1



TERCERA VÍA / PUENTE METROPOLITANO RECONQUISTA AVELLANEDA

MARCO
SERVICIO TÉCNICO EN CONSTRUCCIÓN

CICA
CENTRO INDUSTRIAL Y COMERCIAL DE AVELLANEDA

INFORMACIÓN INSTITUCIONAL

El Centro Industrial y Comercial de Avellaneda es una Asociación Civil representativa de la industria y el comercio de Avellaneda y zona de influencia, con 40 años de trayectoria institucional. Es reconocida a nivel regional, provincial y nacional, dado que forma parte de Cámaras y Federaciones.

Se manifiesta el trabajo, la evolución y el compromiso del Centro y de sus representantes a través de la constante participación, proyección y concreción de actividades, que potencian el rol de la entidad en la ciudad de Avellaneda.

El CICA realiza gestiones que se concretan para propiciar o propugnar acciones o iniciativas que se consideren convenientes al progreso económico y social, y para propender a la elevación cultural de la zona, por cualquier medio que posibilite la ilustración de sus habitantes. Cabe destacar que fueron muchas las acciones institucionales desarrolladas, haciéndole frente a diferentes problemáticas que se presentaron en el Norte Santafesino, intentando equilibrar posturas, defendiendo los intereses de los socios y siendo partícipes en gestiones interinstitucionales, otorgándole prestigio a la entidad.

El año comenzó con muchas expectativas y nuevas oportunidades. A pesar de las circunstancias, se vislumbraron tiempos mejores gracias a la constancia, la adaptación, la innovación y el trabajo en conjunto. Por ello, el CICA insta a otras instituciones a continuar por este camino, porque hoy más que nunca la tarea es motivar y generar espacios para involucrar a más interesados.

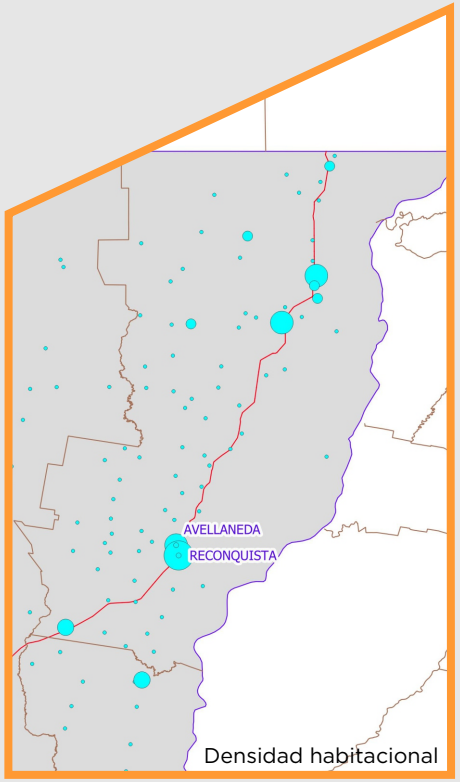
Con el convencimiento de que éstos son los cimientos para un trabajo institucional responsable, hoy la propuesta es procurar el progreso edilicio de Avellaneda y zona de influencia, fomentar las corrientes turísticas, lograr el mejoramiento de los medios de comunicación y promover en todas sus formas el progreso económico e industrial de toda la zona.

CICA
CENTRO INDUSTRIAL Y COMERCIAL DE AVELLANEDA

Teléfono | +543482481444 · WhatsApp | 3482 405840
Dirección | Calle 14 Nº671, Avda.
Email | contacto@cicavda.com.ar
Sitio web | www.cicavda.com.ar · Facebook | Centro Industrial y Comercial Avellaneda

CONTEXTO / SITUACIÓN ACTUAL

- La **aglomeración urbana Reconquista – Avellaneda** es la **tercera más grande de la provincia de Santa Fe** con una población aproximada de 120.000 habitantes, lo cual significa un 58% de la población del departamento General Obligado.
- Las ciudades de Reconquista y Avellaneda poseen su **tejido urbano atravesado por la Ruta Nacional N° 11**. La particularidad de la vinculación del área metropolitana radica en que los parques industriales y los cascos céntricos de ambas ciudades se encuentran de lados opuestos de dicha ruta nacional.
- Son de público conocimiento los reclamos sobre las **necesidades de ampliar la capacidad de conexiones entre ambas ciudades** para reducir los tiempos de viaje, así como también evitar los graves accidentes de tránsito que se producen con frecuencia.





PROBLEMÁTICAS DEL ÁREA METROPOLITANA

GENERALES

- La traza del ferrocarril y la confluencia de Ruta Nacional Nº11 – Corredor del Mercosur, Ruta Nacional A-009 Y Rutas Provinciales Nº1 Y 40-S en la zona urbana se superponen con la infraestructura de transporte local. Estas vías se configuran como barreras que producen secciones, desconexiones y desarrollos desiguales de los distintos sectores urbanos. Esta situación tiene como consecuencia conflictos viales y graves accidentes de tránsito.
- Como ciudad cabecera del departamento General Obligado, la ciudad de Reconquista cuenta con una infraestructura regional de importancia que no se ve reflejada en una infraestructura local que sirva de articulación para dichos fines.
- La red vial no se encuentra jerarquizada a fines de generar conexiones directas entre los sectores barriales entre sí y con la zona central.

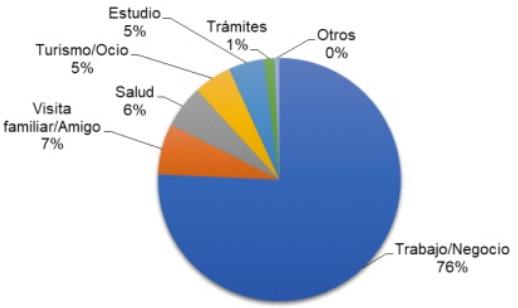
PARTICULARES DEL ÁREA METROPOLITANA

- El sistema vial se encuentra desarticulado y su acceso por parte de los usos industriales es conflictivo. La deficiente conectividad entre las ciudades afecta negativamente la movilidad de personas y mercancías.
- El transporte pesado circula dentro del área urbana provocando conflictos viales que afectan la capacidad de la infraestructura vial disponible.
- El transporte público urbano e interurbano es deficiente y de baja calidad, lo que promueve una preponderancia del transporte particular sobre el transporte público.
- La red de bicisendas que vinculan las ciudades es insuficiente. Además, por desarrollarse sobre la RN11 se generan puntos de conflicto que conllevan a un riesgo para la seguridad de los ciclistas.

