



Proyecto COUNTRY TOWER

BOLETIN
INFORMATIVO N° 60
DICIEMBRE 2007

REVISTA DEL
COLEGIO DE
PROFESIONALES
DE LA INGENIERÍA
CIVIL DE LA
PROVINCIA
DE SANTA FE

DISTRITO I



HORMI W AI

HORMIGON ELABORADO



HORMI W AI piensa en la necesidad de atender los temas ecologicos en beneficio de la comunidad. Es por eso que incorpora una Planta Dosificadora de Hormigon con una amplia automatizacion y un complejo sistema computarizado que garantiza la calidad del producto elaborado.

Porque adquirir el Hormigón Elaborado en HORMI W AI

- Por una solida trayectoria en construcción y servicio.
- Por eficiencia y calidad asegurada.
- Porque contamos con tecnología de avanzada.
- Por idear servicios pensando siempre en Usted.
- Porque garantizamos calidad y uniformidad del hormigón, ya que ejercemos un estricto control sobre la materia prima, al contar con un servicio de Laboratorio para autocontrol.
- Porque contamos con un sistema de bombeo que otorga rapidez y limpieza para transporte de hormigón dentro de la obra.
- Porque somos responsables visibles de la calidad solicitada.
- Porque le brindamos asistencia técnica.
- Porque le brindamos la mejor atención.
- Porque puede contar con la mejor financiación y el precio mas bajo.



Crespo: Parque industrial Crespo - (3116) Crespo - Entre Ríos
Tel. (0343) 4953555 / E-mail: hormiwai@waigel.com
Santa Fe: Ruta 11 Km.480 -(3018) Recreo Sur - Santa Fe
Tel. (0342) 4905550 / E- mail: onstrumixargentinasrl@latinmail.com
Ventas: Waigel Sucursal Santa Fe - Bv. Pellegrini 3299 - Santa Fe
Tel/ Fax (0342) 4560068 / E- mail: sucsantafe@waigel.com

REVISTA DEL CPIC

COLEGIO DE PROFESIONALES
DE LA INGENIERIA CIVIL
DE LA PROVINCIA DE SANTA FE
DISTRITO 1 - LEY 11008

DIRECTORIO DEL DISTRITO I

Presidente

Ing. Civil Guillermo Rossler

Vicepresidente

Ing. en Construcciones Elvio Marotti

Tesorero

Ing. en Construcciones Eduardo Borlle

Secretario

Ing. Civil Guillermo Ferrando

Vocales Titulares

Ing. Civil Gustavo Balbastro

Ing. en Construcciones Orlando Colombo

Ing. en Construcciones René Schlatter

Ing. Civil Guillermo Añón

Ing. Civil Silvia Doldán

Ing. en Recursos Hídricos Pedro Kurgansky

Vocales Suplentes

Ing. en Construcciones José Passerino

Ing. en Construcciones Carlos Almeida

REVISORES DE CUENTAS

Titular

Ing. Civil Carlos Suárez

Suplente

Ing. en Recursos Hídricos Julio Gervasoni

TRIBUNAL DE DISCIPLINA Y ETICA PROFESIONAL

Titulares

Ing. Civil Rafael Pretto

Ing. Civil Jorge Colasanti

Ing. Civil Rafael Catena

Suplentes

Ing. en Construcciones Marcelo Panza

Ing. en Construcciones Héctor De Paula

Ing. en Construcciones Mario Noverasco

DIRECTORIO PROVINCIAL

Presidente

Ing. Civil Alejandro Laraia

Vicepresidente

Ing. Civil Guillermo Rossler

Secretario

Ing. Civil Bernardo López

Prosecretario

Ing. Civil Guillermo Ferrando

Tesorero

Ing. Civil José De Matteis

Protesorero

Ing. en Const. Eduardo Borlle



Foto de tapa: Proyecto Country Tower
Ing. Luis Dubner

Pag. 2 - Editorial

Pag. 4 - Colaboraciones - Entrevista al Ing. Luis Dubner

Pag. 7 - Institucionales - Notas Enviadas

Pag. 8 - Institucionales - Fiesta anual de Despedida

Pag. 9 - Institucionales - Elecciones 2007

Pag. 10 - Institucionales - Fallecimiento de Ing. Civil Alejandro Vega

Pag. 12 - De Interés - Proyecto Convenio entre CPIC y Municipalidad de Reconquista

Pag. 13 - De Interés - Nota a Arq. Víctor Pelli

Pag. 16 - Legales - Responsabilidad por Daños

Pag. 24 - Colaboraciones - Política Habitacional en Argentina, por Arq. Aldo de la Puente.

Pag. 29 - Colaboraciones - Obra Mixta en defensa de Costa

Pag. 32 - De Interés - Propiedad intelectual vs. Derechos Ciudadanos

Pag. 40 - Colaboraciones - Costo del m2 de construcción, Por Ing. Benet

Esta edición se distribuye entre aproximadamente 600 profesionales habilitados, diferentes Reparticiones de la Administración Pública Municipal y Provincial, Colegios Profesionales, y alumnos de los últimos años de Ingeniería Civil, Ingeniería en Construcciones. Ingeniería en Recursos Hídricos e Ingeniería Ambiental.

Diseño: Dra. Nora Ledezma

Publicidad Ing. Pedro Benet 0342-155-469372

PROPIETARIO: Colegio de Profesionales Ing. Civil Distrito I

DIRECTOR: Ing. Civil Guillermo Ferrando

Las opiniones o artículos firmados y los trabajos publicados son responsabilidad de los autores, sin que ello implique necesariamente que los editores la compartan.

Registro de la Propiedad Intelectual: Expediente N°177636.

San Martín 1748 (3000) Santa Fe

Telefax: 0342-4593331 - 4584089

cpic-santafe@arnet.com.ar

<http://www.cpicd1.org.ar>

EDITORIAL

Termina el 2007 y mirando para adelante pareciera que hicimos muy poco....

En la Caja de Previsión no hemos logrado avances significativos a pesar de haber insistido con los reclamos de aplicación de los cambios necesarios para que mejoren los ingresos de la Caja y que no haya profesionales que masivamente no realizan aportes. Si bien se ha mejorado el salario del jubilado, la emergencia aún vigente hace que el monto sea la mitad de lo que debería pagarse por Ley. Tal vez lo más importante de este año para nuestros colegas sea lo que viene: el estudio de factibilidad para tener UNA CAJA DE PREVISIÓN PROPIA DE LOS PROFESIONALES DE LA INGENIERÍA CIVIL...

En el tema de incumbencias se ha ganado un importante hito: la Justicia Federal falló a nuestro favor en el reconocimiento de las competencias de ingenieros civiles para realizar mensuras (ver Gacetilla en la web). Para el año próximo además, los ingenieros civiles deberán matricularse exclusivamente en nuestro CPIC (ya que aún hay profesionales matriculados en el Colegio de Agrimensores, realizando mensuras – parece un despropósito, no?). Y seguimos trabajando en varios frentes.

Con respecto a CIRSOC hemos propiciado en la FADIC el envío de notas a las máximas autoridades nacionales para su aprobación (reglamentos base norteamericana), continuando los trámites para su incorporación al reglamento Municipal en Santa Fe. Hemos colaborado además con otros municipios menores para la adopción de Reglamentos de Edificación.

SIEMPRE QUEDA ALGO POR HACER...
PARA EL AÑO QUE VIENE

Con respecto a los Estatutos, este año debimos tratar en Asamblea su redacción definitiva (por condiciones de la administración correspondiente), con lo que esperamos tener en vigencia el nuevo Estatuto a partir de mediados de 2008.

Y hay mucho más para realizar. El Colegio necesita la PRESENCIA y PARTICIPACIÓN de sus matriculados para dar cabida a la atención que merecen muchísimos temas de nuestra jurisdicción por parte de los Profesionales de la Ingeniería Civil. Por ello insistimos en la invitación a acercarse al Colegio y trabajar en ellos.

Como despedida, agradecemos a colegas y demás personas que desde su actividad privada o pública siguen colaborando de distintas maneras con este Colegio, insertando al CPIC-DI en cada vez más áreas de interés institucional.

¡Muy Felices Fiestas
y un Feliz Año
Nuevo 2008!



impresora
Capeletti

- ✓ Papelería Comercial con papeles especiales
- ✓ Comprobantes exigidos por AFIP
- ✓ Folletos COLOR- Calendarios

■ JUAN DEL CAMPILLO 2245/49 - TEL (0342) 452-8338 / 452-5885 - (3000) SANTA FE
■ E-mail: impcapeletti@ciudad.com.ar

AMITECH TUBERÍAS

PRESENTE EN LOS PROYECTOS DE AGUA POTABLE Y SANEAMIENTO DE LA REGIÓN



Acueducto Trelew- Madryn



Saneamiento Morella,
Colima, México



Colector Hurlingham,
Buenos Aires

- Bajo Costo de Instalación y mantenimiento
- Fácil sistema de unión
- Menor Rugosidad
- Mayor Vida útil
- Diámetros de 300 a 2400 mm
- Presiones de 1 a 32 bares
- Aplicación: Acueductos, Colectores pluviales, Cloacales y Redes de agua potable
- ISO 9000, ISO 14000, OHSAS18000
- Sello IRAM 13432

40 AÑOS DE EXPERIENCIA EN EL MUNDO

Entrevista realizada por el Ing. Civil Roberto Pablo Da Graca

Con el propósito de dar a conocer los proyectos en los que se encuentran embarcados los profesionales empresarios de nuestro medio visitamos en su estudio al Ingeniero Luis Dubner, profesional con más de 30 años de experiencia en la profesión, de acabada capacidad y reconocimiento en el rubro inmobiliario y de construcciones, con 29 edificios concretados en la ciudad y en proyecto el N° 30, su emprendimiento más osado. A continuación transcribimos la charla mantenida:

-P. ¿Cómo se inició en la parte empresarial?

-R. La mía es una historia especial, yo estudié en la Escuela de Comercio y me recibí de Perito Mercantil. Mi padre era farmacéutico y yo debería haber seguido su camino. En el último año del secundario realicé un test vocacional y me sugirieron comenzar una carrera de Ingeniería, y la mejor propuesta era la de Ingeniería en Construcciones. Comencé dicha carrera en Rosario y la terminé cursando en la UTN de Santa Fe, allí me recibí. Pero siempre tuve afinidad con la arquitectura.

Simultáneamente estudiaba ambas carreras (arquitectura e ingeniería), hasta que me di cuenta que en ambas las notas eran bajas, porque no tenía suficiente tiempo para estudiar las dos, por lo que finalmente me incliné por la Ingeniería en Construcciones.

Luego, siguiendo mi vocación y ya recibido de Ingeniero en Construcciones, era profesor en la Facultad de Arquitectura y a su vez estudiaba dicha carrera. Por ello digo, siempre, que tengo una materia pendiente, soy un frustrado arquitecto. Siempre me involucré con la arquitectura. Hoy, en el estudio trabajan arquitectos con los que participo en forma activa en los proyectos.

-P. ¿Tiene Ud. hoy un proyecto osado para su empresa?

-R. Así es, son las Torres del Barrio Sur, pero yo no me siento empresario, sino mejor

elantarme a lo que pueda pasar, por ej. adelantarme al consorcio tradicional. Mis proyectos son innovadores, por ejemplo proyecto piletas de natación desde hace más o menos 20 años, lo que serían los Amenities (piletas, gimnasio, solarium, SUM, etc.).

El proyecto es el Country Tower: desde hace tiempo vengo pensando en encontrar un terreno y un lugar adecuado para ello, para luego plasmarlo en el proyecto. Necesitaba especialmente encontrar un terreno de 27 x 60 m más o menos, que es una dimensión atípica, porque hoy son más pequeños, y hay que luchar siempre con las medianeras.



