

Escuela de Arquitectura y Estudios Urbanos

Tipo de Documento: Tesis de grado



Carrera de Arquitectura

RE: Camino Costero

Autoría: Lacroze, Flor; Olivero, Julieta; Martínez, Aitana

Año: 2025

¿Cómo citar este trabajo?

Lacroze, F., Olivero, J., Martínez, A. (2025). "RE: Camino Costero". [Tesis de Grado. Universidad Torcuato Di Tella]. Repositorio Digital Universidad Torcuato Di Tella. <https://repositorio.utdt.edu/handle/20.500.13098/14304>

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

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

RE: Camino Costero

Lacroze - Martínez - Olivero

UTDT EAEU Tesis 2025

Índice

01 Contexto histórico	06
02 Análisis del sitio	16
03 Masterplan	36
04 Edificio de vivienda	50
05 Edificio intermodal	66
06 Edificio deportivo	82

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: Camino Costero
Alumnos: Lacroze, Martínez, Olivero

El proyecto se emplaza en la costa de la cuenca Matanza - Riachuelo. Entre los barrios Barracas de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y Avellaneda en la Porvincia de Buenos Aires. La zona de trabajo se desarrolla sobre el camino costero entre los puentes Bosch y Victorino de la Plaza. Se propone un masterplan urbano que re-configura el suelo y la relación con la costa. Al mismo se agregan tres edificios de diferentes programas que responden al tejido y la necesidades de la zona

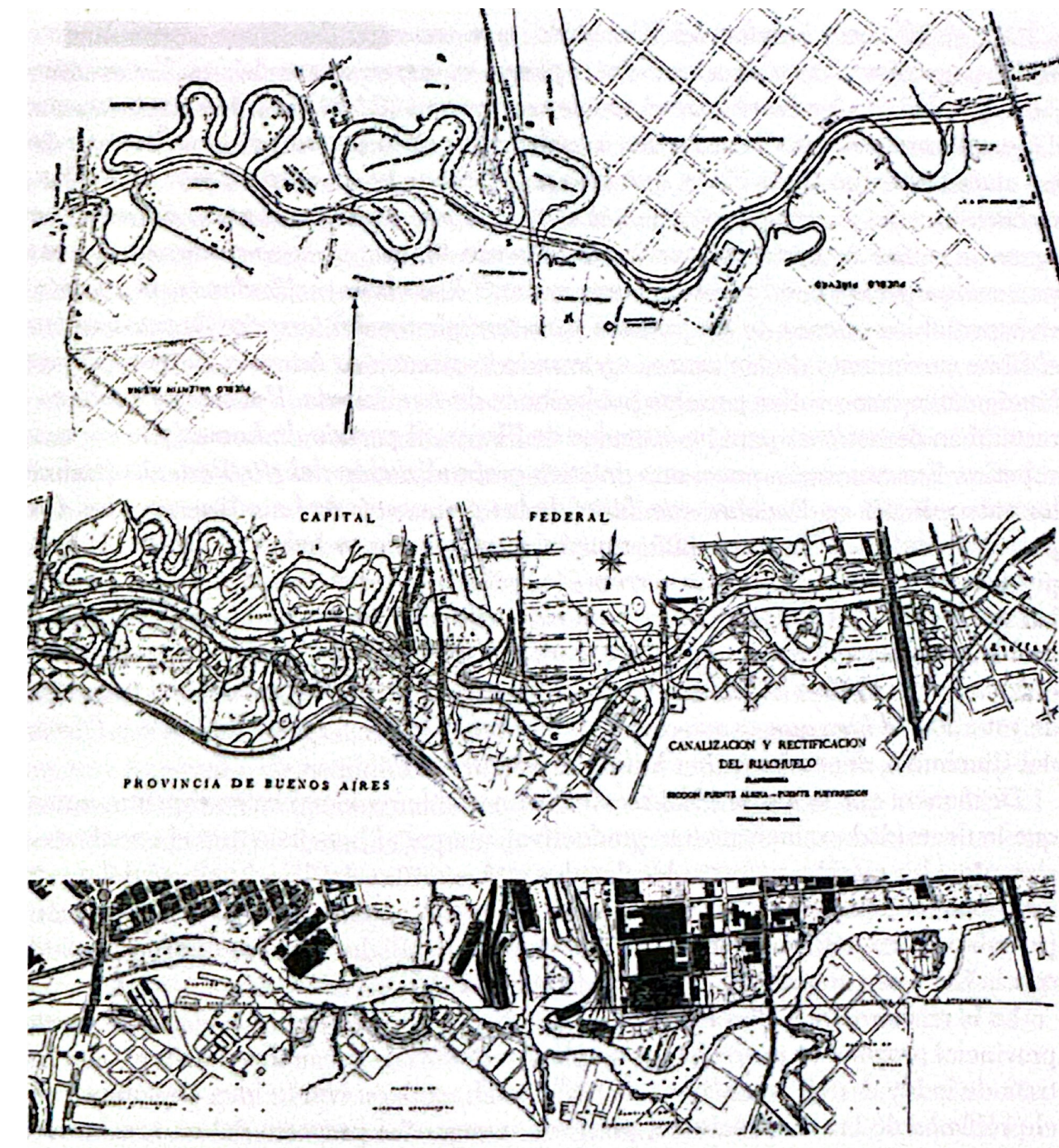


01 Contexto histórico

La cuenca matanza del Riachuelo fue un eje decisivo en la composición del sur de la ciudad de Buenos Aires y desde hace muchos años se han realizado intervenciones sobre el mismo. Antes de las intervenciones morfológicas del siglo veinte, la cuenca era sinuosa, con meandros que definían un borde irregular. Específicamente en el tramo de estudio, comprendido entre el Puente Bosch y el Puente Victorino de la Plaza, existía un meandro que conformaba un tejido particular en su límite con el barrio de Barracas en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y con el barrio de Avellaneda sobre la costa provincial.

Para aquel entonces, el riachuelo no funcionaba únicamente como límite físico, sino como soporte productivo y escenario de intercambio. Su condición navegable favorecía tanto el transporte fluvial como el desarrollo de actividades recreativas y deportivas. La cuenca era ya un eje clave para los barrios en conformación, generando un paisaje natural y con actividad constante.

Con la consolidación del modelo agroexportador hacia fines del siglo diecinueve y comienzos del veinte, el Riachuelo adquirió un rol estratégico en la economía de la ciudad. Con este modelo, con el objetivo de mejorar la circulación por el riachuelo y su escorrentía, comenzaron las rectificaciones morfológicas de la cuenca. Con ello, su sinuosidad se perdió y así también el meandro que ocurría en estos barrios. Además, esta condición favoreció la consolidación de grandes parcelas industriales y reforzó la especialización productiva del frente costero, acentuando su distancia respecto del tejido residencial.



Plano del proceso de rectificación del Riachuelo. Graciela Silvestri.

Fuente: Graciela Silvestri, El Color del Río, Historia cultural del paisaje del Riachuelo (Buenos Aires, Argentina: Universidad Nacional de Quilmes y Prometeo Libros , 2004)

La actividad de la cuenca

A partir de estos avances comerciales en la ciudad y por su cercanía a la costa, los barrios de Barracas y Avellaneda se consolidaron como enclaves industriales, alojando frigoríficos, curtiembres, depósitos y diversas infraestructuras vinculadas al transporte y almacenamiento de mercancías.

A pesar de esta expansión industrial y comercial, las actividades recreativas de la cuenca continuaron. Durante las primeras décadas del siglo veinte, la ribera mantuvo una intensa actividad náutica y deportiva. En mil novecientos diez se fundó el Club Regatas de Avellaneda, implantado siguiendo la forma del meandro que se encontraba anteriormente en la zona. El club consolidaba una identidad ribereña vinculada al deporte, la recreación y la sociabilidad. Las prácticas de remo, natación y navegación ligera formaban parte de una escena urbana activa, donde el agua y su naturaleza eran el foco. Así, su localización y programa demostraban cómo el río era un espacio socialmente apropiado y valorado.

La cultura de los balnearios y el río como espacio público

En paralelo al desarrollo de los clubes náuticos, las costas del área metropolitana de Buenos Aires, incluyendo sectores vinculados al Riachuelo y al Río de la Plata, fueron escenario de una intensa cultura de balnearios entre las décadas de mil novecientos veinte y mil novecientos setenta.

Estos espacios de ocio contaban con piletas, muelles, vestuarios, restaurantes y espacios de encuentro. Funcionaban como infraestructuras sociales donde el contacto con el agua era parte de la vida cotidiana.

Cuando estos espacios se consolidaron como verdaderos puntos de encuentro y disfrute, las postales de la época fueron elocuentes: niños jugando, madres en sillas plegables, parejas bajo sombrillas y vendedores ambulantes caminando entre la multitud. La situación de la costa porteña era activa pero lamentablemente para fines de los años setenta debido a la contaminación ambiental que estaban generando estos espacios, poco a poco se perdieron por completo.

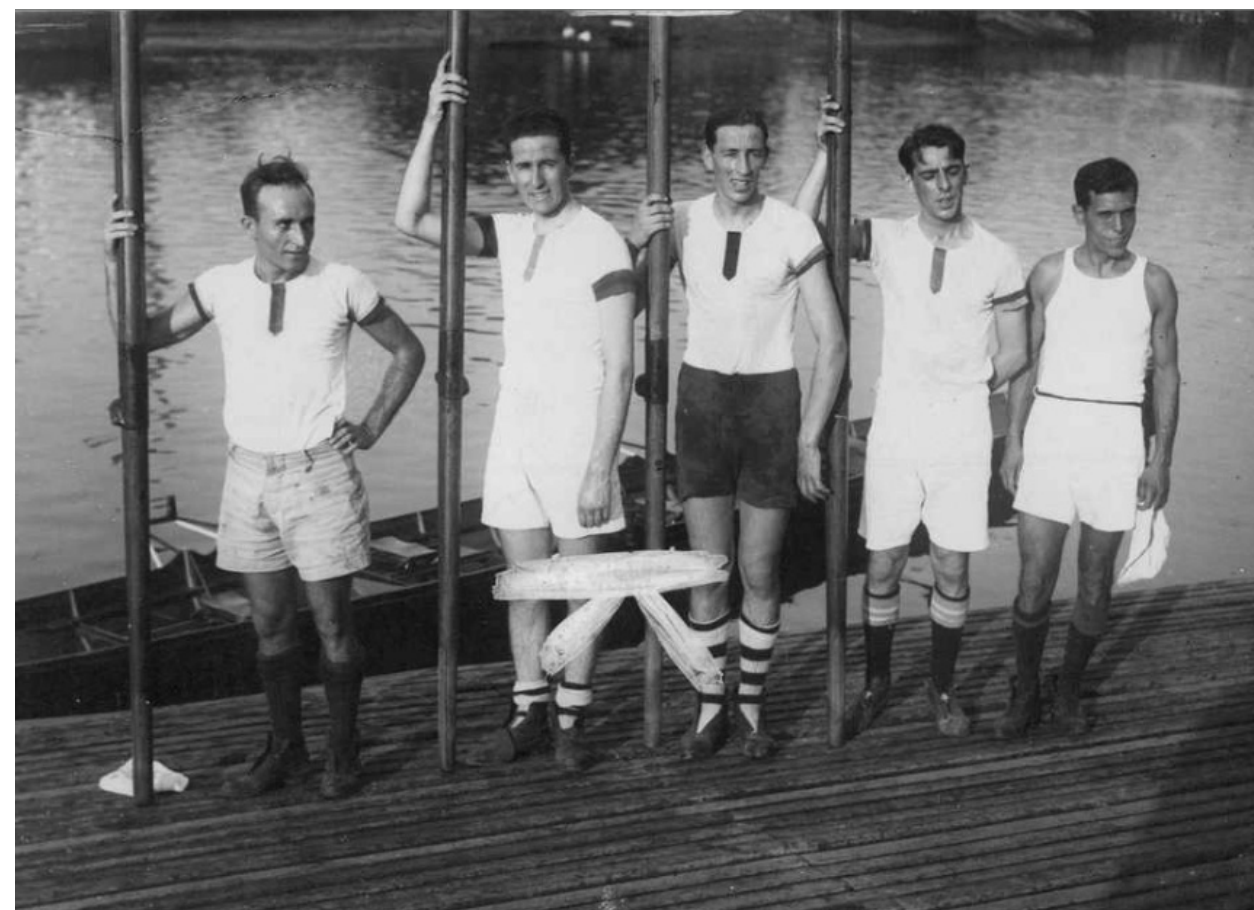


Riachuelo frente al Club de Regatas de Avellaneda. Remeros del Club de Regatas de Avellaneda en el riachuelo en 1934. Programa ambiente de Avellaneda en Acción. 1934.

Fuente: Remo en el riachuelo Club de Regatas de Avellaneda 1934 (Buenos Aires, Argentina, Programa ambiente de Avellaneda en Acción, 2015).



Gente disfrutando de los balnearios en la ribera de la costa porteña. Balneario de Costanera Sur (Horacio Coppola, 1936)



Club de Regatas Avellaneda. Fotografía del Equipo ganador de la Regata, Febrero 1927. Acumar, 1927.
Fuente: Club de Regatas Avellaneda 1927. Equipo ganador de la Regata - Febrero 1927 (Archivo General de la Nación, colección del Archivo General de la Nación)



Costanera Sur, Buenos Aires. Balneario de Costanera Sur en verano.
Fuente: Ayer y hoy. La increíble transformación de la Costanera Sur: de balneario popular a Reserva Ecológica. (La nación, 2021)



Avellaneda, Argentina. Imagen representativa de la contaminación del riachuelo. Alejandro Kirchuk, 2023.

Fuente: Alejandro Kirchuk (2023).

La cuenca: la contaminación y sus consecuencias

A mediados del siglo veinte, la intensificación industrial y la falta de controles ambientales generaron un deterioro del riachuelo. Los vertidos industriales y los efluentes cloacales sin tratamiento consolidaron un escenario de gran contaminación que impactó directamente en la condición del agua de la cuenca así como en el territorio de su alrededor.

Esta situación ambiental desfavorable alteró de manera profunda la relación histórica entre la ciudad y sus costas. La contaminación creciente del riachuelo y la pérdida sostenida de calidad del agua provocaron la suspensión de actividades náuticas y la pérdida de su frecuente concurrencia por parte de los habitantes. Estas situaciones que, durante décadas, habían definido la cultura ribereña del sur de la ciudad, se fueron perdiendo.

En mil novecientos sesenta y seis, el Club Regatas de Avellaneda debió interrumpir su actividad deportiva debido a los niveles críticos de contaminación, marcando simbólicamente la clausura de una etapa en la que el río había funcionado como espacio de encuentro y recreación.

Así como disminuyó hasta cancelarse la actividad náutica, los habitantes de la ciudad ya no se acercaban a la costa del riachuelo como antes. La instalación de asentamientos informales en los márgenes, sumada a la consolidación de infraestructuras industriales impermeables, aumentó esta separación física entre el río, sus bordes y sus actores.

Debido a la situación que ocurría en el Riachuelo, en las últimas décadas, la cuenca de la matanza ingresó en una etapa de transformación impulsada por políticas de saneamiento ambiental y reordenamiento territorial. La creación de ACUMAR¹ marcó un punto de inflexión en la gestión integral de la cuenca.

A través del Plan Integral de Saneamiento Ambiental (PISA), se establecieron mayores controles a las industrias, se desarrollaron infraestructuras sanitarias y se promovió la relocalización de familias asentadas en zonas de riesgo. Dentro de estas acciones, se reubicó el asentamiento informal "Villa 26" y además, entre dos mil catorce y dos mil diecinueve, se liberaron sectores estratégicos del borde costero, generando nuevas condiciones espaciales. Se generó, con estos espacios y muchos otros, un proyecto urbano en toda la cuenca denominado Camino de Sirga².

Estas acciones no resolvieron completamente la fragmentación existente, pero modificaron sustancialmente el escenario con el que estaba contando el riachuelo, habilitando la posibilidad de reconsiderar el río como parte activa de la estructura urbana.

¹ ACUMAR (Autoridad de Cuenca Matanza Riachuelo). Es el organismo encargado de coordinar las políticas públicas de saneamiento en la Cuenca Matanza Riachuelo. Planifica acciones de mejora y controla las actividades que inciden en el ambiente, priorizando siempre la calidad de vida de las millones de personas que habitan la región.

² Camino de Sirga. Franja de terreno ubicada junto al riachuelo. Cuenta con espacios de parqueado junto con un plan de circulación vehicular, peatonal y de bicicletas. Es una extensión del borde de la cuenca que permite espacio público.



Avellaneda, Argentina. Fotografía de la costa del riachuelo donde se encontraba la villa 26. Mariano Ar-
magno, 2019.

Fuente: Ana Fornaro,Villa 26: el aguante frente al Riachuelo y la casa que no llega. (2023)

El Riachuelo transitó distintas etapas, y cada una de ellas dejó huellas materiales que aún persisten en el área de estudio y en toda la cuenca.

En el presente, el riachuelo se encuentra en una situación de cambio. Ya no responde al escenario de abandono del pasado, pero tampoco se ha consolidado como espacio urbano que responda a las necesi-
dades actuales de la metrópoli.

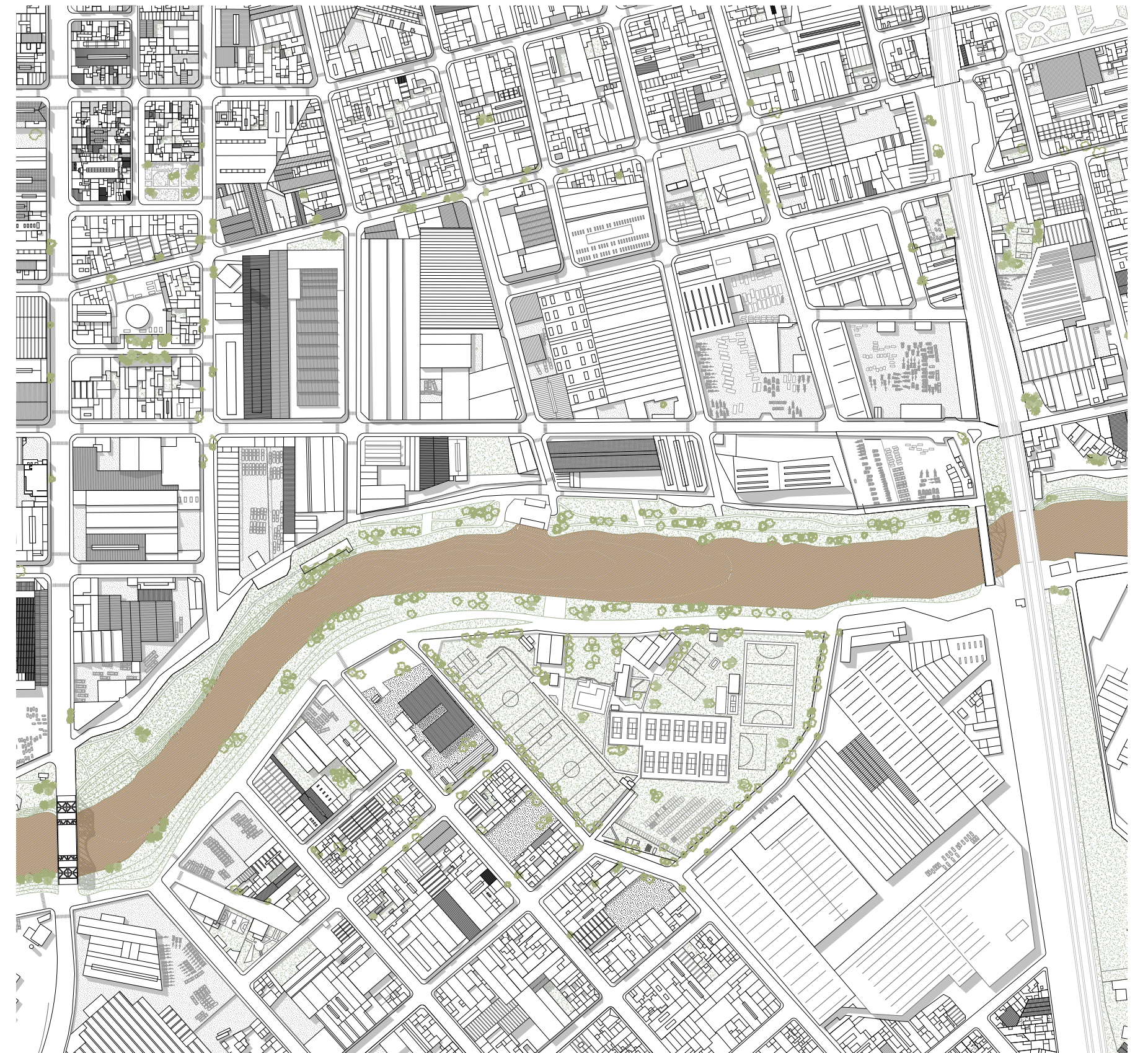
Reflexionar y comprender esta evolución resulta fundamental para interpretar el potencial del sitio. El proyecto se inscribe en este momento de inflexión histórica, entendiendo que la recuperación del vínculo entre ciudad y agua no supone un retorno nostálgico, sino la construcción de un nuevo paisaje costero capaz de integrar espacios habitables que contemplen su movilidad, su espacio público y la producción dentro de un sistema urbano renovado.

02 Análisis del sitio

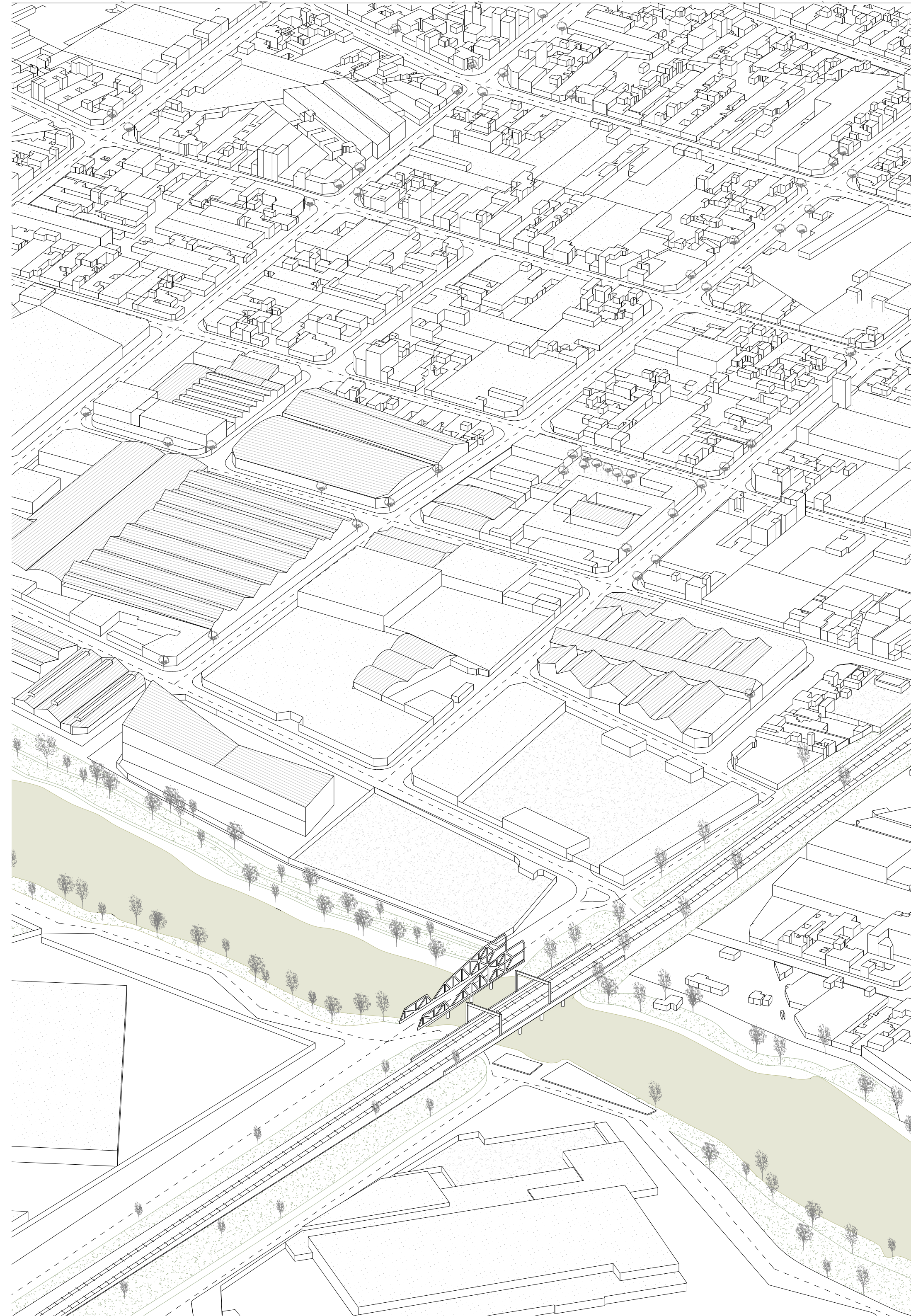
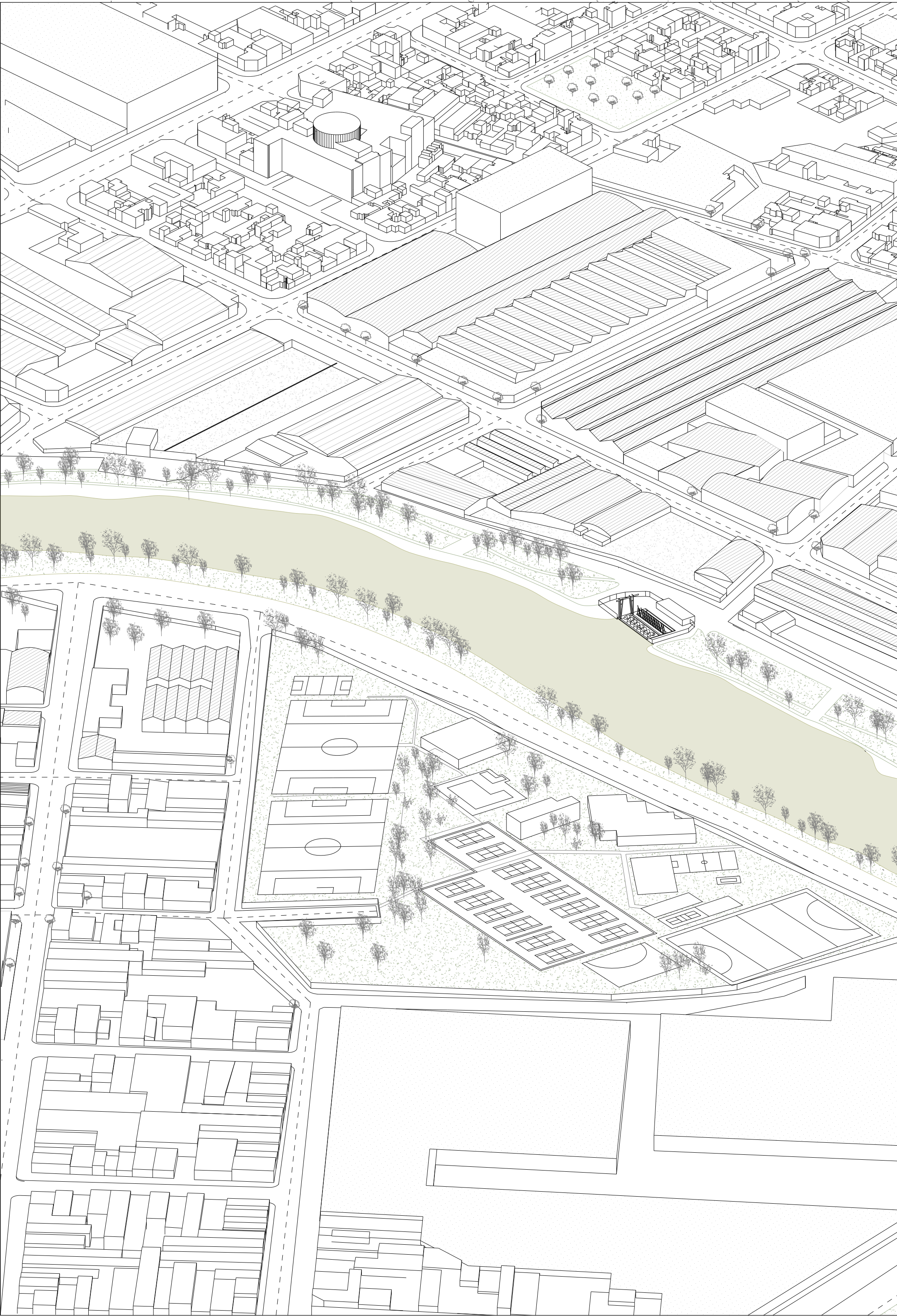
El área de intervención se sitúa sobre la ribera del riachuelo, entre los barrios de Barracas y Avellaneda, específicamente en el tramo comprendido entre el Puente Bosch y el Puente Victorino de la Plaza.