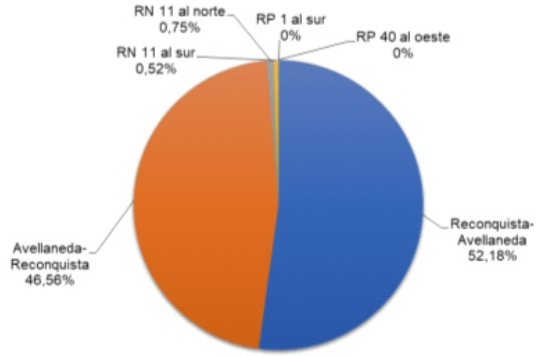
ANÁLISIS DE ANTECEDENTES

- **Proyecto de Circunvalación Reconquista-Avellaneda (realizado por consultoras privadas)**
- **Análisis Hidráulico de cauce del Arroyo El Rey (proyecto circunvalación Reconquista-Avellaneda)**
- **Estudio de demanda y jerarquización para la nueva interconexión vial Reconquista-Avellaneda (Grupo CETRAM UTN-FRSF)**
- **Informe accidentodológico en vías existentes**
- **Evaluación de crecimiento de ambas ciudades**
- **Plan Estratégico Territorial del Gobierno Nacional. 2018**
- **Código de Ordenamiento Urbano Ambiental de Avellaneda**
- **Plan de Ordenamiento Urbano Ambiental de Reconquista**
- **Plan de Bordes y Densificación Urbana de la Ciudad de Reconquista**

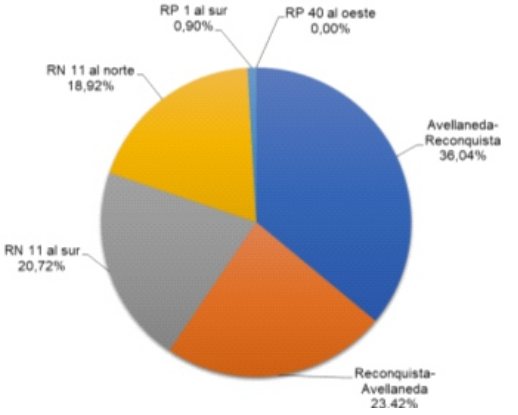
MOTIVO DE VIAJE



ATRACCIÓN Y GENERACIÓN DE VIAJES
Vehículos livianos y bicicletas



ATRACCIÓN Y GENERACIÓN DE VIAJES
Vehículos semipesados y pesados

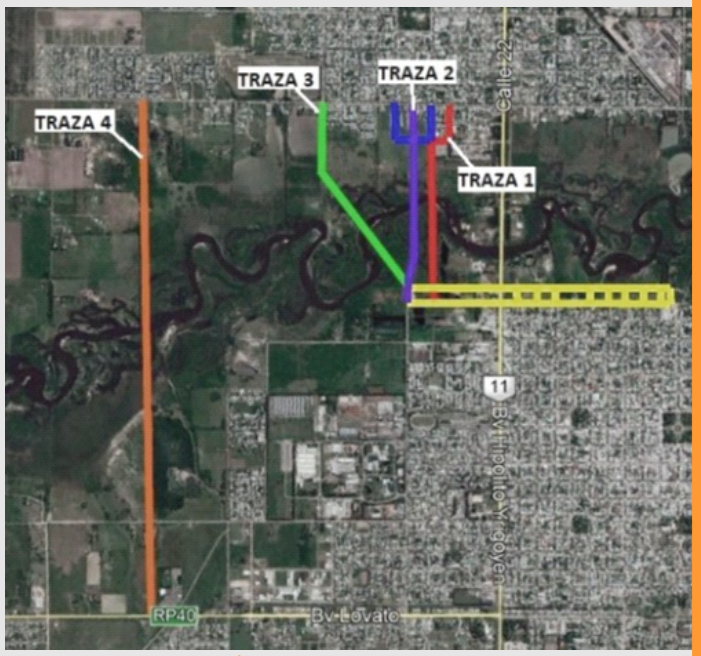


Encuesta realizada por
CETRAM - UTN - FRSF - año 2019

ALTERNATIVAS DE TRAZAS

Realizado por: CETRAM - UTN

- **TRAZA 1:** Proyección Calle Nº 14 Avellaneda, con salida a Calle I. Faccioli Reconquista.
- **TRAZA 2:** Proyección Calle Nº 12 Avellaneda, con salida a Calle I. Faccioli Reconquista.
- **TRAZA 3:** Proyección Calle Nº 2 Avellaneda, con salida a Calle I. Faccioli Reconquista.
- **TRAZA 4:** Proyección Calle Nº 120 Avellaneda, con salida a Ruta 40S Reconquista.



PROYECTO DE CIRCUNVALACIÓN RQTA - AVDA

Encargado por la DNV a consultoras privadas.

Se plantean dos nuevas vías de interconexión. Por un lado, una tercera vía hacia el este propia del proyecto y por otro, una cuarta vía hacia el oeste, la cual es parte de la traza que permitirá vincular el área industrial de Reconquista y el proveniente de la RP 40 s.



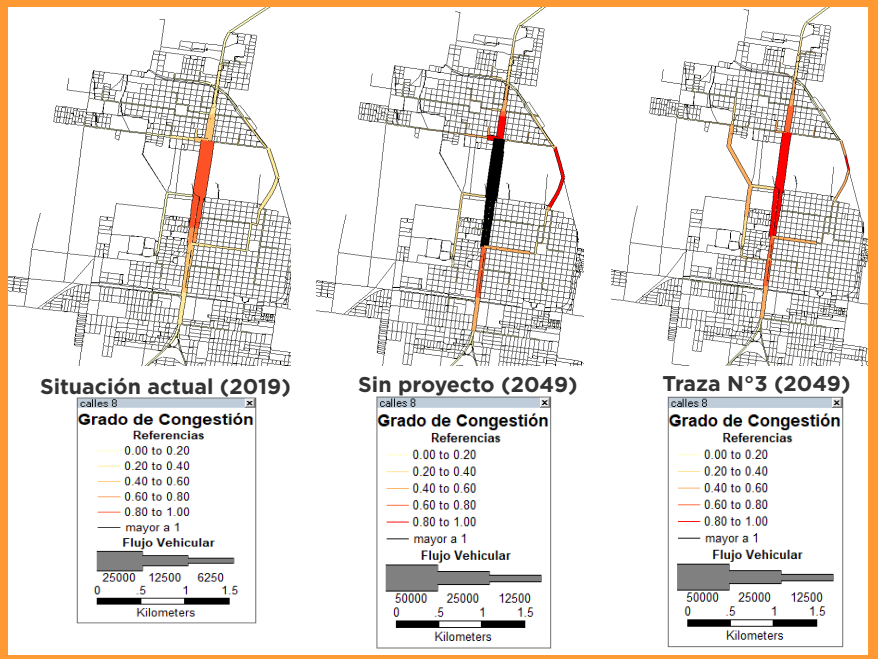
DETERMINACIÓN DE TRÁNSITO FUTURO

Realizado por: CETRAM - UTN - FRSF

En función al crecimiento poblacional del conglomerado Reconquista-Avellaneda, se estableció una tasa de crecimiento poblacional anual promedio de ambas ciudades de 1,433%, mediante el cual se proyectó la demanda de tránsito a 30 años.