Proyecto Country Tower

Este proyecto hoy está enclavado en el Barrio Sur, que tiene veredas anchas, hay árboles, y donde se estila aún hoy sentarse en la vereda a tomar una cervecita y compartir una charla con un amigo ... con un vecino. Estamos a 5 o 6 cuadras de la peatonal, donde hay demasiado ruido.

-P. Se estilaba que los edificios estuvieran enclavados hasta un límite de por ej. la Avenida General López.

-R. Hay hoy la tendencia de que la gente se quiere escapar del microcentro, antes por ej. en Buenos Aires estaba la costumbre de que los edificios debían estar siempre frente al obelisco, hoy por hoy, se trata de escapar del ruido, del tránsito, del smog y por ello es inviable vivir allí.

Acá es igual, este edificio es el Sauce 30, tenemos 29 edificaciones más. Antes era mejor estar sobre calle San Martín, pero existen hoy en esa zona boliches, ruidos molestos, etc., es por ello que apuesto con mucha expectativa a este emprendimiento.

Es un edificio diferente a los acostumbrados, hoy se exige dejar como mínimo un 15% de la superficie del terreno libre y ocupar la diferencia en el edificio. En este caso, en este emprendimiento, es diferente, yo ocupé sólo el 15% del terreno y el 85% restante está destinado a espacios verdes, el condimento es diferente al tradicional, es un edificio en torre separado 5 m. de la medianera, las unidades están al exterior, es un núcleo de circulación vertical, en el medio hay mucho espacio verde. En la parte posterior hay una dimensión de 27 m. destinada a cocheras y expansión de playa deportiva por ejemplo una canchita de fútbol. Debajo de ello hay cocheras, una por unidad. Aquí se potencia la calidad de vida.

Los departamentos con espacios verdes, cancha de fútbol, por esto es similar a un country enclavado en un edificio de departamentos; además hay un solarium: debajo de las piletas de natación en dónde hay un salón de usos múltiples con asador, en el primer piso hay microcine, juegos para chicos, etc.

Este edificio está ubicado a 5 o 6 cuadras de San Martín y General López, donde comienza la peatonal sur.

No se conocen edificios en Santa Fe de estas características, sí en Buenos Aires.

-P. ¿Se parece a los que proyecta y con el sistema que siempre ha explotado muy bien?. ¿Se hace a través de fideicomiso?

-R. Si es un fideicomiso. -R. Si es un fideicomiso.

-P. Creo que es un emprendimiento de una de las empresas mas serias que hay hoy en Santa Fe.

-R. Tengo más de 30 años en esto, es un negocio que tiene condimento de confianza, lo importante es que la gente mantenga esa confianza, ya que hay seguridad jurídica que justamente la da el fideicomiso, hay tranquilidad jurídica del inversor.

Por suerte siempre terminamos los edificios iniciados, son edificios estudiados para luego ser construidos, hay simplicidad de diseño arquitectónico, son amplios, luminosos, se utilizan materiales nuevos, se quieren lograr departamentos diferentes, con características que lo identifiquen y los diferencien de otros.



Otro proyecto realizado

-P. No sé si es una pregunta tonta u obvia, pero dígame si en la parte empresarial le sirvió mas el ser perito mercantil o el ser ingeniero?

-R. Creo que no es tonta ni obvia, uno tiene un componente interior que va predominando una determinada característica.

Yo comencé en la Administración Pública, quería ser emprendedor, mis compañeros tenían otra vocación, se conforman con tranquilidad en un sueldo, en un horario, yo los felicito, pero mi vocación es diferente.

Yo no tengo horas de trabajo (a veces pueden llegar a 12 o 14 horas), pero es algo innato en mí, hoy todavía me preocupo por ej. si se está hormigonando en un último piso. Sigo con la vocación de ir a la obra, de involucrarme con los proyectos, estas son cosas que nacen con uno.

Yo no podría con casi 60 años pensar en ser jubilado, seguiré lo mío hasta donde pueda, es un deseo que no se puede controlar.

-P. Dos últimas preguntas: Yendo a la parte económica, ¿cómo ve el mercado actual y el futuro?

-R. En la medida que esté "planchado" el dólar y que haya tasas negativas, y sobre todo con poca confiabilidad que uno tiene en el sistema financiero, la construcción sigue siendo el "nicho" en el cual la gente confía, y que le da una utilidad mejor que el dólar o un plazo fijo. Hoy la gente que se involucra en nuestro emprendimiento está pensando en una ventaja económica, es una inversión que se capitaliza mejor que dejar el dinero en otro lado, hoy la tasa de rentabilidad en la construcción es excelente, segura.

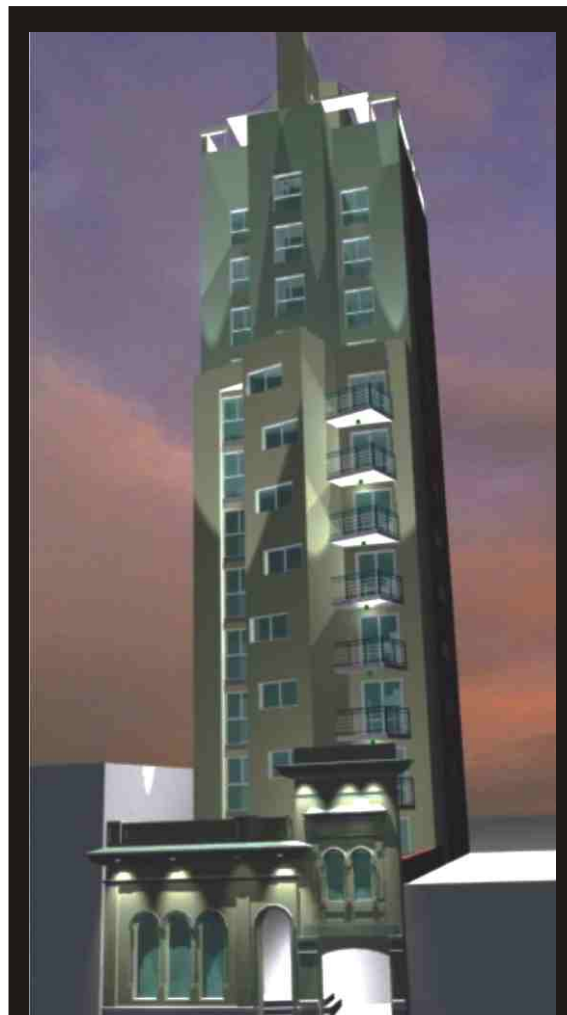
El sistema de fideicomiso permite entrar y salir con suma facilidad, se puede vender en cualquier momento. Es un negocio líquido, tiene condiciones para ser un negocio con éxito, motivo por el cual no es casual que se estén levantando tantas torres.

Creo que todavía tenemos muy bajo el valor del metro cuadrado, comparándolo con otros lugares, no llegaríamos por ej. a cuatro o cinco mil dólares el metro cuadrado, como sucede en Puerto Madero, estamos por debajo de ellos, siguen siendo valores de venta bajos, amén de que sea rentable, el margen de rentabilidad va a crecer muchísimo.

-P. ¿Se va a entrar ahora en una meseta en lo relativo a la construcción?

-R. Hasta ahora se ha hecho todo sin el auxilio de un crédito bancario, es dinero que la gente tenía, ej. dólares, al contrario hay un movimiento económico, un plus que la gente tiene para invertir.

Mis clientes son profesionales, que tienen negocios, y que le permite poner dinero en estos emprendimientos, sin aportes de bancos, si éstos hoy se dieran cuenta seguramente se van a potenciar.



Vista nocturna

ING. EDUARDO J. R. BORLLE



CONSTRUCCIONES

ESTANISLAO ZEBALLOS 4057 - TEL./FAX: (0342) 489-6347
3000 SANTA FE - E-mail: ebconstrucciones@uol.com.ar



Colegio de Profesionales de la Ingeniería Civil
de la Provincia de Santa Fe - Ley N° 13.008

SANTA FE, 22 de octubre de 2007.

Señor
Secretario de Obras Públicas de la Municipal de Santa Fe
Ing. Civil Edgardo RAGALLI
Salta 2051
3000 SANTA FE

Tenemos el agrado de dirigimos a Usted a los efectos de hacerle llegar el PROYECTO DE MODIFICACIONES AL REGLAMENTO DE EDIFICACION, sobre la base del actual - Ordenanza 7279/76.

Entre otros temas, trata la incorporación de los Reglamentos de Seguridad para las Obras Civiles elaborado y actualizado por el CIRSOC - Centro de Investigaciones de los Reglamentos de Seguridad para las Obras Civiles. En el caso de la aplicación de los nuevos Reglamentos CIRSOC, estos permitirán proyectar y construir obras de Ingeniería Civil más seguras, mientras que en el caso de sobrecargas de magnitud se obtendrán además economías de obra. Tal como lo hemos manifestado con anterioridad, la importancia de incorporar en forma expresa los reglamentos CIRSOC al Reglamento de Edificación Municipal de la Capital Provincial, radica en que los nuevos reglamentos de base norteamericana en los que se sustentan contienen la metodología de cálculo desarrollada en los países más avanzados del mundo y está reconocida y adoptada a nivel mundial.

En la actualidad en el Reglamento Municipal se hacen breves referencias a las estructuras de hormigón armado basados en proyectos reglamentarios del año 1972, no existiendo prácticamente mención a disposiciones para construcciones metálicas y de hormigón pretensado, que son hoy en día, de uso normal en todo tipo de aplicación.

Se incluyen además mejoras para la prospección de suelos para fundaciones teniendo en cuenta la necesidad de que se incorpore definitivamente al "suelo" como parte de la "estructura" de las obras.

Asimismo consideramos importante la introducción de normativas con relación a la construcción y control de calidad de pilotes excavados, atento a que esta tipología estructural se ha comenzado a aplicar casi exclusivamente en las fundaciones de todos los edificios en altura en la Ciudad de Santa Fe, mercedo por lo tanto una reglamentación acorde, la cual está actualizada en función de disposiciones que utiliza la Dirección Provincial de Vivienda.

Una modificación importante, desde el punto de vista de las responsabilidades por el proyecto y la ejecución de las obras, la constituye la modificación de las figuras profesionales y la inclusión expresa del "constructor". Ello se ha plasmado en el modelo de una nueva cartula para los plenos. Las cuestiones específicas de estos cambios serán volcadas oportunamente por nuestros representantes en la respectiva reunión de la Comisión de actualización del REM.

Se ha incluido también una propuesta de construcción de escaleras de escape contra incendios u otros catástrofes para los edificios en torre.

Por otra parte proponemos que en todo el Reglamento se modifique la redacción eliminando la mención al "Consejo de Ingenieros" - entidad que ha dejado de existir - y en su lugar colocar "Colegio Profesional respectivo".

Todas las modificaciones se encuentran **resaltadas en negrita** para su comparación y estudio.

Para el tratamiento de esta propuesta la solicitamos tenga a bien disponer se reúna a la brevedad posible la Comisión del Reglamento de Edificación - art. 1.3.0., s/Ordenanza 7279/76.

Sin otro particular lo saludamos atentamente.