En el margen de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, el tejido urbano inmediato responde a una lógica predominantemente industrial. Esta condición se fue consolidando paulatinamente en el tiempo en relación también a los cambios que sufrió la cuenca. Como consecuencia, las viviendas se ubican hacia el interior de los barrios dejando lejana su relación con la costa. Y, a su vez, el Camino de Sirga está directamente relacionado con las industrias que lo rodean consolidando frentes de gran escala, continuos y ciegos. La presencia de las industrias sobre la costa afectan la llegada de actores al escenario costero, provocando que en la actualidad el riachuelo no actúe como un espacio público integrador sino mas bien, y simplemente, como un límite entre costas. El espacio cercano a la costa este prácticamente inhabitado y que durante el día su única actividad sea la industrial.

En el margen de la Provincia de Buenos Aires, se destaca la presencia del Club Regatas de Avellaneda. El club que históricamente contaba con gran actividad náutica, centrada en el remo, que luego debió suspender por la situación ambiental de la cuenca. A su vez, en el año dos mil once, con la creación del Camino de Sirga, el club debió retraerse de la costa, disminuyendo aún más su relación con el riachuelo. Regatas de Avellaneda, además de tomar distancia del agua, colocó un muro ciego que terminó de desconectar el conjunto deportivo del riachuelo.



Barracas-Avellaneda, planimetría de la situación actual del sitio a estudiar. Elaboración propia, 2025.





Avellaneda, Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Muro perimetral del Club Regatas de Avellaneda desde la vereda. Imagen propia, 2025.



Avellaneda, Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Muro perimetral del Club Regatas de Avellaneda desde el interior del predio. Imagen propia, 2025.



Barracas, Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Infraestructura actual del Camino de Sirga sobre el margen de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Imagen propia, 2025.



Barracas, Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Calle que desemboca en el Camino de Sirga, muy poco transitada. Imagen propia, 2025.



Avellaneda, Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Fotografía tomada desde la costa de provincia, se pueden ver las industrias frente a la costa de capital. Imagen propia, 2025.



Avellaneda, Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Fotografía tomada desde la costa de provincia, se pueden ver las industrias y la estación de bombeo sobre la costa de capital. Imagen propia, 2025.



Avellaneda, Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Fotografía tomada desde la costa de provincia, se pueden ver las industrias frente a la costa de capital. Imagen propia, 2025.



Avellaneda, Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Fotografía tomada desde la costa de provincia, se pueden ver las industrias frente a la costa de capital. Imagen propia, 2025.

Infraestructura y movilidad

El área se encuentra atravesada por infraestructuras metropolitanas que potencian su carácter estratégico.

Por un lado, los puentes Bosch y Victorino de la Plaza articulan la conexión entre ambos márgenes, garantizando flujos vehiculares y peatonales. Por otro lado, diversas líneas de colectivo recorren el sector, vinculando al barrio con otras áreas de la ciudad así como ambos distritos -capital y provincia de Buenos Aires-.

Sin embargo, esta movilidad no es ordenada en la cercanía al borde. Las paradas y recorridos de transportes públicos funcionan de manera dispersa, sin consolidar un nodo articulador. Además, el tránsito vehicular predomina sobre la experiencia peatonal. La infraestructura existente resuelve flujos, pero no está articulada para la circulación peatonal y vehicular.

Con el surgimiento del Camino de Sirga sobre el margen de la Ciudad de Buenos Aires, se consiguió liberar el perímetro de la costa y consolidar un corredor público lineal. No obstante, en el área a trabajar, el camino costero pierde continuidad en varios puntos producto de asentamientos informales que aún no han sido relocalizados, y construcciones de industrias que aún ocupan el borde. Estas interrupciones tanto de calles como de caminos peatonales impiden la consolidación de un sistema de flujo continuo y limitan la percepción del río como espacio accesible.

Condiciones hidráulicas y de saneamiento

Sobre la ribera del Riachuelo se ubica una infraestructura clave en la zona que es la estación de bombeo, esta es la quinta de un total de 6 estaciones, distribuidas a lo largo de la costa del riachuelo del lado de Capital. Estas infraestructuras funcionan en las desembocaduras de los arroyos que van al Río de la Plata o al Riachuelo, en este caso el arroyo entubado Perdriel. Su objetivo principal es controlar las inundaciones mediante compuertas y el uso de bombas hidráulicas permiten aislar la Ciudad del río. Cuando llueve, el sistema de bombas entra en funcionamiento para potenciar el drenaje del agua hacia el río y las compuertas se cierran en caso de sudestadas y crecida del río.

Esta estación demuestra que el equilibrio hidráulico no es natural sino asistido, dependiente de infraestructuras activas que sostienen el funcionamiento del sistema. En este contexto, cualquier intervención sobre el borde debe asumir la complejidad ecológica e hidráulica del sitio. El río no puede entenderse únicamente como paisaje escénico, sino como sistema ambiental activo e infraestructura territorial. La condición ambiental del área exige estrategias que integren soluciones hidráulicas, paisajísticas y urbanas.

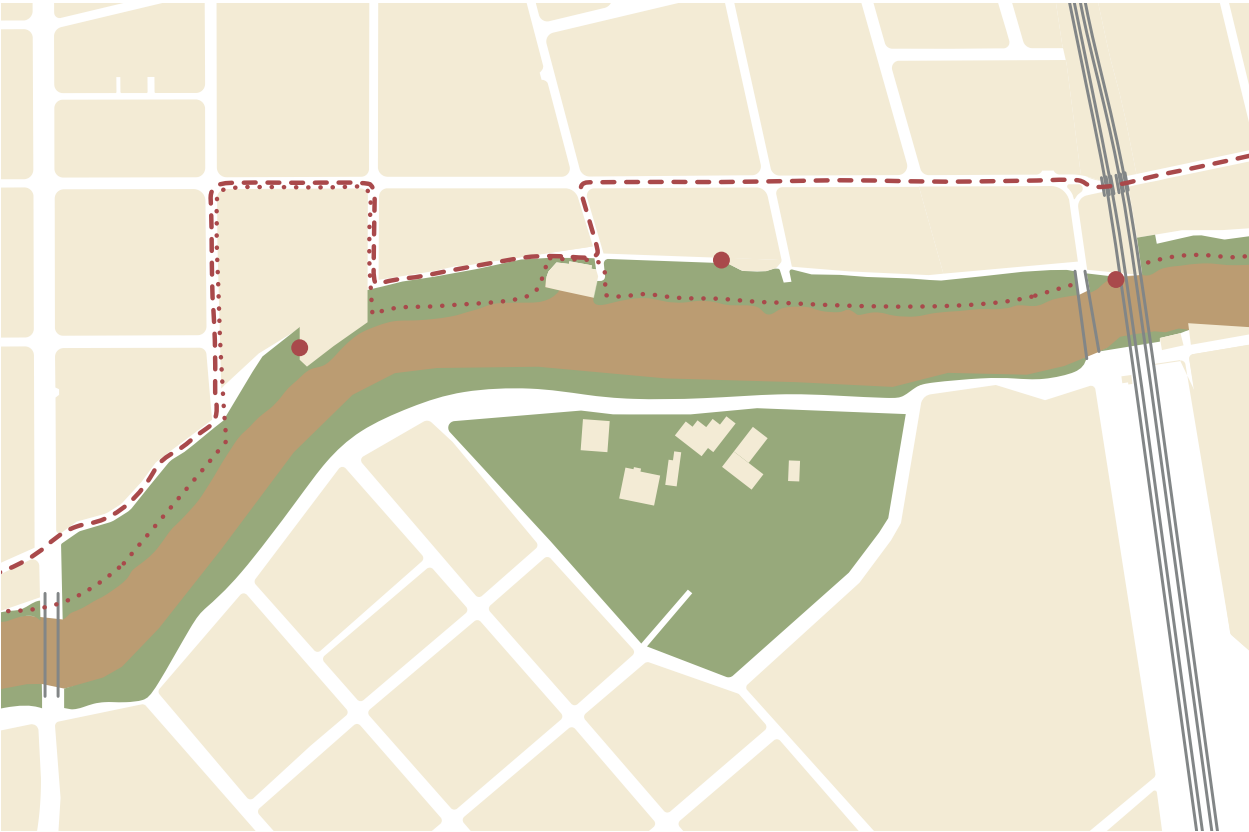


Diagrama que grafica los puntos de interrupción del camino costero y la ruta actual para recorrer el riachuelo. Elaboración propia, 2025.

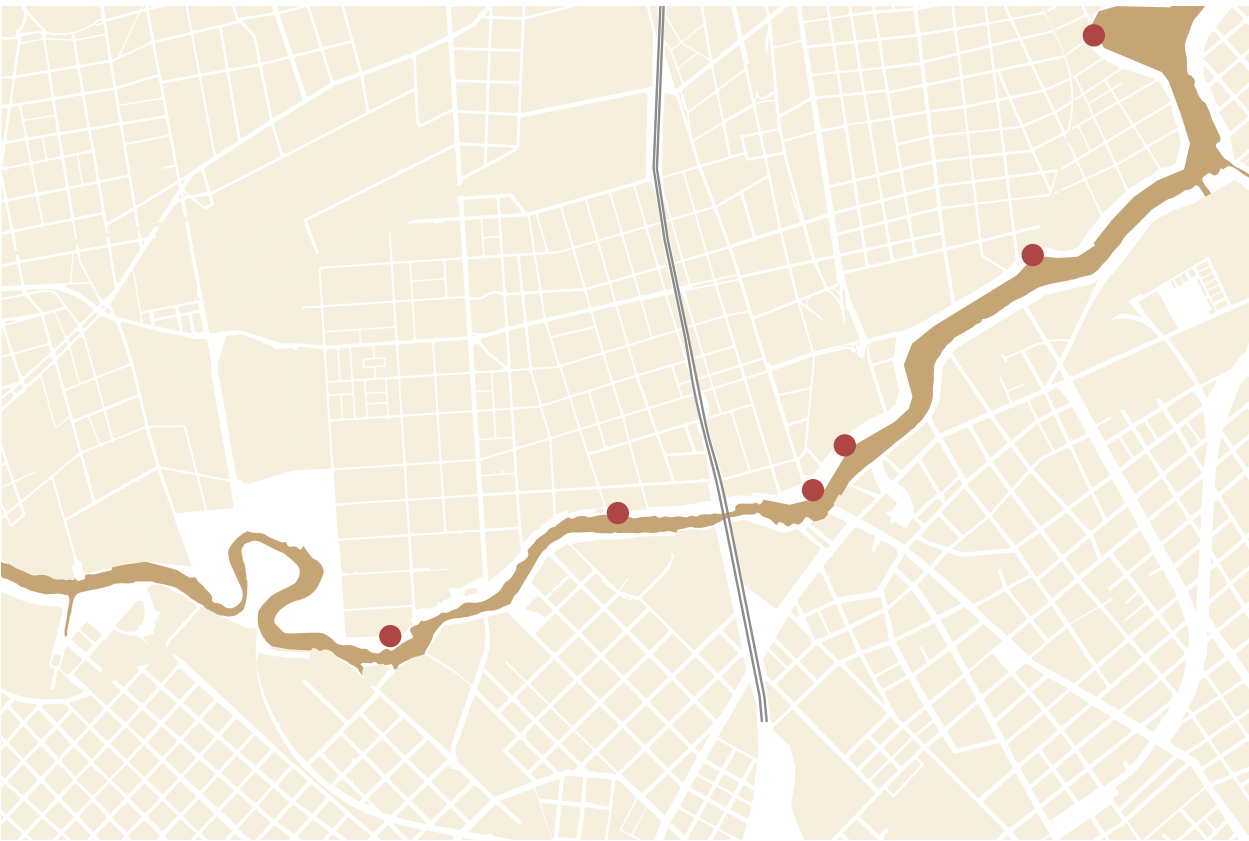


Diagrama que grafica la ubicación de las seis estaciones de bombeo que se encuentran sobre la costa del riachuelo en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Elaboración propia, 2025.







Diagrama programático del área, que evidencia cómo la industria configura una barrera física y urbana entre la ribera y el tejido residencial. Elaboración propia, 2025.

El estudio integral del sitio permite reconocer un escenario atravesado por tensiones estructurales. La franja industrial consolidada a lo largo de la ribera funciona como una barrera física y visual que interrumpe la continuidad entre el tejido residencial y el agua. Las parcelas de gran escala, los cerramientos ciegos y las infraestructuras productivas que se extienden hacia el interior de los barrios refuerzan la desconexión del tejido respecto del riachuelo.

A su vez, el Camino de Sirga como resultado de las políticas recientes de saneamiento, presenta interrupciones en el tramo de análisis, lo que impide consolidar un corredor público continuo.

Sumado a esto, la desconexión del Club Regatas de Avellaneda de el Riachuelo, la utilización de un muro ciego como límite, y la falta de desarrollo e infraestructura sobre la costa de provincia también potencian la distancia actual entre la ciudad y el agua.

Estas condiciones revelan oportunidades latentes. Los procesos de saneamiento han liberado suelo estratégico en contacto directo con el agua, generando vacíos capaces de re-configurar el frente costero. La proximidad a infraestructuras metropolitanas y la presencia de equipamientos deportivos como el Club Regatas de Avellaneda constituyen soportes activos para una posible activación urbana.

Asimismo, la rectificación histórica del riachuelo, que en su momento consolidó una condición técnica e industrial, hoy ofrece una linealidad clara capaz de estructurar nuevas intervenciones. Esta operación que rigidizó el borde puede interpretarse como soporte para un sistema público continuo, esta morfología facilita la implantación de nuevos programas, recorridos y espacios de encuentro.

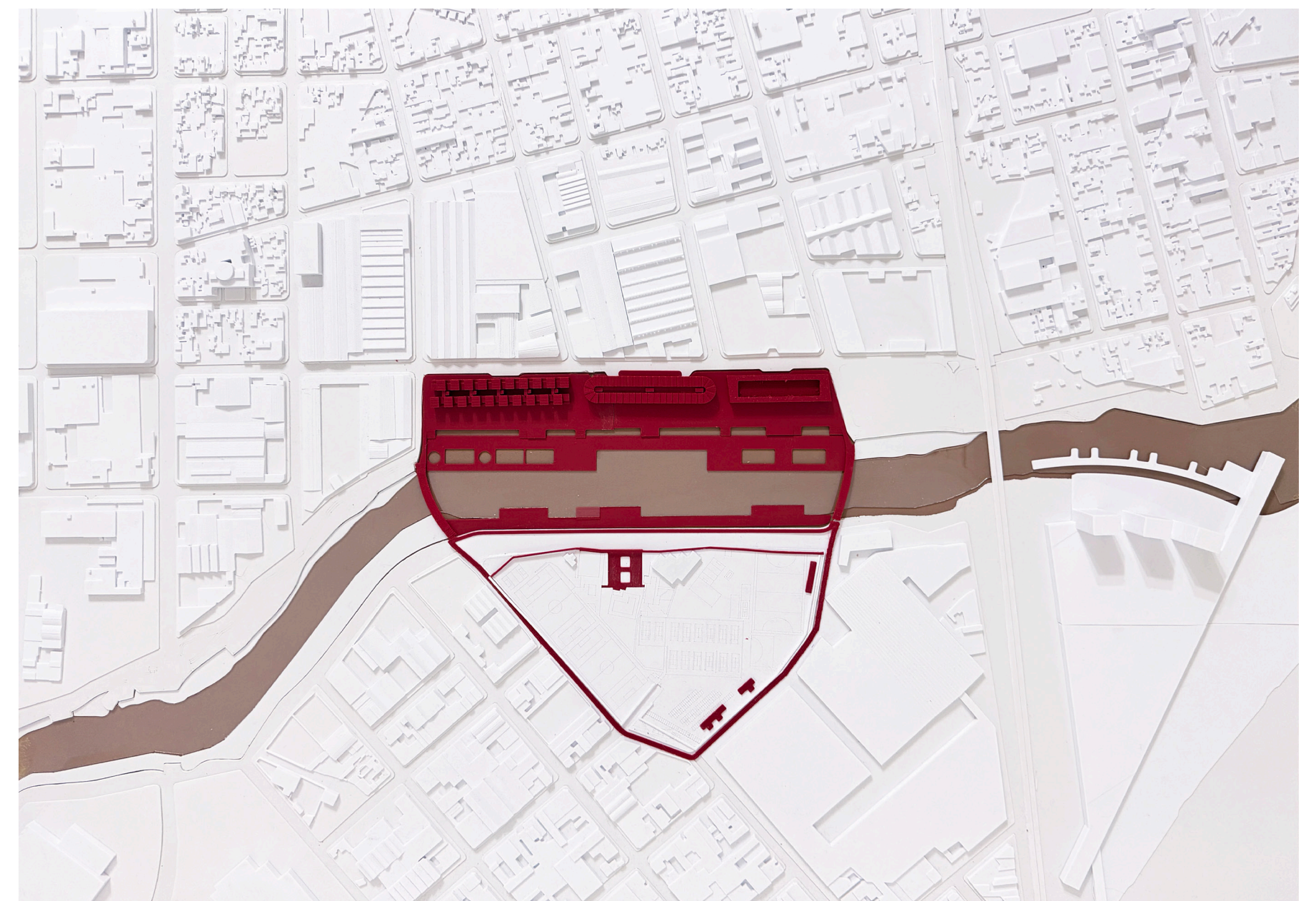
La ausencia de relación directa entre las vivienda y agua, la discontinuidad del espacio público y la fragmentación programática configuran un escenario que demanda articulación.

El análisis permite comprender que el desafío consiste en intervenir un borde, y en conformar en su relación un sistema capaz de integrar movilidad, vivienda, espacio público y paisaje en un nuevo frente costero.

03 Masterplan

Luego del análisis histórico y territorial, encontramos esta gran oportunidad en restablecer el vínculo entre la ciudad y el río. Entendemos que los habitantes de la zona tienen una conexión sentimental con el riachuelo, que en el pasado fue un escenario activo, con circulación náutica diaria y constante, y que con los años se perdió. El propósito del proyecto está en recuperar y re-pensar esa dinámica, entendiendo al riachuelo como un espacio capaz de generar nuevas formas de encuentro, uso y pertenencia.

La propuesta urbana genera intervenciones en el tejido y la costa que buscan reactivar la vida pública y restituyen el valor simbólico del agua.



Modelo físico del masterplan y sus edificios. Elaboración propia, 2025.

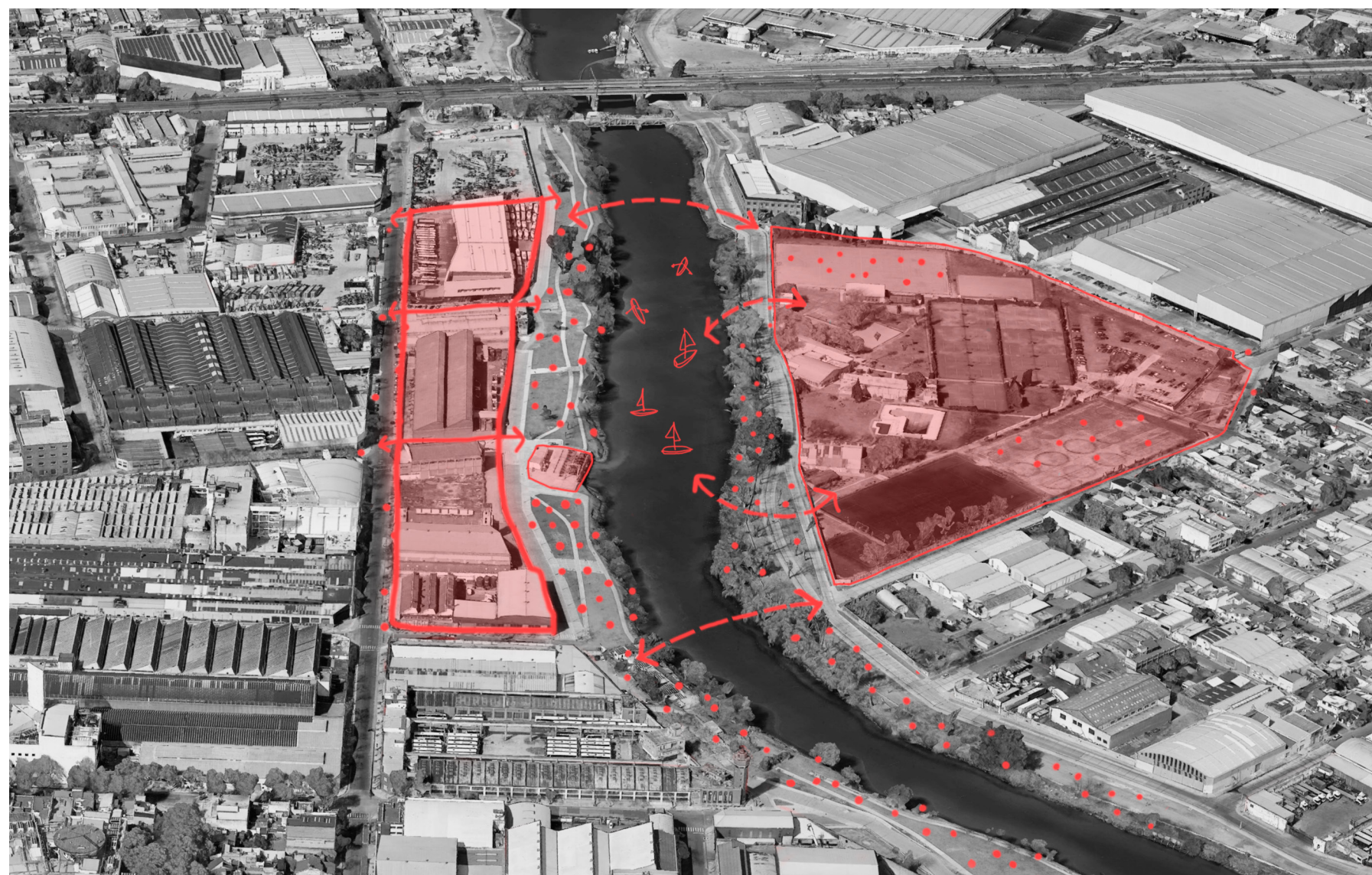
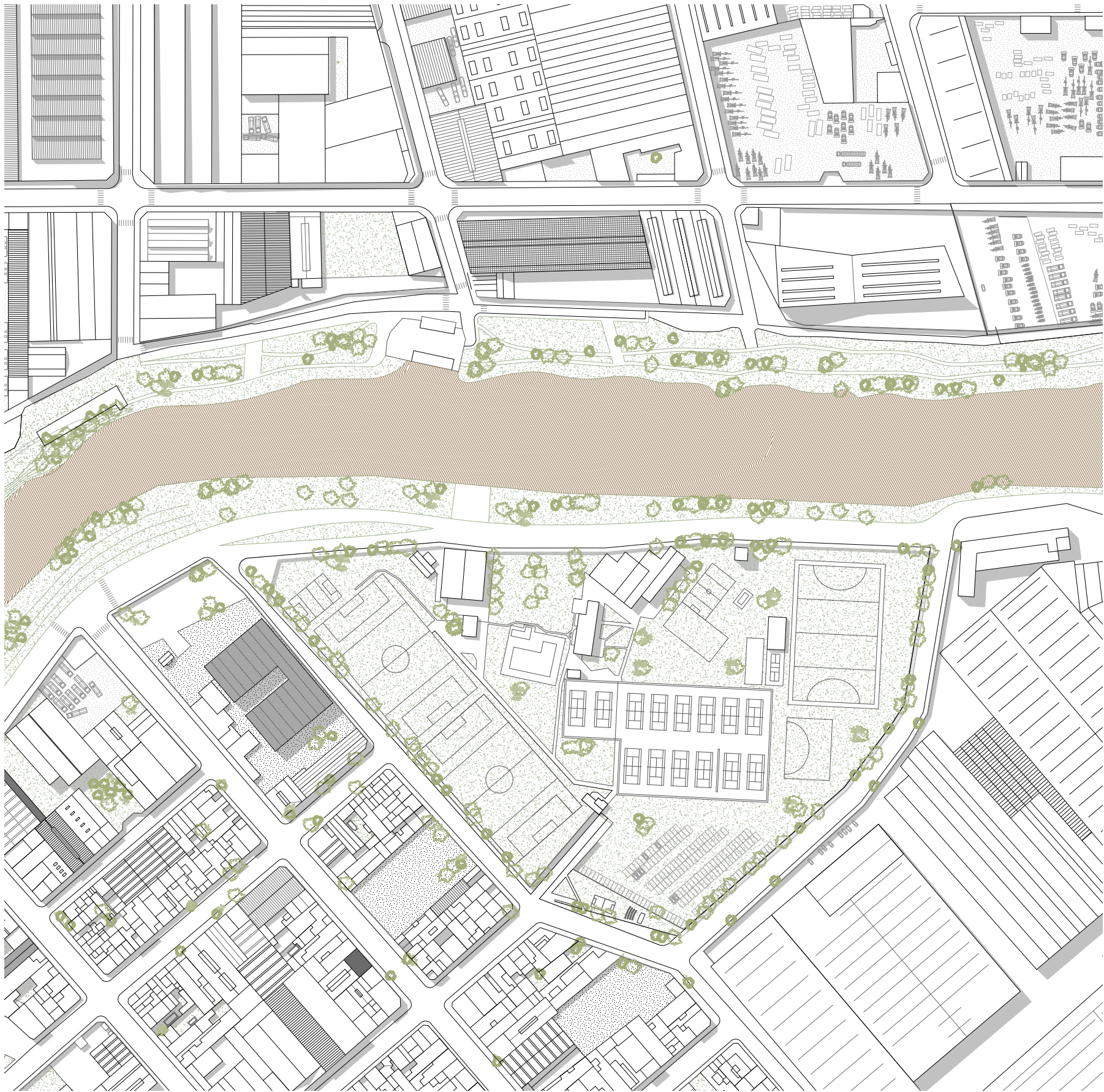


