



BARRIO 31

CARLOS MUGICA

ANTEPROYECTO TEJIDO DE VIVIENDAS Y EQUIPAMIENTO
SOBRE TIERRAS FISCALES NACIONALES
PARA LA PRIMERA ETAPA DE RE-URBANIZACION
DEL BARRIO 31 CARLOS MUGICA
CONVENIO CAPMSA - HI FADU UBA

MARZO 2015

fadu



PUERTO



MADERO



Presidencia de la Nación



PLANTAGEN

16.03.201

ANTEPROYECTO BARRIO 31 CARLOS MUGICA / MEMORIA

> 1. Preconceptos y preexistencias

Las villa 31 representa el área “informal” con mayor carga emblemática de la Ciudad de Buenos Aires. Si bien su extensión (35 Ha) y población (30.000 habitantes según censo 2009) no se acercan a las mayores presencias del hábitat popular en la Región Metropolitana, una serie de factores concurren a realzar su especial significación y excepcionalidad. Es la más antigua de la Ciudad con más de ocho décadas de existenciaⁱ, ubicada en el extremo norte de su área central, entre el puerto y un importante nodo de transferencia (Retiro) donde concurren buses de larga distancia, tres terminales ferroviarias y dos líneas de subterráneos. En este marco contrasta con barrios vecinos de alto valor inmobiliario, configurando la postal típica de la dualidad urbana al recortar sus construcciones precarias sobre un fondo de torres corporativas. Sus habitantes han decidido nominarla Barrio Carlos Mugica, en memoria del sacerdote tercermundista que desde su capilla en el barrio contribuyó a la organización del movimiento villeroⁱⁱ.

Precisamente, varias de estas circunstancias contribuyeron a lo largo del tiempo a la generalización de un discurso, tanto desde las esferas profesionales como desde los medios, tendiente a su erradicación. Su potencial sustitución por emprendimientos de alta rentabilidad inmobiliaria, la logística del área portuaria, o la necesidad de resolver mejores condiciones de flujo entre el centro y la periferia norte, eran argumentos que concatenados insistían en invisibilizar el barrio o las consecuencias socio políticas de erradicar compulsivamente sus habitantes, en su mayoría con varias generaciones de asiento en ese territorio.ⁱⁱⁱ

La investigación que dio origen a este trabajo^{iv}, planteó la hipótesis proyectual de la radicación total en el sitio, pero comprendiendo a la vez la resolución solidaria del resto de las demandas “extra barrio” presentes en el área macro. Se generó así la proyección de un nuevo escenario, presentando el proyecto urbano como herramienta de negociación entre actores diversos, donde fueran posibles conjugar posiciones hasta entonces planteadas como antagónicas. El proyecto sirvió ante todo para pasar de un imaginario excluyente (el barrio versus el desarrollo del área centro – norte) a otro integrador (el barrio (re)urbanizado como posibilidad cierta de desarrollo inclusivo del área centro – norte). La visualización de las potencialidades políticas de este desarrollo por parte de la organización vecinal^v decidió la movilización y reclamo por su concreción ante los actores estatales decisivos, desencadenando un proceso político que continúa con diversos grados de avance hasta nuestros días^{vi}.

El proyecto urbano cobró entonces un significado no habitual en nuestros contextos. Ya no se presentaba en su formato tradicional de prefigurar pretendidos “vacíos” reconvirtiéndolos linealmente en áreas de prestigio *ex novo*, sino de reconocer preexistentes “llenos”^{vii} sobre los que operar en articulación de demandas y actores en forma compleja e inclusiva.

El inicio del trabajo consistió en el relevamiento y lectura de la estructura urbana preexistente como ineludible material proyectual de partida. El abandono de todo preconcepto, permitió reconocer una organización continente de los mismos elementos que cualquier recorte urbano otro, donde la

diferencia radica en su grado de desarrollo y formalización, aquí producida desde la escasez de recursos. Se trata de considerar la villa como un espacio *carente a dignificar* antes que como una *anomalía a extirpar*.

La estructura reconocida puede sintetizarse en una cabecera histórica de mayor consolidación lindante a la estación terminal de buses, su prolongación en dos ejes paralelos de crecimiento (conocidos como 31 y 31 bis) a ambos lados de la autopista central, un baricentro abierto como espacio de referencia principal, y en el extremo opuesto un nodo vial inconcluso signado por la presencia de la capilla original del padre Mugica y el patrimonial Edificio Movimiento, paradigmático ejemplo de la arquitectura moderna estatal de los años cincuentas en Argentina.

> 2. Propuestas y proyecciones

La propuesta resultó de una construcción colectiva, donde los investigadores actuaron en escucha e interpretación de las demandas de los vecinos del barrio, proyectando en ellas los saberes específicos de la disciplina urbana y la necesaria visión integral de las problemáticas en juego. La noción tradicional de proyecto suele concluir en la prefiguración de un objeto totalizador, perfecto y acabado, pretendidamente inmutable y de ser posible atemporal. La actuación en estos contextos rompe en cambio con toda ilusión canónica. La solución planteada, muy por el contrario, debió adoptar la flexibilidad suficiente impuesta por sus propios tiempos de gestión en los que sus condiciones y oportunidades suelen mutar, ponderar diferentes escenarios, reconocer elementos heterogéneos y su etapabilidad de ejecución, sumar potencialidades externas para compensar debilidades internas, ofrecer respuestas diversas a los diferentes intereses en el sitio, prever formas de financiación y gestión por parte de un Estado en proceso de reconstrucción de sus capacidades, en definitiva ponderando tensiones y lógicas muy diversas.

Asumida la radicación como eje conceptual, la estructura resultante del proyecto reconoce marcadas continuidades respecto de la actual, expresando estrategias de corrección sutil en el tejido general con otras de fuerte impronta y carácter transformador en los espacios nodales.

Pueden así diferenciarse acciones *tipificadas* o *seriadas* derramadas en la totalidad del territorio (tendido de infraestructuras, mejoras del tejido preexistente, completamientos y esponjamientos) de otras paradigmáticas y distintivas en localizaciones estratégicas puntuales (equipamiento y espacios públicos de jerarquía tanto en mejoramientos como en nuevos emplazamientos).

La sistematización de la metodología empleada puede explicarse desde dos categorías básicas complementarias: **escalas y temáticas** de intervención.

Por sus **grados de especificación** el proyecto atiende **tres escalas**:

>**escala macro** / *resolución de la relación articulada del barrio con su entorno mediato e inmediato*, (continuidad de tramas viales, disolución de límites, generación de espacios públicos compartidos, etc.) incorporando su estructura al orden mayor del corredor centro - norte. La radicación

total se vuelve sostenible asociándose en vez de compitiendo con las demandas extra barrio (resolución de la continuidad de la autopista y su nodo inconcluso, recuperación de la accesibilidad del ferrocarril al área portuaria, delimitación definitiva de la expansión horizontal del barrio, etc.).

> **escala media** / *resolución del barrio como una totalidad significativa, con identidad propia articulada al rosario de identidades barriales que constituyen la Ciudad.* No se trata de reemplazar o disolver las formas barriales asimilándolas miméticamente al entorno sino por el contrario de potenciar y dignificar sus rasgos propios (espacios de referencia, densidades, atmósferas, modos de habitar, etc.). El término (re)urbanizar^{viii} implica precisamente entender la preexistencia como un hecho de características ya urbanas, con relaciones socio espaciales que deben ser mantenidas, mejoradas y potenciadas.

> **escala micro** / *resolución de los distintos componentes de la estructura interna del barrio, en especificación particularizada de todos y cada uno de sus elementos.* Cada calle, cada vivienda, cada plaza o equipamiento requieren de un proyecto específico, los cuales una vez determinados permiten una apreciación cualitativa y cuantitativa del conjunto.

Atendiendo a las **condiciones urbanas** el proyecto satisface **cinco temáticas**:

> **referencia** / espacios de distinción identitaria, focos y contenedores

Configuración de un *parque central* sobre el vacío baricéntrico, flanqueada por un *edificio híbrido* albergando espacios administrativos, culturales y de producción de empleo y renta. Estos últimos contribuyen a la cualificación y sustentabilidad de las actividades económicas del barrio. Un *sistema de plazoletas* menores distribuidas en la continuidad del tejido potencia centralidades secundarias en cada sector, presentando *equipamientos* mejorados y de nueva factura (centros educativos, asistencia primaria de la salud, bibliotecas, salones vecinales, cultos religiosos, etc.).

> **flujo** / espacios de movilidad y accesibilidad, líneas y vínculos

Organización de una *trama vial diferenciada* en la jerarquización de *avenidas* principales de tránsito vehicular, *calles* secundarias mixtas o de convivencia, y *pasajes* peatonales. Este sistema requiere desde cuidadas acciones de apertura en zonas “blandas” del tejido hasta calificación de trazas ya existentes. Estas tres jerarquías se complementan con la extensión del *sistema de transporte público* principalmente en los bordes del barrio y calles internas principales, destacándose especialmente la concreción de dos nuevas estaciones de ferrocarril subterráneo^{ix}.

> **habitabilidad** / espacios de domesticidad, áreas y conjuntos

Tendido general de una nueva *red de infraestructuras* de servicios (agua, cloacas, energía, comunicaciones, etc.) aprovechando el trabajo sobre la trama vial.

El parque habitacional presenta un 70 % de *viviendas a mejorar* con acciones generalizadas de incorporación de nuevos núcleos húmedos, sumadas a intervenciones cuyo alcance varía y se tipifica en grados de intervención acordes al estado de consolidación de partida. El 30% restante, requiere *acciones de relocalización* en terrenos fiscales linderos^x con viviendas nuevas. Estas vienen a sostener los corrimientos por apertura de vialidades o la mudanza de sectores no consolidables in situ (tejidos bajo autopista y sobre áreas ferroviarios operativas).

> intercambio / espacios de interrelación, cruces y nodos

El extremo oeste del proyecto aporta la resolución final del *nodo* de intercambio, permite prolongar la autopista ribereña en el borde portuario sin afectar población, recupera el acceso del ferrocarril de cargas al puerto, y con un *parque topográfico* constituye una referencia adicional. En este parque se recalifican la iglesia y memorial del Padre Mugica junto al edificio Movimiento, potenciando un centro de peregrinación y homenaje. En el extremo este, el rediseño de la *plaza de la feria* realza los escenarios del comercio popular y suma una nueva fachada a la terminal de buses con una rampa pública de acceso.

> deslinde /espacios de diferenciación e intersección, bordes y límites

Un nuevo *tejido de borde* al norte se ofrece a la ciudad, sirviendo además de articulación mitigadora de la infraestructura portuaria y los nuevos flujos pasantes. Al sur una nueva *avenida de borde* circunscribe el avance del barrio sobre las áreas ferroviarias y jalona su recorrido con una serie de miradores hacia el frente urbano de los barrios tradicionales. En su traza se habilita la continuidad de un tranvía ligero regional (*tren del este*) hoy imposibilitada. Una *pasarela peatonal* y *bicisenda* articula el barrio hacia el sur, salvando la playa ferroviaria.

> 3. Especificidades y réplicas

Las resoluciones aquí presentadas constituyen una *estrategia proyectual* cuyo valor esencial es la demostración de un potencial escenario de articulación socio – espacial allí donde hasta no hace mucho sólo eran visibles contradicciones insalvables. La sistematización de escalas y temáticas de atención representa un primer principio de replicabilidad de la experiencia frente a otros contextos y entornos de actuación. Sus definiciones categoriales permiten fijar títulos genéricos de cuestiones a resolver, un primer listado de lo que debe ser tenido en cuenta. A partir de ellos se abren caminos diversos en resoluciones particularizadas, las “bajadas de título”, sus redacciones propias y pertinentes, ajustadas a las condiciones y posibilidades que presenta cada entorno específico de actuación.

La mayor importancia del proyecto es el haber constituido un rol de herramienta de *empoderamiento*. Ante la ausencia de otras opciones desarrolladas y especificadas con igual grado de participación, el prefigurar un escenario superador del status quo, permitió la irrupción de la organización

vecinal en conjunción con un grupo de investigación, convirtiendo al principio involuntaria y luego conscientemente, un ejercicio académico en una herramienta política.

El rol jugado por los vecinos y la Universidad pública articulados en este caso particular revisita la tradicional asociación entre producción y transferencia del conocimiento. En un camino de ida el proyecto ha servido de “excusa” o condición necesaria a los vecinos para visibilizar, cualificar y cuantificar^{xi} su reclamo. En sentido de regreso, la experiencia ha servido a los investigadores para sentar las bases de nuevas estrategias de abordaje proyectual e incluso para la revisión de la propia noción que se tenía del proyecto urbano como ya se ha descrito.

Nuevos colectivos vecinales del área metropolitana de Buenos Aires concurren hoy a la Universidad solicitando a los equipos su propio proyecto específico a raíz de la difusión y éxito relativo de esta experiencia. Ya no es necesario que la universidad “salga a la calle”: la calle viene a buscarla.

El desarrollo de nuevos casos de variadas escalas y entornos está contribuyendo a revisar modelos teóricos en constante reformulación, va fijando constantes y aprendiendo a extraer variables. Esta situación quizás permita incorporar nuevas tareas al rol de las Universidades en la región. Se trata de un camino posible de renovación del compromiso con su territorio de actuación, en definitiva de contribución a la construcción de nuevos saberes proyectuales frente a los desafíos que presentan las políticas de inclusión. Traducir la consigna general de justicia social en proyectos específicos de justicia espacial.

La oportunidad presente de insertarse en el macro proyecto de la autopista ribereña y convertirse en una de sus necesarias externalidades, representa el inicio de su definitiva materialización.

Buenos Aires, marzo de 2014

UBA, FADU | Instituto de la Espacialidad Humana | Centro de Investigaciones Hábitat Inclusivo
www.habitatinclusivo.com.ar

Equipo de Proyecto

Javier Fernández Castro
Arnoldo Rivkin
Matías Tozzini
Matías Torres
Lucía Solari
Federico Houllé
Nicolás Oro
Natalia Acevedo
Pablo Vitale.

Bibliografía de referencia

> AA. VV. / Bercovich, Luciana y Maurino, Gustavo (coordinadores).

Los derechos sociales en la Gran Buenos Aires. Aproximaciones desde la teoría, las instituciones y la acción.

Editorial Universitaria de Buenos Aires EUDEBA. Buenos Aires 2013.

> Cravino, María Cristina.

Entre el arraigo y el desalojo.

La villa 31 de Retiro. Desarrollo de la ciudad, capital inmobiliario y gestión urbana.

Universidad Nacional de General Sarmiento UNGS. Instituto del Conurbano. Buenos Aires 2009.

> Fernández Castro, Javier.

Barrio 31 Carlos Mugica. Posibilidades y límites del proyecto urbano en contextos de pobreza.

Instituto de la Espacialidad Humana FADU UBA. Buenos Aires 2010.

Notas

ⁱ Los inicios de la villa pueden rastrearse en 1929, cuando el Estado Nacional construyó una serie de viviendas provisorias para un grupo de inmigrantes italianos que acampaba frente al puerto, una de las pocas fuentes de trabajo activas en medio de la crisis económica de aquellos años. Desde entonces ha sido lugar de asiento de diversas oleadas inmigratorias (en la actualidad representada en partes iguales por originarios del interior del país y de países limítrofes) que llegan a la ciudad en búsqueda de trabajo.

ⁱⁱ El padre Carlos Mugica (1930-1974) fue un sacerdote tercermundista, militante del peronismo en los inicios de la década del '70, que jugó un papel protagónico en la organización del movimiento villero y en la visibilización de la lucha por el acceso a la ciudad de las clases populares. Asesinado por un grupo parapolicial de ultraderecha, su figura se convirtió en símbolo referente de los sectores populares en Argentina. Actualmente sus restos descansan en el barrio, en la capilla donde oficiaba misa, constituyendo un lugar de permanente homenaje y peregrinación popular.

ⁱⁱⁱ La erradicación compulsiva fue una política utilizada por la última dictadura cívica – militar de la Argentina (1976-1983). La expulsión violenta de las clases populares a las periferias sin generar soluciones urbanas complementarias, justificadas por entonces en razones “higiénicas” o de “seguridad”, fue resistida y en el caso específico de la villa 31 un grupo de familias logró un amparo legal que impidió su concreción total. A partir de este grupo de referentes barriales conocido como “comisión de demandantes” dio inicio el proceso de repoblación del barrio, una vez reinstalada la democracia en 1984. La Constitución de la Ciudad de Buenos Aires sancionada en 1996, en su artículo 31 por involuntaria casualidad, consagra el deber de urbanizar las villas en garantía de un acceso justo al hábitat urbano. Desde entonces diversas políticas públicas, bajo gobiernos comunales de distinto signo, han asistido este territorio con obras parciales, sin alcanzar a plantear un proyecto integral definitivo hasta la aparición del presente.

^{iv} El trabajo se originó en un proyecto de investigación de la Universidad de Buenos Aires, con sede en su Instituto de la Espacialidad Humana / Centro de Investigaciones Hábitat Inclusivo. Su primera versión data del año 2002, obteniendo ese mismo año el primer premio de investigaciones en la Bienal Iberoamericana de Arquitectura y Urbanismo desarrollada en Santiago de Chile. En 2005 fue declarado de interés por la Legislatura de la Ciudad de Buenos Aires. En 2009 dio origen a la sanción por unanimidad de la Legislatura Porteña de la Ley 3343, que define la reurbanización de la villa en su actual emplazamiento, comprometiendo al gobierno local en su ejecución. En 2010 recibió el Premio Bidual de investigaciones proyectuales otorgado por el Consejo Profesional de Arquitectura y Urbanismo, CPAU.

^v Referentes vecinales históricos conformaron en 2003 la Mesa por la Urbanización del Barrio Carlos Mugica, organización de base que participó activamente en las etapas de relevamiento, discusión y definición final del anteproyecto junto a los investigadores. Con una metodología de talleres semanales realizados rotativamente en los distintos sectores del Barrio, sumados a asambleas generales periódicas, se fueron recogiendo las demandas y consensuando las propuestas definitivas. Esta organización derivó en un proceso de legitimación de la representación vecinal mediante una elección general de representantes barriales decidida por el Poder Judicial de la Ciudad cuya organización fue encomendada al equipo de investigación. En esta tarea además de los arquitectos originarios del equipo participaron politólogos, antropólogos y científicos sociales en equipo transdisciplinario.

^{vi} El hito de haber logrado la sanción de la Ley 3343 en 2009, por unanimidad de todos los miembros de la Legislatura Porteña, convirtió definitivamente la investigación académica inicial en una herramienta de reclamo político de la población y diversos colectivos sociales. La Mesa de Gestión Participativa originada en la ley, conformada por los Estados nacional y local, representantes electos de los vecinos y la Universidad como equipo técnico, consensuó el proyecto ejecutivo definitivo en 2011 definiendo, en un dictamen aun pendiente de aprobación, herramientas normativas, órgano de ejecución, control vecinal y afectación presupuestaria local. La oportunidad significativa dada entre 2014 y 2015 por la asociación de los Estados Nacional y de la Ciudad en la concreción de la Autopista ribereña representa un nuevo punto de inflexión en el camino de concreción del proyecto, al entender la (re)urbanización como una necesaria pieza en la redefinición del eje centro – periferia norte de la RMBA.

^{vii} En rigor puede definirse que en la Ciudad no existen “vacíos” en términos absolutos. Todo espacio urbano posee antecedentes, presencias y vocaciones que impiden verlo como una hoja en blanco sobre la que puede escribirse cualquier texto. El rol del proyecto urbano entonces es el de generar nuevos imaginarios de proyección sobre las bases de significados siempre presentes en el sitio, confirmándolos, reconvirtiéndolos o sustituyéndolos, pero nunca ignorándolos. Se trata siempre de planificar procesos de “(re)semantización”, concepto asociado al de “(re)urbanización” que desarrollaremos más adelante.

^{viii} El término “(re)urbanización” al que adherimos se origina en documentos de la pastoral villera de Buenos Aires, actual heredera de los trabajos del Padre Mugica. Intenta llevar a su real condición los significados de la inclusión al plantear que las tareas de mejoramiento del hábitat en estos recortes populares parten de una condición urbana preexistente que debe ser reconocida. Para los sacerdotes la villa ya es Ciudad, es consecuencia de sus modos de producción vigentes. Es una identidad cultural con valores propios que debe ser respetada. En este sentido “urbanizar” a secas se emparentaría con una acción “civilizatoria”, que no reconoce las identidades previas y pretende homogeneizar (ignorar) culturas diversas. El término (re)urbanizar se asocia en cambio a la generación de espacios de coexistencia, mixtura y articulación entre distintos que se reconocen en sus identidades particulares sin relaciones de dominación.

^{ix} Como parte del proceso de gestión participativa, la Legislatura de la Ciudad aprobó en 2013 el rediseño de la traza de la línea H de ferrocarril subterráneo, sumando dos nuevas estaciones (Padre Mugica y Terminal de Buses) en ambos extremos del barrio, con la intención de complementar el proyecto de reurbanización. En esta decisión contó con el asesoramiento del equipo de investigación y especialistas en transporte.

^x En el actual borde norte del barrio existe un terreno fiscal subutilizado, perteneciente a la nacionalizada empresa petrolera YPF, el cual ha sido incorporado a la propuesta. Su utilización, junto a otras fracciones linderas de AABE y AGP, permite albergar la demanda de entre 2500 y 3000 nuevas viviendas en un entorno próximo manteniendo los lazos sociales preexistentes, a la vez de generar un nuevo frente urbano que viabiliza la continuidad del flujo centro – norte, desarrollando una nueva fachada y equipamiento público frente al área portuaria. Esta operación consiste en la primera etapa de la (re)urbanización, permitiendo liberar las áreas para apertura de calles, sustitución de tejidos no consolidables, y de esta manera iniciar una segunda etapa de mejoramiento, consolidación y calificación del tejido preexistente.

^{xi} La confrontación entre el presupuesto del proyecto de reurbanización descripto y una política tradicional de sustitución total en otra localización, aún apartando del análisis las consecuencias sociales de la segunda, deja un saldo altamente positivo para la opción estudiada. Si (re)urbanizar tiene un valor 1; sustituir alcanza un valor 2,2. Ante iguales cuantificaciones de infraestructuras, espacios y equipamientos públicos, etc. la sustancial diferencia surge de aplicar el concepto de mejora al 70% de las viviendas y el restante 30% en nueva factura, frente a suponer un conjunto en su totalidad desde cero. Aun ante pensamientos poco propensos a aceptar un discurso socio-

espacial de respeto y valoración del hábitat popular autoconstruido, el argumento que con el mismo presupuesto puede ser atendido más del doble de la población destinataria con las nuevas políticas frente a las tradicionales, resulta de una eficacia irrefutable.