Para el año 30, la demanda se incrementará en un 53,2% respecto del actual llegando a niveles aproximados a los 52.500 vehículos/día ambas direcciones.

ESCENARIOS	TMD 2049-Vehículos livianos		
	Ruta Nacional N°11	Camino Héroes de Malvinas	Nueva interconexión vial
SITUACIÓN SIN PROYECTO	40.893	9.472	-
ALTERNATIVA TRAZA Nº 1	28.811	4.567	16.987
ALTERNATIVA TRAZA Nº 2	28.145	4.292	17.928
ALTERNATIVA TRAZA Nº 3	30.949	5.701	13.715
ALTERNATIVA TRAZA Nº 4	37.159	8.535	4.671



5

ELECCIÓN DE TRAZA ALTERNATIVA

En base al estudio de la información disponible en antecedentes relacionados y de acuerdo al resultado de debates con actores involucrados en el proyecto, se realizó la elección de traza óptima para el presente trabajo, con el objetivo de que el mismo contribuya a generar los consensos necesarios para su materialización.

Una de las principales dificultades a la hora de la elección de la traza se debe a la particularidad de que ambas ciudades están divididas por la RN11 y tanto sus centros comerciales como parques industriales se encuentran en lados opuestos de dicha vía.

Se considera que la traza oeste del proyecto de circunvalación se encuentra en la actualidad alejada de los centros urbanos, por lo que no sería una opción adecuada como aliviadora de la situación existente.
Por otro lado, la magnitud de dicho proyecto hace suponer que será una obra a ejecutarse a largo plazo, por lo que, **para aliviar la situación problemática existente, se requiere con urgencia realizar un proyecto ejecutivo para una obra posible de realizar en el corto plazo**.

Del análisis de la demanda de tránsito se puede ver que **con una proyección a treinta años de la situación actual el estado de tránsito sobre las vías existentes se agravará de manera preocupante.**
Este agravamiento implicará un aumento de los siniestros viales que se producen actualmente. También se agravarían las pérdidas económicas que son producto de las deficientes vías de comunicación.

Para evitar llegar a dicha situación se analizó el proyecto de cuatro posibles trazas. Se concluye que dos de dichas trazas son convenientes para el horizonte planteado.
Estas trazas plantean la vinculación desde Reconquista por calle 44 – 27 de abril. Desde Avellaneda la alternativa Traza 2 plantea la vinculación por calle 12 y la alternativa Traza 3 por la calle 2.

Si bien ambas alternativas se consideran opciones viables, analizando los crecimientos de ambas ciudades, de acuerdo a la disponibilidad de tierra y los lineamientos de los planes urbanos de la ciudad, se aprecia un marcado desarrollo hacia el oeste, por lo que **se estima como opción más conveniente la elección de la Traza 3 (Calle 2 (Avda) / Calle 44 - 27 de Abril (Rqta))** que plantea una vinculación hacia dicho sector.



6

ELECCIÓN DEL PERFIL TRANSVERSAL TIPO

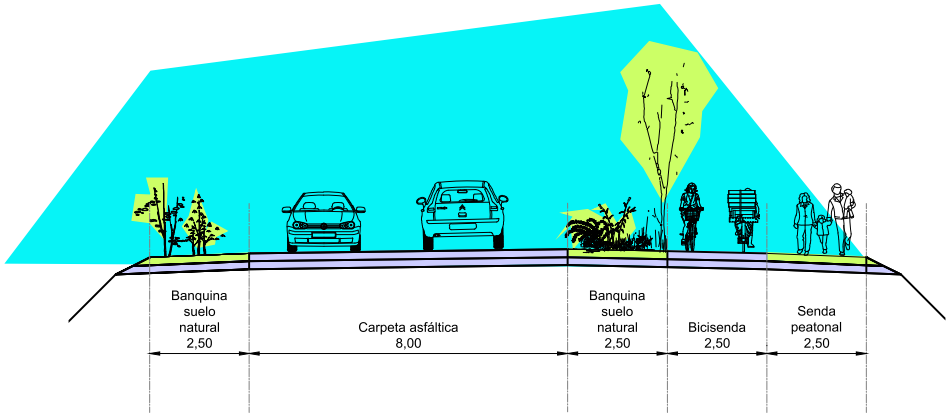
El puente existente actualmente sobre la RN11 posee un tránsito medio de 26800 v/d, de no ejecutarse el proyecto este número se elevaría en treinta años a 40.900 v/d, generando una situación insostenible.

Esta vía de comunicación en el horizonte planteado tendrá una demanda que alcanzaría los 13500 v/d mejorando la situación en RN11, la cual tendría un tránsito medio de 30.000 v/d.
En base a esto se determina que para la demanda planteada a treinta años sería aceptable una calzada de un carril por sentido. Dicha demanda representaría un 50% de la actual sobre el puente de la RN11.

Como se pudo apreciar en el análisis de antecedentes, el volumen de motocicletas y bicicletas que circulan el área metropolitana es elevado y representa una proporción importante de los accidentes ocurridos.
Para mejorar la seguridad vial de las motocicletas se proponen limitaciones de velocidad a 60km/h, lo que sumado a la reducción de tránsito generará condiciones de mayor seguridad.
Para el caso de los ciclistas se propone sobre uno de los márgenes la construcción de bicisenda de doble sentido de 2m de ancho con iluminación propia.

Actualmente las vinculaciones entre las ciudades generan también la circulación de peatones, que la utilizan como medio recreativo y de ejercitación, por lo cual se plantea, en concordancia con los objetivos del Plan de Bordes, la materialización de una senda peatonal/aeróbica y la conformación de espacios públicos recreativos en relación con el Arroyo a 150 m de las cabeceras del puente.

Se propone la forestación de la cinta verde al costado de las calzadas para mejorar el paisaje y la calidad urbana y ambiental del medio en el que se inserta la vía.

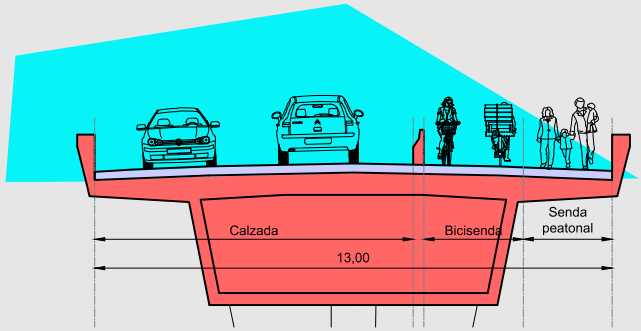




ELECCIÓN DE PUENTE A EJECUTAR

En el mismo sentido que para el análisis de la elección del perfil tipo del camino, para el caso del puente se considera suficiente la materialización de 2 carriles vehiculares, con senderos ciclísticos y peatonales hacia los lados.