Ing. Civil Guillermo Ferrando
Secretario

Ing. Civil Guillermo Rusler
Presidente

ADJUNTOS: Cd con archivos relativos al tema:

- 1) Reglamento versión con propuesta
- 2) Archivo "cad" de la nueva cartula



INSTITUCIONALES

DESPEDIDA DE AÑO
LA FIESTA ANUAL
DEL CPIC-DI 2007

Cada año es mayor la cantidad de matriculados que participan de la Fiesta Anual del CPIC – Distrito I. Y con la alegría de siempre, festejamos por un feliz y venturoso nuevo año junto a autoridades propias, del Directorio Provincial y de otras Instituciones (Colegio de Arquitectos, Caja de Previsión 1ª Circ., etc. – Foto 1), compartiendo agradables momentos, una espectacular noche de tormenta con rayos y lluvia, bailes, premios sorpresa y demás. La entrega de reconocimientos a los profesionales que cumplieron 25 años de matriculados fue otro de los tradicionales hitos del esperado encuentro...



**Ings. Civiles Rossler y Laraia,
y Arq. Busatto, entre otros**

Recibe su reconocimiento el Ing. Fierro



**Ings. Rossler, Balbastro y
Marotti entregan el
reconocimiento
al Ing. Chiappini**

**Baile, diversión y
buena compañía**



TECNOCROM S.A.

www.tecnocrom.com.ar

e-mail: ventas@tecnocrom.com.ar

**CILINDROS HIDRÁULICOS Y NEUMÁTICOS
CROMADO DURO - MECANIZADOS - SELLOS**

Ruta 19 km 4,8 - (3016) Santo Tomé - Santa Fe - Argentina - Tel./Fax: (54) (342) 4748555 (rotativas) / 4990081 / 4990082

En fecha 24 de octubre de 2007 el Directorio del CPIC, mediante Acta Nro. 233 procedió a la proclamación de las nuevas autoridades integrantes de la lista "Acción Colegial", cuya conformación es la siguiente:



Vicepresidente

Ing. en Construcciones ORLANDO COLOMBO

Tesorero

Ingeniero en Construcciones EDUARDO BORLLE

2do. Vocal Titular

Ingeniero Civil GUILLERMO AÑÓN

4to. Vocal Titular

Ing. en Recursos Hídricos PEDRO KURGANSKY

6to. Vocal Titular

Ing. en Const. LISANDRO RODOLFO RIOS

2do. Vocal Suplente

Ing. en Construcciones ELVIO OMAR MAROTTI

Revisores de Cuentas

Titular

Ingeniero Civil CARLOS SUAREZ

Suplente

Ing. en Rec.s Hídricos JULIO CESAR GERVASONI

Fecha de asunción:

29 de didembre de 2007

Se transcribe el citado Acta en su parte pertinente.

"... A continuación, y en virtud de lo establecido en el Art. 68 de los Estatutos vigentes, el Directorio del Distrito I procede a la aprobación del Acta Nro. 5 de la Junta Electoral y a la proclamación de las autoridades que fueron elegidas que conforman la Lista ACCION COLEGIAL, confeccionada con motivo de la renovación parcial de autoridades del Distrito I del Colegio de Profesionales de la Ingeniería Civil de la Provincia de Santa Fe, que está compuesta de la siguiente manera: Vicepresidente Ingeniero en Construcciones ORLANDO BAUTISTA COLOMBO. TESORERO: Ing. en Construcciones EDUARDO JUAN BORLLE. SEGUNDO VOCAL TITULAR. Ingeniero Civil GUILLERMO AGUSTIN AÑÓN. CUARTO VOCAL TITULAR. Ingeniero en Recursos Hídricos PEDRO DALIBOR KURGANSKY. SEXTO VOCAL TITULAR. Ingeniero en Construcciones LISANDRO RODOLFO RIOS. SEGUNDO VOCAL SUPLENTE. Ingeniero en Construcciones ELVIO OMAR MAROTTI. REVISOR DE CUENTAS TITULAR. Ingeniero Civil CARLOS SUAREZ. REVISOR DE CUENTAS SUPLENTE. Ingeniero en Recursos Hídricos JULIO CESAR GERVASONI..."

CERCO DE OBRAS

PARA OBRAS EN CONSTRUCCIÓN O TERRENOS BALDÍOS. SE CUMPLE DE ESTA MANERA CON LAS ORDENANZAS MUNICIPALES, EMBELLECIENDO EL EMPRENDIMIENTO. APTOS PARA EL INGRESO DE MATERIALES Y VEHÍCULOS (ADAPTABLES A PORTONES DE ACCESO DE 2 HOJAS)

Provisión, instalación y mantenimiento sin cargo para el frentista y/o profesional

Consultas:



ACUARELA

Vía Pública

25 de Mayo 2623 - (3000) Santa Fe

Tel./Fax: (0342) 453-3045

e-mail: americogimenez@arnet.com.ar





Rescatamos un bello comentario aparecido en el Diario El Litoral de Santa Fe, sobre algunos aspectos de la vida del Ing. Civil Alejandro Vega:

Profunda consternación en su círculo de amistades y en los diversos ámbitos donde realizó su trabajo ha causado la noticia de la muerte del Ing. Civil Alejandro Lorenzo Vega, quien a lo largo de su vida desarrolló diversas funciones públicas y privadas.

Nacido en Córdoba, era hijo de Don Joaquín Vega y Doña María del Carmen Borges, cursó sus estudios en la capital mediterránea, en el Colegio Monserrat, y egresó de la Universidad Nacional de Córdoba en el año 1956. Su esposa Myriam Carnaval es santafesina y aquí nacieron sus dos hijas.

De su Córdoba natal solía recordar gratos momentos deportivos y a uno de sus grandes amigos: el arquitecto y gran basquetbolista santafesino Raúl Calvo.

Desde niño fue un apasionado por la mecánica. Le entusiasaban las grandes obras y por ese motivo se inscribió en Ingeniería Mecánica Electrónica, para cambiar posteriormente por Ingeniería Civil, aunque siguió estudiando cotidianamente, como parte de su acendrada vocación por el conocimiento.

Participó en la construcción del Túnel Subfluvial Uranga-Sylvestre Begnis, donde trabajaba en tareas de asesoramiento, y en diversos organismos del Ministerio de Hacienda y Obras Públicas de la Provincia. Funcionarios, empleados de carrera y otros profesionales de las áreas oficiales recurrían permanentemente a su experiencia. En la gran inundación de 1982 sus conocimientos técnicos y su compromiso cívico fueron determinantes para evitar que colapsara la estructura del túnel subfluvial, afectada por una gravísima socavación del lecho del río.

Sintió como tarea de mucha responsabilidad su labor en la Gerencia de Obra para la reconstrucción del Puente Colgante. Explicaba su pasión por dicha obra relatando que sus dos hijas tenían fotos de chiquitas con el Puente como fondo y a todos sus amigos les explicaba que ése era el punto clave para identificar la ciudad. También decía que era importante para promover el crecimiento de otros rubros y alentar inversiones en el plano turístico y cultural.

Sus nietos eran motivo de orgullo, igual que sus dos hijas; y su esposa, la gran compañía de toda su vida. Le fascinaba el básquetbol y era admirador de Talleres de Córdoba, en tanto que aquí se había inclinado por **Colón**.

Su trabajo era la gran pasión de su vida. Así, en los últimos tiempos, trabajaba en múltiples proyectos que determinarían el futuro de Santa Fe: la solución al problema del Arroyo Leyes y la Ruta Provincial N° 1, la articulación de obras de infraestructura para reconstruir el nodo logístico Santa Fe y la interconexión futura con Paraná.

Será recordado como un gran hombre, que realizó también tareas de recuperación de barrios inundados y trabajó mucho en áreas de la relocalización del puerto de Santa Fe, entre otras iniciativas por las que sentía pasión.

A través de sus acciones y su conducta, el Ing. Civil Alejandro Vega logró el respetuoso reconocimiento de quienes lo conocieron y trataron. Se ha ganado en buena ley un lugar prominente entre los santafesinos que han hecho cosas positivas por la ciudad y su región, no sólo por sus méritos profesionales, sino por su calidad de hombre de bien.



Reconocimiento del Colegio de Profesionales de la Ingeniería Civil, Distrito I, de la Provincia de Santa Fe por 50 años de ejercicio profesional del Ing. Civil Alejandro Vega en noviembre de 2006, con motivo de la fiesta despedida del año próximo pasado. En la foto, junto a los Ings. Borlle y Rossler.



Ing. José Güller

Representante en Santa Fe y Entre Ríos



- Caños de Acero Corrugado
- Guarda rail



- Gaviones
- Colchonetas
- Geosintéticos



- Tubos de PRFV



- Cartelería Vial

L. de la Torre 3232 - 3000 Santa Fe (Prov de Santa Fe)

Tel./Fax.: (0342) 45-99319 / (0342) 45-98360 - Cel. (0342) 156-301782

E-mail: guller@arnet.com.ar - Web: <http://usuarios.arnet.com.ar/guller>

En la ciudad de Reconquista, el 09/11/2007 nos reunimos con diversas autoridades locales, de Avellaneda y de Villa Ocampo. Los asistentes plantearon diversas inquietudes al Directorio del CPIC DI: desplazar la Avda. de Circunvalación (R.N. N° 11 en proyecto), a este de la ciudad de Reconquista, apoyar gestiones para que el Gasoducto Norte prevea un ramal hacia la zona industrial Reconquista - Avellaneda, proponer obras de mejoras de desagües en Reconquista y Villa Ocampo, etc. Tuvimos una cordial recepción por parte también de los Ingenieros de la zona, principales gestores de este evento y de las propuestas a desarrollar. En próximas ediciones informaremos los avances que se produzcan finalmente; el compromiso mutuo con la Intendencia Municipal de Reconquista quedó plasmado en el convenio adjunto.



Colegio de Profesionales de la Ingeniería Civil
de la Provincia de Santa Fe - Ley N° 11.006

PROYECTO CONVENIO DE ACCIÓN CONJUNTA Y COLABORACIÓN

Entre el Colegio de Profesionales de la Ingeniería Civil - Distrito I- de la Provincia de Santa Fe representado por su Presidente Ing. Civil GUILLERMO ROSSLER, D.N.I. N° 17.222.105, con domicilio legal en calle San Martín N° 1746 de la ciudad de Santa Fe; en adelante "EL COLEGIO", por una parte, y la Municipalidad de la ciudad de Reconquista, representada por el Ing. HUGO DANIEL MORZAN, D.N.I. N° 16.237.563 con domicilio legal en calle San Martín Nro. 1077 de la ciudad de Reconquista, Provincia de Santa Fe, en adelante "LA MUNICIPALIDAD" por la otra, convienen en celebrar un Convenio de Acción Conjunta y Colaboración entre ambas instituciones, el que se registrá por las siguientes cláusulas:

PRIMERO: "EL COLEGIO" y "LA MUNICIPALIDAD" se comprometen a desarrollar proyectos conjuntos tendientes a la capacitación y desarrollo profesional de Profesionales de la Ingeniería Civil de la zona comprendida en el Departamento General Obligado, los que deberán cumplir los deberes afines al ejercicio profesional.

SEGUNDO: A tal efecto ambas partes se comprometen a intercambiar regularmente información acerca de necesidades concretas, a fin de desarrollar tareas afines a la Ingeniería Civil.

TERCERO: Cada trabajo concreto que se emprenda, dará motivo a la firma de un Acta Acuerdo entre "EL COLEGIO" y "LA MUNICIPALIDAD", la que fijará los aspectos instrumentales y específicos del mismo, la que será firmada en el marco del Presente Convenio.

CUARTO: El presente Convenio constituye una declaración de intenciones de mutua colaboración, dejándose constancia que no existe entre las partes relación legal o financiera alguna.

QUINTO: Este Convenio deberá ser aprobado de acuerdo con las disposiciones estatutarias y legales de cada una de las partes contratantes, y entrará en vigor el mismo día de su firma.

