



PUERTO VIAMONTE



Puerto Viamonte Diferente y exclusivo.

Nace en Buenos Aires el complejo de oficinas y negocios más exclusivo de la ciudad: Puerto Viamonte.

Dos docks de arquitectura inglesa portuaria, contruidos en la década de 1880/90, que están siendo reciclados en espaciosos ambientes.

Luminosos, con absoluto aprovechamiento del espacio y una óptima circulación.

Un estilo único, en contacto con la naturaleza, a orillas del Río de la Plata.

4.500 m2. de locales comerciales y 20.000 m2. propios de oficinas.

322 cocheras en subsuelo y una playa de estacionamiento con capacidad para 700 vehículos.

Muelles flotantes para 192 embarcaciones de 9 mts. x 3 mts., con servicio de agua y electricidad, y una sede náutica encargada de la administración y el mantenimiento de los mismos.

Puerto Viamonte. Una propuesta diferente para unas pocas empresas.

A un paso de la city, pero muy lejos del ruido.

Empresas intervinientes:

Construcciones Civiles J.M. Aragón S.A./ Gerlach Campbell Construcciones S.A. / Insemar S.A. / Primaque S.A. / Sycic S.A.C.I.F. e I. /

Juan Carlos López y Asociados S.A. / Peralta Ramos - Sepra - Arquitectos S.A. / Florencio M. Beccar Varela - Fernando D. Robirosa - Marco Pasinato S.A. /

Banco Medefin S.A. / Extrader S.A.

P U E R T O V I A M O N T E H O Y

COMERCIALIZADORES

INVERLAD S.A. OFICINAS

Buscar oficinas en la zona del Microcentro significa predisponerse a conseguir pisos altos, luminosos y con vista al río.

Otro factor que cada vez toma más importancia es el estacionamiento, dadas las restricciones que abarcan la zona del Microcentro y lo complicado de su circulación.

Tomando estas contrariedades como base, Puerto Viamonte ofrece una alternativa diferente: mantener un contacto directo con el río -ubicado sobre Dique 4-, contar con playas de estacionamiento para visitantes - con una capacidad para 700 automóviles - totalmente parquizadas, y con el verde que tanto le hace falta a esta parte de la ciudad, teniendo así la posibilidad de trabajar en un entorno más ecológico.

En un intento por alejarse del "stress" de la zona financiera, pero al mismo tiempo mantenerla a escasos metros, Puerto Viamonte estará a:

- 400 mts. de la Bolsa de Cereales.
- 400 mts. de Complejo Catalinas.
- 500 mts. de la Bolsa de Comercio y City Bancaria.

- 500 mts. de la Bolsa de Comercio y City Bancaria.
- 800 mts. de Plaza de Mayo.

Y en cuanto a hoteles se refiere:

- 800 mts. del Plaza Hotel.
- 600 mts. del Sheraton Hotel.

Las fachadas existentes se mantendrán intactas dándole un aire "portuario" a los edificios, los cuales interiormente contarán con el más completo confort.

Cabe destacar que la zona de Puerto Viamonte contará con accesos directos desde el Microcentro por las calles Viamonte, Tucumán y Lavalle; y desde la provincia por la autopista.

Esta obra será una en el conjunto de edificios inteligentes que comenzarán a construirse en la zona, entre ellos se destacan: el edificio de Loma Negra; el Centro Catalinas del Banco Francés, sobre el lote ex-Segba; frente al mismo, el proyecto del arquitecto Alvarez sobre el lote ex-Elma; el edificio de Obras Civiles y AOKI Corporation, contigua a La Nación; y el posible edificio del arquitecto César Pelli, en Av. Madero y Viamonte.

ARANALFE S.A. LOCALES

Puerto Viamonte intenta brindar un lugar de relax y esparcimiento para el público en general y en especial al turismo internacional, que accederá a una zona histórica, hoy totalmente renovada, pero que no ha perdido su antigua pero revalorizada fisonomía.

La instalación de un puerto náutico deportivo sobre el espejo de agua frente a los diques será, indudablemente, una atracción que realzará el conjunto.

La zona comercial constará de diversas propuestas: se hallarán en ellas las mejores marcas de automóviles y motos, casa de música, fotografía y librería, indumentaria deportiva, ropa formal e informal, servicios en general, etc...

Un centro de gastronomía compuesto por restaurantes y confiterías de primer nivel con comidas regionales e internacionales, que harán de Puerto Viamonte un polo de atracción que se integrará plenamente al desarrollo urbanístico de esta antigua y pintoresca zona.

BREVE HISTORIA DEL PUERTO

Ningún acontecimiento urbano afectó tan profundamente la ciudad como su puerto.

Las vicisitudes que atravesó Buenos Aires están asociadas, desde su mismo origen, a su destino como ciudad- puerto.

Al observar el estado actual del puerto se aprecia una estructura inorgánica que, creciendo por sucesivas adiciones, refleja claramente la diversidad y confrontación de intereses.

Las transformaciones físicas del puerto afectaron profundamente la relación entre la ciudad y el río.

Los gestos de omnipotencia que han caracterizado tanto a los políticos como a los responsables en la construcción de la ciudad, hicieron que se tomaran decisiones en forma interesada, entendiendo a la ciudad y el territorio como un bien económico y no como un bien social.

La creación del ente corporación Puerto Madero, la realización del Masterplan, para la urbanización de la zona en cooperación con el Ayuntamiento de Barcelona; la reciente