Respecto de luces y cotas, teniendo en cuenta estudios del proyecto de circunvalación, se estima una cota de fondo de viga de 40,50 m (ampliamente mayor a la existente en puente de RN11) y una luz total de 300 mts (la luz existente en el puente actual sobre RN11 es de 150m).
Se plantea la ejecución de un puente de voladizos con pilotes, estivos, y dovelas de hormigón armado. Se estiman dimensiones de acuerdo a antecedentes de obras similares, para los objetivos propuestos en este proyecto.





OBRAS COMPLEMENTARIAS PROPUESTAS

De lo estudiado en la instancia de diagnóstico surge como como problemática a abordar la forma de vincular la tercera vía propuesta con el casco céntrico de la ciudad de Reconquista que se encuentra en la margen opuesta de la RN 11.

En el estudio de demanda estudiado en la totalidad de las alternativas propuestas surge la necesidad de la materialización de un par circulatorio para tal fin. No existen arterias jerarquizadas que puedan ser fácilmente destinadas para tal fin.

Existe además la problemática de la intersección de calle Ireneo Facioli con RN 11. Allí confluye tránsito pesado pasante de la RN 11 y tránsito saliente y entrante al Parque Industrial de Reconquista.
Sumado a esto, se introduce un caudal peatonal, ciclístico y vehicular adicional proveniente del Instituto EEMPI 8113.
La semaforización de tal intersección resulta compleja e inconveniente.

En el caso de materializarse la tercera vía, la vinculación ciclística en la ciudad de Reconquista se vería interrumpida en la intersección con la calle Ireneo Facioli, generando una situación de gran peligrosidad para ciclistas y peatones.

Como alternativa de resolución de estas problemáticas, se plantea la materialización de un puente sobre nivel de la RN11. Este permitirá el cruce de la calle Ireneo Facioli sobre la RN 11, con una calzada vehicular y pasarela ciclística y peatonal.

El Bv. Independencia en la actualidad presenta calzada natural, pero se encuentra desarrollado y próximo a iniciarse el proyecto de pavimentación del mismo.
Este bulevar Presenta continuidad hacia el sur de la ciudad por el Bv. Constituyentes, generando una circunvalación urbana hacia los nuevos desarrollos que se dan en dicho sector de la ciudad.

Por último, se propone la ejecución de una bicisenda sobre calle Ireneo Facioli entre la vinculación con la Tercera vía y la RN11.





ANÁLISIS DE COSTOS DE OBRA

Con la finalidad de cuantificar económicamente la propuesta desarrollada, se detalla la estimación de cantidades y costos unitarios y totales de las tareas necesarias para la ejecución de la obra.

Se determinaron ítems generales de las tareas que tienen mayor incidencia en el costo, los cuales se describen a continuación.

Ítem 1 – Movimiento de suelo.
Incluye materiales, mano de obra y equipos para la liberación de la traza, el desbosque y desmonte de la zona a rellenar, la eliminación de todo material no apto para relleno y el traslado al lugar que correspondiere, la construcción de los recintos para contención del material refulado, instalación de cañería y obras necesarias para refulado, , composición de terraplenes de suelos cohesivos y áridos con su correspondiente compactación, composición de taludes según proyecto, protecciones vegetales en taludes.

Ítem 2 – Pavimentos.
Incluye materiales, mano de obra y equipos necesarios para construcción de paquete estructural completo del pavimento según detalle de perfiles transversales.
Comprende la preparación de la subrasante en un espesor mínimo de 20 cm, la ejecución de la sub base de suelo cal, con provisión de suelo tipo A4 y cal vial en un 3% mínimo en un espesor de 20 cm, base de estabilizado granular con cemento, compuesto por piedra granítica partida, arena de rio y suelo A4 según dosificación propuesta y mínimo de 3% de cemento como aglomerante en un espesor de 18 cm, ejecución de riegos asfálticos correspondientes, y ejecución de carpeta de rodamiento de concreto asfáltico en caliente de 5 cm de espesor.
El cómputo y la cotización se realiza por m2 de pavimento y los costos se determinan en base a obras similares realizadas en la ciudad.

Ítem 3 – Sendas
Incluye materiales, mano de obra y equipos necesarios para la ejecución de las sendas sobre los márgenes de la calzada, las mismas estarán construidas con una base de suelo cal de iguales características a la subbase del pavimento y una carpeta de concreto asfaltico en caliente de 3cm de espesor, con sus correspondientes riegos asfalticos.
El cómputo y la cotización se realiza por m2 de pavimento de sendas y los costos se determinan en base a obras similares realizadas en la ciudad.

Ítem 4 – Señalización
Incluye materiales, mano de obra y equipos necesarios para la ejecución de la señalización tanto vertical como horizontal.
En cuanto a la horizontal se prevé la delimitación de carriles en calzada vehicular y sendas por pulverización, y la señalización de cruces peatonales, y demás señalética vial transversal a la calzada por imprimación.
En lo que respecta a la señalética vertical se considera la totalidad de la cartelería de limitaciones y prioridades de paso, nomenclatura de ciudades, anchos de calzada, etc.
La medición y cotización se realiza por km de calzada considerando obras similares ejecutadas en la ciudad.

Ítem 5 – Iluminación
Incluye materiales, mano de obra y equipos necesarios para la ejecución de la iluminación de la calzada vehicular y las sendas laterales, mediante columnas dispuestas en tresbolillo, con lámparas LED y cableado subterráneo.
La medición y cotización se realiza por km de calzada considerando obras similares ejecutadas en la ciudad.

Ítem 6 – Forestación
Incluye materiales, mano de obra y equipos necesarios para la ejecución de la forestación en los espacios verdes dispuestos sobre la traza, como ser cintas laterales a la calzada, espacios aeróbicos y taludes de terraplenes.
Incluye la plantación de césped y árboles autóctonos.
La medición y cotización se realiza por km de calzada considerando obras similares ejecutadas en la ciudad.