SEXTO: Para todo reclamo que pudiera derivarse del presente, las partes se someten a los Tribunales de la ciudad de Santa Fe, haciendo renuncia expresa a toda otra jurisdicción que pudiera corresponder por cualquier causa, constituyendo domicilios especiales en los consignados u-supra.

SEPTIMO: El presente Convenio tendrá una duración de dos (2) años, y será renovable automáticamente a su vencimiento, por lapsos de la misma duración, en caso de que ninguna de las partes manifieste a la otra, de manera fehaciente, su intención de discontinuar la vigencia del presente. En tal supuesto las actividades en curso de ejecución a ese momento, deberán ser finalizadas.

En prueba de conformidad, las partes suscriben el presente Convenio, en dos ejemplares de un mismo tenor y a un solo efecto, en la ciudad de Reconquista, a los nueve días del mes de Noviembre, del año dos mil siete.


Ing. Civil GUILLERMO ROSSLER
Presidente CPIC DI


Hugo Daniel Morzan
Intendente Municipal

La vivienda como forma de inserción en la comunidad. Vivienda digna como un conjunto de bienes, servicios y situaciones. La importancia de sumar la voz de los propios beneficiarios en el diseño de los planes, para lograr que las soluciones sean por consenso.

Para el arquitecto "si uno se despoja de ciertas metas, ciertas miras que son hegemónicas dentro de la profesión, el problema de la vivienda se pone de manifiesto por sí solo en un país donde las necesidades habitacionales son enormes, en cantidad y en gravedad". "No hace falta una vocación muy intensa para percibir el problema como un campo de trabajo riquísimo con montones de solicitudes y desafíos para nuestra formación profesional". En palabras simples, que involucran una notable complejidad, definió Víctor Pelli -reconocido profesional del campo de la vivienda popular- su interés por abordar la arquitectura desde una perspectiva social.

Pelli estuvo días atrás en esta ciudad, para participar de los Encuentros de Hábitat Social, organizados por la Cátedra Interdisciplinaria e Interinstitucional de Hábitat Social de Santa Fe (ver El Dato). En ese marco presentó su libro "Habitar, participar, pertenecer. Acceder a la vivienda. Incluirse en la sociedad" y dialogó con El Litoral.

-¿Qué concepto de vivienda digna puede aportar?-

Es un término oficializado que figura en la Constitución Nacional, en el artículo 14, si no me equivoco. A partir de ahí, de esa inserción en el texto de la Constitución no hay una definición clara, concreta, específica de lo que es. Mientras no se dé otro paso, el concepto de vivienda digna es una entelequia un poco abstracta y muy manipulada. Empresarios, políticos y dirigentes utilizan el término de vivienda digna, más con criterio político que como criterio de precisión.

-Para usted y desde su perspectiva de trabajo, ¿qué involucra una vivienda digna?

La vivienda siempre tiene que estar circunstanciada. Una vivienda digna en una determinada cultura o situación es una cosa y en otras culturas u otras situaciones es otra. La vivienda digna tiene que ser absolutamente compatible con la cultura en que uno está inserto, y lo que importa mucho en el caso de la Argentina, la cultura en la que uno quiere insertarse. La gente que está en situación de exclusión no está inserta y -más bien inconscientemente- está haciendo un esfuerzo enorme por insertarse en la sociedad. Ese anhelo en términos de vivienda se materializa en un determinado modelo, que no es el mismo para otras situaciones como puede ser la situación rural en otras

culturas. Suelo decir que la vivienda admitida en la sociedad como válida, como aceptable y -además- como sello de que uno está integrado, tiene una serie de requisitos bastante complejos -en el libro hay un capítulo dedicado a eso- como el baño instalado, la separación entre ciertas actividades, la inserción en redes de servicios. Si usted busca una casa, no acepte aquella que no tenga una red de agua corriente, de electricidad, buen transporte, escuelas cerca si tiene hijos chicos. Todo eso es una vivienda digna.

-¿Qué pasa cuando no hay opciones?

Vivienda digna no es solamente una buena casa. Es un conjunto de bienes, servicios y situaciones. Puede ocurrir que para usted no sea una vivienda digna una buena casa, bien construida, pero que esté en un barrio que la hace sentir mal. Generalmente los procesos de acceso a la vivienda están tan mal diseñados y una construcción -que a veces no es una buena construcción- se entrega, y no se tienen en cuenta otras situaciones que hacen que la vivienda deje de ser digna. Por ejemplo, la forma tradicional de adjudicación de las viviendas, por sorteo o números, hace convivir en edificios de gran densidad a gente que puede presentar conflictos sociales muy fuertes. Eso es parte de lo que viene en un paquete de vivienda mal concebida. De modo que una vivienda digna es más que



DE INTERES

ARQ. VÍCTOR PELLÍ: "UNA VIVIENDA DIGNA ES MUCHO MÁS QUE UNA LINDA CASA"
(continuación)

una linda casa, como se suele entender. Vuelvo a apelar a la experiencia propia de cada uno en cuanto a qué busca y qué pretende encontrar cuando busca una vivienda. Y cuando le cae una del cielo, como son estos planes, le puede caer la casa con un paquete de problemas que hace que uno desista. La búsqueda de una vivienda está siempre relacionada con lo económico. Uno paga hasta donde llega. Una vivienda digna también es un servicio que le ofrecen a uno, que está en condiciones de mantenerlo. Si no, se produce una situación política bastante lamentable: se entiende que se solucionó el problema a alguien cuando se le entrega la vivienda y no se registra si esa vivienda tiene condiciones de permanencia, o lo que ahora se llama sustentabilidad. No se registra si esa familia, cinco años después, se "aguantó" con esa vivienda. Si la pudo pagar, si se adaptó a la estructura, la organización, la relación con los vecinos, a un tabique que no lo aísla acústicamente del departamento vecino. Si no la aguantó, no es vivienda, no es solución habitacional. Entonces, la malvende a bajo precio o la abandona. Lo he visto en otros países de América Latina donde la gente deja el departamento y vuelve a la villa donde, curiosamente, se siente mejor.

-¿Qué otra opción se puede dar a la gente que no tiene la posibilidad de acceder a un crédito hipotecario ni dinero para comprarse una vivienda?

-Hay planes que están dirigidos, por lo menos en la letra, a esos sectores. La gente que no puede pagar un peso de cuota está planteando un problema objetivo y específico. Primero, la sociedad tiene que decidir si admite el concepto de subsidio. La gente que está muy afirmada en la teoría liberal tiene un rechazo muy fuerte y con fuertes fundamentos a la idea de subsidios. Hay que tener en cuenta que el subsidio es como la cortisona, ese

medicamento que puede ser dañino y hay que manejarlo con mucho cuidado. Pero la gente no puede esperar una vida entera para estar en mejores condiciones económicas. La clave está en que es muy delicado, y ese manejo cuidadoso requiere un trabajo interdisciplinario que involucra fuertemente a los propios beneficiarios en el manejo de esas soluciones. Es necesario sumar la voz de los beneficiarios. El asunto de introducir a los actores es una idea eje en torno de la cual trabajar. No creo que haya otra posibilidad. Trabajar con la gente es muchas cosas: es involucrarla, hacer que vea las limitaciones de cerca. Y para el profesional y el funcionario significa ver cuáles son los puntos sensibles de la gente, dónde puede haber una crisis, cuáles son sus prioridades. Aun hoy las cosas que los vecinos plantean como prioridades suelen ser sorprendentes. A veces son objetables y el técnico no es alguien que se somete totalmente a la gente. Pero se trata de trabajar juntos; en algunos casos la gente plantea sus prioridades y el técnico les hace ver que son inaccesibles o que pueden ser nocivas. Pero al estar en una mesa de discusión, van incorporando sus conocimientos. Creo que no se puede pretender que el problema de vivienda se resuelva a gran escala con gente sin rostro.

-¿Hay muchos profesionales dedicados a trabajar con esta perspectiva?

-Empezando de lo más lejano, en India está muy desarrollado y también en Pakistán. En América Latina hay un fuerte movimiento. Hay muchas cosas que hacemos en América Latina que fueron desarrolladas por los europeos. Y en la Argentina diría que hay más gente de lo que parece. A simple vista parecen pocos, pero hay mucha gente. Estos nuevos planes que sacó el gobierno nacional son una pequeña apertura, pequeña pero grande en relación a años



GERMAT

MATERIALES DE CONSTRUCCIÓN

* Cementos * Pegamentos * Ladrillos Huecos * Cales * Hierros
* Viguetas * Chapas * Tejas * Yesos * Maderas * Piedras
* Durlock * Arenas * Aberturas * Revoques

9 de Julio 3769 - Tel./Fax: (0342) 4550505 y rot. - 3000 Santa Fe

y años que se venía trabajando de otra manera. Una vez que estamos en este escalón, es pequeña la proporción. Todavía se sigue haciendo gran cantidad de casas completas que son muy caras y que no van a los sectores más pobres..

El otro déficit habitacional

-¿Cuánta gente sin techo hay en la Argentina?

-El déficit definido por la misma Subsecretaría de Vivienda es de 3 millones. No es déficit: son 3 millones de problemas habitacionales. El mismo análisis de la subsecretaría indica que, de ese total, más del 50 % no son casos de necesidad de casas nuevas, sino de perfeccionamiento de la situación habitacional en la que se encuentran. No siempre el problema es físico, muchas veces es jurídico, como la legalización de la tenencia. Entonces, la casa no crece y el dueño no está estimulado a hacerla crecer, porque no está seguro de la tenencia de la tierra en la que está asentada. Otros son problemas de completamiento. Se puede notar que nunca se hizo caso de esa estadística: siempre se trabajó a toda máquina en la construcción de viviendas -que son parte del déficit-, pero no la parte más importante cuantitativa y cualitativamente. Son muy caras las viviendas terminadas y la gente no lo tiene como necesidad urgente..

EL DATO: Interdisciplina

Desde 2003 la Cátedra Interdisciplinaria integra los aportes de la Universidad Nacional del Litoral, la Universidad Tecnológica Nacional -regional Santa Fe- y la Escuela de Servicio Social. Entre el 30 de agosto y el 1° de setiembre, con el apoyo de Canoa Hábitat Popular y el Centro de Estudiantes de Arquitectura y Diseño, se desarrolló el encuentro de Hábitat Social, que inauguró el Arq. Víctor Pelli y continuó con la presentación de trabajos llevados a cabo por grupos interdisciplinarios y cátedras de vivienda de distintas ciudades del país, y la formación de recursos humanos en gestión social del hábitat.

LA CLAVE - Trayectoria

El Arq. Víctor Saúl Pelli nació en Tucumán y reside, desde 1965, en Resistencia (Chaco). En una vasta trayectoria se destaca -a modo de síntesis- su labor como investigador del Conicet, creador y director del Instituto de Investigación y Desarrollo en Vivienda de la Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la Unne, creador de la asignatura Gestión y Desarrollo de la Vivienda Popular;

profesor en maestrías universitarias en torno del tema de la vivienda y el hábitat en universidades de la Argentina y en Rio Grande Do Sul (Brasil), y cursos y conferencias en el país, en América Latina y Europa en el tema de vivienda social.



ELECTRO FE
SOLUCIONES ELECTRICAS

 <small>LUX - ESTABILIZADORES - LUCES DE EMERGENCIA</small>	
 <small>EXTRACTOR</small>	
 <small>ELECTRONICA DE CONTROL</small>	
 <small>Fábrica de Aires Acondicionados</small>	 <small>Confiable sin Riesgos</small>
 <small>Productos Tubulares</small>	

E. Zeballos y Urquiza - Santa Fe
Tel/Fax: (0342) 400 6161
www.electrofe.com
 e-mail: electrofe@infovia.com.ar

Peritos Ing. Civiles en accidente Vial - Jurisprudencia

El caso:

Cámara Nacional en lo Civil "SALAK"

[07/SEPTIEMBRE/2006]

Expte. N° 100.521/2000.

