000 vehículos por día, lo que evidenciaba la creciente demanda de nuevas vías de conexión entre CABA y el sur de la provincia[1]. A su vez, el viejo puente para permitir el paso marítimo se elevaba dos veces al día durante media hora lo que afectaba el flujo automovilístico.

Con el fin de generar un ágil desplazamiento de vehículos Vialidad Nacional propuso en 1969 la creación de un nuevo puente de mayor altura que permitía el paso marítimo y el ininterrumpido paso de vehículos. Esto generó posturas opuestas: quienes creían que la obra significaba progreso público y aquellos que temían la violacion de sus derechos privados a causa de la expropiación de sus propiedades. Luego de diversas disputas se decidió posicionar el puente próximo a la avenida Montes de Oca ya que en los planes urbanos se planteaba que iba a ser la extensión de la avenida 9 de Julio, por lo que sería una arteria de gran circulación.



Esquema autopista.

1. Dirección de Vialidad, Ministerio de Obras Públicas, Vialidad: Revista de la Dirección de Vialidad, año XIII, n.º 47 (1969): 9.



Vista aérea del Puente Pueyrredón desde Avellaneda. 1972. (Img. 002)



Imagen satelital 1965.
Estado previo a la construcción del nuevo Puente Pueyrredón. (Img. 003)



Imagen satelital 1978.
Puente Pueyrredón. (Img. 004)



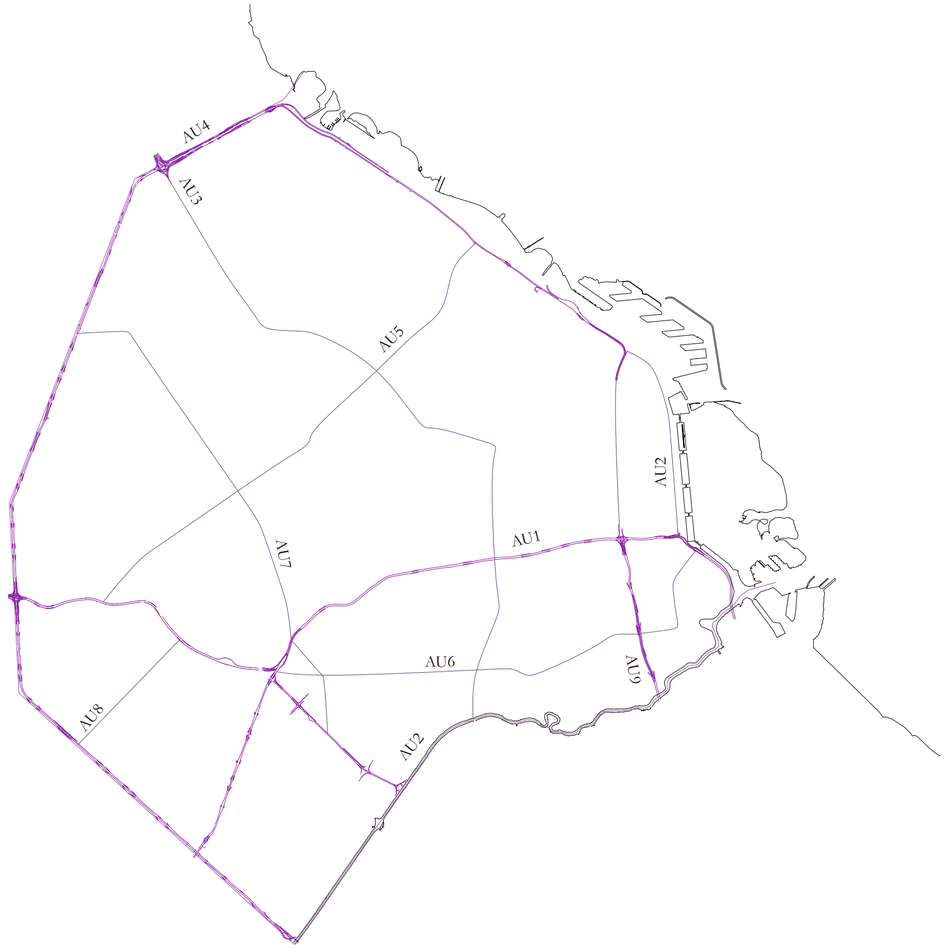
Imagen satelital 2025.
Puente Pueyrredón en anexo a la Autopista Artuto Frondizi. (Img. 005)



Vista aérea del multitudinario acto de inauguración del Puente Pueyrredón en 1931. (Img. 006)



Vista aérea Puente Pueyrredón. 1965. (Img. 007)



Plan de Autopistas Urbanas, Ciudad Autónoma de Buenos Aires. 1977.



Militares junto a maqueta de Autopista 25 de Mayo. (Img. 008)



Viaducto de las autopista urbana 25 de Mayo sobre Paseo Colón. 1980. (Img. 009)

Laura explica que lo que diferencia a las autopistas de cualquier otra vía de circulación de gran dimensión es que permiten el desarrollo de una velocidad constante mayor a 60 km/h, "*reduciendo el costo operativo directo en un cincuenta por ciento*" [2]. En comparación con las vías urbanas convencionales, aumenta la comodidad y rentabilidad para usuarios de automóviles, reduciendo el tiempo y riesgo de accidentes en el viaje. Considerando que en la ciudad de Buenos Aires el tráfico posee varios obstáculos que dificultan su fluidez, como ejemplo del autor, las redes de ferrocarril que atraviesan la ciudad, la construcción de esta autopista sería beneficioso para un gran número de personas.

Las autopistas son imprescindibles para conectar las áreas urbanas más extendidas con los lugares de mayor tránsito, es decir mayor aglomeración de población, como lo es el centro de la ciudad. El desarrollo de estas infraestructuras, entre ellas, la Arturo Frondizi, se logró llevar a cabo por la coincidencia del gobierno de facto de la época que tenía intereses de conectividad regional por sobre barrial dentro de la ciudad. Basado en la teoría de Laura, y debido a que hacia 1976 la red de avenidas y calles de la ciudad de Buenos Aires se encontraban cada vez más saturadas debido al creciente tráfico automotor, durante este gobierno se desarrolló el plan de autopistas urbanas que impulsaba la construcción de nueve viaductos urbanos que atravesaría la ciudad a partir de múltiples accesos y a lo largo de trazas que implicarían la expropiación masiva de propiedades para su posterior demolición. Solo algunas de las autopistas del plan fueron concretadas, siendo la Autopista Arturo Frondizi una de ellas, cuya construcción se postergó hasta fines de la década del ´80 y se habilitó para su uso en 1989.

De esta manera, como lo expone Laura en su texto: *"es de decisiva importancia contar con un instrumento legal que permita la realización rápida de las expropiaciones contemplando debidamente los intereses particulares comprometidos"* [3]. Considerando esta postura de intervención por medio de la expropiación, el contexto político de la época habilitó el desarrollo de la Autopista Arturo Frondizi en un marco de intervención en el medio de una ciudad ya construida. La propiedad que pertenecía a particulares era tasada por la justicia y vendida de forma inevitable al estado en pos de la utilidad pública, que conjuntamente con las teorías desarrolladas por el autor, se buscaba comparar el beneficio de un número ilimitado de personas que luego podía utilizar el servicio público contra el beneficio de pocos propietarios. Se generó un debate mediático sobre cuál era el derecho público y privado, con diferentes posiciones en el público.

La remodelación urbana realizada para la construcción de la Autopista Arturo Frondizi conlleva una concepción del significado de utilidad pública de la sociedad del momento, término variable para cada comunidad y tiempo que se analice. La autopista se concibió para una mejor conexión del centro y los suburbios, beneficiando al automóvil por sobre los propietarios, por ende, el peatón que circula por los barrios que quedarían bajo esta autopista.

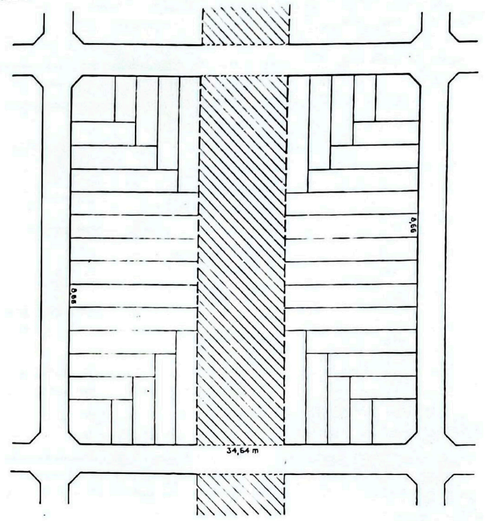
La implantación de una autopista, irremediablemente comprende una fragmentación, aún cuando esta sea con un viaducto que reduce el impacto en el uso de suelo: se generan espacios con sombra sin un uso definido que pertenecen al gobierno. Consecuentemente, el gobierno es el responsable de estos nuevos espacios, que precisan más que concesiones para algunos servicios como los que se reconocen bajo la Autopista Arturo Frondizi actualmente. ¿Solamente por generar actividades fragmentadas y sin cohesión en espacios puntuales del bajo autopista el gobierno resuelve la segmentación causada por la infraestructura?

La investigación plantea una hipótesis que da respuesta al surgimiento de la necesidad de humanización de los espacios residuales que generan las autopistas. Así, la tesis propone una planificación futura, donde se cohesiona la actividad pública en los terrenos expropiados, actualmente públicos pero no utilizados como tal.

2. Guillermo Laura, *La ciudad arterial* (Buenos Aires: n.p., 1970): 48.
3. Laura, *La ciudad arterial:* 73.

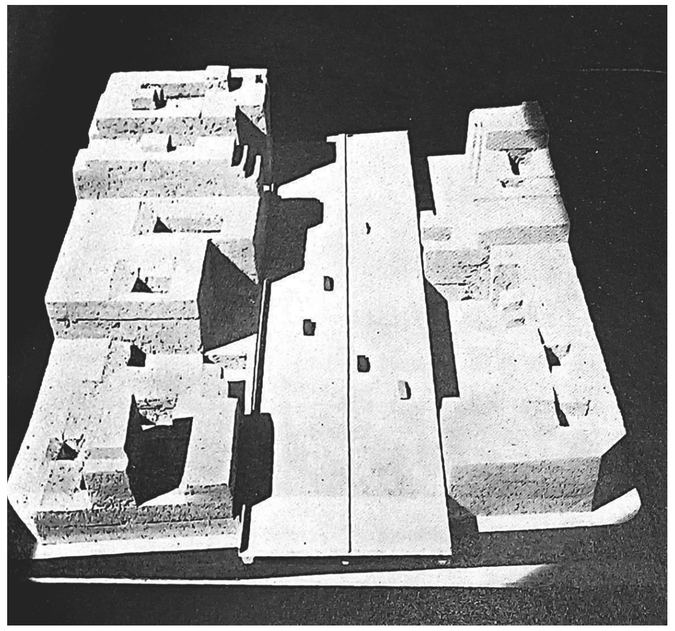
GRAFICO Nº 11

SOLUCION B:
EXPROPIACION NECESARIA PARA LA CONSTRUCCION DE UN VIADUCTO ELEVADO



Expropiación de ocho lotes en el centro de la manzana. En esta forma se obtiene un ancho de 34 metros, que permite construir un viaducto con cuatro carriles de circulación para cada sentido, es decir, dos calzadas de 15 metros cada una, separadas por un cantero central.

La capacidad de las calzadas es igual a la del Acceso Norte en el tramo General Paz - Avenida Márquez.



Expropiación necesaria para la construcción de un viaducto elevado. La Ciudad Arterial. (Img. 010) | Maqueta viaducto elevado construido. La Ciudad Arterial. (Img. 011)

Ex Depósito de Frutos

Ubicado en la supermanzana, sobre la Av. Don Pedro de Mendoza, se encuentra un edificio patrimonial construido en 1896 por el arquitecto Ernesto Vespignani. Originalmente concebido como un depósito de frutos, este edificio hoy cumple una función diferente, sirviendo como depósito de elementos incautados para la Policía de la Ciudad.

La historia del Ex Depósito de Frutos de Barracas forma parte de un momento en el que el país contaba con un sistema económico basado en la exportación masiva de materia prima proveniente de distintas partes del país. En ese marco productivo, Angel Veláz, un empresario vasco-navarro relevante en el ámbito del comercio de productos de campo, encargó la construcción del edificio en anexo al Riachuelo.

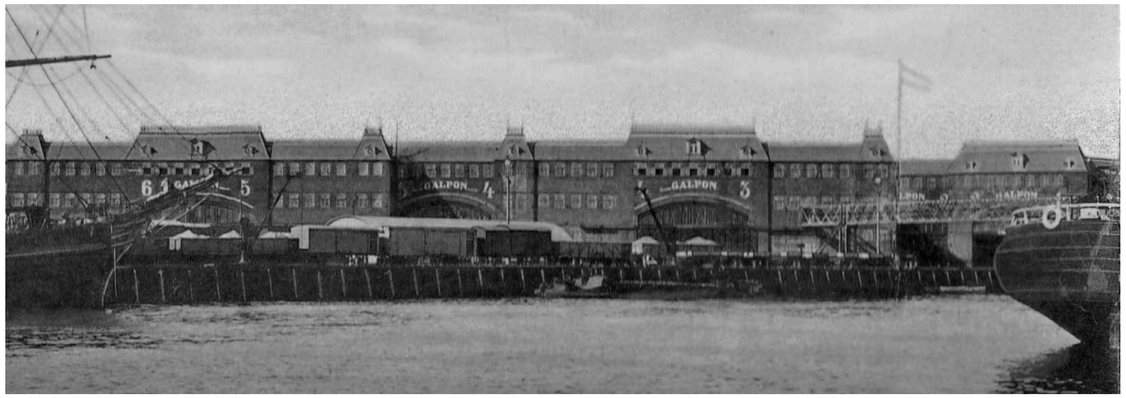
En 1896, con otros vascos, fundó su propia empresa: Ángel Vélaz y Cía. La empresa creció rápidamente y se dedicó a vender productos del campo al exterior, como lana, cueros, cereales y animales (vacas, ovejas y cerdos). En ese contexto, se construyó el Ex Depósito de Frutos en Barracas, un edificio pensado para guardar, ordenar y preparar los productos del campo antes de enviarlos al puerto para exportarlos. Barracas era una zona clave para esto porque estaba cerca del puerto y de las vías del tren, lo que facilitaba la llegada de mercadería desde el interior del país y su salida al resto del mundo.

Su posición estratégica en el Riachuelo le garantizaba conexión directa con el flujo marítimo y con los otros comerciantes que se disponían en torno a este. El mercado central de frutos, por ejemplo, se encontraba en frente del depósito del lado de Avellaneda.

Actualmente, el Ex Depósito de Frutos es de los pocos edificios que se conservan de aquella época que recuerdan un escenario de comercio en un Riachuelo constantemente transitado. Por medio de negociaciones con el actual actor de dicho edificio, la Policía de la Ciudad, la tesis toma al Ex Deposito como parte del proyecto para poder incorporar programa de carácter público, convirtiéndolo en núcleo atractor y conector del barrio con el camino costero. A su vez, debido a las condiciones materiales del mismo, es necesario realizar una actualización tecnológica que permita mejorar las capacidades térmicas y lumínicas del edificio.



Depósito de Frutos. Fachada Av. Don Pedro de Mendoza. (Img. 012)



Mercado central de frutos. Avellaneda, Buenos Aires. (Img. 013)



Mercado central de frutos. 1900. Vista desde Barracas. (Img. 014)




DEPOSITO DE FRUTOS DEL PAIS
ANGEL VELAZ Y Cia
CONSIGNATARIOS

Autopista Arturo Frondizi y su Bajo Autopista

La Autopista Arturo Frondizi comienza en la intersección donde convergen las avenidas 25 de Mayo y 9 de Julio, y termina unos metros después del Riachuelo en Avellaneda. Se detectaron 19 intersecciones de las cuales se reconocen dos operaciones distintas entre lo que sucede sobre y bajo la autopista. Lo más frecuente es la disposición del viaducto que permite el paso peatonal y vehicular a nivel de suelo, y luego en sus extremos la autopista se dispone a nivel de cota cero donde un puente elevado permite el paso peatonal por sobre la misma.

A su vez, se definen elementos de interacción vertical en el ingreso y egreso a la autopista de los vehículos y en el sector del Riachuelo en una construcción de acceso peatonal. En ese sentido, en el cruce del Riachuelo, es el único lugar donde los peatones pueden subir hacia la autopista elevada y utilizar la misma como puente hacia el otro lado del río.

La autopista en promedio va variando su altura a lo largo del eje entre 3,8 m y 5 m, lo que genera un gradiente de velocidades en función a la altura en donde el nivel cero implica velocidades inferiores. En los tramos donde se produce una separación de las calzadas elevadas se habilitan distintos programas que aprovechan la luz y el aire proporcionados. Entre otros usos, en el bajo autopista se encuentran una gran cantidad de estacionamientos para vehículos, colectivos y camiones, sobre todo en el área próxima al Riachuelo; polideportivos con canchas, usos del gobierno como policía de la ciudad, seguridad vial y un edificio municipal, así como plazas públicas.

En la actualidad, la mayoría de estas manzanas en torno a la autopista son denominadas por el código urbanístico urbanizaciones parque. Estas áreas están destinadas a espacios verdes y parquización de uso público. Por reglamento, en estas áreas el Gobierno de la Ciudad podrá autorizar obras de exclusiva utilidad pública que complementen y no alteren el carácter de las mismas.

En comparación con la trama urbana próxima en donde se encuentran pocas plazas, los espacios verdes abundan en torno a la autopista ya que todo espacio residual en donde no se dispone ningún programa deportivo, municipal o estacionamiento se establece como espacio verde público.

Sin embargo, la interacción del entorno con el peatón se establece a través de una infraestructura rígida, donde la escasez de iluminación y movimiento origina una percepción de rechazo. Esto predispone la formación de asentamientos informales y espacios en estado de abandono, a menudo restringiendo la posibilidad de construcciones externas que se sitúan bajo ella.



Imagen satelital Autopista Arturo Frondizi intersección Cuenca Matanza-Riachuelo. (Img. 016)



Axonometría general Autopista Arturo Frondizi. Estado inicial.

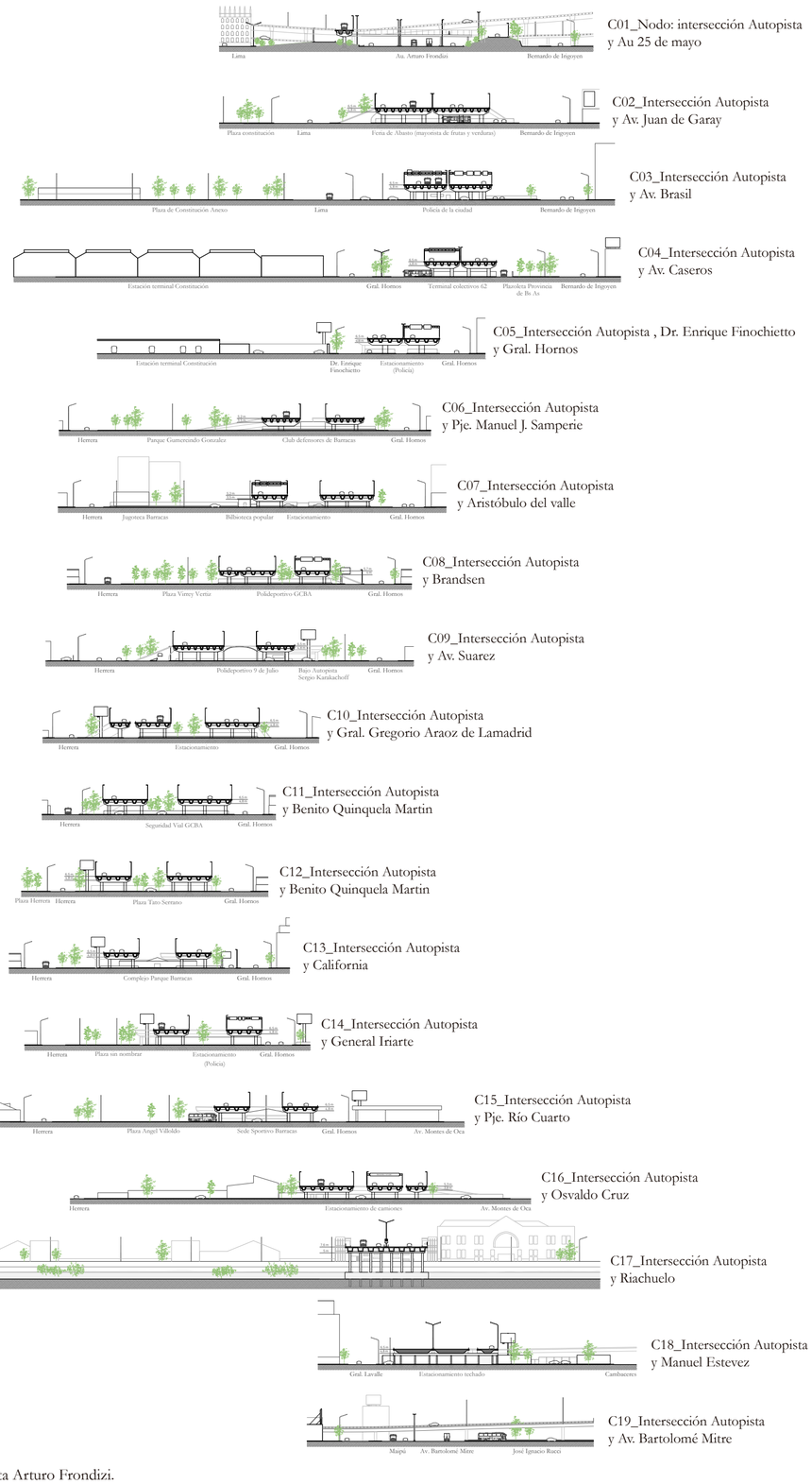


Zonificación CABA

Corredor Alto	USAB 1	Área RU
Corredor Medio	Área UP	Área de Renovación Urbana Riachuelo
USAA	Área UP/APH	Equipamiento Especial
USAM	Área APH	
USAB 2	Área UF	

0 100m

Planta normativa. Código Urbanístico de la Ciudad de Buenos Aires.



C01_Nodo: intersección Autopista y Au 25 de mayo

C02_Intersección Autopista y Av. Juan de Garay

C03_Intersección Autopista y Av. Brasil

C04_Intersección Autopista y Av. Caseros

C05_Intersección Autopista , Dr. Enrique Finochietto y Gral. Hornos

C06_Intersección Autopista y Pje. Manuel J. Samperie

C07_Intersección Autopista y Aristóbulo del valle

C08_Intersección Autopista y Brandsen

C09_Intersección Autopista y Av. Suarez

C10_Intersección Autopista y Gral. Gregorio Araoz de Lamadrid

C11_Intersección Autopista y Benito Quinquela Martin

C12_Intersección Autopista y Benito Quinquela Martin

C13_Intersección Autopista y California

C14_Intersección Autopista y General Iriarte

C15_Intersección Autopista y Pje. Río Cuarto

C16_Intersección Autopista y Osvaldo Cruz

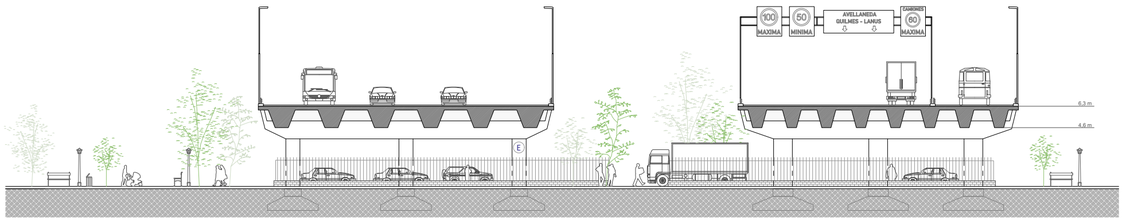
C17_Intersección Autopista y Riachuelo

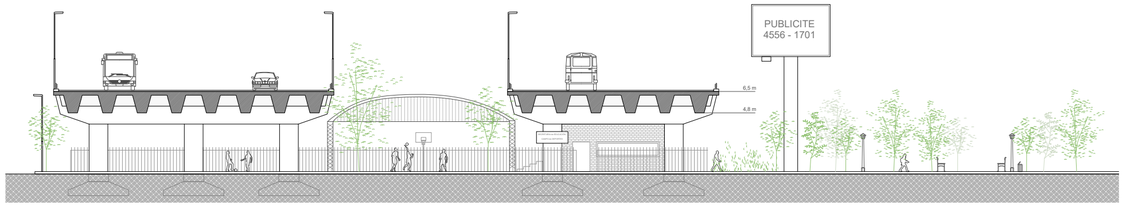
C18_Intersección Autopista y Manuel Estevez

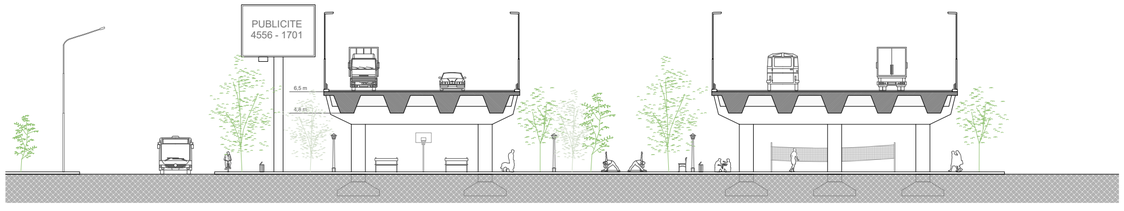
C19_Intersección Autopista y Av. Bartolomé Mitre

Secciones Sucesivas Autopista Arturo Frondizi.

0 10m





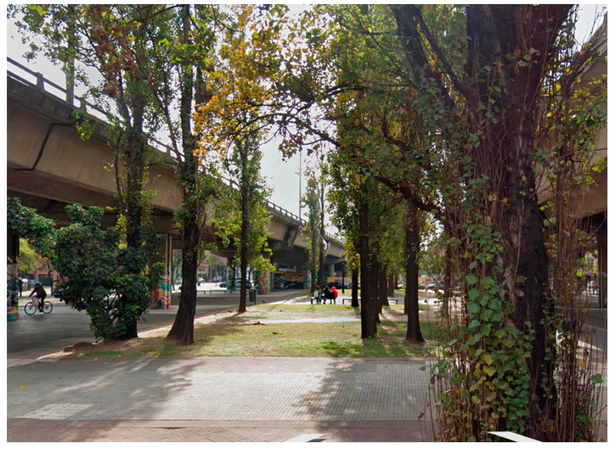


0 1m 2m 5m

Secciones usos bajo autopista Arturo Frondizi. Estacionamiento | Polideportivo | Plaza pública.







Usos bajo autopista Estacionamiento (Img. 017) | Seguridad Vial (Img. 018)| Plaza pública (Img. 019).

Supermanzana

En torno a la posición de la autopista, Guillermo Laura explica en *La ciudad Arterial* que dado al parcelamiento de la ciudad de Buenos Aires y en función al ancho de la autopista a realizar, lo más conveniente y económico es expropiar los lotes del medio de la manzana para desarrollar un viaducto sobre la cual se posicione la calzada , así como ocurre con la Autopista Arturo Frondizi. El caso más evidente por la dimensión de la manzana es la próxima al Riachuelo cuyo entorno se mantuvo consolidado a diferencia del resto.

Esta manzana resulta atípica por estar próxima al río, por los programas que alberga: en su mayoría depósitos y fábricas; por su gran dimensión, y por su relación con la autopista, ya que es la única en donde la traza fragmenta una trama construida. En la actualidad, la supermanzana configura un borde para el barrio dándole la espalda al Riachuelo y a la provincia.

En comparación con otras manzanas de la ciudad, esta presenta una amplitud equivalente a la de tres manzanas, albergando una variedad de programas distribuidos en los 35 lotes que la componen. Además, esta presenta cinco lados, cada uno con medidas distintas, siendo el de mayor longitud el que colinda con el Riachuelo, el cual produce un quiebre que sigue el curso del agua. Desde la ciudad, la autopista presenta una altura de paso de 3,8 metros, mientras que en la intersección con el Riachuelo, esta se aumenta a 5 metros. En consecuencia, la mayoría de las edificaciones dentro de la manzana poseen una altura aproximada de 9 a 15 metros, donde los galpones alcanzan la totalidad de dicha altura y las residencias se limitan a dos niveles como altura máxima.

Los programas residenciales comparten medianeras con galpones, cuya mayoría limita con el lote central que se extiende a lo largo de toda la manzana y contiene la infraestructura de la autopista. Las parcelas destinadas a usos fabriles, ya sean naves de depósito, de producción con maquinaria o de distribución, suelen ocupar la totalidad de la superficie del suelo que poseen, conformando varias naves contiguas. Así, se genera una situación atípica: la relación directa de los galpones con la traza de la autopista, cuyas medianeras se extienden hasta el límite de la misma, invadiendo la visión de los laterales del recorrido de la circulación.

En relación a la división de lotes, se reconoce que algunos se subdividieron en dos o tres más chicos, resultando variedad de tamaños y formas dentro de una misma manzana. El lote central, de propiedad gubernamental, cuenta con una concesión que permite la utilización del espacio inferior de la autopista para el almacenamiento de maquinaria de otros establecimientos fabriles ubicados en la misma manzana. Dicho espacio se encuentra perimetralmente cercado, restringiendo el acceso.

Respecto a la manzana adyacente, que alberga un centro verde recientemente destruido por un incendio, se observa una situación similar de limitación al acceso público. Este espacio se destina, por un lado, al uso ya mencionado, y por otro, el remanente se emplea como depósito de vehículos incautados. De esta manera, el uso de suelo en esta manzana resulta porcentualmente contraria a la anterior: se conservan pocos galpones en mal estado a raíz del fuego, y vehículos en desuso ocupan la mayoría del predio.