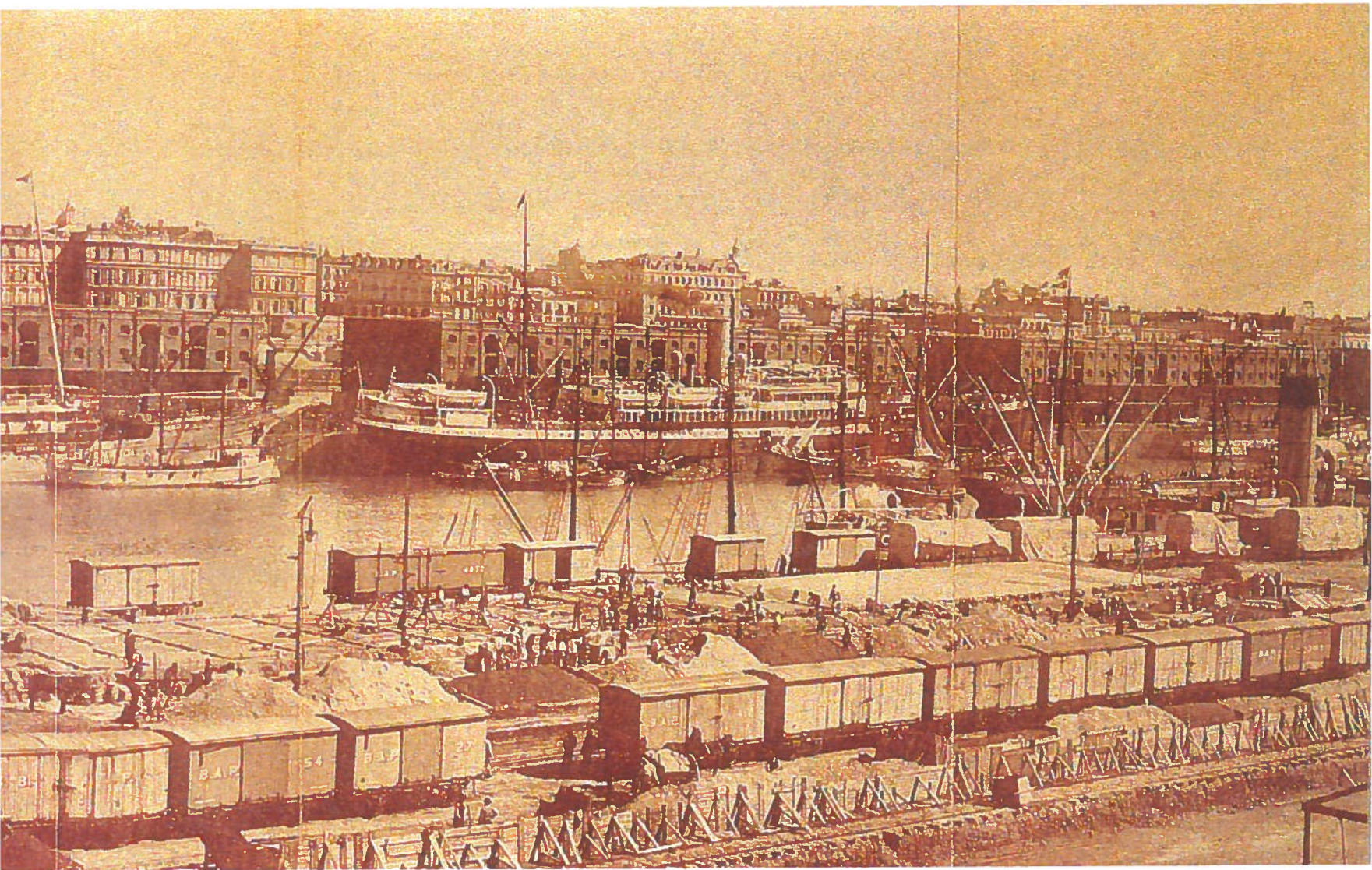
adjudicación de los Docks del viejo Puerto Madero y el concurso de ideas para toda esta área, recupera el río para la ciudad cerrando un ciclo iniciado hace más de un siglo con la polémica construcción del hoy desactivado Puerto Madero.

La historia del Puerto de Buenos Aires no es reciente, ni se inicia con los debates entre Huergo y Madero. Repetidas veces en su época colonial y en los primeros años como República independiente, el puerto fue motivo de preocupación de la ciudad.

La llegada del Ing. Hidráulico Eustaquio Giannini para supervisar las obras del muelle, que se estaba construyendo en la ribera norte, significó un cambio de actitud por parte de España respecto al rol geopolítico de Buenos Aires: la provisión de un Puerto para una capital virreinal dejaba de ser una expectativa local para transformarse en una estrategia de la metrópoli.

La propuesta de Giannini, frustrada por las Invasiones Inglesas, fue la primera tentativa seria que intentó resolver el problema del puerto dando una respuesta global a la ciudad.





El proyecto urbano más ambicioso en los primeros años de vida republicana fue la construcción del puerto de la ciudad.

Sucesivos intentos, signados fatalmente por el fracaso, caracterizaron a este período.

Bevans, Coghlan, Pellegrini, entre otros, son los nombres más representativos, que actualizaron repetidas veces el debate sobre el puerto.

Es notable la semejanza de los proyectos de Giannini, Bevans y Coghlan: recuperar el Riachuelo, ocupar las zonas bajas y anegadizas de La Boca y el actual Dock-Sur y liberar el frente urbano.

El intento más serio de modernización, desde la época de Rivadavia, se produjo con la federalización de la ciudad. En el casco fundacional las modificaciones físicas más significativas responden a la necesidad de transformar, en la nueva etapa de consolidación republicana, los símbolos del pasado.

En esta etapa se origina uno de los debates más profundos sobre el futuro de la ciudad.

Las figuras del Ing. Luis A. Huergo y Eduardo Madero representaron el debate sobre el futuro del puerto. En ellos se

identifican los distintos grupos de poder, cuyos intereses contrapuestos conformarían dos ideas diferenciadas de ciudad.

En las propuestas de Madero se proponía, dejando de lado las posibilidades que ofrecía el Riachuelo, la localización del Puerto sobre el frente urbano.

En las primeras soluciones de Huergo era posible el aprovechamiento integral del Riachuelo.

Con la federalización de la ciudad de Buenos Aires y el traslado a La Plata de las autoridades provinciales, se produjo un cambio significativo en la relación de fuerzas, en favor de Madero.

Madero presenta en 1881, anticipando la solución final, el proyecto realizado por el Ing. Hawkshaw. La propuesta con canales al sur y al norte que salían del canal principal del Río de La Plata definían dos dársenas de acceso a la entrada de cada canal.

Entre las dársenas se ubicaban cuatro diques interconectados entre sí que ocupaban todo el frente urbano.

Aprobado el plan, la empresa que se haría cargo de las obras quedaba constituida con Eduardo Madero e Hijos como concesionarios; John Hawkshaw Son, y Hayter como ingenieros directores, y Thomas

Walker y Cía. como constructores.

Las obras de la primera sección se inauguraron el 28 de enero de 1889, el dique N° 2 en 1890, el N° 3 en 1892. En 1897 estaban ya terminados el dique 4, la dársena Norte y casi simultáneamente el canal Norte que completaba la totalidad de las obras.

A lo largo de las dársenas y diques, entre las bodegas de los barcos amarrados y los galpones y almacenes se desplazaban grúas sobre rieles.

Los almacenes, de hasta cuatro pisos y sótanos, estaban contruidos en estructura de hormigón armado y muros de cerramiento de ladrillo.

Hawkshaw repitió aquí, aunque en distinta escala, los mismos recursos que había utilizado en el tratamiento de los muros laterales de sus obras ingenieriles londinenses: Cannon Station y Charing Cross.

En el transcurso de estas casi tres décadas habían quedado en el camino más de una docena de proyectos y encendidos debates parlamentarios.

Las obras dejaron una sociedad dividida que había convertido a los diarios "La Nación" y "La Prensa" en voceros de apologías y rechazos.

La aduana y el muelle de pasajeros fueron reemplazados por un puerto fundado sobre la base de la polémica y la sospecha.

Los previsibles problemas técnicos comenzaron a notarse a poco de iniciadas las obras.

El Puerto Nuevo reemplazó al envejecido Puerto Madero e inauguró así una nueva etapa de ininterrumpidas propuestas para su remoción definitiva.

Las decisiones de los técnicos no son autónomas; deben estar respaldadas en la continuidad de una política urbana socialmente reconocida por toda la ciudad.