ACCIDENTE DE TRANSITO en una autopista. Acumulación de agua sobre la calzada debido a las lluvias. Deficiente sistema de drenaje. Anegamiento producido por un error de proyecto y/o ejecución de la obra vial. Incumplimiento del deber de seguridad y control que se encontraba a cargo del concesionario vial. RESPONSABILIDAD por el fenómeno de "hidroplaneo" experimentado por el vehículo. Indemnizaciones.

Descripción:

En la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, a los 7 días del mes de Septiembre de 2006, hallándose reunidos los Señores Vocales de la Sala K de la Cámara Nacional de Apelaciones en lo Civil de la Capital Federal, a fin de dictar sentencia en los autos "PUERTAS Oscar Julio c/ COVIARES SA s/ Daños y Perjuicios" Expediente N° 100.521/2000, habiendo acordado seguir en la deliberación y voto el orden del sorteo de estudio, la Juez Cecilia M. V. Rejo dijo:

Contra la sentencia dictada en primera instancia a fs. 293/302 se alza el actor a fs. 303 y el demandado a fs. 305, quienes vierten sus quejas en sus respectivas memorias de fs. 318 y fs. 319/324, cuyo traslado fue contestado únicamente por el demandado a fs. 325, habiéndose dado por perdido el derecho a hacerlo al accionante a fs. 327.//- En el pronunciamiento apelado, el juez hizo lugar a la demanda entablada por Oscar Julio Puertas contra Concesionaria Vial Argentino Española S.A. (Covares S.A.) a quien consideró responsable del accidente denunciado y lo condenó a abonar al accionante la suma de \$ 6.800.- con más los intereses fijados y las costas del juicio.-

Otro accidente similar:

Cabe aclarar que en razón de haberse decretado la conexidad de estos autos con los caratulados "Lescano Gastón Ariel c/ COVIARES S.A. s/ daños y perjuicios" Expte n° 71.540/2001 que según fs. 53 de los mismos, fue promovido en virtud de un accidente de similares características al ventilado en los presentes protagonizado por el allí actor quien conducía otro rodado, el juez de grado

dictó sentencia en la misma fecha, pero en cada expediente por separado, haciendo mérito de las constancias y pruebas obrantes en ambas actuaciones.-

En los presentes actuados, se agravia la actora respecto de los montos otorgados sin individualizarlos y limitándose a solicitar su elevación y también en virtud del rechazo del rubro desvalorización del rodado, pues considera que resultan comprobada con las fotografías obrantes en autos y el informe pericial.-

Por su parte, el accionado dirige sus quejas en cuanto a la atribución de la responsabilidad a su parte por el evento dañoso, ya que si bien admite que el vehículo resultó dañado, considera errónea la imputación y los fundamentos que la sustentan negando que exista una relación contractual entre la empresa concesionaria de la autopista y el usuario, afirmando que el supuesto debe encuadrarse en la responsabilidad extracontractual en virtud de las razones y citas doctrinarias y jurisprudenciales que transcribe y afirma que no existe ningún elemento que permita inferir que la demandada haya incumplido una obligación a su cargo y alega la exclusiva culpa a la víctima en cuanto a su negligencia en la conducción frente a las copiosas lluvias que se registraron en la oportunidad, cuestionando también la valoración de las pruebas efectuadas por el juez de grado, especialmente la pericial que su parte ha impugnado por las razones que indica.-

Finalmente se agravia en virtud de las sumas otorgadas como resarcimiento en concepto de daños materiales y privación de uso afirmando que resultan infundadas y excesivas, en atención a la escasa prueba producida al respecto.



Analisis propio:

Por razones metodológicas, comenzaré por examinar los agravios vertidos por el demandado vinculados a la responsabilidad derivada del accidente de autos.-

La actora sostuvo en el escrito de inicio de fs. 14/17 que el 2/10/2000 siendo aproximadamente las 21:15 hs circulaba en su rodado Chevrolet Blazer por la autopista Buenos Aires-La Plata en dirección a Capital Federal y al llegar al km. 13.500 ante la existencia de aproximadamente 10 cm de agua en el pavimento debido a las lluvias y al deficiente desagote de la autopista, el vehículo hizo un trompo golpeando contra el guardarrail, saliendo despedido hacia el campo, provocándole los daños materiales que detalla.

Por su parte, la empresa demandada negó en su responde de fs. 48/58 la presencia de acumulación de agua y las deficiencias mencionadas y consideró que la colisión se produjo por la culpa de la víctima, al no haber conducido a una velocidad adecuada en razón de las condiciones climáticas adversas y solicitó el rechazo de la demanda.

El Juez de la instancia previa, efectuó una detallada transcripción de las posturas doctrinarias y jurisprudenciales referidas a la responsabilidad del concesionario vial, que comprende la determinación de la naturaleza jurídica de la relación existente entre éste y el usuario y adhirió a la que entiende su carácter contractual de la que nace una obligación objetiva de seguridad con fundamento en lo dispuesto por el art. 1198 del Cód. Civil y luego del análisis de las pruebas producidas en los presentes actuados y en el hidroplaneo que desplazó su dirección mientras transitaba por la autopista que se hallaba bajo la concesión de la accionada, sufrió daños y perjuicios siendo la empresa responsable, toda vez que le atribuyó la causa de tal maniobra a las deficiencias de la empresa frente al fenómeno meteorológico de persistente y copiosa precipitación y su inadecuada respuesta para preservar a los conductores del peligro que implicaba la anegación de tramos en la autopista, con intensa cantidad de flujo de agua acumulada y que la conducta de la víctima, referido a la velocidad a la cual se desplazaba, carecía de relación causal.

No ha sido materia de agravios la circunstancia de haber tenido por acreditada la ocurrencia del hecho, el día antes señalado y en horas de la noche, con intensas lluvias, como fue confirmado por el Servicio Meteorológico en su

Informe de fs. 101/102 y con la documentación presentada por el demandado a fs. 88/98 en cumplimiento a la intimación dispuesta a fs. 72 y que fueron debidamente consideradas en la sentencia recurrida.

Tampoco aparece cuestionado la existencia de daños en el rodado del actor con motivo del siniestro, pues el demandado la admitió expresamente en su expresión de agravios (ver fs. 322, último párrafo) y no se quejó respecto de su reconocimiento, no así en cuanto a la existencia de una masa de agua en un sector de la autopista y a las deficiencias en la construcción que invoca el accionante, pues sostiene que no ha sido debidamente acreditado, dado que su parte ha impugnado las conclusiones periciales que así lo consideran.



TREVISAN Hnos. S.R.L.

Chapas galvanizadas y cincalum.
Estructuras metálicas

Ruta 11 Km. 477,5 (3001) Recreo Sur - Santa Fe
Tel./Fax: (0342) 4905048 - 49 - 110
E-mail: trevisan@arnet.com.ar

Como bien dijo el juez de grado, y así lo he de señalar en los autos conexos, la naturaleza jurídica de la responsabilidad de los concesionarios y la extensión en el deber de resarcir se encuentra controvertida en doctrina y jurisprudencia por los motivos que fueron ampliamente analizados y detallados en el fallo recurrido y tal como ha sido mencionado por esta Sala en el expediente n° 28.845/03 del 24/8/2005 hay quienes consideran que se trata de un supuesto de responsabilidad contractual con fundamento en que el accidente que ocurre sobre una autopista ha sido precedido por una relación jurídica preexistente entre el conductor del vehículo que sufrió el perjuicio y la empresa concesionaria de la administración de aquella, siendo esa sola circunstancia suficiente para excluir la responsabilidad del ámbito extracontractual o delictual que es de derecho común y ubicar la cuestión en la órbita contractual que es de excepción.

Dentro de esta tesis, hay quienes entienden que la responsabilidad del concesionario frente al usuario se limita a las obligaciones asumidas expresamente en el contrato de concesión (Scolara Eduardo Raúl "Sobre la naturaleza jurídica de la responsabilidad del concesionario de peaje por daños sufridos por el usuario" en Derecho y Empresa, Rosario 1994, t° 1/2 p. 179 s.s) y quienes mantienen la postura de la responsabilidad contractual amplia en base al incumplimiento de la obligación de seguridad (conf. CNCiv, Sala F, "Abba Miguel A y otro c/ Duarte S.A. LL 1992, D, pág. 195/199, entre otros).

Para otra postura, no existe contrato que vincule a las partes, siendo la responsabilidad extracontractual derivada de la relación concesionario de autopista-usuario, sosteniendo esencialmente que la justificación de su posición radica en la naturaleza jurídica del peaje, que configura una contribución de naturaleza tributaria y no un precio por el uso del camino y a fin de responsabilizar al concesionario de la autopista la causa del siniestro debe radicar en algo inherente a la ruta en sí misma, a su estado de conservación, así también como a todo objeto inerte que dificulte el tránsito o lo haga peligroso (conf. CNCiv, Sala G, "Camelli Juan Oscar c/ Nuevas Rutas S.A. s/ ds y ps, 7/6/95, Sala D, "Roa c/ SEMACAR S.A s/ ds y ps del 5/6/98) en coincidencia con los precedentes que cita y transcribe el demandado recurrente.

El análisis de la cuestión me lleva a coincidir con la opinión de mi distinguido colega Dr. Oscar J. Ameal en el expte. n° 11.537/97 del 2/2006 de esta Sala, donde sostuvo que la demandada responde contractualmente por los daños ocasionados a los accionantes, en virtud de una obligación tácita de seguridad (art. 1198 del Código Civil),

no pudiendo excluir su obligación resarcitoria cuando debió mantener la ruta en condiciones óptimas de circulación, a fin de evitar accidentes.

Dado ello corresponde evaluar si los elementos de juicio que obran en autos permiten determinar la presencia de la masa de agua invocada que el juez de grado tuvo por acreditada y en caso afirmativo, si fue tal presencia el desencadenante del accidente y también evaluaré si la conducta evidenciada por el actor en el manejo del rodado a su mando tuvo incidencia causal en la producción del mismo, como insiste el accionado en su expresión de agravios.

Cabe advertir que la existencia de agua acumulada en el lugar donde ocurrió el evento, fue considerada por el "A Quo" en virtud de las constancias arrojadas por el accionado a las que me referí en párrafos anteriores, consistentes en el informe del supervisor mecánico que intervino el día del accidente, en el Km. 13.500 de la rama descendente, a las 21:00 hs (fs. 88) quien si bien completó el formulario de rutina consignando la opción calzada "normal" y no "resbaladiza" marcó respecto del clima el casillero "lluvia" (fs. 89) lo que denota una contradicción, como bien destacó el primer sentenciante, dado el mal estado del tiempo según el informe meteorológico antes aludido y la adecuada apreciación que efectuó respecto de las fotografías del lugar (fs. 94/98) que dan cuenta de la existencia de acumulación de agua en la zona donde quedó detenido el rodado, siendo ilustrada la trayectoria del vehículo con el croquis de fs. 91.

Debo tener en cuenta que no existen otros testigos del evento que no sean el aquí actor y quien promovió el expediente conexo, Sr. Gastón Ariel Lescano, habiendo brindado sus declaraciones aquel a fs. 126 de esos autos y éste último a fs. 115 en los presentes y que dado el evidente interés en el resultado del pleito ambos resultan alcanzados por las generales de la ley en los términos previstos por el art. 441 inc. 3) del Cpr, razón por la cual considero atendibles las razones por las cuales el juez de grado desestimó sus declaraciones en ambos pronunciamientos, ante las impugnaciones efectuadas por la demandada (ver fs. 120/123 y 129/131 en cada expediente).