En cuanto a la normativa, recientemente se clasificó a la manzana anexa al río dentro de la categoría de área de renovación urbana Riachuelo donde hay una iniciativa desde el estado de transformar esta área tanto en su función como paisajísticamente para que sea un área de uso recreativo atractiva. Se establece maximizar su aprovechamiento, con la posibilidad de destinar a uso público los predios de dominio estatal que se desafecten en las riberas. De este modo, se reconoce la necesidad de incorporar la manzana del centro verde a esta categoría, dada su disponibilidad y capacidad para expandir el impacto del aprovechamiento, conectando la costa ribereña con el recorrido lineal público ubicado bajo la autopista.

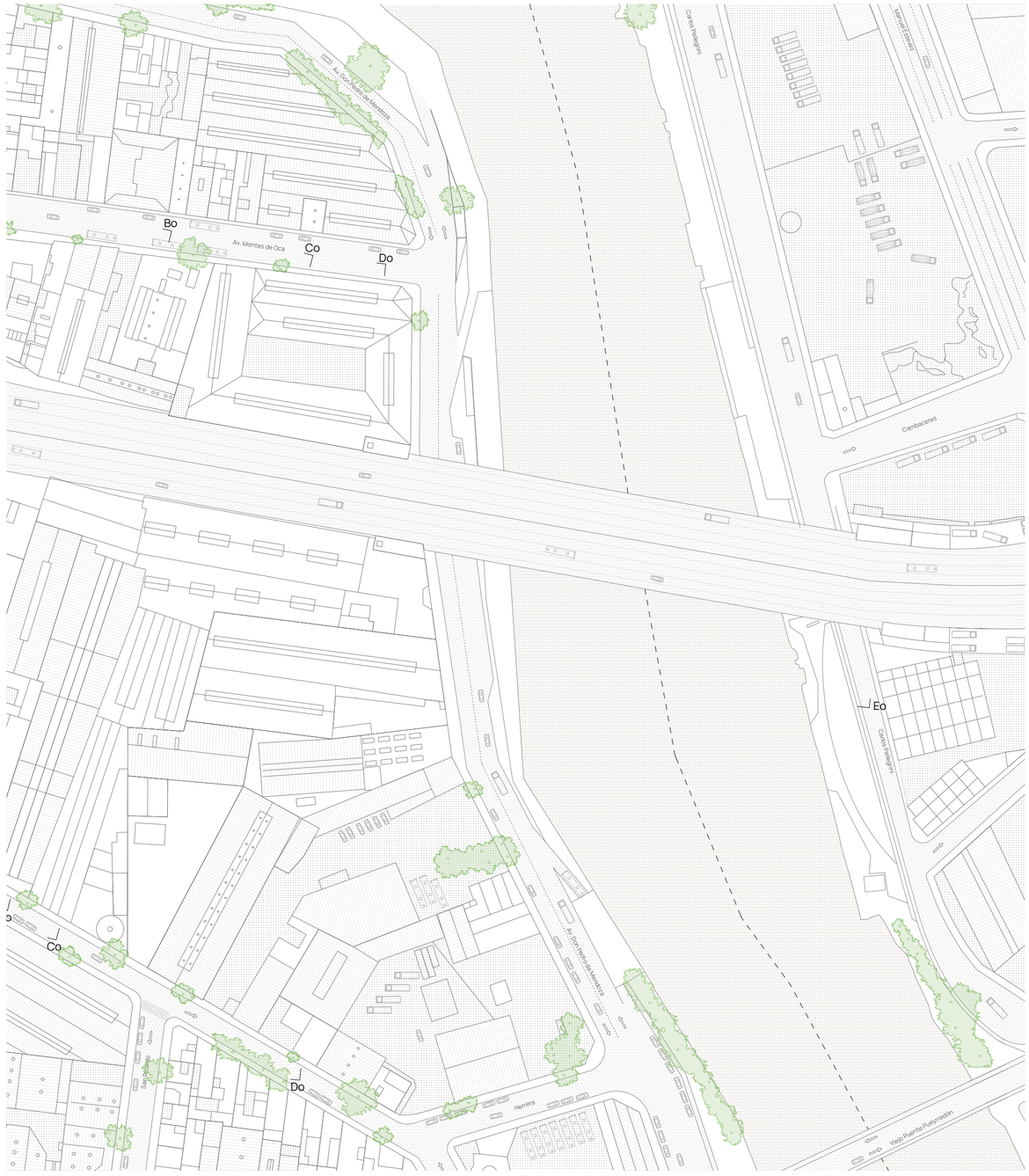


Imagen satelital Supermanzana. Intersección Autopista Arturo Frondizi y Cuenca Matanza-Riachuelo. (Img. 020)



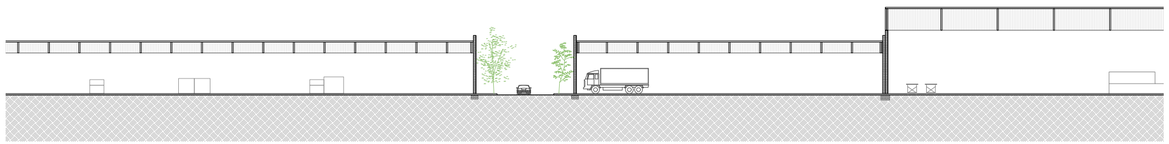
Nuevo Puente Pueyrredón. Vista desde camino costero CABA. (Img. 021)

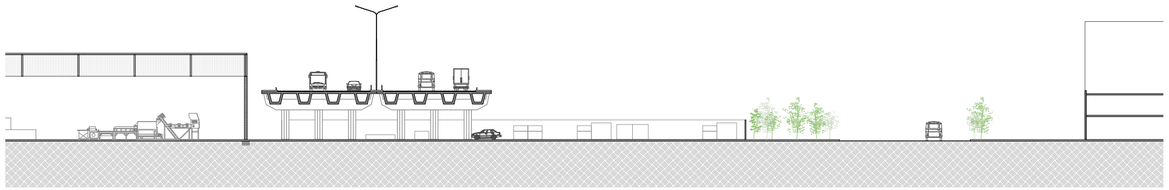




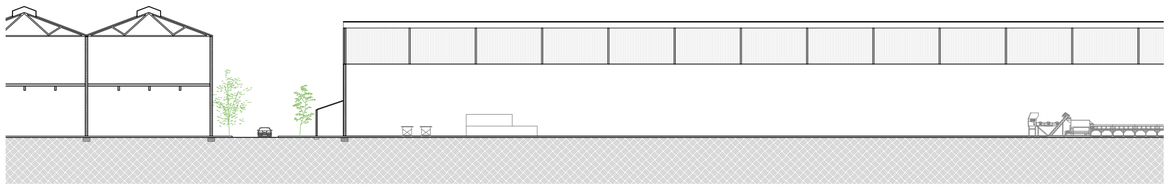
0 10m

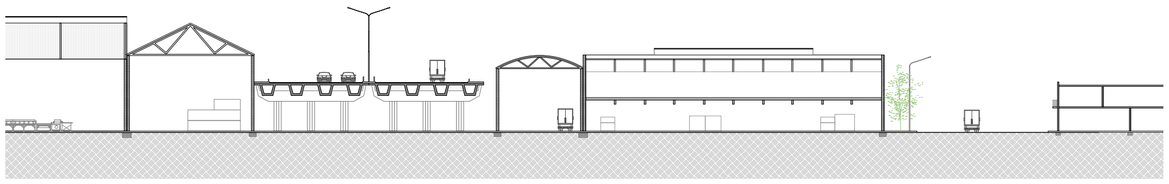
Planta de Techos. Estado inicial | Sección longitudinal.



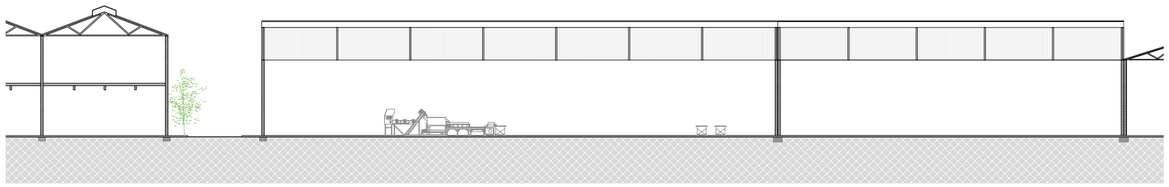


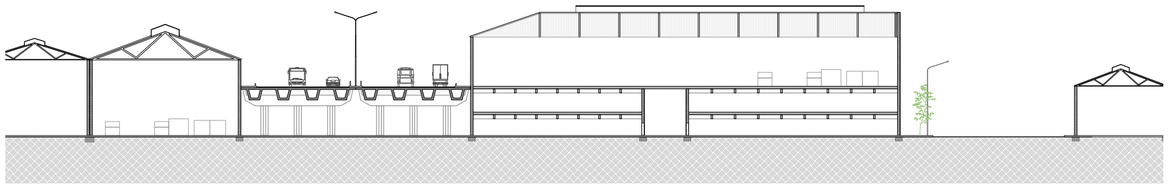
Corte AA



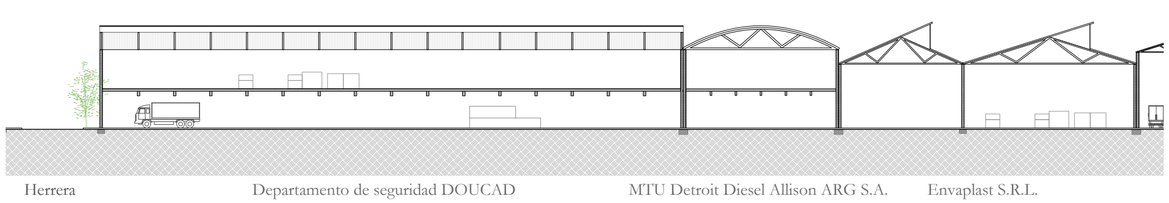


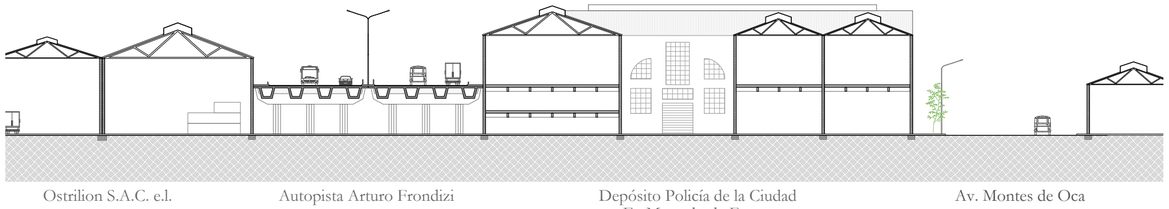
Corte BB



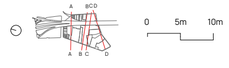


Corte CC





Corte DD



Secciones sucesivas Supermanzana. Estado inicial.

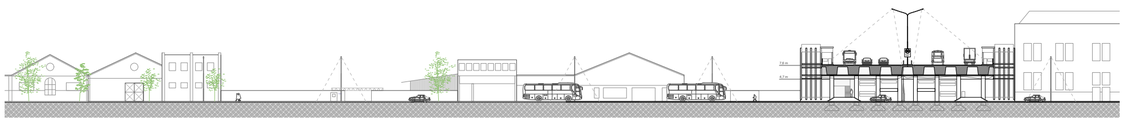
Información de lotes

Se inició realizando una categorización de cada una de las parcelas de la Supermanzana: primero se identifica la nomenclatura con la que se reconoce cada una, luego se indican las dimensiones y relación de metros cuadrados, y por último los datos básicos como el dominio, que tipo de programa posee y el estado del contenido.

En primera instancia se disponen 34 lotes siendo gran parte de ellos más grandes que el tamaño convencional de parcela. Entre los dominios se encuentran distintas empresas destinadas a repuestos para autos, elementos para la construcción, equipamiento médico; así como la Policía de la Ciudad, y privados. En algunas ocasiones un mismo dueño posee más de un lote anexado.

Como punto de partida se clasificaron estos lotes según el estado de su contenido, observando que la mayoría se encuentra activo con la excepción de algunos suspendidos por obra o por desuso. Además, se tenía en consideración el estado material del soporte de cada uno, si se encontraba útil u obsoleto y dentro de la categoría útil si este era específico por su ocupación o si podía albergar otro programa.

De esta forma, fue posible analizar las capacidades de variabilidad que posee la manzana, comprendiendo que muchos de sus soportes son susceptibles de albergar diferentes contenidos. La tesis asume esta hipótesis de generar construcciones de capacidades análogas, entendiendo que la variabilidad de las necesidades sociales demanda de la arquitectura un espectro de variabilidad que pueda transformarse junto con la sociedad.



Vista Av. Don Pedro de Mendoza.

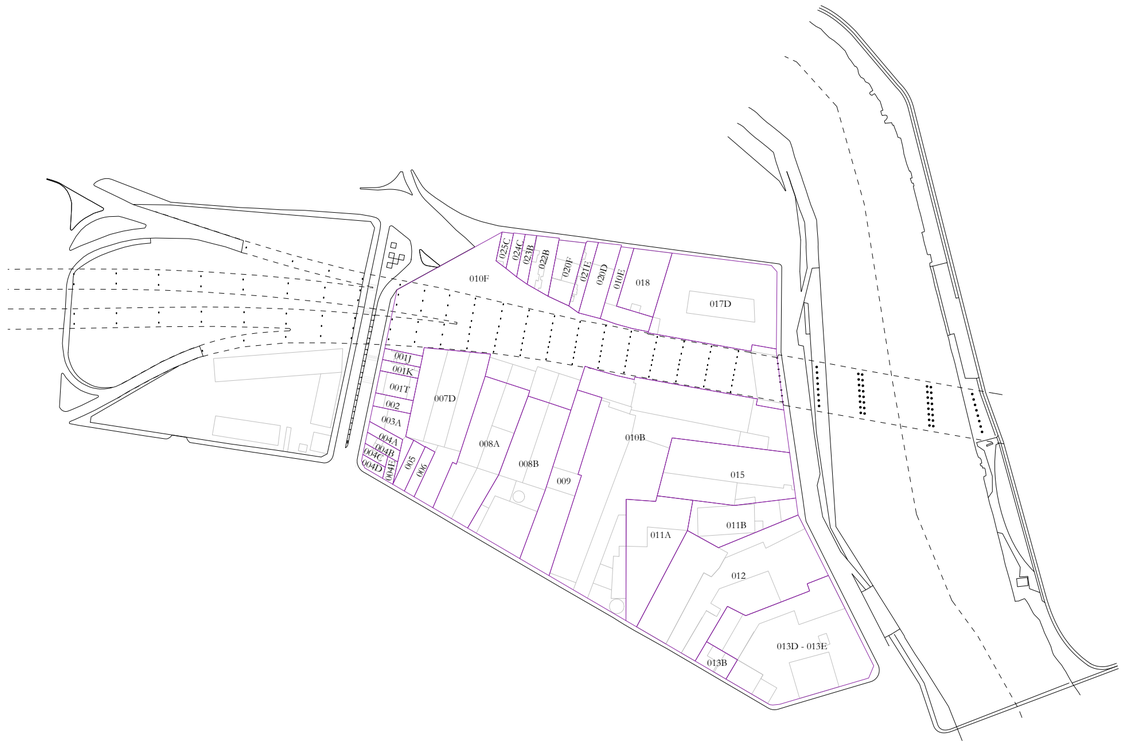




Equipamiento Av. Don Pedro de Mendoza. Vista desde Riachuelo. (Img. 022) (Img. 023)

Nomenclatura			Dimensiones (m2)					Datos básicos			
Sección	Manzana	Lote	Lote	Huella constructiva	Construido	No edificada	Suelo absorvente	Dominio	Ocupación	Contenido	Soporte
018	128	001J	255	121	121	134	**116**	Privado	Vivienda	Suspendido	Obsoleto
018	128	001K	255	160	**320**	95	0	Privado	Vivienda	Activo	Útil - Específico
018	128	001T	510	510	**1169**	0	0	Turbodiesel S.A.	Casa central	Activo	Útil - Variado
018	128	002	297	280	**918**	17	**17**	Turbodiesel S.A.	Comercio	Activo	Útil - Variado
018	128	003A	643	616	**694**	27	0	Weismal Arg S.R.L.	Oficinas y depositos	Activo	Útil - Variado
018	128	004A	236	236	236	0	0	Weismal Arg S.R.L.	Oficinas y depositos	Activo	Útil - Variado
018	128	004B	236	122	122	114	**15**	Privado	Vivienda	Activo	Útil - Específico
018	128	004C	163	138	138	25	0	Privado	Vivienda	Activo	Útil - Específico
018	128	004D	156	146	**208**	10	0	Privado	Vivienda	Activo	Útil - Específico
018	128	004E	147	147	**168**	0	0	Privado	Vivienda	Activo	Útil - Específico
018	128	005	378	290	**375**	88	**19,5**	Privado	Vivienda	Activo	Útil - Específico
018	128	006	320	223	**434**	97	**59**	UV VIS Metrolab S.A.	Fábrica	Activo	Útil - Variado
018	128	007D	4296	3901	**4339**	395	0	UV VIS Metrolab S.A.	Fábrica	Activo	Útil - Variado
018	128	008A	3802	3802	**6223**	0	0	Wabro Argentina	Fábrica	Activo	Útil - Variado
018	128	008B	4438	4021	**6459**	417	0	Wabro Argentina	Fábrica	Activo	Útil - Variado
018	128	009	3068	2650	**4343**	418	0	DGSAP Ciudad de Bs As	Depósito	Activo	Útil - Variado
018	128	010B	13.097	11766	**12002**	1331	**201**	Ostrilion S.A.C. e.l.	Fábrica	Activo	Útil - Variado
018	128	010E	916	555	**623**	361	0	Sulzer Turbo Services Argentina S. A.	Taller	Activo	Útil - Variado
018	128	010F	16546	2039	**2182**	14507	**193**	Ciudad de Bs As	Autopista	Activo	Útil - Variado
018	128	011A	3179	1332	1332	1847	**304**	-	Depósito	Suspendido	Útil - Variado
018	128	011B	1973	1973	**2.684**	0	0	MTU Detroit Diesel Allison ARG S. A.	Depósito	Activo	Útil - Variado
018	128	012	8036	4610	**7688**	3426	0	Policia de la ciudad	Departamento de seguridad DOUCAD	Activo	Útil - Variado
018	128	013B	469	288	**952**	181	0	FACBSA	Oficinas	Activo	Útil - Específico
018	128	013D/ 013E	7502	3587	3587	3915	**810**	Four Way Logistics S.R.L.	Depósito	Activo	Útil - Variado
018	128	015	4222	3730	**4441**	492	0	Envaplast S.R.L.	Oficinas	Activo	Útil - Variado
018	128	017D	5783	4930	**9860**	853	0	Policia de la ciudad	Depósito	Activo	APH - Variado
018	128	018	1409	1370	**2740**	39	0	-	Depósito	Suspendido	Útil - Variado
018	128	020D	992	992	**1197**	0	0	Empresa Romero S.A.	Depósito	Activo	Útil - Variado
018	128	020F	883	761	**1835**	122	0	Farmaplus	Oficinas	Activo	Útil - Variado
018	128	021E	470	388	**408**	82	0	Privado	Comercio	Activo	Útil - Específico
018	128	022B	723	603	**661**	120	0	Privado	Vivienda	Activo	Útil - Específico
018	128	023B	314	111	111	203	**203**	-	Baldío	Inactivo	Útil - Variado
018	128	024C	275	275	275	0	0	Samar S.A.	Tienda y Depósito	Activo	Útil - Variado
018	128	025C	217	207	**414**	10	**10**	C.A.T.A.C.	Oficinas	Activo	Útil - Específico

Información de lotes. Relevamiento y categorización de la Supermanzana.



Nomenclatura de lotes.

Centro Verde Automatizado Barracas

Dentro de la Ciudad de Buenos Aires se encuentran 15 establecimientos gestionados en conjunto con las Cooperativas de Recuperadores Urbanos que administrativamente pertenecen al sistema de Centros Verdes de Gestión Social. Según la BA Circular, iniciativa del gobierno que promueve la colaboración entre el sector público y el privado junto a las ONG para combatir el flagelo del cambio climático, la gestión de residuos en la ciudad es un desafío ambiental y logístico de considerable magnitud. Se ha determinado que la ciudad produce aproximadamente 7.300 toneladas de residuos por día.

Este volumen de desechos plantea la necesidad de estrategias de manejo más eficientes y sostenibles. Es relevante destacar que el 23% de los residuos corresponde a materiales reciclables. Esto se traduce en aproximadamente 1.700 toneladas diarias de materiales que podrían reincorporarse al ciclo productivo.

A pesar de este potencial, el sistema actual de reciclaje procesa una fracción de estos materiales. Diariamente, se tratan 440 toneladas de residuos en los centros verdes de la ciudad. De esta manera, si bien existe una infraestructura de tratamiento, hay una brecha significativa entre la cantidad de material reciclable generado y el volumen que actualmente se procesa y recupera.

La diferencia entre el potencial y la capacidad operativa actual indica que es fundamental expandir la capacidad y la eficiencia de los centros verdes para aproximar la proporción de residuos reciclables.

En este sentido, el Centro Verde Automatizado Barracas es el más grande de todos, donde la tecnología de clasificación se cruza con la inclusión de las cooperativas. Su función principal es la recepción, clasificación y acondicionamiento de los materiales reciclables que se acopian mediante la red de recolectores urbanos.

Si bien el centro es notable por sus capacidades mecánicas, también lo es por el impacto social y económico que genera para diferentes trabajadores. Según testimonios obtenidos a través de redes oficiales de las diferentes entidades de trabajadores, específicamente de “Amanecer de los cartoneros”, en el Centro Verde Barracas trabajaban 2000 personas que realizaban el procesamiento manual de 1500 toneladas mensuales.

Esta cifra muestra la intensidad del trabajo manual y la magnitud de la contribución de los recuperadores urbanos al ciclo de reciclaje, en conjunto con la incorporación de tecnologías de clasificación en otras áreas del centro. La coexistencia de métodos automatizados y el trabajo cooperativo es un rasgo distintivo del modelo implementado.

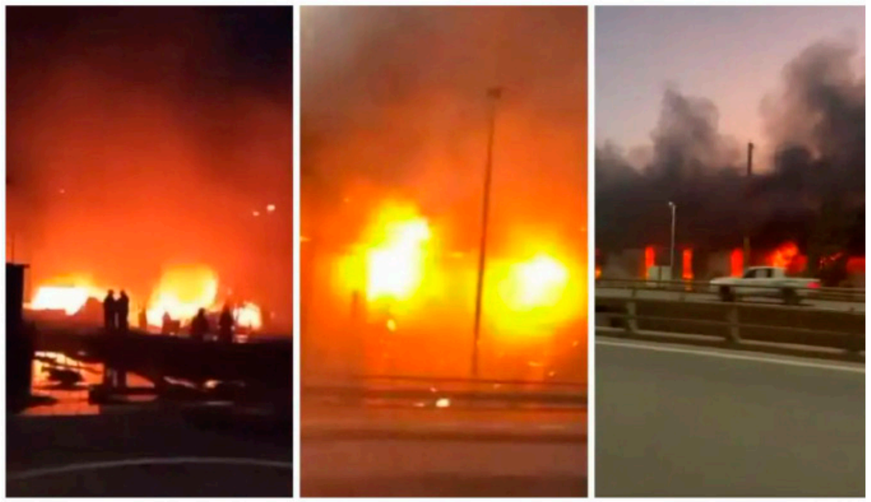


Gestión de residuos. Centro Verde Automatizado Barracas. (Img. 024)

ACTUALIDAD • NO HUBO HERIDOS

Se incendió una planta de reciclaje en Barracas y debieron evacuar a algunos vecinos

El fuerte viento atizaba las llamas y complicaba la tarea de los bomberos. Pesadas columnas de humo negro se extendían por el barrio.



Incendio voraz en Barracas | Captura de pantalla (X)

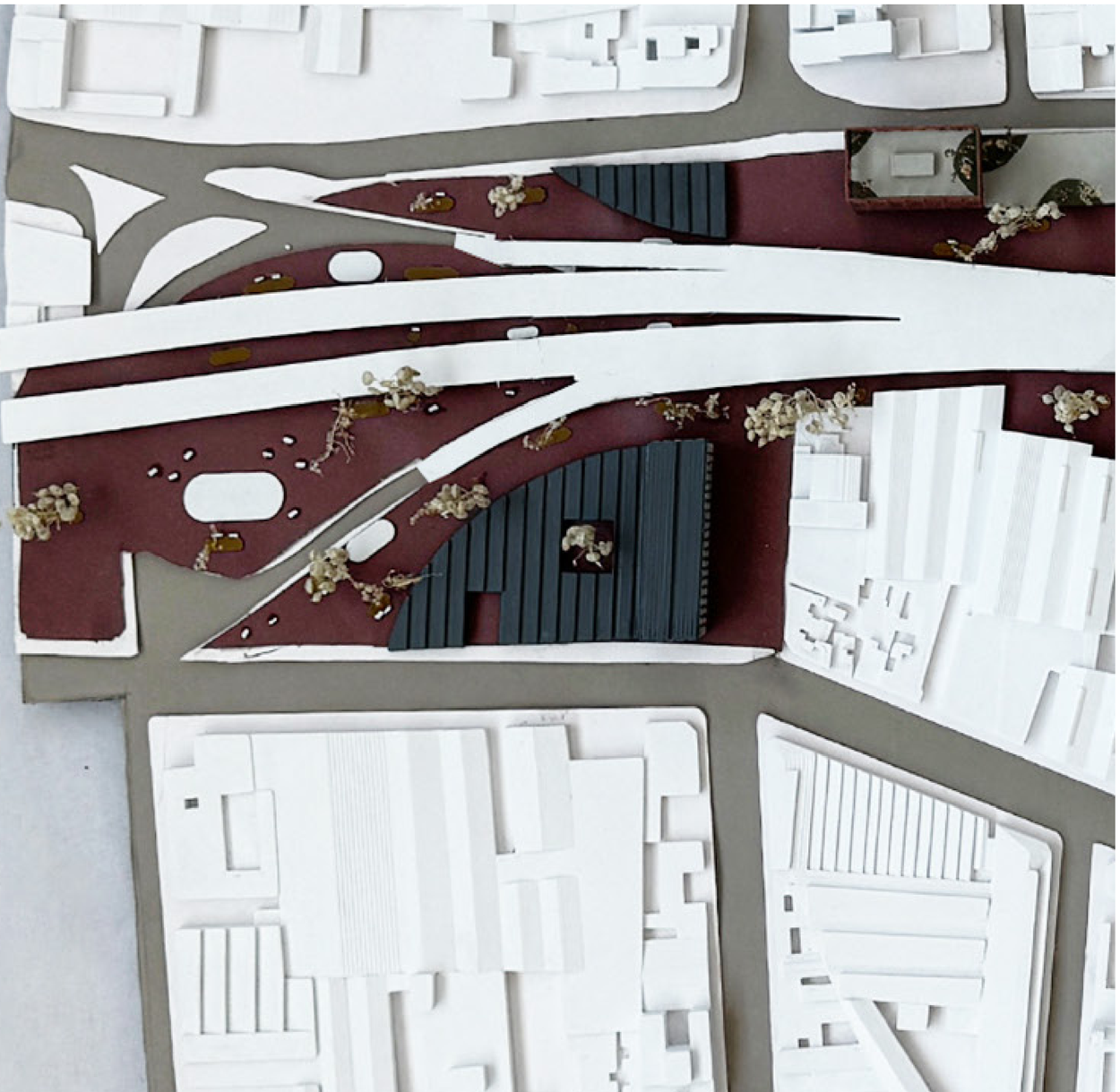
Diario Perfil (03/02/2024). Ciudad Autónoma de Buenos Aires. (Img. 025)

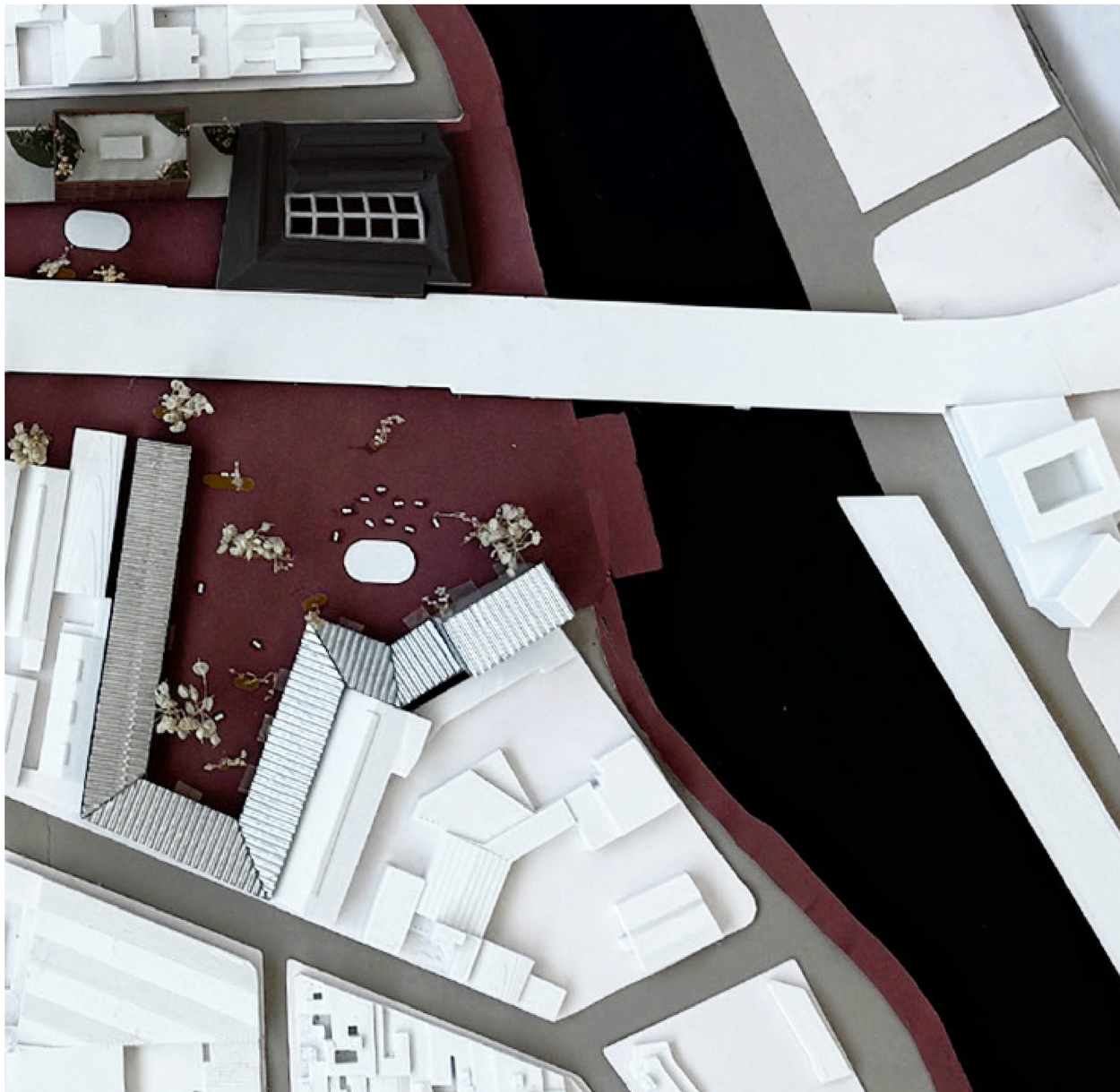
Dicha actividad de recuperación y reciclaje fue interrumpida el 3 de febrero de 2024 cuando un incendio afectó el Centro de Barracas, precedido por intentos de incendios en semanas anteriores que fueron controlados. No obstante, en esta ocasión, la magnitud del suceso superó la capacidad de respuesta, impidiendo contener la rápida propagación del fuego. El resultado fue la pérdida casi total de la infraestructura de los galpones, que quedaron reducidos tanto como la producción posible en el recinto.