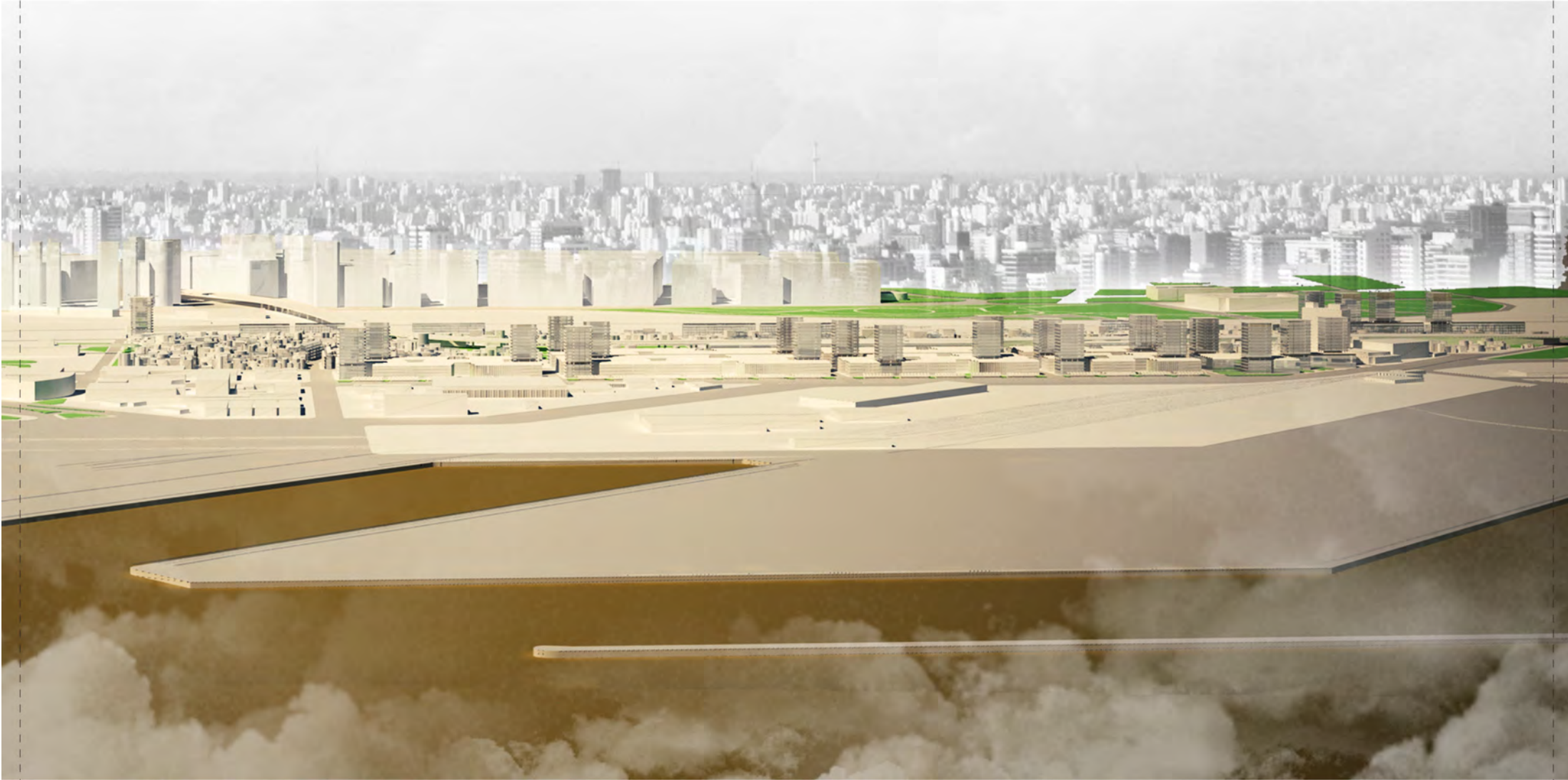
PERSPECTIVAS

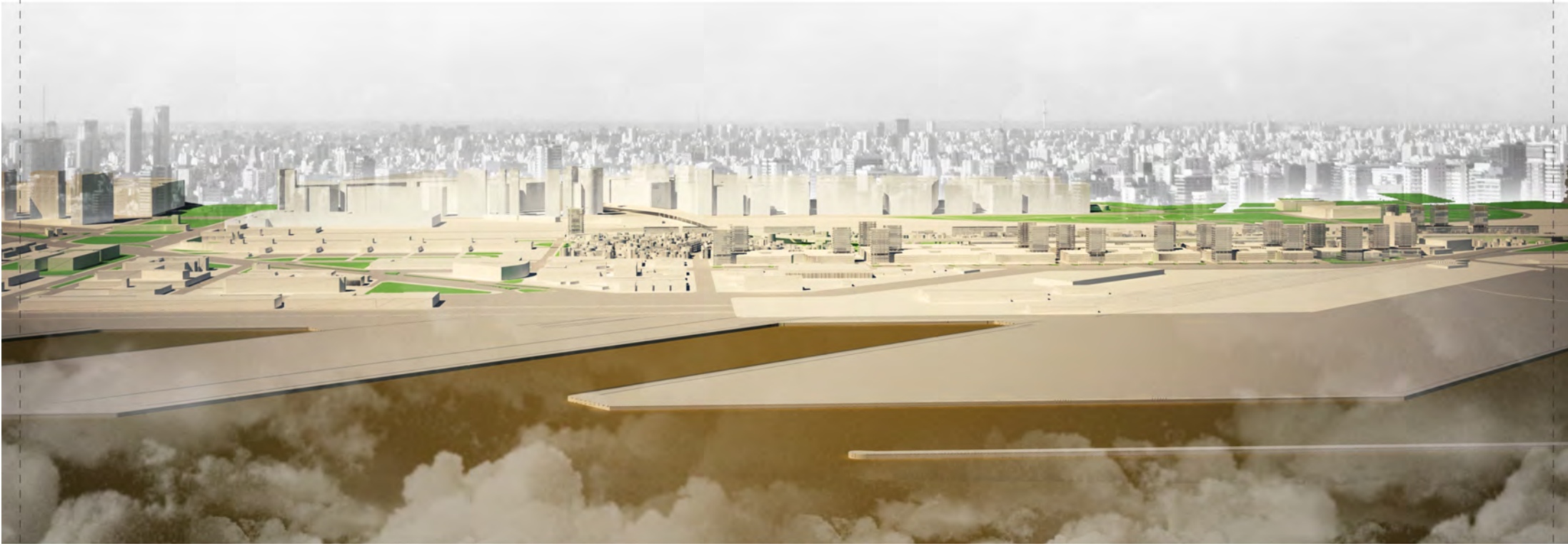


PERSPECTIVA



















PERSPECTIVA



PERSPECTIVA



PERSPECTIVA



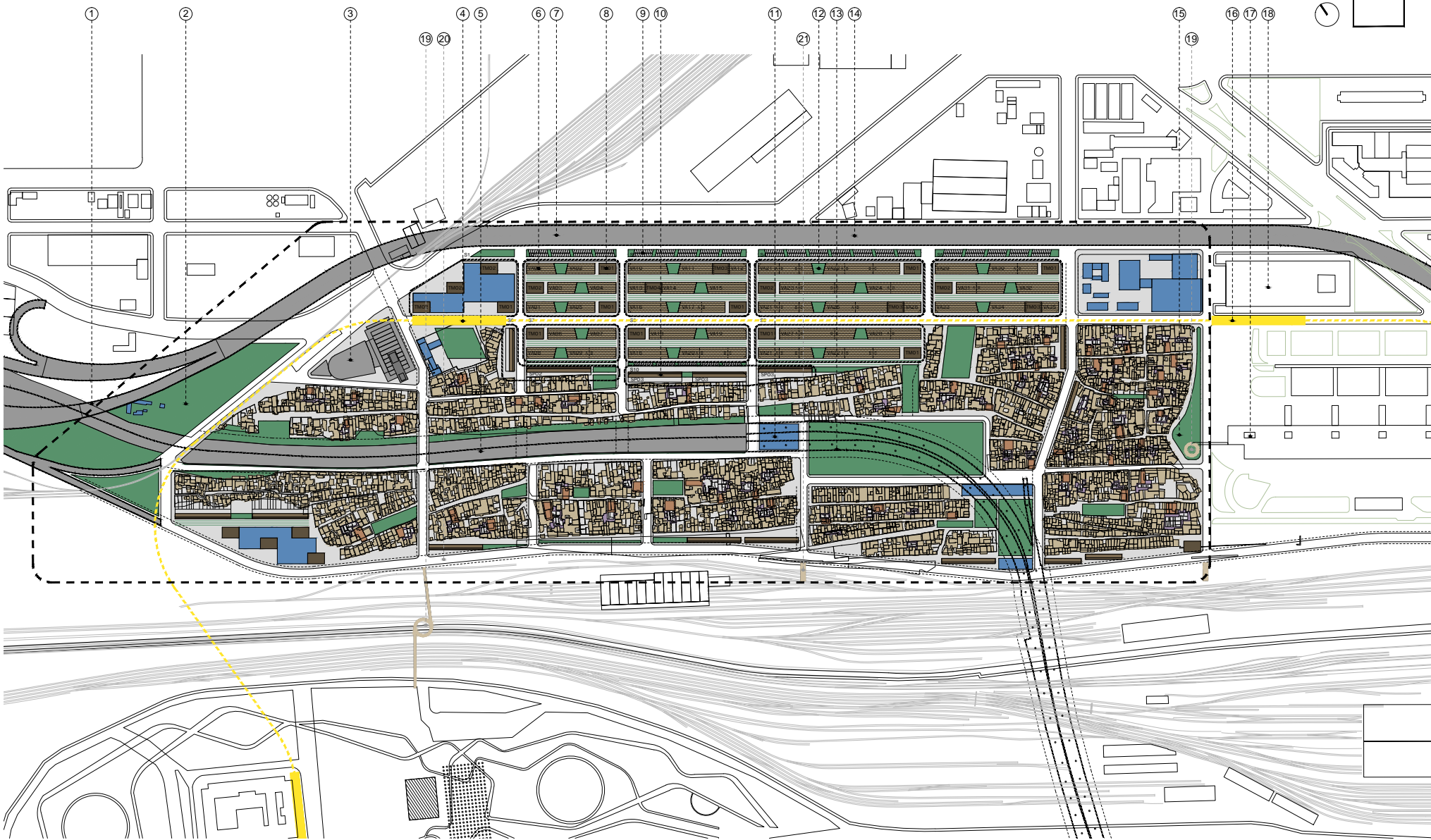
PLANOS GENERALES

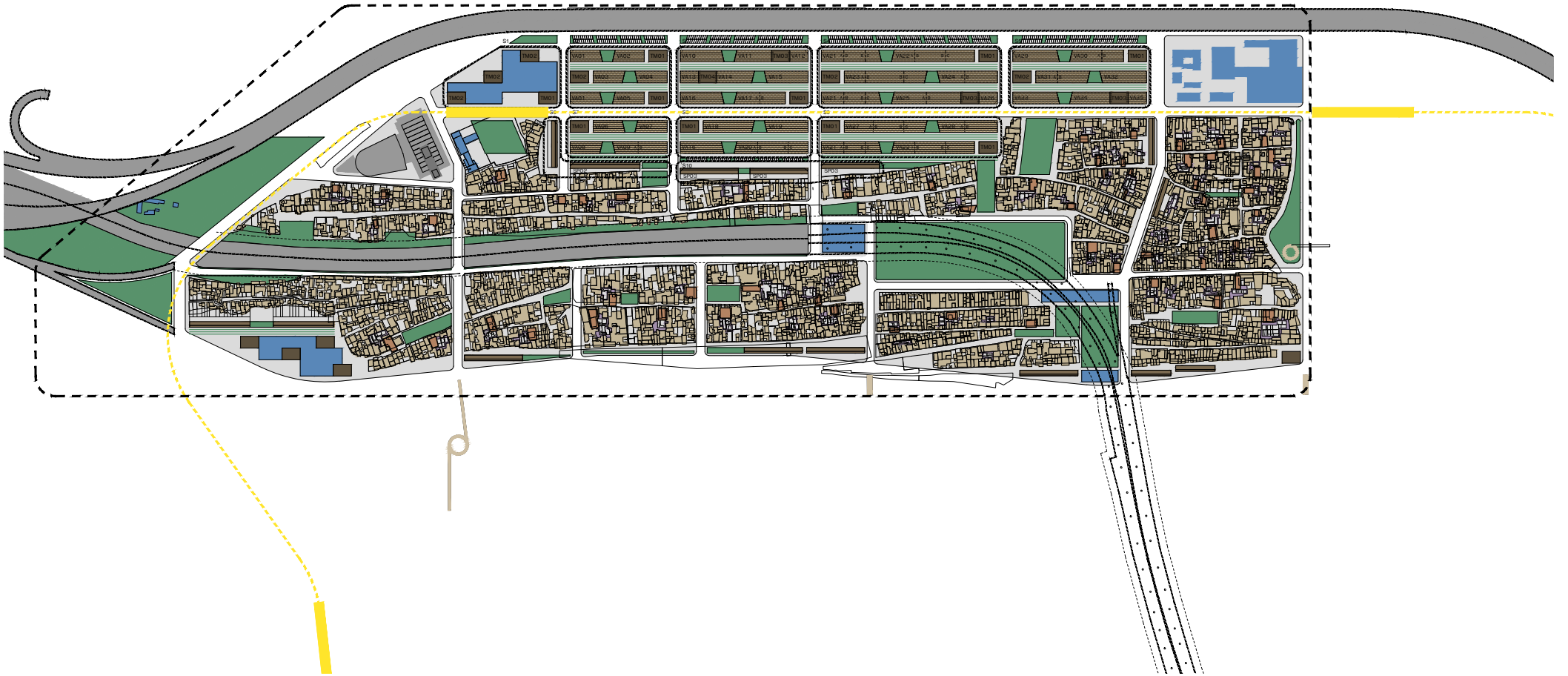
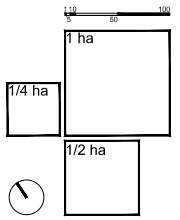


Referencias:

- ① Nodo Autopista Ribereña ② Memorial y Parque Mugica ③ Edificio Movimiento ④ Estación Padre Carlos Mugica (Subte línea H) ⑤ Autopista Illia ⑥ Viviendas Agrupadas ⑦ Autopista Ribereña ⑧ Torre Mirador ⑨ Estacionamiento
- ⑩ Vivienda Suplemento ⑪ Junta Vecinal ⑫ Plazas barriales ⑬ Parque Central ⑭ Apertura Av. Gendarmería ⑮ Plaza de la Feria ⑯ Estación Terminal de Omnibus (Subte línea H) ⑰ Terminal de Omnibus ⑱ Hipermercado
- ⑲ Pasarela ⑳ Avenida de borde ㉑ Miradores urbanos

1:10
0 50 100





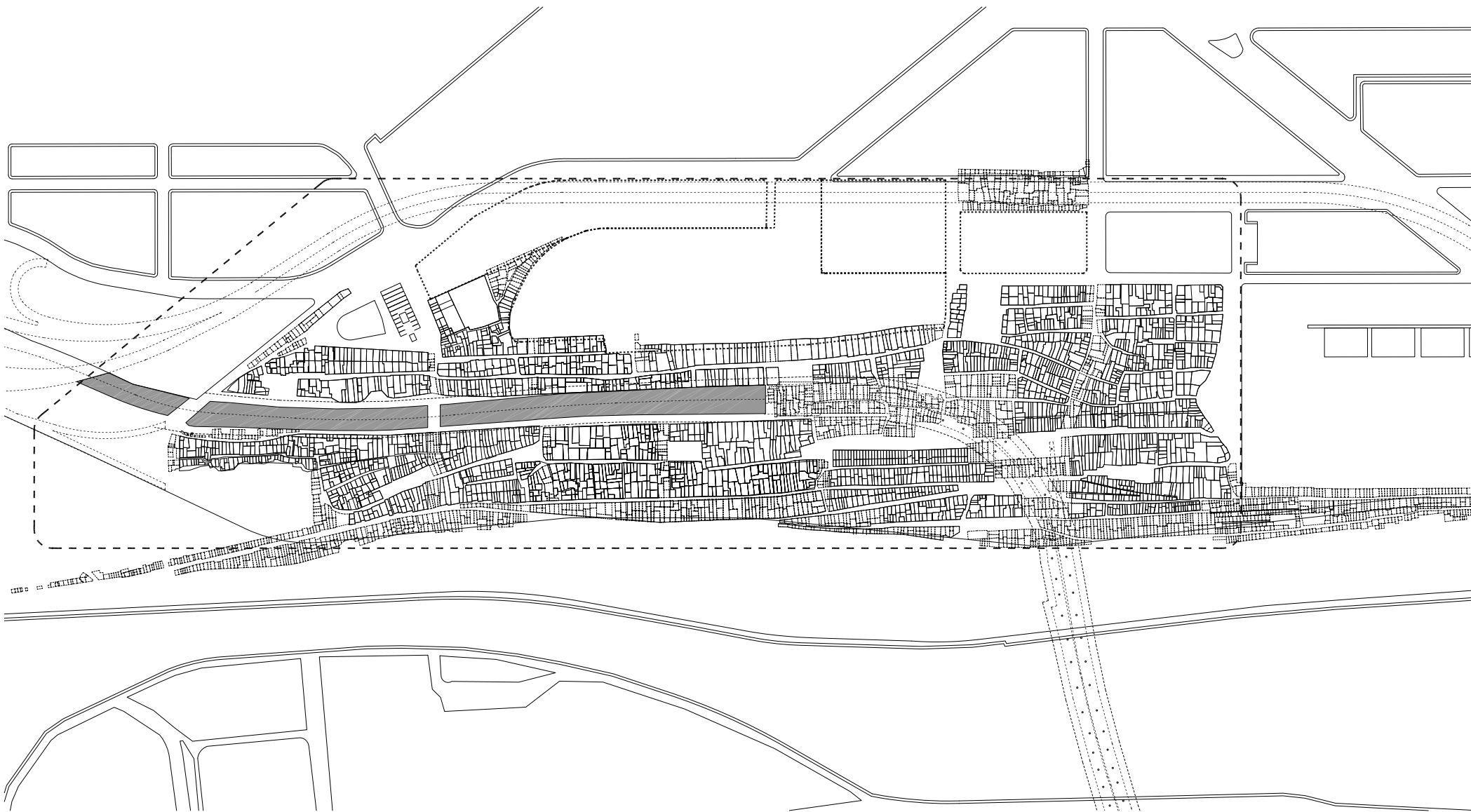


100 50 0

1 ha

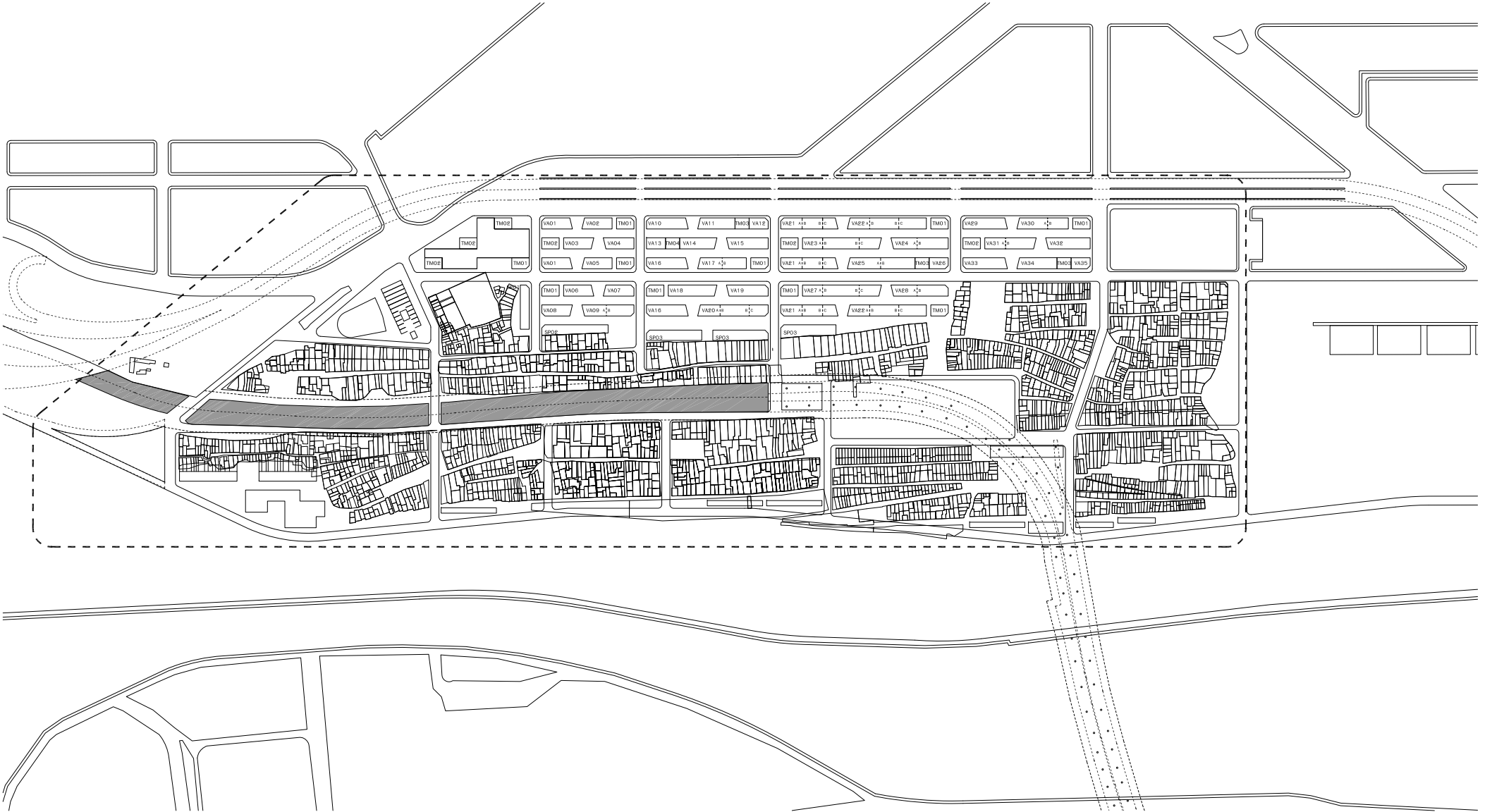
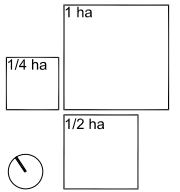
1/4 ha