No obstante ello, considero que resulta reveladora la coincidencia existente entre el informe de fs. 88 en los presentes que señala como referencia "choque en el Km. 13.500 de la rama ascendente" respecto del vehículo del aquí actor, con aviso a las 21:00 hs del 2/10/2000, finalizando la tarea de remoción del vehículo siniestrado a las 21:20 hs y el obrante a fs. 98 en los autos conexos que

como surge de dichas actuaciones- también fue agregado por la demandada en cumplimiento de la intimación cursada a fs. 64 vta. que da cuenta de un accidente en la misma fecha, en el mismo Km. 13.500 de igual rama, con aviso recibido a las 21:30 hs, es decir media hora después y habiendo concluido las diligencias a las 22:00 hs.

Súmase a ello que los croquis glosados a fs. 91 en estos autos y a fs. 101 en los conexos denotan la similitud en cuanto al trayecto que venían realizando ambos rodados, en el mismo sentido de circulación y por la misma rama y curva en diferencia de pocos minutos como puede apreciarse y la desviación de ambos hacia su izquierda al pasar por el mismo lugar, colisionando de manera similar primero contra el separador central, para luego despistarse del recorrido que cada rodado a su turno venía siguiendo, aunque finalmente hayan desembocado en distintos lugares quizás debido a las diferentes velocidades a las que avanzaban, su posición en la ruta, tipo de rodado o cualquier factor que hubiera podido incidir en la posición final que se aprecia.

Tales coincidencias sin duda corroboran la existencia de un elemento ubicado en la zona de la autopista por la cual transitaban dichos vehículos, que ocasionó el mismo resultado, es decir, la desviación de su trayecto y posterior colisión contra el mismo separador y que bien pudo ser el cúmulo de agua en el pavimento que resulta de las fotografías de fs. 94/98 de los presentes.

Así, entiendo que tales circunstancias analizadas a la luz de las normas de la sana crítica y la experiencia común, en forma integrada sin duda constituyen presunciones, que sabido es resultan una vía indirecta para llegar al conocimiento o admisión de un hecho, ya que si bien no configuran su prueba directa, se basan en otros hechos reconocidos y probados para que por medio del razonamiento y la deducción, relacionándolos entre sí, lograr tener por acaecido otro que interesa al tema investigado (conf. art. 163 inc. 5° del CPr, Falcón, "Tratado de la prueba", T° 2, pág. 454 y ss.; Fassi-Yañez, "Código Procesal Civil y Comercial", T. 1 pág. 780).

En consecuencia, considero demostrada la existencia de agua acumulada en el tramo de la autopista en donde ocurrieron ambos accidentes lo que determina la desestimación del agravio referido a tal circunstancia.

Opinion de peritos ingenieros civiles:

Sentado ello, en lo que respecta a la mecánica del accidente, fue producido el dictamen pericial del ingeniero civil Roberto N. Pellón a fs 179/189 de los presentes quien

Afirmó que en la zona en que se produjo el accidente (Km. 13.500) con motivo de la geometría del camino que describe y debido al peralte de la calzada y conjunción de pendientes, el escurrimiento transversal de las aguas de lluvia se concentraría sobre la baranda de hormigón, para luego desplazarse longitudinalmente sobre este elemento, en sentido contrario a la corriente de tránsito, acumulando a lo largo de su trayectoria nuevos caudales.

Indicó que el sistema de drenaje proyectado (a la fecha del accidente) no garantizaría sectorialmente que la totalidad de ese volumen pueda ser drenado rápidamente por los sumideros de reja horizontal que se encuentran emplazados regularmente a lo largo de la banquina interna y el excedente no captado por los sumideros se desplazaría libremente por la banquina interna, concentrando en su recorrido volúmenes considerables de agua, lo que podría llegar a invadir total o parcialmente el ancho de la calzada, fenómeno que podría presentarse en forma esporádica, ya que depende de la intensidad de la precipitación pluvial del momento y que según el informe del Servicio Meteorológico (fs. 101) el día del accidente se registraron lluvias a partir de las 19:40 hs con tormenta eléctrica y ráfagas de viento, condiciones que podrían haber contribuido a acentuar la acumulación de aguas, siendo factible su existencia por deficiencia en el sistema de drenaje proyectado originariamente en el sector pues, posteriormente a la fecha del accidente, han sido encartadas en el lugar obras de drenaje complementarias que consistiría en la construcción de un canal colector sobre la banquina interna de alrededor de 80 metros de longitud, lo que denota la existencia del problema de drenaje previo, todo ello ilustrado con los croquis y fotografías que adjuntó a su informe.



FISA METAL S.R.L.

HIERROS - CHAPAS - CAÑOS GALVANIZADOS
Y NEGROS (ACCESORIOS) - ESTRUCTURALES
ELECTRODOS - CHAPAS ACANALADAS - ETC

RUPERTO GODOY 3270
(Alt. Fdo. Zuviria al 5700)

TEL/FAX (0342) 4896603/4896269/4893415
3000 SANTA FE

También señaló que la característica fundamental que influye en la seguridad del conductor es la adherencia neumático-pavimento, que en situaciones normales de velocidad y precipitaciones se logra mantener sin riesgo, con un control satisfactorio de frenado, pero si el vehículo se desliza a determinada velocidad sobre el pavimento que cuenta con determinado espesor de agua, como ejemplo 80 Km. /h y con un espesor de 2 mm de agua, el coeficiente de rozamiento entre ambas superficies puede descender hasta llegar a valores próximos a cero, perdiendo el conductor la gobernabilidad del vehículo, siendo este fenómeno llamado "hidroplaneo" que se genera a partir de que el neumático abandona prácticamente el contacto con la calzada a causa de las presiones de agua que se desarrollan en la interface neumático-pavimento, el cual "flota" sobre la película de agua y pierde la capacidad de adherirse al pavimento.

Tales conclusiones fueron ratificadas por el perito en su contundente explicación técnica de fs. 207/209 al responder las impugnaciones de la demandada, donde enfatizó que de la inspección que había realizado surgía inequívocamente que existió deficiencia de proyecto y/o materialización de los mismos sectorialmente, como pudo apreciar visualmente en forma directa y por los signos de la infraestructura vial y que la obra realizada posteriormente, no consiste en una mejora como sostiene el accionado a fs. 193 vta. en su observación al dictamen, sino a una obra de corrección de una deficiencia del drenaje que provenía del proyecto o materialización original y que el anegamiento es lisa y llanamente un error de proyecto y/o ejecución de la obra vial.

Por su parte, el ingeniero civil Bacigalupo designado en el expediente conexo emitió su dictamen a fs. 207/208 que resultó coincidente con el de su colega Pellón en cuanto a las características del tramo de la autopista en que ocurrió el evento y que propician el doble escurrimiento de aguas pluviales y su acumulación contra el separador de hormigón tipo New Jersey debido a su desplazamiento por la fuerza de gravedad y siendo también conteste en afirmar al poco eficiente sistema de drenaje existente a la fecha en que ocurrieron los accidentes antes mencionados dadas las características que explicó y que el sistema integrado por canal colector longitudinal construido luego y vigente a la fecha del informe pericial, resuelve la evacuación de las aguas pluviales cuando son de importante intensidad en la zona.

También resultó concordante su conclusión referida al mecanismo del "hidroplaneo" que explicó detalladamente con similares términos a los anteriores anotados y finalmente indicó claramente que en el caso en estudio, el factor preponderante estuvo constituido por el relativamente importante espesor de la película de agua en el sector donde se produjo el accidente, dada la falencia del sistema de drenaje a la época de su ocurrencia.

Al responder las impugnaciones del accionado a fs. 219/220 del expediente conexo, también insistió en su conclusión respecto a la existencia de un error del proyecto o un error constructivo en el lugar en donde ocurrió el siniestro que se ventila en ambos expedientes, lo que se observa directa y del análisis de la obra complementaria realizada en la autopista en ese tramo, siendo una obra expresamente reconocida al efectuar la impugnación (ver fs. 216 vta. punto 10 de dichos actuados) y además amplió detalladamente su explicación respecto de las razones por



las cuales se produjo en la oportunidad la acumulación de agua, que no pudo evacuarse adecuadamente debido a las deficiencias del sistema de drenaje existente en aquella época, y que tal presencia es la que provoca el fenómeno del "hidroplaneo".

Opinion de peritos ingenieros mecanicos

Súmase a ello el resultado de las pericias efectuadas por los ingenieros mecánicos Edgardo Enz a fs. 225/227 de los presentes y Carlos Heine a fs. 157/159 del expediente conexo, quienes explicaron en similares términos que los anteriores profesionales el mecanismo del "hidroplaneo" y la consecuente desestabilización del vehículo y pérdida de la línea de avance que provoca, siendo también contestes al responder las impugnaciones efectuadas por el demandado en ambos expedientes los factores determinantes de aquel, refiriéndose además de la acumulación de agua a la velocidad mínima a la que debe avanzar el rodado, de entre 70 a 90 km/h, afirmando el primero que la velocidad máxima permitida en el lugar es de 130 km/h, reducida a 100 km/h en caso de lluvia, y que la mínima es de 65 km/h y que el fenómeno mencionado puede producir el desempeño descontrolado del rodado a pesar de los buenos oficios que pueda realizar su conductor (ver fs. 250 de los presentes), agregando el segundo profesional luego de explicar el coeficiente de frenado, que varía con la velocidad pero sólo con la inicial, ya que para cualquier otra, una vez bloqueadas las ruedas el mismo permanece constante, lo que demuestra la poca incidencia que tiene la velocidad desarrollada en el caso (ver fs. 169 de los autos conexos).

Las transcripciones precedentes demuestran que los agravios vertidos por el demandado, cuestionando la virtualidad de los dictámenes periciales que en definitiva dieron sustento a la decisión de primera instancia, deben ser rechazados pues, valoradas las conclusiones de conformidad a las reglas enunciadas por los arts. 386 y 477 del CPr, considero que no resultan desvirtuadas por las impugnaciones vertidas por el demandado en ambas actuaciones (fs. 192 y 215/217 respectivamente) pues para descalificar los dichos del profesional interviniente debe demostrarse la inexactitud de lo informado, resultando carente de virtualidad la presentación que no se halle avalada con la firma de un consultor técnico (conf. esta Sala, expte n° 126.178/98 del 21/6/2006, n° 23.462/01 entre otros).

Tal condición no ocurre en el caso dado que como bien dijo el primer sentenciante, los cuestionamientos efectuados oportunamente por el recurrente carecen de

asesoramiento técnico, pretendiendo el quejoso desvirtuar con sus meros dichos las conclusiones que cuatro peritos oficiales que opinaron en el mismo sentido en las cuestiones planteadas en ambos expedientes, a lo que debe sumarse que fueron satisfactoriamente respondidos por los expertos sin haber merecido ninguna otra observación y en la oportunidad de alegar en los presentes, efectuó someramente una mención de sus anteriores impugnaciones que en definitiva nada innovan al respecto.

Por ello, receptadas dichas probanzas, coincido con el juez de grado, en cuanto a que Covisur S.A. incumplió con el deber de seguridad y control que se encontraban a su cargo como concesionaria de la autopista mencionada.