Tras el siniestro, diversas entidades de vecinos y trabajadores organizaron reuniones con el fin de presentar un reclamo formal a las autoridades responsables del mantenimiento de las instalaciones. Se exige una respuesta en cuanto a la reconstrucción, para que el predio pueda recuperar su operatividad, permitiendo así la restauración primordial de los espacios laborales.



Centro Verde Barracas. Estado actual posterior al incendio. Fotografía: noviembre de 2025. (Img. 026)





Conexión del Parque Lineal con el Camino Costero

La intención de la tesis es reconfigurar la zona urbana de modo que sea un núcleo atractor para la ciudad con la premisa de un futuro en el que el Riachuelo sea navegable y turístico. A través de esta operación, se establece una conexión entre el centro de la ciudad y el río por medio del parque lineal que atraviesa las dos manzanas intervenidas.

Para esto, se propone una remodelación urbana que permita generar edificios que conformen en el interior de las manzanas un gran parque público de libre acceso. La propuesta del proyecto se articula mediante la integración de los elementos preexistentes, es decir, el componente fabril, y el espacio público, generando así ámbitos intermedios que faciliten la interacción y el desarrollo de actividades diversas. Se concibe un espacio público de carácter atípico en el contexto urbano, dentro de la supermanzana y su manzana adyacente -que se comprenden como una misma-, en relación con el bajo Autopista Arturo Frondizi, lo cual implica una reinterpretación del concepto de manzana y su modo de habitarla.

Estos edificios deben para ello conformarse hacia la línea oficial y adosarse a los proyectos linderos por medio de negociaciones con los actores y mediaciones con el entorno. En la implantación, los edificios que se adosan a las medianeras se plantean con sus respectivos servicios hacia las mismas, mientras que en los que no poseen una medianera colindante se proponen en el medio de la tira, de forma transversal para no dificultar el paso de los usuarios.

A su vez, se establece un esquema que modula en altura la permeabilidad y la privacidad del mismo, igualando la transitabilidad de la planta baja con la gran plaza, y haciendo cada vez más privados los usos superiores. A partir de las relaciones de altura con el entorno, se generan despuntes con dichos programas de permanencia. Se incluyen usos residenciales y comerciales que permiten la reactivación de la zona por un aumento demográfico intencionado.

En ese sentido, se proponen edificios que comparten su relación en torno al gran parque público y la capacidad de adaptarse a los futuros cambios que la zona pueda tener, tomando las características que poseen sus diferentes implantaciones. La tesis plantea generar un nuevo paisaje que, en contraste con el ofrecido por la autopista, la amplitud de los espacios circundantes a la infraestructura y la conexión de los mismos, posibilite el esparcimiento y un recorrido agradable para los peatones del barrio y los futuros visitantes turísticos de la zona navegable.

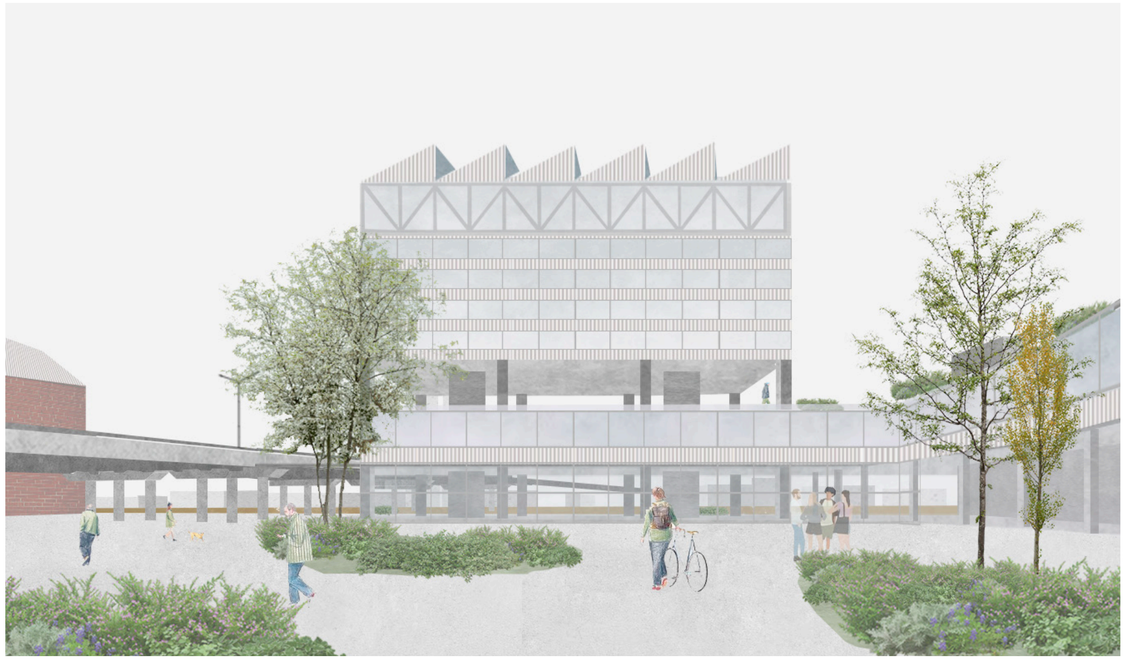


Imagen conceptual de las intenciones de proyecto.

Los diferentes autores que se ven comprendidos en la tesis son, por un lado, vinculados al gobierno: el Centro Verde Barracas, AUSA (Autopistas Urbanas Sociedad Anónima) y la Policía de la Ciudad; en conjunto con otros dominios fabriles como Ostrilion S.A.C. e.l., Envaplast S.R.L., Detroit diesel Allison, y por último, otros privados. Así, la selección de lotes se realiza a partir de entender la necesidad de permeabilizar la manzana y poder atravesarla peatonalmente desde sus distintas calles.

La integración de estos actores al programa se logra mediante la implementación de un centro verde que desarrolla actividades híbridas, aprovechando la cantidad de residuos urbanos generados para crear oportunidades laborales. Algunas de las posibles actividades que se proponen en torno a lo fabril son: puntos de acopio de elementos reciclables, gestión de residuos metálicos, una planta de producción de embalajes a partir de elementos reciclados, y una planta de recuperación y transformación de metales. En cuanto al desarrollo del parque y el ocio, se establecen una huerta urbana y compostaje comunitario, un pabellón para exposiciones de arte con elementos reciclados y ferias de productos sustentables. Y por último, considerando la integración con el barrio, talleres de producción a partir de elementos reciclados, capacitación técnica en oficios metalúrgicos, soldadura y el espacio de formación para cooperativas de recuperadores urbanos.

La diversidad de programas derivados de la investigación de las capacidades de las instalaciones fabriles existentes posibilita la transformación de un espacio destinado exclusivamente a un desarrollo específico en una planta de producción integral que opera a partir de elementos reciclados, convirtiendo los residuos en recursos.

El parque lineal se diseña sobre una sucesión de parcelas, ocupando los espacios residuales de la infraestructura de la autopista que fueron destinados al uso público pero que no se desarrollaron como tal.

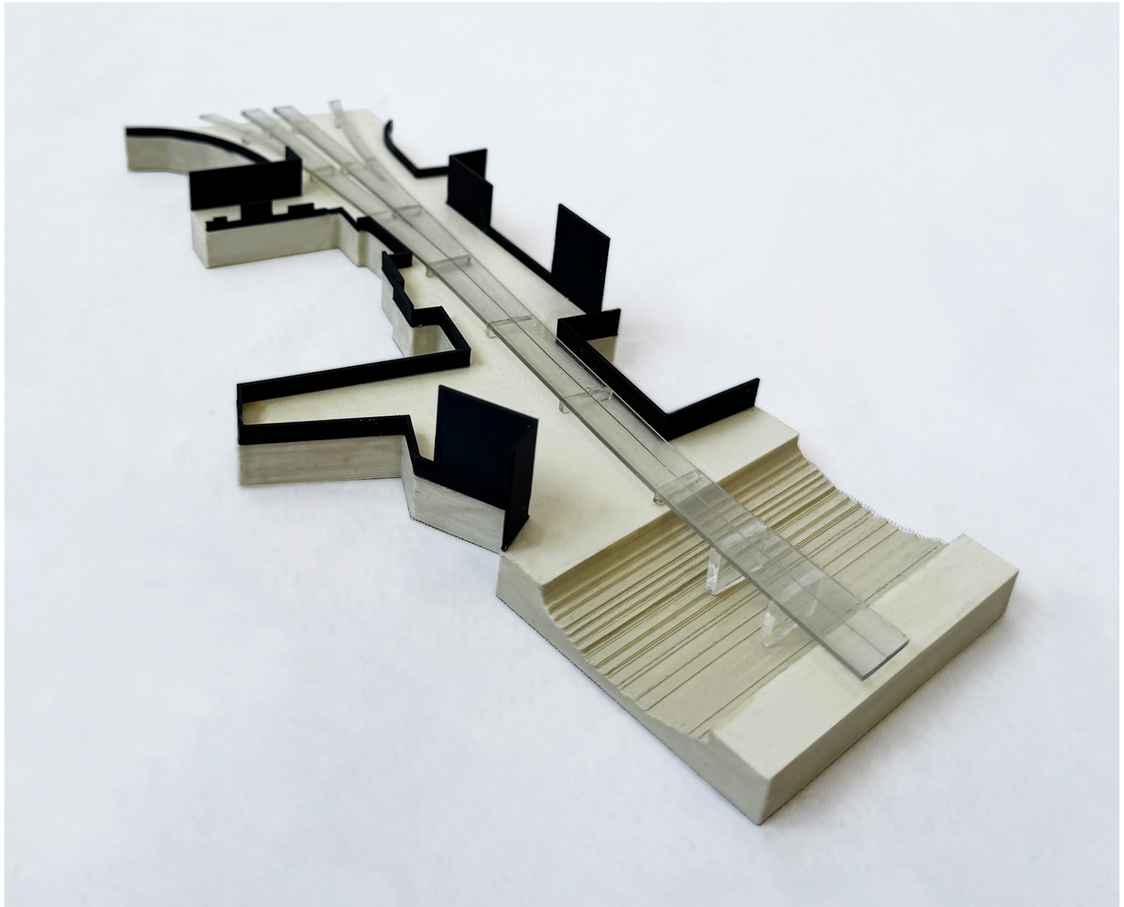
Es importante mencionar que previamente existieron iniciativas que abarcan estas mismas problemáticas sobre los bajo autopista. Se llegaron a desarrollar propuestas de ley que integran varios lugares de la ciudad; sin embargo, la tesis plantea una propuesta central bajo la Autopista Arturo Frondizi ya que se reconoce el potencial sobre la conexión del parque lineal con el camino costero que rodea el Riachuelo.

La propuesta de este gran parque facilita la continuidad del tránsito peatonal, impulsando la reactivación de la zona. Se desarrollan áreas delimitadas por el mismo pavimento, a veces cercadas y otras no, donde tienen lugar diversas actividades: huertas, canchas deportivas, sectores de juegos infantiles, zonas de descanso, entre otros. De esta manera, se incita al desarrollo de una interacción social a lo largo del recorrido, dinamizando el barrio.

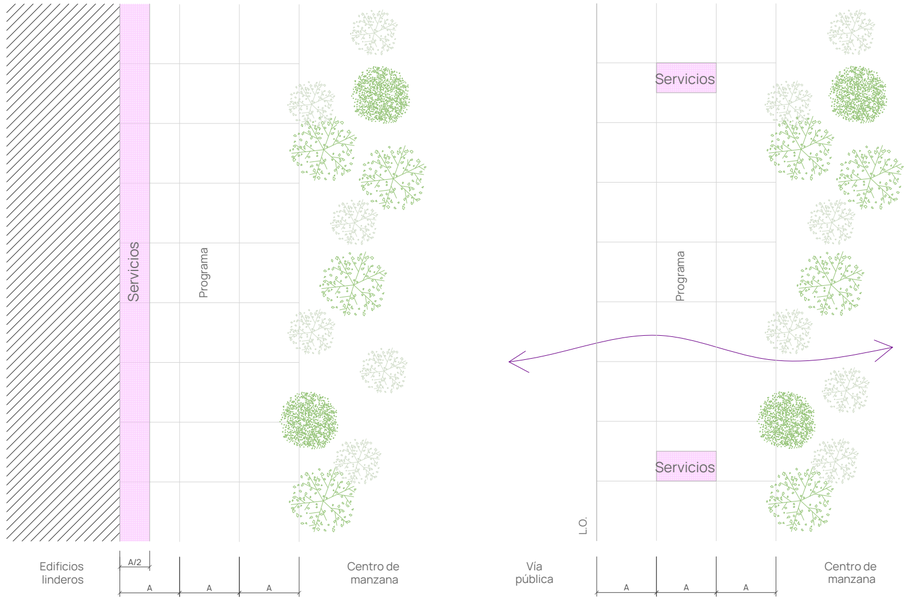
Se incorporan dos actores gubernamentales: la Secretaría de Desarrollo Urbano y el Ministerio de Espacio Público e Higiene Urbana. Estas entidades serían las responsables de ejecutar el desarrollo y el mantenimiento del parque lineal, lo que permitiría integrar cada una de sus partes y concebirlo como una totalidad orientada al beneficio público.



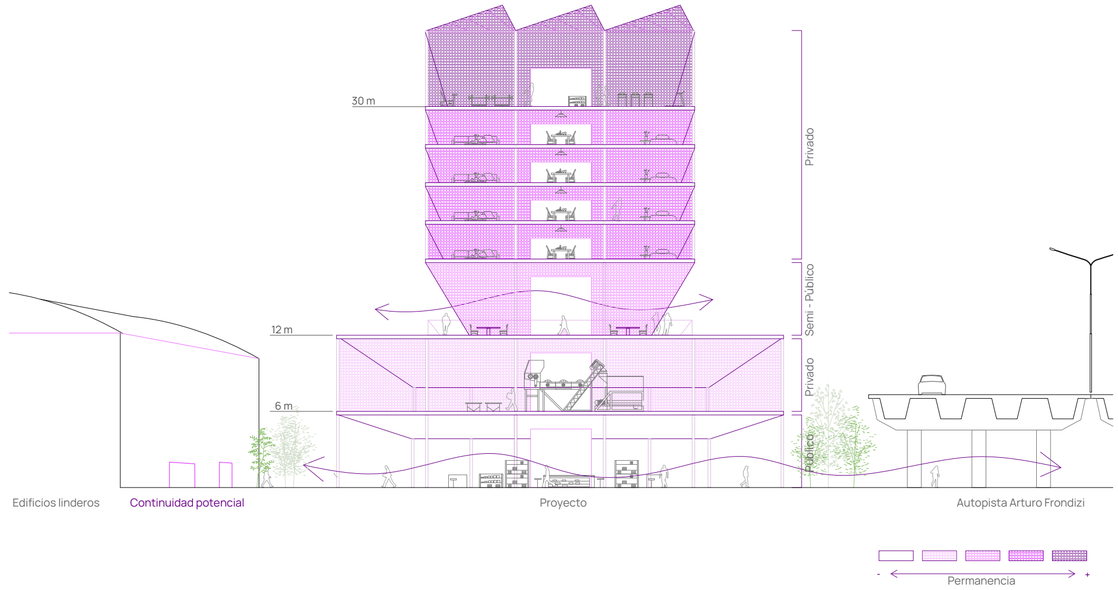
Croquis de intención: permeabilización de la manzana y vinculación con el parque lineal.



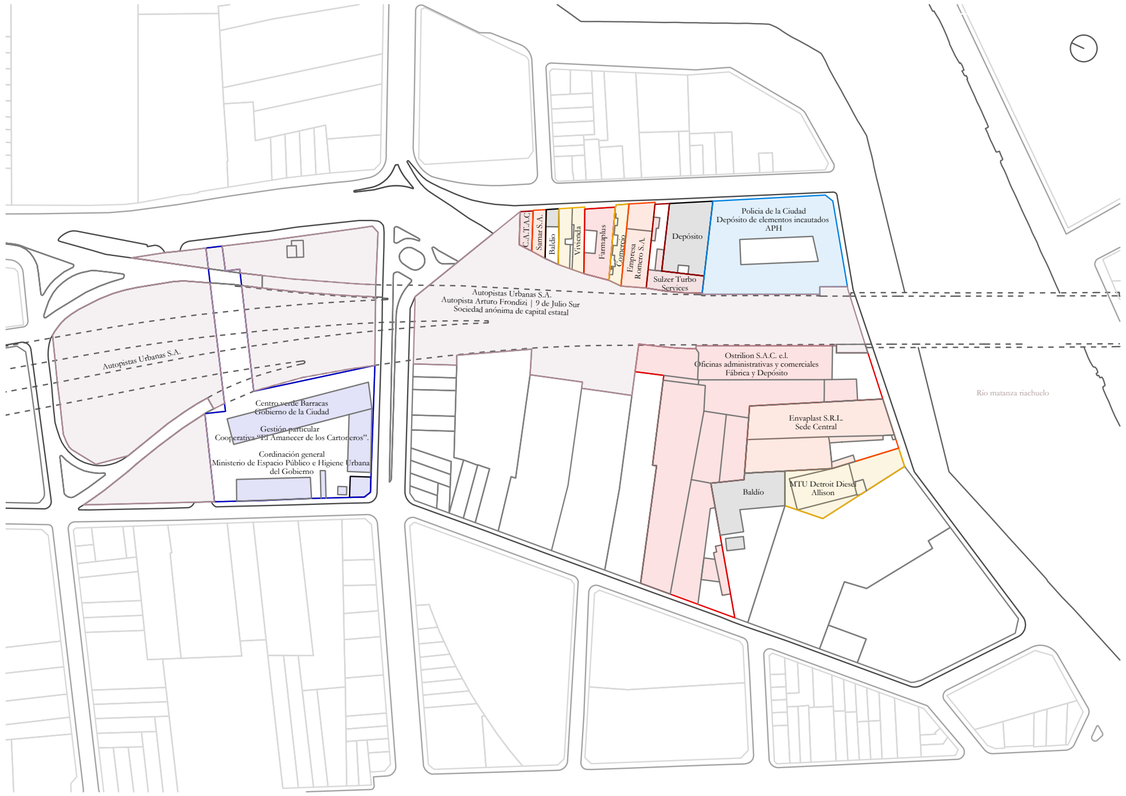
Maqueta conceptual del espacio público interior de manzana.



Esquema de organización de planta según relación con medianeras.



Esquema conceptual. Graduación de permanencia y relación con el entorno.



Identificación de las parcelas consideradas para la implantación del proyecto.



Esquema de posibilidades de vínculos entre programas existentes. Programas emergentes.



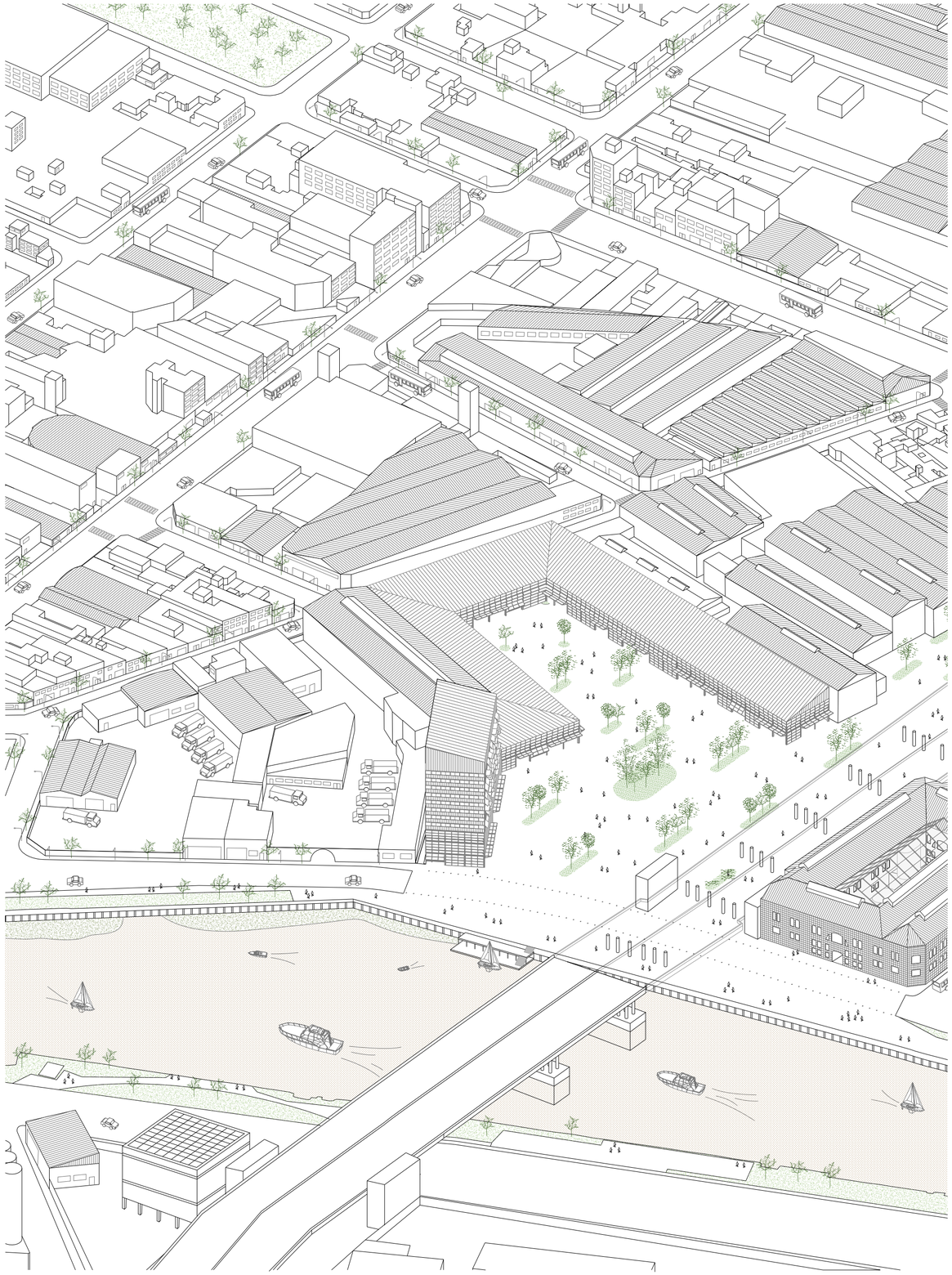


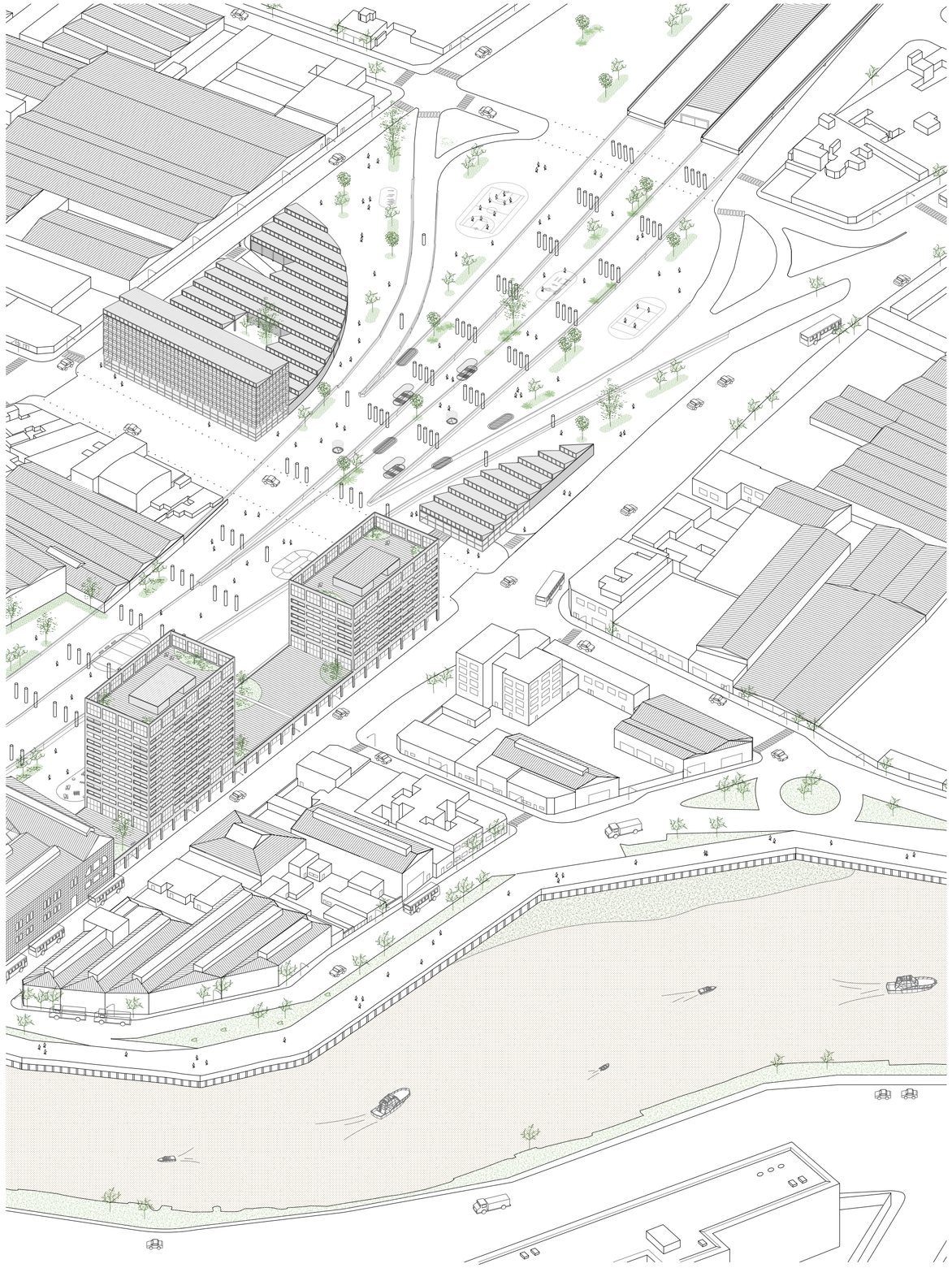
Axonometría general masterplan.



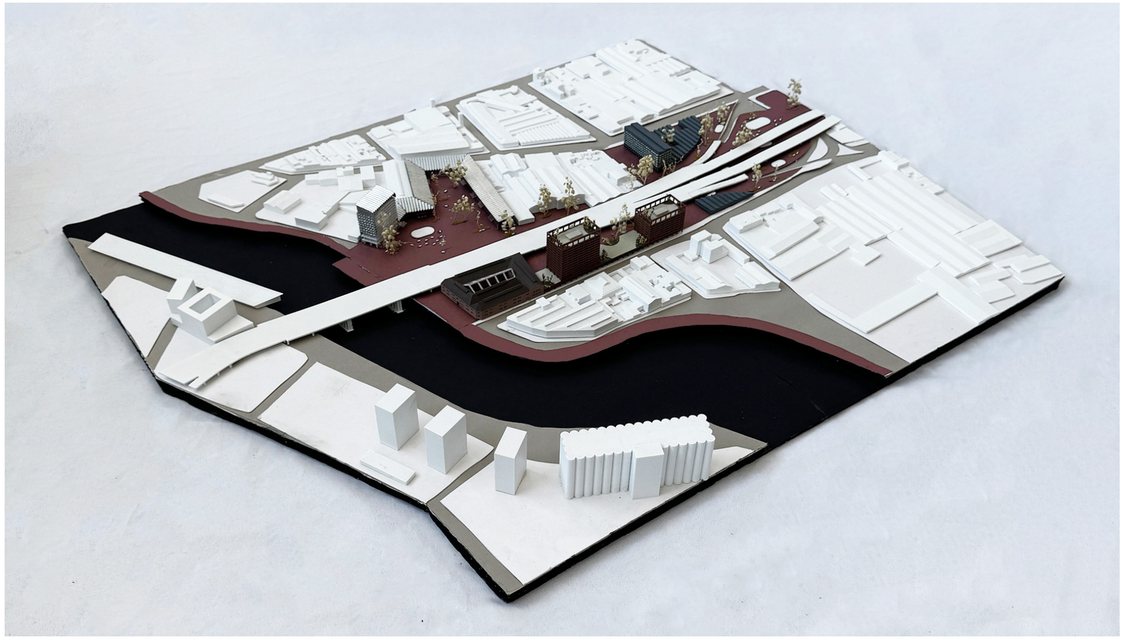


Planta de techos masterplan.