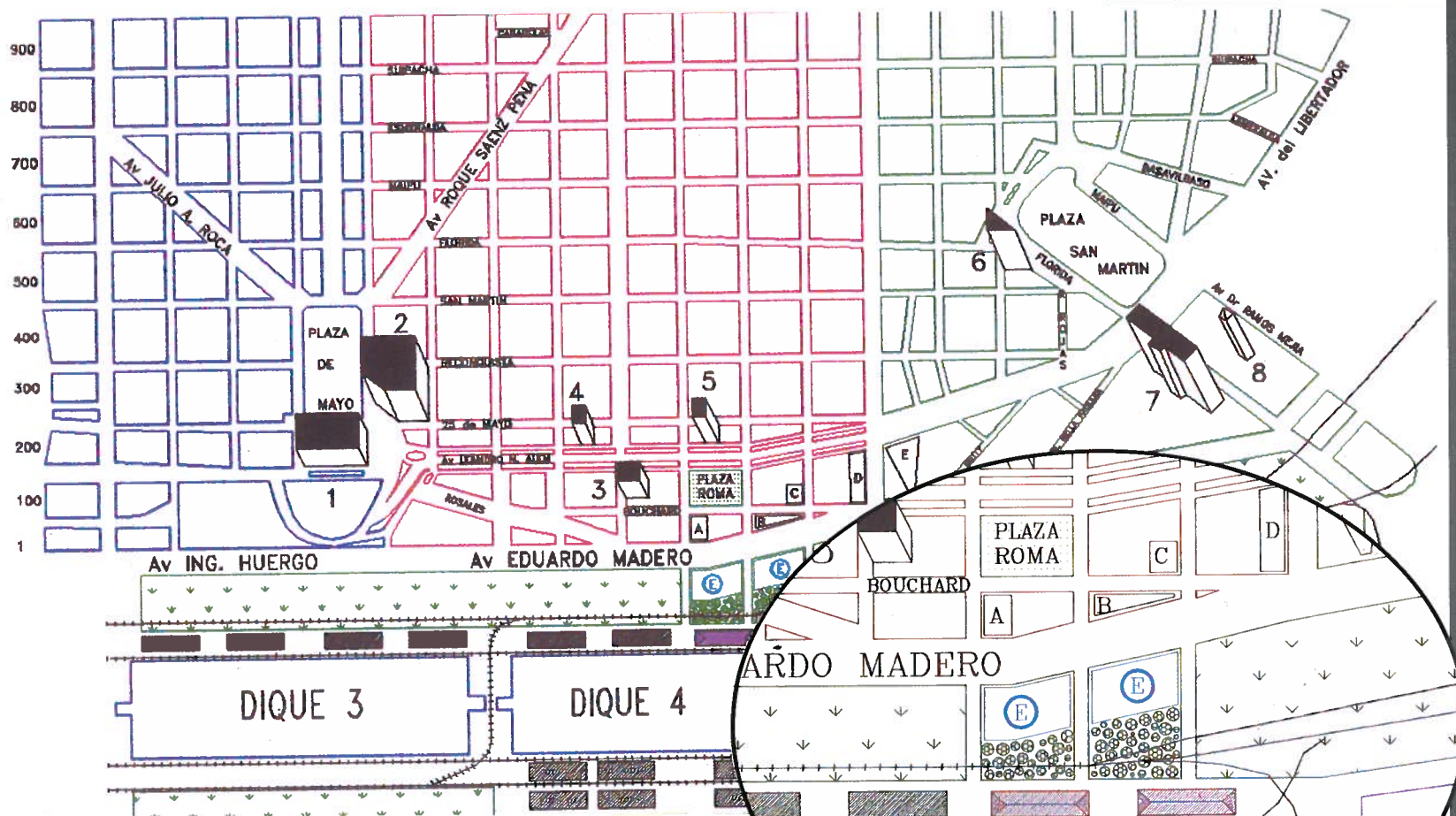
Aceptar a la ciudad y el territorio sólo como bien económico es renunciar a recuperar su valor social.

Las obras que se inician en el Puerto Madero aceptan este desafío: devuelven a la ciudad su río.

"El Río -tal vez no lo sepan todos los porteños- es la definitiva imagen de la Libertad..."

A. Salas, Relación Parcial de Bs. As.

Eduardo Maestripieri



- ✖ MICROCENTRO
- ✖ MACROCENTRO
- ✖ CATALINAS/ P.S.M.
- ✖ PUERTO VIAMONTE
- * PARQUIZACION

- 1 CASA DE GOBIERNO
- 2 BANCO NACION ARGENTINA
- 3 BOLSA DE CEREALES
- 4 BOLSA DE COMERCIO
- 5 EDIFICIO CHACOPI
- 6 PLAZA HOTEL
- 7 SHERATON HOTEL
- 8 TORRE DE LOS INGLESSES

- A- B&B/ AOKI CORP.
- B- ARQ.CESAR PELLI
- C- TORRE LOMA NEGRA
- D- EX ELMA/ ARQ.ALVAREZ
- E- BANCO FRANCES

MEMORIA DESCRIPTIVA

El proyecto a desarrollarse en los docks de Puerto Madero se inscribe en el reciclaje de una zona portuaria que, debido a sus inmejorables condiciones de centralidad, sumadas a su situación en la ribera, lo convierten en el área obligada para la expansión de las actividades centrales tanto comerciales y administrativas como recreativas.

Su implantación en un sector de la ciudad, en acelerada y actual renovación, valorizan e integran más francamente la zona del puerto con la city, creándose un nuevo polo comercial administrativo con características especiales y particulares.

Nuestro proyecto se centra en el reciclado de los docks ubicados en el Dique 4, Secciones 4 y 3. Se trata de dos galpones construidos en la década de 1880/90, de una arquitectura

inglesa portuaria de la era industrial. Sus paredes de típico aparejo inglés de ladrillo visto y junta saliente, sus

aventamientos con arcos de 1/4 de punto, y estar al lado del Dique, en un espacio abierto, le confieren una

atmósfera especial.

Para el reciclado se han tomado como premisas, desarrollar un proyecto que respete al máximo esa atmósfera que impregna a los galpones, pero a su vez dotarlos de una tecnología de última generación, para acentuar y valorar esa dicotomía de la atmósfera de lo antiguo con lo moderno.

Así podemos decir que los edificios contarán con una planta de subsuelos para estacionamiento y áreas de servicios, una planta baja destinada a locales comerciales y restaurantes y cuatro pisos altos para oficinas. Para las mismas se han planteado dos núcleos de circulación vertical colocados aproximadamente a 1/3 de separación, que se conformarán en Planta Baja, un palier de entrada privado en cada núcleo.



Las plantas de oficinas quedarán conformadas en tres sectores, dos cabeceras y central. A los núcleos verticales se les adicionarán los núcleos sanitarios y servicios que abastecen a las mismas.

1 LOS MATERIALES QUE SE UTILIZARON SON:

Estructura de Hormigón Armado para los subsuelos. En los pisos altos para el Galpón de estructura de hierro y madera se reemplazarán los entrepisos y vigas de madera por loseta pretensada de Hormigón Armado y contrapiso celular de 6 cm. de espesor más 2 cm. de carpeta de cemento alisado. En el de estructura de Hormigón sólo se agregará contrapiso de Hormigón celular de 6 cm. más carpeta de cemento alisado.

2 PLANTA BAJA LOCALES-

-Tabiques divisorios en Aldrillo de 0,08 cm., con enduido final.