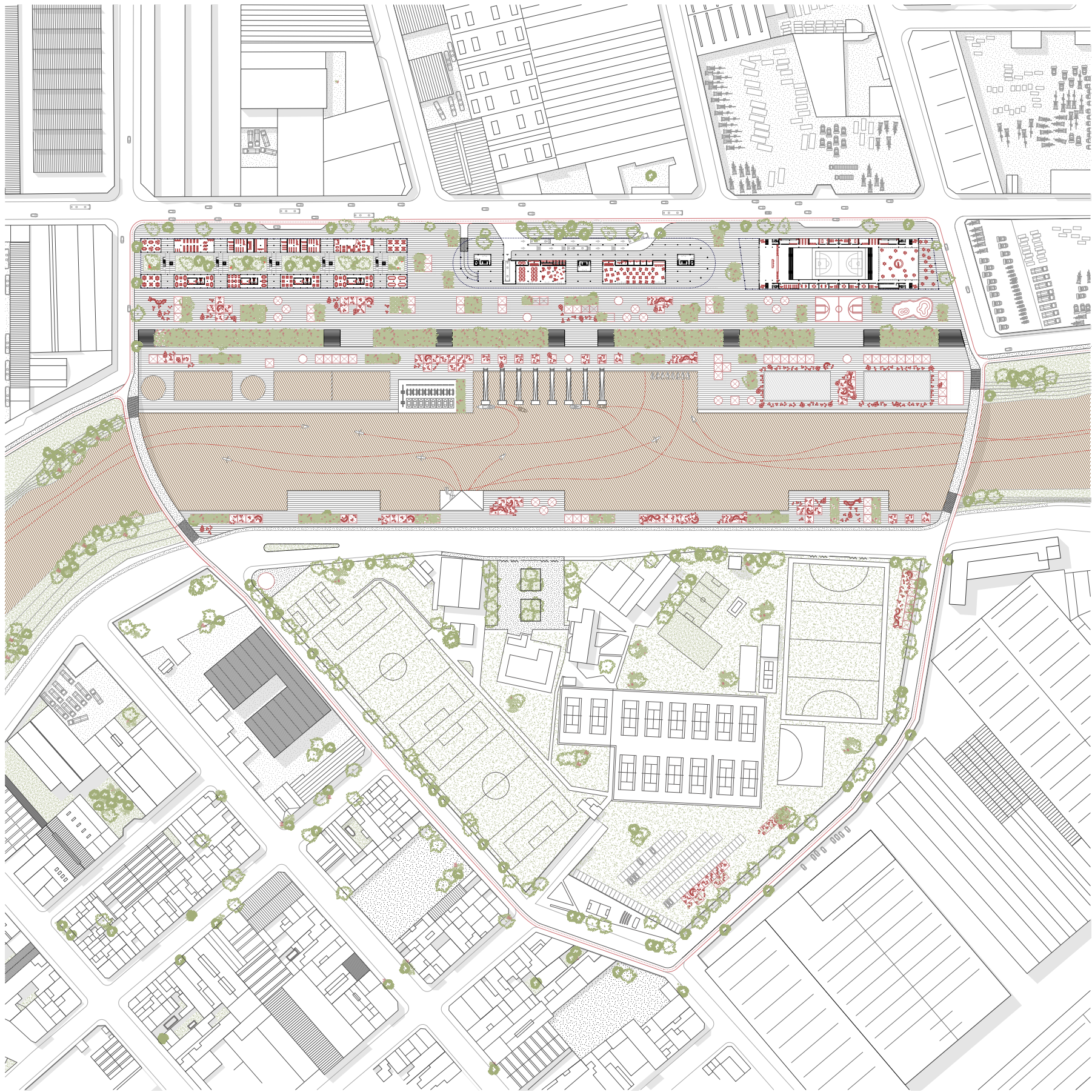
Diagrama de la propuesta de partida: reactivar el riachuelo, vincular ambas costas y disolver la barrera industrial para consolidar un nuevo frente costero. Elaboración propia, 2025.



Render aéreo de la propuesta final, donde se observa cómo el masterplan junto con los tres nuevos edificios, conforma un nuevo frente costero integrado. Elaboración propia, 2025.



Barracas-Avellaneda, planimetría de tejido actual del sitio. Elaboración propia, 2025.



Planimetría de propuesta urbana en cota cero. Elaboración propia, 2025

Estrategia de gestión y liberación del borde

El proyecto propone una operación inicial de gestión urbana orientada a la re-localización de programas existentes de logística, industrias, y estacionamientos y paradas de colectivos. El objetivo de esta estrategia es liberar los terrenos considerados estratégicos por su relación directa con la costa del Riachuelo, permitiendo reconstruir el vínculo entre la ciudad y el agua.

Esta operación no implica la eliminación de las actividades presentes, sino su reorganización dentro del tejido urbano, entendiendo que la puesta en valor del frente costero requiere una redistribución programática que garantice mayor permeabilidad y accesibilidad pública.

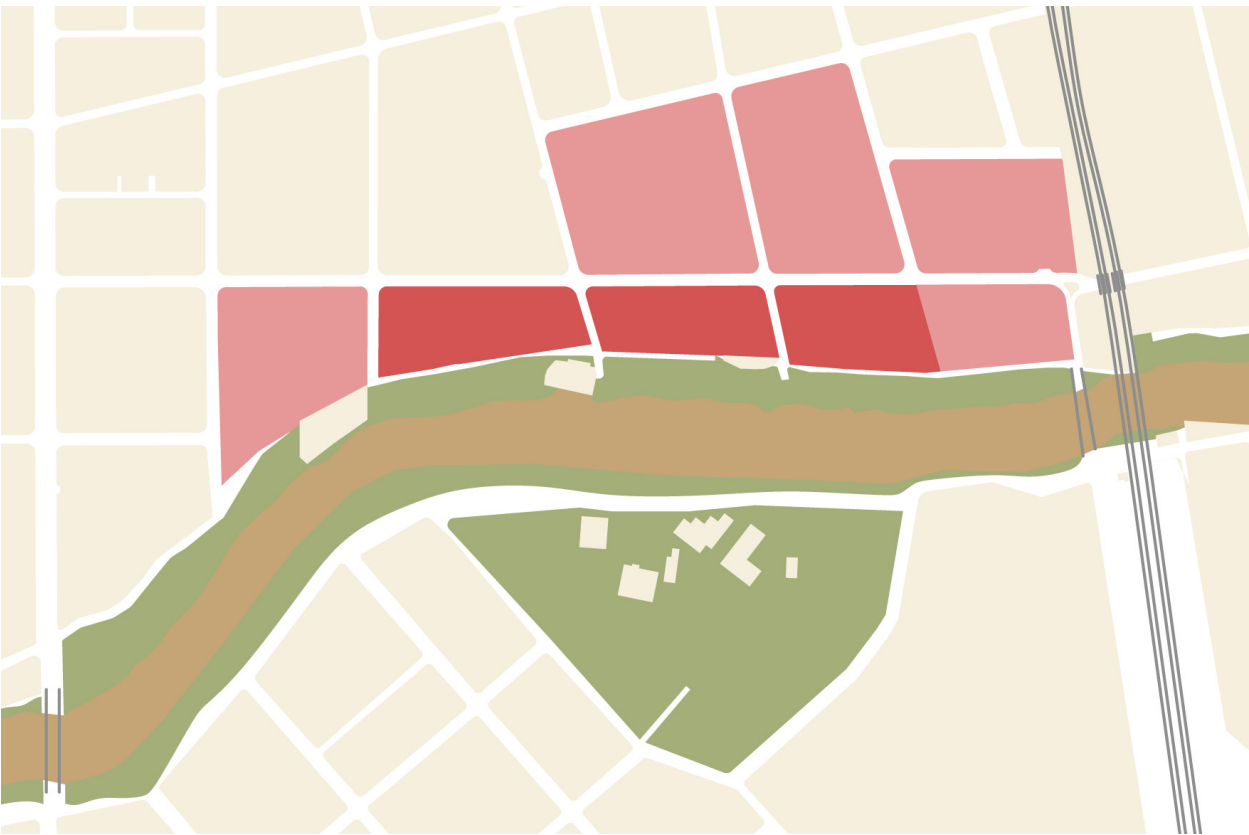


Diagrama de re-localización y liberación de lotes con oportunidad en el sitio de estudio.

Plan urbano

Como primer intensión de re-construcción urbana y primer contacto con el agua, el plan urbano propone la conformación de dos plataformas costeras, una en cada límite territorial. Denominadas proyectualmente como *piezas de agua* -debido a su relación directa con el riachuelo- estas aprovechan la rectificación histórica del cauce y trabajan sobre la linealidad existente, construyendo un borde activo conformado por programas que están directamente relacionados al agua.

Ambas piezas se vinculan mediante puentes peatonales y un circuito aeróbico continuo que articula los dos márgenes y consolida un sistema de recorrido público a lo largo del frente costero. Las piezas de agua no funcionan de manera aislada, sino que sus programas se extienden hacia la ciudad a través de una plaza pública peatonal que organiza el conjunto edilicio.

En un segundo plano respecto al borde, se desarrolla una plaza pública peatonal que actúa como espacio de transición entre el riachuelo y la ciudad. Sobre esta plaza se ubican tres edificios cuyos programas responden a la necesidad de infiltrar el tejido industrial existente con nuevos usos mixtos: deporte, movilidad, vivienda y ocio.

La plaza funciona como soporte de integración urbana, permitiendo que los edificios respondan simultáneamente a la cuenca y a la ciudad. De este modo, el masterplan urbano se concibe como una intervención capaz de reconstruir relaciones transversales dentro del barrio.

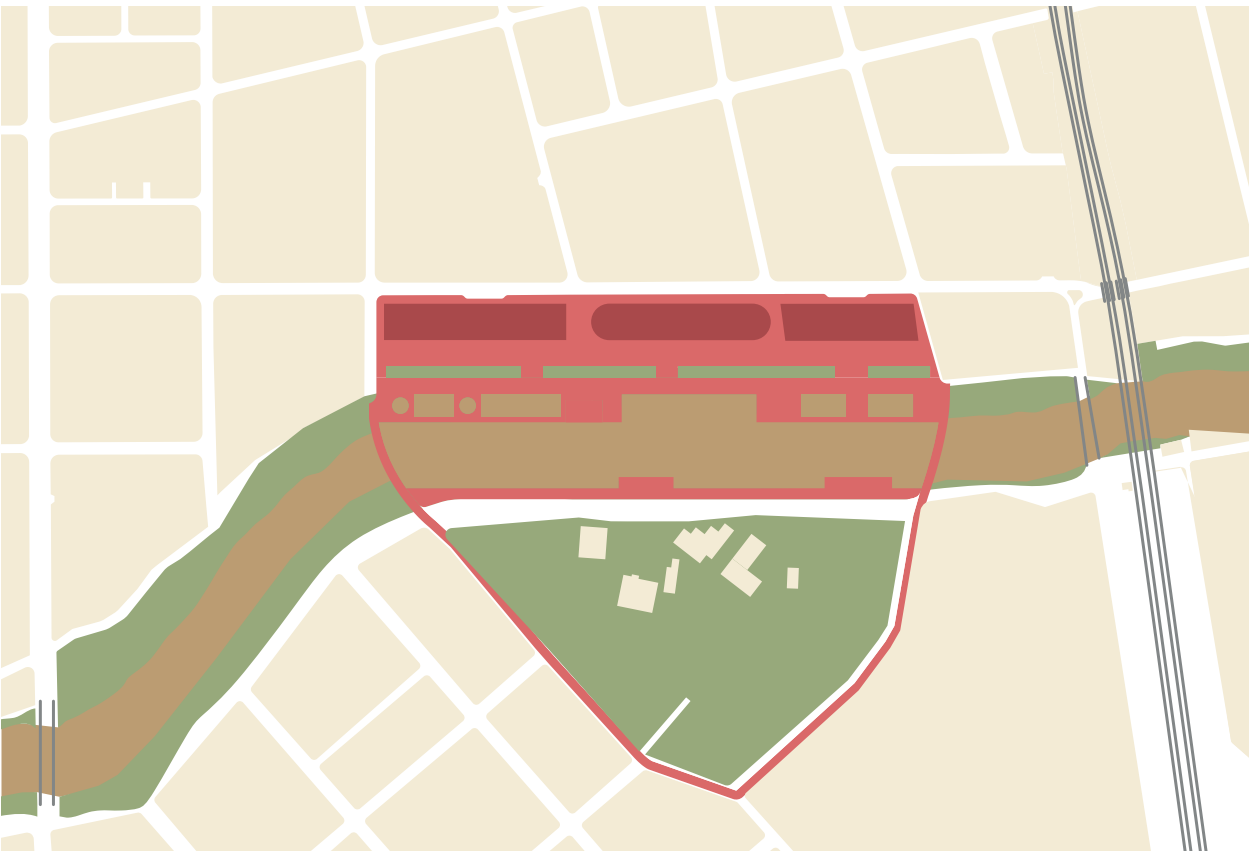
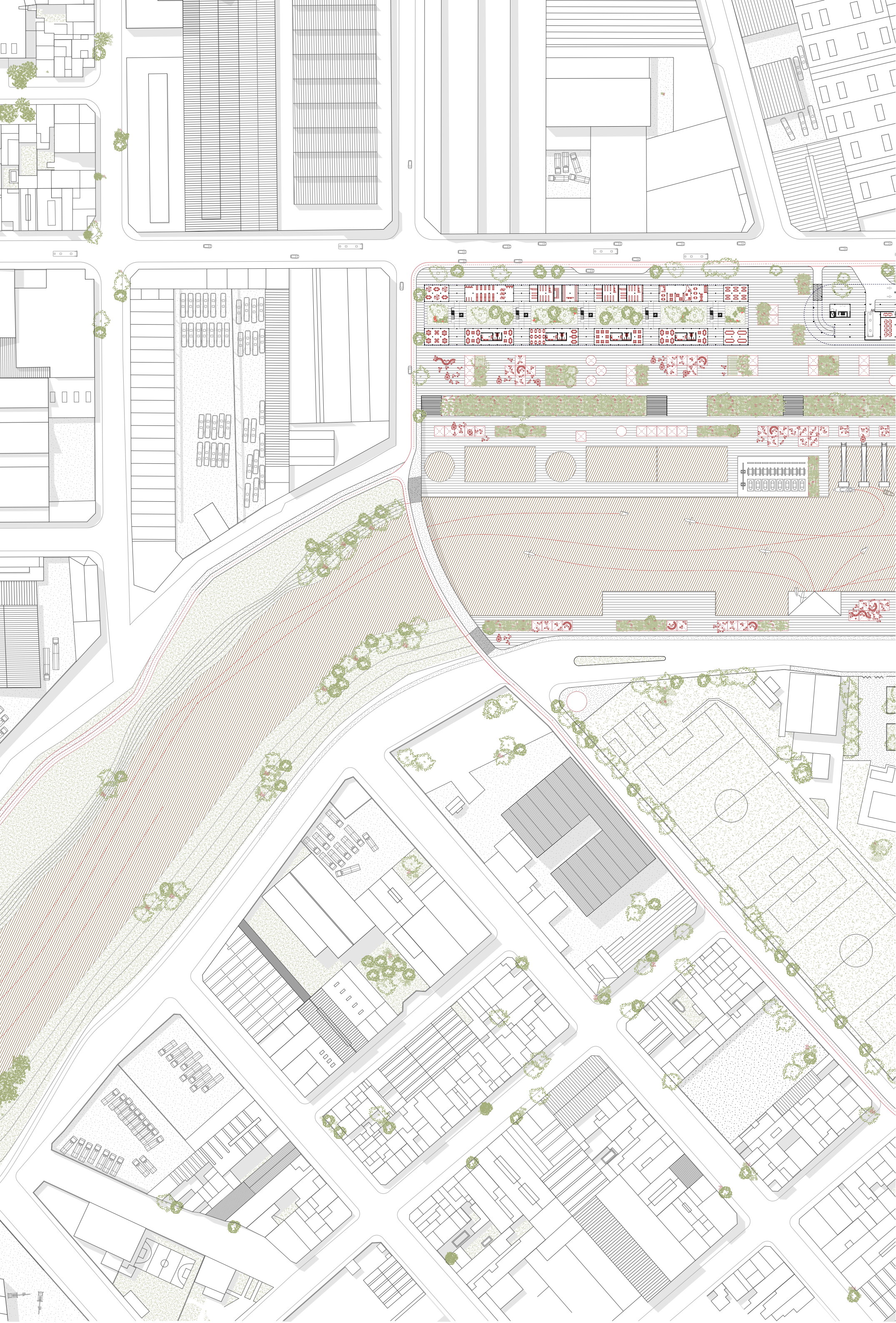


Diagrama de la propuesta urbana y edilicia.

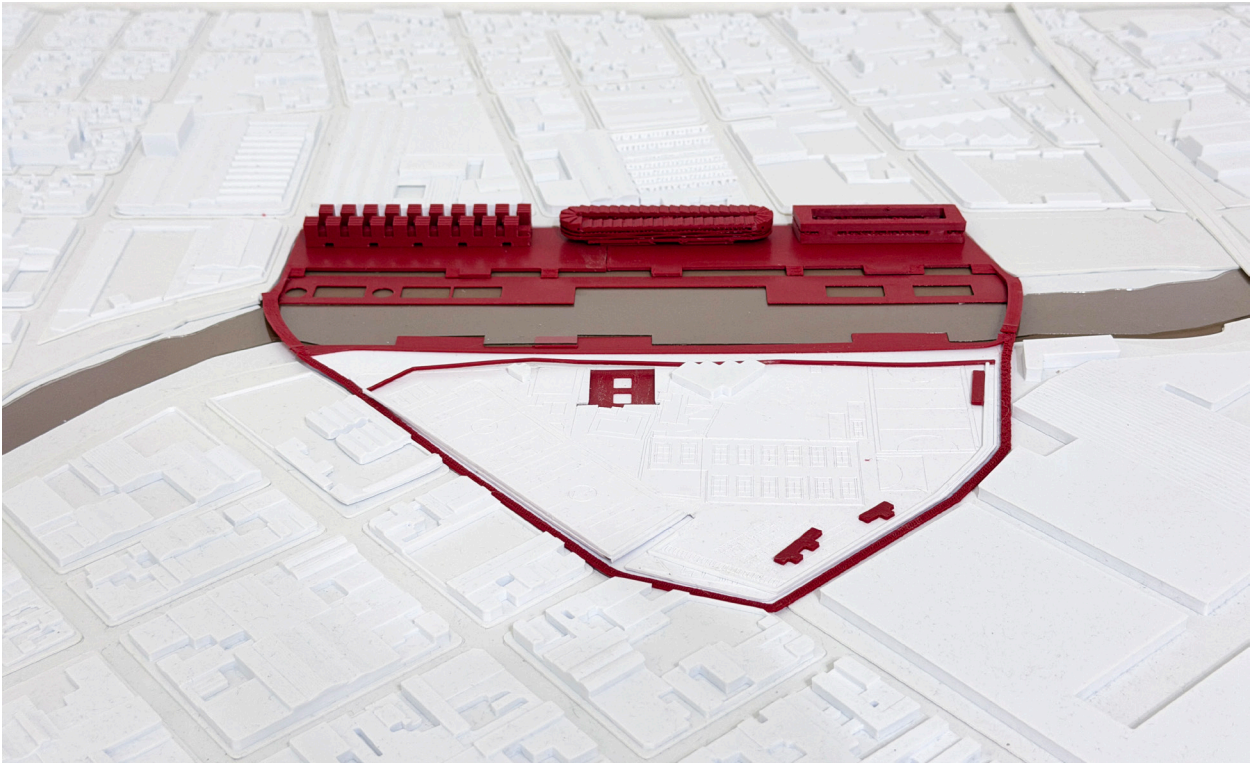




Costanera Sur, Buenos Aires. Balneario de Costanera Sur en verano.
Fuente: Ayer y hoy. La increíble transformación de la Costanera Sur: de balneario popular a Reserva Ecológica. (La nación, 2021)



Render aéreo de la propuesta final, donde se observa la nueva vida activa que propone el espacio de la pieza de agua en relación al riachuelo.



Modelo físico del masterplan y sus edificios. Elaboración propia, 2025.

Como principio ordenador, el masterplan establece una carpa edificable. Se constituye un límite que define una envolvente común para los tres edificios. Esta regla fija, por un lado, un ancho de treinta metros, en respuesta a los requerimientos programáticos. Y por el otro lado una altura de diecinueve metros, proponiendo una nueva escala para el tejido inmediato, que se asume va a cambiar a futuro con esta nueva puesta en valor del riachuelo. Por su parte, el largo de cada edificio responde a la trama urbana, ya que estos funcionan como completamiento del tejido.

Sumado a esto, como criterio común, todos los edificios integran viviendas en distintas modalidades, estudiando los modos de habitar y consolidando un frente costero habitable. Dentro de este orden, cada edificio posee libertad compositiva y programática.

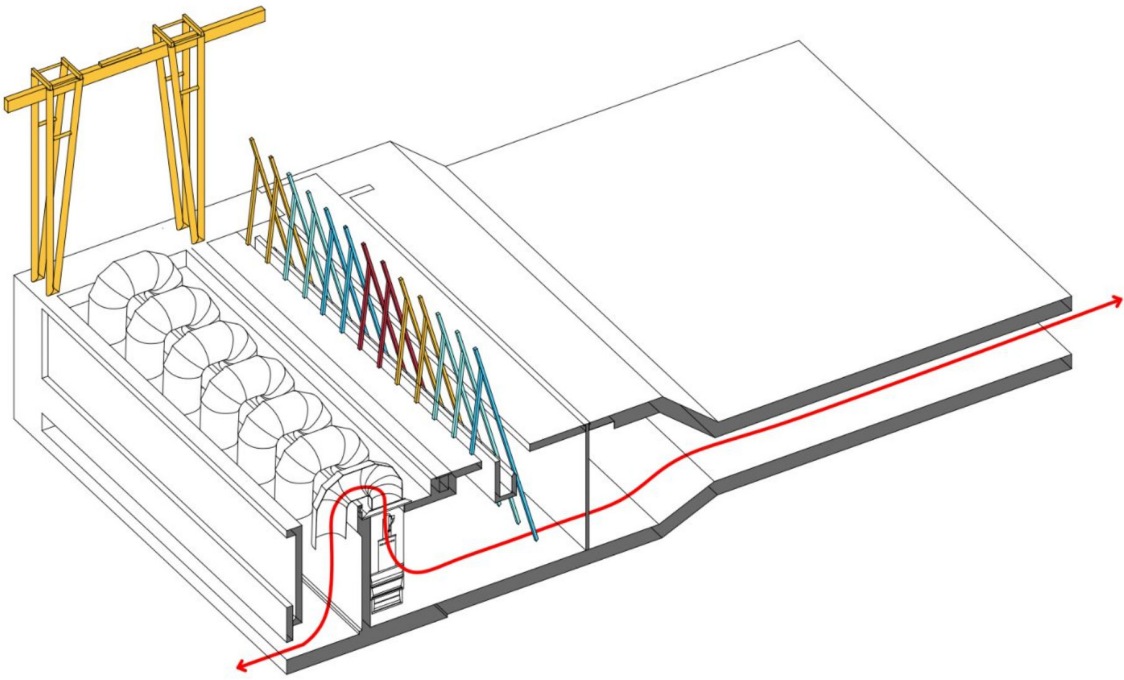
Los tres edificios del plan estructuran la nueva relación entre ciudad y riachuelo desde programas complementarios: vivienda, movilidad y deporte. El edificio de residencia suburbana integra paisaje y saneamiento, extendiendo el verde costero hacia su interior a través de vacíos y terrazas. El edificio intermodal articula transporte terrestre y fluvial, combinando estacionamientos flexibles y viviendas-taller en una estructura rampante que re-interpreta el paisaje industrial. El centro deportivo, en vínculo con el Club Regatas Avellaneda, consolida un polo público de actividad física y vivienda mínima para deportistas. En conjunto, las tres piezas transforman la ribera del Riachuelo en un sistema urbano activo, híbrido y ambientalmente integrado.