En cuanto a los agravios referidos a la ponderación efectuada en la instancia previa, respecto de los recaudos que debió tomar el actor en la conducción del rodado tratándose de una noche de intensa lluvia, no advierto que haya incurrido en una conducta jurídicamente reprochable, pues no surge de los dictámenes periciales que él condujera a una velocidad excesiva o superior a la permitida bajo condiciones meteorológicas adversas o que sea ese un motivo que pudiera haber desencadenado el accidente, no habiendo el recurrente cumplido con la carga probatoria según lo dispone el art. 377 del Cpr, sumado a que además fueron categóricos y coincidentes los informes antes detallados en afirmar que la causa del accidente fue el hidroplaneo que efectuó el vehículo y su factor determinante, la acumulación de agua existente en el tramo de la autopista, que a su vez obedeció a una falla del sistema de desagüe construido en el lugar.

Así, desde que "causa" es lo que provoca el efecto, la expresión causa eficiente se utiliza para designar la relación que existe entre un hecho (el incumplimiento) y los resultados que de él derivan porque no todas las derivaciones de un hecho son atribuibles al sujeto. La causalidad importa una relación entre el antecedente y el consecuente, de manera que sea posible afirmar que el efecto es atribuible a la causa o a la inversa, que ésta determinó el efecto. El efecto sucede a la causa en el mundo físico, en el cual se desarrolla la conducta humana, de acuerdo a lo dispuesto por el art. 913 del Cód. Civil (conf. Alterini, Ameal, López Cabana, "Derecho de Obligaciones Civiles y Comerciales" 2° edición actualizada, pág. 229) y dada la explicación efectuada respecto de las causas que motivaron el siniestro, considero que los agravios vertidos por el accionante en tal sentido no habrán de prosperar.

Por las razones expuestas, coincido con el juez de primera instancia en cuanto a la atribución de la exclusiva

responsabilidad a la demandada por el accidente ocurrido en autos y en consecuencia, propicio su confirmatoria.

Corresponde entonces el tratamiento de las quejas vertidas por ambas partes dirigidas a los rubros otorgados en primera instancia en concepto de daños materiales del rodado y privación del uso.

La parte actora se limita a solicitar sin ningún fundamento su elevación y la demandada sólo refiere que las sumas otorgadas resultan infundadas y excesivas, atento la escasa prueba al respecto.

Cabe señalar que la mención efectuada por ambas partes no cumple con los requisitos formales previstos en el art. 265 del CPCC, toda vez que no resulta una crítica concreta y razonada del fallo que consideran equivocadas ni constituye un verdadero agravio en sentido técnico-jurídico a la luz de lo dispuesto en la norma mencionada, debiendo señalar sus errores fundamentales y aportar la demostración de que es injusto o contrario a derecho (conf. CNCiv, esta sala expte n° 31.172/99, 29/12/2005; Sala H, Cáceres Alfredo Ricardo y otro c/ Castaño Exequiel s/ ds y ps. R. 271.916, 2/12/99, publ. Gaceta de Paz, 22/8/2000).

Sin perjuicio de ello, debo resaltar que el resarcimiento fijado por los conceptos mencionados fueron debidamente sustentadas en las conclusiones del perito ingeniero mecánico de fs. 225/226 de los presentes y en las facultades otorgadas por el art. 165 del Cpr, por lo cual corresponde el rechazo de las quejas mencionadas y propicio su confirmación.

En cuanto al agravio vertido por el actor referido a la desestimación del resarcimiento por la desvalorización del rodado, sostiene el apelante que según la pericia mecánica el mismo ha sufrido daños en partes vitales de su estructura por lo cual considera que el pedido debe prosperar.

Esta sala ya ha dicho en cuanto al rubro en cuestión que si bien constituye un hecho indiscutible e innegable que todo automotor que sufre un accidente que afecte su estructura de carrocería y/o mecánica padece una desvalorización de su valor venal en el mercado de unidades usadas y que la depreciación del vehículo siniestrado surge de un hecho cierto de experiencia universal, lo cierto es que todo daño es compensable cuando se demuestra que sea cierto, pues se exige su existencia real y efectiva y no basta un daño abstracto o indeterminado, donde no se proporcionen al magistrado elementos mínimos para su fijación, siendo la prueba del mismo y de su monto a cargo de quien lo invoca (conf. esta Sala, expte n° 110.892/03 del 13/6/2006).

En tal sentido, se ha entendido que el pedido sólo es procedente en el supuesto que las secuelas existentes en el rodado a raíz del choque determinen una disminución de su precio en comparación con otros de iguales características, pero en estado original y para ello resulta indispensable la efectiva demostración del perjuicio, hecho que se cumple con la exhibición del rodado al perito, quien comprobará mediante la correspondiente inspección la existencia del daño e informará sobre el mismo detalladamente en la causa (conforme Sala D, según el voto del Dr. Alberto J. Bueres del 22.09.95, Nro. 069.159/91-).

En el caso, el ingeniero mecánico basó sus conclusiones en los daños que surgen de las fotografías obrantes en autos (fs 3/9) y al respecto se limitó a indicar que el valor estimado de un vehículo de similares características en buenas condiciones y a la fecha del informe (el 31/5/2004) ascendía a \$ 30.500.- (ver fs. 226) sin efectuar ninguna mención de haber constatado el vehículo ni estimación de su desvalorización o que demuestre su reparación, respuesta que no mereció ninguna observación por la actora en la etapa oportuna.

Atento a ello, considero adecuado el rechazo del resarcimiento dispuesto en primer instancia y que corresponde la confirmatoria de tal decisión.

Por todo lo expuesto propongo al Acuerdo: I) Confirmar la sentencia dictada en primera instancia en todo cuanto decide, manda y fuera materia concreta de agravios; II) Imponer las costas de esta instancia de Alzada en el 90% a cargo del demandado vencido y el 10% restante a la actora, en atención a la naturaleza, alcance y progreso de los agravios vertidos por ambas partes y el principio objetivo de la derrota (arts. 68 segunda parte del Cpr).

Los Dres. Ameal y Díaz por las consideraciones y razones aducidas por la Dra. Rejo, votan en el mismo sentido a la cuestión propuesta. CECILIA M. V. REJO - OSCAR J. AMEAL - SILVIA A. DÍAZ - PAOLA GUIADO (SEC.).

Buenos Aires, septiembre de 2006.

Y visto lo deliberado y conclusiones establecidas en el Acuerdo transcrito precedentemente por unanimidad de votos, el Tribunal decide: I) Confirmar la sentencia dictada en primera instancia en todo cuanto decide, manda y fuera materia concreta de agravios;; II) Imponer las costas de esta instancia de Alzada en el 90% a cargo del demandado vencido y el 10% restante a la actora, en atención a la naturaleza, alcance y progreso de los agravios vertidos por ambas partes y el principio objetivo de la derrota (arts. 68 segunda parte del Cpr).

CONCLUSION

"Tal vez solamente aquellas personas que han sufrido un accidente vial -y han sobrevivido- tengan cabal conciencia de otro de los trastornos enormes derivados del accidente: los legales. Aún cuando, en el caso que se presenta no han

Ocurrido desgracias personales, el simple reclamo por la destrucción del vehículo tiene una historia (2000 - 2006), sólo superada por la del famoso personaje de Joe Rígoli cuando tramitó plantar un arbolito".



IMPORTANTE

Modificación de lugares de pago a partir de 2008

Santa Fe, diciembre de 2007.
Señor profesional:

El Colegio de Profesionales de la Ingeniería Civil, Distrito I de la Provincia de Santa Fe, comunica a ud. Que a partir del primero de enero de 2008, todo pago en concepto de honorarios y/o aportes por tareas profesionales, por matrícula y/o habilitación anual o por cualquier otro concepto (cuotas de préstamos, cancelación de convenios de pago, etc.) deberá realizarlo exclusivamente en sedes, agencias o sucursales del banco de Santa Fe.

Hormigonera

Luis A. Demartín e Hijos S.A.

Siempre asegurando...

Calidad - Cantidad - Servicio

VENTAS
Tel. (0342) 4886660

ASIST. TECNICA
Tel. (0343) 156-218243

PLANTA
Tel. (0342) 4982000

Introducción

A partir de los 80, el proceso de globalización muestra un Estado sensiblemente disminuido en lo que hace a su forma material, sus instituciones, y en su posibilidad de instrumentar políticas públicas, lo que en principio puede leerse como un abandono por parte del mismo de los roles que tradicionalmente le fueron propios.

El modelo desarrollista de la economía, implementado desde fines de la 2ª guerra mundial y vigente hasta mediados de los 70 en América Latina con el paradigma de la integración social, plantea la transformación de la base económica de la sociedad, promoviendo un crecimiento de la producción industrial y una distribución más igualitaria del ingreso con el fin de incentivar la inversión y la productividad. Todo ello en el contexto de economías nacionales cerradas.

Con la aplicación de políticas de ajuste, como la correspondiente a la década del 90, el Estado Nacional reduce o elimina gran parte de sus aparatos y funciones, privatizando o descentralizando servicios públicos, desvinculándose progresivamente de sus responsabilidades y su capacidad de control sobre los instrumentos del desarrollo, hipotéticamente para crear un horizonte de previsibilidad y permitir que los agentes económicos realicen la "revolución productiva". Lo que diferencia sustancialmente la etapa del ajuste, es que en ésta se revierte el proceso de consolidación y crecimiento del Estado observado durante el desarrollo de los periodos anteriores y en este marco la atención de las desigualdades sociales, se hace crítica para un Estado disminuido y de presencia reducida en la participación del excedente, quedando imposibilitado para cumplir con su labor redistributiva.

Las privatizaciones de servicios rentables, acompañadas de desregulaciones, en lo que hace a leyes laborales, de cobertura social, etc., en un primer momento facilitan el acceso de capitales externos, pero luego no se traducen en inversión productiva a largo plazo que opere sobre el mejoramiento del empleo, sino por el contrario, generan un desempleo masivo a niveles inéditos, con el agravante de no contar ya el Estado con la captación de estos recursos para atender los conflictos sociales que dicha situación genera. Estos hechos, entre otros, lleva a que en el plano material, el de la distribución del excedente, se produce un aumento de la inequidad, que en los países latinoamericanos es mayor que en los europeos o asiáticos que aplicaron el mismo modelo (Banco Mundial, anuario 1997).

El Problema del Hábitat y la Vivienda

Desde fines de los 70, los países centrales comienzan a transitar los caminos hacia la integración de los mercados a nivel mundial, sentando las bases del proceso de globalización económica, y presentándose como paradigmas la especialización flexible y las nuevas tecnologías de la información y la comunicación, como medio idóneo para la reproducción del capital en el sistema financiero, los servicios especializados y productos sofisticados para el consumo diferencial, con la existencia de gestores y productores operando globalmente en economías abiertas.

El modelo de la globalización de los mercados es implantado en América Latina a partir de la crisis del desarrollismo, visualizado a través de un notorio retroceso en la región, por deterioro en los precios de las exportaciones y caída del PBI. En consecuencia, hay un fuerte incremento de la deuda externa, las agencias internacionales de crédito acrecientan su gravitación en las decisiones de los gobiernos y los Estados nacionales, a través de la aplicación de políticas de ajuste estructural, la privatización de servicios y empresas públicas y la descentralización de otros como salud y educación. El Estado Nacional se desvincula progresivamente de sus responsabilidades y capacidad de control sobre los instrumentos del desarrollo.

Si en el periodo anterior, el crecimiento está vinculado con el desarrollo industrial y la reproducción de la fuerza de trabajo, en esta etapa puede hablarse de un proceso de desindustrialización y reproducción del capital financiero, con un grave incremento del desempleo por la baja captación de fuerza de trabajo de la que se requiere además alta calificación.