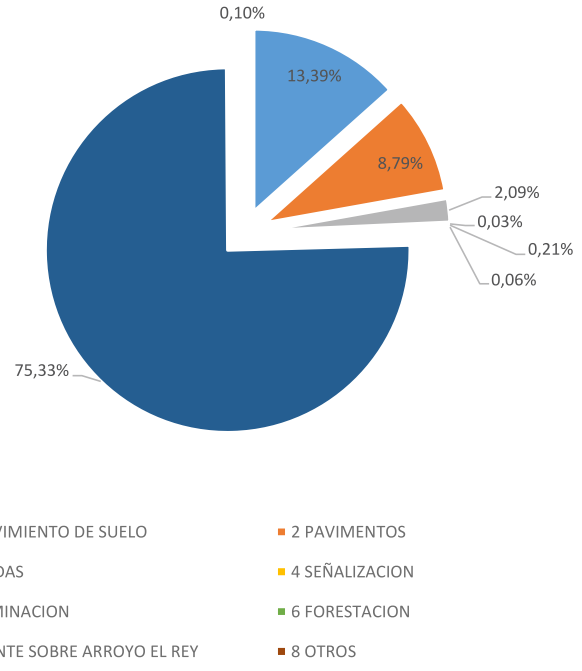
Ítem 7 - Puente sobre Arroyo El Rey
Incluye materiales, mano de obra y equipos necesarios para la ejecución del puente sobre el arroyo del rey.
Comprende los trabajos previos correspondientes, la construcción de pilotes hasta cota de fundación propuesta, cabezales, vigas y tableros de hormigón armado, carpeta de rodamiento asfáltica y barandas.
La medición y cotización se realizo por metro lineal de puente, estimando el costo en base a información de obras similares ejecutadas por vialidad nacional.

Ítem 8 - Otros
Trabajos preliminares, instalación de obrador, movilización de equipos, cartel de obra, elaboración de documentación ejecutiva, y gestión de permisos municipales, provinciales y nacionales correspondiente.
Este ítem se cotiza en forma global, considerando la magnitud de la obra, como porcentaje de la misma.

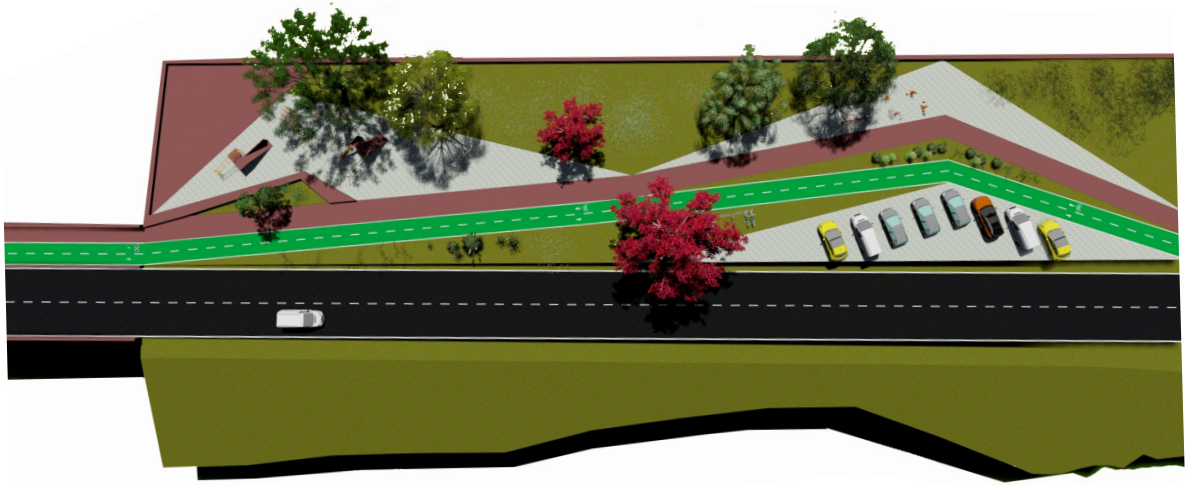
CÓMPUTO Y PRESUPUESTO

COT.
USS 97

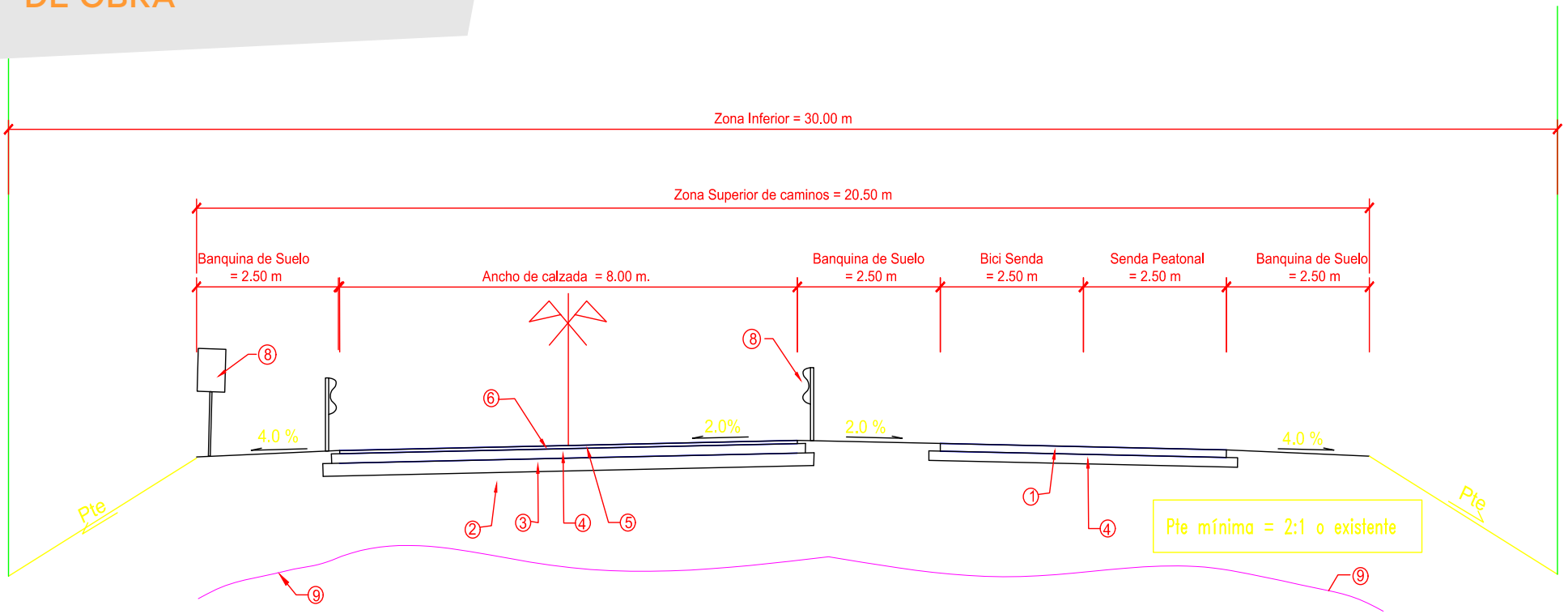
ITEM	DESCRIPCION	CANT.	UN.	COSTO UNIT	COSTO TOTAL (US$)	COSTO TOTAL (US$)	INC.
1	MOVIMIENTO DE SUELO	80000	M3	$8,00	$640.000,00	$62.080.000,00	13,39%
2	PAVIMENTOS	7000	M2	$60,00	$420.000,00	$40.740.000,00	8,79%
3	SENDAS	4000	M2	$25,00	$100.000,00	$9.700.000,00	2,09%
4	SEÑALIZACION	1	KM	$1.200,00	$1.200,00	$116.400,00	0,03%
5	ILUMINACION	1	KM	$10.000,00	$10.000,00	$970.000,00	0,21%
6	FORESTACION	1	GL	$3.000,00	$3.000,00	$291.000,00	0,06%
7	PUENTE SOBRE ARROYO EL REY	300	M	$12.000,00	$3.600.000,00	$349.200.000,00	75,33%
8	OTROS	1	GL	$5.000,00	$5.000,00	$485.000,00	0,10%
					$4.779.200,00	$463.582.400,00	100%