- Paredes nuevas revocadas con grueso.



- Contrapiso de Hormigón celular de 6 cm. de espesor y carpeta de alisado de cemento de 2 cm.

- Cielorraso: los locales se entregan con hormigón visto y estructura de hierro visto.

- Instalación eléctrica: hasta tablero seccional en cada local.

- Aire acondicionado: se deja provisión de agua caliente y/o enfriada en cada local (no se proveen ni instalan los equipos de distribución).

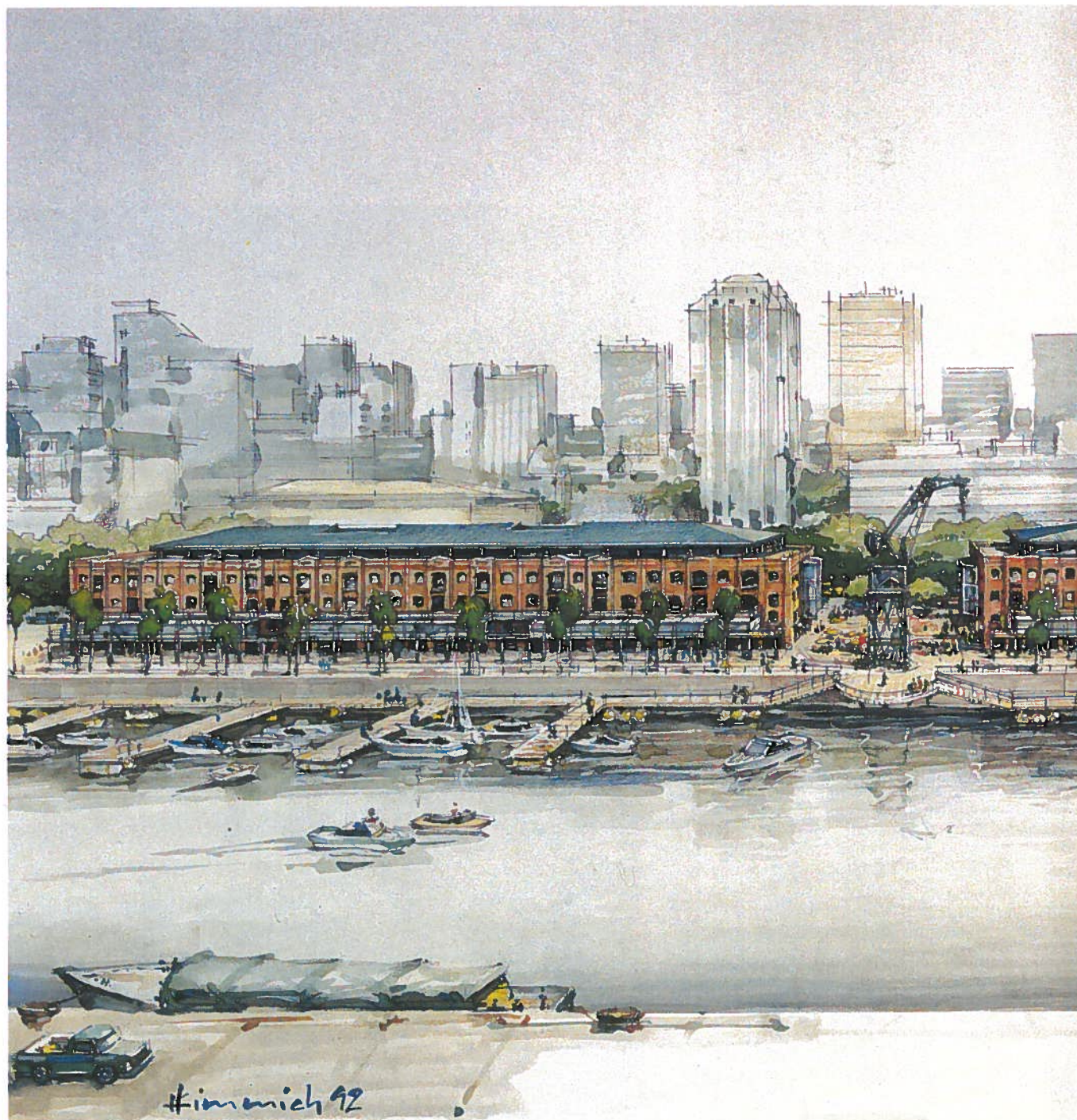
- Extracciones forzadas para baños y montantes para restaurantes.

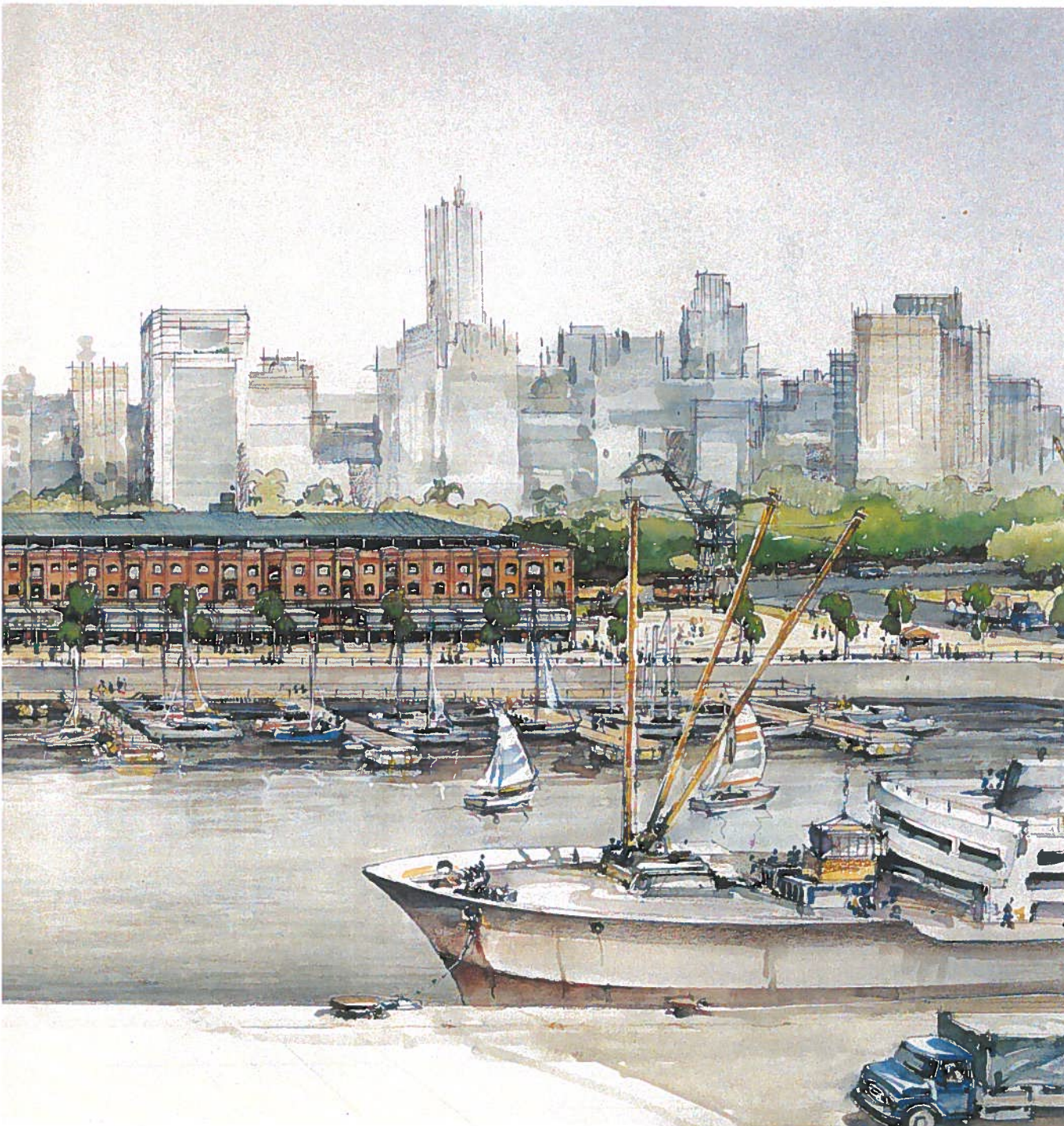
- En paredes existentes se picará, se reconstruirá azotado hidrófugo y se aplicará revoque grueso.