04 Edificio de vivienda

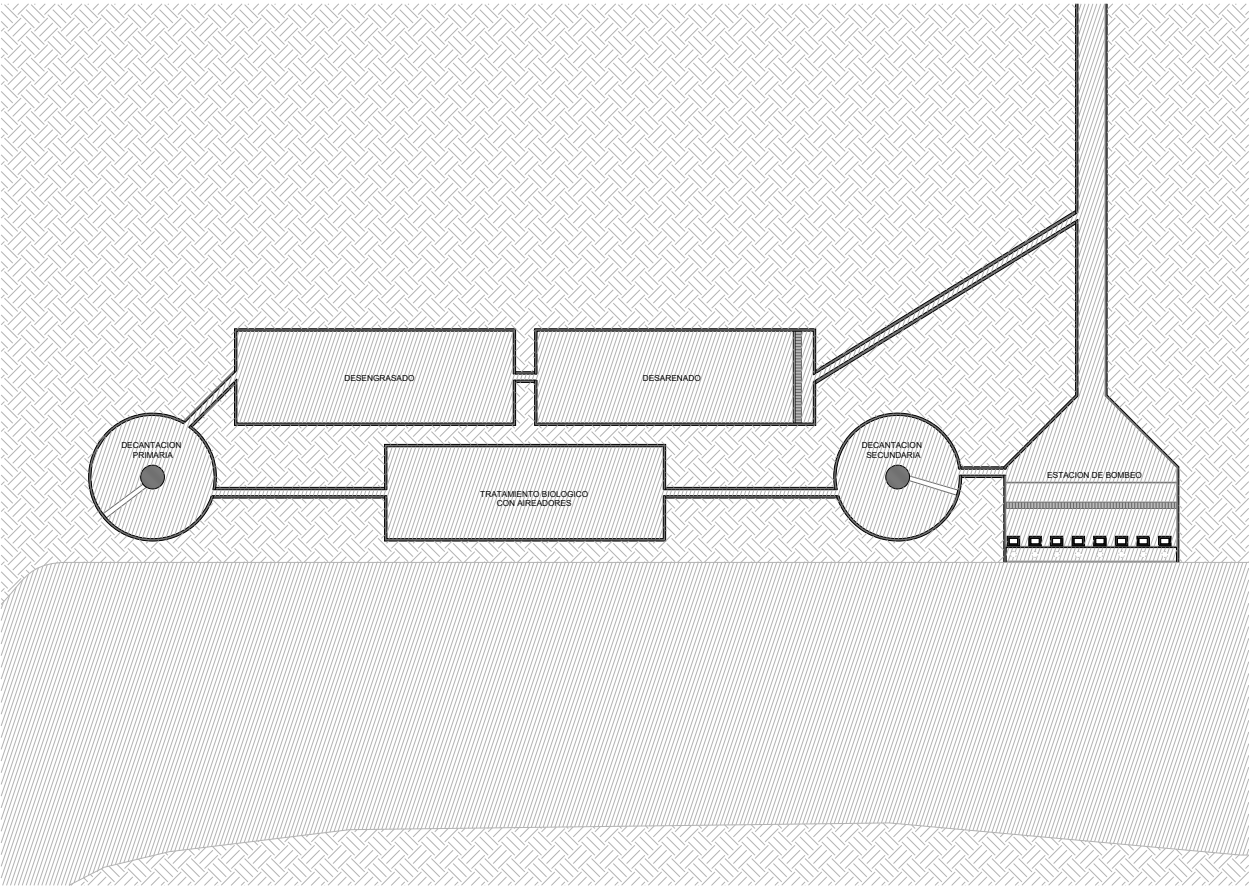
De izquierda a derecha, en el primer edificio del masterplan se desarrolla un programa de viviendas, en respuesta al análisis previo de las necesidades y oportunidades de la zona. En la planta baja, el proyecto se integra con el masterplan y la plaza pública. La disposición de los volúmenes que contienen los programas de apoyo a la vivienda y servicios se disponen de forma estratégica generando una planta permeable, con recorridos y jardines internos. Entre los programas, que también se extienden hacia la primera planta, se encuentran cafés, restaurantes, guardería para niños, librería y oficinas. Estas últimas, entran en relación con el sistema de saneamiento del riachuelo que se desarrolla en la pieza de agua.

Retomando la problemática del nivel de contaminación del Riachuelo y, complementando el sistema hidráulico de la zona, sobre la pieza de agua se ubica una Estación Depuradora de aguas residuales (EDAR). Esta es una instalación que utiliza una combinación de procesos físicos, químicos y biológicos para eliminar contaminantes de las aguas residuales. A lo largo del riachuelo, la empresa AYSA cuenta con tres EDAR. Esta estación trabajaría con diez mil metros cúbicos por día de líquidos. La estación cuenta con piletas de pretratamiento y desbaste en la que se filtran los residuos sólidos, área de desarenado y desengrasado, área de decantación primaria, tratamiento biológico con aireadores y decantación secundaria. Este sistema aprovecha el trabajo de la estación de bombeo, generando un desvío de parte del caudal de la bomba que, luego de ser tratado, reingresa a la infraestructura de la estación de bombeo para ser dirigido hacia el Riachuelo.

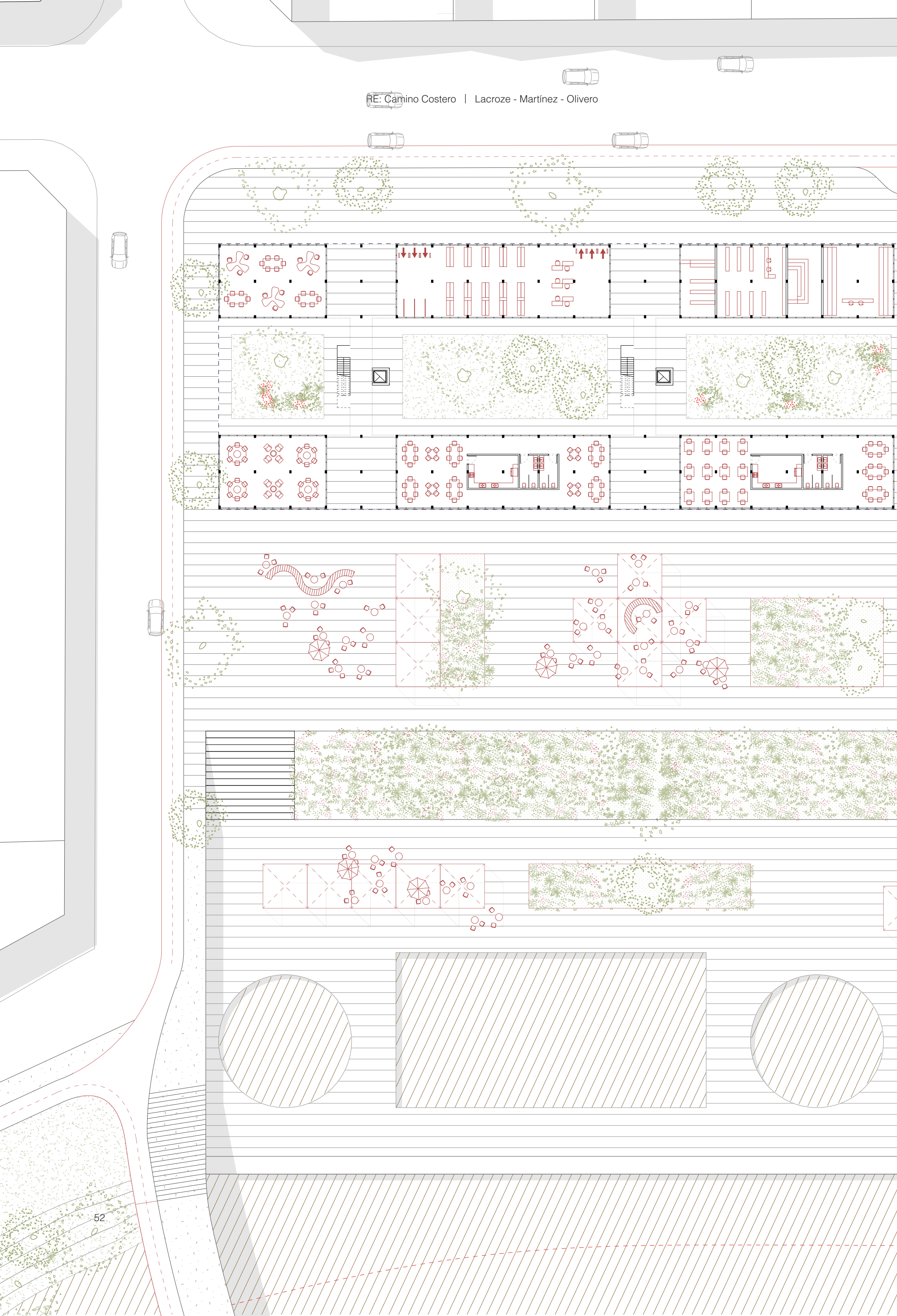
Entonces, la planta baja no solo responde al parque urbano y al habitar, sino también al sistema hidráulico y puesta en valor del Riachuelo.

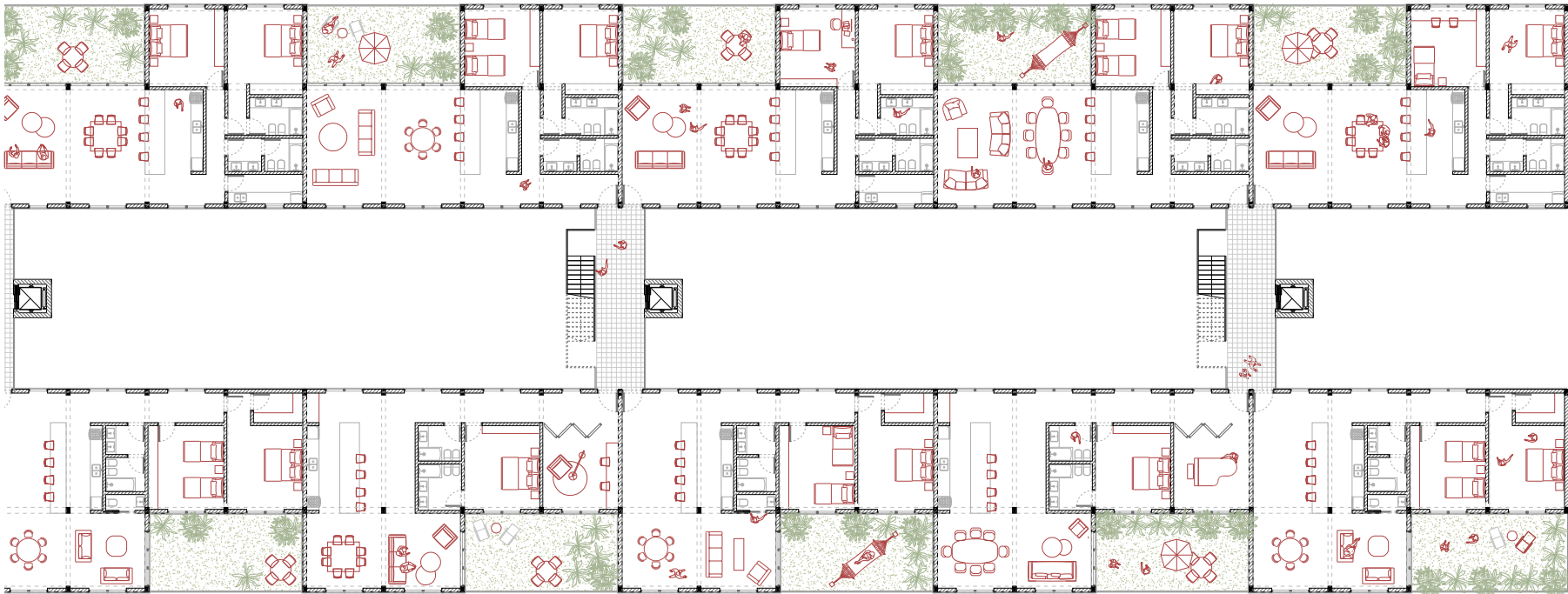
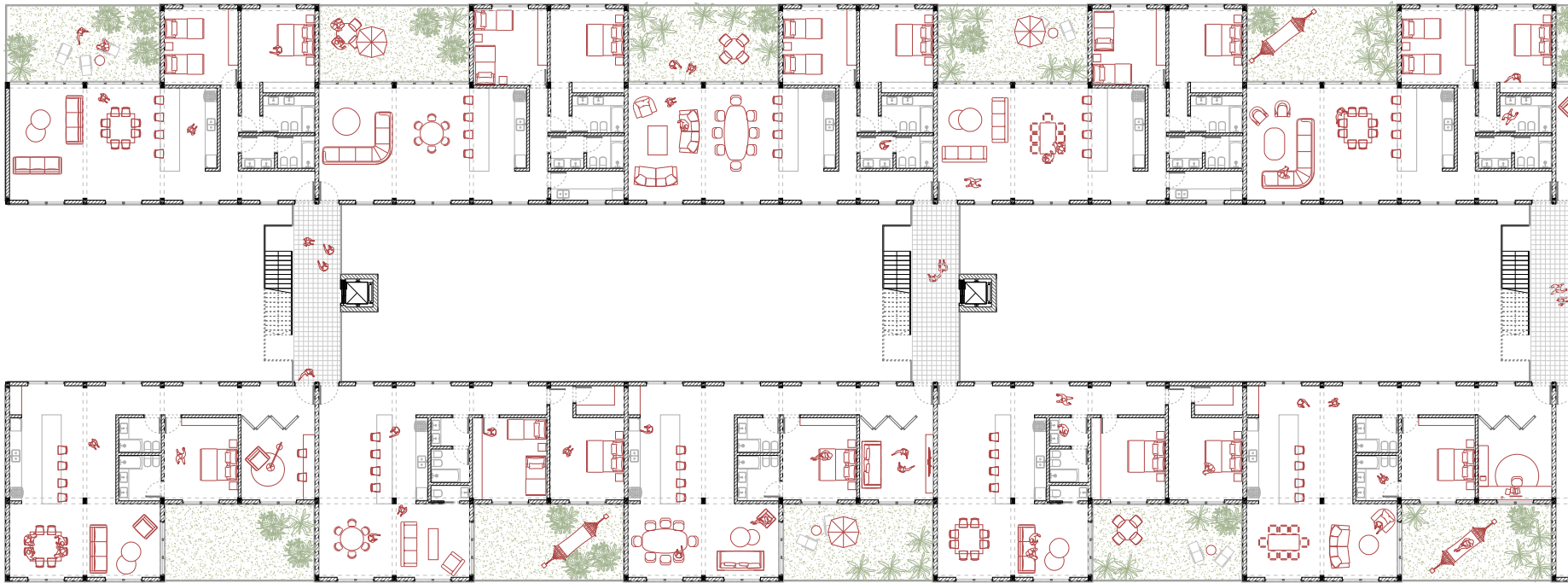


Axonometría en con sección del funcionamiento de la Estación de Bombeo. Elaboración propia, 2025.



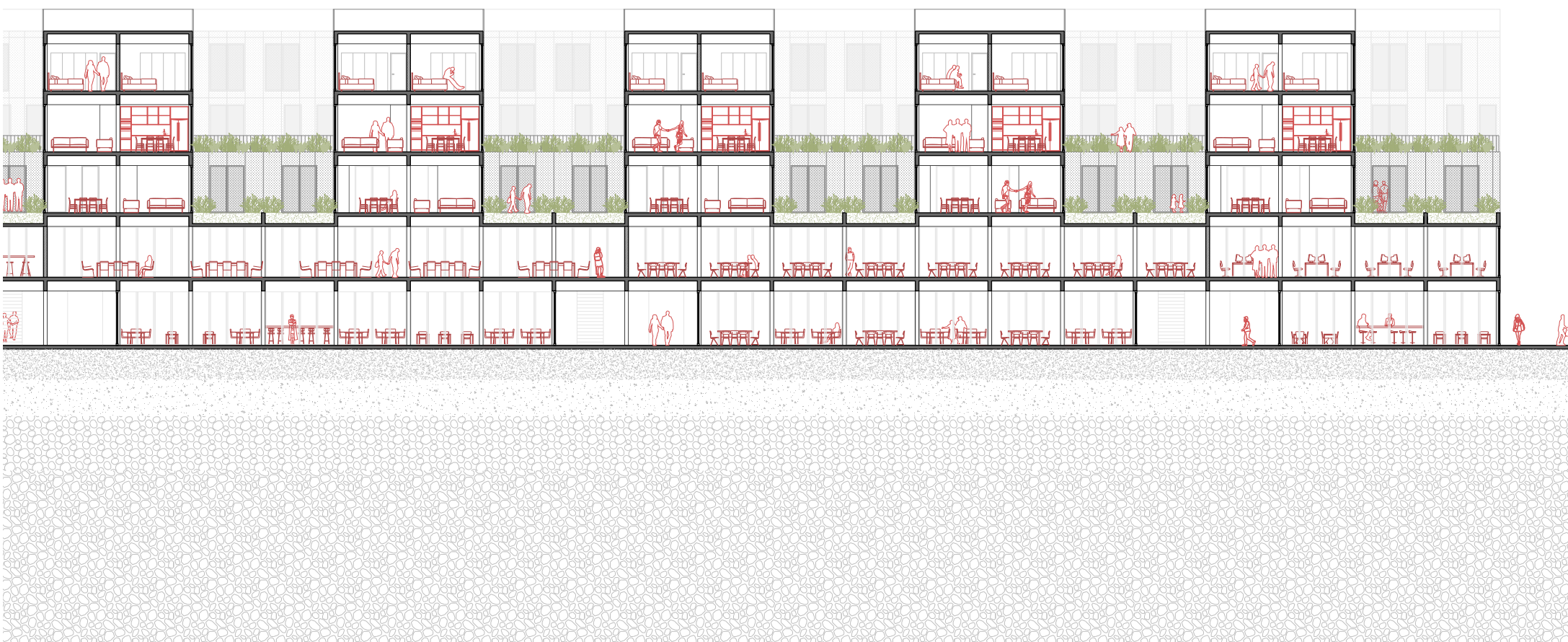
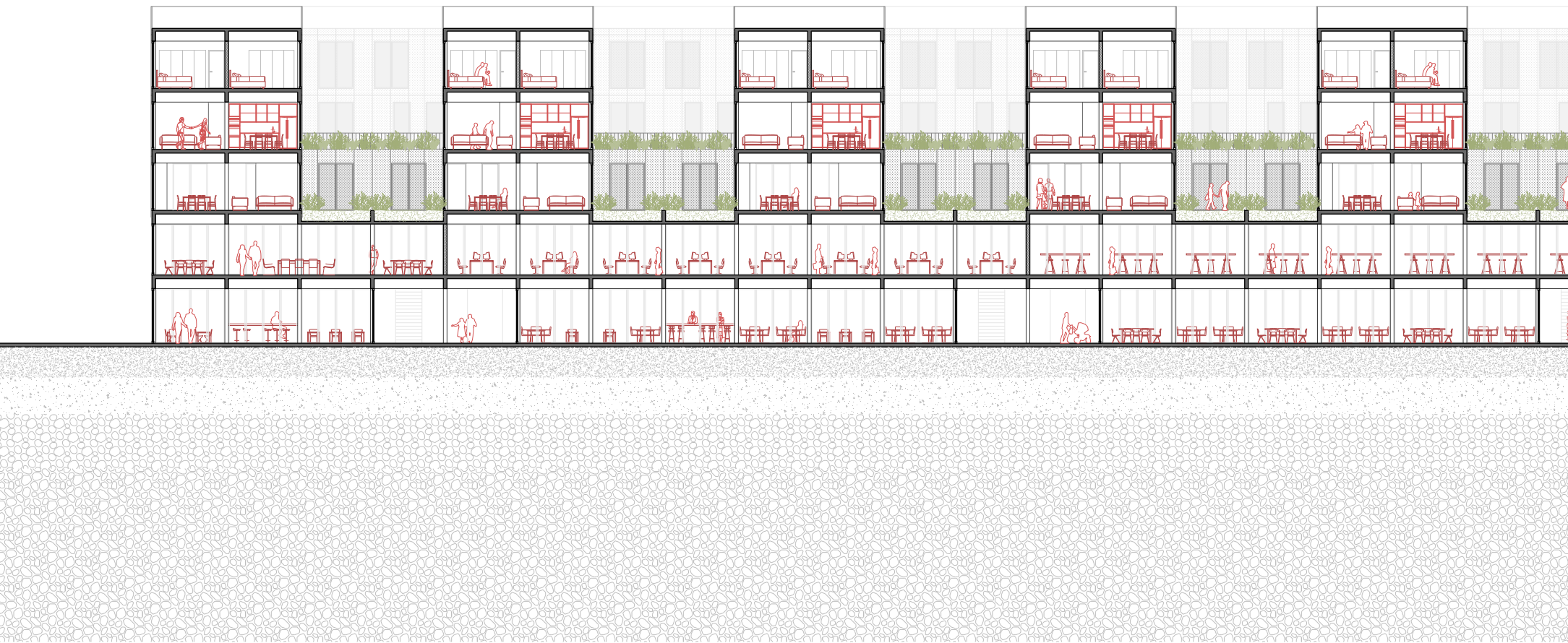
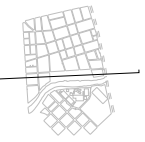
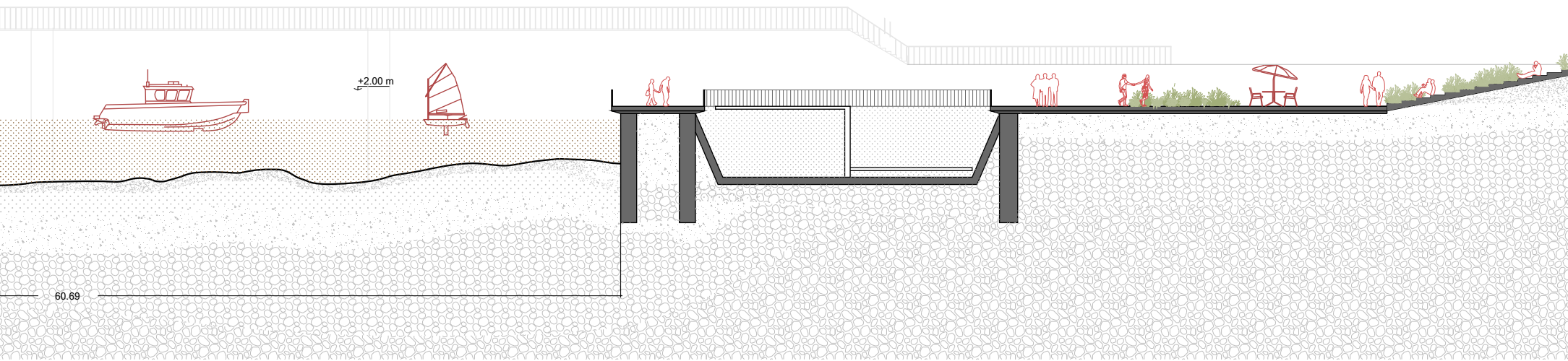
Planta técnica de la Estación Depuradora de Aguas Residuales que entra en relación con la Estación de Bombeo. Elaboración propia, 2025.











Morfología, programa y desarrollo

Buscando extender el paisaje del Riachuelo hacia el edificio, se genera un gran vacío central por donde la vegetación de la planta baja asciende hacia el resto de las plantas. Sumado a esto, cada unidad de vivienda cuenta con una amplia terraza verde. A su vez, el vacío central permite ventilación cruzada, iluminación natural y reduce las superficies no ventiladas al concentrar allí las circulaciones verticales.

La morfología general del edificio se define a partir del vacío central y del desfase entre volúmenes. Esta operación permite que las viviendas orientadas hacia la calle amplíen sus vistas hacia el Riachuelo y que las viviendas orientadas hacia el río reciban una mayor iluminación norte.

En la segunda planta se ubican las primeras unidades. Se organizan en forma de “L” y su distribución interna varía en respuesta a su orientación. En las viviendas orientadas hacia el río los espacios de uso común se encuentran al frente, priorizando así la relación y vista al agua, y los dormitorios se ubican en la segunda franja entrando en relación directa con la terraza. Por lo contrario, las unidades ubicadas frente a la calle priorizan tener los espacios comunes en contacto con la terraza, y ubican los dormitorios al frente.

En la tercera planta se ubica la planta baja de unidades en duplex. Con la misma lógica que en la planta inferior, la disposición interna de los espacios se organiza según su orientación. En las unidades que están orientadas hacia el río, los programas públicos se ubican en la planta baja, en relación directa con la terraza, y los dormitorios se ubican en la segunda planta. En las unidades orientadas hacia la calle, los dormitorios se ubican en la planta baja y los espacios comunes en la planta alta, logrando así las mejores vistas hacia el Riachuelo en los espacios compartidos.