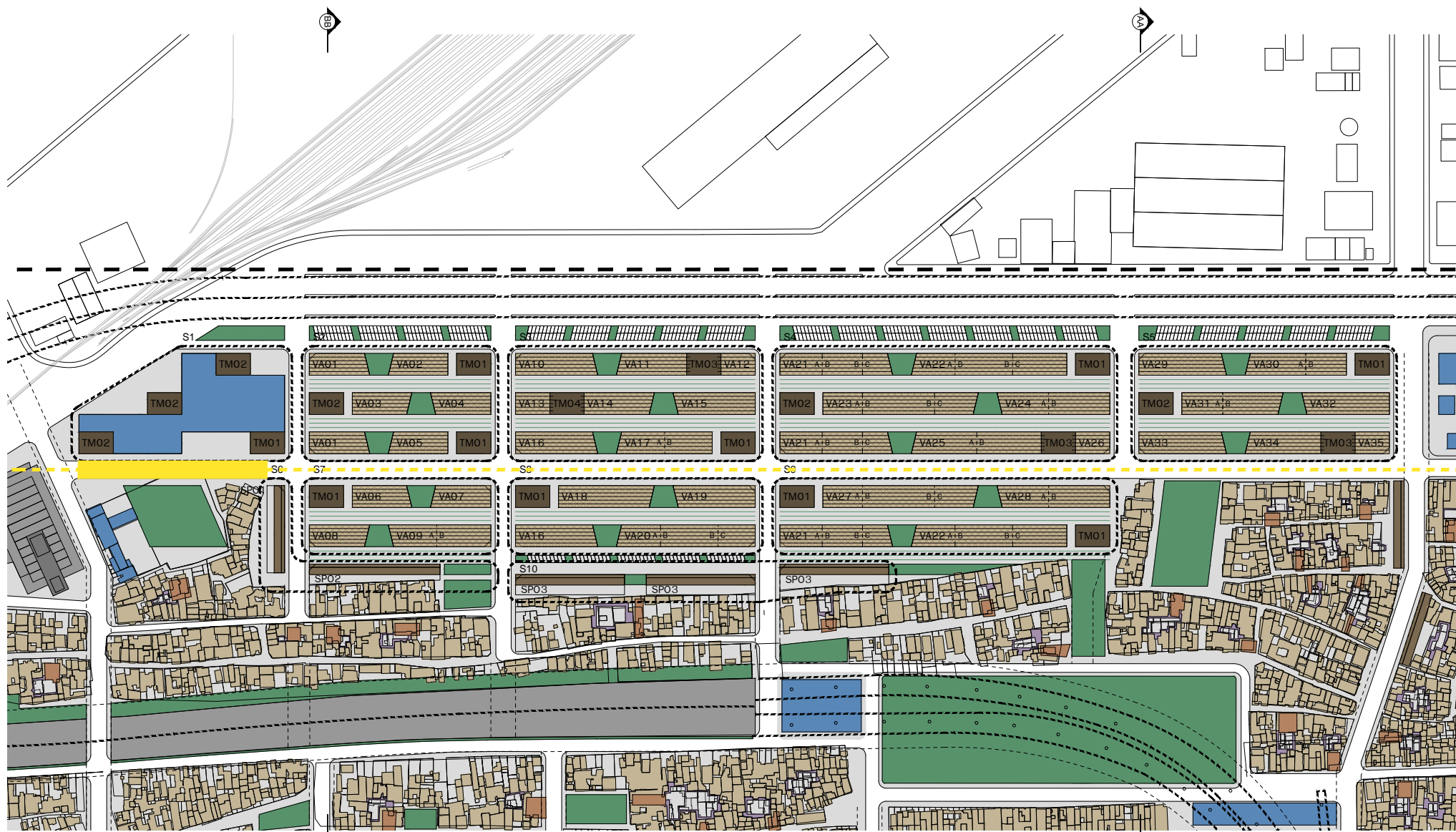
1/2 ha

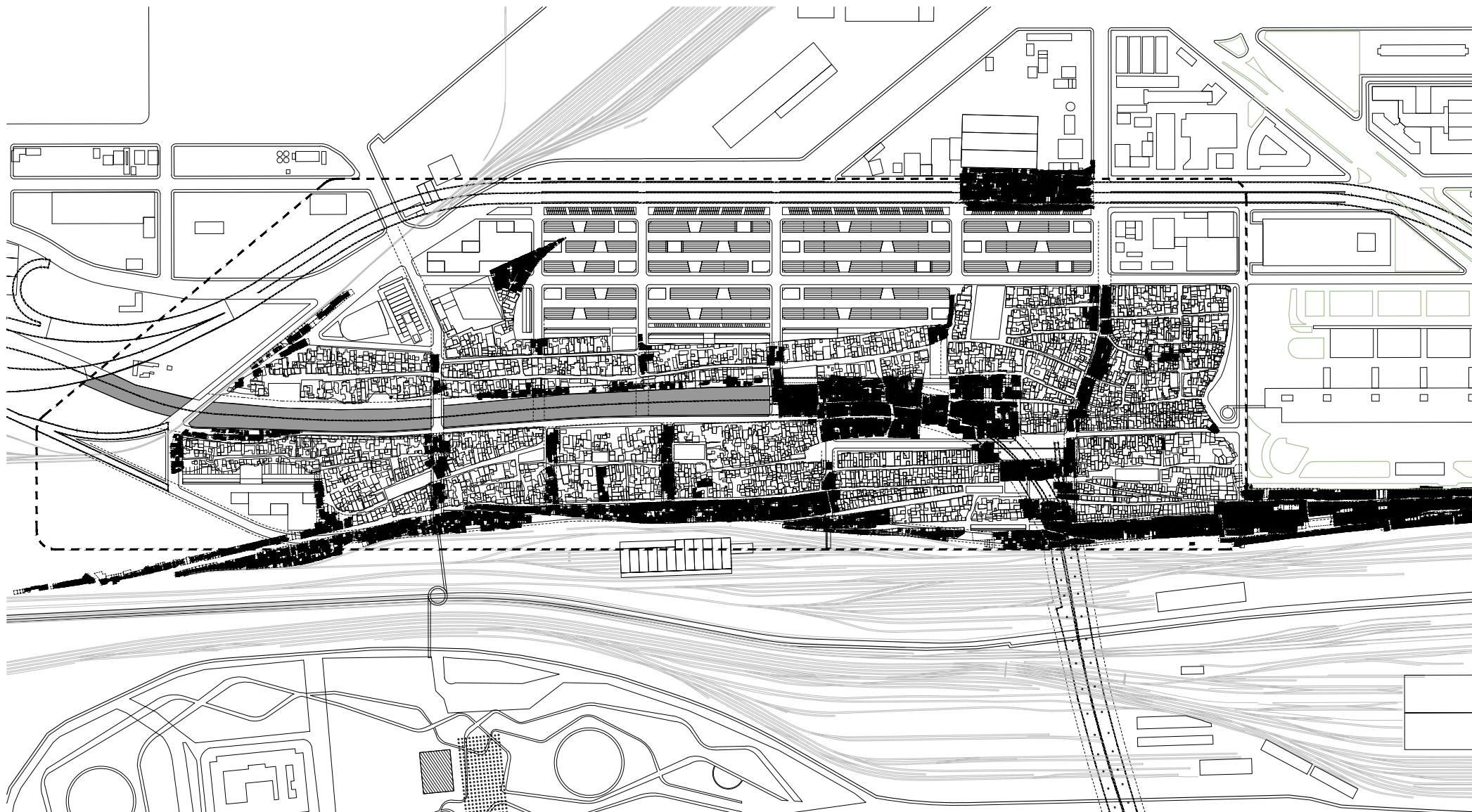
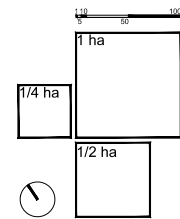


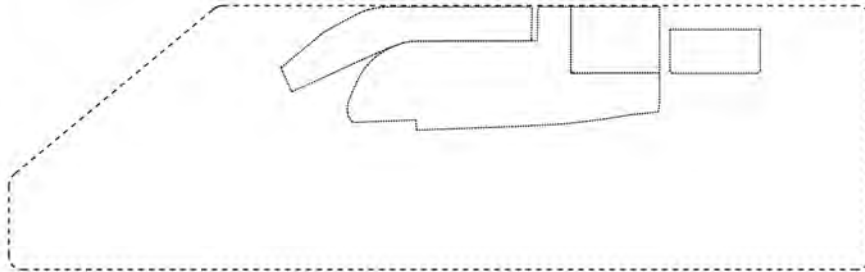


1 50 100

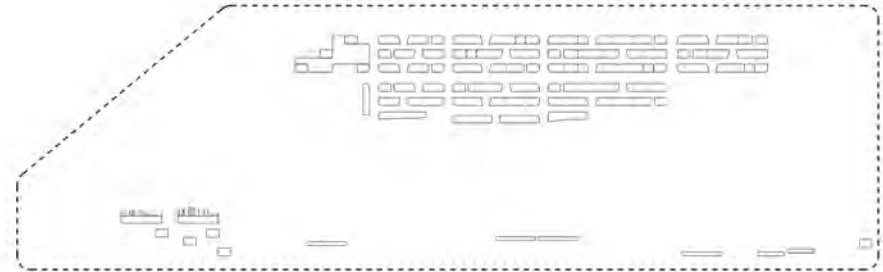




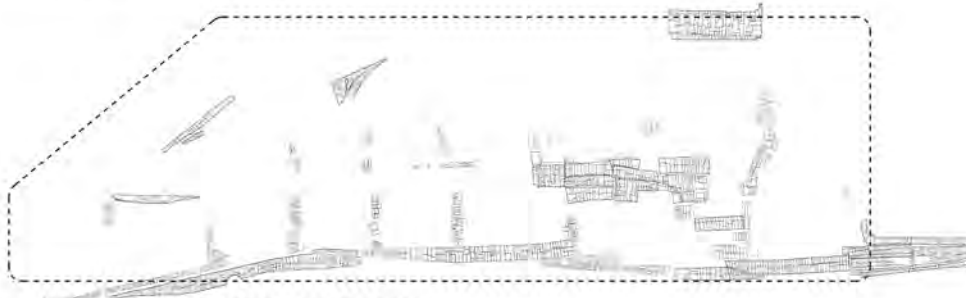




AREAS A ANEXAR / 152.600m²



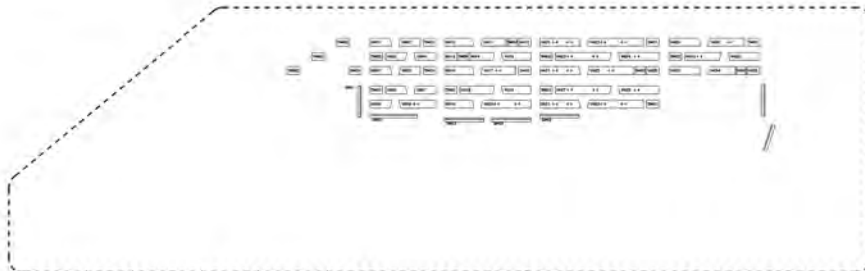
PARCELAS PROPUESTAS / 51.900 m² (34%)



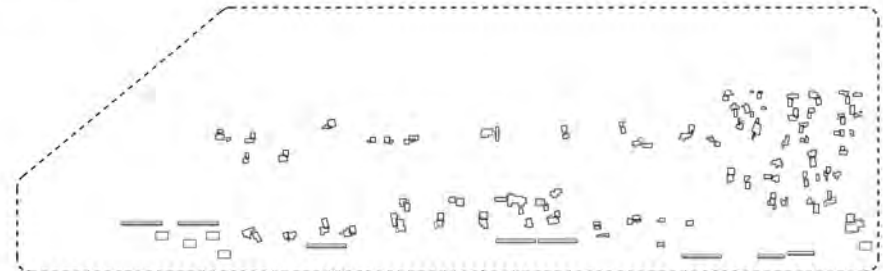
VIVIENDAS A RELOCALIZAR / PRIMERA FASE



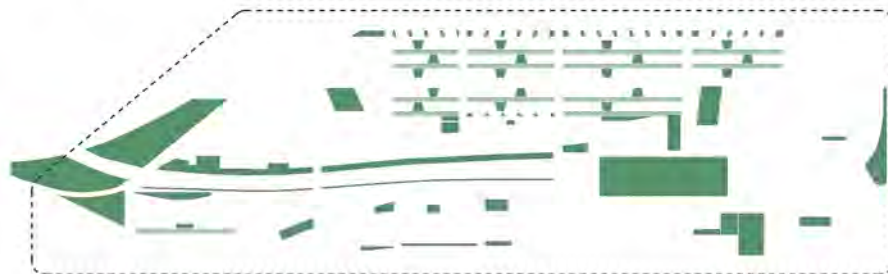
VIVIENDAS A RELOCALIZAR / SEGUNDA FASE



VIVIENDAS NUEVAS / PRIMERA FASE



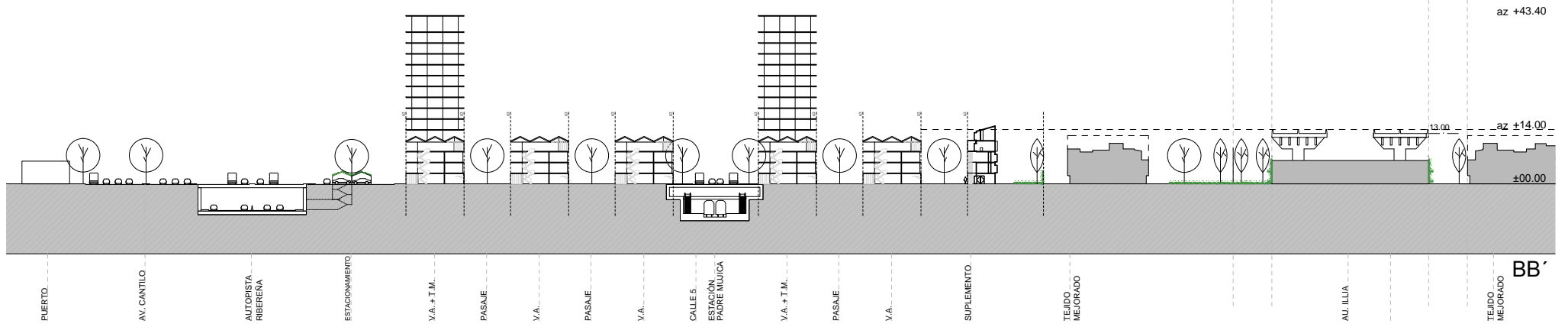
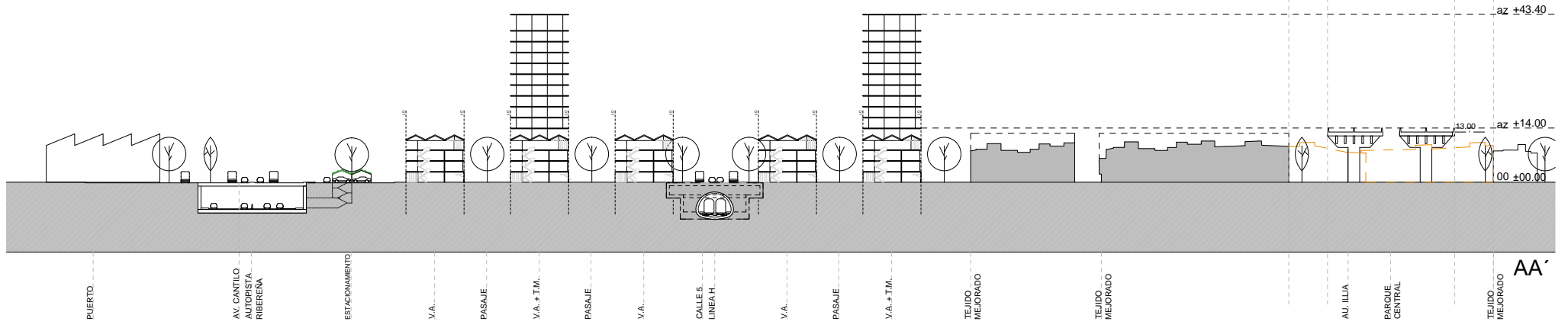
PATIOS + VIVIENDAS NUEVAS / SEGUNDA FASE