3 PLANTA ALTA OFICINAS DEL 1º AL 4º PISO :

- Paredes nuevas: grueso preparado para recibir yeso.

- Paredes existentes: azotado hidrófugo y grueso a la cal preparado para recibir yeso.





- Cielorraso: las oficinas se entregan con estructura de entrepiso y/o Hierro a la vista.

- Instalación eléctrica: hasta tablero seccional para cada oficina.

- Aire acondicionado: se deja provisión de agua caliente y/o enfriada en cada oficina y suministro de aire exterior para renovación (no se proveen ni instalan los equipos de distribución)

- Instalación contra incendio: por red troncal de distribución para recibir circuitos secundarios de sprinklers.

4 PALIERES EN PLANTA BAJA Y OFICINAS :

- Paredes nuevas: grueso para recibir madera pinotea con revestimiento de mármol .

- Paredes existentes: picado, aplicar azotado hidrófugo, grueso para recibir revestimiento de granito.

- Contrapiso de Hormigón celular de 6 cm. y carpeta de alisado de cemento de 2 cm. para recibir piso

de granito.

- Cielorraso: suspendido Durlock enduido y terminado con pintura al látex.

- Aire acondicionado: central por Fan-coil de techo.

- Instalación contra incendio: por rociadores, matafuegos e hidrantes.

5 NUCLEOS SANITARIOS OFICINAS :

- Paredes interiores: en ladrillo hueco-cerámico.

- Paramentos revestidos hasta cielorraso con cerámica esmaltada 20x20 .

- Accesorios para embutir en losa blanca, una percha y portarollo por cada inodoro, jabonera tipo "Practibon" a razón de una por cada dos bachas.

- Solado en mosaico granítico y zócalo ídem.

- Cielorraso suspendido Durlock.

- Mesada de granito gris mara con bachas de acero inoxidable.

- Divisiones de inodoros: mamparas de aglomerado fenólico enchapado en fórmica textura B con cupertina perimetral de aluminio anodizado, ídem para las puertas.

- Herrajes de bronce platil.

- Artefactos sanitarios: inodoro de losa blanco Línea Adriática Ferrum o similar con válvula, mingitorio mural corto, broncería para agua fría F.V. Piazza o similar. Espejo cristal Float de 6 milímetros en todo el largo de la mesada por 60 cm. de alto.

- Artefacto de luz sobre espejo de chapa pintada para un tubo de 40 w en cielorraso embutido.

6 OFFICE :

- Similar a núcleo sanitario con un anafe eléctrico de dos hornallas y mueble de madera enchapado en fórmica bajo mesada de acero inoxidable.

7 CAJAS DE ESCALERAS :

- Paramentos revocados con grueso y fino a la cal terminados con enduido y pintura esmalte sintético satinol.

- Cielorraso de yeso aplicado rampante.

- Escalones de cerámica anti-deslizante y contraescalones y zócalo cerámico.

- Puertas doble contacto herméticas reforzadas reglamentarias contra incendio, con cierrapuerta hidráulico y barral antipánico.

- Baranda en caño de hierro pintado, ídem a las existentes.

- Las cajas estarán presurizadas.

8/9 SUBSUELO COCHERAS :

- Paramentos en contacto con terreno natural aislados con tratamiento Heydi o similar.

- Revoque impermeable de concreto alisado 1,50 mts. de altura resto a la cal fina fratazado al fieltro.

- Contrapiso con alisado de

cemento con agregados endurecedores (metálicos o similar) fratazados a disco giratorio.

- Veredas perimetrales de cemento alisado.

- Cielorraso de Hormigón visto.

- Instalación contra incendio: Mediante red de rociadores, hidrantes y extintores portátiles.

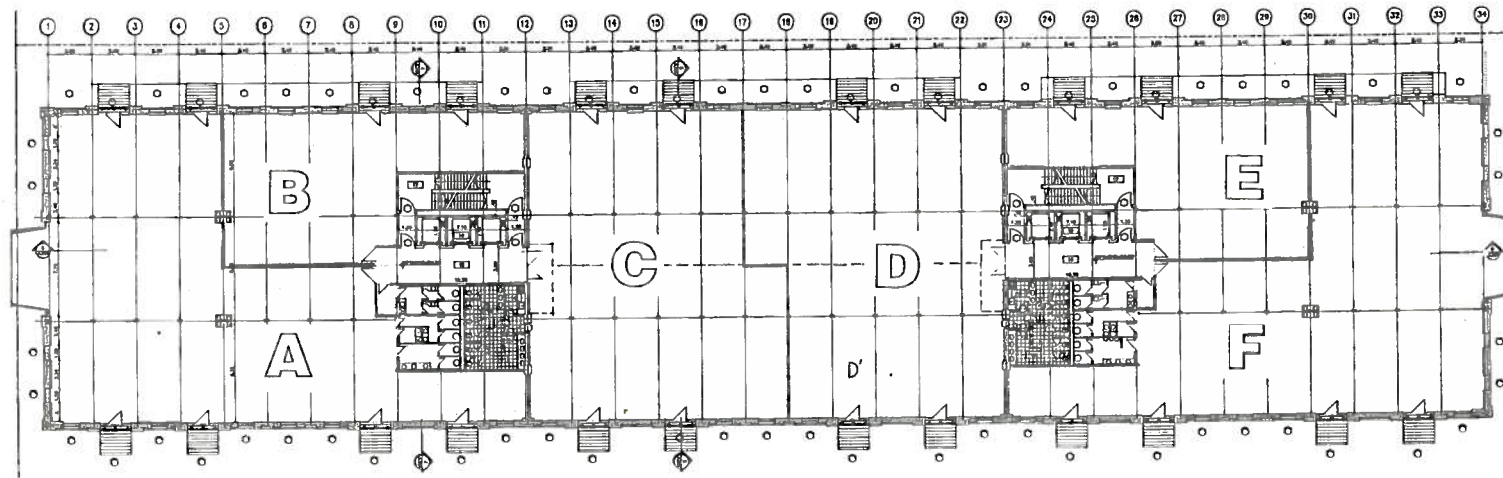
- Sistemas de seguridad: Detección anticipada de incendio con un sistema inteligente que cubrirá todo el estacionamiento mediante detección automática y avisadores manuales.