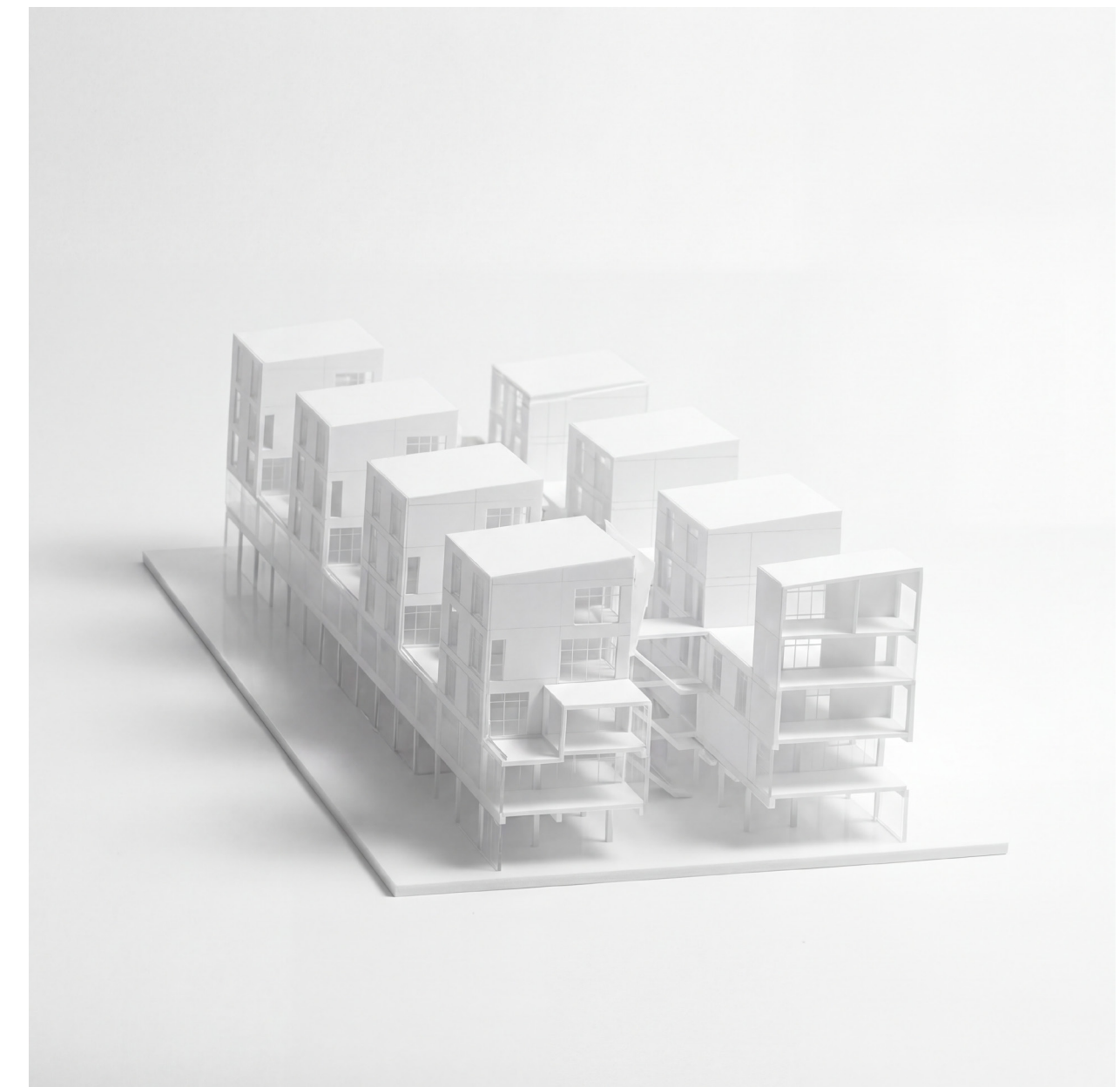
Las unidades, de entre ciento veinticinco m² y ciento sesenta m², conforman una tipología de vivienda suburbana en altura. Donde el habitar incorpora vegetación, visuales abiertas y ventilación natural, en un contexto de revalorización del Riachuelo.



Plantas de tipología de departamentos. Edificio de viviendas.



Render exterior tomado desde la plaza pública. Elaboración propia, 2025.



Modelo físico. Edificio de vivienda.

05 Edificio intermodal

En el centro del masterplan se ubica el edificio intermodal, pieza que articula la movilidad de la zona y estructura el nuevo nodo urbano sobre la costa.

Como foco de este edificio se encuentra la movilidad tanto vehicular, de transporte fluvial, transporte público urbano, y peatones. La planta baja se concibe como una extensión de la plaza pública donde se ubican las paradas de cinco líneas de colectivos. El propósito de este nuevo nodo de transporte público es generar una nueva conexión para las líneas de la zona que cruzan tanto el barrio de Barracas como ambos barrios, Barracas y Avellaneda. Estas paradas conectan las líneas 20A, 20B, 45A, 79 y 60. Particularmente la línea del sesenta es conocida como un emblema del barrio de Barracas. Esta línea comenzó a funcionar el diecisiete de octubre de mil novecientos treinta y uno, y fue un auge para la época dado que con los años empezó a conectar muchos puntos de la provincia y la ciudad de Buenos Aires. Hacia los años sesenta tuvo una decadencia por problemas económicos y si bien hoy día sigue siendo de las líneas con recorridos más largos del país, su último punto aparece como oportunidad para este nuevo nodo. Con su última parada siendo en este foco de trasbordo, podría cumplir la función como punto de conexión entre el transporte vehicular del edificio y la zona, el transporte fluvial proyectado y su recorrido característico hasta el interior de la provincia de Buenos Aires.

Junto a la estación de colectivos, el proyecto incorpora una nueva línea de transporte fluvial sobre el riachuelo, con un muelle público que refuerza el vínculo con el agua. La plaza articula estos programas con espacios de apoyo y servicios, consolidando la estación como un nodo intermodal que integra transporte terrestre y fluvial.

En su planta baja entonces, reúne programas que sirven de soporte a estos nuevos puntos de llegada tanto de transporte fluvial como público.

El edificio se desarrolla como una rampa habitable en alusión al movimiento que lo caracteriza. En los primeros dos niveles alberga estacionamientos reversibles, capaces de absorber el nuevo tránsito generado por el proyecto y, a futuro, transformarse en otros programas si las dinámicas de movilidad cambian. Esta flexibilidad es central en la lógica del edificio.

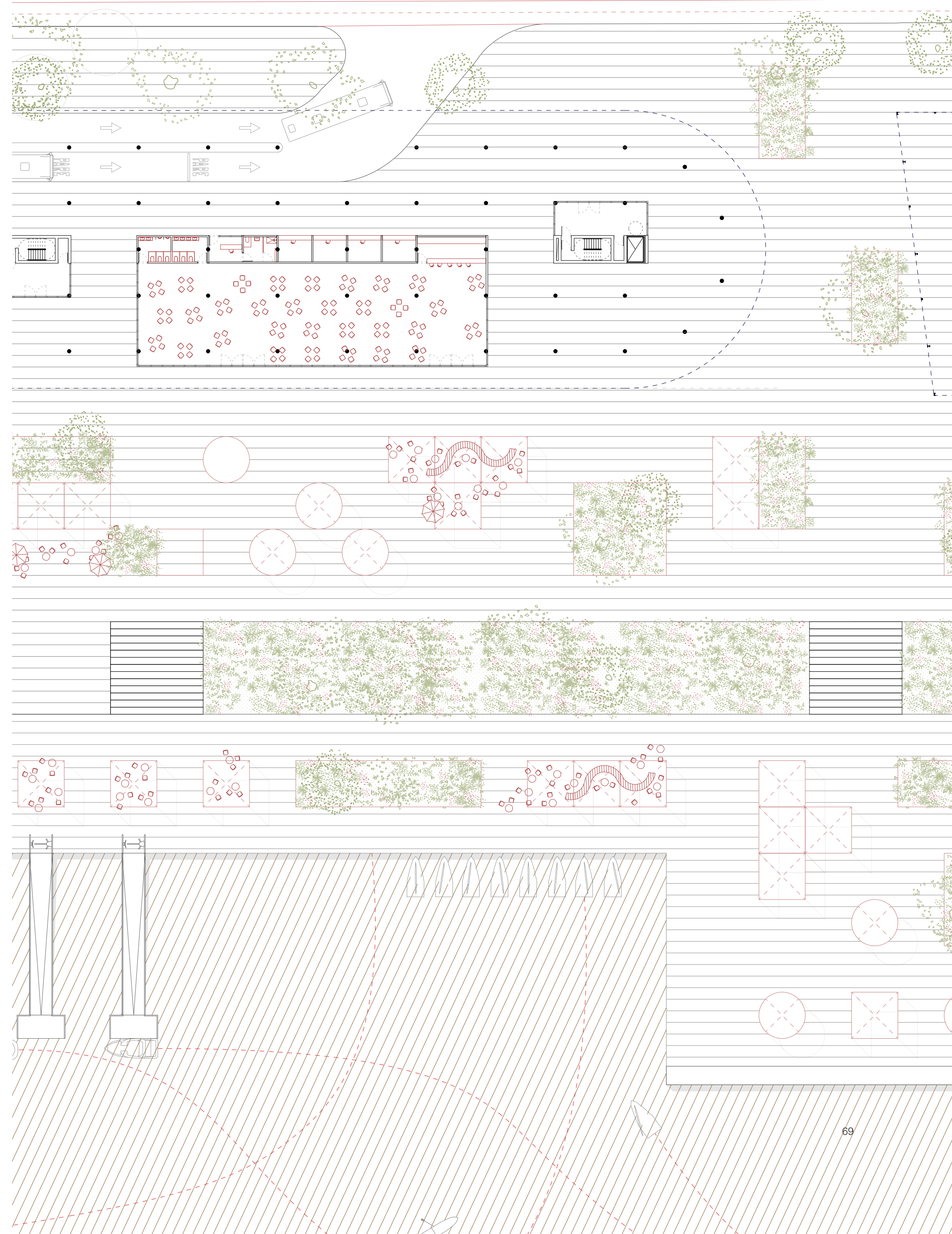
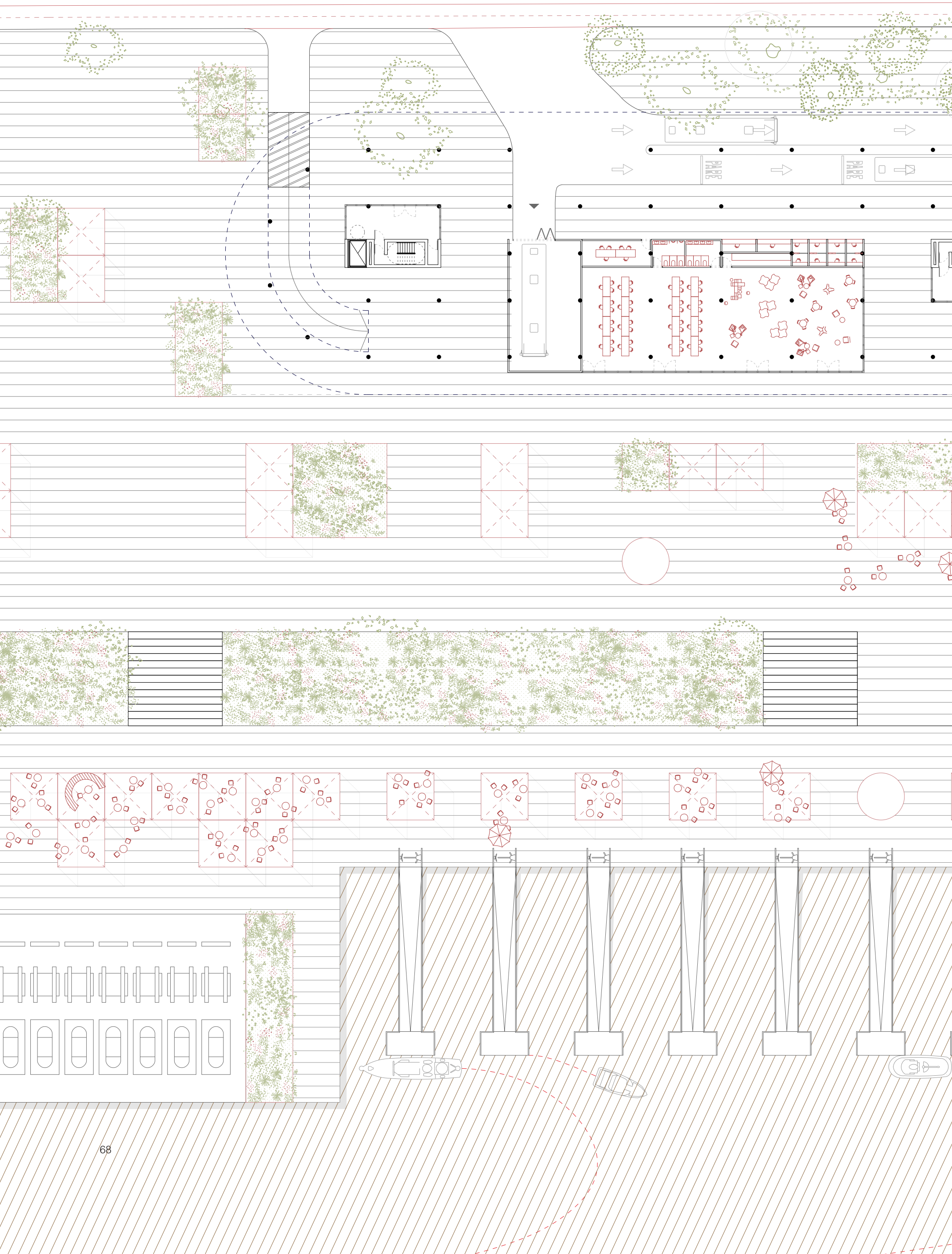


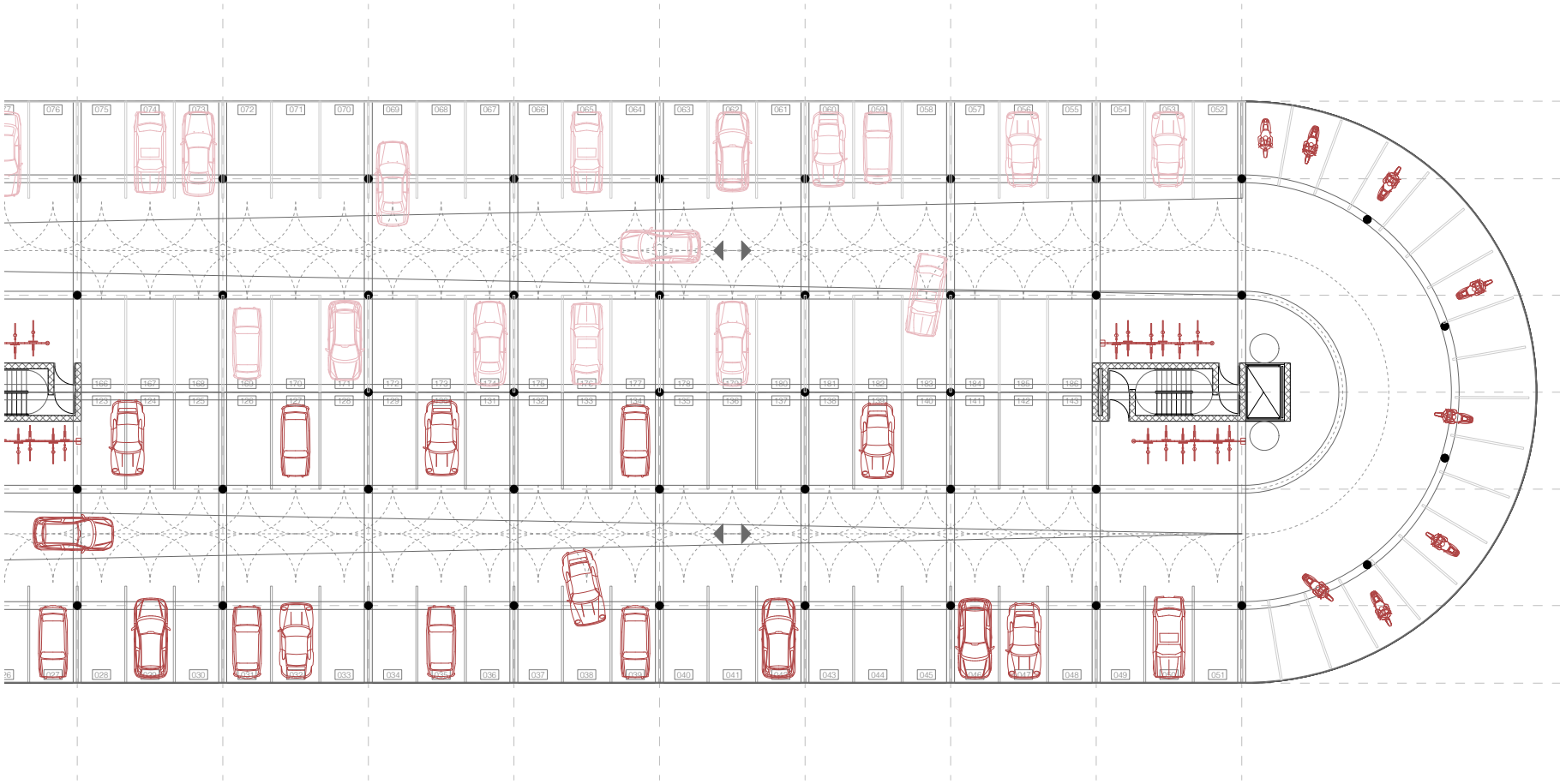
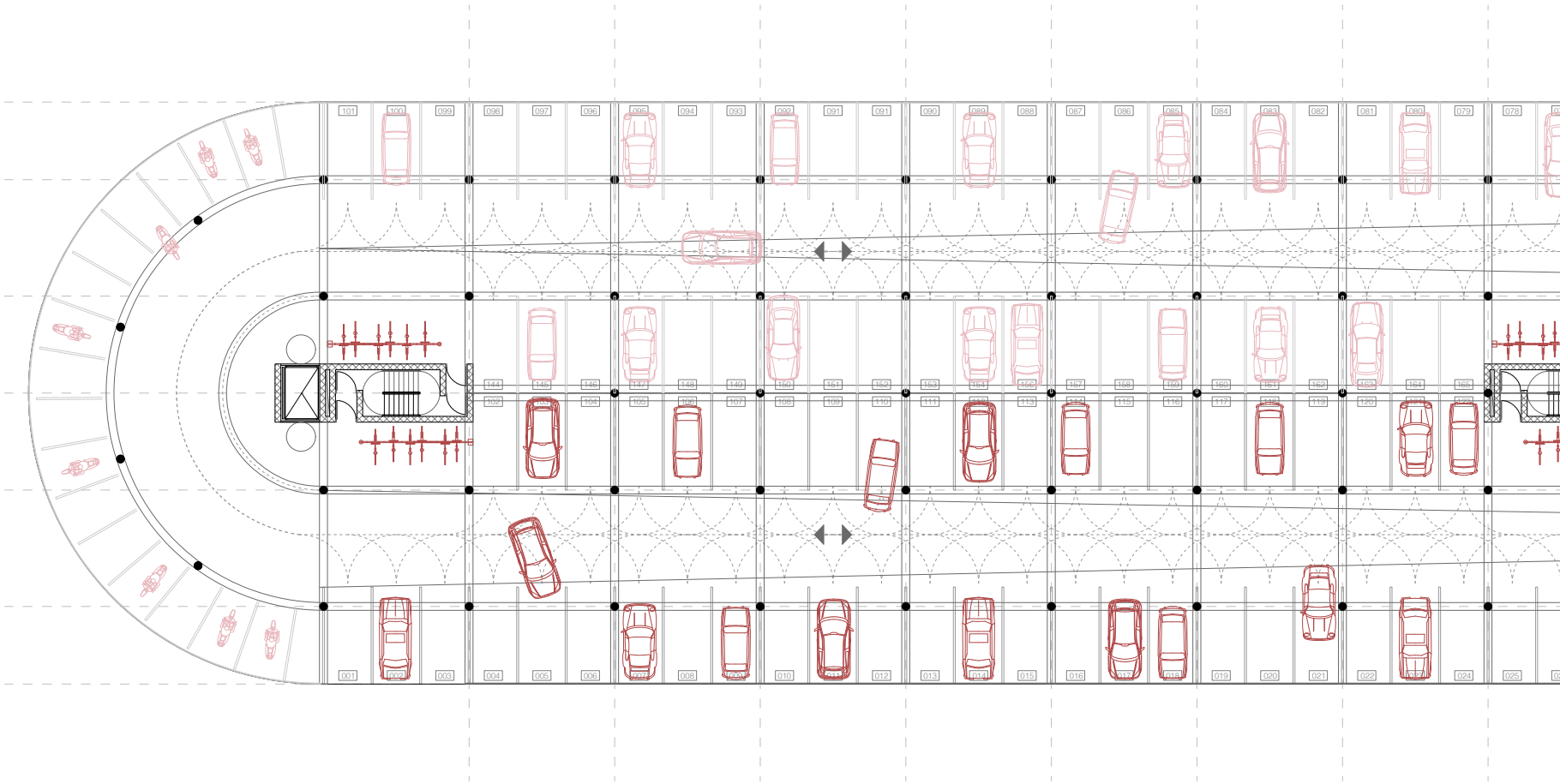
Diagrama que grafica las líneas de colectivo que recorren el área de estudio.

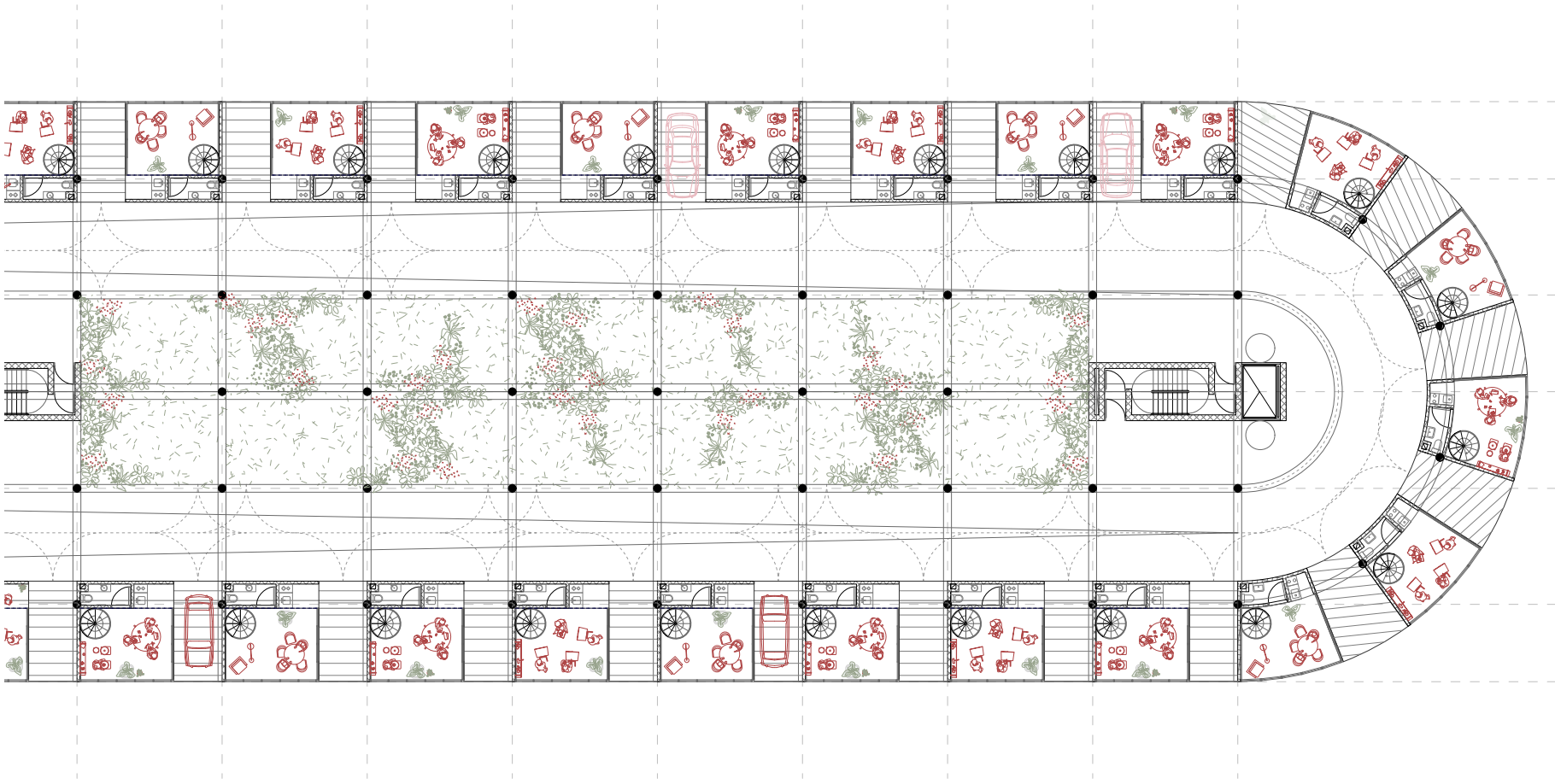
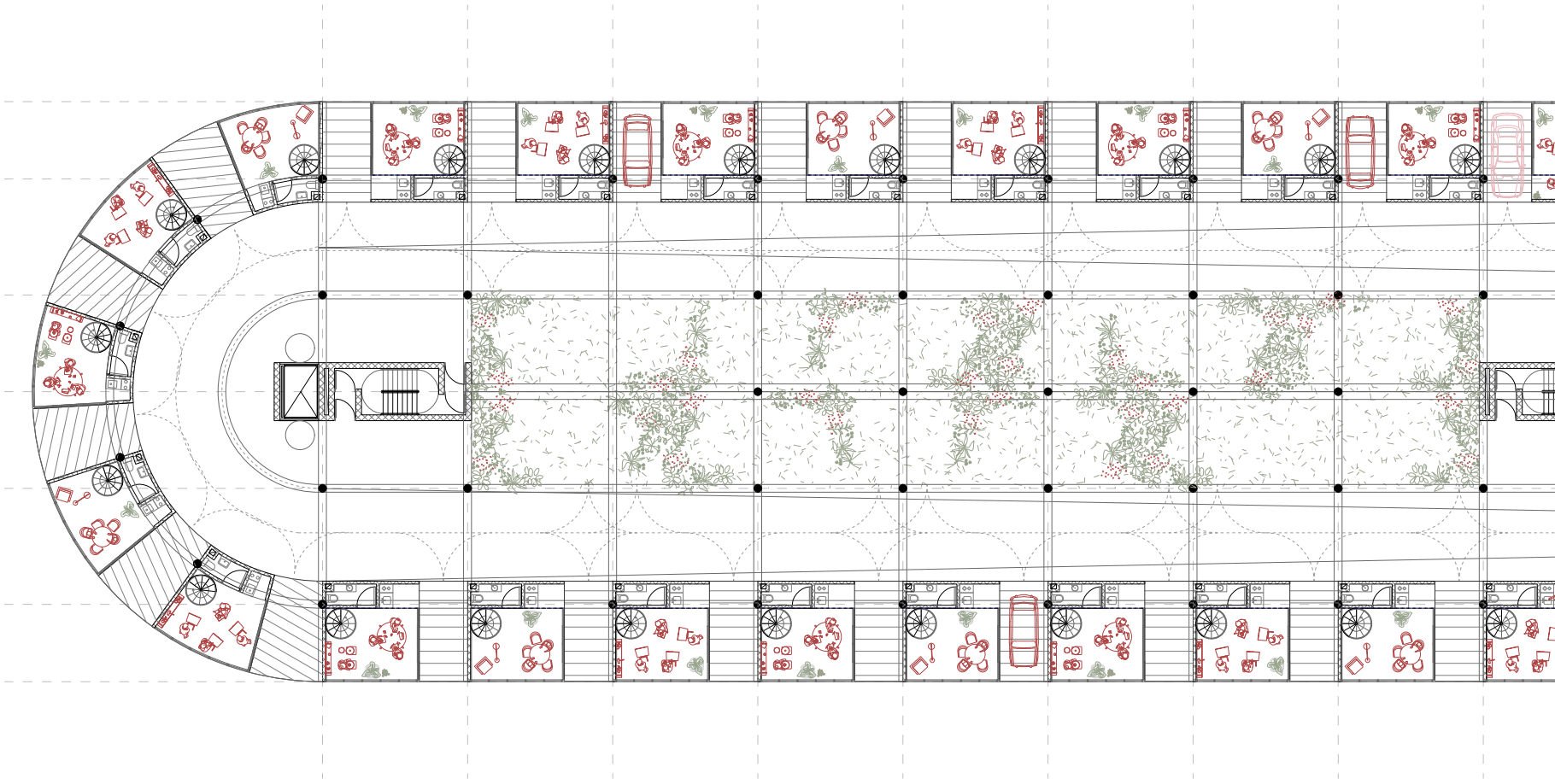