SISTEMA DE PARQUES Y PLAZAS

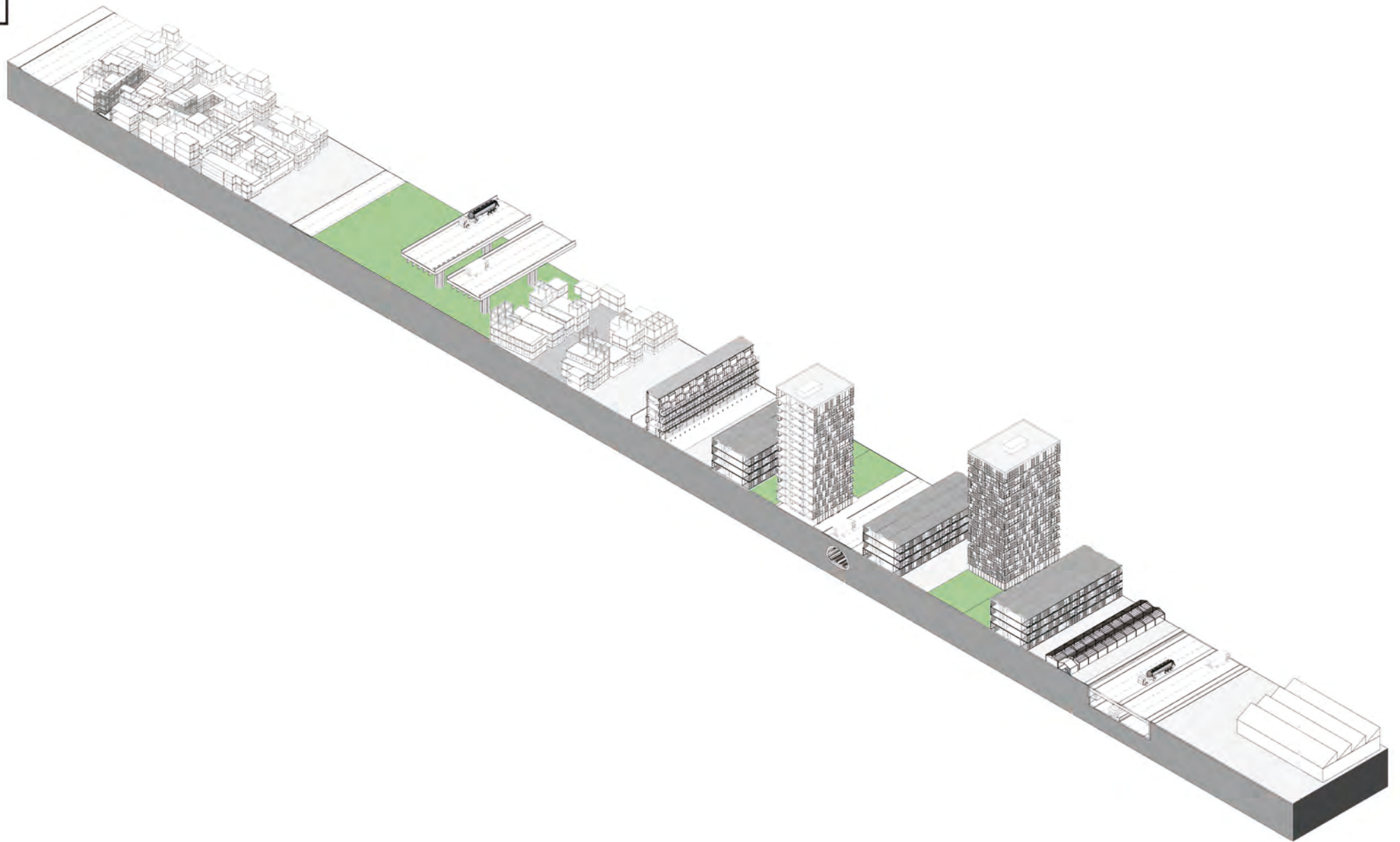


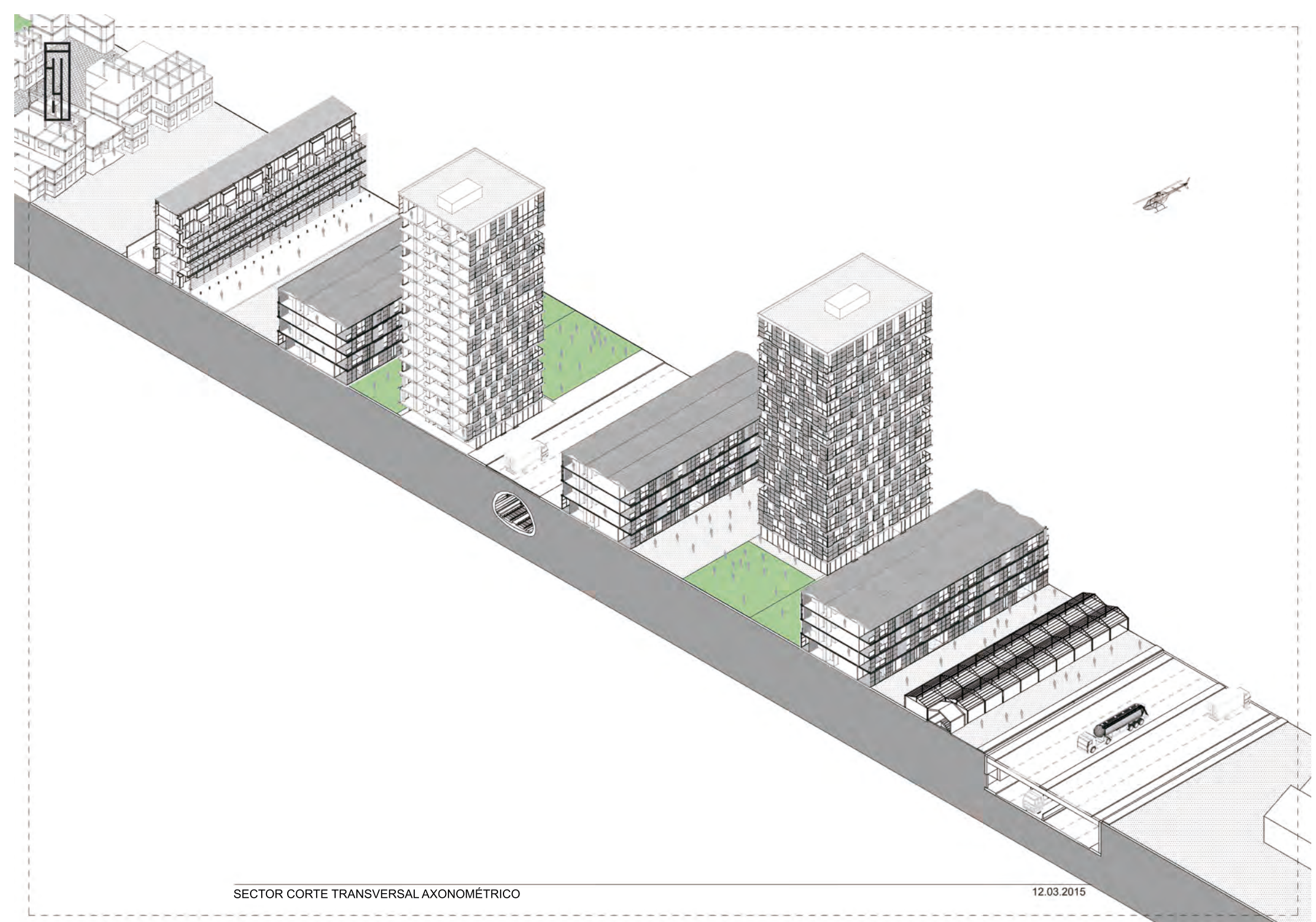
EQUIPAMIENTOS

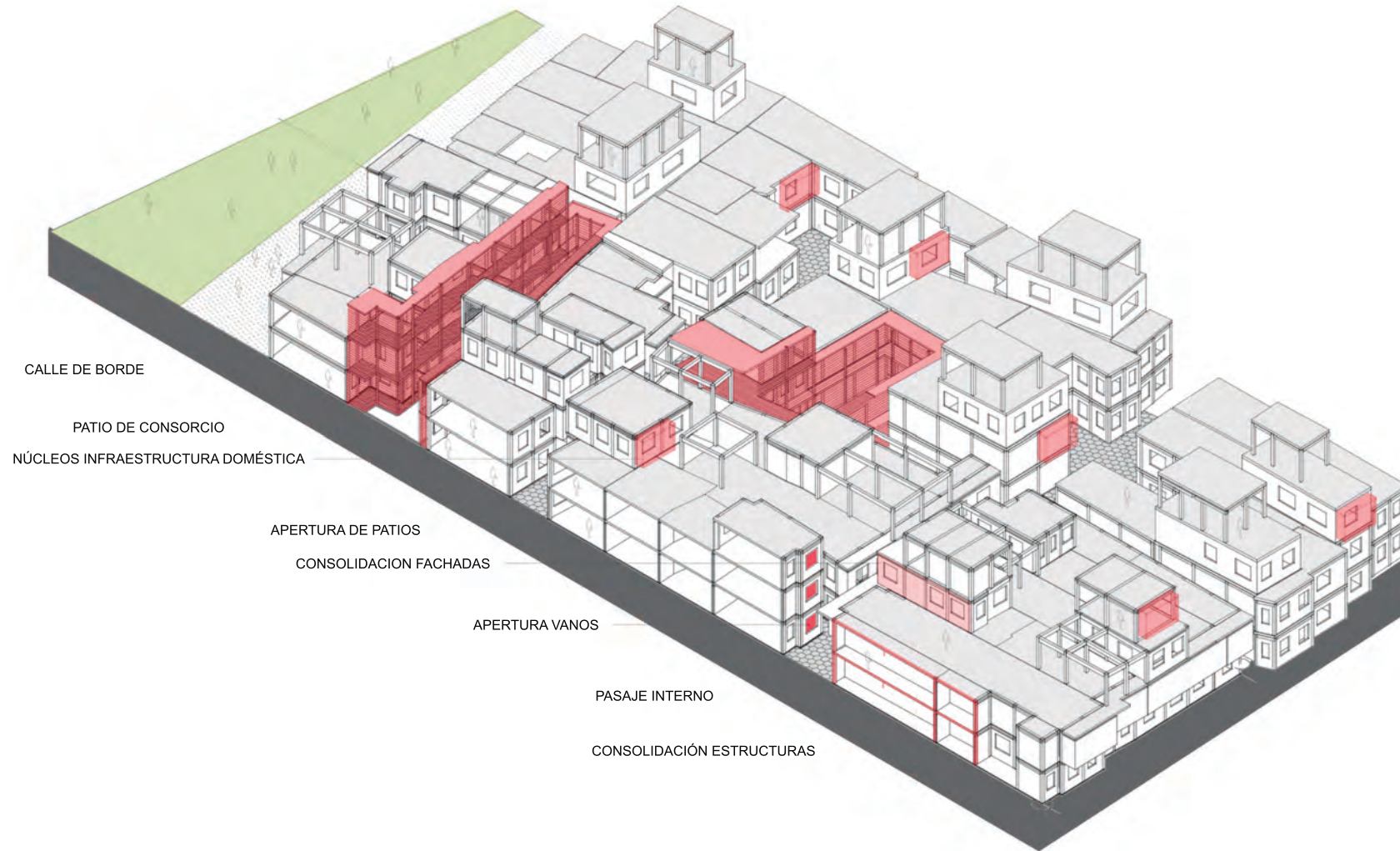




TEJIDOS







CALLE DE BORDE

PATIO DE CONSORCIO

NÚCLEOS INFRAESTRUCTURA DOMÉSTICA

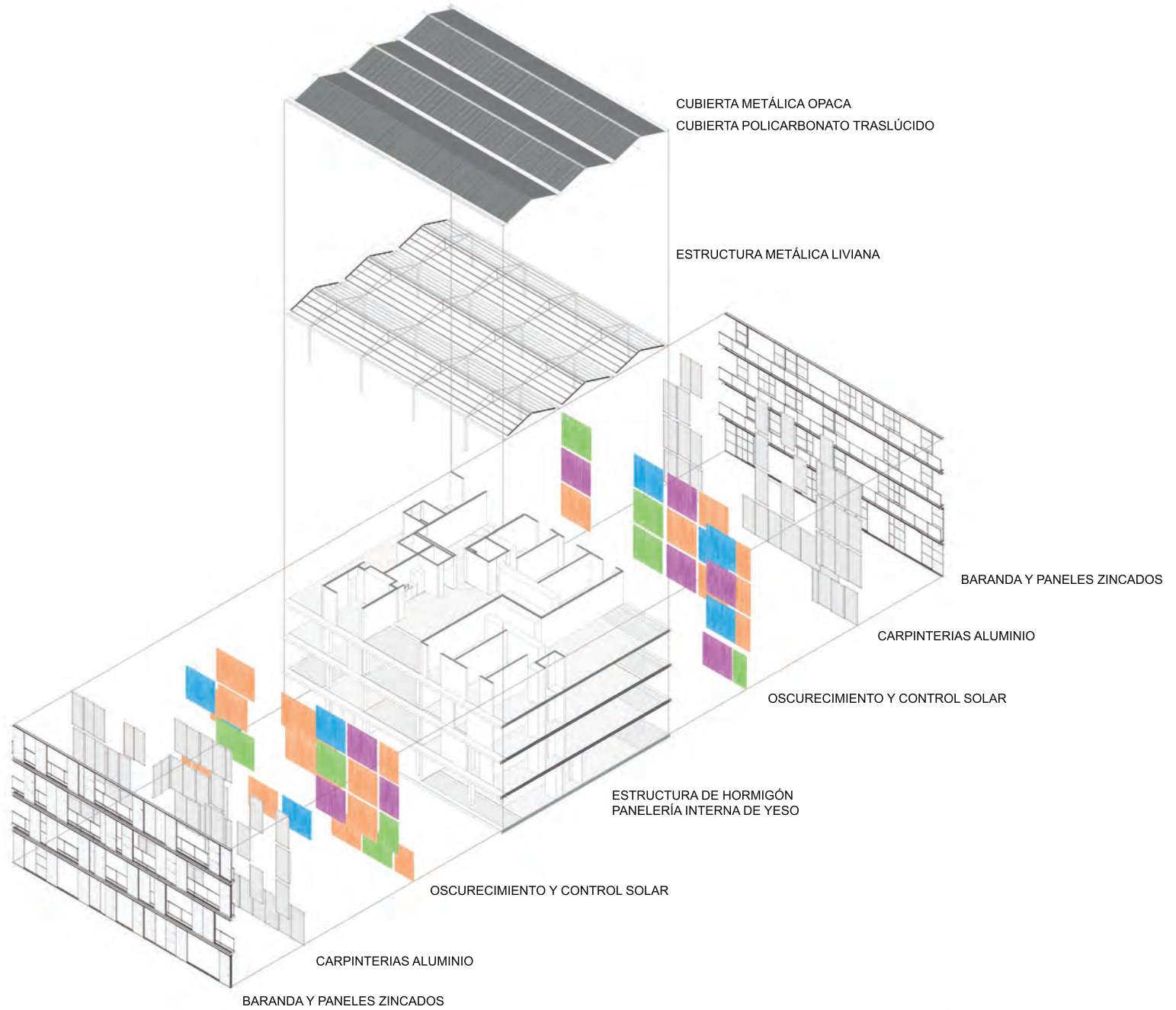
APERTURA DE PATIOS

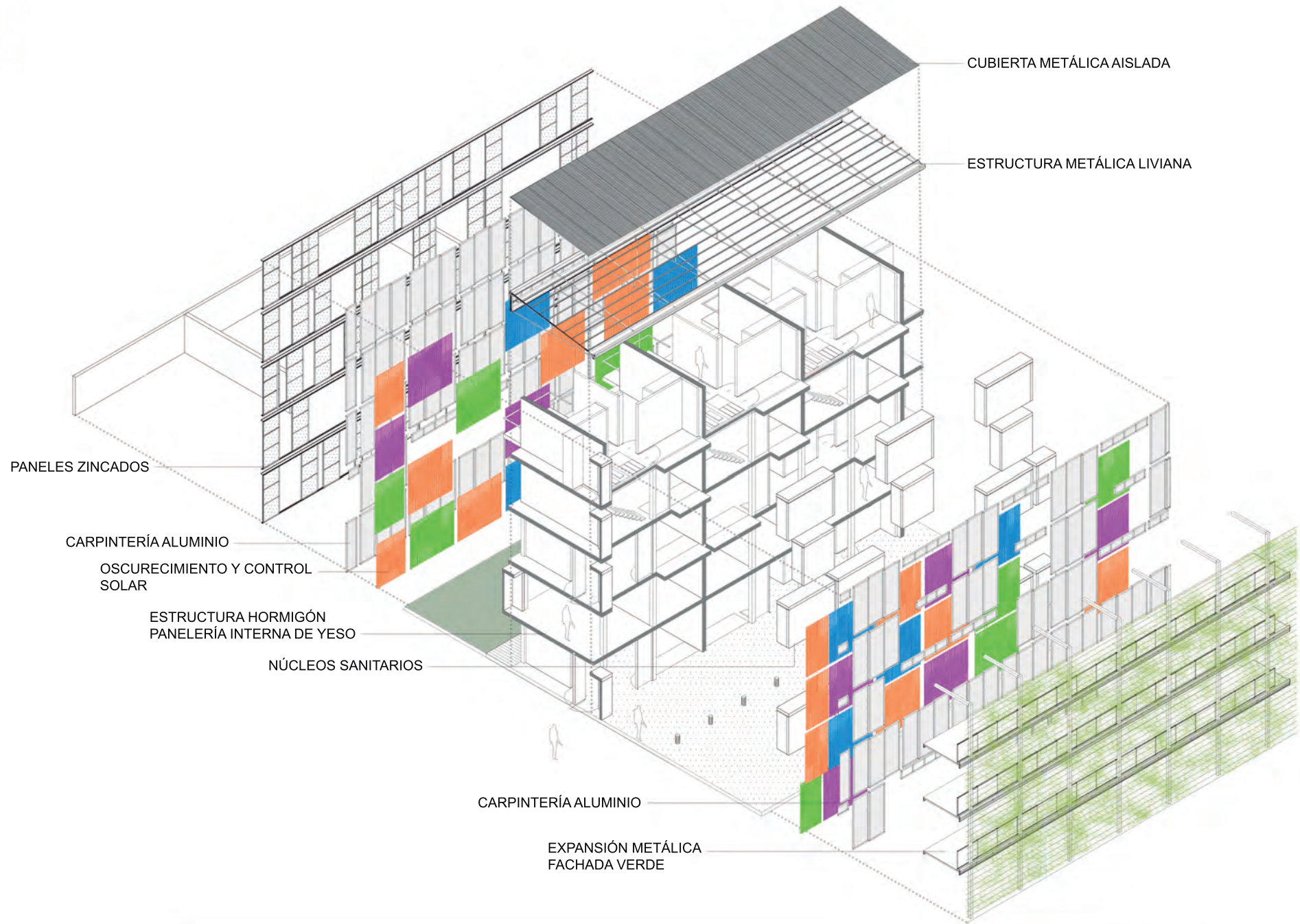
CONSOLIDACION FACHADAS

APERTURA VANOS

PASAJE INTERNO

CONSOLIDACIÓN ESTRUCTURAS





CUBIERTA METÁLICA AISLADA

ESTRUCTURA METÁLICA LIVIANA

PANELES ZINCADOS

CARPINTERÍA ALUMINIO

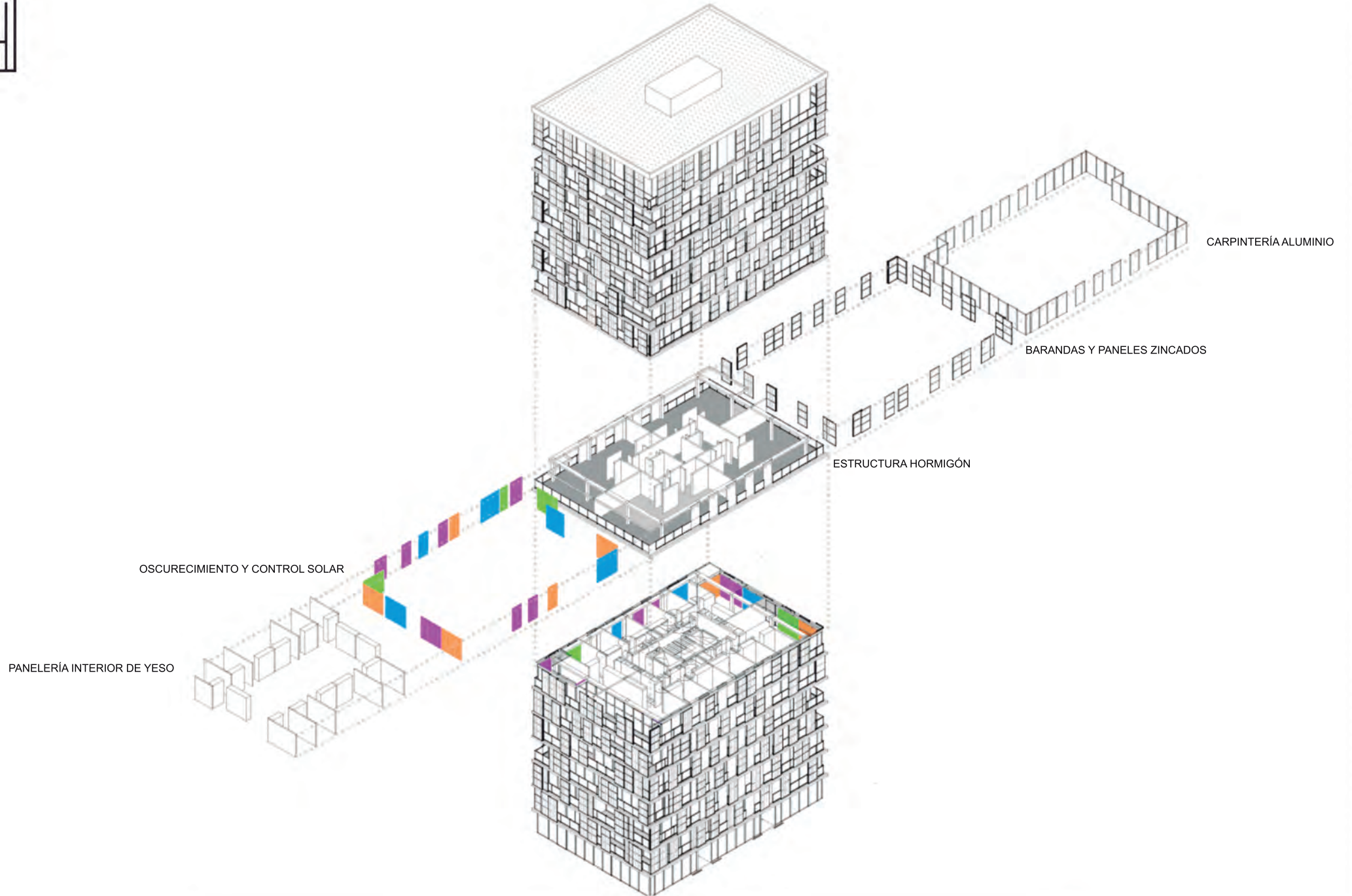
OSCURECIMIENTO Y CONTROL SOLAR

ESTRUCTURA HORMIGÓN
PANELERÍA INTERNA DE YESO

NÚCLEOS SANITARIOS

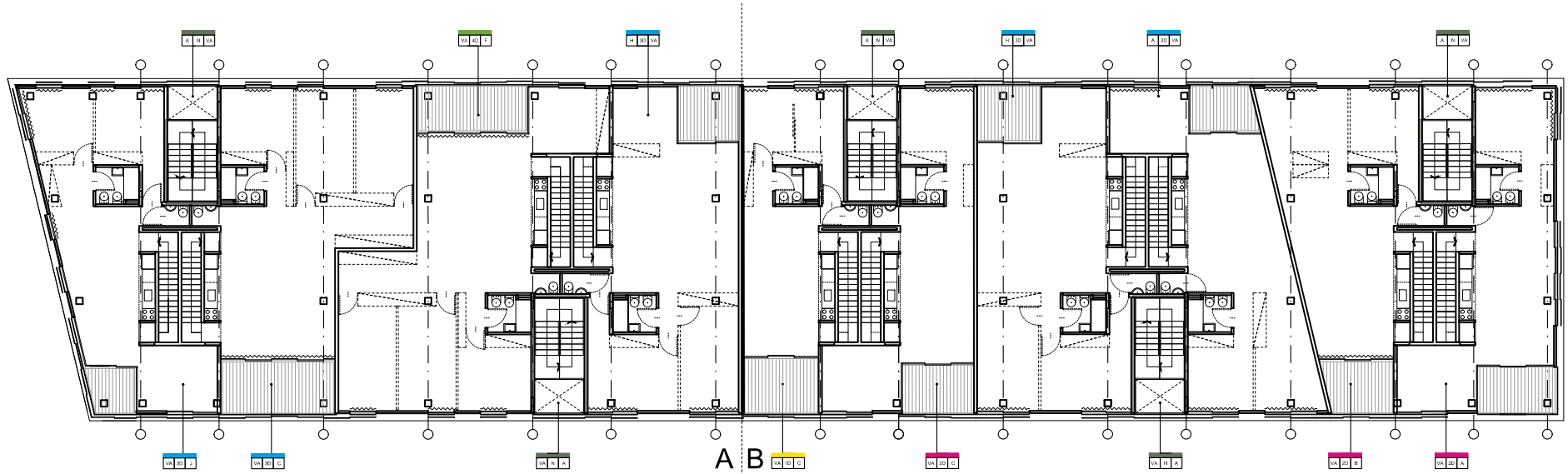
CARPINTERÍA ALUMINIO

EXPANSIÓN METÁLICA
FACHADA VERDE

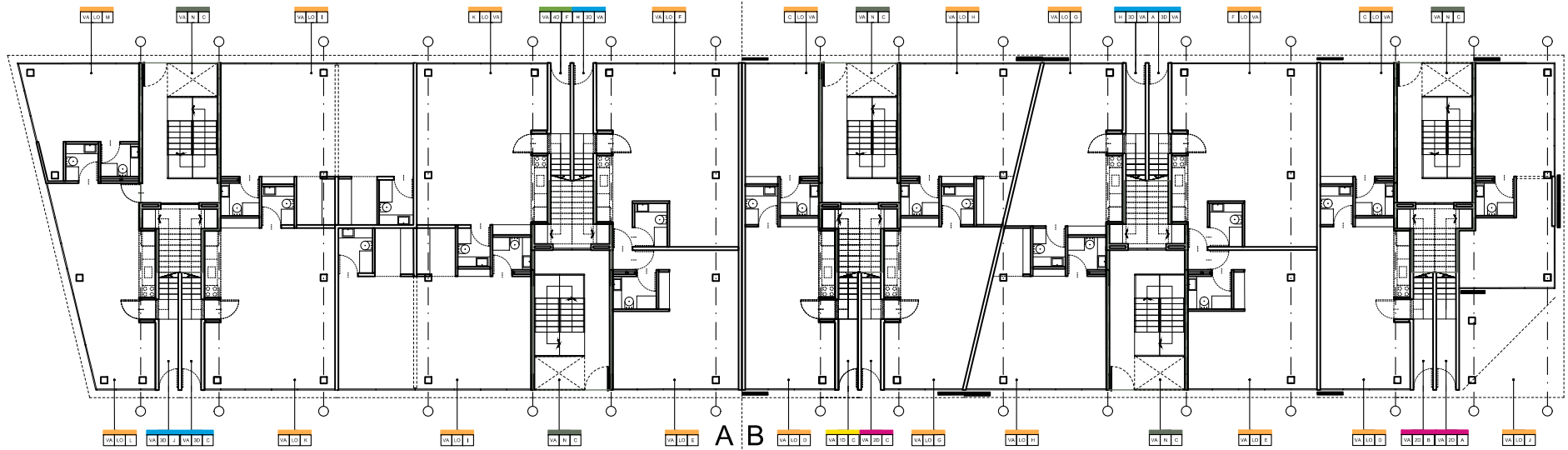




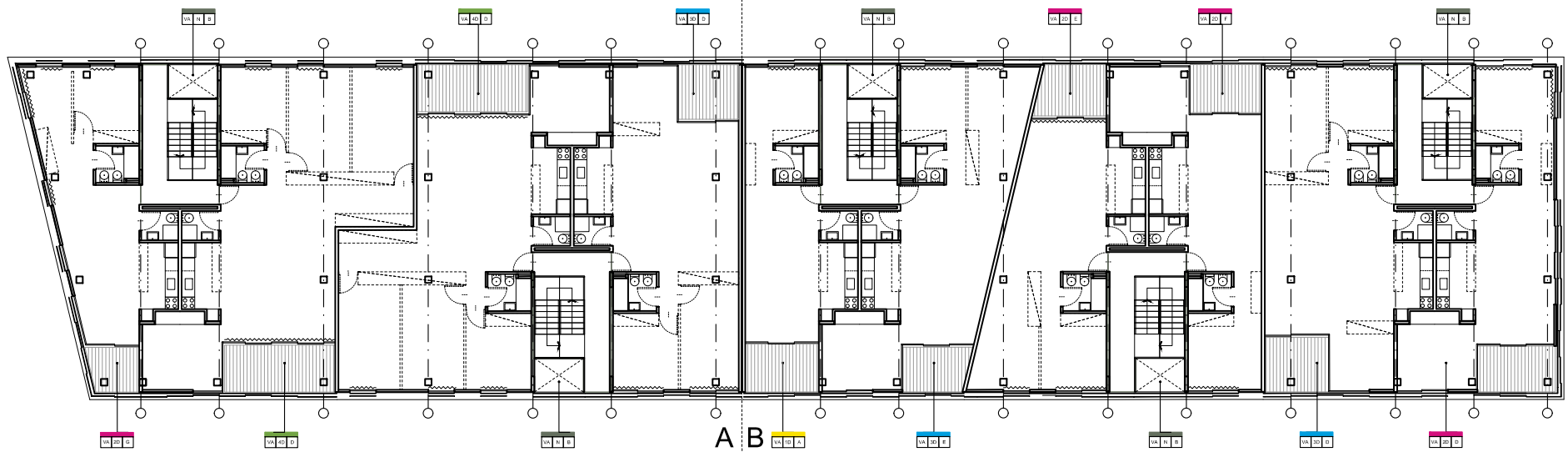
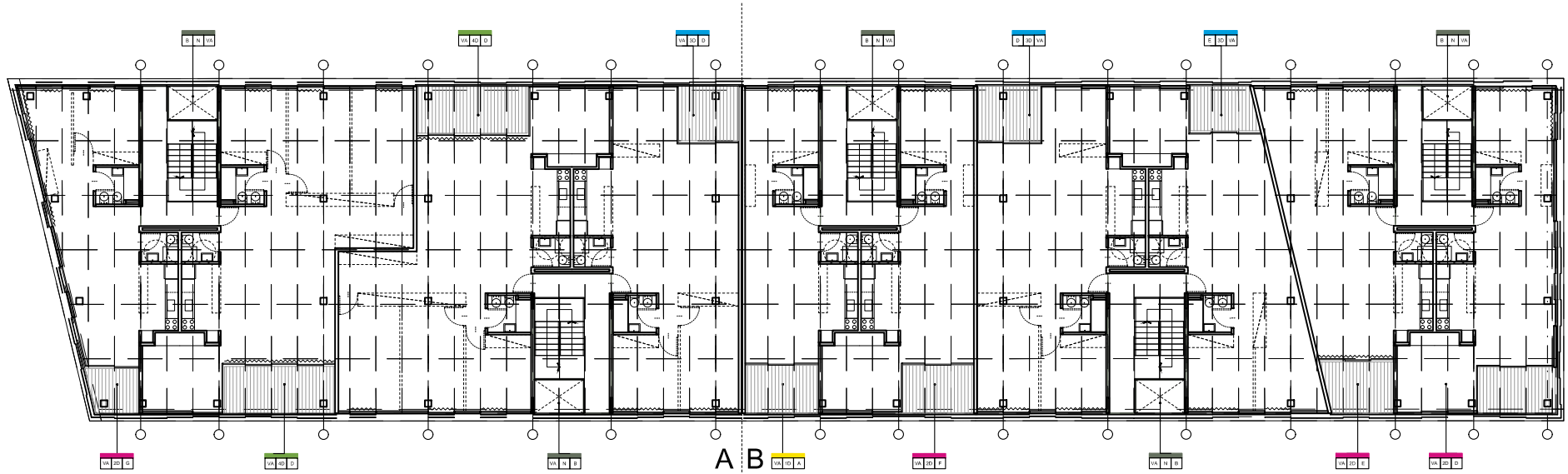
VIVIENDAS AGRUPADAS