- Circuito cerrado de Televisión.

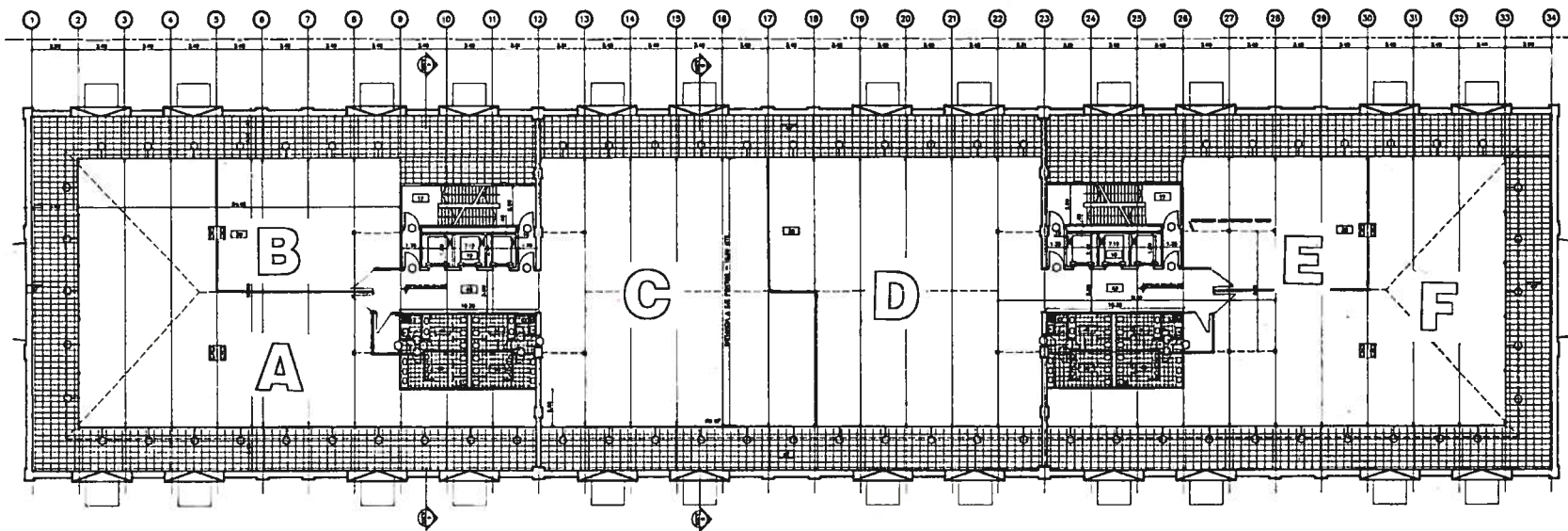
- Control de acceso computado: se controlará el acceso vehicular mediante lectores de proximidad para los propietarios y lectores magnéticos para el público. El acceso será controlado o impedido por sendas barreras electromagnéticas en las rampas. Artefactos de iluminación: serán de aplicar, de tubos fluorescentes de 40w c/u.



P L A N T A T I P O



Y POSSIBLE SUBDIVISION



10 CARPINTERIA EXTERIOR :

- De aluminio anodizado color bronce oscuro. Las ventanas serán proyectantes y las puertas balcones tendrán dos paños fijos y una puerta de abrir central.

11 VIDRIOS :

- En Planta Baja Palieres de acceso cristal Float templado de 10 mm., pisos altos Blisan interior Float de 4mm., incoloro exterior de 6mm. color, Bow Window con vidrio estructural.

12 TECHOS :

- Chapa ondulada prepintada de un solo tramo color gris pizarra.

13 INSTALACIONES :

- 1) Sanitaria y Gas:

- Comprende:

* Desagües cloacales.

* Desagües pluviales.

* Provisión de agua fría.

* Instalación de gas

* Colocación de artefactos y grifería.

14 MATERIALES :

- Desagües cloacales y pluviales en cañerías de hierro fundido.

- Cañerías de ventilación en caños de P.V.C.

- La descarga de artefactos será de caño de plomo aprobado.

- Agua fría: las cañerías serán de hidrobronz standard para soldar.

- Todas las cañerías tendrán diámetro variable ajustado a proyecto.

- Todos los artefactos se abastecerán de agua fría solamente por medio de un equipo hidroneumático ubicado en el subsuelo, a través de una cisterna de agua de 50.000 litros de capacidad.

- Instalación de gas: Se utilizarán caños de hierro y hierro galvaniza-

do, llaves de paso esclusa y para gas, según los casos. En el subsuelo se instalará una planta reguladora de gas y la sala de medidores.

15 SISTEMAS CONTRA INCENDIO :

- COMPRENDE EN AREAS COMUNES

- Sistema de abastecimiento de agua.

- Sistema de rociadores automáticos.

- Sistema de boca de incendio.

- Extintores portátiles de polvo químico seco y anhídrido carbónico.

- Este sistema estará integrado por una serie de elementos y equipos que alimentarán con agua a los sistemas de rociadores automáticos y bocas de incendio, considerando un tiempo mínimo para el cálculo de cámara de aseguradores y la N.F.P.A.

15⁻¹ MATERIALES :

Conforme a las reglamentaciones de bomberos de cañería de hierro galvanizado o de hierro negro standard.

16 AIRE ACONDICIONADO :

La instalación en línea general consiste en la distribución de agua helada o caliente según la época del año.

El tratamiento del aire se realizará con unidades Fan- Coil perimetrales y unidades Fan- Coil con distribución de aire por medio de conductos para las zonas internas.

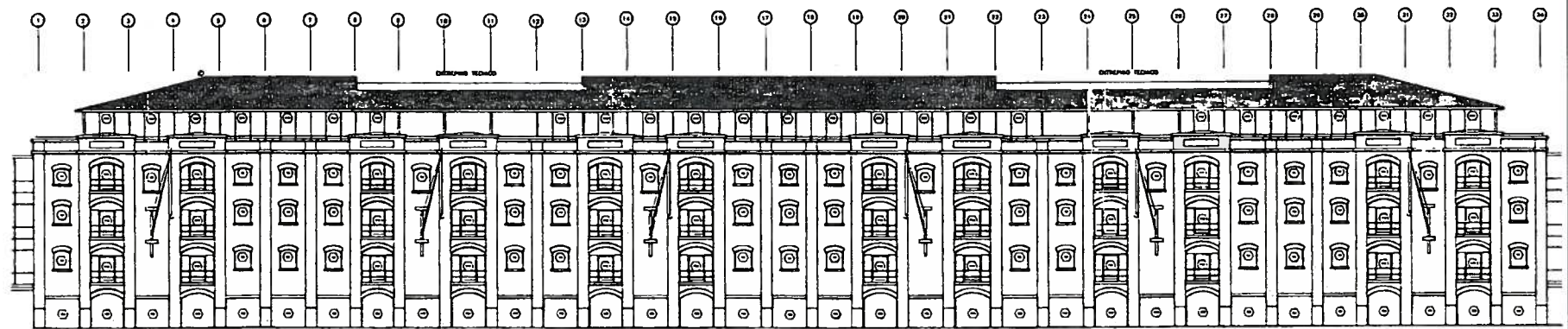
Este equipamiento del espacio de cada propietario será a proveer por el mismo.