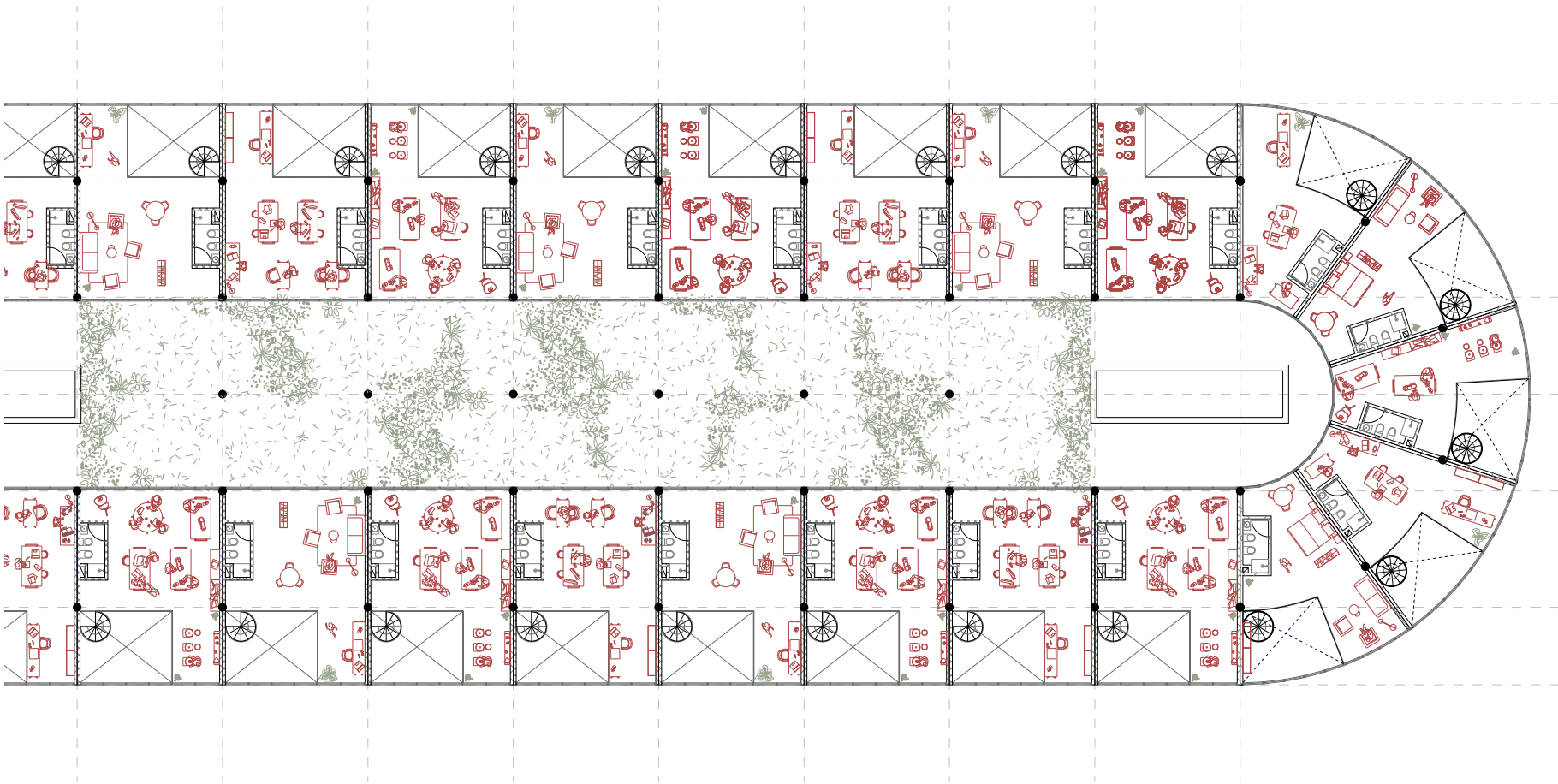
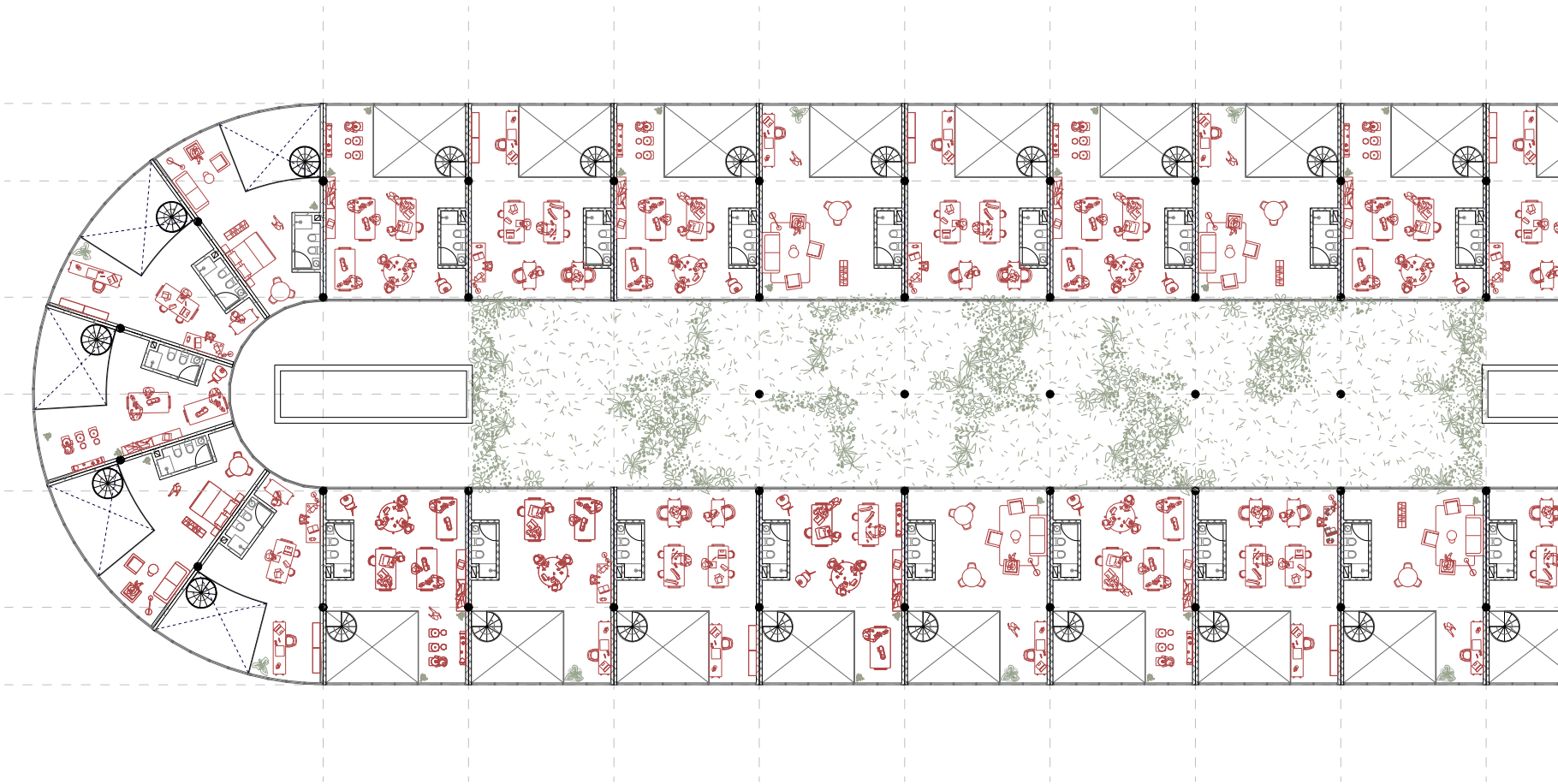
Ilustración de uno de los primeros colectivos de la línea 60 de Buenos Aires. 1946.

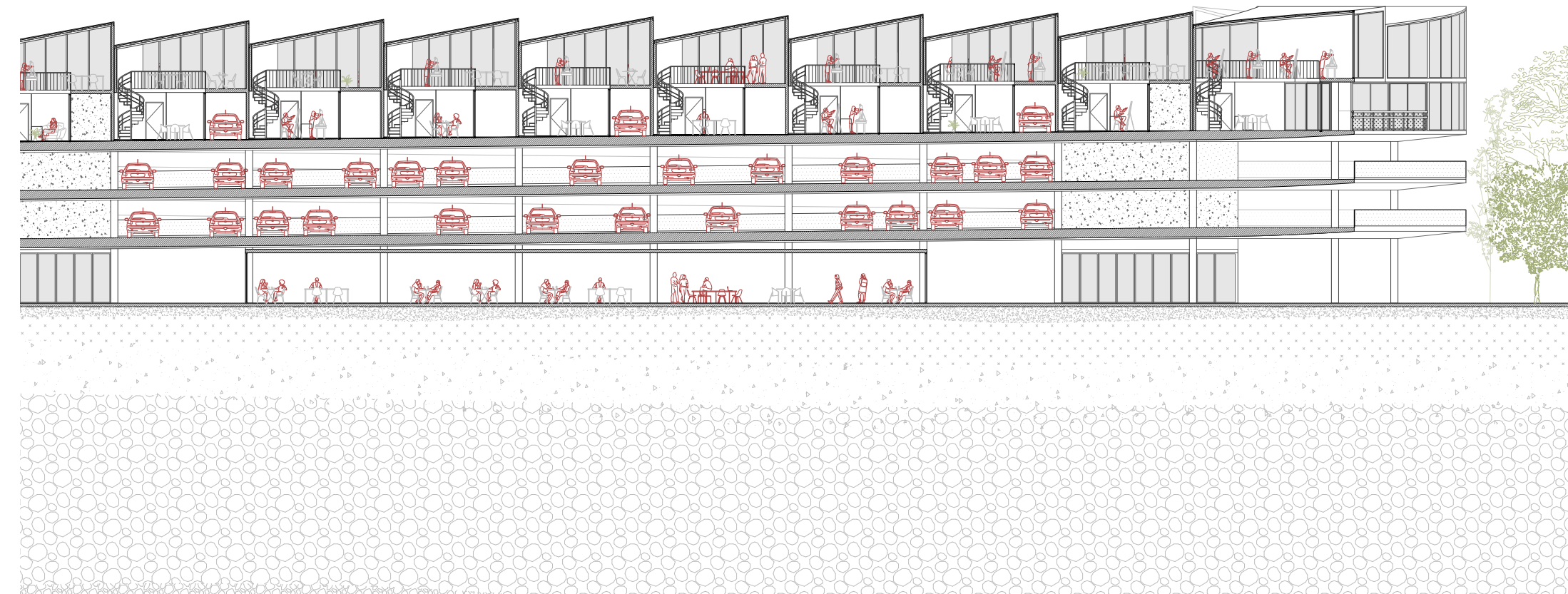
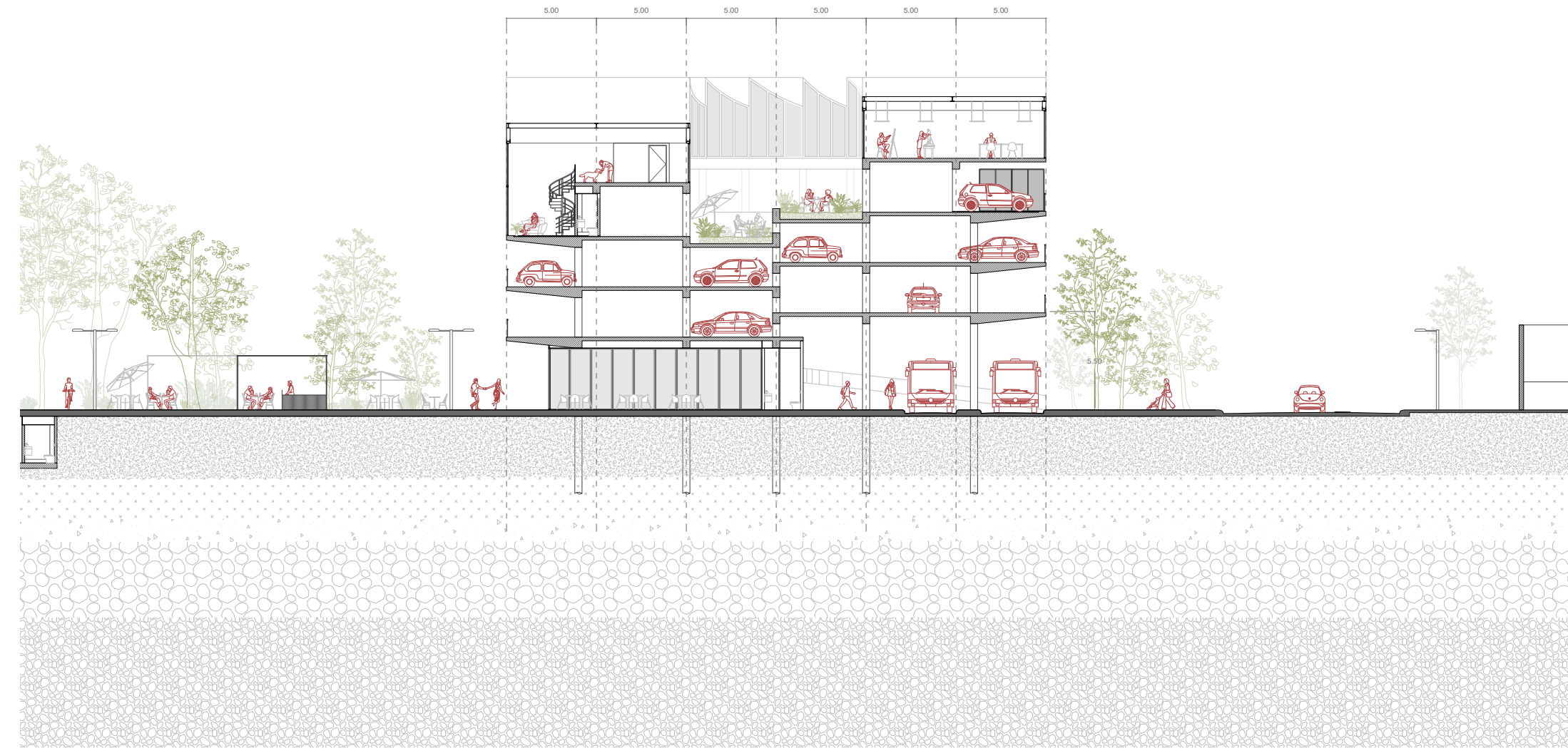
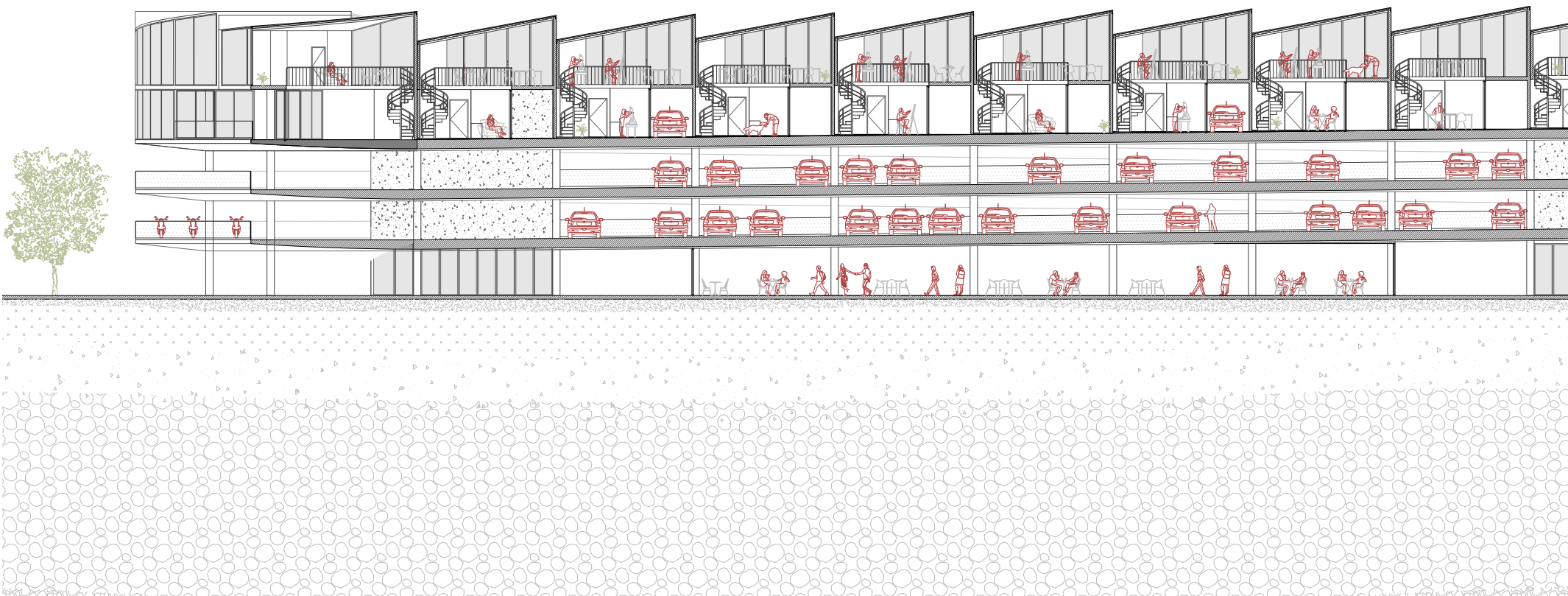
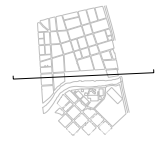
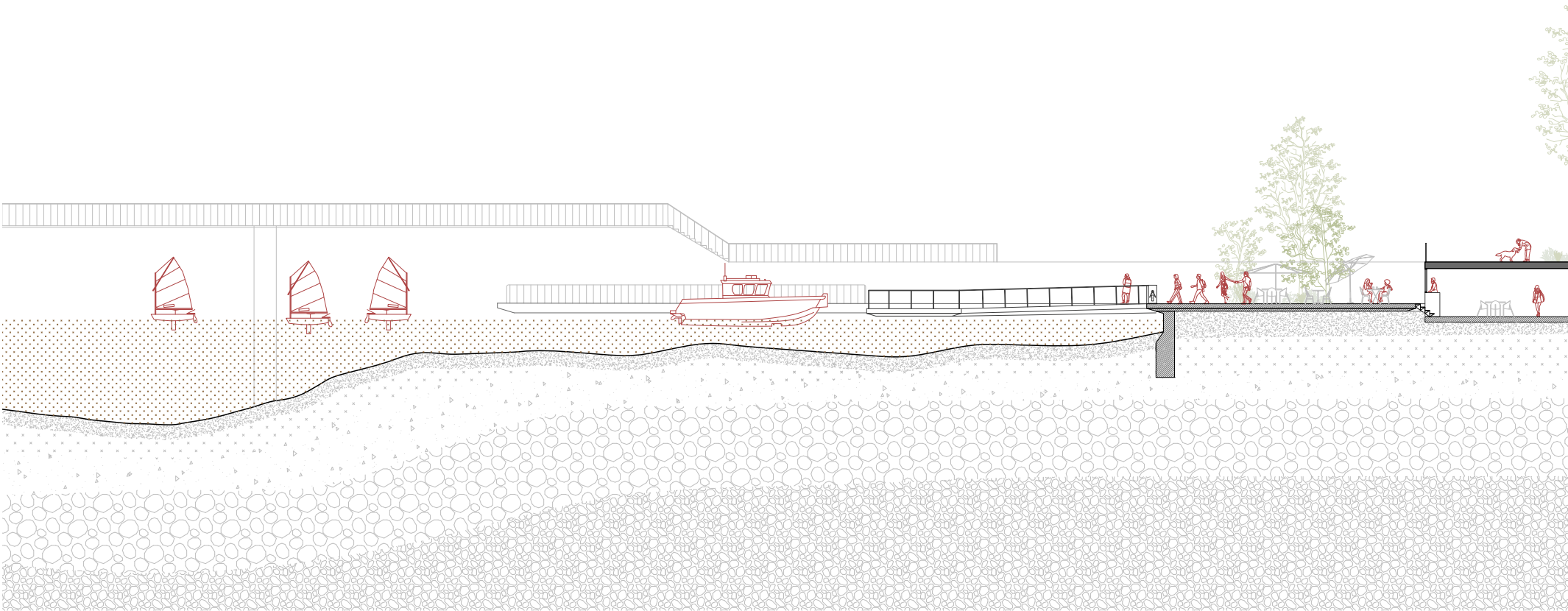
Fuente: Alejandro Guyot (Buenos Aires, Argentina, Diario La Nación, 2019)







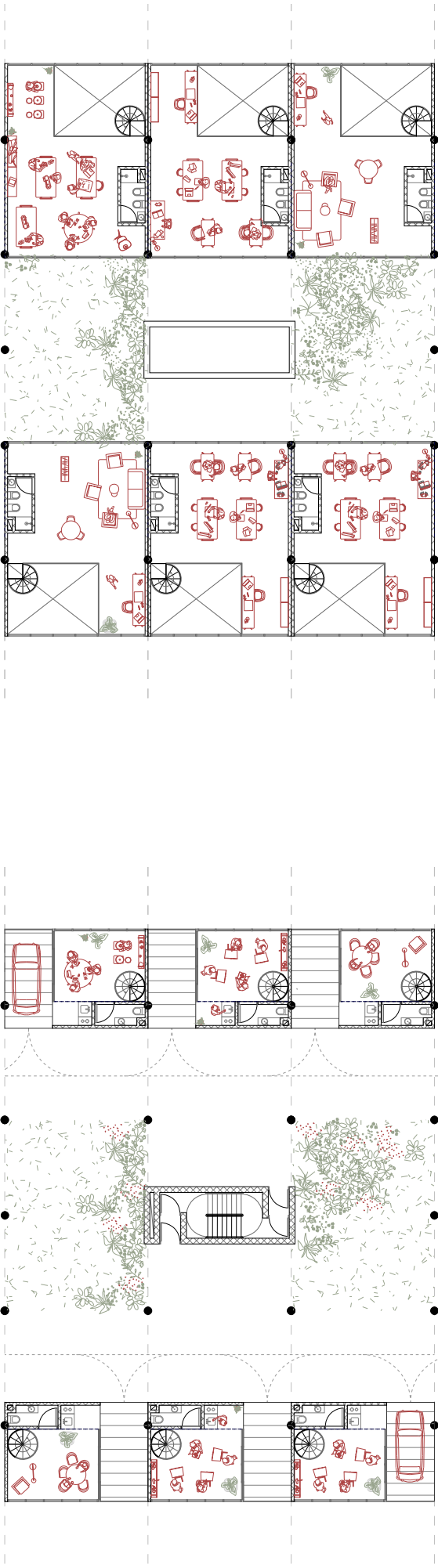




Morfología, programa y desarrollo

La estructura responde a una grilla de cinco por siete con cincuenta metros que organiza bandas de estacionamiento y circulación a lo largo de la rampa. Esta modulación cuenta con estas medidas teniendo en cuenta las medidas mínimas y eficaces para los estacionamientos. Esta misma modulación es tomada por los niveles superiores, donde se desarrollan viviendas-taller en dúplex. Estas unidades cuentan en su primer nivel con espacio para aparcar el automóvil, facilitando carga y descarga de materiales debido al programa. El segundo nivel en duplex genera un espacio de doble altura que hace frente hacia la fachada exterior. Ambos niveles son programáticamente refuncionalizados según la adecuación de quienes lo habitan. Cada unidad remata en una cubierta tipo shed que enfatiza la pendiente de la rampa y evoca al paisaje industrial de la zona.

El edificio propone un nuevo nodo intermodal, flexible y adaptable a su entorno y las necesidades del mismo. Por medio de la relación entre el transporte, el trabajo y la vivienda interpreta las necesidades de la zona reinterpretando morfológicamente su tejido y adaptándose al entorno del riachuelo. Se genera un paisaje productivo habitable para la infraestructura dejar de ser un límite y convertirse en un soporte urbano activo.





Render exterior tomado desde esquina entre edificio intermodal y edificio deportivo. Elaboración propia, 2025.



Modelo físico. Edificio intermodal.