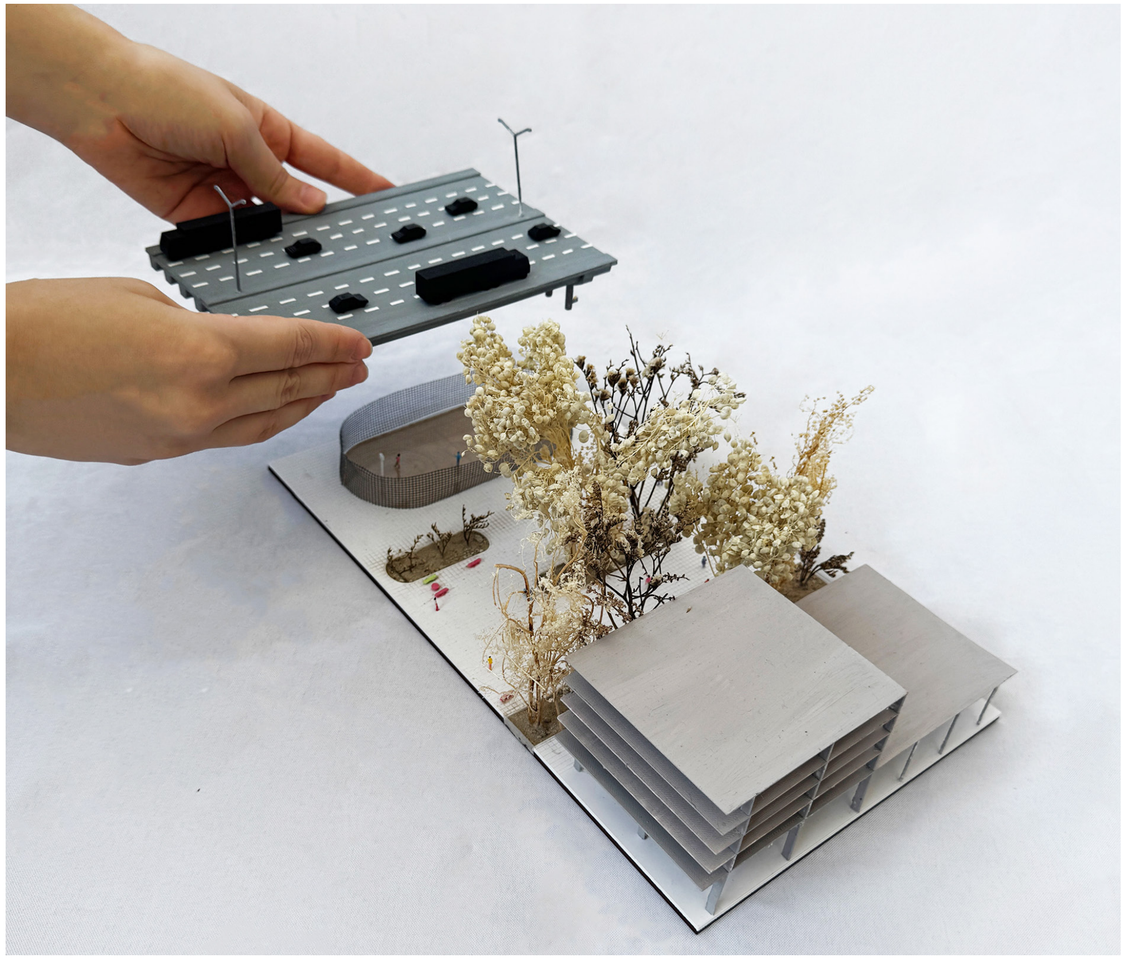
Axonometría masterplan Supermanzana.



Maqueta general del masterplan.



Detalle de maqueta general del masterplan.



Maqueta sección conceptual. Programa bajo autopista.



Maqueta sección conceptual.



Imagen desde Avellaneda. Estado inicial. (Img. 027)



Imagen proyecto desde Avellaneda.

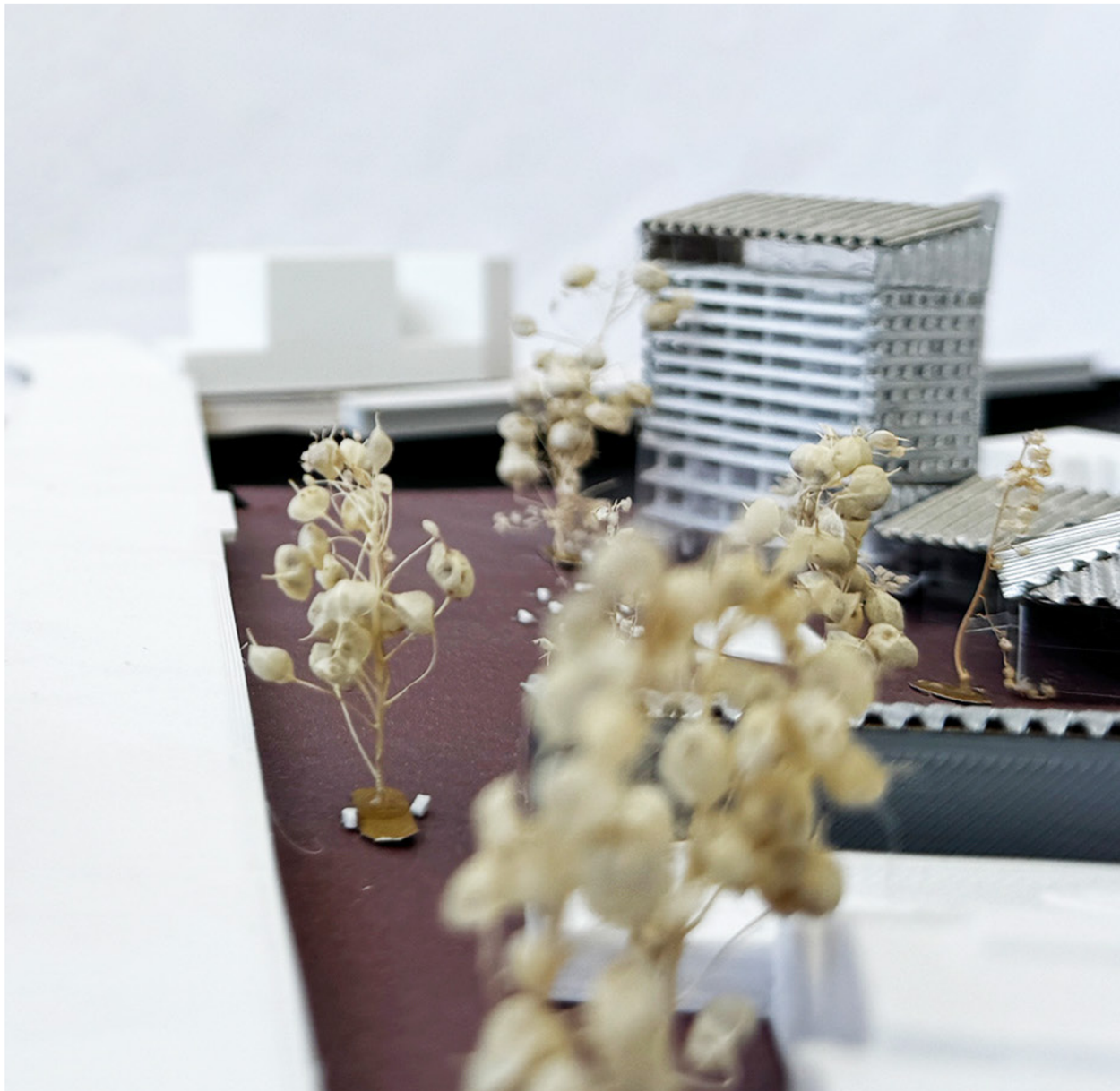


Imagen desde Avellaneda. Estado inicial. Ex depósito de frutos. (Img. 028)



Imagen proyecto desde Avellaneda.





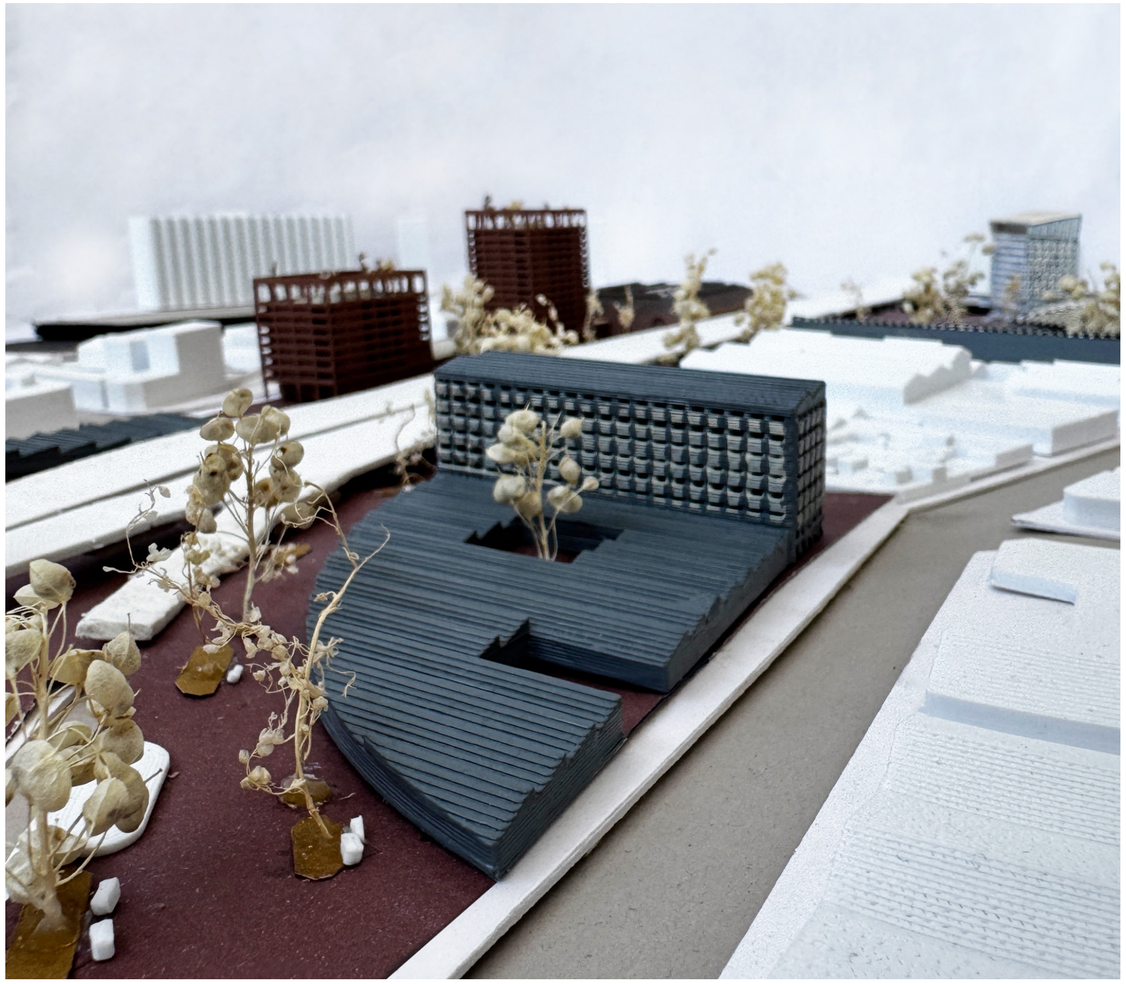
Vivienda Colectiva y Planta de Reciclaje

Para comenzar, el primer conjunto se posiciona donde se encuentra un centro de reciclaje el cual dejó de estar activo tras un incendio, lo cual deterioró la estructura al punto de necesitar ser reconstruida para asegurar su continuidad de producción.

Frente a la situación de muchos vecinos afectados por la pérdida de un espacio de trabajo, que también comprende una pérdida de procesamiento de residuos de gran magnitud para la ciudad, se plantea la utilización del predio. Con una red de centros verdes dentro de la ciudad que no abarca el porcentaje de demanda, este proyecto busca incorporar un nodo operativo que mejore el rendimiento ambiental de la zona.

Se planteó una infraestructura contemporánea que combine procesos productivos, equipamientos públicos y programas de difusión y concientización social vinculados al reciclaje. El conjunto parte de dos edificios a los lados de la manzana, los cuales su morfología dirige el flujo de personas hacia el pasaje bajo autopista, donde soterrada, se desarrolla la producción mecánica de la planta de reciclaje.

El desarrollo del conjunto se segmenta en tres niveles: un subsuelo con la planta de reciclaje donde se abren tragaluces y circulaciones verticales que conectan con el nivel cero; una planta baja con programas públicos que se expresan hacia el exterior y el pasaje bajo autopista; y a partir de la doble altura en relación al nivel de la autopista, viviendas.





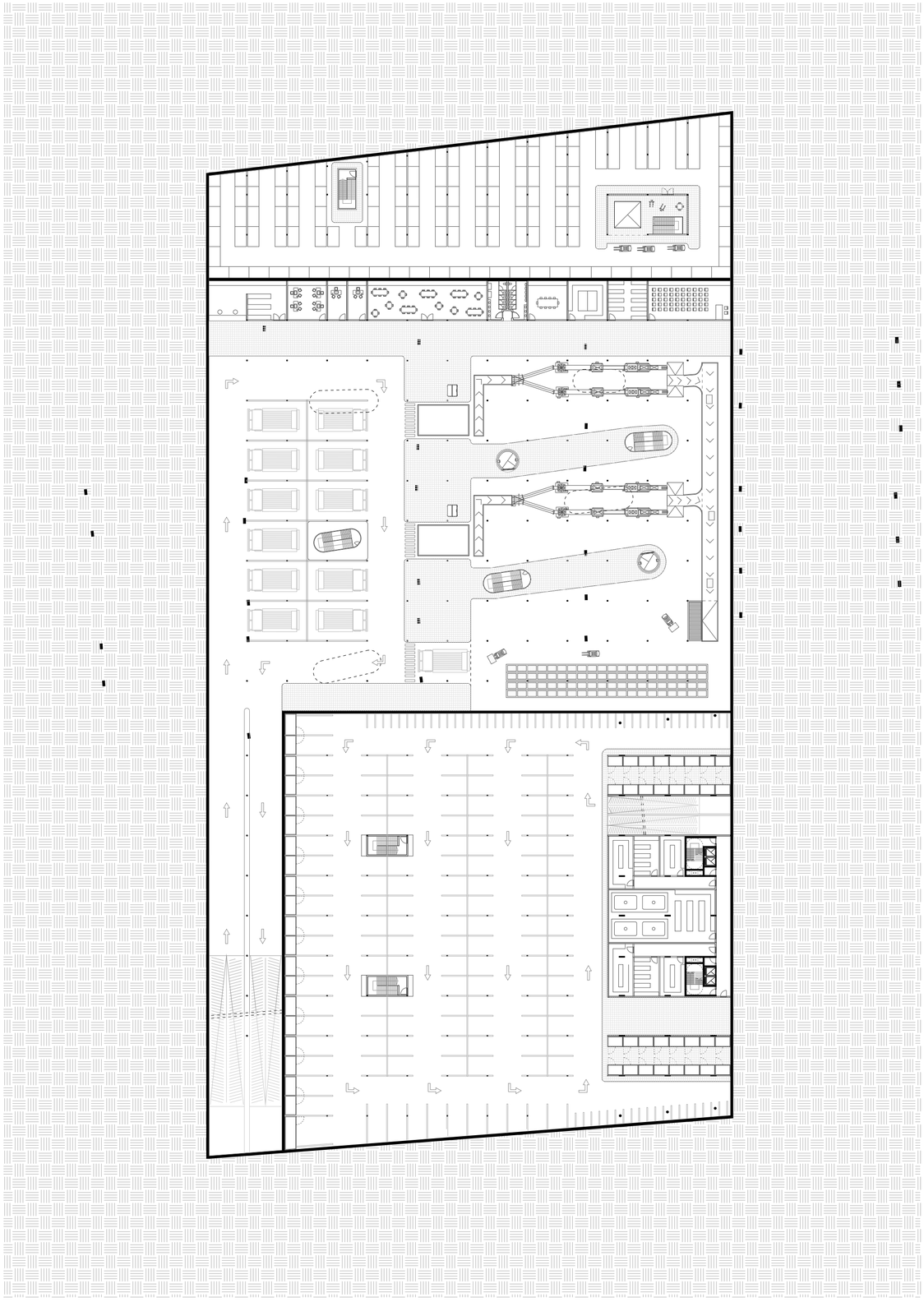
Maqueta proyecto 01: Vivienda Colectiva y Planta de Reciclaje
Esquemas: 01. Selección de lotes | 02. Delimitación del subsuelo destinado al Centro Verde | 03. Implantación de pabellones y despunte.

La planta de reciclaje se encuentra en un subsuelo, donde se realizan las operaciones técnicas: se aloja la maquinaria pesada, la recepción de materiales, las áreas de clasificación, limpieza, armado de fardos y el movimiento interno. La condición de enterrarla permite eficiencia operativa, control acústico y separación programática respecto de lo público. En este mismo nivel se incorporan un almacén y un estacionamiento correspondientes a los edificios.

Sobre el frente principal y de mayor porte se ubica el edificio que concentra el vínculo con la comunidad. La planta baja, donde se desarrolla un techo shed continuo, integra talleres productivos impulsados por el reciclaje, gastronomía y salas de exposición, orientados hacia el parque bajo la autopista. Hacia la vereda se ubican paneles translúcidos que permiten mostrar las actividades del interior. La actividad interna se expresa hacia el exterior, generando permeabilidad y activación del espacio público. El auditorio, ubicado en el centro del pabellón, expande hacia un patio interno el cual separa los programas del sector administrativo y servicios. Y sobre el frente opuesto, un edificio en planta baja que funciona con un mercado y acompaña la estrategia del masterplan de activar el área con nuevos usos y servicios.

En el despunte se desarrollan departamentos flexibles orientados al trabajo, capaces de segmentar para crear áreas independientes. A la vez, incorpora pequeñas oficinas multiuso que funcionan como estudios o espacios laborales complementarios dentro del mismo espacio de la vivienda.

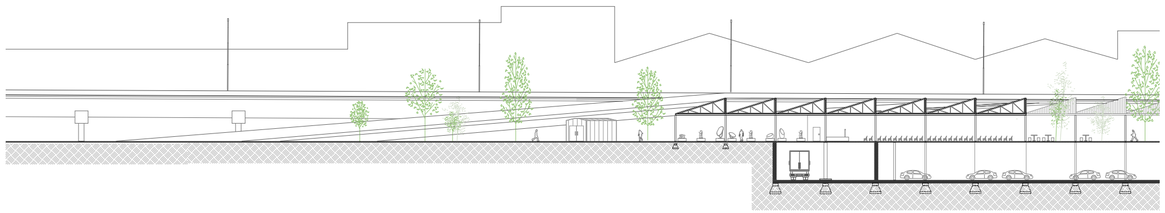
De esta manera, desde el parque se pueden ver las relaciones de los elementos, por un lado el pasaje bajo autopista con el parque, por otro, el pabellón con paneles translúcidos que se abren hacia este, y como el despunte se vincula con el pabellón a partir de una estructura de cerramiento perimetral continua que une los dos remates.



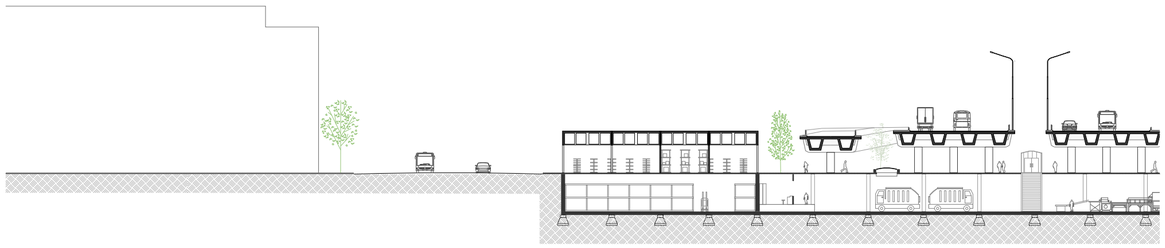
Planta Subsuelo.

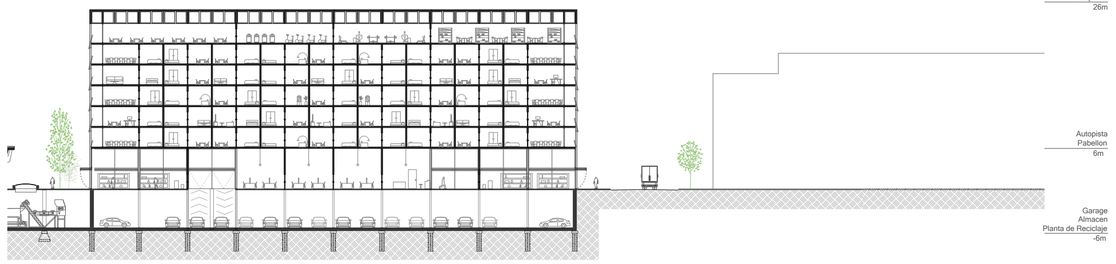


Planta Baja.



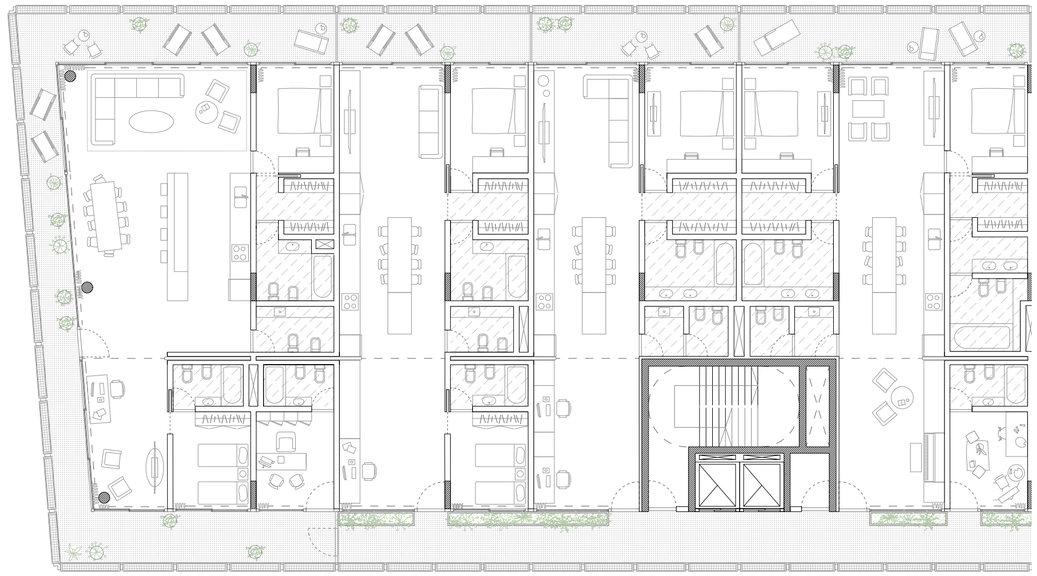


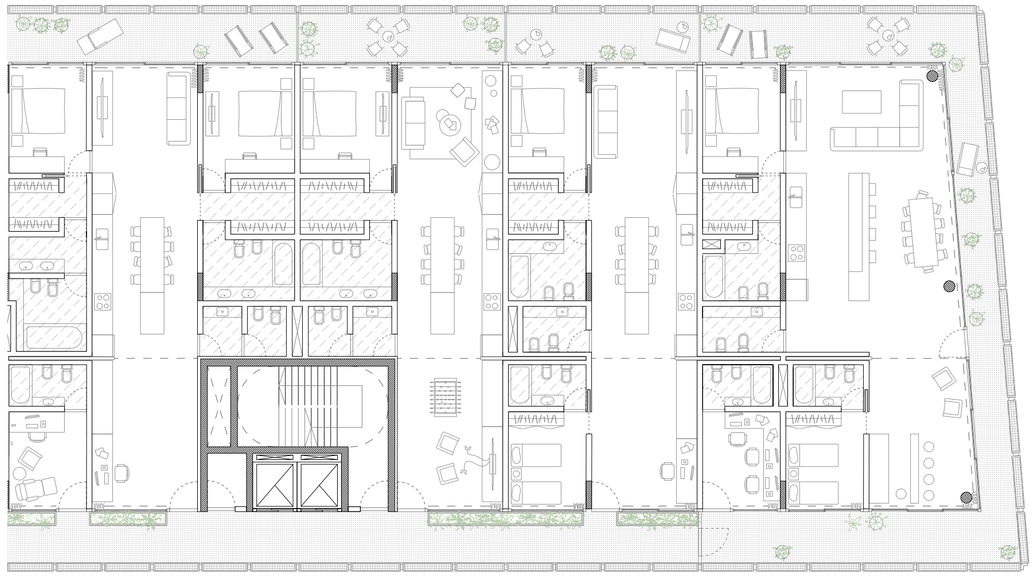




Secciones.

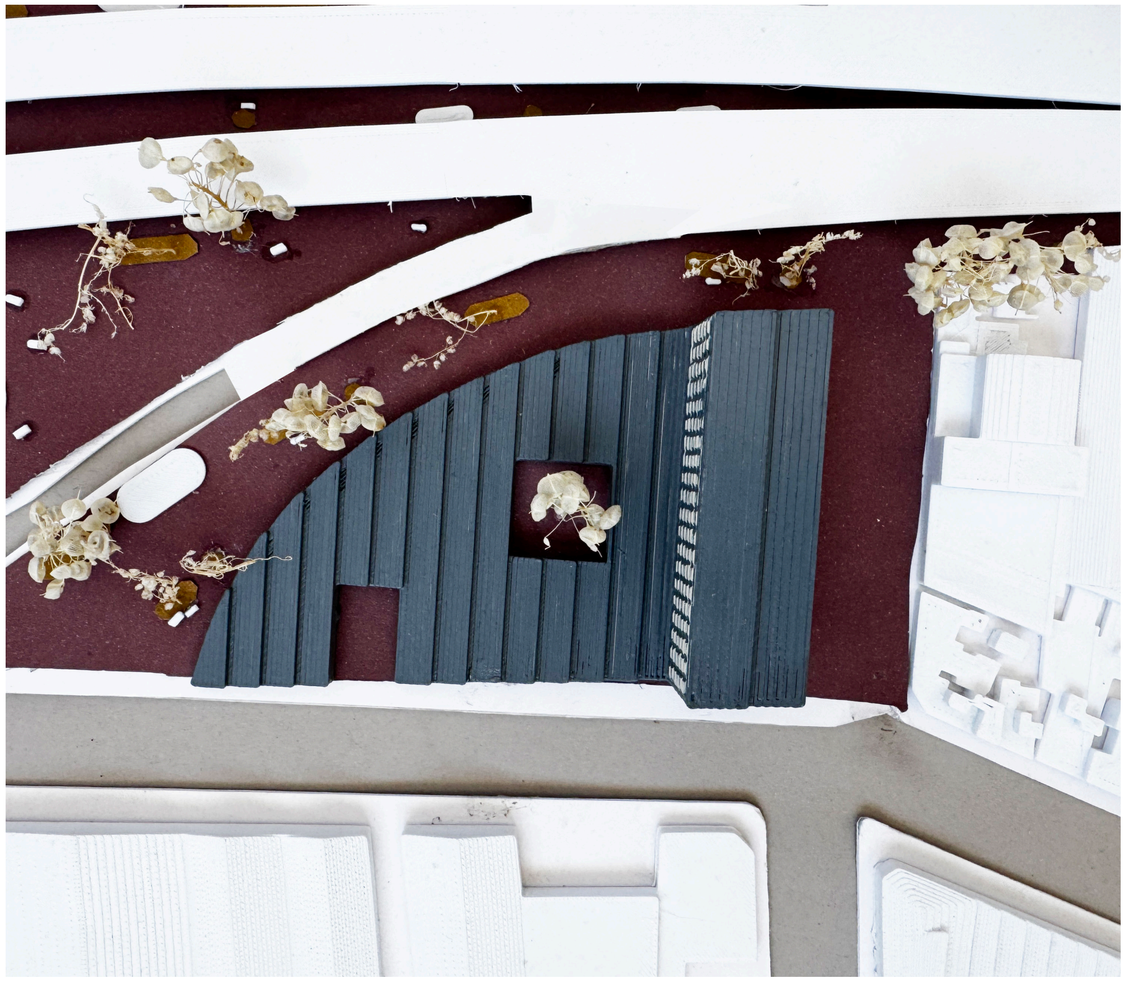
0 1m 2m 10m





Planta tipo.

0 1m 2m 5m



Maqueta proyecto 01: Vivienda Colectiva y Planta de Reciclaje



Imagen desde parque interior. Proyecto 01.

Vivienda Colectiva y Refuncionalización Depósito de Frutos

Para el proyecto siguiente se toma uno de los laterales de la autopista que contiene un edificio patrimonial junto con otros depósitos de empresas, un comercio y una vivienda. Estos últimos, programas no consolidados que el proyecto propone reorganizar y relocalizar.

La estrategia con la que se opera de modo común es liberar el centro de manzana creando parque público, el cual requiere de equipamiento para poder activarse. En ese sentido, mediando con los actores dueños de los lotes anexos al depósito se propone un proyecto entre privados y el gobierno que pueda albergar múltiples programas en simultáneo.