El equipamiento para la producción de agua fría y caliente será independientemente para los locales en P.B. y las oficinas en pisos altos.

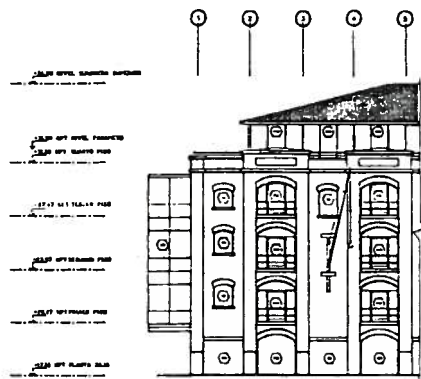
Para la producción de agua fría se instalarán máquinas enfriadoras de líquido de condensación por aire.

La provisión de agua caliente

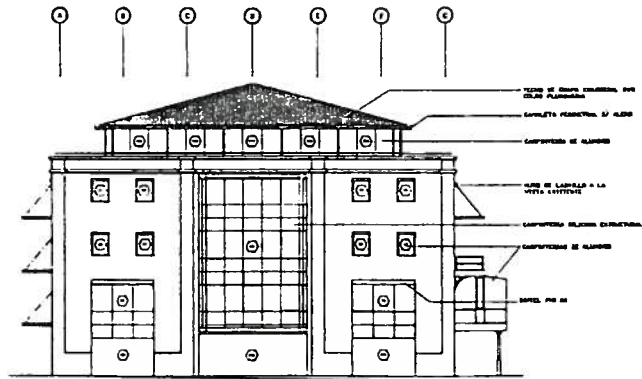
F A C H A D A S



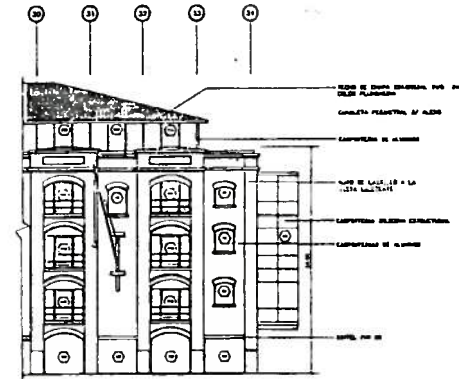
FACHADA SOBRE AVENIDA DAVILA, SECCION 4



DETALLE DE CABECERA NORTE
SOBRE AV. DAVILA
SECCION 4



FACHADA SUR SECCION 4



DETALLE DE CABECERA SUR
SOBRE AV. DAVILA
SECCION 4

será mediante dos calderas por dock.

17 VENTILACION :

Para inyectar y extraer en los sectores que requieran ventilación se mostrarán ventiladores centrífugos tipo "air-foil" autolimitantes de potencia, que contemplan para las cocheras cuatro renovaciones horarias y para los grupos sanitarios diez renovaciones horarias.

18 ASCENSORES :

Se han proyectado dos baterías de tres ascensores convencionales por dock , distribuidas una por cada núcleo de circulación vertical. Cada coche tiene una capacidad para 14 personas.

Tendrán una velocidad de 60 mts./min. y un número de seis paradas (Subsuelo; Planta Baja; 1er. Piso; 2do. Piso; 3er. Piso; y 4to. Piso). Cada batería de tres ascensores será operada por un sistema de control y supervisión grupal por microcomputadora.

La cabina tendrá piso de granito, ciellorraso de acero inoxidable pulido, espejo con iluminación a spots, las puertas de acero inoxidable pulido mate de apertura bilateral de dos paneles de operación automática, el revestimiento interior será de acero inoxidable color, baranda pasamanos y espejo en su cara posterior.

Contarán con dispositivos de seguridad tales como regulador de velocidad, sensor de peso, amortiguador interruptor de fin de carrera, cerradura electromecánica, luz de emergencia y paracaídas.

19 INSTALACION ELECTRICA :

- COMPRENDE:

Alimentación para los locales y oficinas con una caja de 15x15x9 con tapa que contiene en su interior una bornera donde finaliza el cable que llega desde el gabinete de medidores.

Desde esta caja cada propietario alimentará su propio tablero y realizará la instalación según sus

necesidades. El tablero contará con un cable de cobre de 16 mm. de sección para puesta a tierra.

Alimentación e iluminación de áreas comunes, Palieres de oficinas, escaleras, baños y subsuelos.

a- FUERZA MOTRIZ :

Alimentación para aire acondicionado, sistema de ventilación y extracción de aire.

Sistema de agua para incendio, bombeos pluviales y cloacales, presurización de agua de consumo. Se instalarán transformadores en aislación seca (dos) por dock con una potencia total aproximada de 1.800 KVA.

b- GRUPO ELECTROGENO :

El esquema se completa con un grupo electrógeno de 400 KVA. (potencia de emergencia), para asegurar los servicios esenciales del edificio entre cortes de energía.

La transferencia de cargas será automática y se preverán los enclavamientos y señales necesarias para un correcto funcionamiento.

20 VARIOS:

Sistema de señalización de rampas.

Canalización telefónica hasta caja de entrada en cada oficina.