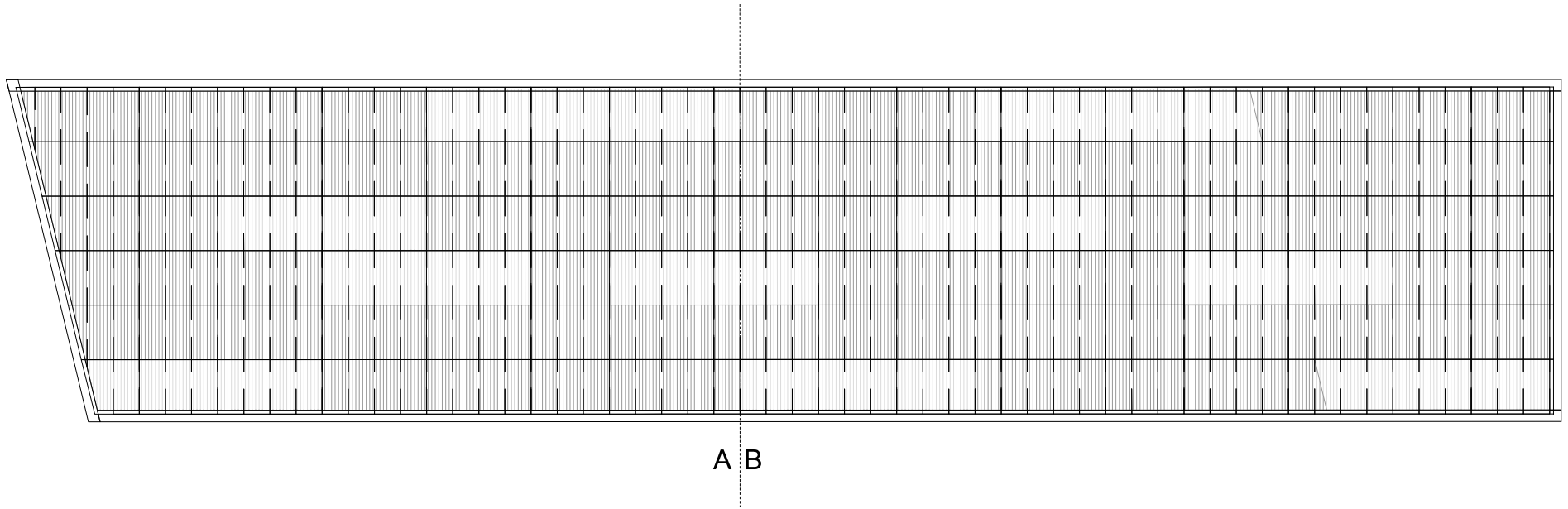


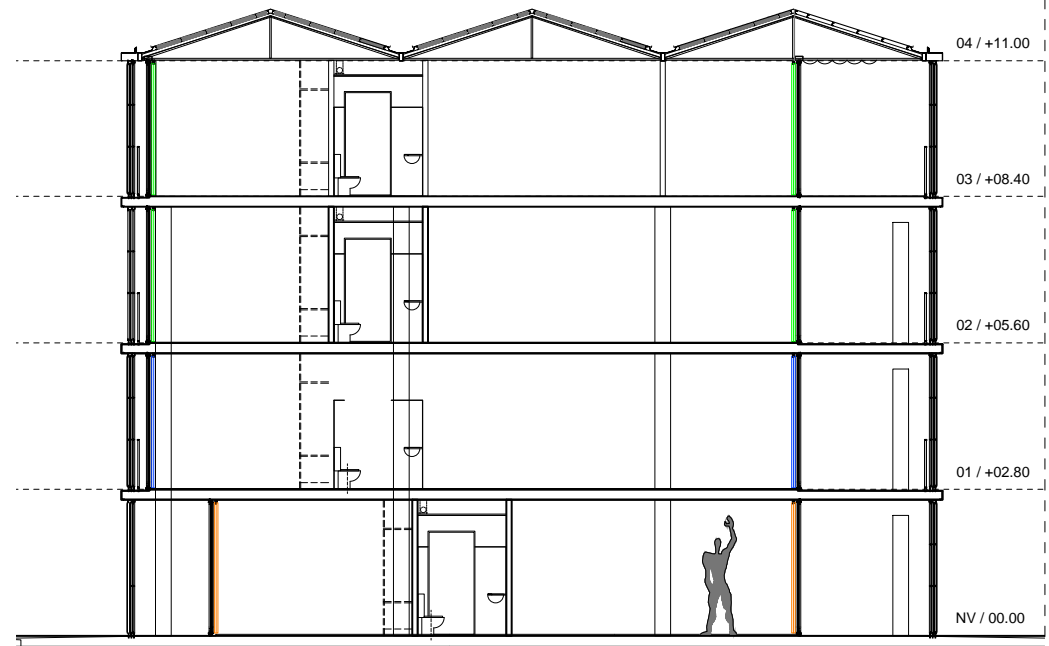
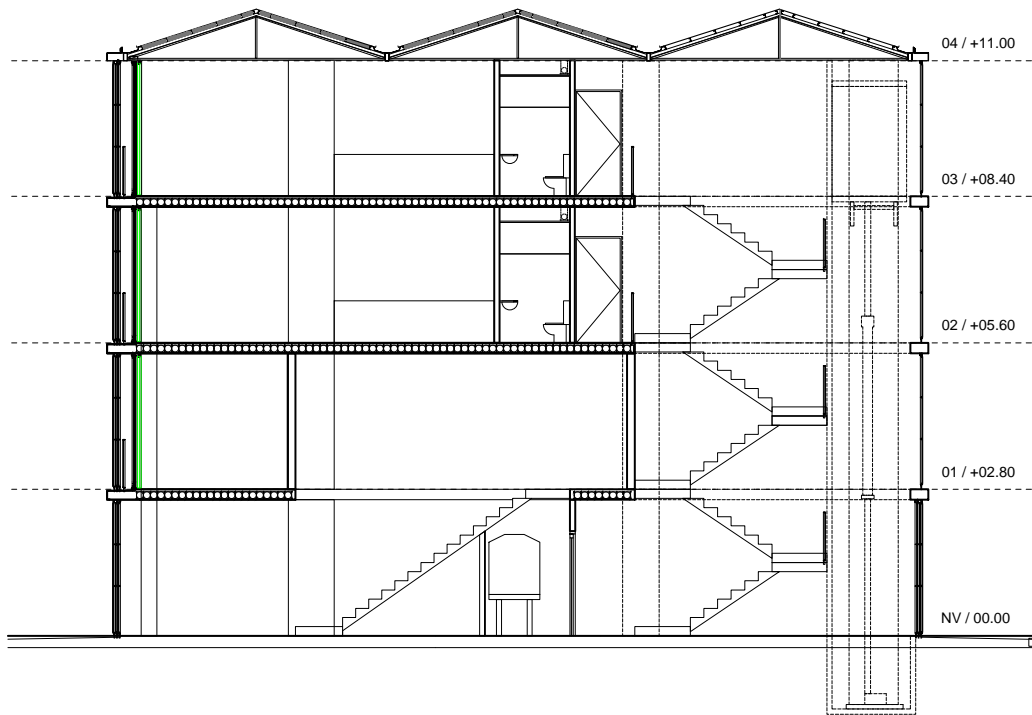
P1°



PB



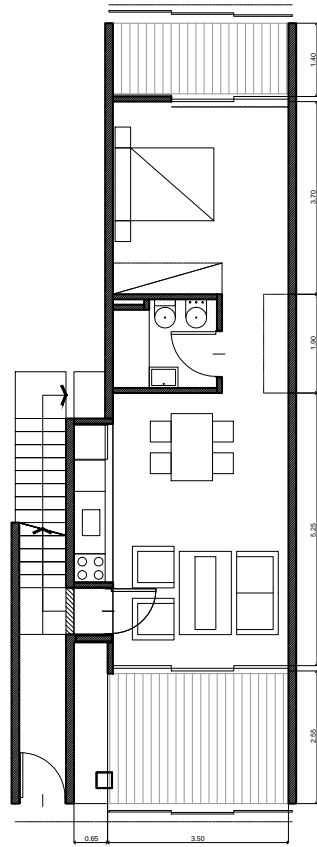


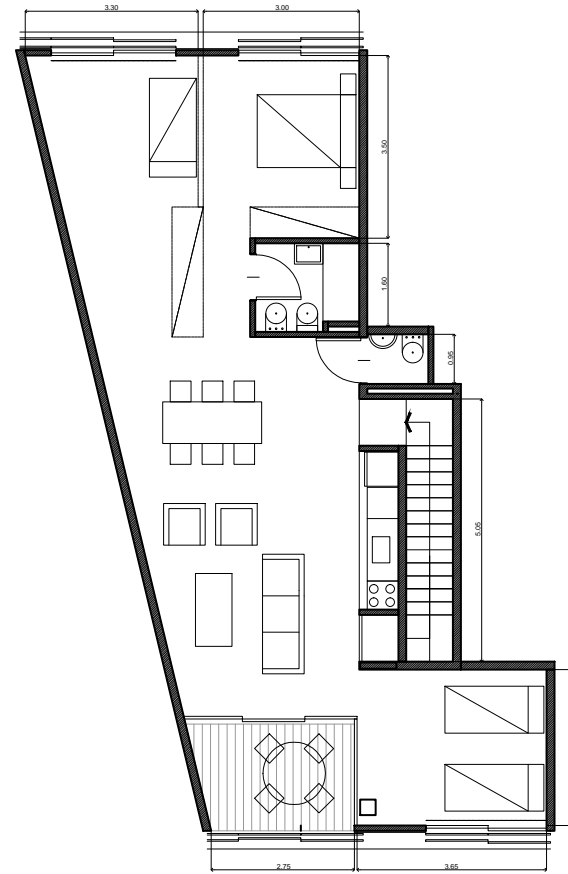
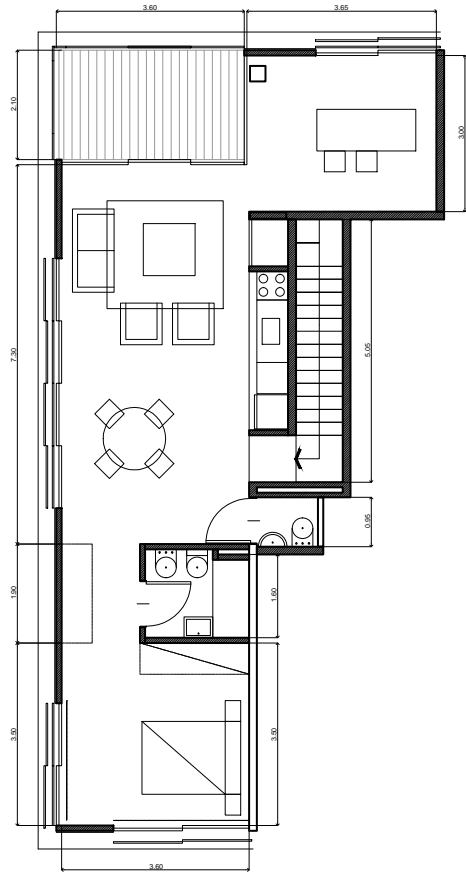


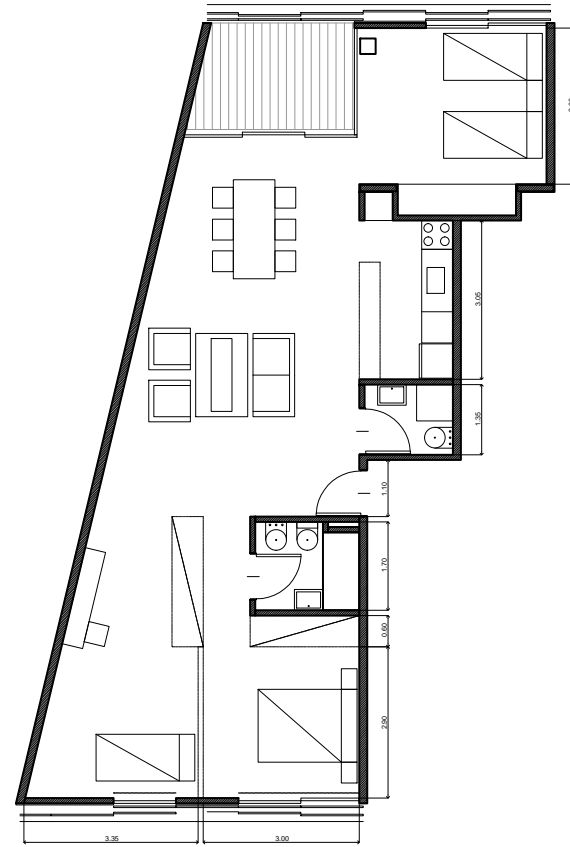
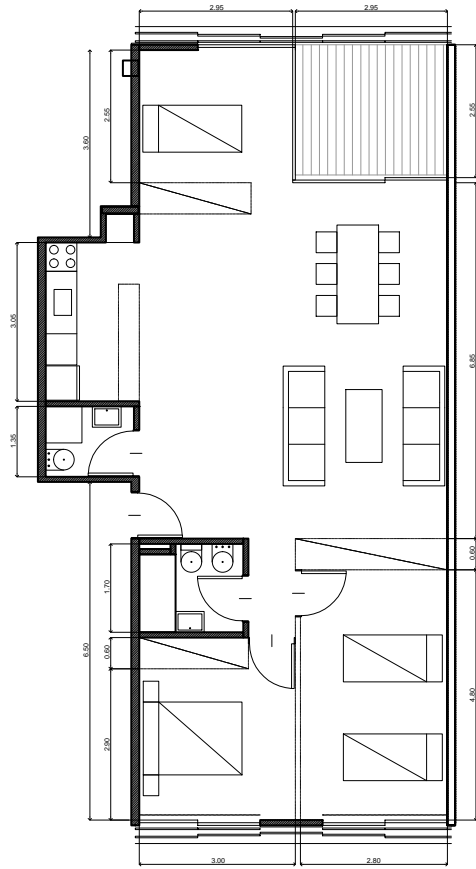


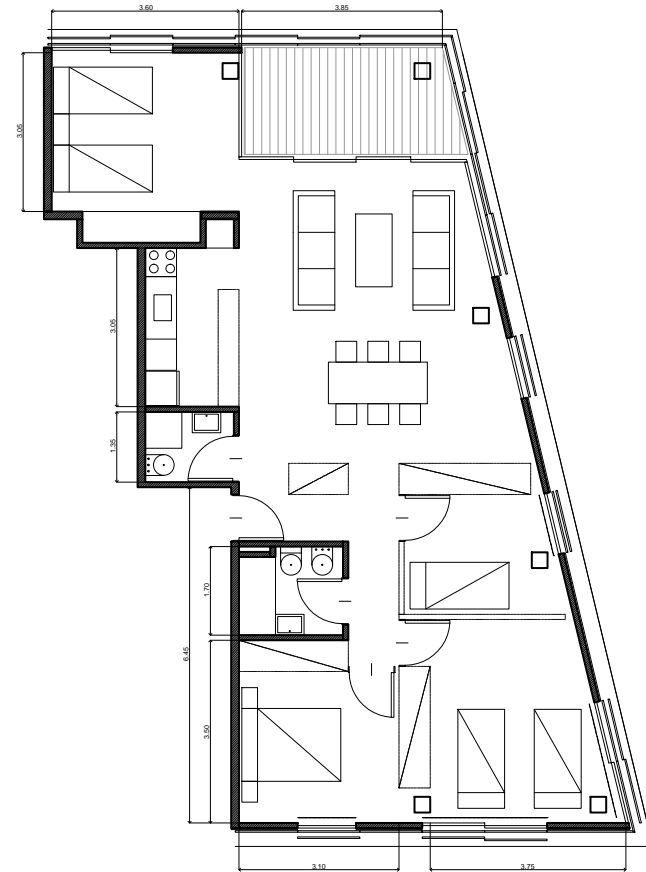
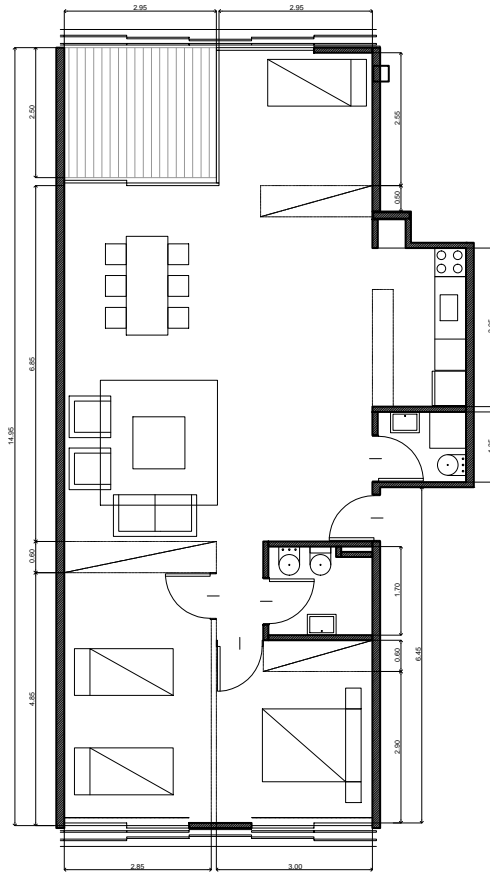


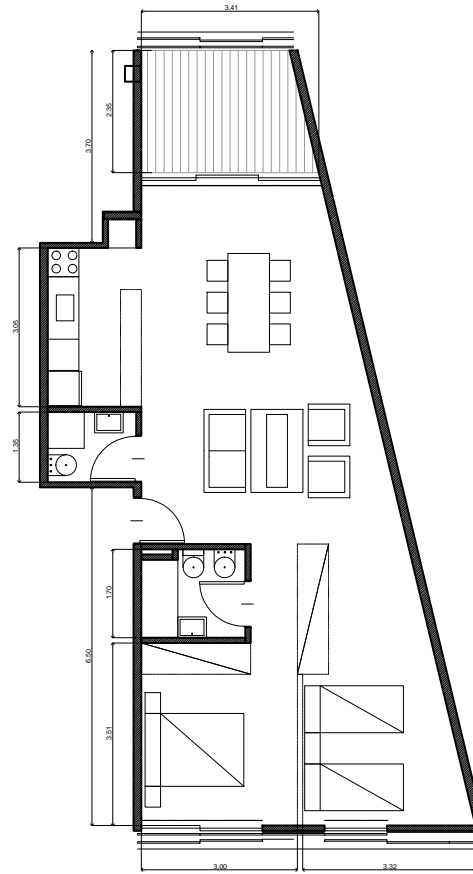
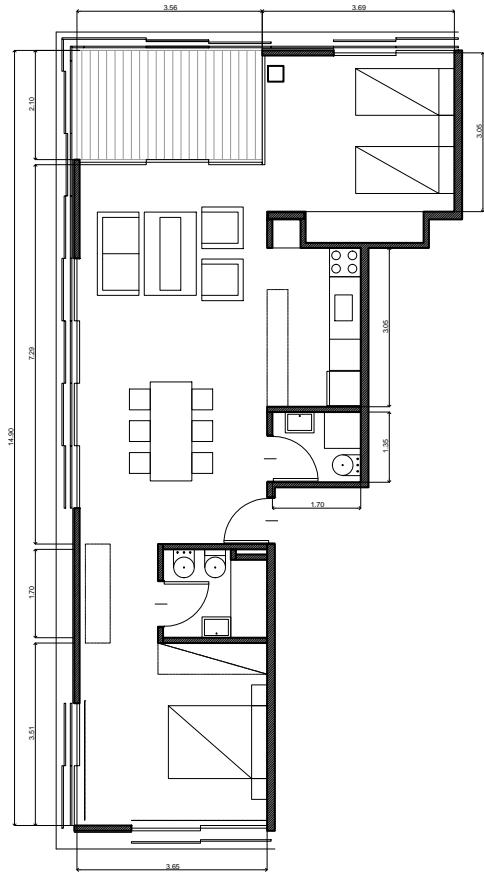