06 Edificio deportivo

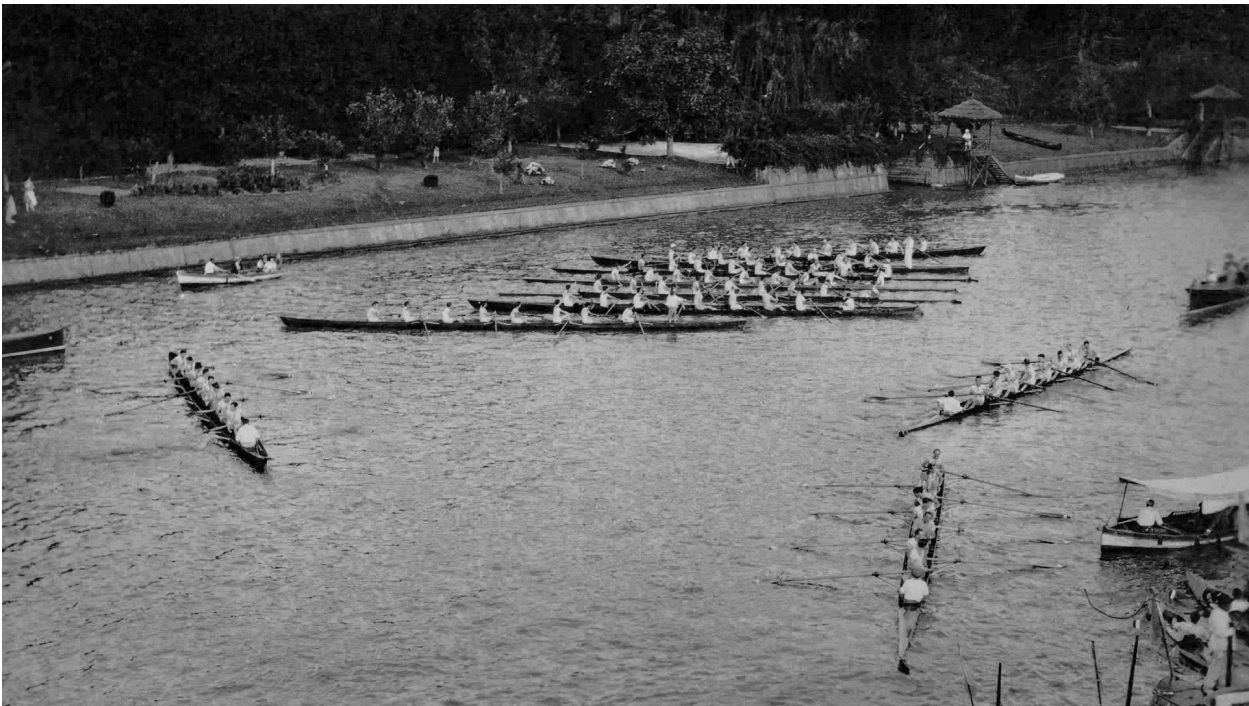
En el extremo del masterplan, en continuidad con el Club Regatas Avellaneda y frente a la ribera del Riachuelo, el centro deportivo se implanta como pieza de conexión entre una tradición territorial y una nueva etapa urbana.

La zona sur del área metropolitana, particularmente Avellaneda y Barracas, ha sido históricamente reconocida como territorio de fuerte identidad obrera e institucional, donde el deporte funcionó como herramienta de cohesión social. En este contexto surgieron no solo clubes náuticos, sino también sociedades de fomento, asociaciones culturales y entidades deportivas vinculadas al fútbol, al remo y a múltiples deportes y disciplinas amateurs.

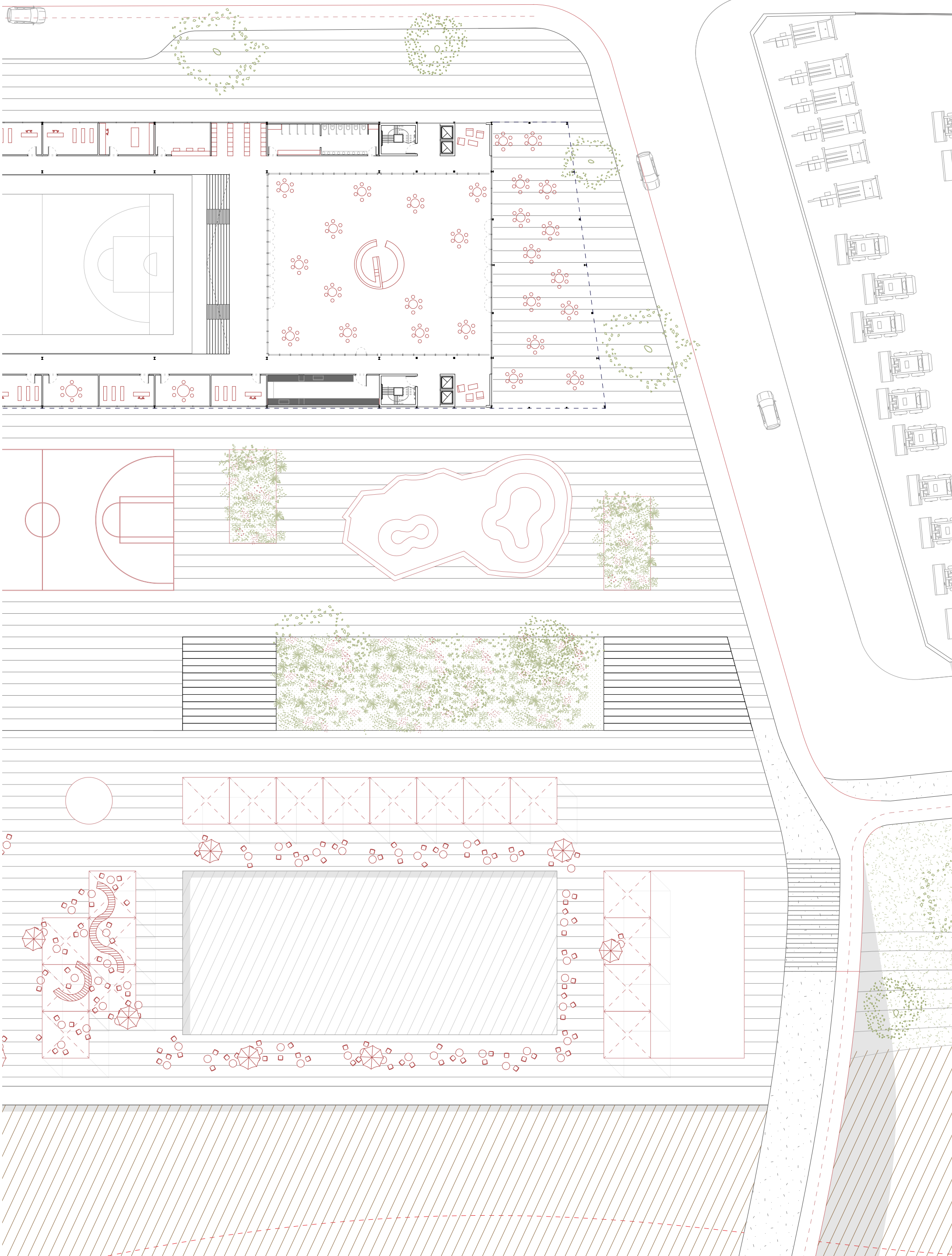
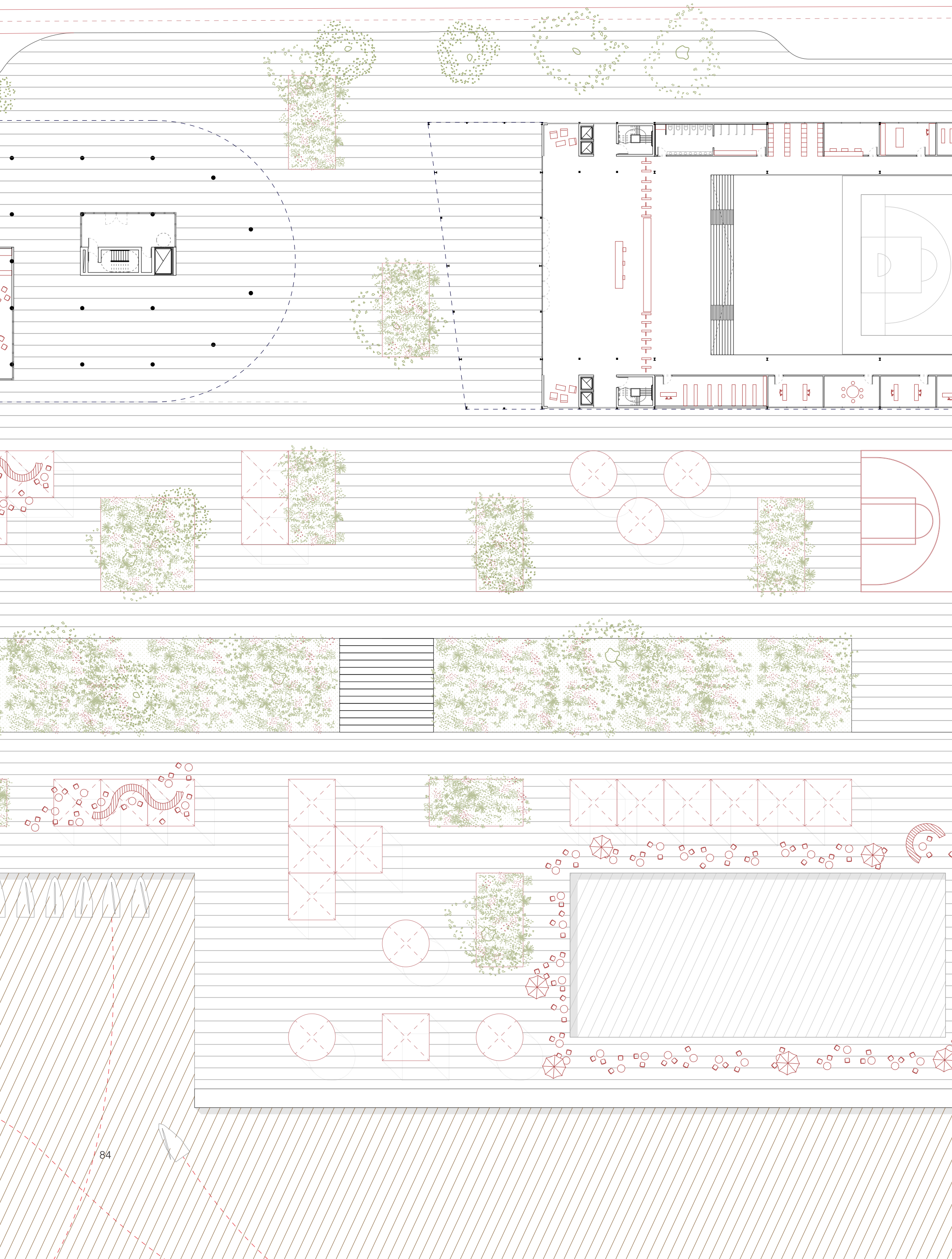
Durante gran parte del siglo veinte, el deporte en esta franja ribereña no fue únicamente competencia, sino también integración comunitaria. Las instituciones deportivas actuaban como extensión del barrio, ofreciendo espacios de formación, recreación y encuentro intergeneracional. Sin embargo, la degradación ambiental del río, la fragmentación urbana producida por infraestructuras y la retracción del espacio público fueron debilitando esa continuidad entre ciudad, deporte y paisaje.

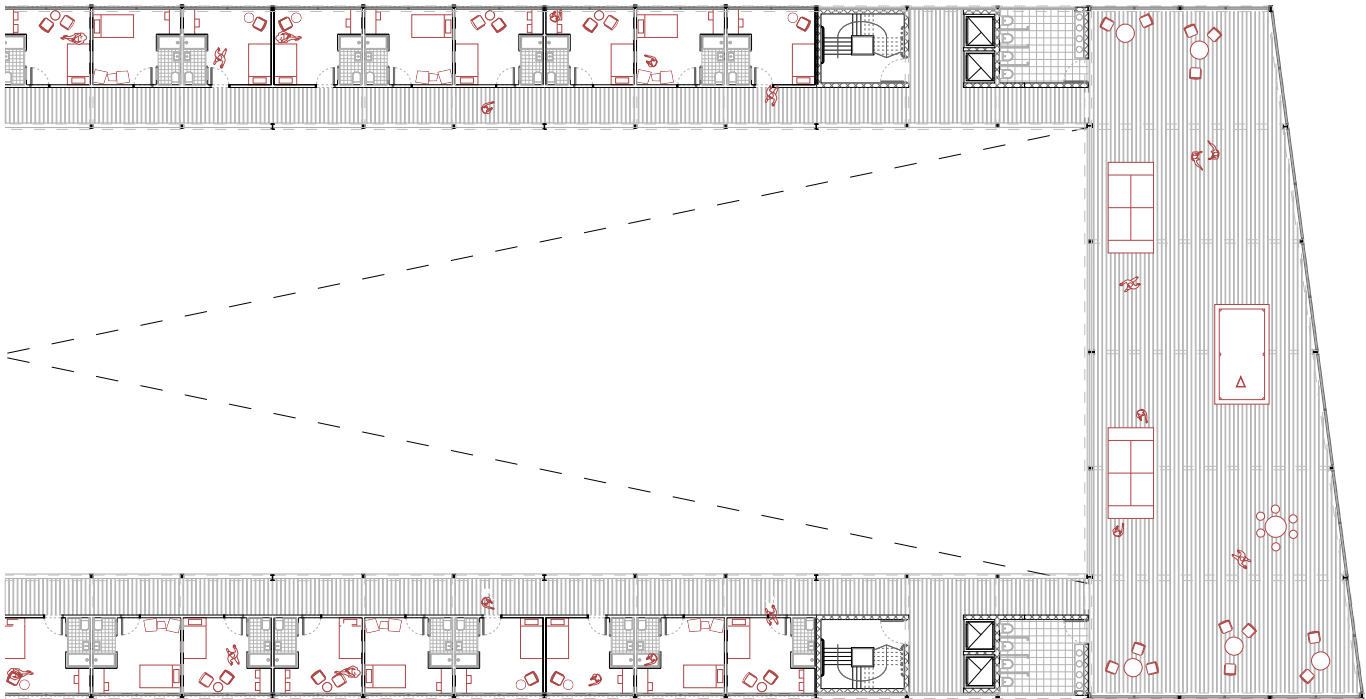
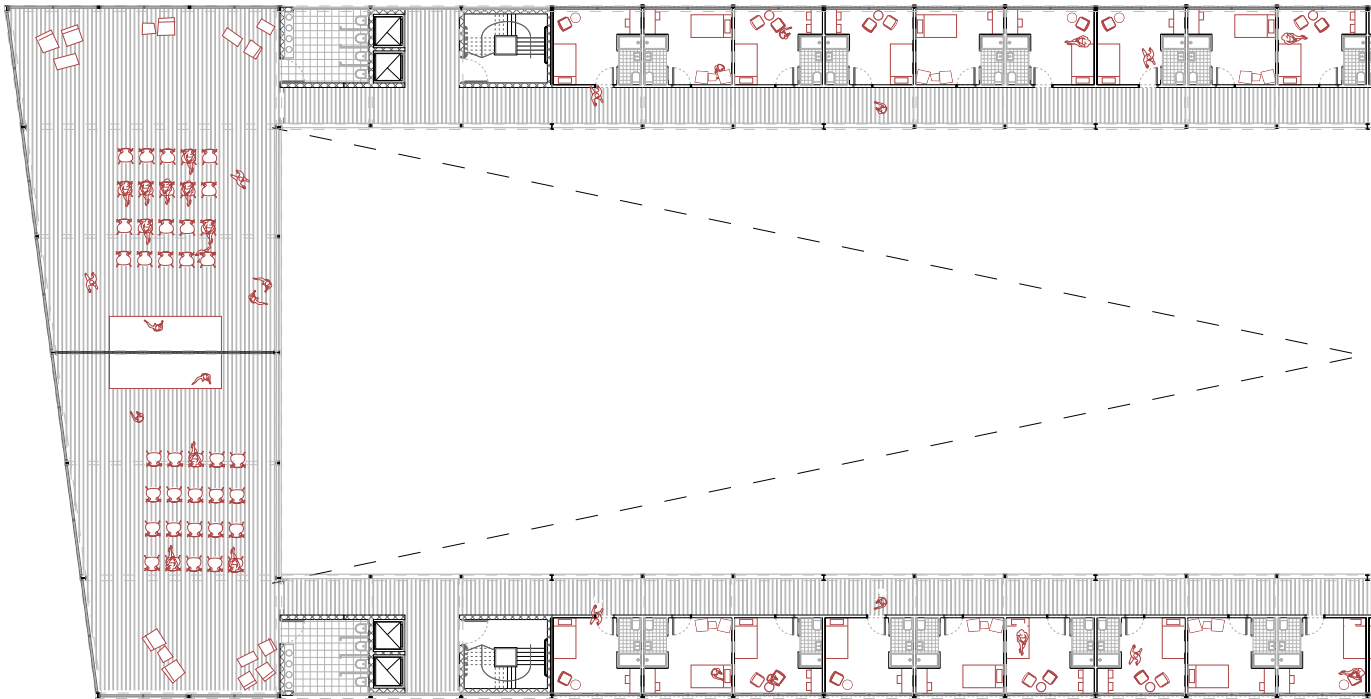


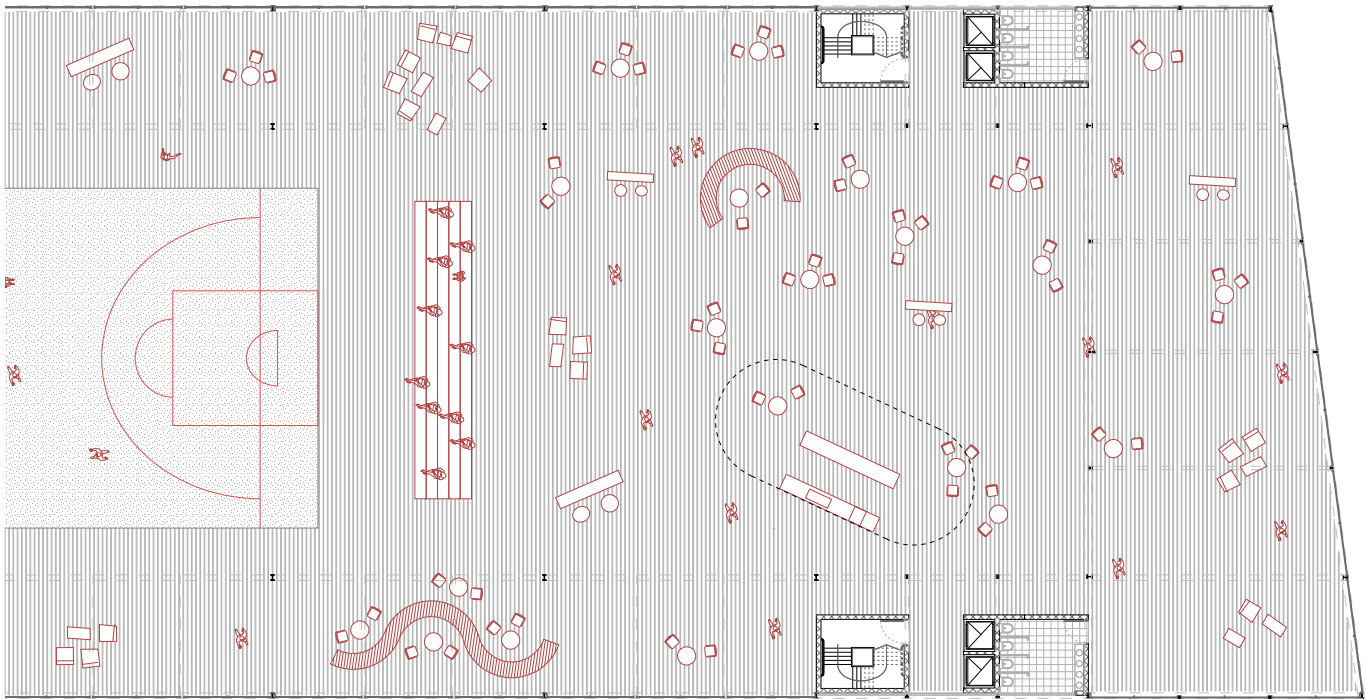
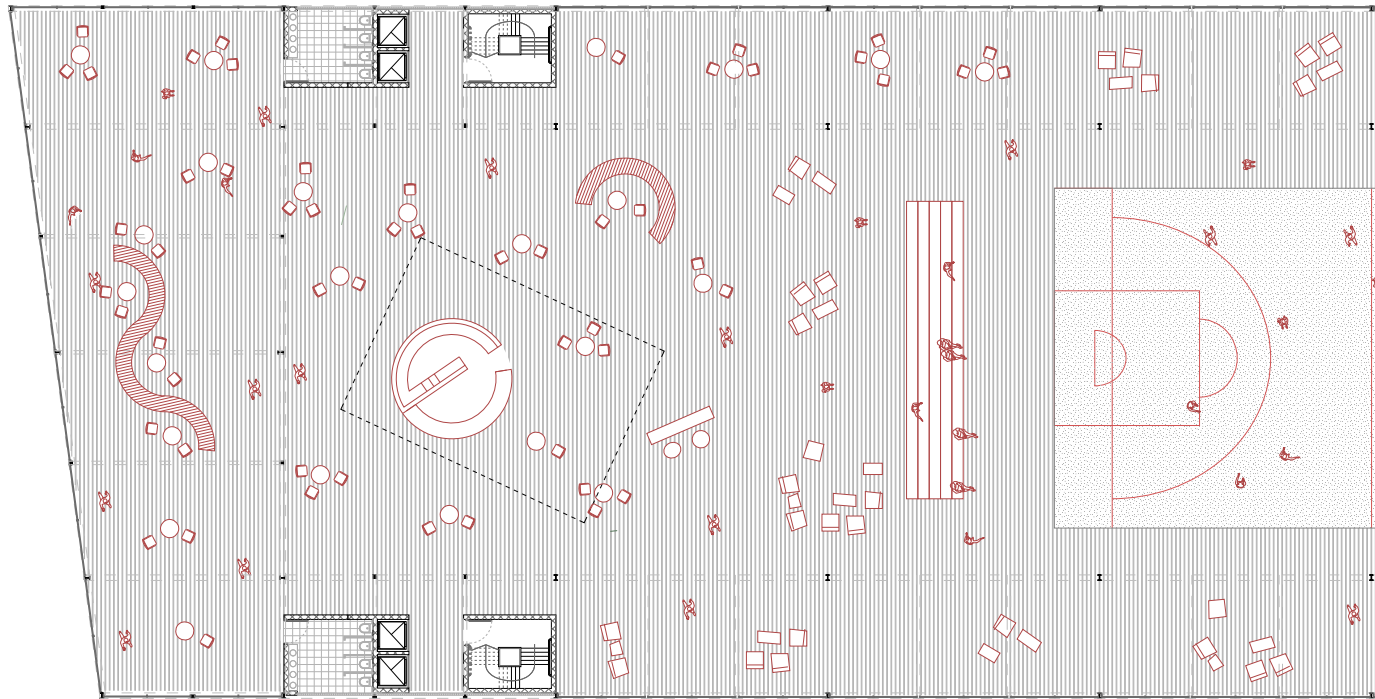
Avellaneda,Equipo de Racing Club, Avellaneda.
Fuente: Principios del siglo veinte. El fútbol como construcción identitaria del barrio obrero.(Archivo General de la Nación de ACUMAR)