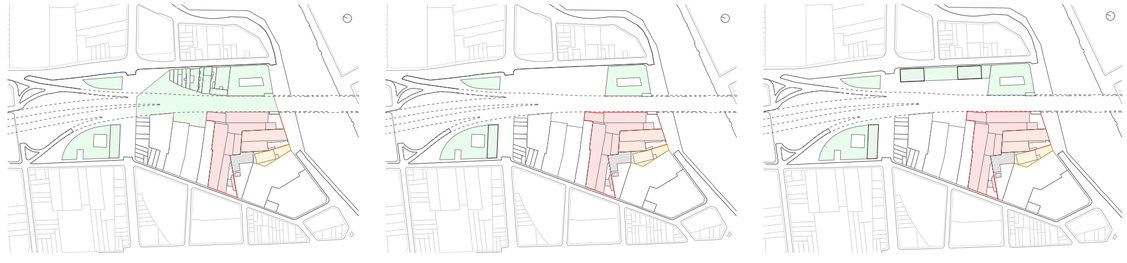
El edificio que se mantiene en este sector corresponde al ex depósito de frutos frente al riachuelo que fue construido en 1896 y funcionaba como lugar donde se realizaba la recepción y venta de mercaderías provenientes de otras partes del país. El depósito tenía una ubicación privilegiada en torno al riachuelo contando con una playa de desembarco que facilitaba la logística. En cambio, en la actualidad su uso cambió, la policía de la ciudad emplea el mismo como depósito de elementos incautados.

Entonces, en relación con la agenda de la tesis, el proyecto se pregunta cómo refuncionalizar el edificio patrimonial para facilitar el vínculo de la ciudad con el camino costero del Riachuelo incorporando como tema las múltiples vidas que puede tener un edificio. Se dispone un edificio lineal adosado a la línea de frente oficial y al depósito de modo que con la autopista se consolida espacio público descubierto en vínculo con los otros proyectos.

Los programas que se proponen son de carácter público y libre en el primer nivel y luego en los despuntes programas privados de mayor permanencia. Se establece un centro cultural en el ex depósito de frutos que se vincula con el edificio lineal que propone locales gastronómicos y comerciales acorde a la escala industrial del barrio. A la vez, por la gran longitud que posee el edificio, se constituye a partir de calles vecinas un pasaje que materializa la intención del proyecto de permeabilizar la manzana. En cuanto al depósito, se interviene a partir de aperturas en planta baja que interactúan con la plaza pública de la cota cero y generan una segunda vía de conexión entre el parque lineal y el camino costero.

Partiendo de la idea de un futuro en el que el Riachuelo sea un corredor navegable y turístico —capaz de dinamizar la zona durante un rango más amplio de horarios— se plantea incorporar viviendas que favorezcan la presencia continua de personas en el área. Por medio de una estructura sistemática se apilan los programas: se disponen viviendas en los despuntes y se generan espacios comunes en la tangencia entre ellos creando unas terrazas compartidas. De este modo, tanto el centro cultural como los espacios comunes de las viviendas cuentan con expansiones.

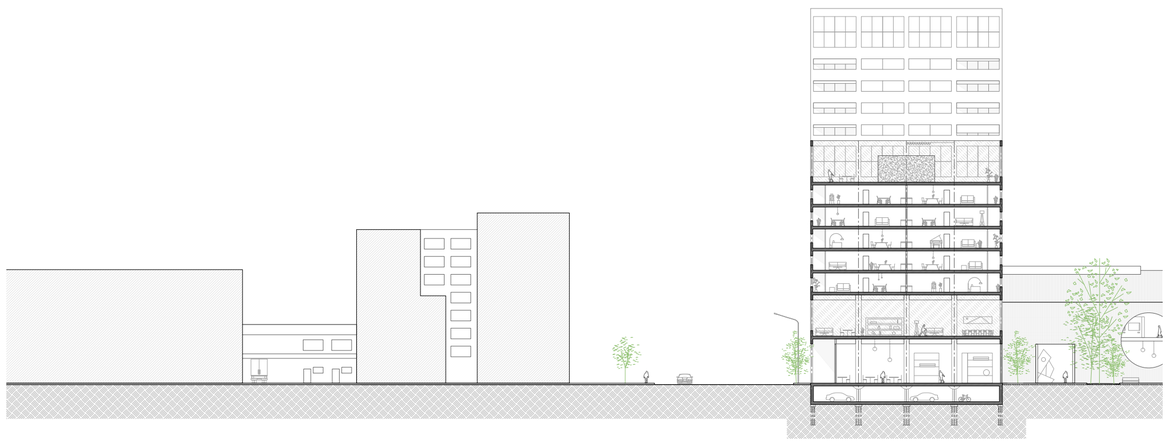


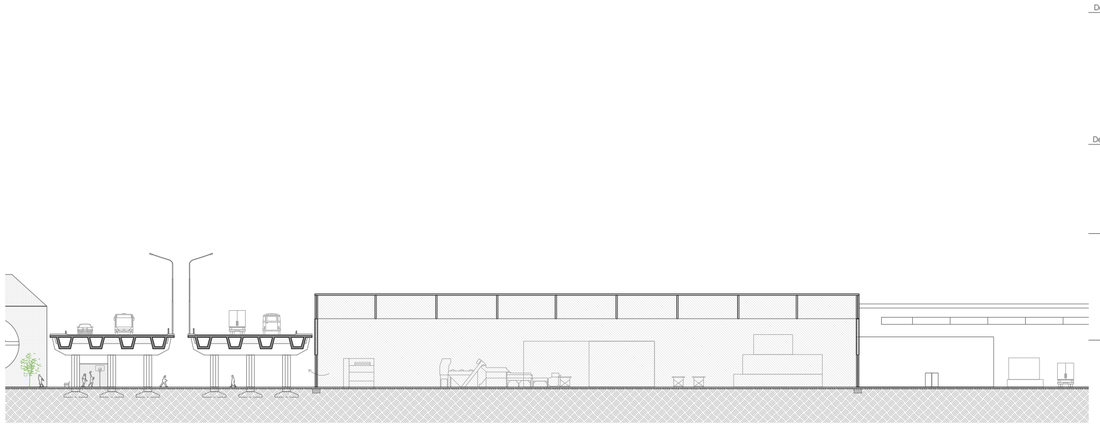


Maqueta proyecto 02: Vivienda Colectiva y Refuncionalización Depósito de Frutos.
Esquemas: 01. Selección de lotes | 02. Área a trabajar. Ex depósito de frutos APH. | 03. Implantación del edificio lineal y despuntes.

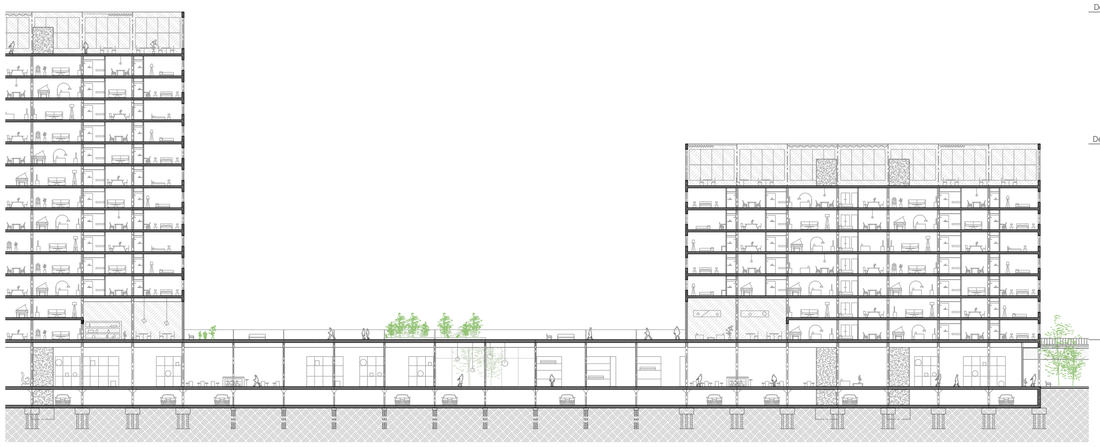


Planta Baja.



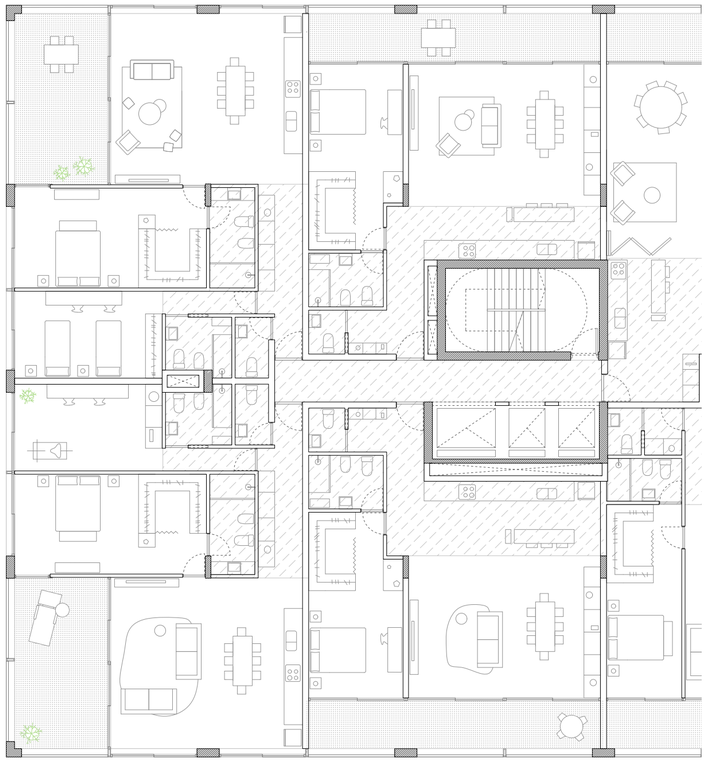


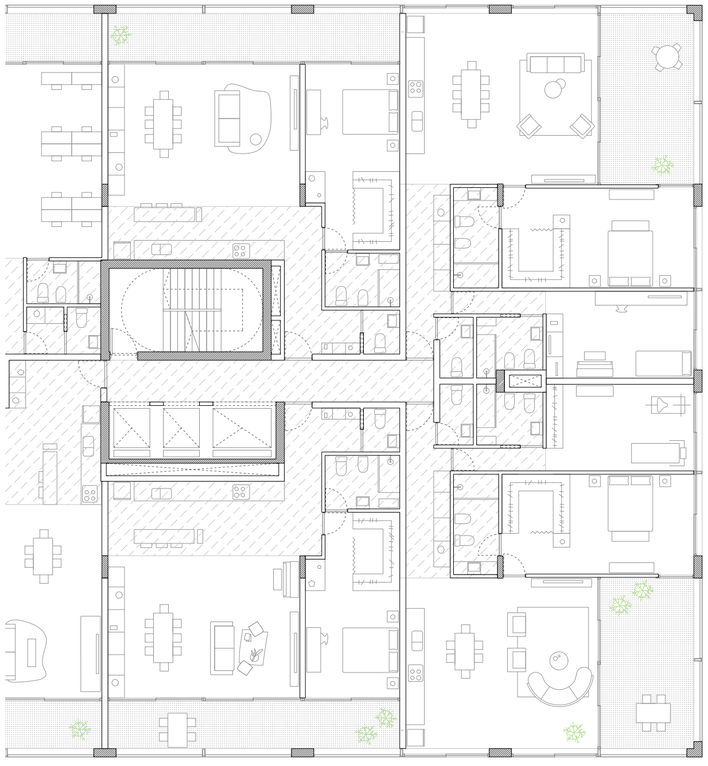




Secciones.

0 1m 2m 10m



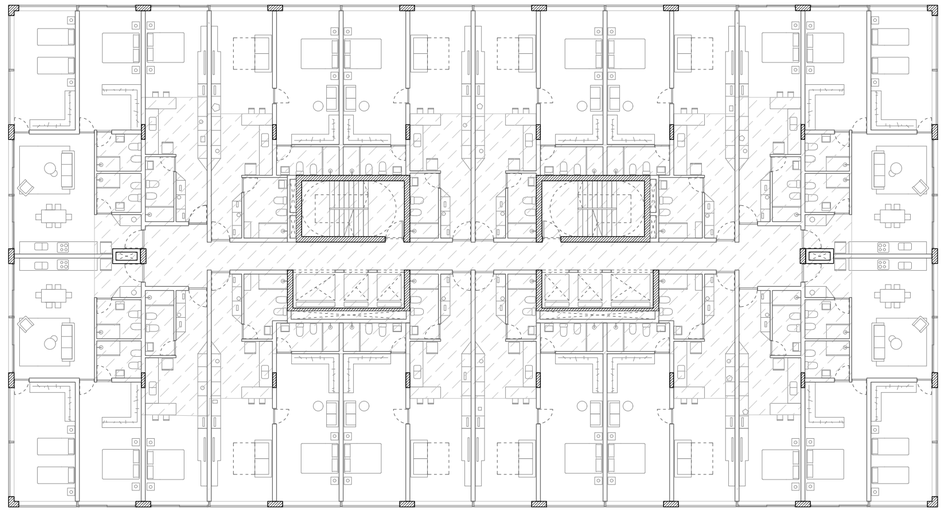


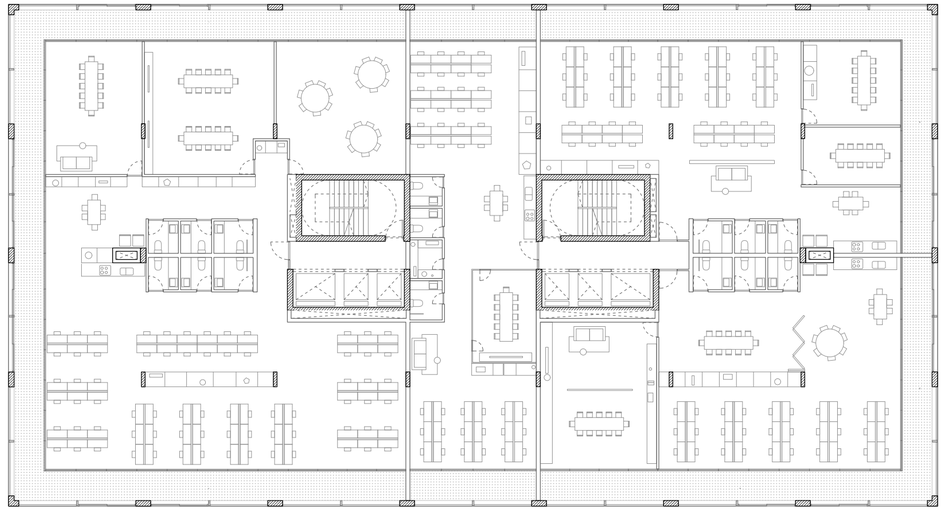
Planta Tipo. Vivienda.

0 1m 2m 5m

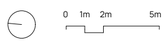
A su vez, la estructura y los plenos se proponen de modo tal que se pueda garantizar la flexibilidad y adaptabilidad de la planta ante un futuro incierto. En principio se establecen 10 unidades por nivel en cada despunte pero la estructura permitiría reorganizar y disponer otros programas. Otros posibles programas incluyen hotelería u oficinas, donde los muros se reinterpretan para maximizar el aprovechamiento de los límites de la planta sin balcones, o bien se regularizan para establecer un pasillo externo continuo que posibilite rodear la totalidad de la planta. De este modo, la ubicación de los núcleos permite mantener un pasillo interno ininterrumpido o considerar su división para la privatización de una mitad de la planta.

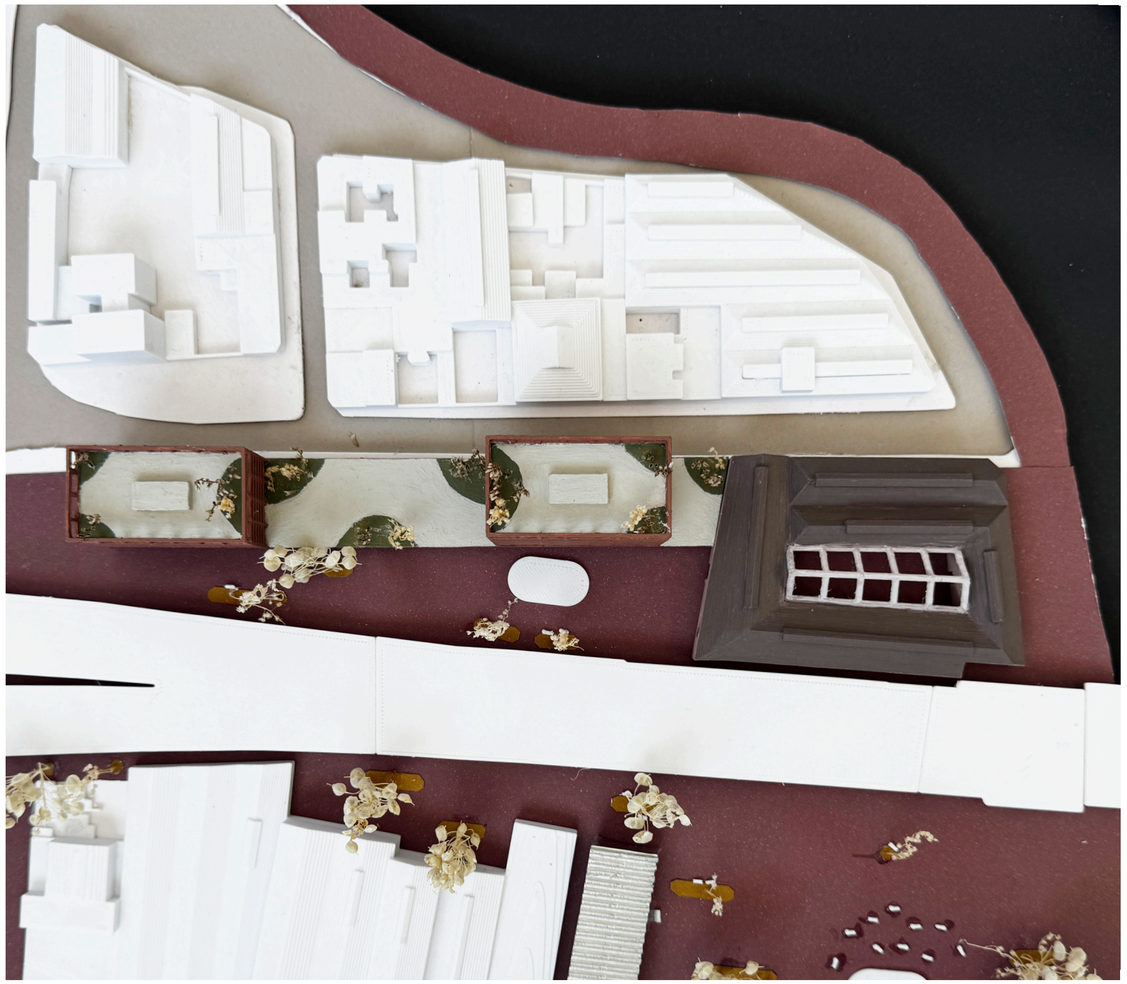
Por último, para generar una continuidad material y visual con el patrimonio, el edificio se materializa con una estructura muraria exterior que ordena, en conjunto con unos parantes verticales, las unidades de las viviendas.





Planta Tipo Hotel | Planta Tipo Oficina.





Maqueta proyecto 02: Vivienda Colectiva y Refuncionalización Depósito de Frutos.



Imagen desde parque interior. Proyecto 02.

Ex Depósito de Frutos: Actualización tecnológica

Además de lo mencionado en la sección anterior en cuanto a las intervenciones del depósito, se propone una actualización tecnológica que contempla mejorar sus condiciones térmicas y lumínicas, con la intención de cambiar el programa del edificio: de depósito de elementos incautados a un Centro Cultural.

El objetivo principal de la actualización es generar una intervención que no solo respete su historia manteniendo la fachada, sino que también cumpla con los estándares de confort y eficiencia necesarios para los nuevos usos que se pretenden desarrollar, como una biblioteca, sectores de exposiciones y un sector de usos múltiples con talleres y auditorio.

El desarrollo del análisis climático se desarrolla a partir de los datos aportados por la estación meteorológica ubicada en el aeropuerto Jorge Newbery, a 15 km de la ubicación del edificio estudiado. El diagrama psicrométrico representa las condiciones de temperatura y humedad relativa del aire durante el año en Buenos Aires, utilizando datos horarios. La zona de confort térmico (PMV), donde las condiciones permiten el confort sin sistemas activos, abarca aproximadamente un 17,5 % del año. Esto implica que más de la mitad del tiempo se requieren estrategias pasivas o activas para alcanzar niveles adecuados de confort térmico interior.

Estudios de Iluminación Natural

En cuanto a la iluminación natural, el objetivo es lograr que el edificio sea autosuficiente durante la mayor parte del día, reduciendo así la necesidad de utilizar luz artificial. Para alcanzar este objetivo, se identificaron una serie de problemáticas vinculadas a las condiciones lumínicas actuales. En primer lugar, se detectó que las lucarnas existentes presentan una altura reducida, lo que limita el ingreso eficiente de luz natural. En segundo lugar, el sector de planta baja orientado hacia la autopista (fachada oeste) se encuentra particularmente oscurecido debido a la falta de ventanas. Finalmente, se constató que toda la cara oeste del edificio carece de aberturas en todos sus niveles.

Frente a este diagnóstico, se plantearon diversas estrategias para mejorar el desempeño lumínico del edificio. Entre ellas, se propuso elevar la altura de las lucarnas existentes, generar perforaciones en losas y muros con el fin de permitir el paso de luz hacia los niveles inferiores, y proyectar nuevas aberturas en la fachada oeste. A partir de estas intervenciones, se compararon los resultados obtenidos en el estado original del edificio con los del escenario mejorado, verificando una mejora significativa en la iluminación natural a nivel porcentual.

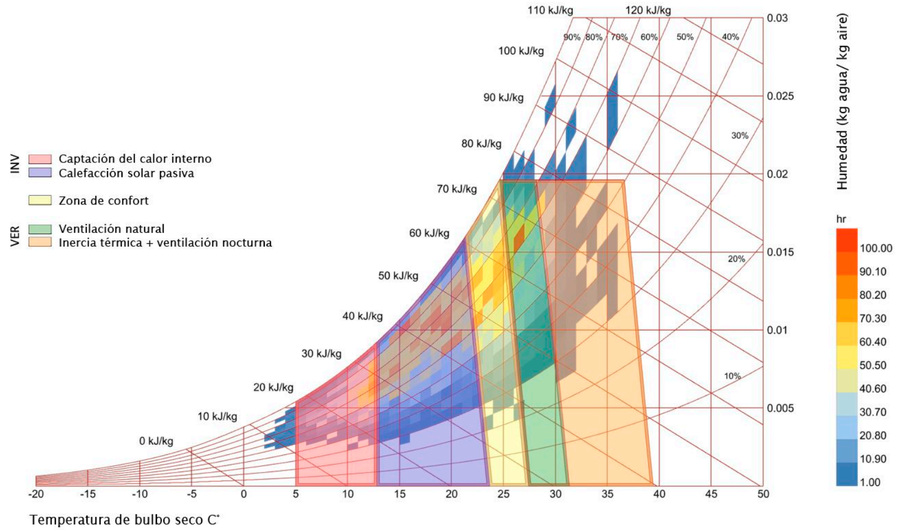
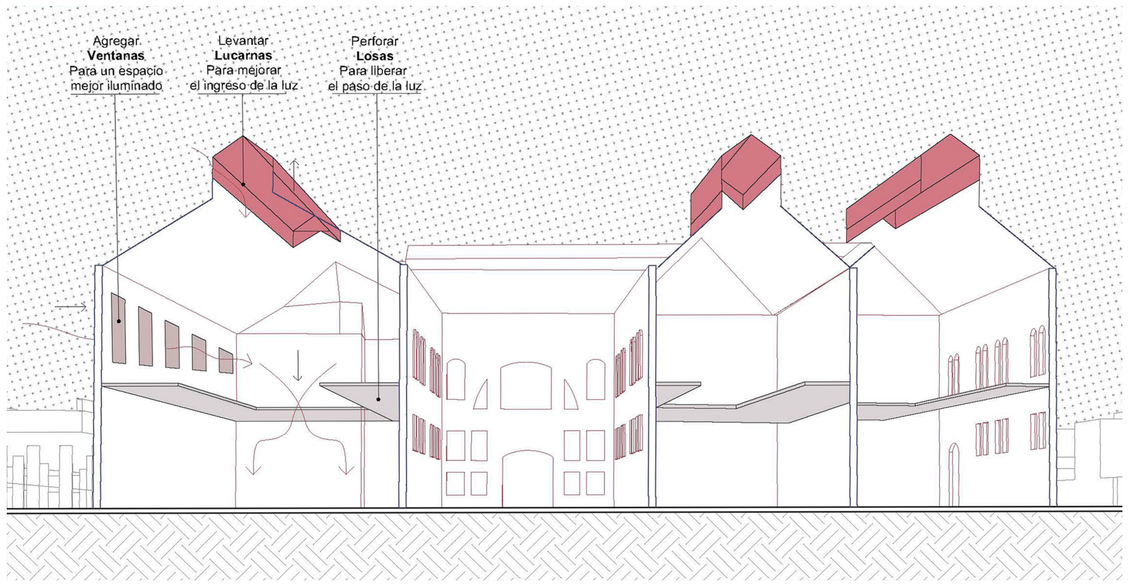


Diagrama psicométrico. Superposición de estrategias.



Estrategias Iluminación Natural.

Estudios Térmicos

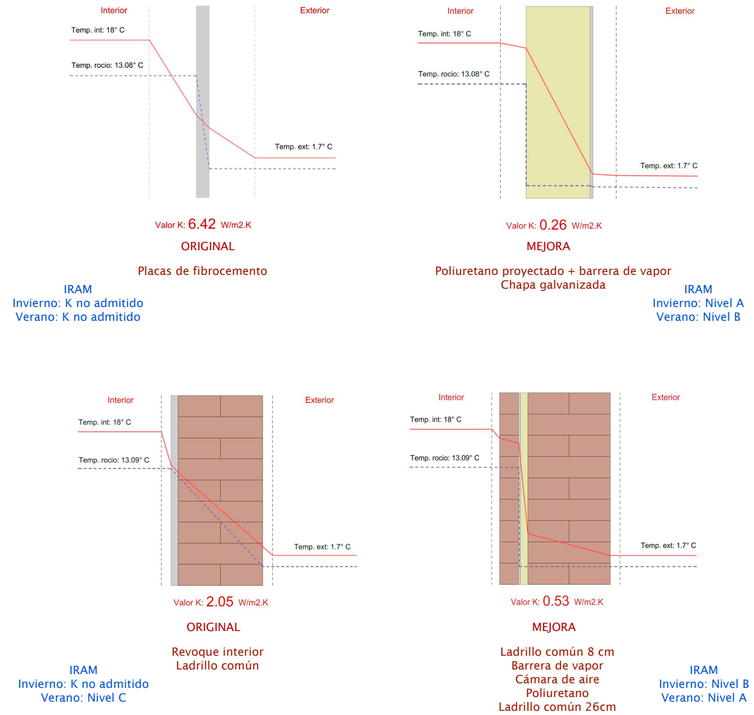
Se realizó inicialmente el análisis anual de la temperatura operativa del caso base, entendida como el parámetro que refleja el confort térmico percibido por los ocupantes. Durante los meses cálidos, la temperatura radiante media del edificio resulta superior a la temperatura exterior, lo que reduce el nivel de confort. En invierno, las temperaturas interiores se superponen levemente a las exteriores, sin alcanzar condiciones óptimas. Se observó una apertura operable del 30% en el caso original. En ese sentido, la ventilación natural permite una leve mejora en las condiciones térmicas durante el verano, disminuyendo parcialmente la temperatura operativa. No obstante, los valores alcanzados no resultan suficientes para garantizar un confort adecuado. El análisis puntual del confort adaptativo del edificio base muestra un porcentaje reducido de horas confortables. Las condiciones más críticas se presentan en invierno, por lo que las estrategias deben priorizarse para dicha estación.

Estrategias para invierno - Captación de calor
Se propone mejorar las propiedades térmicas de la envolvente: muro, techo y superficies vidriadas. Las medidas incluyen el incremento del espesor del muro mediante capas adicionales con propiedades aislantes, reemplazo del material de la cubierta, y sustitución de los vidrios simples por unidades con mejor desempeño térmico.

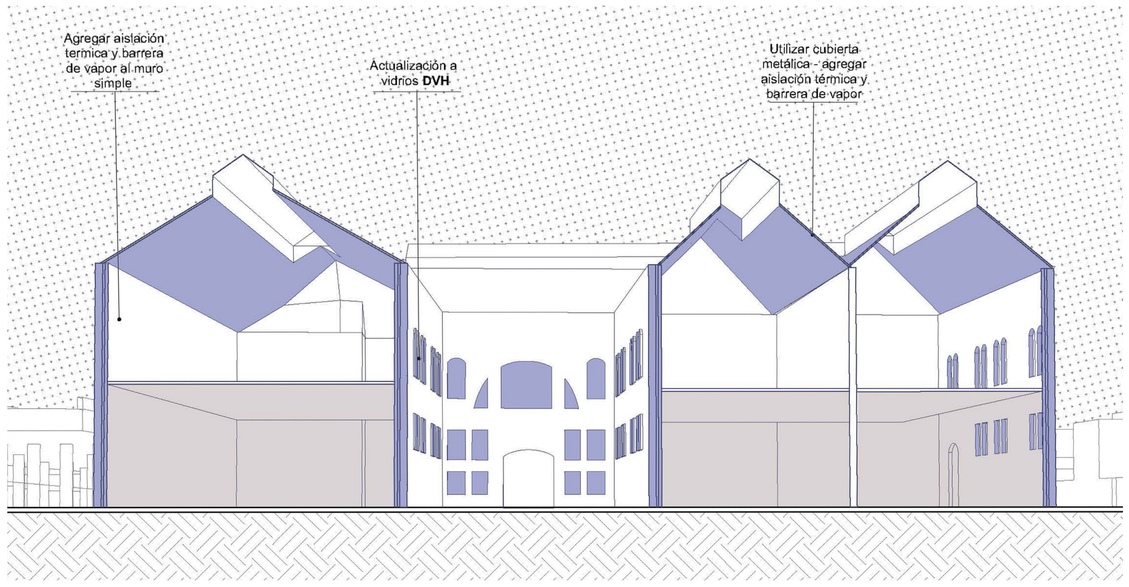
La integración de las tres mejoras (muro, cubierta, ventanas) evidencia una mejora respecto al caso base. Se logra una diferencia de hasta 5°C entre la temperatura interior y la exterior, mientras que en verano, aunque persisten valores elevados, la diferencia se reduce respecto al caso original.