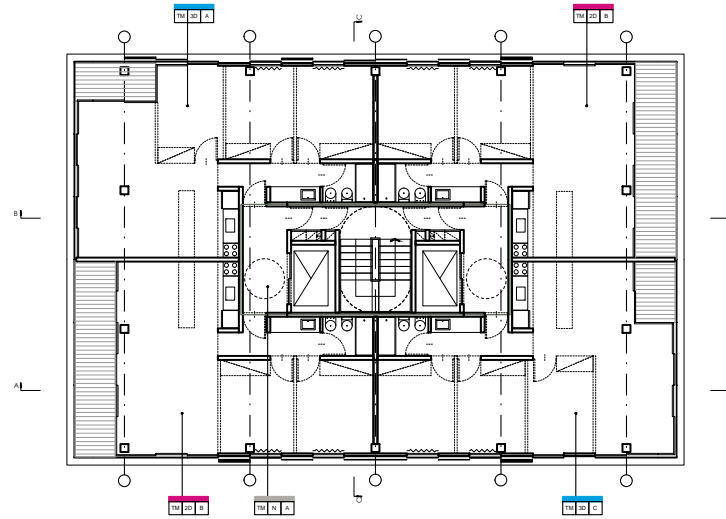




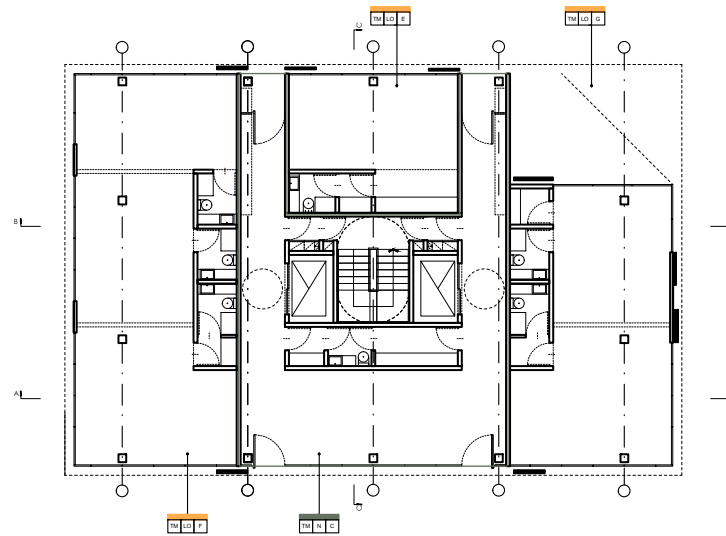




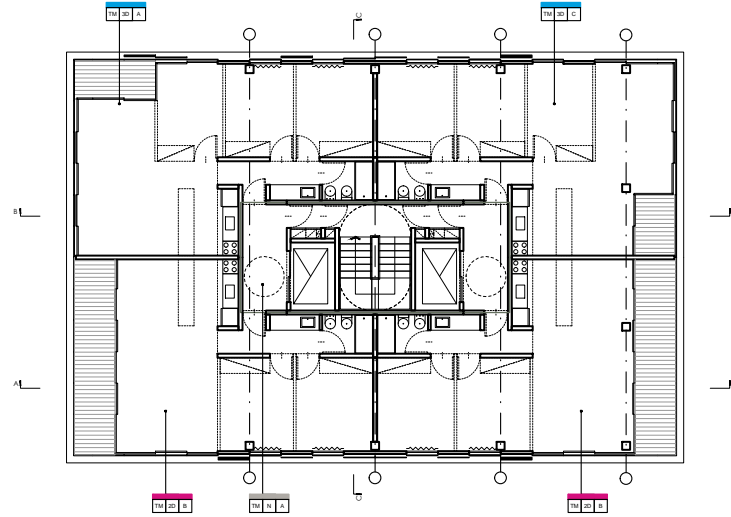
TORRE MIRADOR



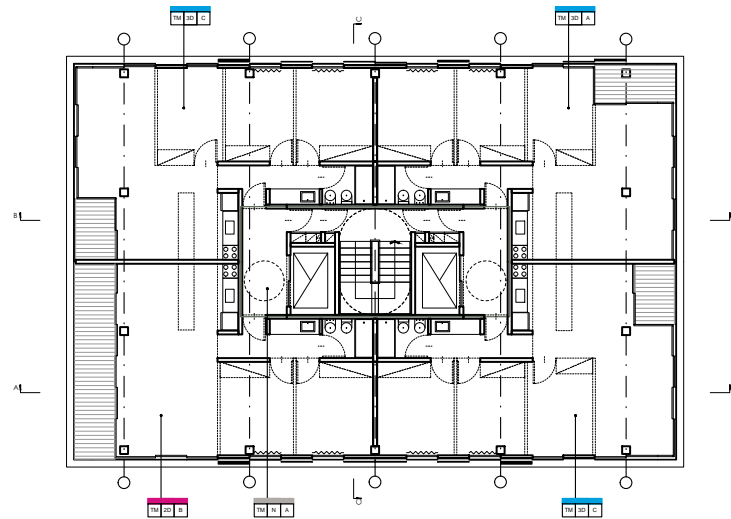
PLANTA 1° / 5° / 9° / 13°



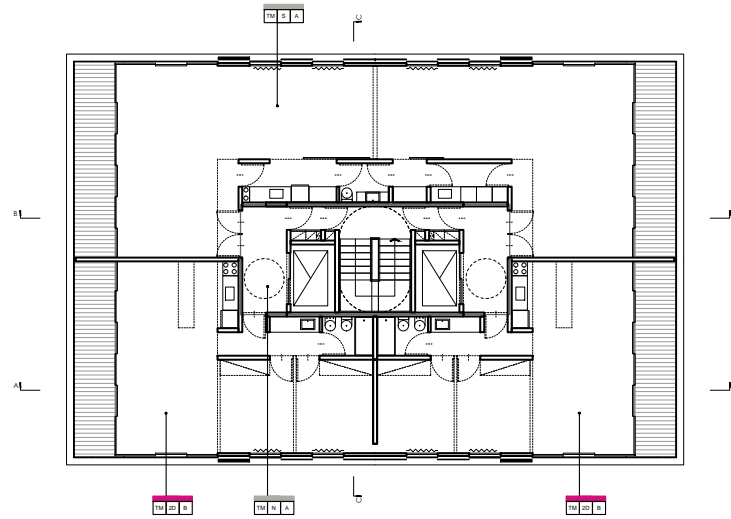
PLANTA BAJA



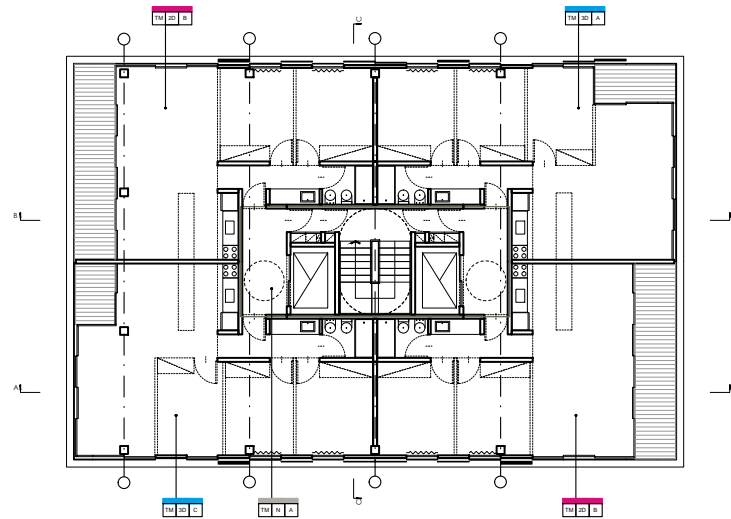
PLANTA 3° / 7° / 11°



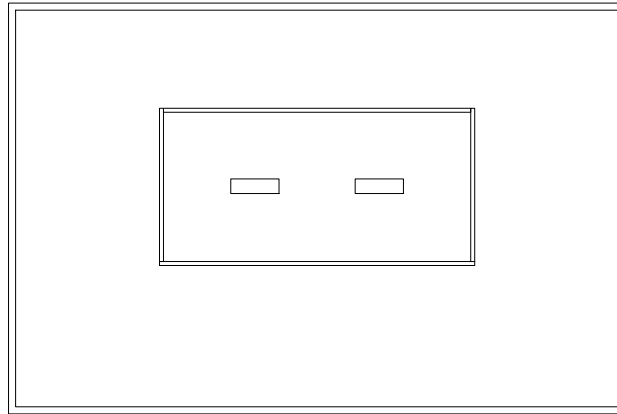
PLANTA 2° / 6° / 10°



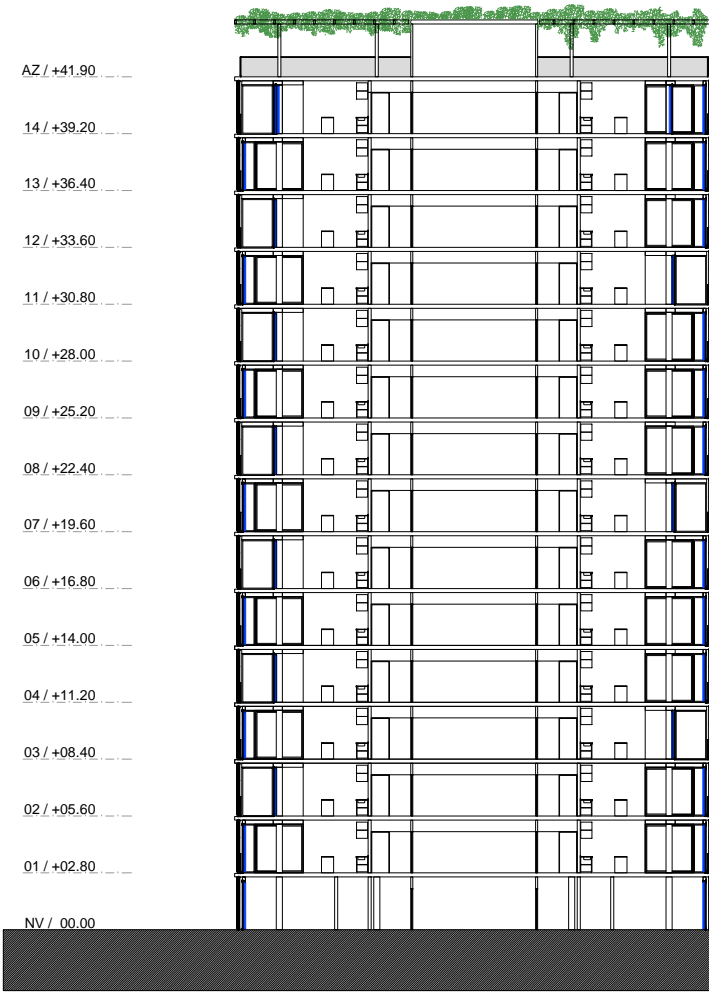
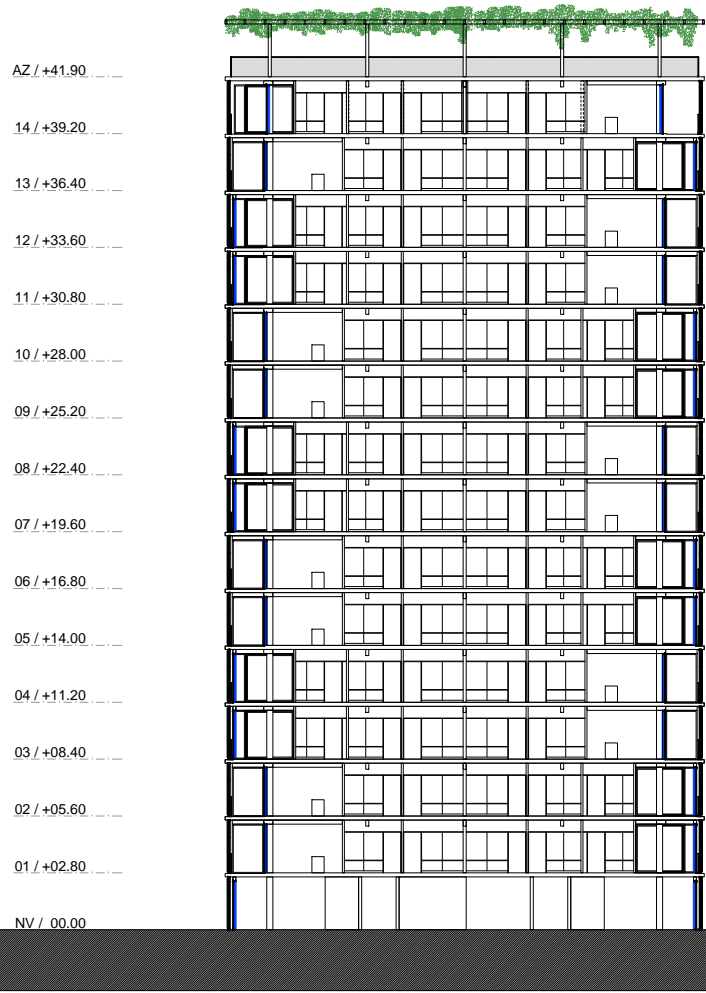
PLANTA 14°

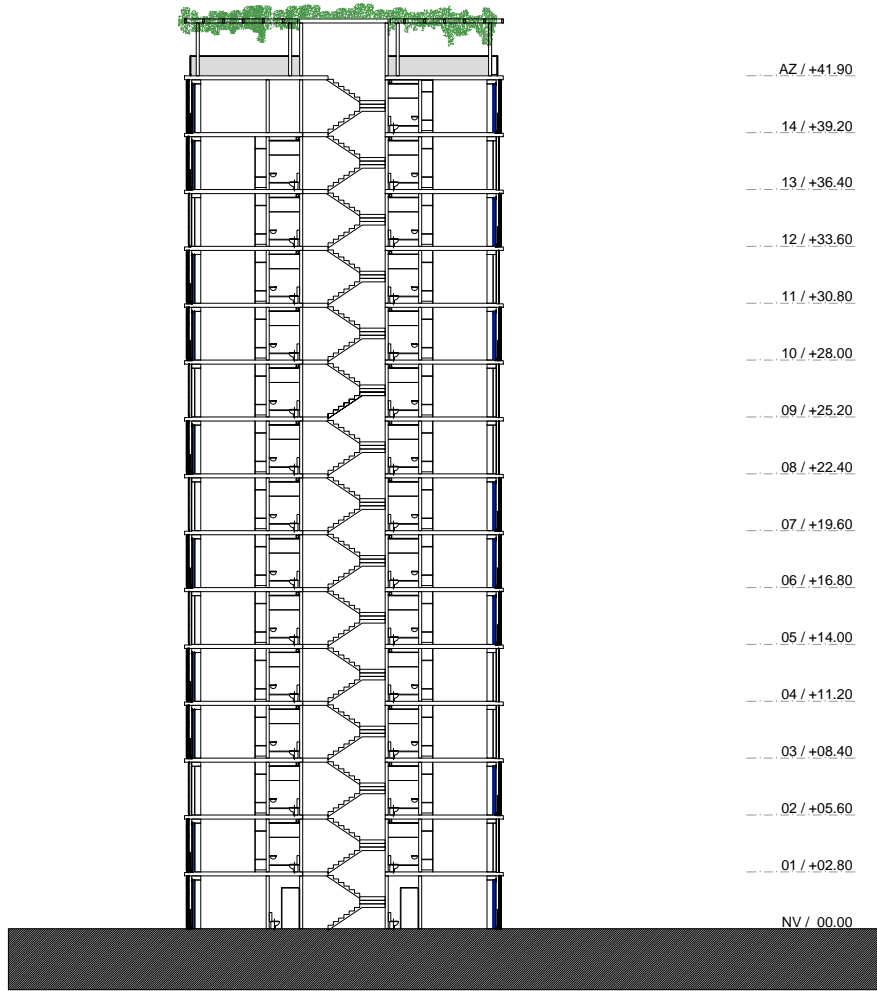


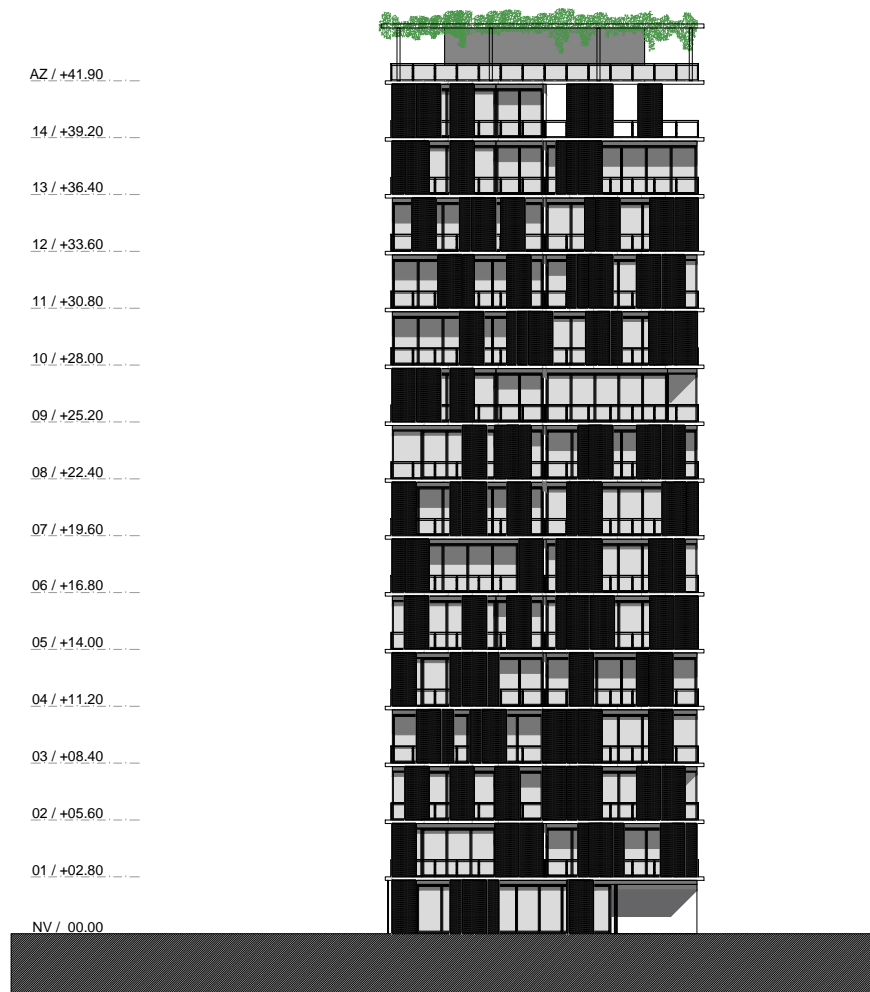
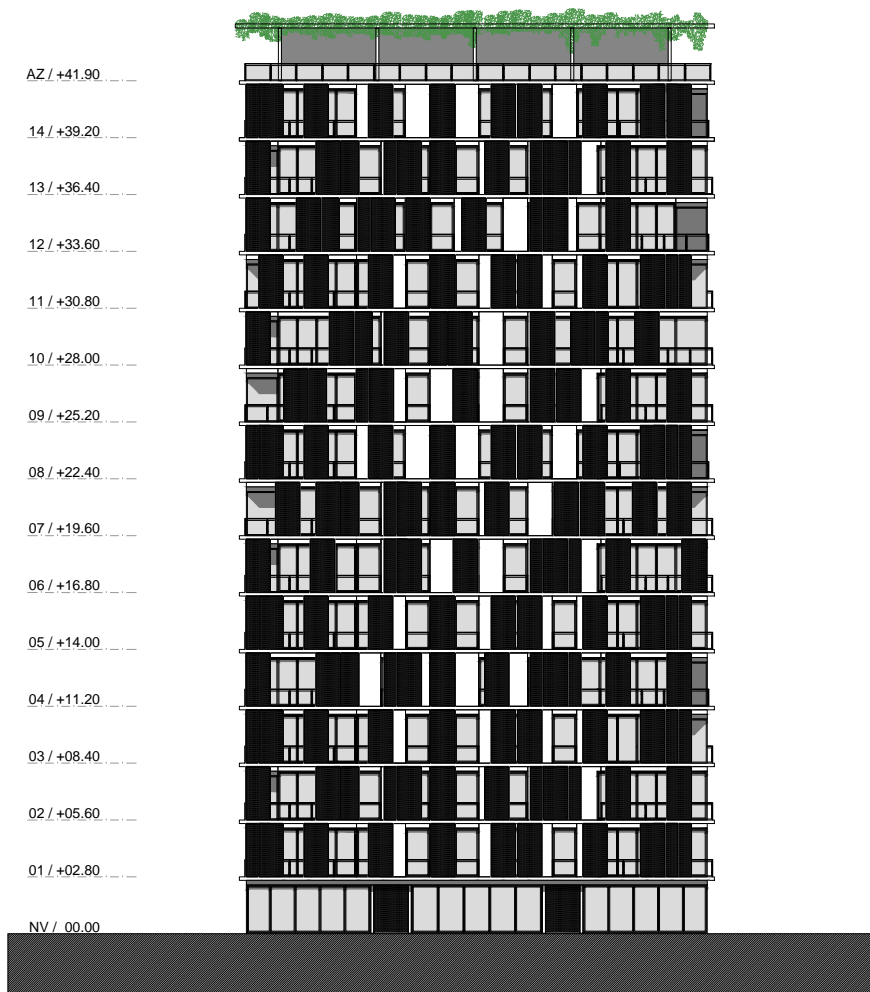
PLANTA 4° / 8° / 12°

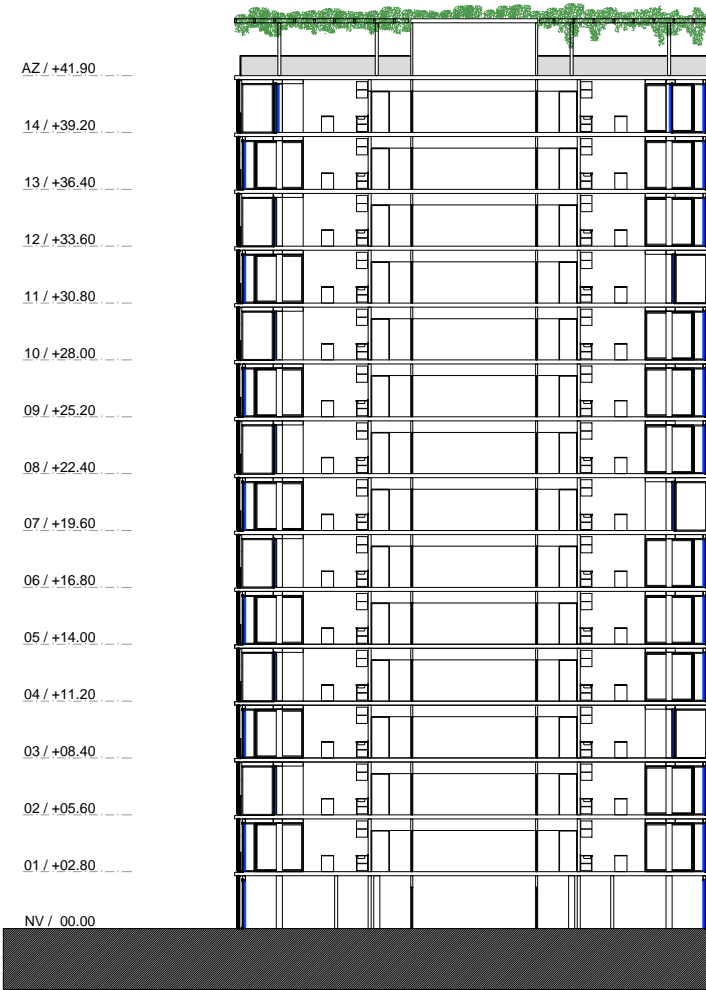


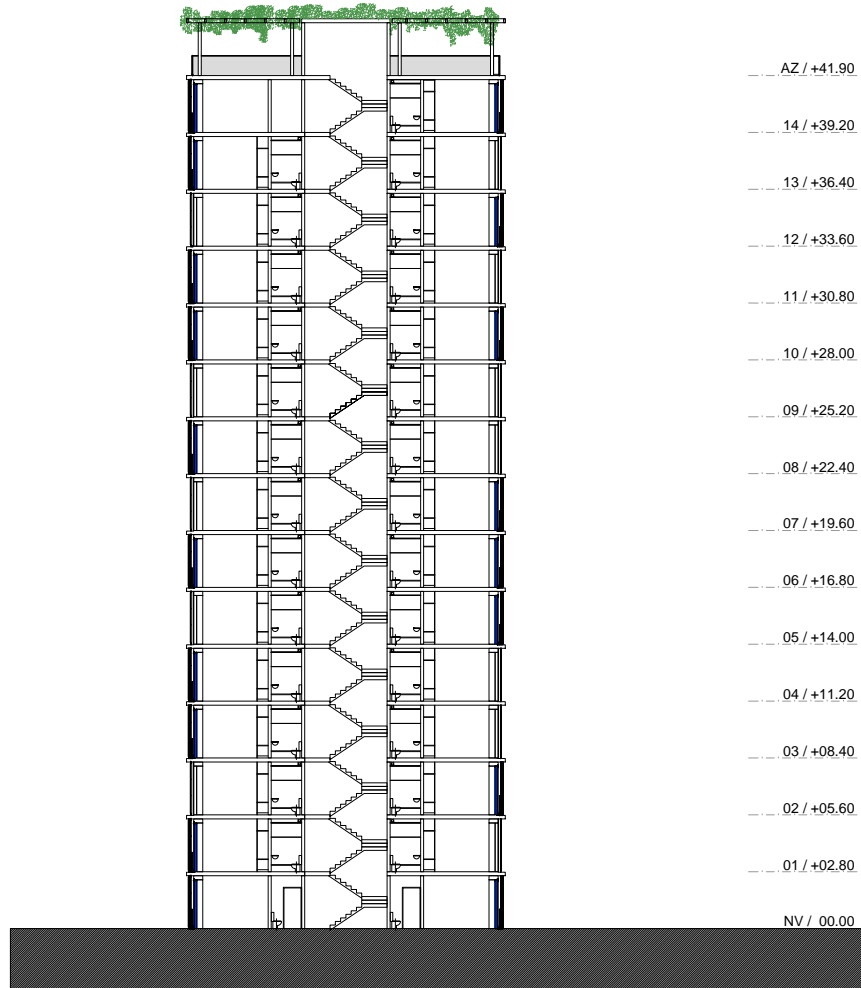
PLANTA DE TECHOS

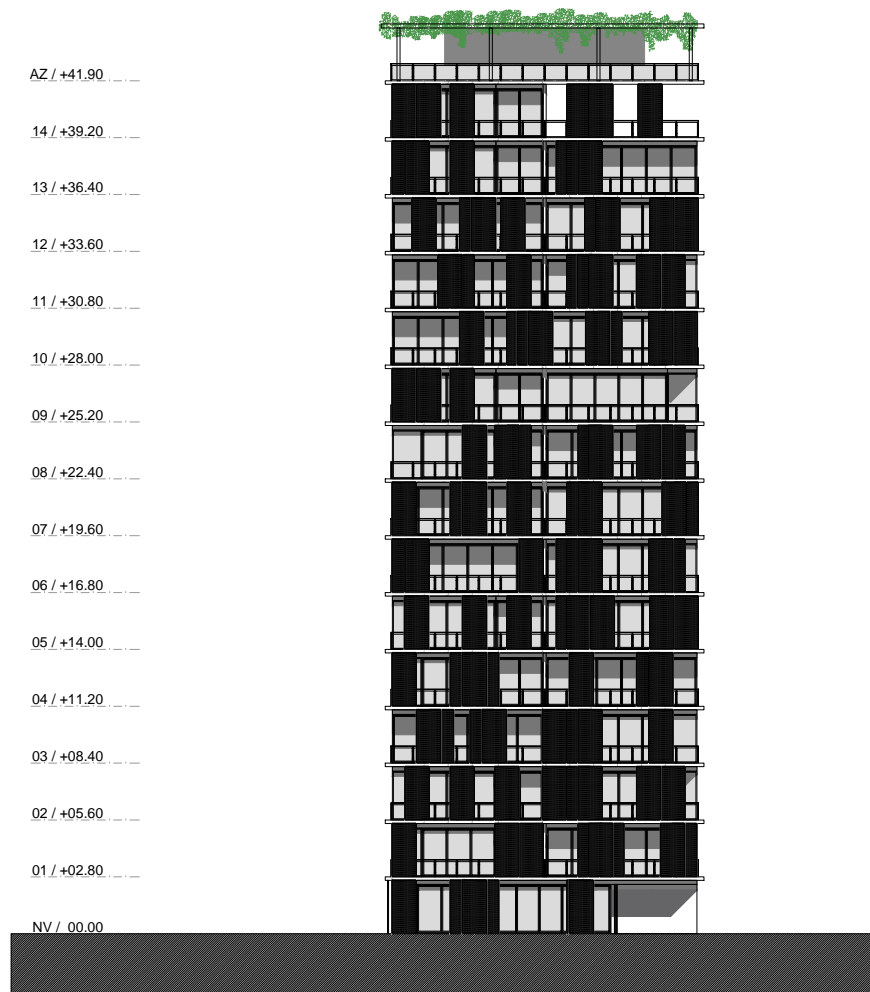
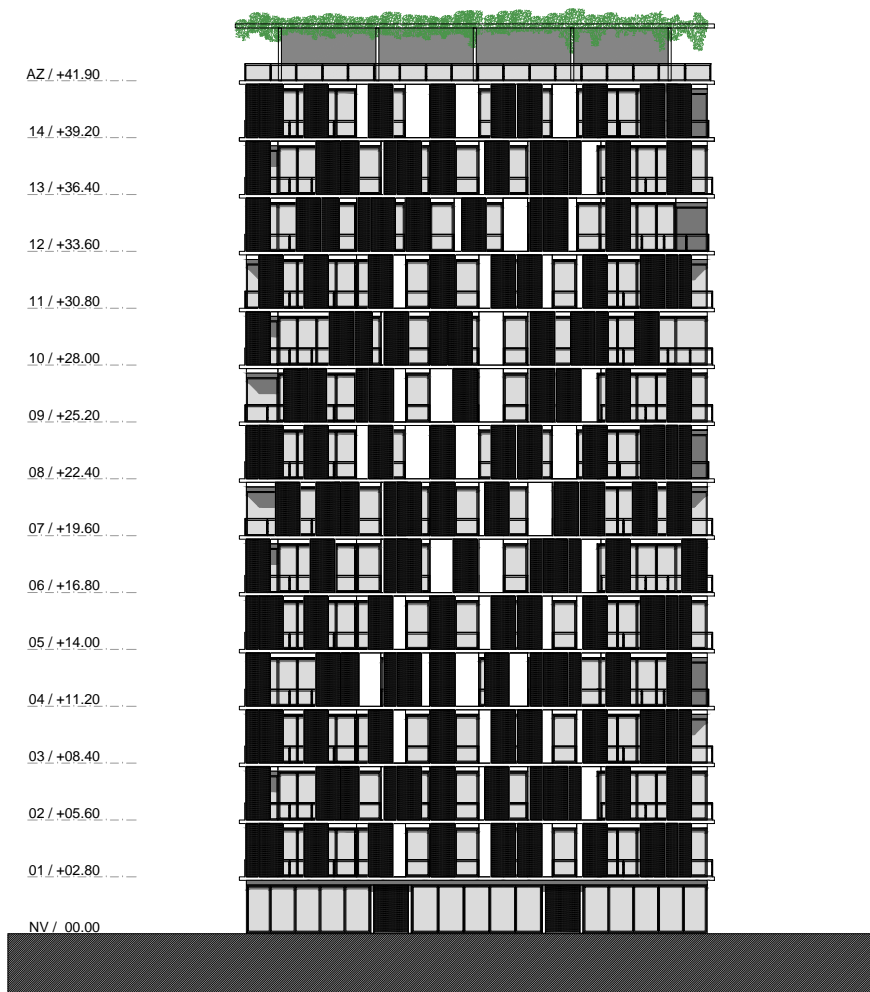