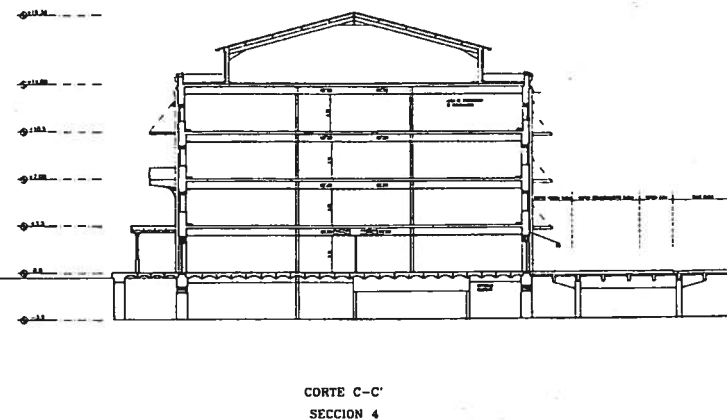
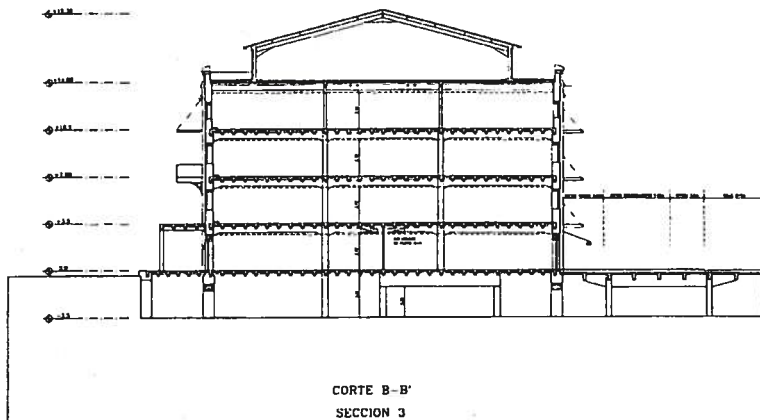
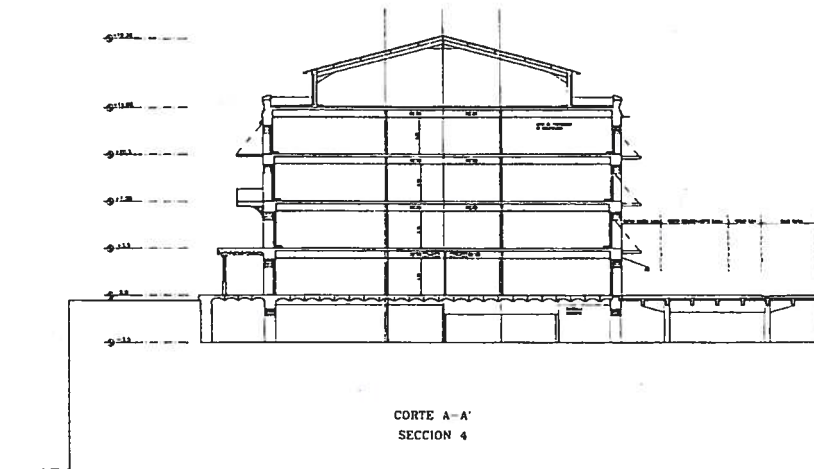
Sistema de detección y alarma de incendio.

Sistema C.C.T.V. y control de accesos

Iluminación exterior y fachada.

Pararrayos.

C O R T E S



PLANILLA DE SUPERFICIES

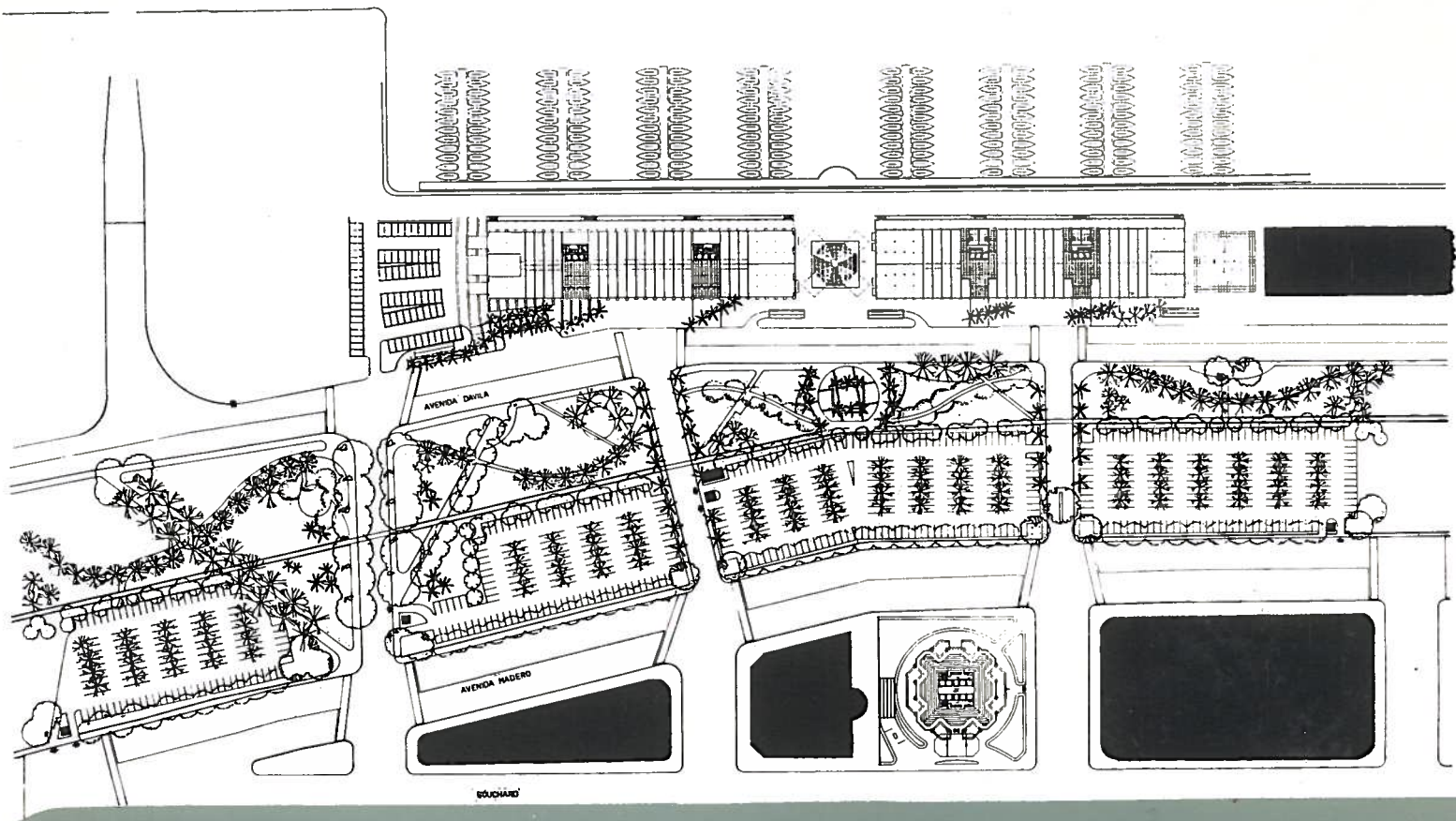
SECCION 3

PISO/SUPERFICIE	ALFOMBRA	SANITARIOS	BALCON	SUP.PROPIA TOTAL
1° PISO	2,837.00	153.80	-	2,990.80
2° PISO	2,491.10	153.80	117.16	2,644.90
3° PISO	2,491.10	153.80	-	2,644.90
4° PISO	1,618.79	153.80	1,061.10	1,772.59
ENTREPISO TECNICO	392.00			
TOTAL	9,437.99	615.20	1,178.26	10,053.19

SECCION 4

PISO/SUPERFICIE	ALFOMBRA	SANITARIOS	BALCON	CUBIERTA TOTAL
1° PISO	2,884.32	170.42	-	3,054.74
2° PISO	2,524.32	170.42	183.02	2,694.74
3° PISO	2,524.32	170.42	-	2,694.74
4° PISO	1,678.80	132.76	1,067.21	1,811.56
ENTREPISO TECNICO	392.00			
TOTAL	9,611.76	644.02	1,250.23	10,255.78

TOTAL S3 + S4	19,049.75	1,259.22	2,428.49	20,308.97
----------------------	------------------	-----------------	-----------------	------------------





I N F O R M E S :

Inverlad S.A.

Reconquista 522 3º piso

Capital Federal

325-1929 / 393-5929 / 326-9049