Estrategias de verano – Ventilación Natural
Se evaluaron incrementos en la superficie de apertura operable, manteniéndose dentro de rangos técnicamente viables (30%, 50%, 80%). Se observa que aumentar el porcentaje de apertura permite equiparar con mayor eficiencia la temperatura interior con la exterior.
El confort adaptativo en verano mejora del 69% al 82%. Entre las modificaciones, el cambio de material en la cubierta mostró el impacto más significativo en el comportamiento térmico estival.

En síntesis, el proyecto logró una transformación integral del edificio al mejorar considerablemente las condiciones de iluminación natural y el confort térmico, tanto en invierno como en verano, a través de una revisión profunda de la materialidad, la configuración de las aberturas y su operabilidad, junto con la optimización de las lucarnas y losas, para lograr la implementación de estrategias pasivas de ventilación y captación solar.



Transmitancia Térmica Muro, Original - Mejora | Transmitancia Térmica Cubierta, Original - Mejora



Estrategias Estudios Térmicos. Invierno.

Vivienda Colectiva e Incubadora Productiva

En las proximidades del sector costero del Riachuelo se identifica un conjunto de lotes cuyas características ofrecen la posibilidad de expandir el proyecto.

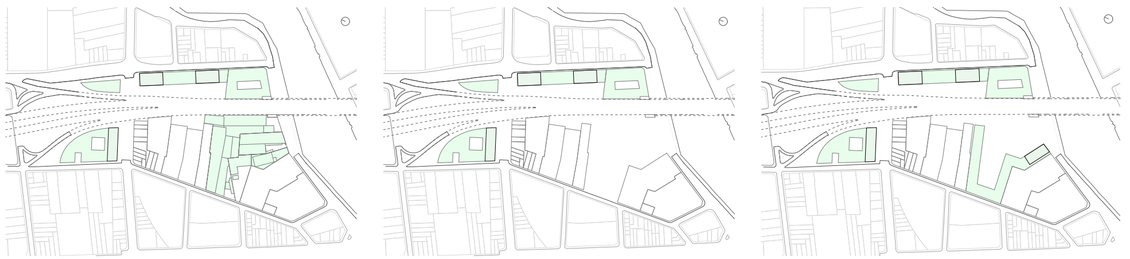
Los lotes consignados para este elemento del proyecto se encuentran en una zona de uso industrial consolidado: Ostrilion, una reconocida compañía del sector; Envaplast, especializada en soluciones de embalaje; y Detroit Diesel Allison, enfocada en la producción de motores y sistemas de propulsión. Estos se caracterizan por la presencia de amplios galpones industriales de almacenes, y actividades productivas de las empresas. Dentro de estos galpones se emplazan maquinarias especializadas y se llevan a cabo procesos de trabajo que, en su conjunto, utilizan la totalidad de la huella física de los lotes asignados.

Se realizan negociaciones con las empresas donde el ente regulador es el gobierno y las instituciones reciben una compensación o reubicación que les posibilite continuar con sus actividades productivas. La estrategia de mitigación es aprovechar la infraestructura pública que se creará: la implementación del parque, que cruza o bordea estos lotes, generará un nuevo acceso y visibilidad pública que puede ser beneficioso para las empresas, facilitando la logística o el contacto con proveedores y clientes.

Estos lotes, al conformar un conjunto unificado, posibilitan un acceso fluido y directo a dos calles contiguas, lo que maximiza la conectividad. Este doble frente no solo mejora la logística interna del conjunto, sino que también actúa como un punto de conexión de la ciudad con el camino costero que bordea el río.

Al mismo tiempo, esta configuración de gran extensión y doble acceso brinda un espacio especialmente amplio y conveniente para el ingreso vehicular y peatonal a la manzana desde la zona del Riachuelo. La amplitud del frente y la accesibilidad aseguran una entrada y salida tanto para el desarrollo del tráfico de maquinarias fabriles como para una conexión visual con el paseo costero.





Maqueta proyecto 03: Vivienda Colectiva e Incubadora Productiva.
Esquemas: 01. Selección de lotes | 02. Área a trabajar. | 03. Implantación del galpón en tira y despunte.

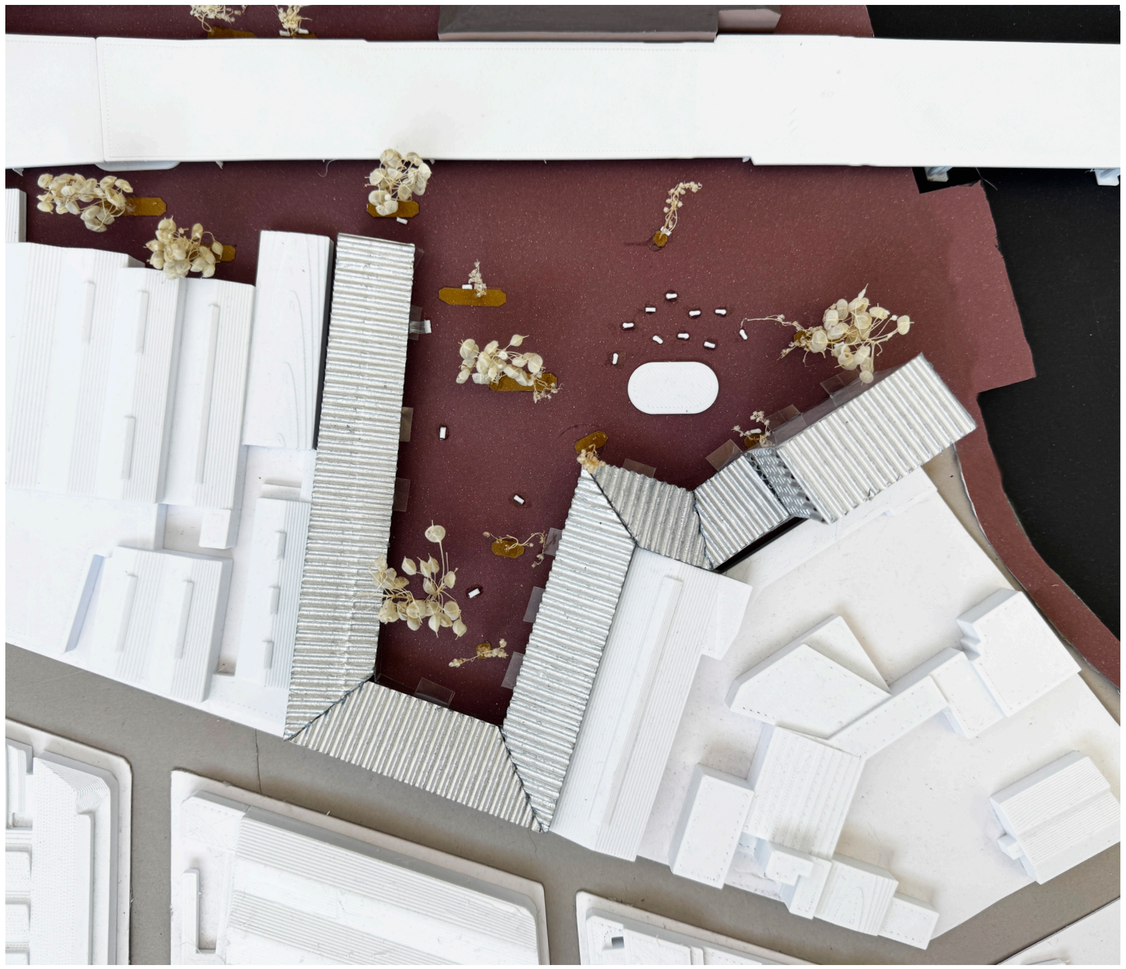
El edificio se emplaza adosándose a las medianeras que conforman los vecinos, buscando liberar la mayor superficie posible, y genera así un extenso parque público. Este gran espacio verde actúa como una continuación del camino de acceso bajo la traza de la autopista, creando una transición fluida y accesible desde la infraestructura vial hasta el área de esparcimiento.

De esta manera se genera un espacio de características únicas dentro del trazado urbano, particularmente diseñado para albergar un aforo multitudinario. Se presenta un parque verde que también es una plaza cívica abierta y un punto focal de interacción. En este entorno revitalizado, se invita a los usuarios y visitantes a interactuar con las actividades culturales y recreativas que se desarrollan frente al Riachuelo. De esta manera, el proyecto transforma un área residual en un espacio de encuentro social y reconexión con el entorno ribereño, potenciando el valor paisajístico y comunitario del espacio.

A diferencia de la mayoría de los entornos inmediatos a los otros edificios, el espacio que rodea este en particular se distingue por su amplitud y por su estratégica posición dentro del contexto urbano. Se diseña una zonificación clara y funcional, diferentes áreas delimitadas llamadas “pastillas” de distintos propósitos: deportivas, de ocio y estancia o suelo absorbente. Entre ellas se encuentran espacios intermedios de transición para garantizar una flexibilidad programática tanto para los edificios adyacentes como para el propio parque público: pueden tomar lugar eventos temporales, ferias, mercados, espectáculos al aire libre u otra actividad comunitaria que surja espontáneamente o se planifique, asegurando un entorno dinámico, adaptable a las necesidades cambiantes de la comunidad.

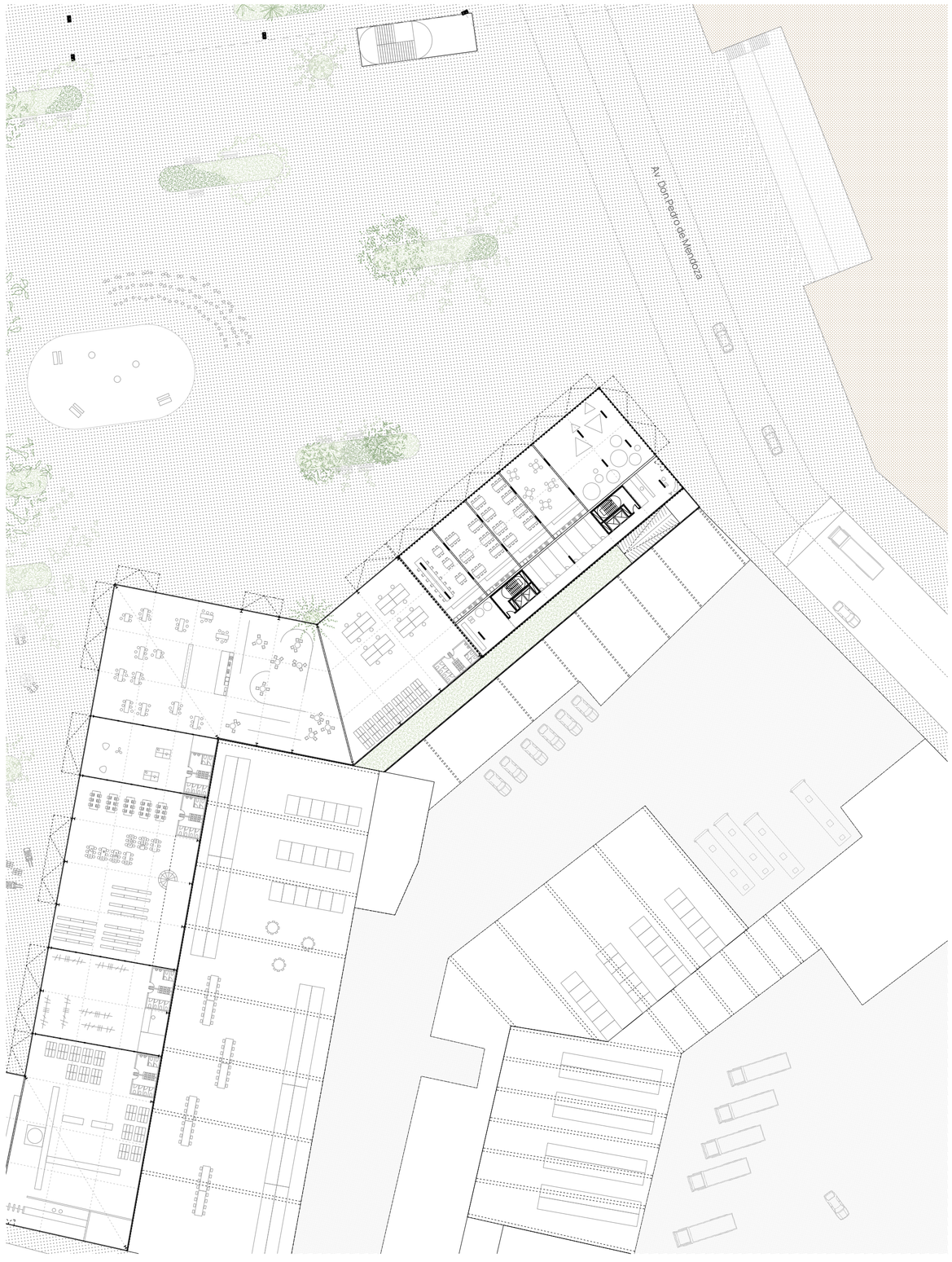
El despunte se posiciona en relación a las vistas que ofrece sobre el río, lo cual optimiza el potencial del terreno disponible, y también establece una visual no común en la ciudad para las viviendas. Esta orientación permite unidades “pasantes”, es decir, con doble fachada, favoreciendo así la iluminación natural y la ventilación cruzada.

La planta baja del edificio se presenta como una extensión del espacio exterior. En relación continua con el galpón, se interpreta como una sucesión de grandes espacios, con alturas libres, lo que confiere una sensación de amplitud. En estos espacios se han posicionado actividades y usos semipúblicos que se benefician de estas dimensiones.



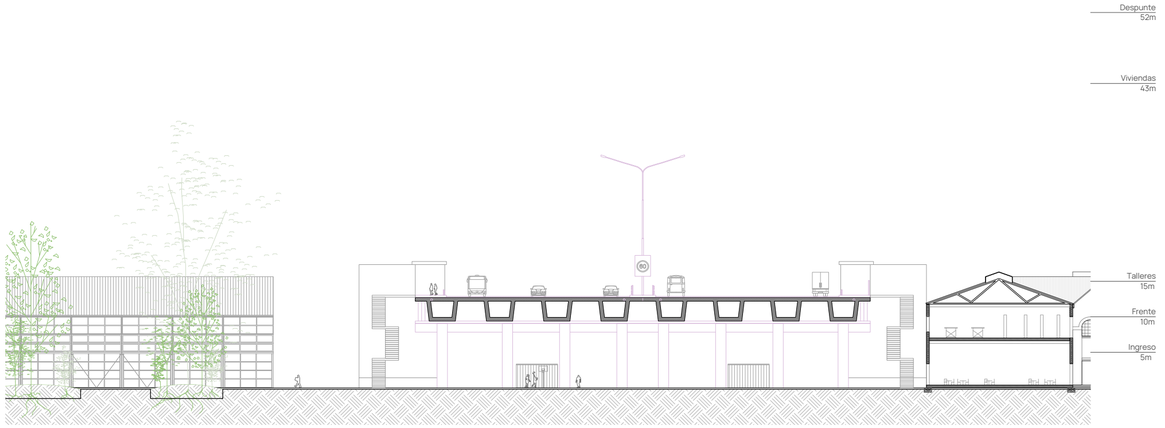
Maqueta proyecto 03: Vivienda Colectiva e Incubadora Productiva.

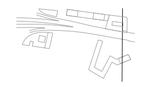


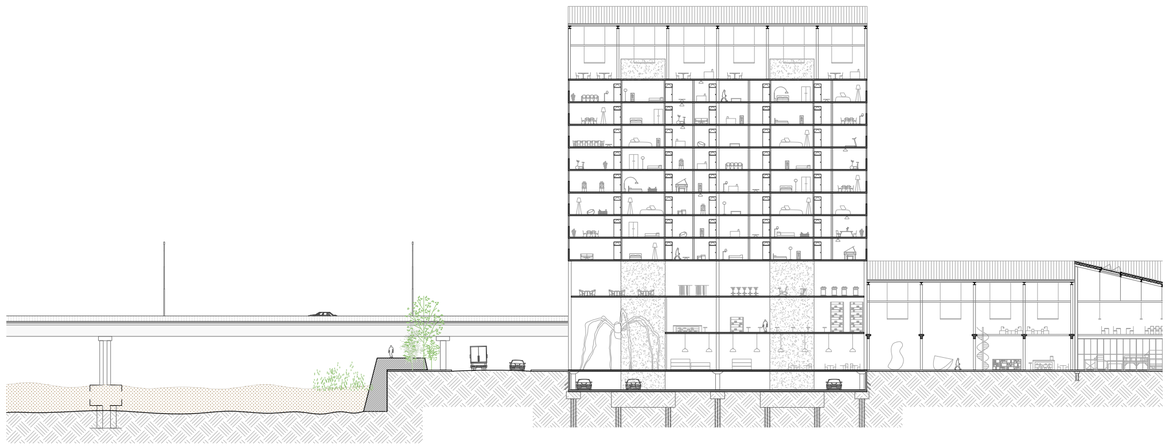


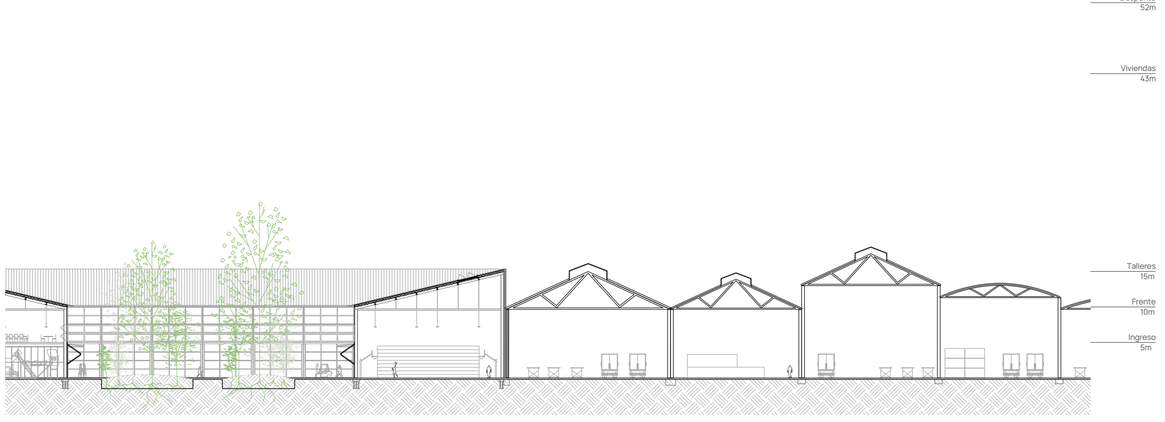
Planta Baja.

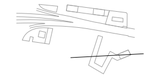












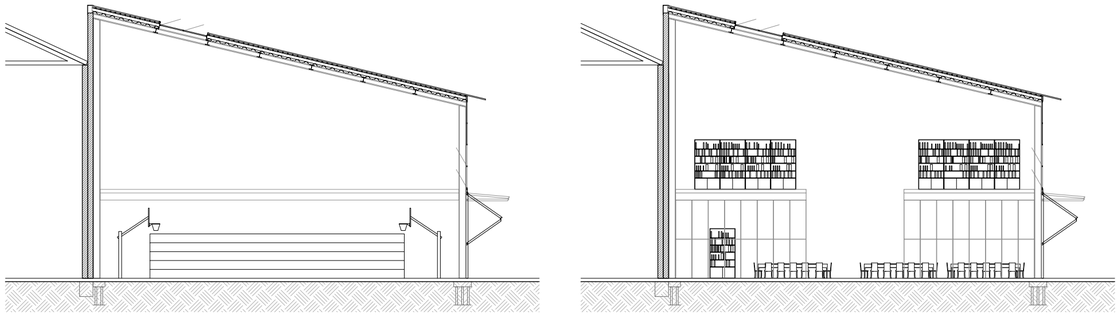
Secciones.

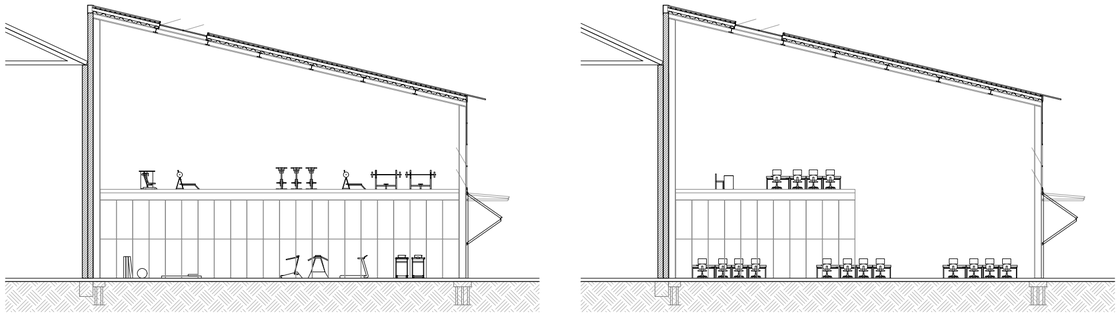
0 1m 2m 10m

El diseño del galpón aborda la flexibilidad programática, integrando una calidad multiusos dentro de un único espacio. La estrategia arquitectónica se basa en la adopción de una tira funcional adaptable que se extiende longitudinalmente, adosándose a las medianeras existentes. Puede albergar diversidad de actividades que van desde lo estrictamente industrial y productivo, hasta usos deportivos y encuentros culturales, permitiendo su coexistencia o sucesión en el tiempo. Su sistema estructural metálico modular permite una rápida construcción y a su vez, grandes luces libres de restricciones interiores, maximizando así el potencial de configuración espacial.

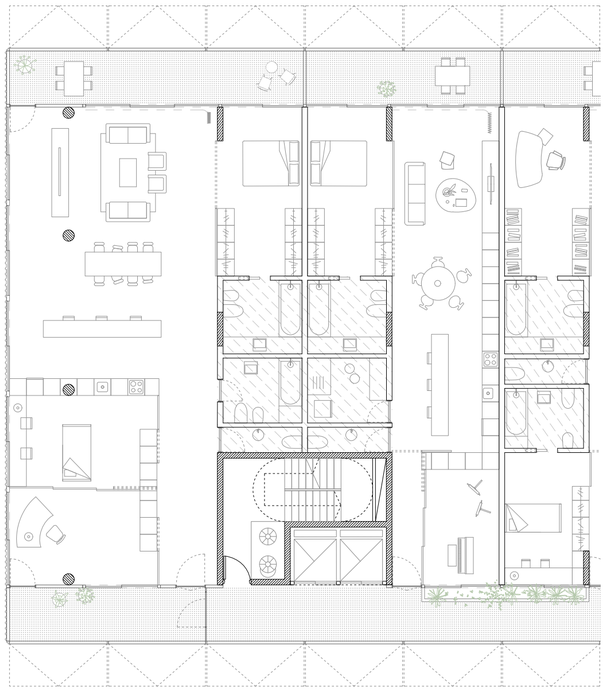
El proyecto presenta la completa liberación del perímetro de las fachadas. Se incorpora un sistema de portones practicables de gran escala que funcionan como articuladores del espacio, permitiendo una integración total y fluida del interior con el exterior. Esta permeabilidad es crucial para las actividades que requieren ventilación, acceso de vehículos o la extensión del evento hacia el ámbito público o semi-público.

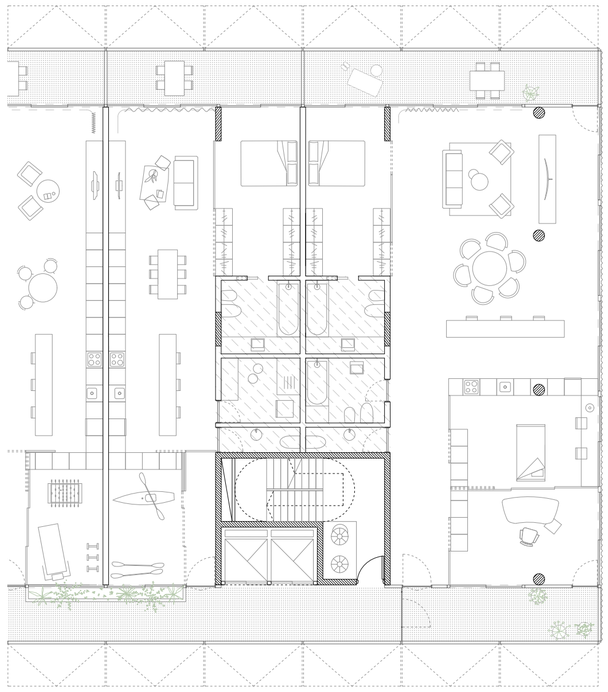
En el interior para posibilitar la simultaneidad de usos, se han dispuesto puertas plegables y paneles divisorios móviles. Estos elementos operan como particiones flexibles, permitiendo separar y sectorizar las actividades interiores que puedan surgir concurrentemente, asegurando la privacidad acústica y visual necesaria. De esta manera, el galpón se transforma en un espacio capaz de reconfigurarse constantemente según las demandas.





Variaciones programáticas Galpón.







Planta Tipo.

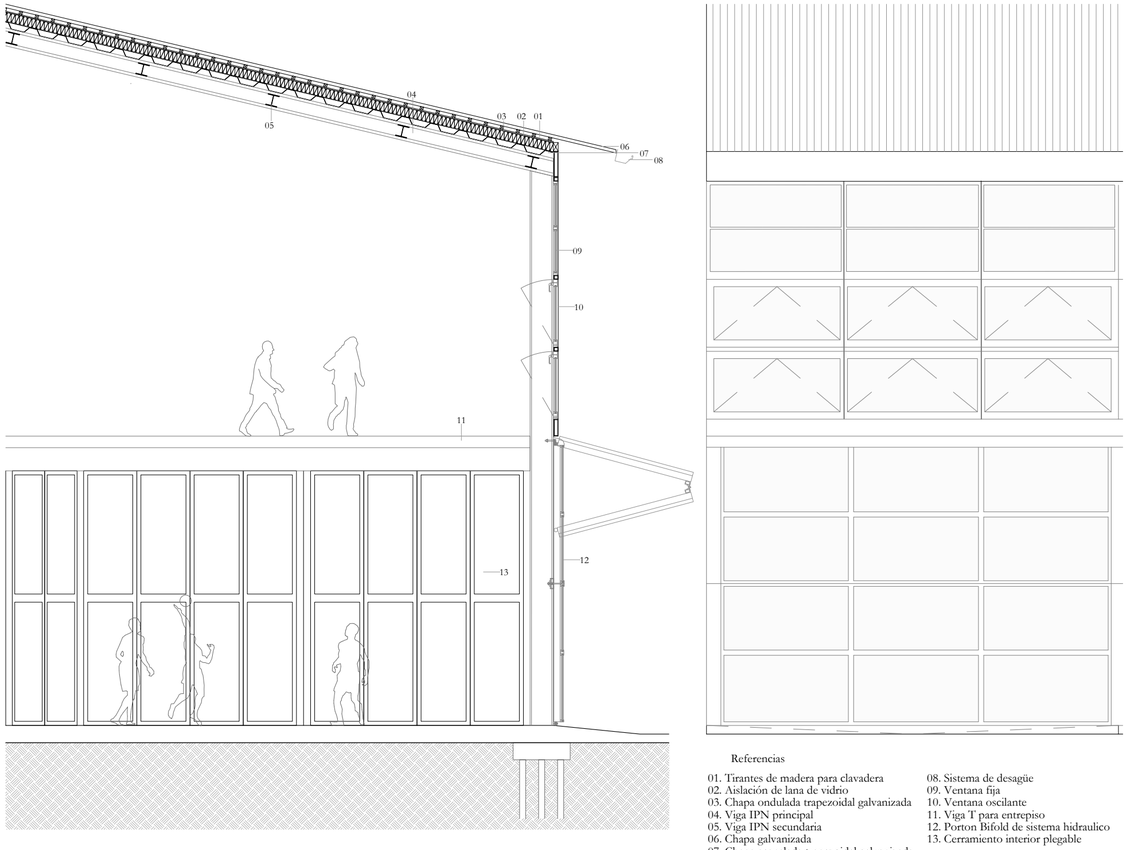
Al mismo tiempo, el proyecto presenta flexibilidad de los espacios interiores de las viviendas. Se propone una configuración con la mínima cantidad de muros divisorios fijos, primando la planta semi-libre. Esta flexibilidad se potencia mediante el uso de muebles modulares y sistemas de tabiquería móvil que permiten a los usuarios reconfigurar sus viviendas para adaptarse a sus necesidades cambiantes, desarrollando así una arquitectura que evoluciona con el usuario.

El confort térmico es una característica imprescindible del proyecto. Se ha adoptado un diseño bioclimático, buscando la máxima eficiencia energética y el bienestar a través del aprovechamiento de los sistemas naturales. Esto se traduce en una serie de estrategias pasivas clave:

Captación solar controlada: Se maximiza la entrada de radiación solar durante los meses de invierno para contribuir al calentamiento natural de los espacios interiores, reduciendo la necesidad de calefacción artificial.

Ventilación natural cruzada: La doble orientación de las viviendas facilita la circulación constante del aire, disipando el calor y mejorando la calidad del aire interior, minimizando el uso de aire acondicionado.

Balcones como espacios climáticos intermedios: Se incorporan balcones con aperturas practicables que pueden abrirse o cerrarse completamente. Estos espacios actúan como "colchones climáticos", amortiguando las variaciones de temperatura exterior y contribuyendo significativamente al confort térmico. En invierno, cerrados, ayudan a crear un efecto invernadero. En verano, abiertos, promueven la ventilación.