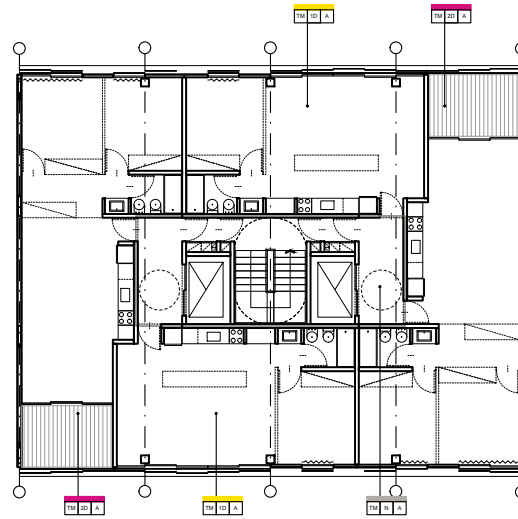




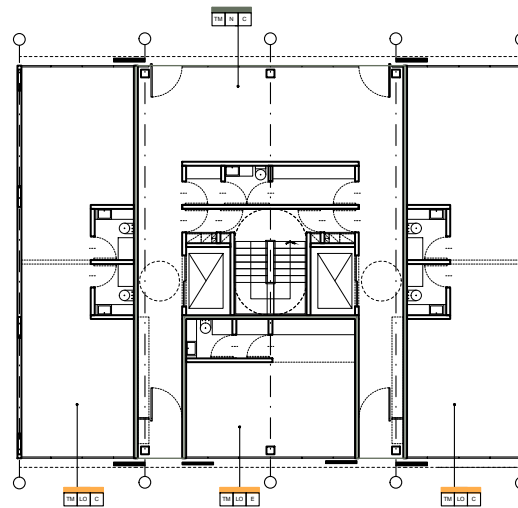




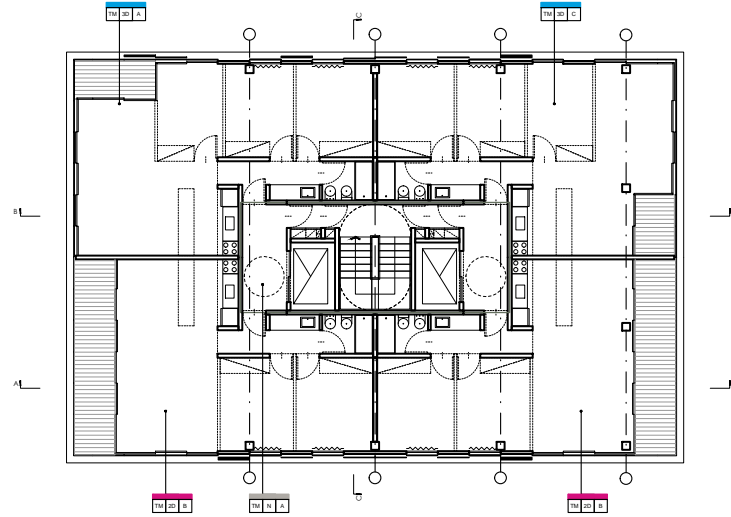




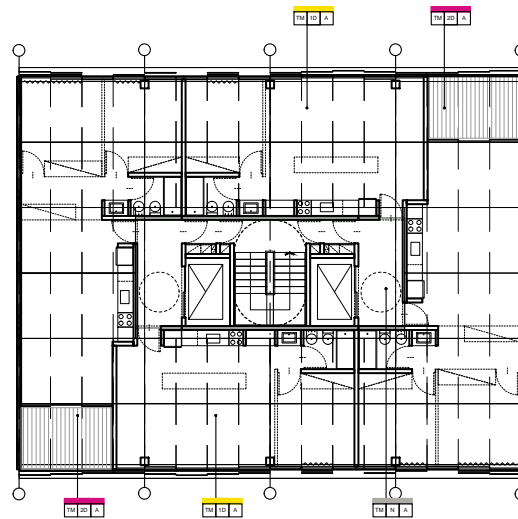
PLANTA 1° / 2°



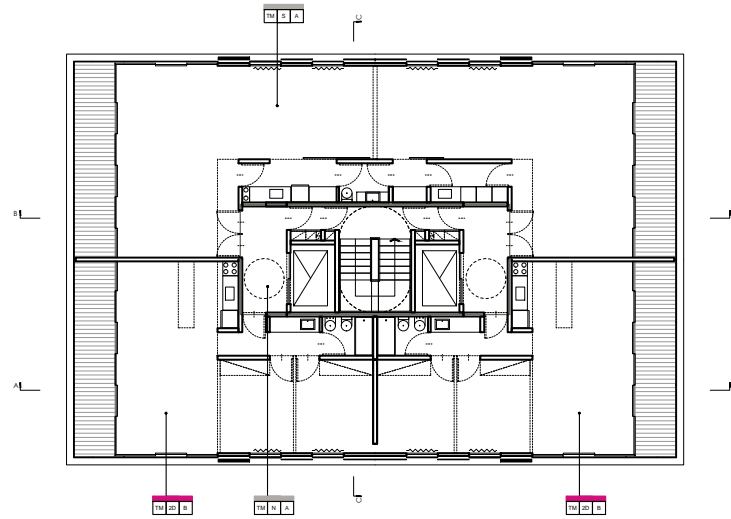
PLANTA BAJA



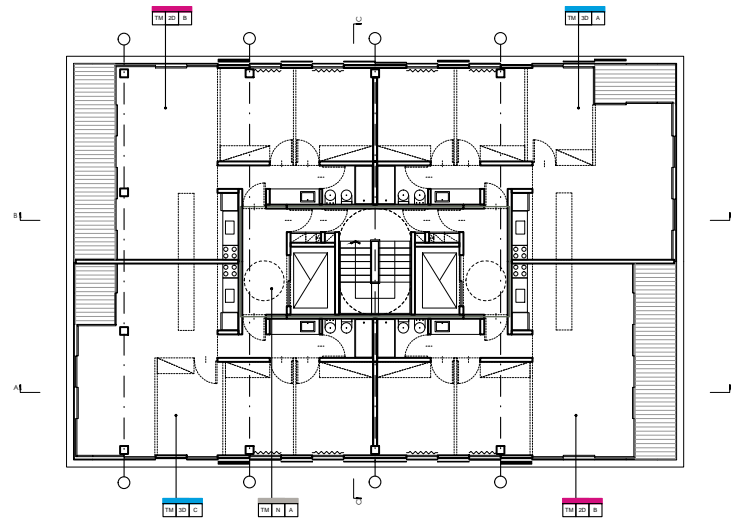
PLANTA 4° / 6° / 8° / 10° / 12°



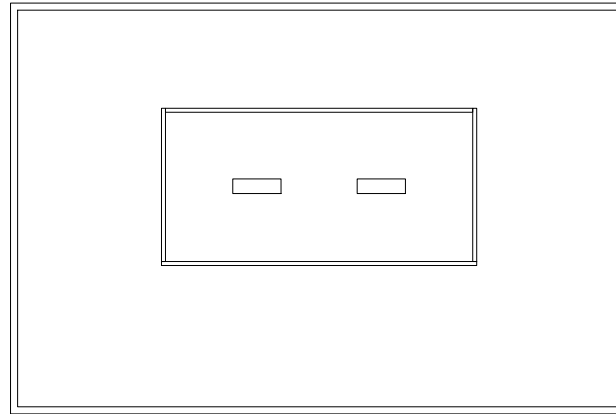
PLANTA 3°



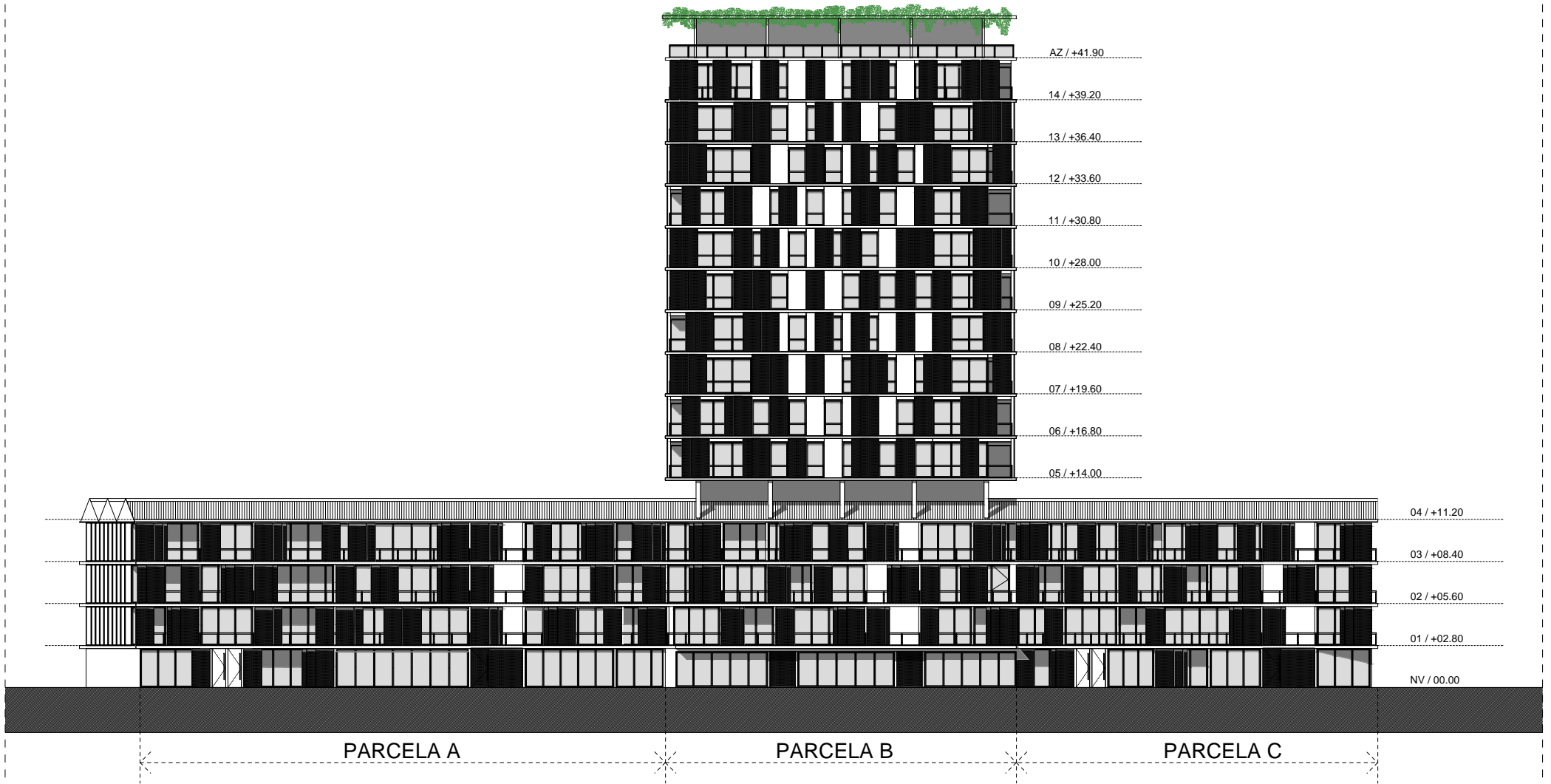
PLANTA 14°

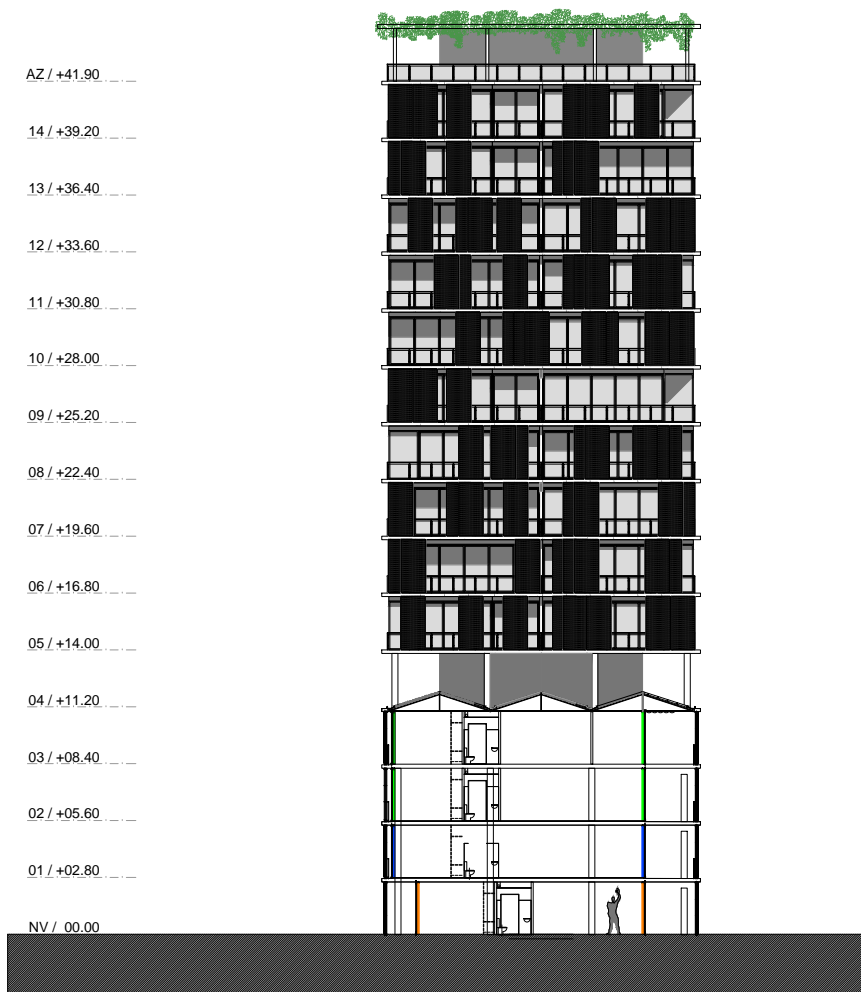


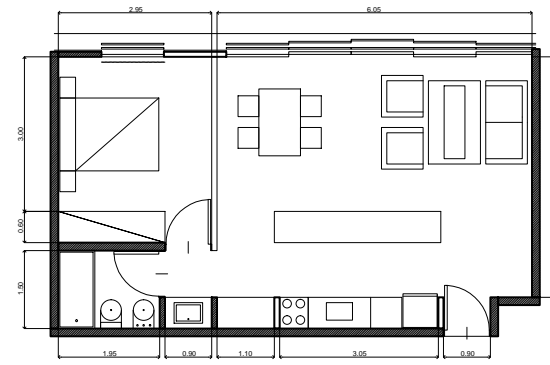
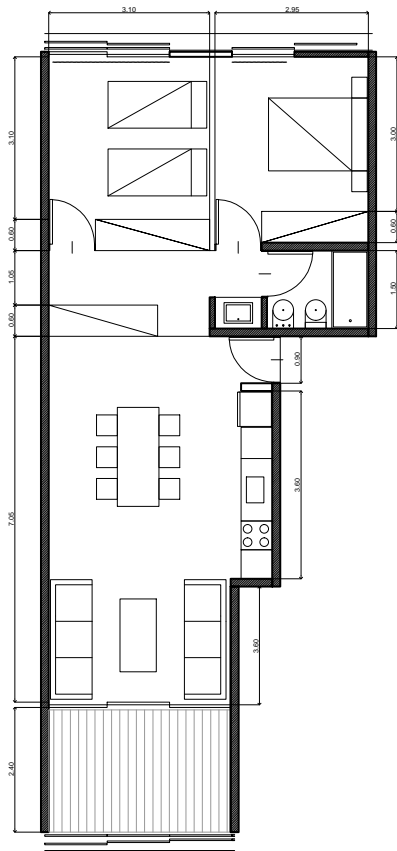
PLANTA 5° / 7° / 9° / 11° / 13°

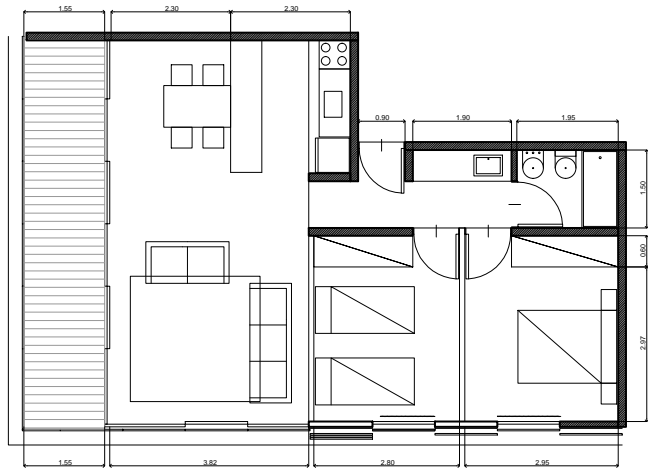


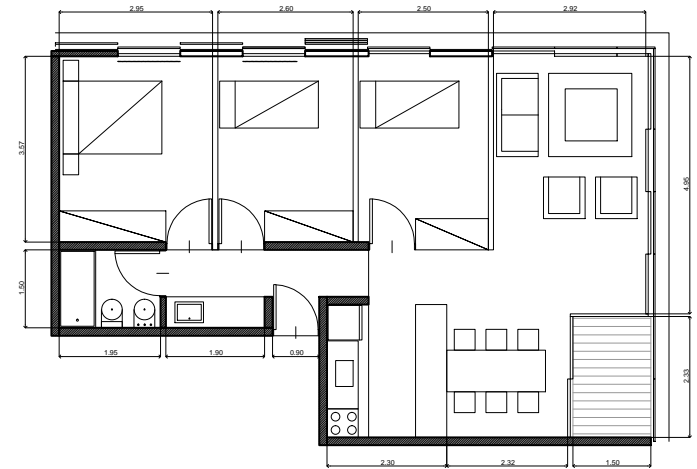
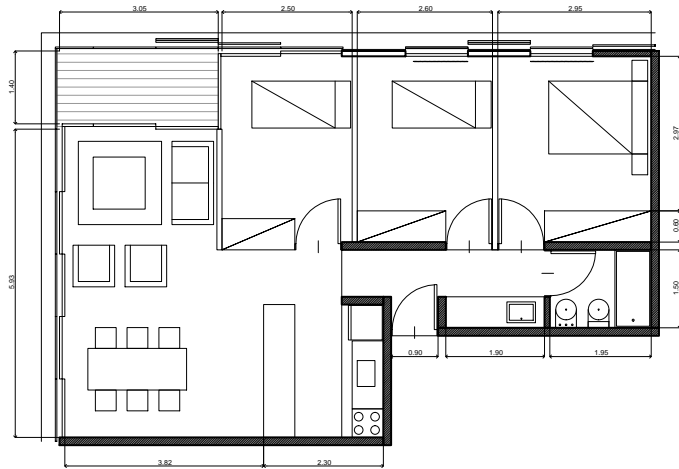
PLANTA DE TECHOS