MAR
CO
SERVICIO TÉCNICO
EN CONSTRUCCIÓN



PERFIL TIPO DE OBRA :



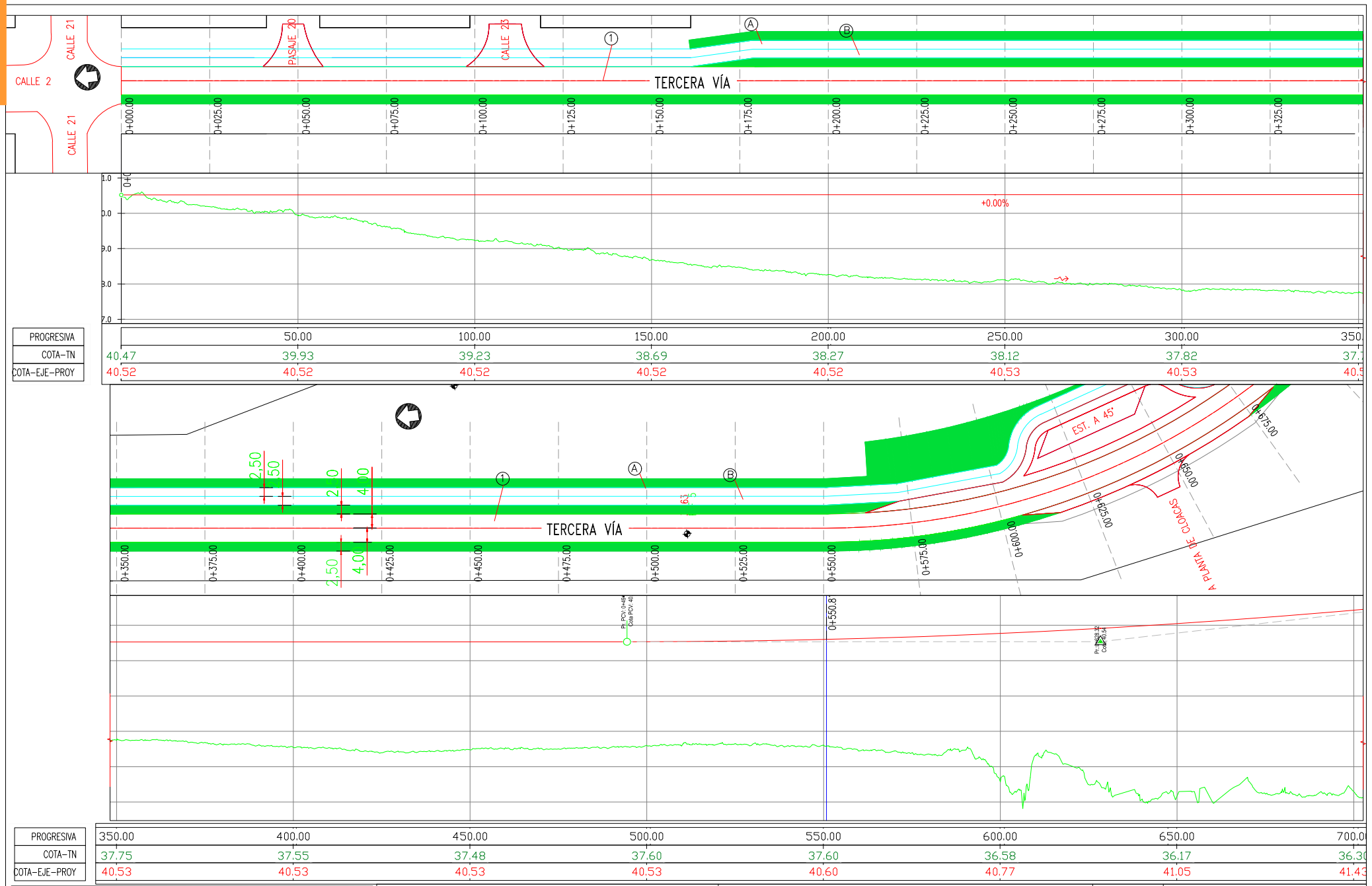
REFERENCIAS

1– Hormigón armado de 12cm de espesor.
2– Terraplén de obra altura variable.
3– Sub base de suelo cemento en ancho variable y 0,20m de espesor, incluido riego de curado.
4– Base de estabilizado granular tratada con cemento en ancho variable y 0,15m de espesor.
5– Riego de imprimación con material asfáltico tipo EM–1 en ancho variable.
6– Carpeta de concreto asfáltico en ancho variable y 0,05 m. de espesor, incluido riego de liga.
7– Reconstrucción de banquinas y taludes con suelo común según especificaciones.
8– Provisión y colocación de señalamiento vertical y barandas de defensa según necesidades.
9– Terreno natural.

MUNICIPALIDAD DE AVELLANEDA Y RECOMQUISTA

OBRA: TERCERA VIA DE COMUNUCACION LOCALIDADES DE AVELLANEDA Y RECONQUISTA
CRUCE DE ARROYO EL REY
TRAMO : CALLE 21(AVELLANEDA) A CALLE 44 (RQTA.)
SECCIÓN : Km. 0,00 – Km. 1+680
PROVINCIA DE SANTA FÉ