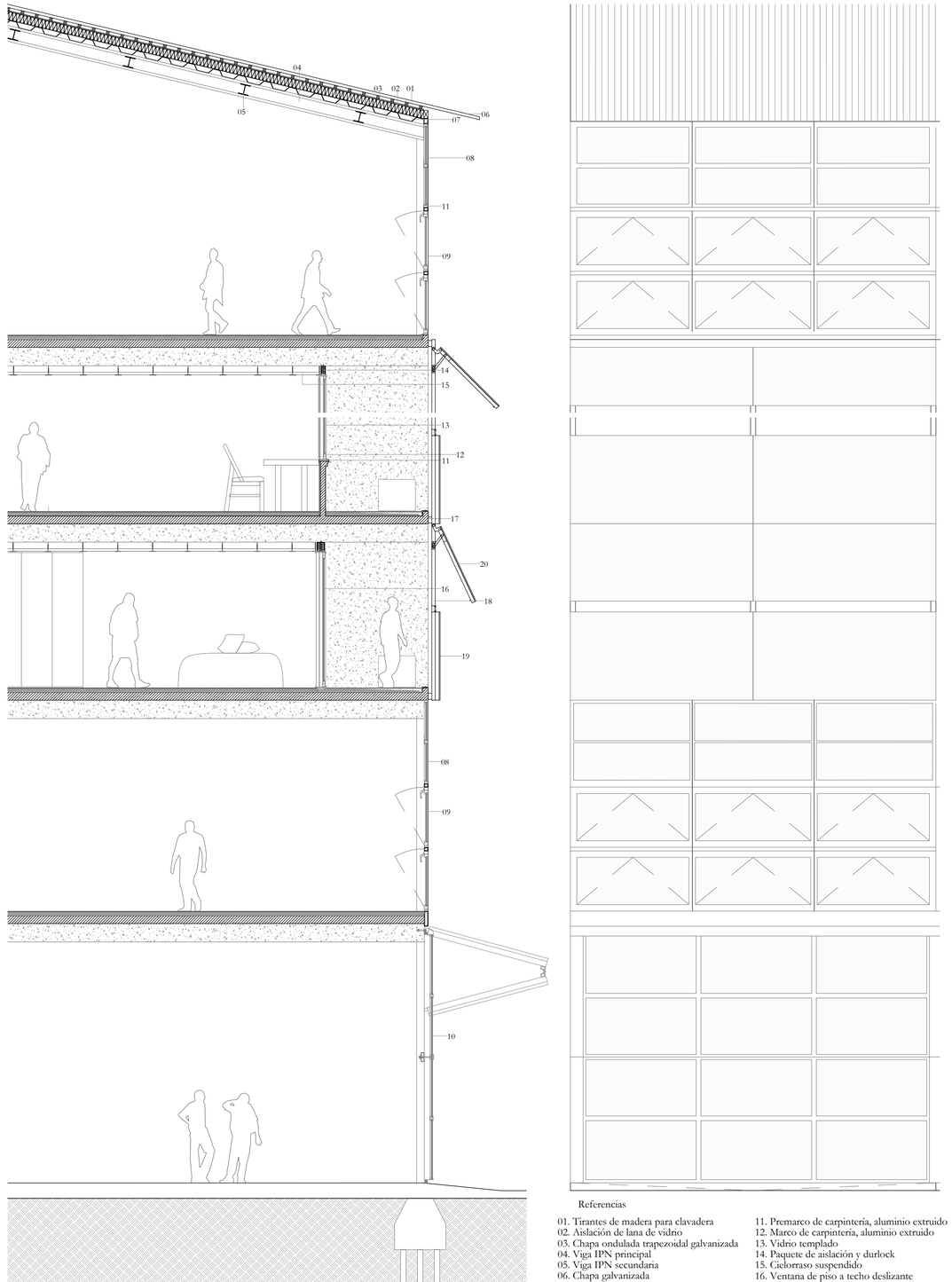


Referencias

01. Tirantes de madera para clavadera
02. Aislación de lana de vidrio
03. Chapa ondulada trapezoidal galvanizada
04. Viga IPN principal
05. Viga IPN secundaria
06. Chapa galvanizada
07. Chapa acanalada trapezoidal galvanizada
08. Sistema de desagüe
09. Ventana fija
10. Ventana oscilante
11. Viga T para entrepiso
12. Porton Bifold de sistema hidraulico
13. Cerramiento interior plegable

0 1m 2m

Detalle constructivo Galpón.



Referencias

01. Tirantes de madera para clavadera
02. Aislación de lana de vidrio
03. Chapa ondulada trapezoidal galvanizada
04. Viga IPN principal
05. Viga IPN secundaria
06. Chapa galvanizada
07. Chapa acanalada trapezoidal galvanizada
08. Ventana fija
09. Ventana oscilante
10. Porton Bifold de sistema hidraulico
11. Premarco de carpintería, aluminio extruido
12. Marco de carpintería, aluminio extruido
13. Vidrio templado
14. Paquete de aislación y durlock
15. Cielorraso suspendido
16. Ventana de piso a techo deslizante
17. Anclaje
18. Frame metálico
19. Vidrio estructural abotonado
20. Vidrio estructural abotonado abatible

0 1m 2m

Detalle constructivo Torre.

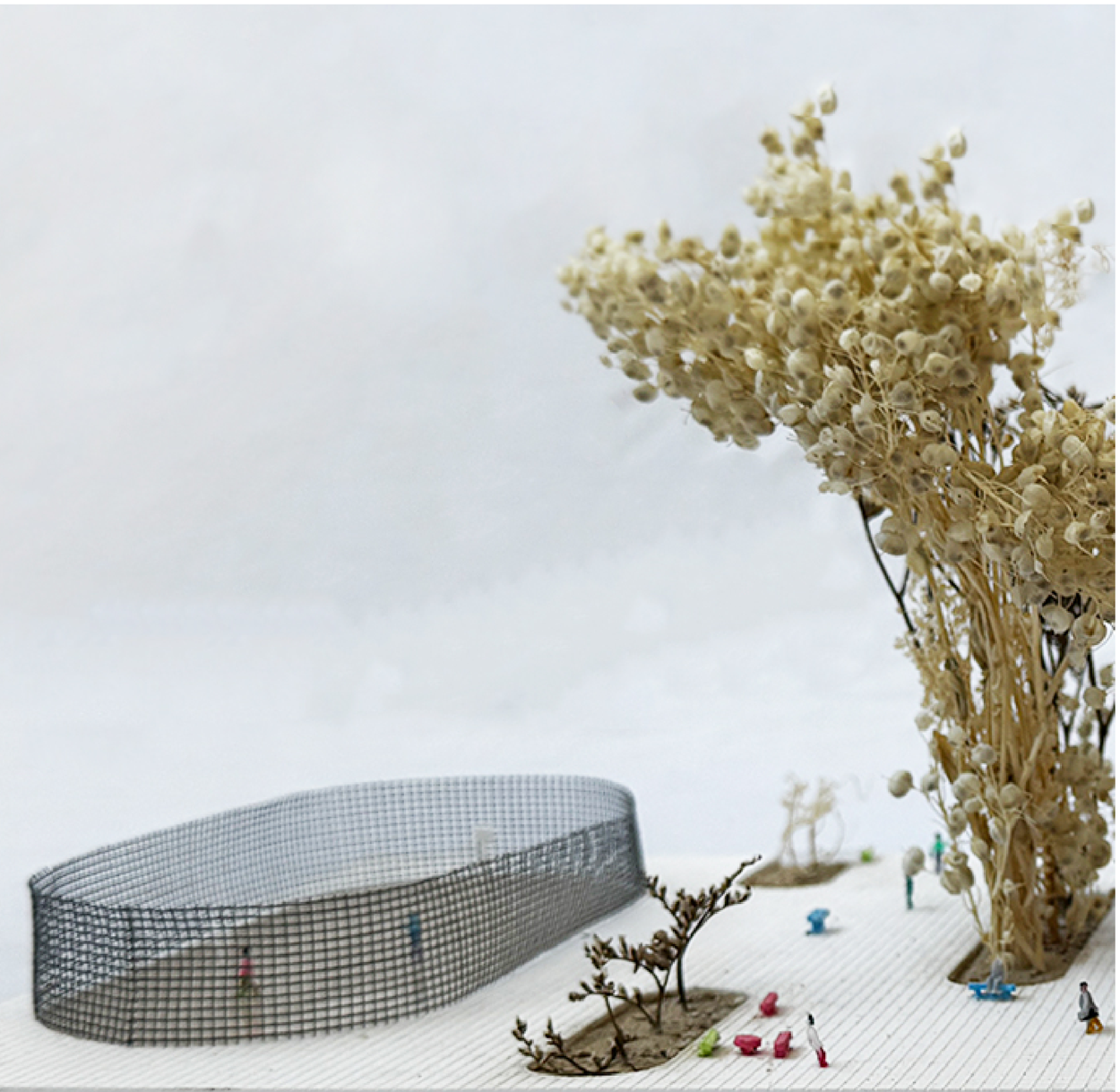
Este edificio se configura como un objeto híbrido que articula un pabellón industrial moderno, el cual evoca las construcciones preexistentes de su entorno, con un remate de viviendas. Esta dualidad permite la expansión de los límites tipológicos y la conformación de un complejo de naturaleza dual, cuyas partes, si bien opuestas, mantienen una relación directa.

Los objetivos del proyecto radican en la calidad espacial y la libertad de uso ofrecida a los ocupantes, complementada por la generosidad del espacio habitable tanto público como privado.



Imagen desde parque interior. Proyecto 03.

CONCLUSIÓN





Conclusión

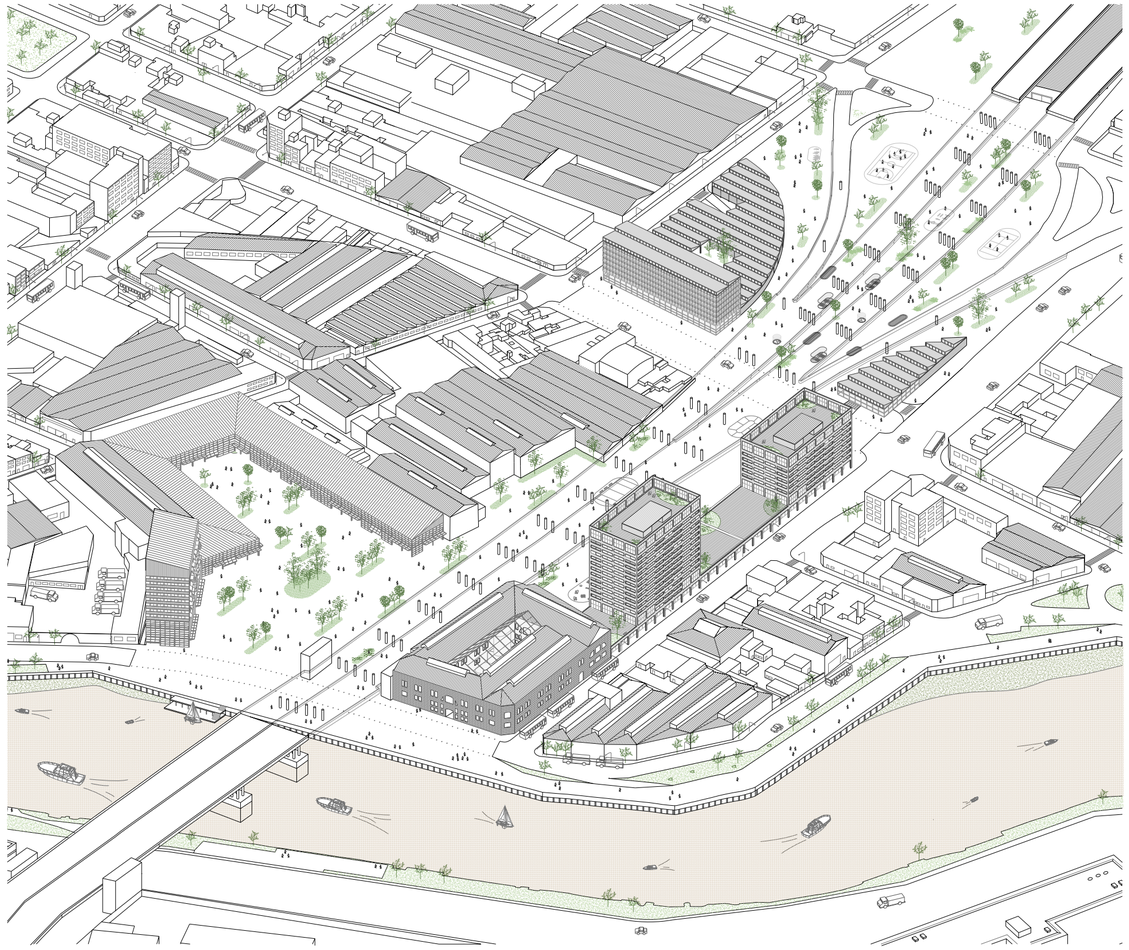
En conclusión, la tesis verifica un modelo de ciudad que negocia con la infraestructura, refuncionándola como un soporte de actividad pública. Al intervenir el entorno inmediato de la Autopista Arturo Frondizi el proyecto transforma el espacio residual en un articulador urbano, consolidando un nuevo vínculo social y paisajístico entre el tejido consolidado, los bajos de autopista y el borde del Riachuelo.

La propuesta se apoya en la recuperación de los espacios remanentes de las manzanas estatales, donde la incorporación de nuevos programas, como vivienda y oficinas, permite reactivar la trama industrial actual. Al reorganizar las actividades deportivas y de ocio hacia el interior de estas manzanas, se establece una nueva direccionalidad peatonal, transformando un área de flujo vehicular segregado en un paseo de escala humana orientado hacia el camino costero.

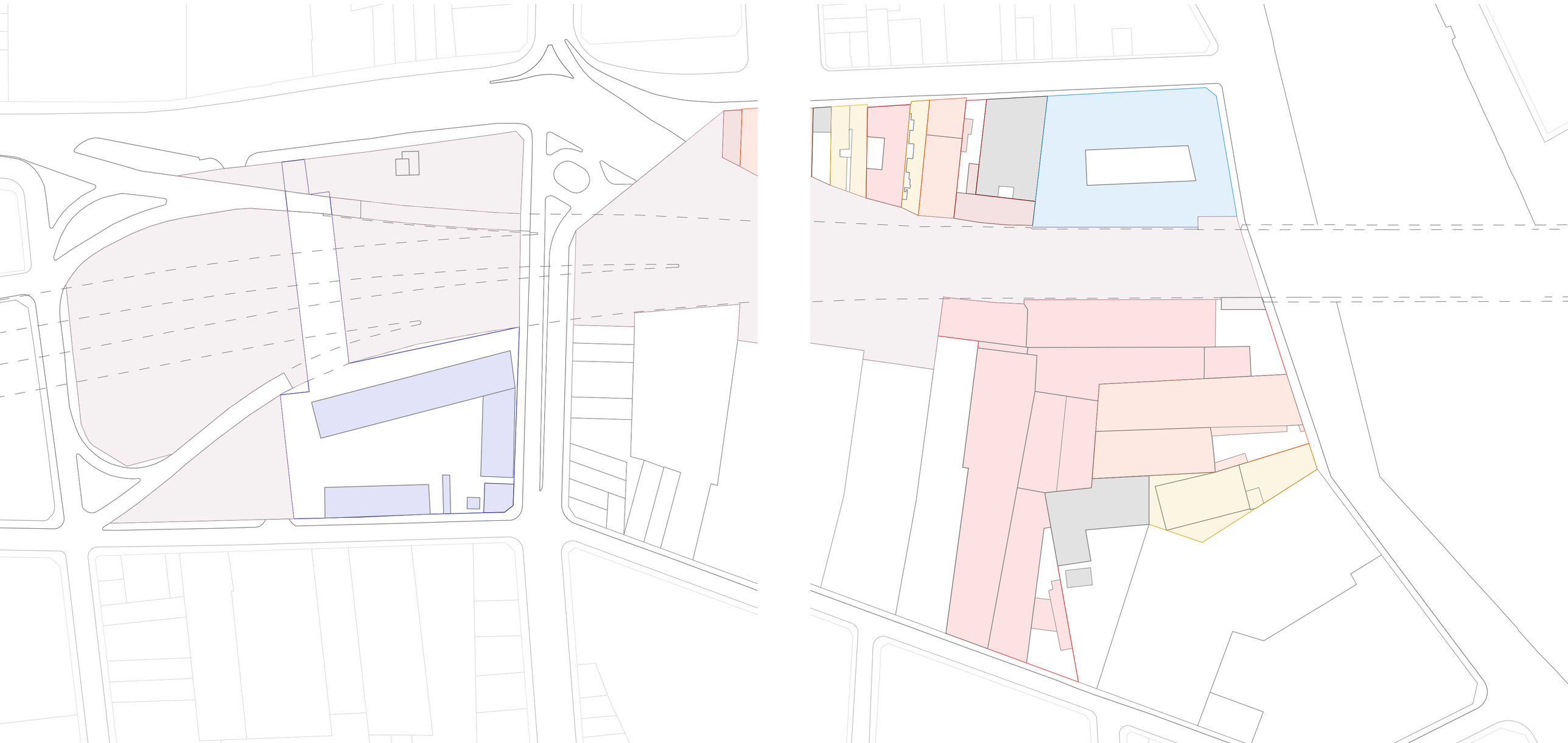
Más allá de la intervención puntual, esta investigación plantea una visión a largo plazo con capacidad de réplica. Se especula con un sistema de proliferación de estrategias, donde la redefinición del bajo autopista como parque público y la revitalización de los centros de manzana funcionen como un prototipo de intervención aplicable a otros sectores críticos de la traza urbana.

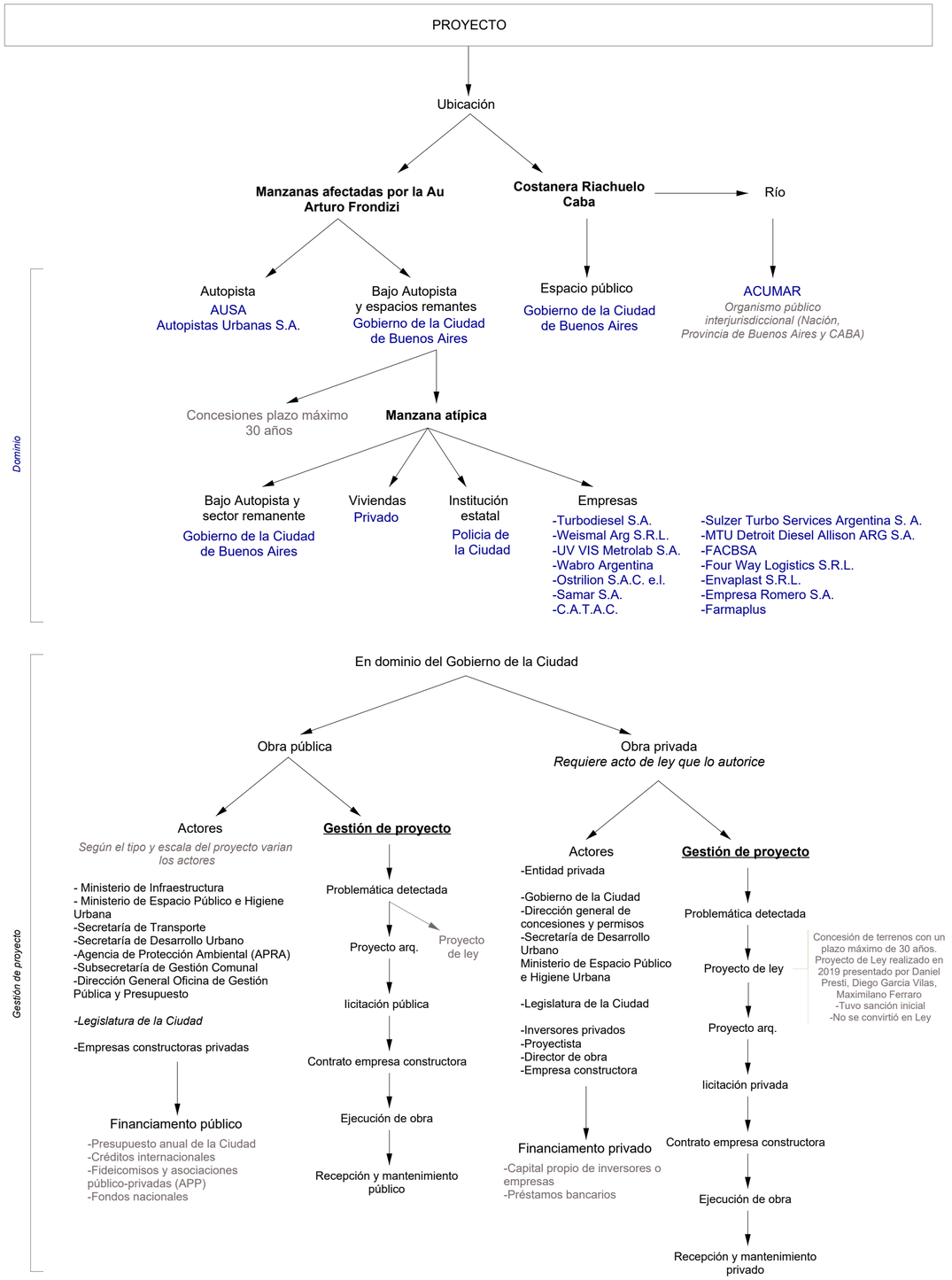
En definitiva, la tesis ensaya un modo de operar sobre la ciudad construida donde la infraestructura vial deja de ser una barrera en el tejido para convertirse en el catalizador de un nuevo paisaje urbano para Buenos Aires, reconciliando finalmente la productividad de la metrópolis con la vida de sus habitantes.

El proyecto trasciende la escala arquitectónica para proponer un nuevo paradigma de borde costero, donde la productividad y el ocio coexisten en un entorno ambientalmente recuperado.

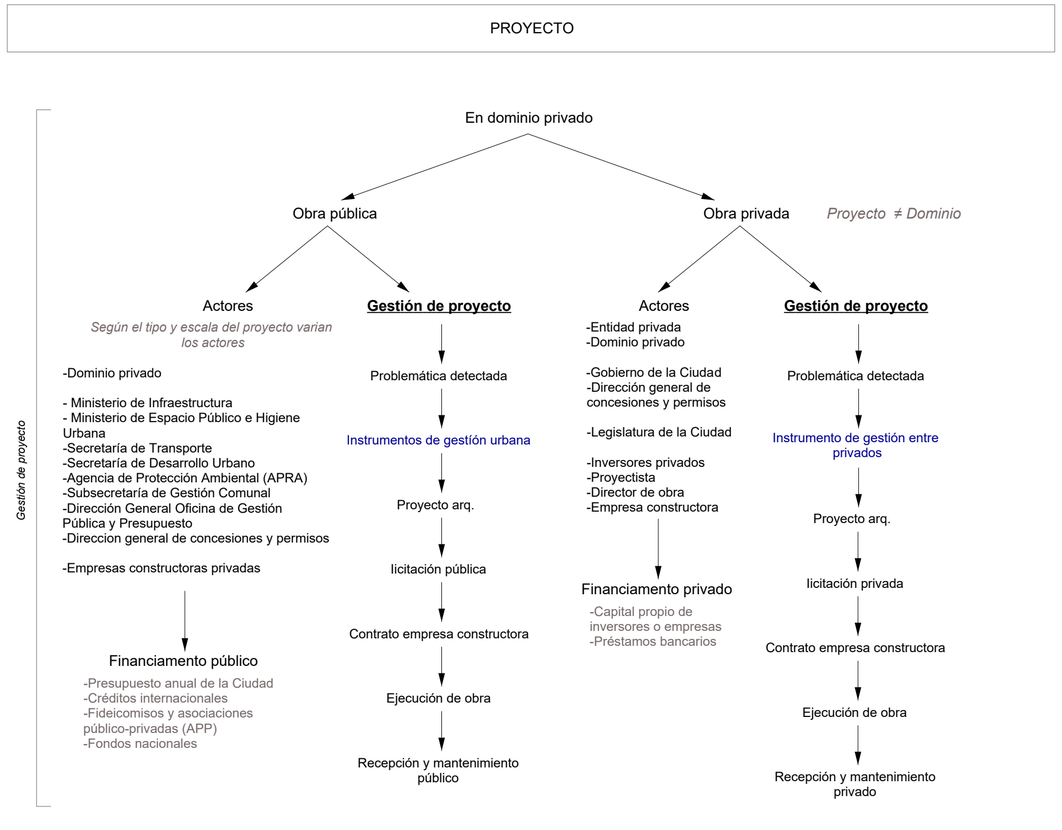


Axonometría masterplan Supermanzana.





Matriz de dominios y gestiones.



Instrumentos de gestión urbana

-Convenio urbanístico: Articula por arreglos especificos establecidos entre los propietarios y al gobierno de la ciudad y define compromisos entre las partes, que pueden ser compensaciones monetarias y/o intervenciones en la Ciudad que generen beneficios mutuos.

-Reajustes de parcelas: Incluye el englobamiento o subdivisión de parcelas y cualquier cambio en las dimensiones, construcciones o modificaciones en el régimen urbanístico.

-Permuta de terrenos: Intercambio de terrenos, entre dos partes, sin la intervención de dinero. Es un contrato donde se acuerda el cambio de un bien por otro.

-Fondo desarrollo urbano: Instrumento económico y urbanístico que busca impulsar la transformación de la ciudad a través de la financiación de proyectos públicos, privados y mixtos.

-Fondo solidario específico: fondo de inversión social que ofrece financiamiento directo a Unidades Productivas y Entidades de crédito de la Economía Social de al Ciudad. El financiamiento surge de aportes públicos de GCBA y aportes privados de empresas y personas que quieren generar un impacto positivo en la economía real.

Instrumento de gestión entre privados

-Compra total de la parcela: Implica el contrato de compra venta en el que se transfiere el dominio total del lote.

-Compra parcial por subdivisión: Se realiza la compra de una parte del lote el cual se define por medio de la subdivisión parcelaria que crea lotes independientes.

-Cesión de uso: El titular del terreno cede parte o la totalidad del mismo por un plazo de tiempo determinado. Puede ser de modo gratuito o por medio de pago, a traves de mecanismos como el alquiler.

-Permuta o canje de tierra por obra: El titular cede parte del lote a cambio de recibir una unidad construida o una renta futura.

Matriz de dominios y gestiones.

Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires

Jefatura de gobierno

Vicejefatura de gobierno

Subsecretaría de Ambiente

Agencia de Protección Ambiental (APRA)
Requiere o analiza estudios de impacto ambiental.
Evalúa el impacto de obras sobre el entorno, especialmente si son de gran escala.

Jefatura de Gabinete de Ministros

Ministerio de Infraestructura
Planificación y ejecución de grandes obras de infraestructura: calles, puentes, pasos bajo nivel, viviendas, urbanización.

Secretaría de transporte
Gestión, regulación y fiscalización del transporte en la ciudad, incluyendo el transporte público y privado, ciclovías y movilidad sustentable.

Obras de infraestructura vial y de transporte, como la expansión del transporte público y la mejora de la infraestructura ciclista

AUSA depende del ministerio de infraestructura

Ministerio de Espacio Público e Higiene Urbana
Planificación y control de la higiene urbana, la gestión de residuos, la limpieza de calles, la recolección de residuos y el reciclaje.

Obras relacionadas con:
Renovación de plazas, parques, veredas, alumbrado, arbolado.
Movilidad peatonal y ciclovías.

Subsecretaría de Gestión Comunal
Gestión y planificación de los recursos comunales, asegurando la correcta ejecución de proyectos y el cumplimiento de los objetivos de las Comunas. Promueve la participación ciudadana y la cercanía entre el gobierno y los vecinos.

Obras de menor escala

Ministerio de Hacienda y Finanzas

Subsecretaría de Hacienda

Dirección General Oficina de Gestión Pública y Presupuesto
Formulacion de pautas metodológicas para la elaboración de los presupuestos del sector público.

Análisis y ajuste de anteproyectos de presupuestos de los organismos integrantes de la administración de CABA.

Secretaría de Desarrollo Urbano
Diseño e implementación de políticas públicas destinadas a mejorar la calidad de vida en la Ciudad

Define planes urbanos, zonificación, normativa de uso del suelo.

Organigrama Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires.

Normativa vigente

Área UP

Urbanización Parque (UP) art 7.2.4. CUR
-Áreas destinadas a **espacios verdes** y parquización de **uso público.**
-El Gobierno de la Ciudad podrá autorizar **obras de exclusiva utilidad pública** que complementen y no alteren el carácter de las Urbanizaciones Parque.

Nuevos espacios verdes. Art 7.2.11.2.5 CUR
-Los remanentes de las parcelas adquiridas por el Gobierno para abrir las trazas de las autopistas serán englobados, y las nuevas parcelas resultantes de dicho englobamiento conformarán Áreas UP.
-Serán tratadas paisajísticamente como espacios verdes, incluyendo en ellos **instalaciones deportivas** y recreativas al aire libre para **uso recreativo vecinal.**
-Los nuevos espacios verdes conformados a uno y otro lado de las trazas de las autopistas, podrán intercomunicarse por debajo de los respectivos viaductos, en virtud entre el Gobierno y el concesionario de las autopistas.
-El Gobierno de la Ciudad podrá asimismo **convenir** el uso de las **franjas linderas** a la traza vial afectadas a la concesión, con el objeto de desarrollar en ellas y bajo el Viaducto**, instalaciones recreativo-deportivas**, que conformen una unidad con los nuevos espacios verdes.