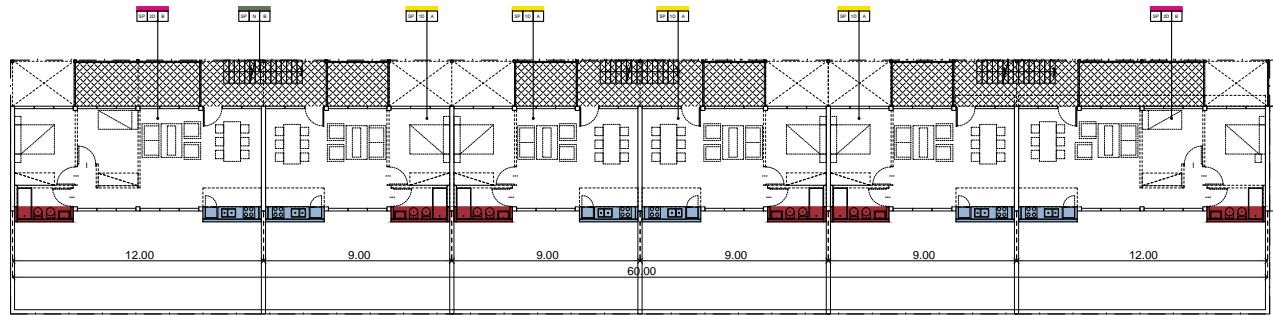




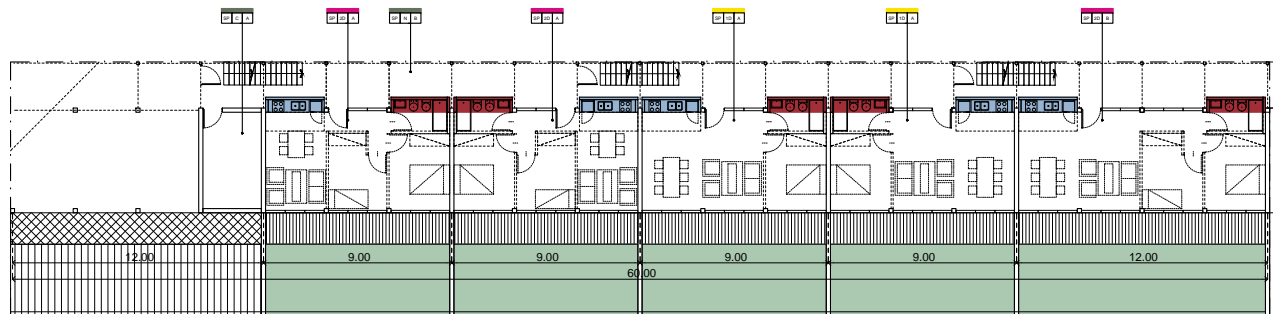




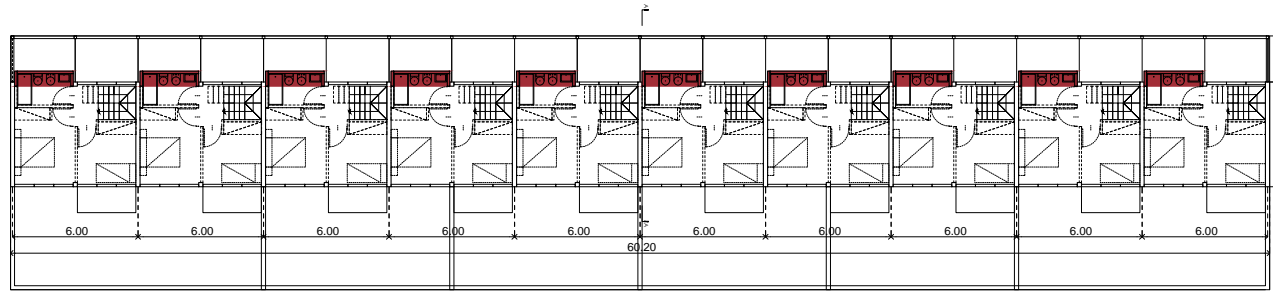
SUPLEMENTOS



PLANTA 1° 2°



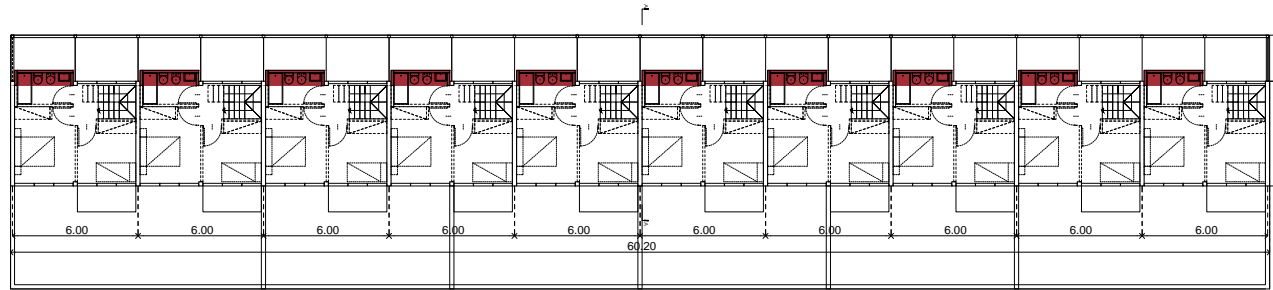
PLANTA BAJA



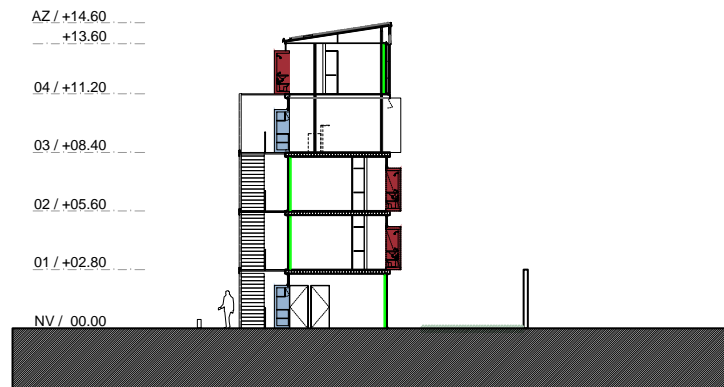
PLANTA 4°

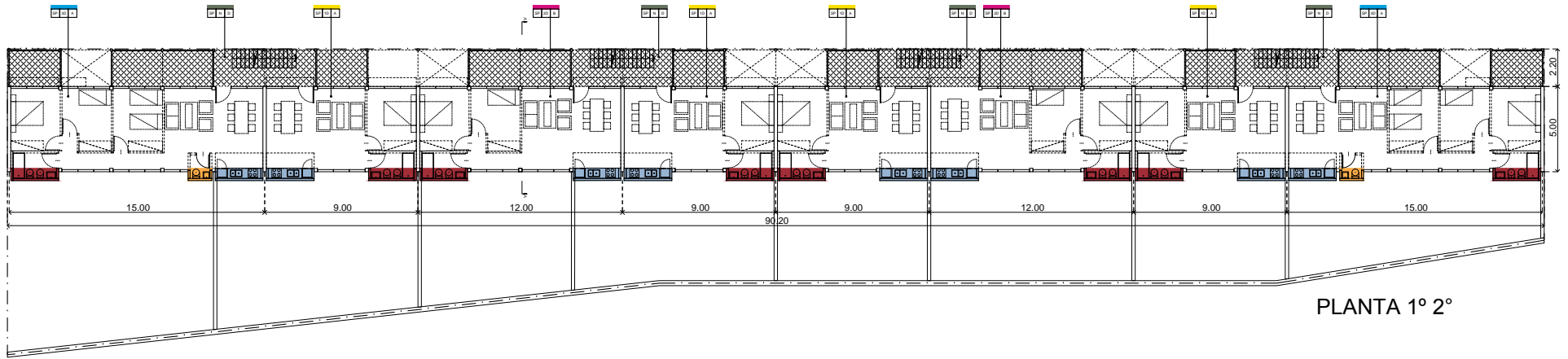


PLANTA 3°

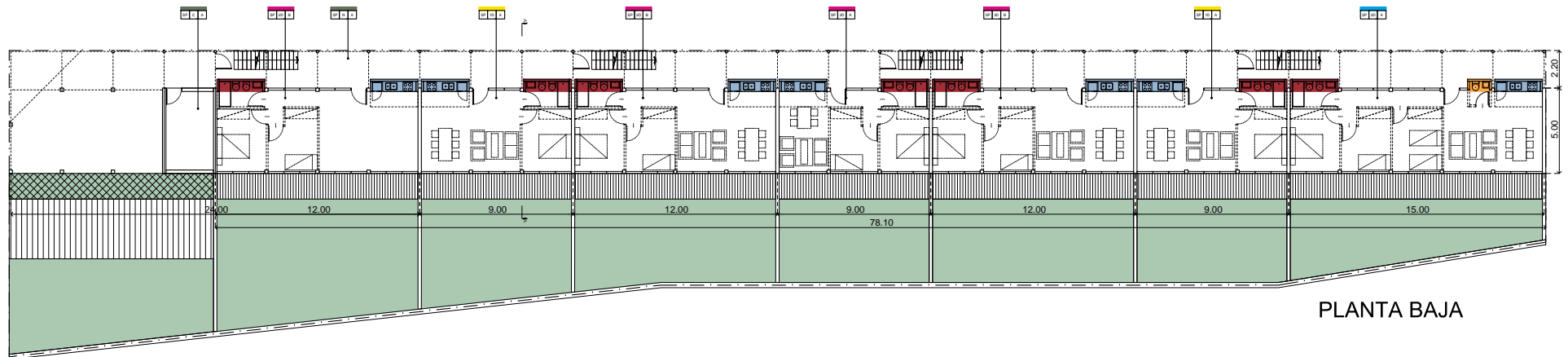


PLANTA 4°

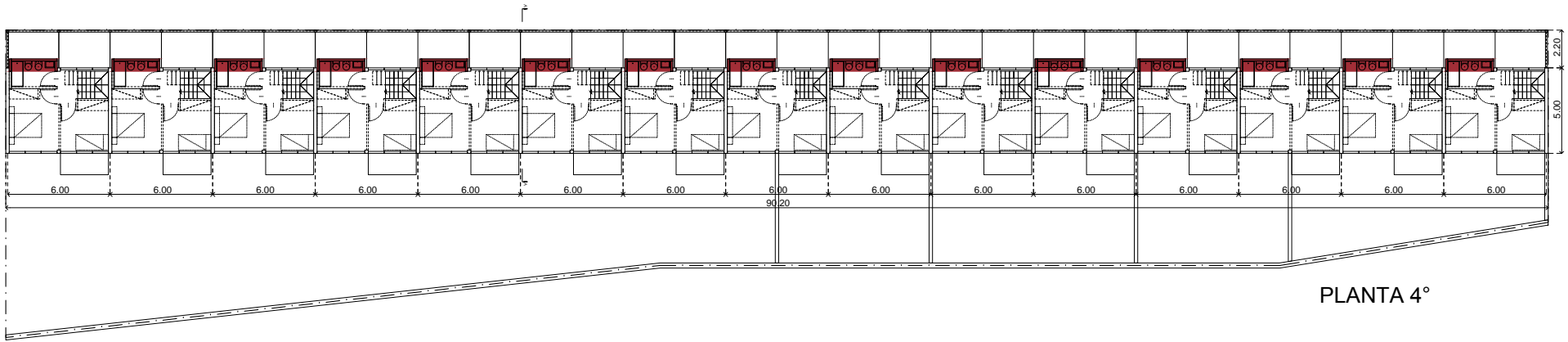




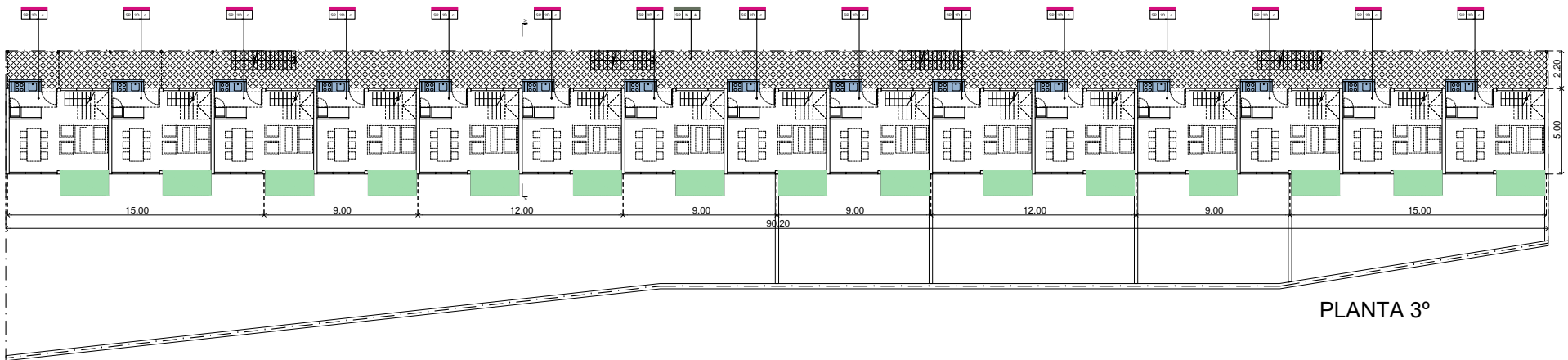
PLANTA 1° 2°



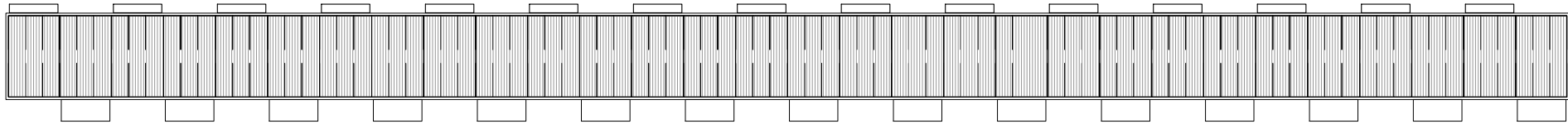
PLANTA BAJA



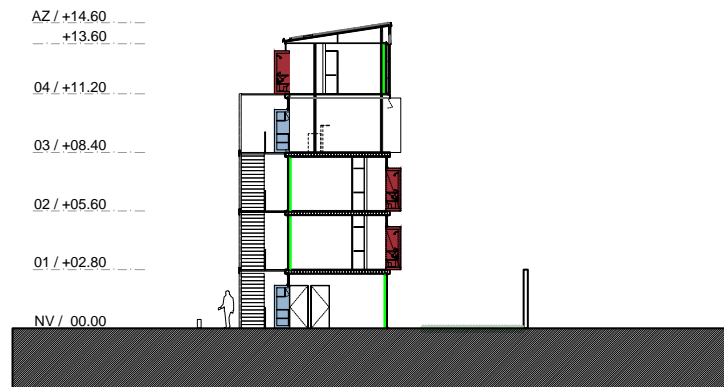
PLANTA 4°

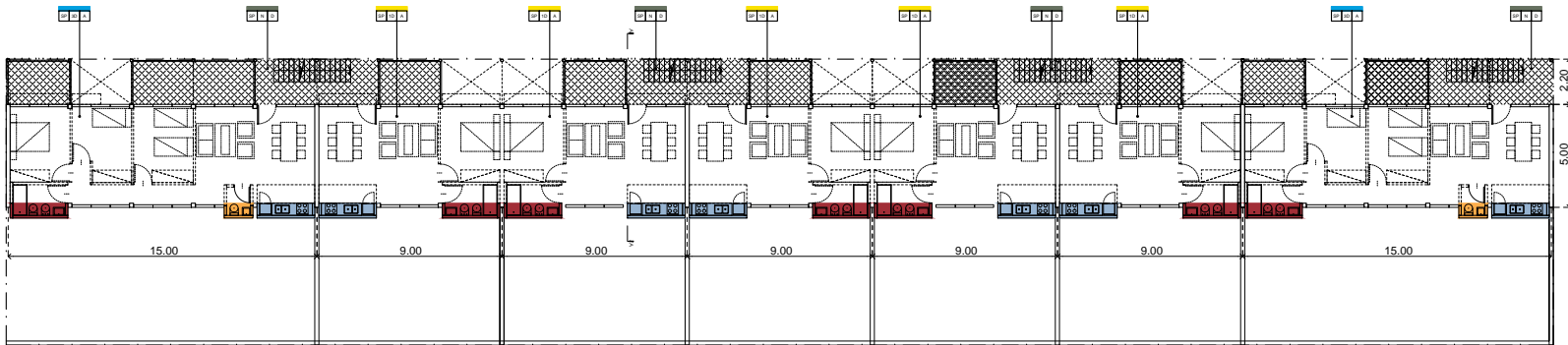


PLANTA 3°

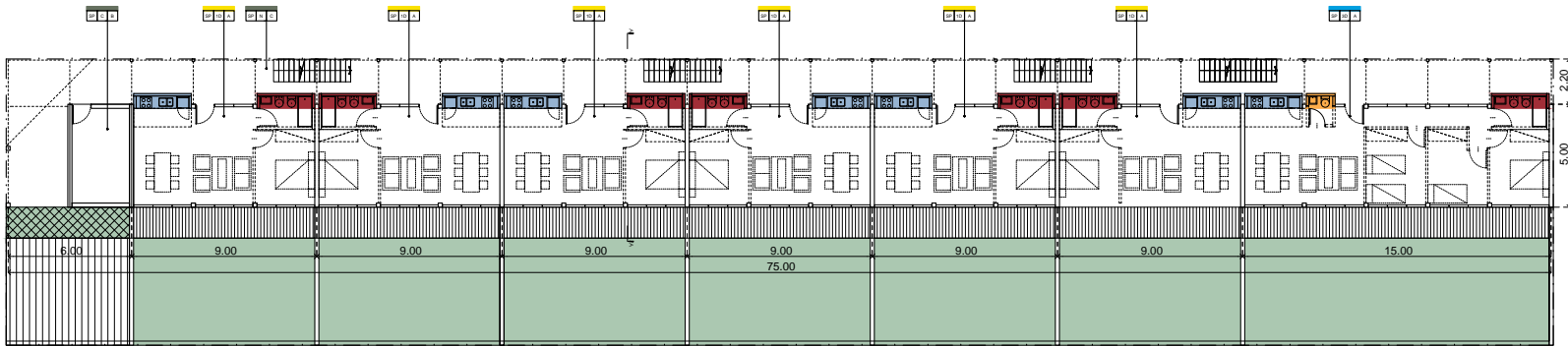


PLANTA DE TECHOS

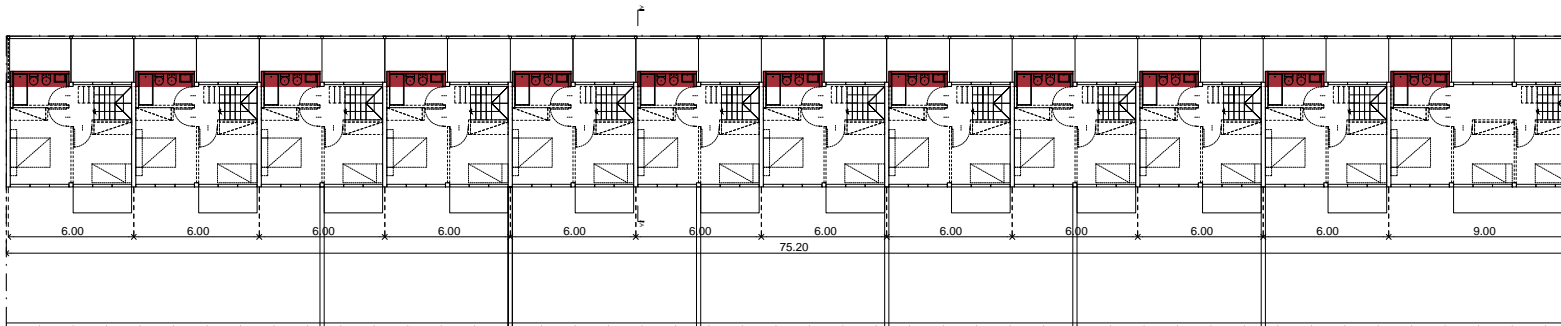




PLANTA 1° 2°



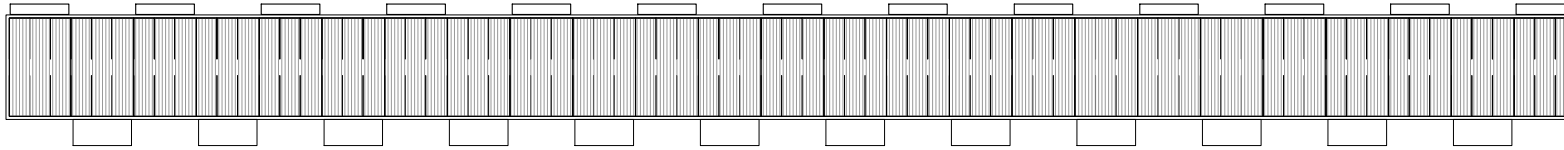
PLANTA BAJA



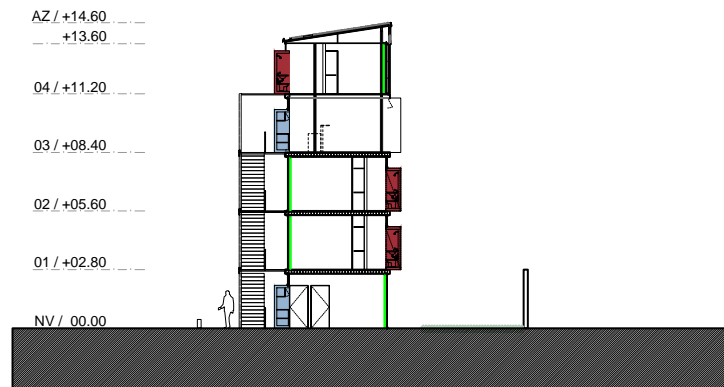
PLANTA 4°

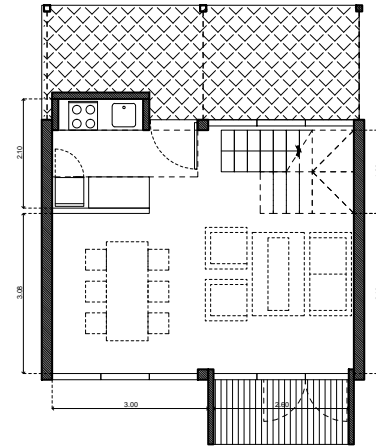
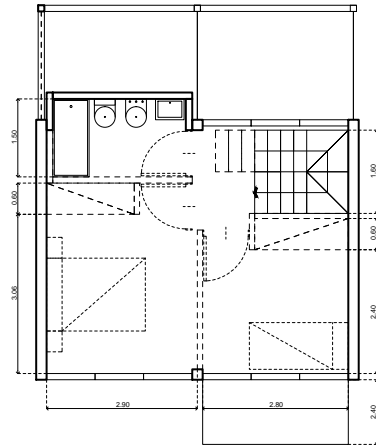


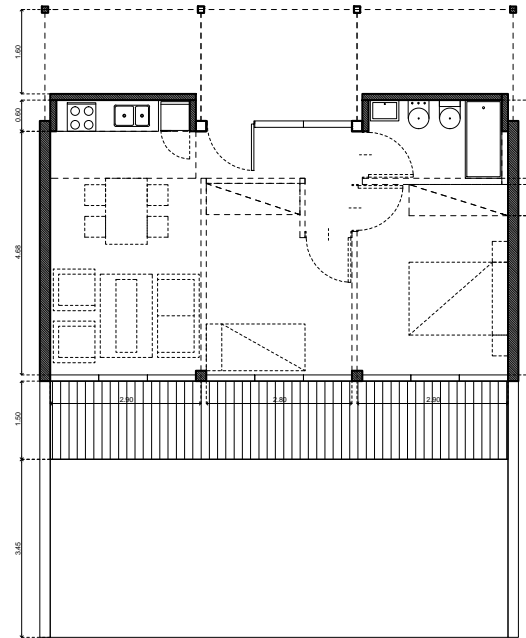
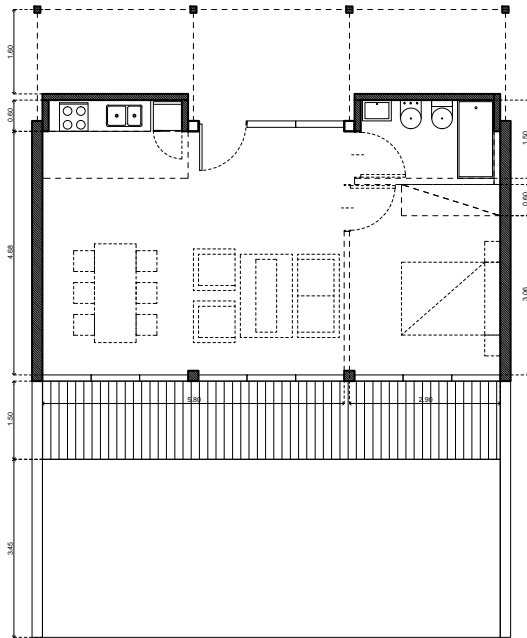
PLANTA 3°



PLANTA DE TECHOS









AUTORIDADES CAPMSA

Presidente

Alfredo Máximo Garay

Vicepresidente

Eugenio Breard

Directores

Fernando Suarez

Nestor Osvaldo Peña

Dario Damian Sarquis

Pablo Hector Walter

EQUIPO DE PROYECTO HI.FADU.UBA

Javier Fernández Castro

Arnoldo Rivkin

Matias Tozzini

Matias Torres

Lucia Solari

Federico Houllé

Nicolas Oro

Natalia Acevedo

Pablo Vitale