PLANO Nº 01–01	PERFIL TIPO DE OBRA Nº 1



REFERENCIAS

PLANIMETRÍCAS
- BORDE DE CALZADA
- EJE
- BANQUINA
- ALAMBRADO
- ESPACIOS VERDES

ALTIMETRÍCAS
- RASANTE
- TERRENO NATURAL
- FONDO DE CUNETA

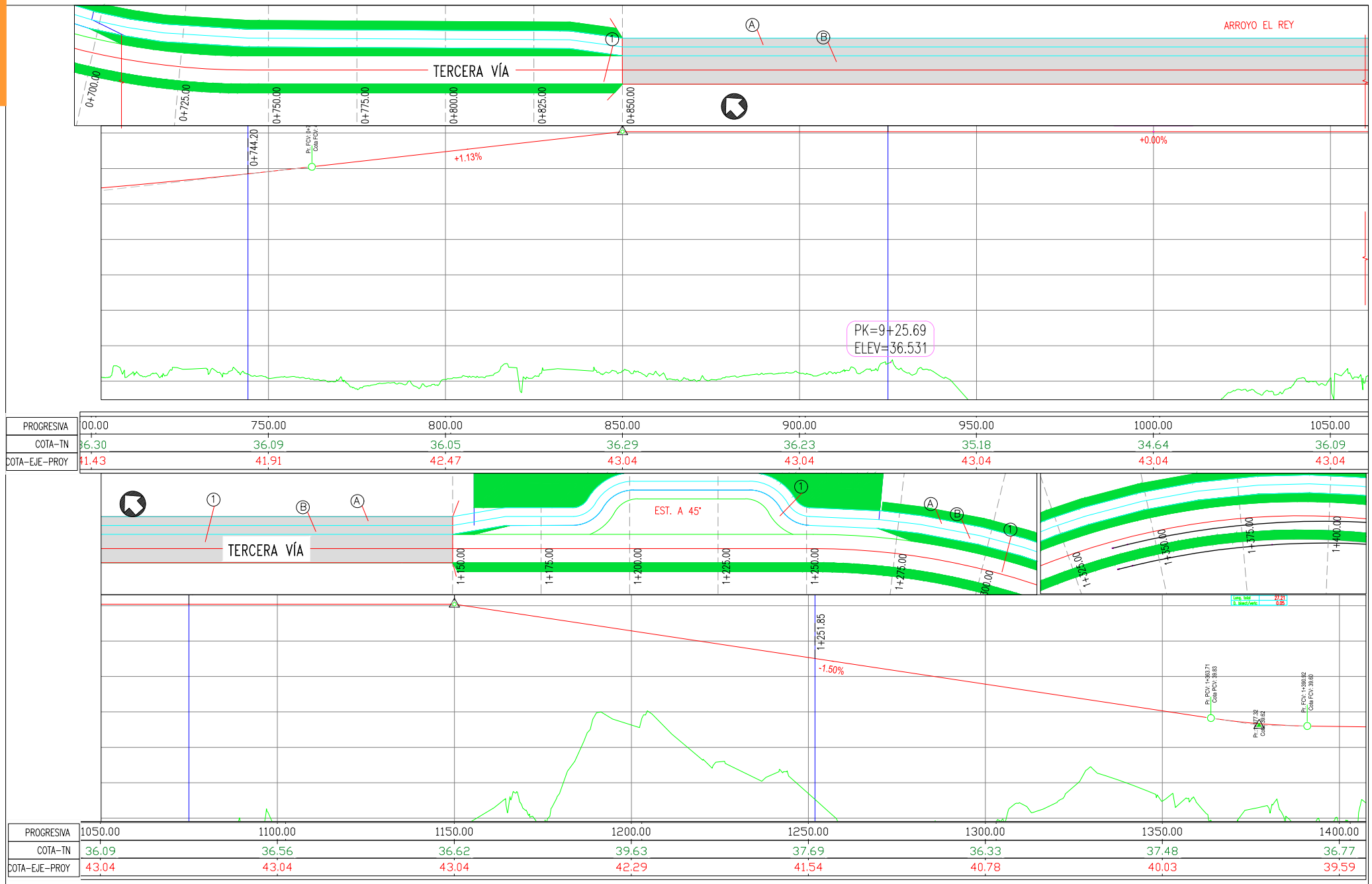
(1) Construcción de pavimento en calzada s/ perfil tipo I
(A) Sendero Peatonal ancho 2.50m de hormigón.
(B) Sendero Ciclistico ancho 2.50m de hormigón.

ESCALAS:
VERTICAL 1:100
HORIZONTAL 1:100

OBRA: PROYECTO TERCERA VÍA DE COMUNICACIÓN
UNIÓN EJIDO URBANO AVELLANEDA – RECONQUISTA
PROV. DE SANTA FE.
TRAMO: CALLE 2 CALLE 44
SECCIÓN: KM 0+00– KM 0+675,0

PLANO N°: 01–03

PLANIALTIMETRIA
UNIÓN LOCALIDADES
AVELLANEDA
RECONQUISTA
Pr. 0+000 a 1+800



REFERENCIAS

PLANIMETRÍCAS
- BORDE DE CALZADA
- EJE
- BANQUINA
- ALAMBRADO
- SENTIDO DE ESCURRIMIENTO

ALTIMETRÍCAS
- RASANTE
- TERRENO NATURAL
- FONDO DE CUNETA

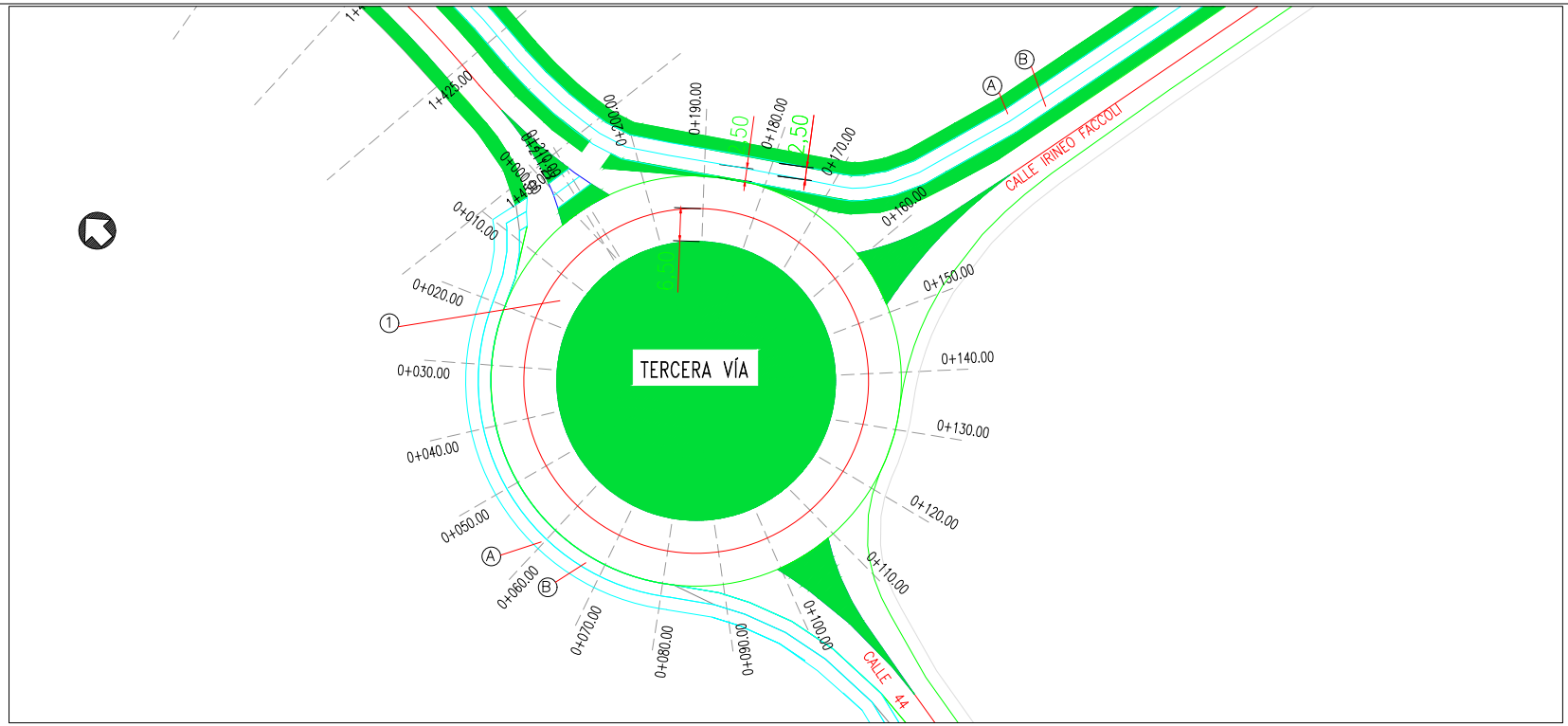
(1) Construcción de pavimento en calzada s/ perfil tipo I
(A) Sendero Peatonal ancho 2.50m de hormigón.
(B) Sendero Ciclístico ancho 2.50m de hormigón.