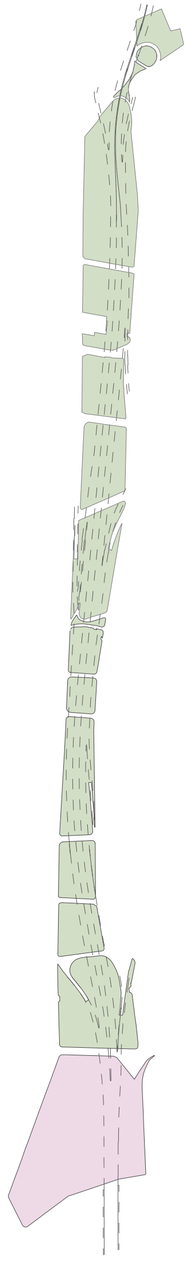
Área de Renovación Urbana Riachuelo

Área de Renovación Urbana Riachuelo. Art. 7.2.12. CUR
Ámbito de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires destinado a la transformación de la situación urbana existente, para lo que se prevé su renovación por:
- Cambio de uso
- Cambio de volumetría
- Su afectación a obras trascendentes de interés público
- *El desarrollo de Proyectos Integrales, teniendo en consideración los lineamientos del artículo 7.1.5.*

El **Organismo Competente** en materia de **planificación urbana** interviene en toda propuesta de reestructuración vial, de desarrollo de proyectos integrales, de proyecto de obras tanto públicas como privadas, iniciativas de protección patrimonial y/o de rehabilitación sustentable

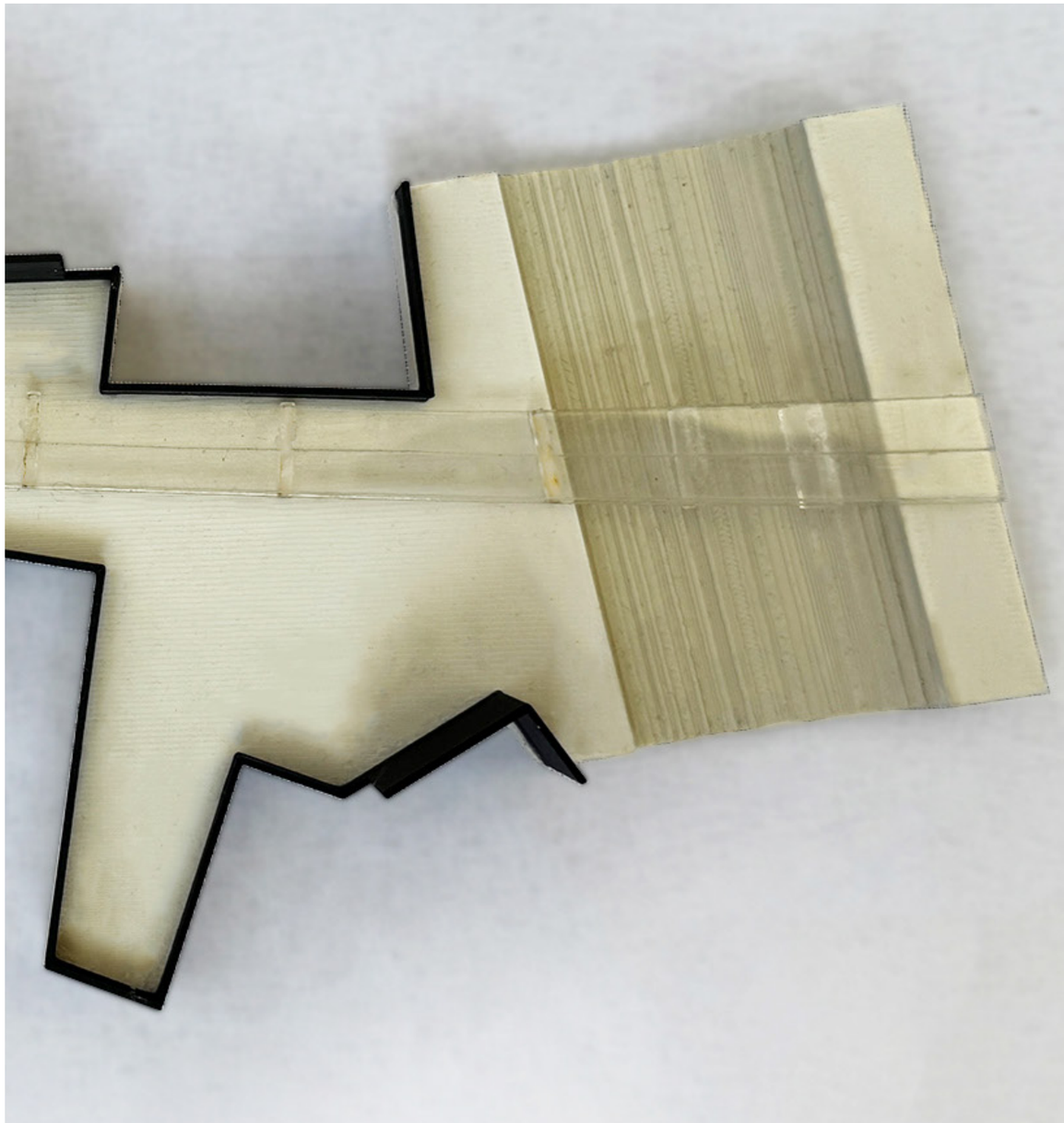
Parcelamiento. Art. 7,2.12.3. CUR
-Las propuestas de subdivision y englobamlento doben cumplir con lo dispuesto en el Titulo 4 del Código
.
-Las fracciones o manzanas mayores o iguales a 10.000 m² admiten el desarrollo de **Proyectos Integrales**, en los cuales pueden organizarse **circuitos vehiculares y peatonales** garantizando la unidad del conjunto.
-La propuesta de **subdivisión**, la **cesión** de espacios verdes públicos y de circulaciones vehiculares o de pasajes, se adecuará al sistema vial del entorno, y el conjunto debe ser objeto de **tratamiento paisajístico.**
-Los Proyectos Integrales pueden desarrollar propuestas de **redistribución volumétrica** de la edificabilidad admitida
-Los Proyectos Integrales se evalúan por el **Organismo Competente** en materia de **Planificación Urbana** e Interpretación Urbanística previo a todo trámite

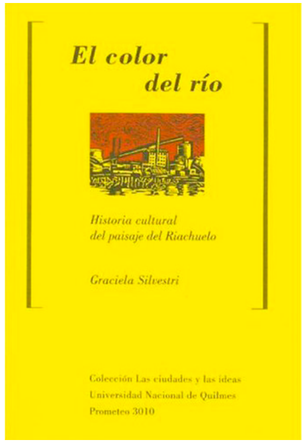
Cuando los Proyectos Integrales cumplimenten las condiciones establecidas en el párrafo segundo de este artículo pueden ser objeto de Planes de Detalle y desarrollarse según lo establecido en el articulo 10.5.



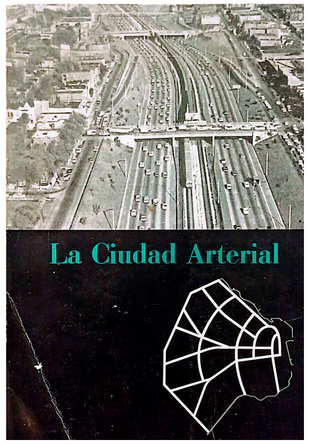
Edificabilidad en manzanas del parque lineal.
Código Urbanístico. Anexo IV. Planchetas de edificabilidad y usos.



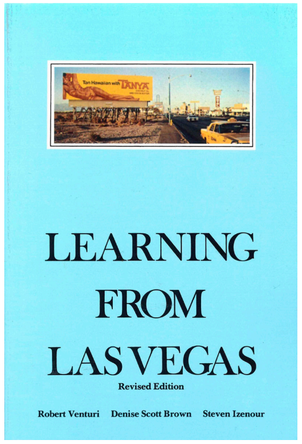




01 (Img. 029)



02 (Img. 030)



03 (Img. 031)



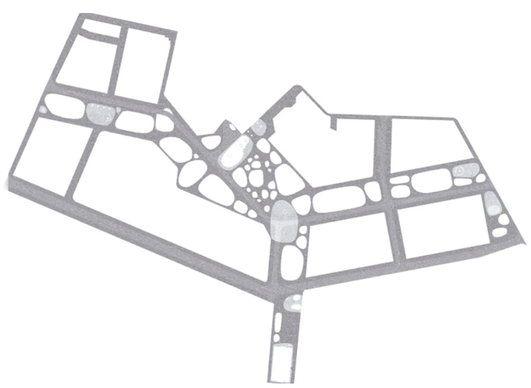
04 (Img. 032)



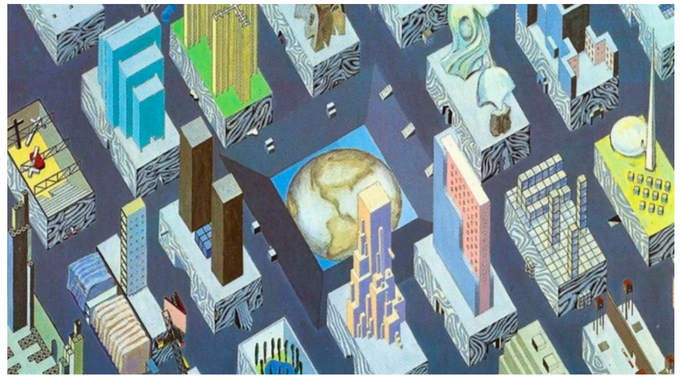
05 (Img. 033)



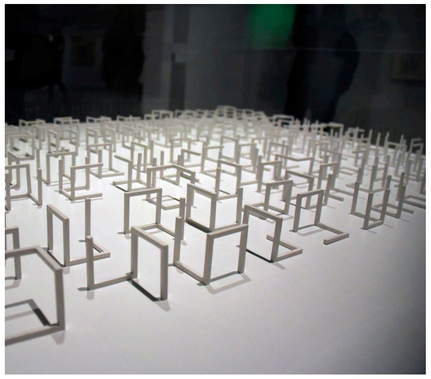
06 (Img. 034)



07 (Img. 035)



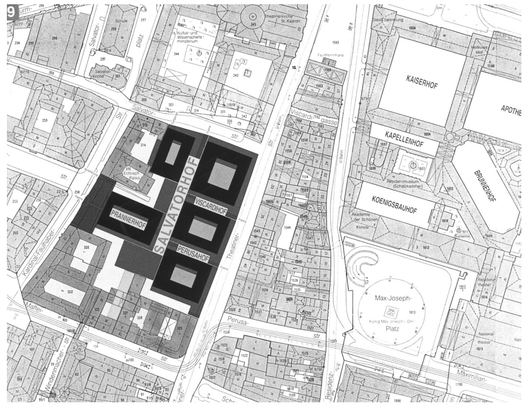
08 (Img. 036)



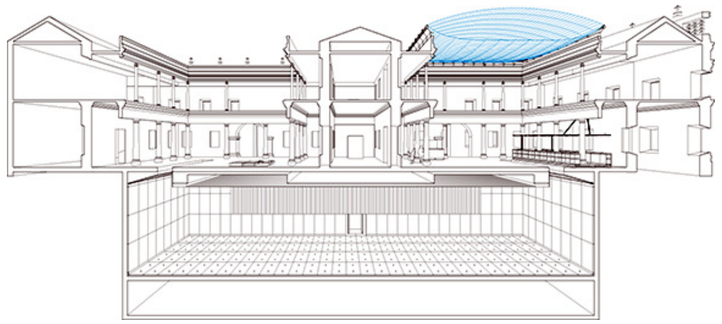
09 (Img. 037)



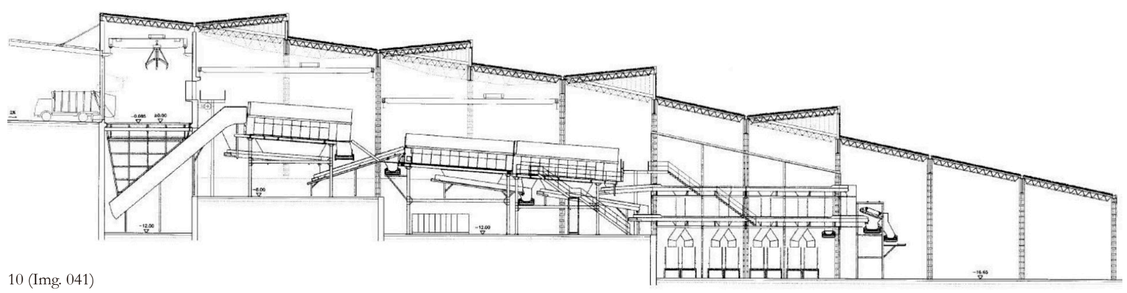
10 (Img. 038)



11 (Img. 039)



10 (Img. 040)



10 (Img. 041)

01. Graciela Silvestri, *El color del río* (Buenos Aires: Universidad Nacional de Quilmes / Prometeo 3010, 2003) | 02. Guillermo Laura, *La ciudad arterial* (Buenos Aires: n.p., 1970)|03. Robert Venturi, Denise Scott Brown y Steven Izenour, *Learning from Las Vegas*: (Cambridge, MA: MIT Press, 1977) | 04. Reyner Banham Loves Los Angeles. 1972.| 05. Cheonggyecheon, Mikyoung Kim Design. 2005| 06. Media Line Olympic Villa, Hans Hollein. 1917.| 07.Terreno "Evolución" en Alfortville, NP2F. 2012.

08. Delirious New York, Rem Koolhaas. 1994. |09. Incomplete open cubes, Sol Lewitt. 1974.|10. 149 Rue des Suisses Apartment Buildings, Herzog & De Meuron. 2000. |11. Five Courtyards for the munich city centre, Herzog & De Meuron . 2003.|12. Cubierta para el Museo Chileno de Arte Precolombino, Smiljan Radic. 2013 | Planta de tratamiento de residuos, Ábalos & Herreros. 1999.

Agradecimientos

Dedicamos la presente tesis a nuestra familia y amigos, por habernos acompañado y brindado su apoyo incondicional durante todo el proceso. Expresamos nuestro profundo agradecimiento a los profesores Tomás Pérez Amenta, Francisco Escapil y Marcelo Faiden por su orientación; y a la Universidad Torcuato Di Tella por facilitarnos el espacio necesario para el desarrollo del trabajo presentado.



Fotografía de Jurado Final (Img. 042)

Créditos de las imágenes

Imagen 001: Puente Viejo Puente Pueyrredón, Barracas, Ciudad Autónoma de Buenos Aires. El puente elevado para permitir el paso de los transportes marítimos. Autor desconocido, 1931. Fuente: Archivo Clarín, diario *Clarín.*

Imagen 002: Nuevo Puente Pueyrredón, Barracas, Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Vista desde Avellaneda hacia Capital Federal del cruce de la Autopista Arturo Frondizi sobre el Riachuelo. Autor desconocido, 1972. Fuente: Automóvil Club Argentino, *Guía Turística del Automóvil Club Argentino* (Buenos Aires: ACA, 1974).

Imagen 003: Barracas, Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Vista satelital del sector Autopista Arturo Frondizi y el Riachuelo. Captura de pantalla realizada por Sofia Gesualdo, 2025. Fuente: Google Earth, *Google Earth Pro 7.3* (Mountain View, CA: Google Software, 1965).

Imagen 004: Barracas, Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Vista satelital del sector Autopista Arturo Frondizi y el Riachuelo. Captura de pantalla realizada por Sofia Gesualdo, 2025. Fuente: Google Earth, *Google Earth Pro 7.3* (Mountain View, CA: Google Software, 1978).

Imagen 005: Barracas, Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Vista satelital del sector Autopista Arturo Frondizi y el Riachuelo. Captura de pantalla realizada por Sofia Gesualdo, 2025. Fuente: Google Earth, *Google Earth Pro 7.3* (Mountain View, CA: Google Software, 2024).

Imagen 006: Puente Viejo Puente Pueyrredón, Barracas, Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Inauguración del Puente Pueyrredón. Autor desconocido, 1931. Fuente: Archivo General de la Nación.

Imagen 007: Puente Viejo Puente Pueyrredón, Barracas, Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Transporte de mercaderías y transportes públicos o privados que circulan sobre el mismo. Autor desconocido, 1931. Fuente: Archivo General de la Nación.

Imagen 008: Obra de las Autopistas de la Ciudad, Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Militares visitan una maqueta de la obra de la Autopista 25 de Mayo. Autor desconocido, 1979. Fuente: Archivo La Nación, diario *La Nación.*

Imagen 009: Obra de autopista en Paseo Colón, Ciudad Autónoma de Buenos Aires. La Autopista 25 de Mayo en construcción. Autor desconocido, 1980. Fuente: Archivo La Nación, diario *La Nación.*

Imagen 010: Gráfico de los lotes necesarios de ser expropiados para la construcción de un viaducto elevado para autopistas. Guillermo Domingo Laura, *La ciudad arterial.* 22 x 15 centímetros. Fuente: Guillermo Domingo Laura, *La ciudad arterial* (Buenos Aires: n.p., 1970).

Imagen 011: Maqueta de cómo un viaducto elevado atraviesa por en medio de una manzana consolidada. Guillermo Domingo Laura, *La ciudad arterial.* 22 x 15 centímetros. Fuente: Guillermo Domingo Laura, *La ciudad arterial* (Buenos Aires: n.p., 1970).

Imagen 012: Barraca Angel Velaz y Cía., Barracas, Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Fachada principal del Ex depósito de frutos. Facundo Asensio, 2022. Fuente: Facundo Asensio, publicación de Instagram en @dailybsas.

Imagen 013: Avellaneda, Buenos Aires. Vista desde el Riachuelo del Mercado Central de Frutos en Avellaneda. Autor desconocido, 1900. Fuente: Tarjeta Postal histórica.

Imagen 014: Riachuelo, Avellaneda, Buenos Aires. Construcción del Mercado Central de Frutos. Casa Witcomb, 1889. Fuente: Archivo Casa Witcomb, Archivo General de la Nación Argentina.

Imagen 015: Riachuelo, Avellaneda, Buenos Aires. Frente de la Supermanzana sobre el Riachuelo. 2025. Fuente: Fotografía tomada por Alejo Gomez.

Imagen 016: Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Vista satelital de la Autopista Arturo Frondizi y el Riachuelo. Captura de pantalla realizada por Rosario Gómez Encina, 2025. Fuente: Google Earth, *Google Earth Pro 7.3* (Mountain View, CA: Google Software, 2024).

Imagen 017: Barracas, Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Plaza Tato Serrano en Benito Quinquela Martín 1852-1896. Captura de pantalla realizada por Sofia Gesualdo, 2025. Fuente: Google Street View, *Google Maps* (Mountain View, CA: Google Software, mayo de 2023).

Imagen 018: Barracas, Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Seguridad vial en Gral. Gregorio Aráoz de Lamadrid 1750. Captura de pantalla realizada por Sofia Gesualdo, 2025. Fuente: Google Street View, *Google Maps* (Mountain View, CA: Google Software, mayo de 2023).

Imagen 019: Barracas, Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Estacionamiento bajo autopista en Av. Suárez 2015. Captura de pantalla realizada por Sofia Gesualdo, 2025. Fuente: Google Street View, *Google Maps* (Mountain View, CA: Google Software, mayo de 2023).

Imagen 020: Barracas, Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Vista satelital de la Supermanzana. Captura de pantalla realizada por Rosario Gómez Encina, 2025. Fuente: Google Earth, *Google Earth Pro 7.3* (Mountain View, CA: Google Software, 2024).

Imagen 021: Barracas, Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Nuevo Puente Pueyrredón. Mauricio V. Genta, 2013. Fuente: Mauricio V. Genta, Wikimedia Commons.

Imagen 022: Barracas, Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Frente de empresas Envaplast y Detroit Diesel Allison desde Riachuelo. 2025. Fuente: Fotografía tomada por Alejo Gomez.

Imagen 023: Barracas, Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Frente del Ex Depósito de Frutos desde Riachuelo. 2025. Fuente: Fotografía tomada por Alejo Gomez.

Imagen 024: Centro Verde Automatizado Barracas, Barracas, Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Interior de la mecánica utilizada en el galpón del centro verde para clasificación de materiales. Desarrollo de Equipos Industriales S.A., año desconocido. Fuente: Desarrollo de Equipos Industriales S.A., *MRF II - GCBA.*

Imagen 025: Barracas, Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Registro periodístico del incendio del Centro Verde Barracas. Diario Perfil, 2024. Fuente: *Diario Perfil*, portal de noticias.

Imagen 026: Barracas, Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Registro de la degradación de los galpones del predio luego del incendio. 2025. Fuente: Fotografía tomada por Alejo Gomez.

Imagen 027: Barracas, Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Frente de la Supermanzana, con empresas Envaplast, Detroit Diesel Allison y Ostrilion sobre el Riachuelo. 2025. Fuente: Fotografía tomada por Rosario Gomez Encina.

Imagen 028: Barracas, Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Frente de la Supermanzana, con el Ex Depósito de Frutos sobre el Riachuelo. 2025. Fuente: Fotografía tomada por Sofia Gesualdo.

Imagen 029: Portada de libro. Graciela Silvestri, *El color del río.* 23 x 15.5 centímetros. Fuente: Silvestri, Graciela. *El color del río: Historia, literatura y paisaje en el Riachuelo.* Buenos Aires: Universidad Nacional de Quilmes / Prometeo 3010, 2003.

Imagen 030: Portada de libro. Guillermo Domingo Laura, *La ciudad arterial.* 22 x 15 centímetros. Fuente: Guillermo Domingo Laura, *La ciudad arterial.* (Buenos Aires: n.p., 1970.)

Imagen 031: Portada de libro. Venturi, Robert, Denise Scott Brown y Steven Izenour. *Learning from Las Vegas*. 23 x 15 centimetros. Fuente: Venturi, Robert, Denise Scott Brown y Steven Izenour. *Learning from Las Vegas: The Forgotten Symbolism of Architectural Form.* Cambridge, MA: MIT Press, 1977.

Imagen 032: Los Angeles, Estados Unidos. Recorrido de la ciudad desde un auto. Dennis Hopper. 1961. Fuente: Dennis Hopper, Double Standard, 1961. (Royal Academy of Arts: Summer Exhibition, 2014).

Imagen 033: Cheonggyecheon, Seúl, Corea del Sur. Transformación de un entorno bajo autopista en un espacio público recreativo y caminable con mobiliario urbano y vegetación, 2005. ONU-Hábitat, 2020. Fuente: ONU-Hábitat, "De la autopista al espacio público" (Publicación digital: ONU-Hábitat, 2020).

Imagen 034: Múnich, Alemania. Sistema de infraestructura "Media-Linien" en la Villa Olímpica, consistente en una red de tuberías elevadas y coloridas que integran servicios y orientación. Hollein, 1972. Fuente: Hans Hollein, "Media-Linien - Olympisches Dorf" (Publicación digital: Hans Hollein Studio, s.f.).

Imagen 035: Alfortville, Francia. Equipamiento deportivo y espacio público flexible ubicado en un entorno urbano denso, destacando la transparencia y el uso de materiales industriales. NP2F, 2015. Fuente: ArchDaily, "Terreno: Evolución en Alfortville / NP2F" (Publicación digital: ArchDaily, 2015).

Imagen 036: Nueva York, Estados Unidos. Ilustración conceptual que representa la personificación de la arquitectura de Manhattan y la cultura de la congestión. Madelon Vriesendorp, 1978. Fuente: Rem Koolhaas, *Delirious New York: A Retroactive Manifesto for Manhattan* (Nueva York: Monacelli Press, 1994).

Imagen 037: Nueva York, Estados Unidos. Instalación "Incomplete Open Cubes", que presenta diversas variaciones geométricas de la estructura de un cubo para explorar la serie y el sistema. Sol LeWitt, 1974. Fuente: The Museum of Modern Art (MoMA), Nueva York.

Imagen 038: París, Francia. Jardín interior del conjunto de viviendas "149 Rue des Suisses Building", destacando el concepto de interior de manzana que desarrollan los arquitectos Herzog & De Meuron. Margherita Spiluttini, 2000. Fuente: Architekturzentrum Wien (Az W), Sammlung, Foto: Margherita Spiluttini.

Imagen 039: Múnich, Alemania. Planta de pasajes comerciales e interiores del conjunto "Fünf Höfe", destacando la integración del espacio público a través del bloque urbano. Herzog & de Meuron, 2003. Fuente: Herzog & de Meuron, "143 Fünf Höfe, Five Courtyards for the Munich City Centre" (Publicación digital: Herzog & de Meuron Official Website, s.f.).

Imagen 040: Santiago de Chile. Corte del proyecto "Cubierta para el Museo Chileno de Arte Precolombino" de Smiljan Radic donde se utiliza un edificio patrimonial para una refuncionalización y actualización tecnológica. ARQ, 2014. Fuente: Revista ARQ, "Infraestructura y Paisaje" (Santiago de Chile: Ediciones ARQ, n.º 87, agosto de 2014).

Imagen 041: Madrid, España. Corte de la planta de reciclaje y tratamiento de residuos, destacando la volumetría industrial y su integración en el paisaje. Ábalos & Herreros, 1999. Fuente: Arquitectura Viva, "Planta de tratamiento de residuos, Madrid / Ábalos & Herreros" (Publicación digital: Arquitectura Viva, 1999).

Imagen 042: Fotografía de Jurado Final. Agustin Brarda. 2025 Fuente: Publicación de la cuenta de instagram @ditellaarquitectura. 2025.

Bibliografía

Banham, Reyner. *Los Ángeles: La arquitectura de cuatro ecologías*. Traducido por María Teresa Valcarce. Barcelona: Gustavo Gili, 1985.

Choay, Françoise. *El urbanismo: Utopías y realidades*. Traducido por Luis Mambrán. Barcelona: Editorial Lumen, 1976. https://es.scribd.com/document/478863966/Choay-Francoise-El-Urbanismo-utopias-y-realidades-pdf.

Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Legislatura. "Proyecto de Ley: Concesión de uso y explotación de predios bajo las Autopistas Perito Moreno (AU6) y Arturo Frondizi (AV 1 Sur)". Expediente 2758-D-2019. 31 de octubre de 2019.

Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Ministerio de Espacio Público e Higiene Urbana. *Informe Anual Ambiental 2024*. Buenos Aires: Agencia de Protección Ambiental, 2024.

Consejo del Plan Urbano Estratégico. "Plan Director para Buenos Aires (1958-1960)". *Moderna Buenos Aires*. Accedido el 16 de febrero de 2026. https://www.modernabuenosaires.org/proyectos-urbanos/plan-director-para-buenos-aires.

DiFilm. "Coches circulando por la autopista Presidente Arturo Frondizi 1990". Video de YouTube, 12:32. 2022. https://youtu.be/y_BHEruxSEg?si=MY8u-xlUb35VDIkjQ.

DiFilm. "Facundo Suarez Lastra inaugura la autopista 9 de Julio - 1989". Video de YouTube, 01:41. 2017. https://youtu.be/rlVJ4zFJrQQ?si=bTIGzAp3Zx-0g2la7.

Hall, Peter. *Ciudades del mañana: Historia del urbanismo en el siglo XX*. Barcelona: Ediciones del Serbal, 1996.

Iramain, Lucas. "Expansión del complejo económico estatal-privado y conformación de ámbitos privilegiados de acumulación durante la gestión liberal-corporativa. Los casos del sector vial y de la industria siderúrgica (Argentina, 1976-1981)". Tesis doctoral, Universidad de Buenos Aires, 2012.

Laura, Guillermo Domingo. *La ciudad arterial*. Buenos Aires: n.p., 1970.

Le Corbusier. *La ciudad del futuro*. Buenos Aires: Infinito, 1985. Publicado originalmente en 1924 como *Urbanisme*.

Le Corbusier. *Principios de urbanismo (La Carta de Atenas)*. Buenos Aires: Planeta, 1993. Publicado originalmente en 1933.

Liernur, Jorge Francisco. "Autopista". En *Diccionario de Arquitectura en la Argentina: Estilos, obras, biografías, instituciones, ciudades*, editado por Jorge Francisco Liernur y Fernando Aliata, tomo A-B, 186-189. Buenos Aires: Diario de Arquitectura Clarín, 2004.

Liernur, Jorge Francisco. "Plan de Autopistas para Buenos Aires". En *Diccionario de Arquitectura en la Argentina: Estilos, obras, biografías, instituciones, ciudades*, editado por Jorge Francisco Liernur y Fernando Aliata, tomo P-Z, 46-48. Buenos Aires: Diario de Arquitectura Clarín, 2004.

Llamazares Gómez, Olegario. "La incidencia de las autopistas urbanas en la fragmentación del territorio". *Ciudad y Territorio Estudios Territoriales (CyTET)* núm. 51 (1982). https://recyt.fecyt.es/index.php/CyTET/issue/view/3921.

Menazzi Canese, Luján. "Ciudad en dictadura: Procesos urbanos en la ciudad de Buenos Aires durante la última dictadura militar (1976-1983)". *Scripta Nova: Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales* 17, no. 429 (2013). https://revistes.ub.edu/index.php/ScriptaNova/article/view/4214.

Mesa, Pablo. "Situación de la gestión de residuos en CABA: Sobre llovido, mojado". *Quid 16. Revista del Área de Estudios Urbanos*, no. 18 (2022): 258-264. https://publicaciones.sociales.uba.ar/index.php/quid16/article/view/7975.

Oszlak, Oscar. "Los sectores populares y el derecho al espacio urbano". *SCA Revista de la Sociedad Central de Arquitectos*, no. 125 (1983).

Patlibros.org. "Angel Velaz y Cía". Accedido en 2025. https://patlibros.org/lpa/vwoth/angel-velaz.htm.

Silvestri, Graciela. *El color del río: Historia, literatura y paisaje en el Riachuelo*. Buenos Aires: Universidad Nacional de Quilmes / Prometeo 3010, 2003.

Tovar Numpaque, Augusto. "La autopista como paisaje urbano". Tesis de maestría, Universidad Torcuato Di Tella, (2020). https://repositorio.utdt.edu/items/04d76f64-9599-47f9-aafe-1a1abcc0be0f.

Tovar Numpaque, Augusto. "Red de autopistas urbanas: Estimación de los efectos territoriales en la Ciudad de Buenos Aires". *Cuadernos de Investigación Urbanística*, no. 136 (2021): 1-104. https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=8079013.

Ungers, Oswald Mathias, y Rem Koolhaas. *The City in the City — Berlin: A Green Archipelago*. Editado por Florian Hertweck y Sébastien Marot. Zurich: Lars Müller Publishers, 2013.

Vélaz de Medrano Atienza, Luis, y Vélaz de Medrano, Francisco. "Los Vélaz en Argentina. Su contribución al desarrollo productivo y comercial (I/II)". Euskonews, no. 657 (2013). https://www.euskonews.eus/0657zbk/kosmo65701es.html.

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