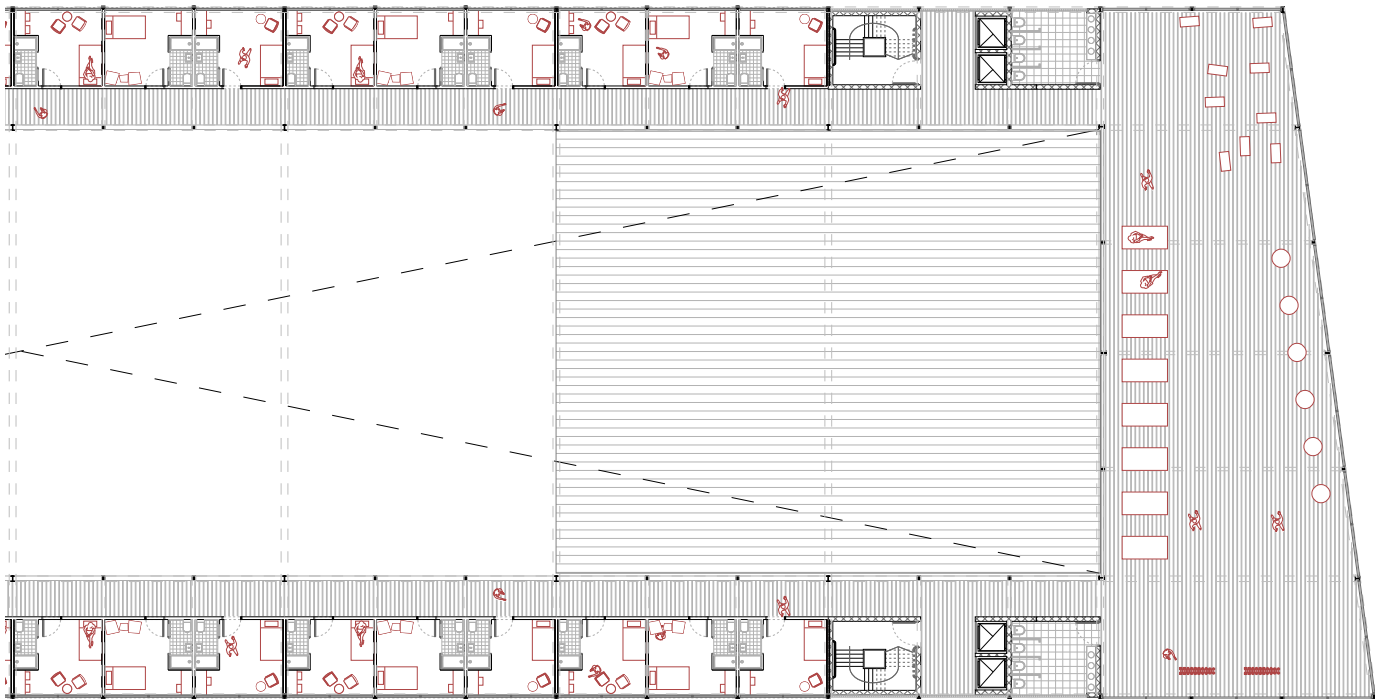
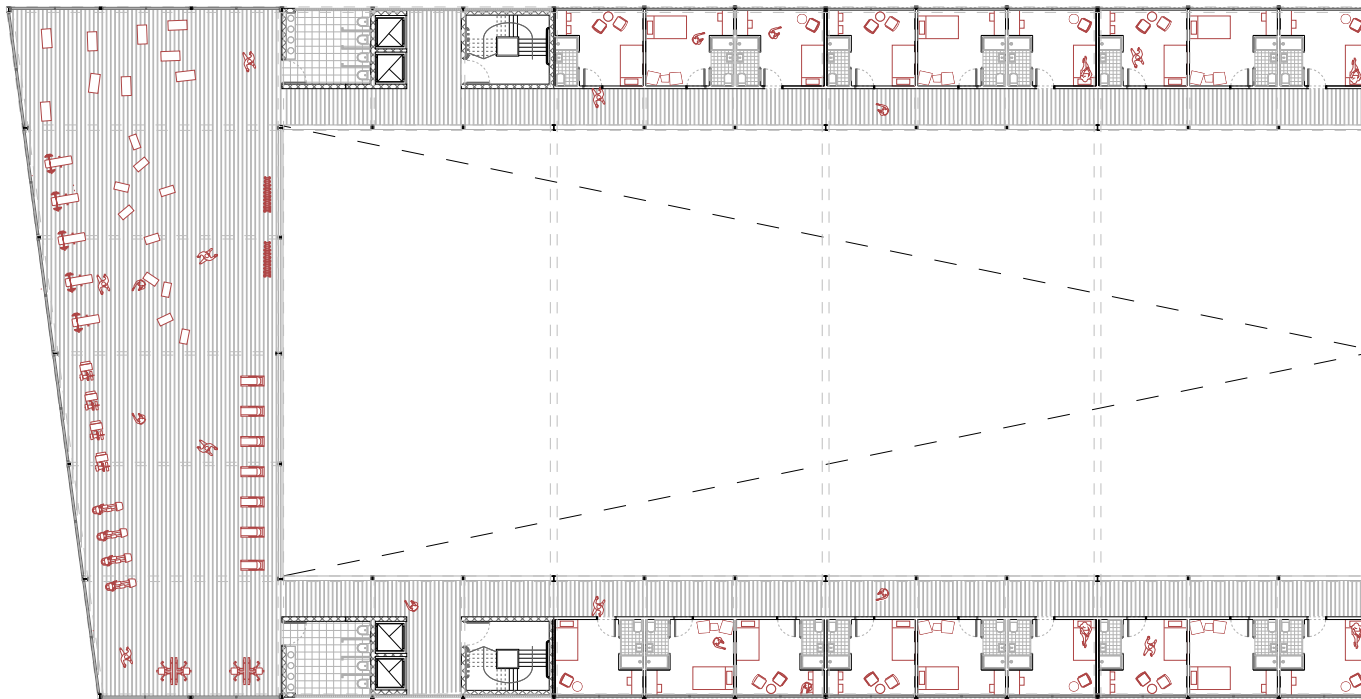


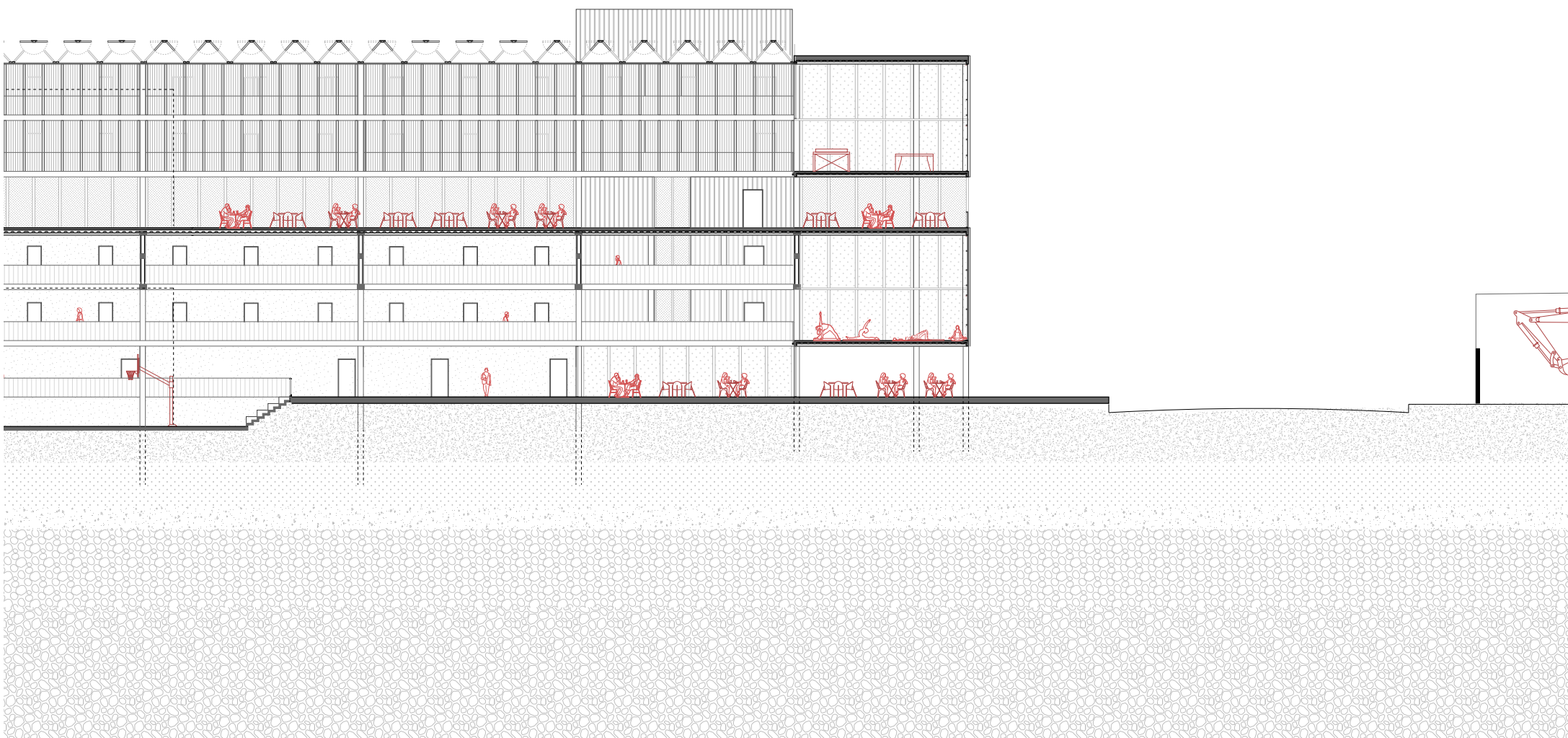
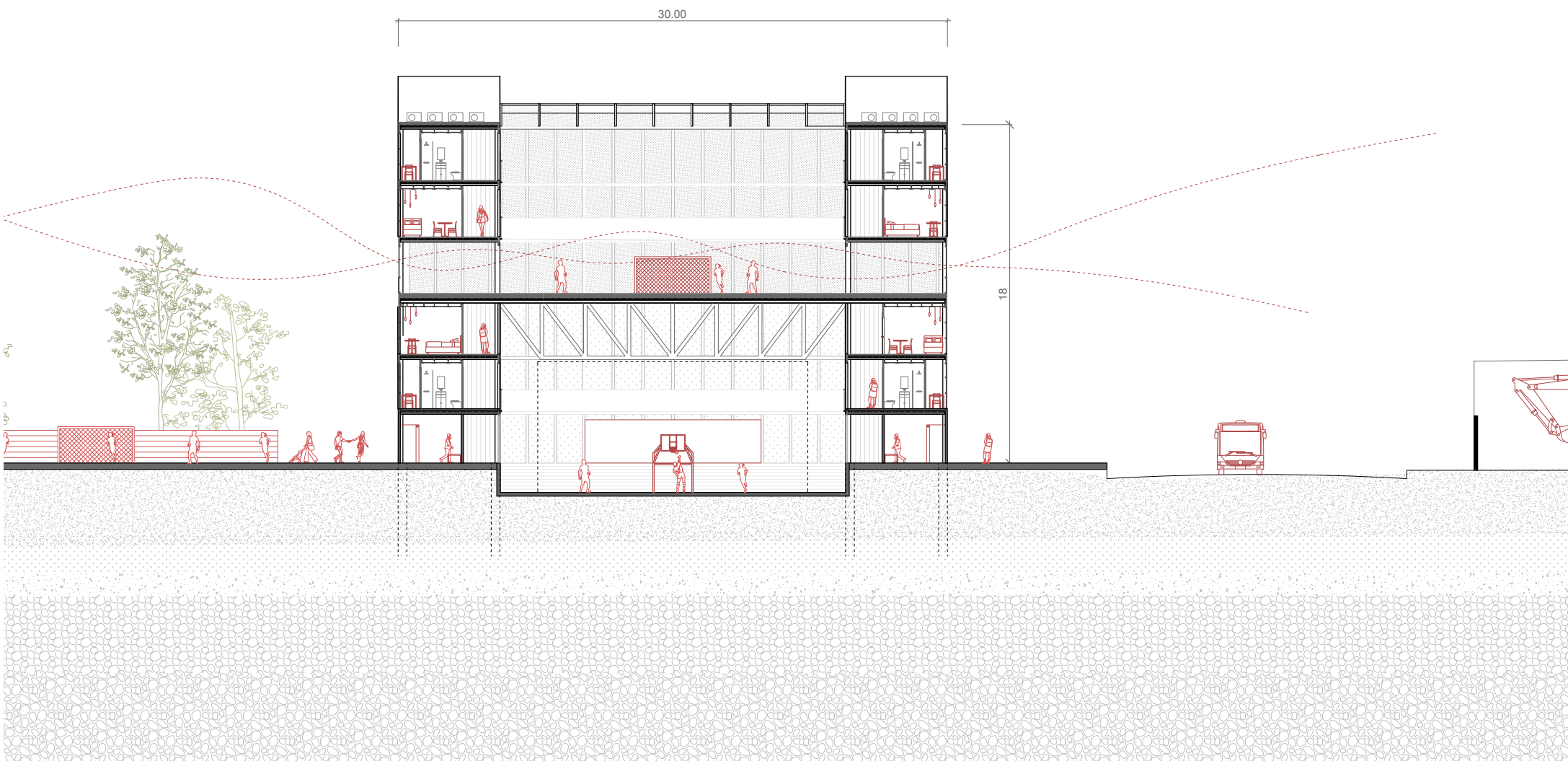
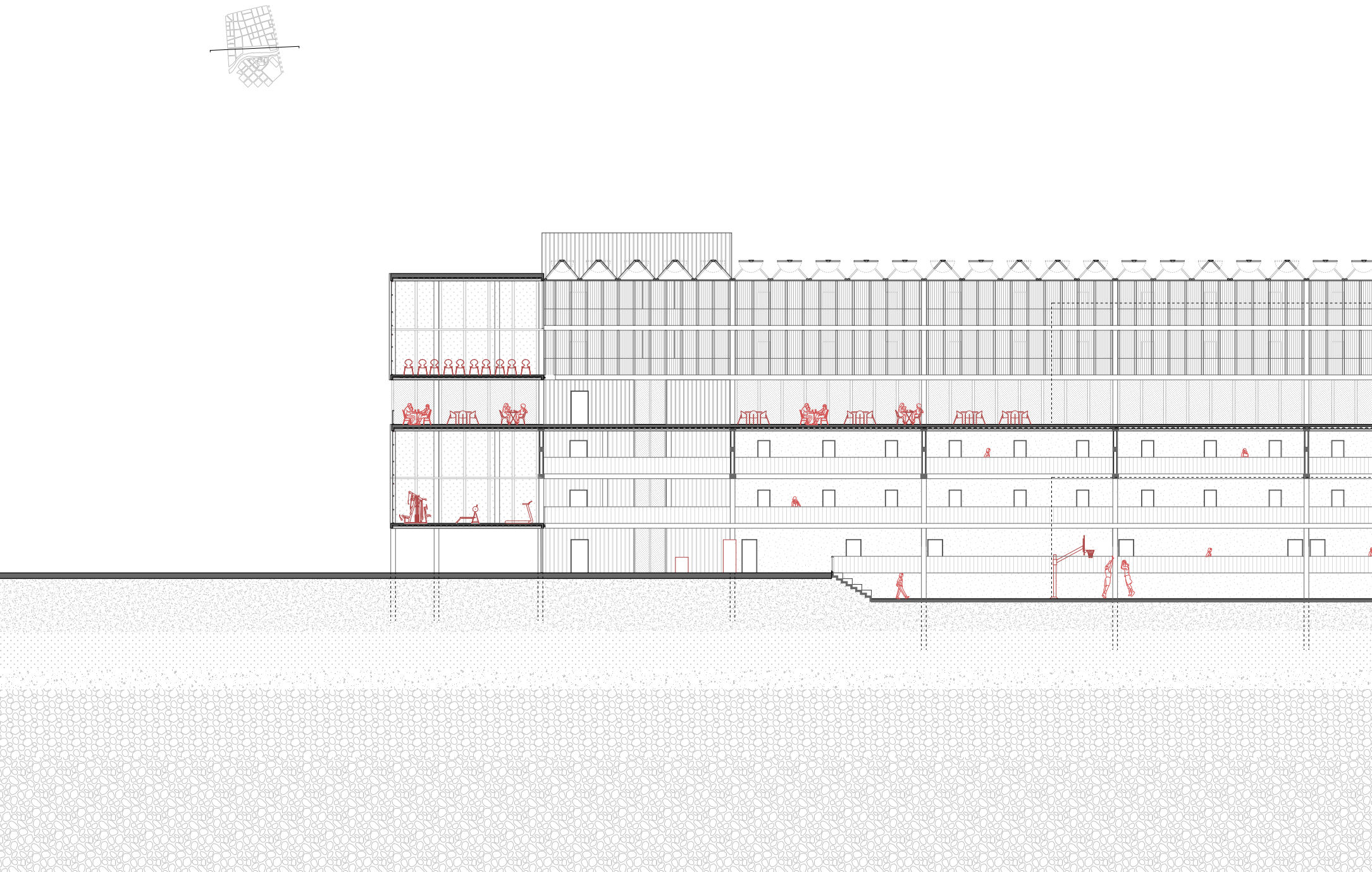
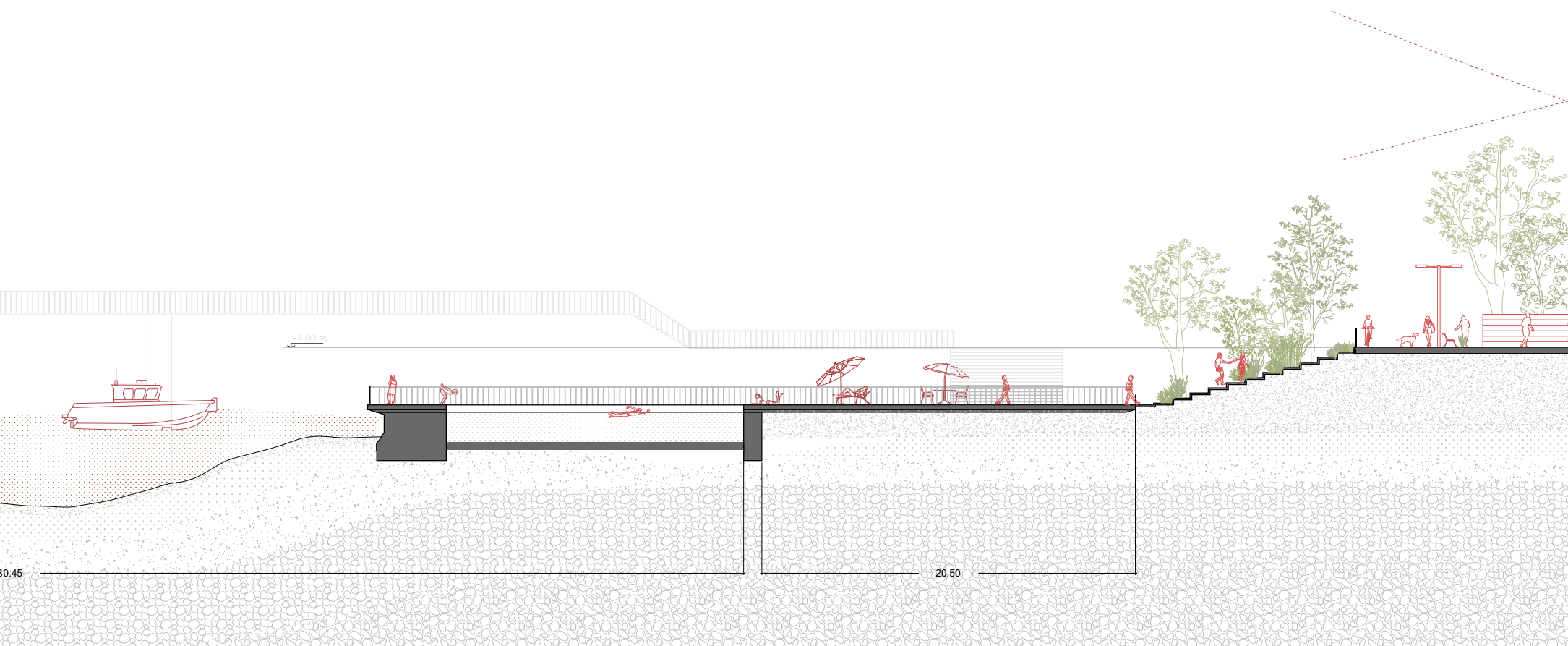
Riachuelo, Buenos Aires. Regatas del Club de Regatas de Avellaneda entrenando en el riachuelo. ACUMAR, 1923.
Fuente: Regatas sobre el Riachuelo. La ribera como escenario deportivo y espacio de encuentro comunitario(Archivo General de la Nación de ACUMAR)











Secciones transversal y longitudinal. Edificio deportivo. Escala: 1.400. Elaboración propia, 2025.

Morfología, programa y desarrollo

El proyecto asume este trasfondo como fundamento conceptual. No se trata solamente de incorporar un nuevo equipamiento, sino de reactivar una dimensión colectiva históricamente arraigada en el territorio. El edificio busca recomponer la relación entre actividad física, espacio público y vida cotidiana.

La planta baja se abre hacia la plaza y al circuito aeróbico que recorre el borde y atraviesa el río, integrando el edificio al sistema peatonal del masterplan. Un gran anillo estructural perimetral organiza los accesos y los programas de apoyo, como vestuarios, administración y servicios, y delimita un vacío central excavado, de dos metros. Esta operación permite desarrollar una cancha polideportiva con la altura reglamentaria necesaria sin aumentar la volumetría exterior, manteniendo una escala compatible con el entorno urbano. Además, el vacío central actúa como espacio de convergencia visual y funcional, desde los recorridos perimetrales se percibe la actividad deportiva en el interior.

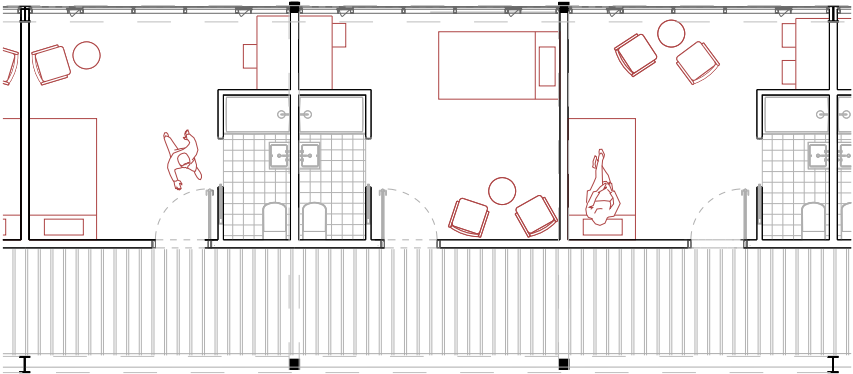
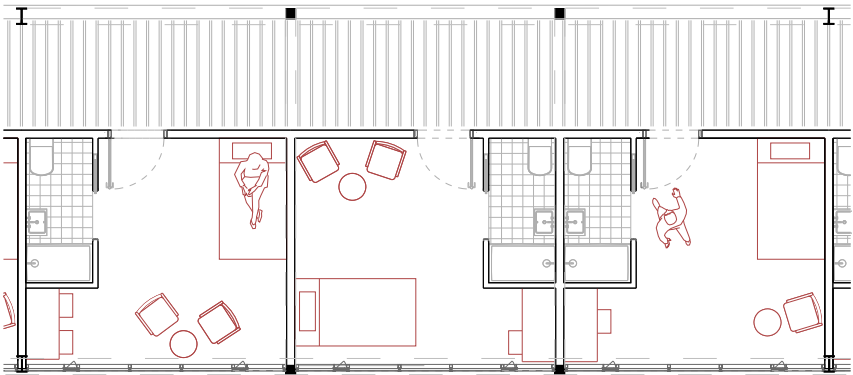
Sobre este basamento activo se desarrollan las viviendas para deportistas, concebidas bajo criterios de vivienda mínima eficiente. Organizadas sobre el anillo estructural, las unidades liberan el centro como espacio común y favorecen la ventilación cruzada, la iluminación natural y las visuales hacia el paisaje costero y el contacto con la ciudad. El habitar se integra así al sistema deportivo.

En los extremos del edificio se ubican espacios de doble altura destinados a prácticas flexibles, entrenamiento funcional, disciplinas aeróbicas y actividades grupales, que pueden adaptarse a demandas cambiantes, generando ámbitos versátiles capaces de alojar tanto deporte como eventos sociales o culturales.

En el centro del edificio se consolida una terraza como plano activo, incorporando áreas recreativas y deportivas complementarias. Este nivel elevado funciona como mirador y como expansión del circuito público, reforzando la continuidad entre el suelo urbano y la cubierta habitable. El sistema se remata con dos niveles adicionales de viviendas que balconean hacia esta terraza.

Estructuralmente, el edificio se resuelve mediante un sistema metálico ligero que permite grandes luces y dobles alturas, expresando en fachada la modulación constructiva. A su vez el edificio se remata con una cubierta de vidrio que manifiesta una lógica en diálogo con la memoria industrial del entorno.

En síntesis, el centro deportivo se desarrolla en una tradición territorial donde el deporte ha sido motor de identidad colectiva. A través de una arquitectura que integra espacio público, vivienda y actividad física, el proyecto complementa al Club Regatas y contribuye a reactivar el rol social del deporte en la ribera, consolidando el Riachuelo como soporte de nuevas formas de encuentro urbano.





Render exterior tomado desde el riachuelo. Elaboración propia, 2025.



Modelo físico. Edificio deportivo.



Fotografía tomada durante el jurado final. Fuente: Agustín Brarda, diciembre de 2025.

El análisis histórico y territorial del riachuelo evidencia una transformación profunda en la relación entre la ciudad y su ribera a lo largo del tiempo. De soporte productivo, recreativo y social, con intensa actividad náutica e identidad comunitaria, el río pasó a convertirse en un límite problemático, fragmentado y asociado al riesgo sanitario. Las políticas recientes de saneamiento y la liberación progresiva del borde costero abren, sin embargo, una etapa de transición que habilita la re-consideración del riachuelo como infraestructura ambiental activa y como oportunidad estratégica para re-articular el tejido urbano, el espacio público y el paisaje.

En este marco, el masterplan propone reconstruir el vínculo entre la ciudad y el agua mediante una operación integral que combina organización del suelo, continuidad del borde costero y nuevas piezas programáticas híbridas. A través de viviendas, infraestructura intermodal y equipamiento deportivo articulados por una plaza pública y un sistema peatonal continuo, el proyecto busca la construcción de un nuevo frente costero habitable, productivo y ambientalmente integrado, capaz de reinstalar al riachuelo como soporte activo dentro de la metrópoli contemporánea.

07 Bibliografía

“Centro Documental de la Cuenca Matanza Riachuelo.” Autoridad de Cuenca Matanza Riachuelo. Consultado Agosto 2025.
<https://centrodocumental.acumar.gob.ar/>

González, Horacio. “Un sobre con fotos archivadas del Riachuelo.”. Argentina.gob.ar. Consultado Agosto 2025.

Kirchuk, Alejandro. “Paisajes de un río que agoniza.” Vist. Marzo 14, 2023. <https://vistprojects.com/paisajes-de-un-rio-que-agoniza/>

Kirchuk, Alejandro. “Mapa - Río Invisible.” Mapbox. Consultado Junio 2025. <https://www.rioinvisible.com/map/>
<https://www.argentina.gob.ar/interior/archivo-general-de-la-nacion/bicentenario/inspiraciones/fotos-del-riachuelo?utm>

Ministerio de Transporte de la Nación Argentina. Manual de pautas de diseño para terminales de ómnibus de media y larga distancia. Parte 1. Versión 2. Buenos Aires: Ministerio de Transporte de la Nación, 2021.
Silvestri, G. (s.f.). El color del río: Historia cultural del paisaje del Riachuelo.

Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires. Secretaría de Desarrollo Urbano. Manual de diseño urbano. Buenos Aires: Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires, 2015.

“Saneamiento.” Agua y Saneamientos Argentinos S.A. Consultado Septiembre 2025.
<https://www.aysa.com.ar/Que-Hacemos/Saneamiento>

Programa Ambiente de Avellaneda en Acción. “Remo en el Riachuelo Club de Regatas de Avellaneda 1934.” Wordpress. Abril 15, 2015. https://educacionambientalavellaneda.wordpress.com/remo_en_el_riachuelo_club_de_regatas_de_avellaneda_1934/

Referentes proyectuales

NP2F. (s.f.). NP2F: *Estudio arquitectónico y urbano*. NP2F.

MOUTO. (s.f.). MOUTO: *Proyecto de intervención urbana y paisaje*. MOUTO Architects.

BRUTHER. (s.f.). BRUTHER: *Investigación sobre vivienda y espacio público*. BRUTHER Architects.

DOGMA. (s.f.). DOGMA: *Proyecto de vivienda colectiva y paisaje urbano*. DOGMA Architects.