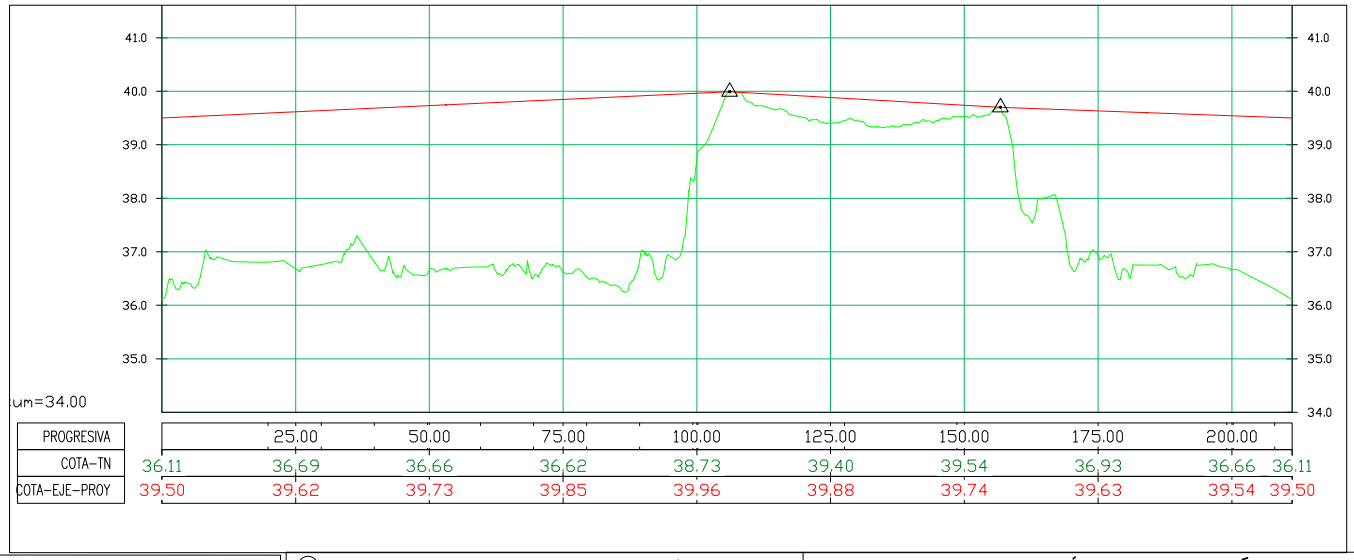
ESCALAS:
VERTICAL 1:100
HORIZONTAL 1:100

OBRA: PROYECTO TERCERA VÍA DE COMUNICACIÓN
UNIÓN EJIDO URBANO AVELLANEDA – RECONQUISTA
PROV. DE SANTA FE.
TRAMO: CALLE 2 CALLE 44
SECCIÓN: KM 0+675,0– KM 1+400,00

PLANO N°: 02–03

PLANIALTIMETRIA
UNIÓN LOCALIDADES
AVELLANEDA
RECONQUISTA
Pr. 0+000 a 1+800





PROGRESIVA		25.00	50.00	75.00	100.00	125.00	150.00	175.00	200.00	
COTA–TN	36,11	36,69	36,66	36,62	38,73	39,40	39,54	36,93	36,66	36,11
COTA–EJE–PROY	39,50	39,62	39,73	39,85	39,96	39,88	39,74	39,63	39,54	39,50

REFERENCIAS

PLANIMETRÍCAS
- BORDE DE CALZADA
- EJE
- BANQUINA
- ALAMBRADO
- SENTIDO DE ESCURRIMIENTO

ALTIMETRÍCAS
- RASANTE
- TERRENO NATURAL
- FONDO DE CUNETA

(1) Construcción de pavimento en calzada s/ perfil tipo I
(A) Sendero Peatonal ancho 2.50m de hormigón.
(B) Sendero Ciclistico ancho 2.50m de hormigón.

ESCALAS:
VERTICAL 1:100
HORIZONTAL 1:100

OBRA: PROYECTO TERCERA VÍA DE COMUNICACIÓN
UNIÓN EJIDO URBANO AVELLANEDA – RECONQUISTA
PROV. DE SANTA FE.
TRAMO: CALLE 2 CALLE 44
SECCIÓN: KM 0,00– KM 0+200,00

PLANO N°: 03–03

PLANIALTIMETRIA
UNIÓN LOCALIDADES
AVELLANEDA
RECONQUISTA
Pr. 0+000 a 1+800

AGRADECIMIENTOS

A la Comisión Directiva del Centro Industrial y Comercial de Avellaneda, especialmente al Ing. Leandro Delbon, a la Sra. Mara Paduan, y a su personal administrativo.

Y un especial reconocimiento y agradecimiento a las personas incansables e instituciones nobles que cada día construyen a su alrededor, como las Asociaciones Vecinales de Avellaneda y Reconquista, representadas en este caso por los Sres. César Altamirano y Jorge Massat.

Y a todas aquellas personas anónimas que, a través de los años, han impulsado este proyecto.



CICA
CENTRO INDUSTRIAL Y COMERCIAL DE AVELLANEDA
Teléfono | +543482481444
WhatsApp | 3482 405840
Dirección | Calle 14 Nº671, Avda.

MARECO
SERVICIO TÉCNICO EN CONSTRUCCIÓN
0342-156105045
Ing. Civil Nicolás Marcoaldi
Arqa. Rosina Marcoaldi

TOPOGRAFIA
Jose Aldrian
josealdrian@gmail.com
03482-15-647402

ETI FRANZOI
INMOBILIARIA
Estudio Técnico Integral