El modelo desarrollista en América Latina plantea la transformación (desde el Estado) de la base económica de la sociedad, promoviendo un crecimiento de la producción industrial de insumos semi-durables, la sustitución de importaciones y una distribución más igualitaria del ingreso dirigido al mercado interno y con el fin de incentivar la inversión y la productividad. Todo ello en el contexto de economías nacionales cerradas

Aquí, la cuestión urbana presenta como paradigma la integración social. Las políticas sociales del Estado apuntan a la reproducción de la fuerza de trabajo, y por esa vía, de la población urbana.

Reconociendo diferencias en la instrumentación del modelo en los diferentes países de la región, la resolución del problema habitacional interesa en la medida

de lograr la integración de la población al sistema de la propiedad y la activación de la construcción y de los sectores vinculados a ésta, con el objeto de generar empleo no calificado para captar el aumento de la fuerza de trabajo disponible, originado por la migración campo-ciudad; sustentar el mercado interno y contribuir al desarrollo nacional. En este período se observa un notorio crecimiento de los asentamientos irregulares en la periferia de las ciudades importantes y en consecuencia se instrumentan acciones oficiales en el área de la vivienda.

Primera generación de políticas

En un primer momento, en el que podría hablarse de una primera generación de políticas, las mismas se orientaron a la erradicación de estos asentamientos y al realojamiento de sus pobladores. Esto se hace a través de la construcción de grandes conjuntos llave en mano, significando importantes inversiones administradas desde el Estado Nacional y donde la esfera local se limita a la provisión de los emplazamientos y al control técnico durante la ejecución. En la Argentina, con la creación del FO.NA.VI (Fondo Nacional de la Vivienda), se consolida la política del Estado en este aspecto, produciéndose un salto cuantitativo importante. Lo predominante de esta operatoria en sus comienzos, fue el intento de promoción de la industrialización de los procesos constructivos, a través de sistemas capital-intensivos ya probados en Europa y EEUU. El intento de asociar los procesos de producción de viviendas o sus componentes con los propios de la industria fabril se desarrolla en la Argentina bajo esta operatoria FO.NA.VI desde mediados de los 70 y parte de los 80, a través de la compra o alquiler de patentes de sistemas utilizados en Europa en la posguerra y ya caídos en desuso en aquellas latitudes.



Edifica su Sueño

Rivadavia 2673 - Santa Fe - Tel/Fax: 0342-4550969
E-mail: camei@camconstrucciones.com.ar
www.camconstrucciones.com.ar

Segunda generación de políticas

Hacia fines de los 70, y superpuesta a lo anterior, una segunda generación de políticas se orienta a lo local a través de operatorias gubernamentales de pequeña y mediana escala y la acción de los pobladores organizados, impulsándose políticas alternativas basadas en la radicación o regularización de asentamientos. En algunos casos, el Estado asume la responsabilidad de provisión de tierras con servicios y el usuario se hace cargo en forma directa de la construcción de su vivienda. Es de destacar la existencia de iniciativas de carácter experimental, algunas apoyadas técnica y financieramente desde organismos internacionales, que ponen el acento en el desarrollo humano.

El "problema" de la vivienda deja la centralidad que en otros momentos le fuera asignada, para constituirse en un elemento más a ser tenido en cuenta en una consideración global del hábitat de la pobreza. El espacio más apropiado para el desarrollo de este modelo son las ciudades (ámbitos de concentración del consumo y de los servicios), produciéndose un fenómeno de "ciudad global", con localización múltiple y dispersa, organizada a partir de la existencia de sectores económicos afines de las grandes metrópolis mundiales, algunas de ellas latinoamericanas, operando en red y compitiendo por situarse en la economía global a través de la capacidad de innovación y eficiencia. Hay razones de peso para su aplicación en América Latina:

1. La población urbana promedio supera en la región a un 70% del total, con extremos superiores al 90% (Uruguay), -Información extraída de documentos del CyTED (Programa Iberoamericano de Ciencia y Tecnología para el Desarrollo)

2. El crecimiento continúa, en las ciudades más importantes existen sectores de la economía íntimamente vinculados con los de las grandes capitales financieras. El "crecimiento", que reemplaza al término "desarrollo", pasa por la captación de inversiones a partir de la generación de imágenes urbanas atractivas (marketing urbano), la producción simbólica, la capacidad de comunicación y la reducción de los costos del trabajo, esto último a través de una reconversión laboral que se traduce en empleo calificado para pocos y exclusión para la mayoría.

En este contexto, la resolución del problema habitacional no interesa en la medida que, integrar población al sistema de la propiedad y activar la industria de la construcción y de los sectores vinculados a ésta no son objetivos del mercado, atento a la reproducción del capital

financiero, proceso que no depende de la actividad productiva. La integración social no se sustenta en la producción, sino en el consumo. Aquí queda en evidencia una de las contradicciones del modelo: el mismo genera exclusión, que implica desempleo y consiguiente pobreza, lo que a su vez afecta el consumo. De allí las continuas referencias a la pobreza en todos los documentos de los organismos internacionales.

Tercera generación de políticas

Puede hablarse aquí de una tercera generación de políticas, ya no centradas en la vivienda objeto sino atentas a la consideración del hábitat en su integralidad, y en las cuales se observa un reemplazo de las políticas universales (por otra parte, difícilmente controlables por las agencias de crédito), por las focalizadas, lo que otorga protagonismo a los gobiernos locales y a las organizaciones de la sociedad civil. Wagner se refiere a la existencia de dos vías para el reemplazo del sistema de provisión: la canalización a través del sector privado (el mercado), de los recursos que familias de los sectores medios puedan destinar a la vivienda, y la atención de la pobreza extrema a través del Estado. En el segundo caso, orientando el gasto público al mejoramiento de barrios, el saneamiento, la salud, el reentrenamiento de fuerza de trabajo, la educación básica, y focalizando los esfuerzos en los recursos potenciales más cadenciados. Se presenta como nuevo paradigma a la lucha contra la pobreza, aunque su fin último sea la gobernabilidad urbana (como garantía de confiabilidad para la radicación de las inversiones y el crecimiento económico de los sectores involucrados) y se destacan las líneas de trabajo de los organismos internacionales que apuntalan estas estrategias del mercado.

Existe una influencia decisiva de la voz de los organismos internacionales de crédito en la consolidación del modelo. El Banco Mundial, en sus agendas urbanas para el 90 y el 2000, junto a temas tales como la sustentabilidad ambiental y procurar la reducción de la pobreza y una adecuada calidad de vida para todos, destaca la importancia de garantizar un marco confiable para las inversiones extranjeras (bankability), que más que un medio parece ser el real objetivo, y esto a través de buen gobierno y administración, entendiéndose esto último como inclusión y representación de todos los grupos sociales, sin referencias al Estado y valorizando la existencia de las organizaciones no gubernamentales. Existen incluso distintos modos de interpretar terminología. La "facilitación", que para UN es financiar y asistir técnicamente pequeñas

acciones, flexibilizando normas y proveyendo tierras, para el Banco Mundial es eliminar toda intervención directa y que el mercado trabaje, otorgando al Estado el rol de facilitador del mercado de la vivienda.

Como ingredientes propios de la nueva situación se puede hablar de la "nueva pobreza" generada por el modelo de exclusión que afecta a muchos otrora adjudicatarios y actualmente propietarios de viviendas en conjuntos habitacionales masivos, con escasas posibilidades de acceder a las opciones del mercado, y con serias dificultades para mantener su situación habitacional, al no reunir condiciones de indigencia que les permitirían acceder a los programas asistenciales del Estado. Esto se manifiesta en una progresiva degradación de la calidad de vida en los conjuntos construidos en aquel período.

También hay otras cuestiones que son propias de los grandes conjuntos bajo la operatoria FO.NA.VI en la Argentina. La tipología de vivienda colectiva, predominante en los mismos, dificulta las acciones que el usuario necesita realizar en la unidad que ocupa, agravado con lo ya expresado anteriormente sobre la promoción de sistemas industrializados; el mantenimiento de las unidades, en muchos casos no puede ser realizado con materiales y procesos tradicionales, que son a los que puede tener acceso. La imposibilidad del usuario de conjuntos habitacionales para acceder a las opciones del mercado radica fundamentalmente en el bajo valor de comercialización de su unidad en comparación con las ofertadas por el mismo, constituyéndose en un "prisionero" de su vivienda.



CERÁMICOS NOVARA

MATERIALES DE CONSTRUCCIÓN

Ladrillos cerámicos
Tejas francesas y coloniales
Cementos - Hierro
Celes - Pegamentos
Arena - Baldosas

HORMIGÓN ELABORADO

Avda. Gral. Peñaloza 7324
Tel./Fax: (0342) 4886660
e-mail: hmannichini@hotmail.com

Otro aspecto a tener en cuenta es que el crecimiento de las ciudades continúa y con escasa o nula ampliación en su perímetro, por existir problemas de disponibilidad de nuevas tierras, de transporte desde áreas alejadas y de inexistencia de infraestructura y equipamiento. La nueva población (migrante de localidades o de áreas rurales empobrecidas no incorporadas al sistema por no constituir áreas de interés para las inversiones), sin posibilidades de insertarse productivamente, se localiza generalmente en los espacios urbanos semi-consolidados, densificándolos por diferentes medios: ocupación de ampliaciones y remodelaciones de viviendas existentes, etc. y se establecen en grupos informales que se caracterizan por su baja o nula capacidad de acumulación y desarrollo de actividades económicas.

Resumiendo:

* Los debates generados hasta los 80 partían de diferentes modelos de sociedad. De algún modo, las últimas décadas están caracterizadas por un discurso único que no cuestiona al modelo vigente sino que intenta operar con paliativos sobre sus consecuencias.

* La mayor ingerencia de las organizaciones internacionales de crédito en las decisiones de las economías nacionales, impiden el establecimiento de una política integral y autónoma por parte del gobierno, lo que lleva a un tratamiento fragmentario y siempre sobre las consecuencias. Las decisiones dejan de estar centralizadas, el crédito llega focalizado en total coherencia con el achicamiento del poder central y una mayor responsabilidad de los gobiernos locales y de las organizaciones de la sociedad civil.

* La consecuencia más notoria de la aplicación del modelo global es la exclusión de grandes sectores de la población de la economía del país. Exclusión que genera nueva pobreza, no atendida en la medida que no genere conflictos sociales que pongan en peligro la gobernabilidad del sistema.

* En el plano de la vivienda, pasar de considerarla como objeto a una consideración integral del hábitat, se presenta como una buena estrategia de anonimizar el gasto y hacerlo extensivo a grupos más amplios de la población.

La descentralización como oportunidad a aplicar en el área vivienda

De acuerdo con la Directora Nacional de Políticas Habitacionales de nuestro país, Sra. Lydia Martínez de Jiménez, una de las principales "oportunidades" de transformación positiva del Estado nacional social se encuentra en la descentralización de los servicios sociales

hacia las distintas regiones y municipios, en el marco de un ordenamiento territorial y con una perspectiva estrictamente gerencial del Gobierno central. Considera además que en este marco, con programas adecuados es mayor la efectividad y eficiencia, con respecto a las necesidades reales de la población a la que se quiere asistir.

Cabe aquí reflexionar que para avanzar en este sentido y materializar las "oportunidades" que implica la descentralización, es necesario superar una serie de problemas entre los cuales podemos mencionar:

* El "grado de claridad institucional" del proceso de descentralización y la asignación de roles postdescentralización del Estado Nacional, las regiones y los municipios, actualmente con importantes zonas de ambigüedad, el cual debe ser conducido por un "centro fuerte" que planifique y realice el seguimiento correspondiente. El "financiamiento efectivo de los servicios por parte de las regiones y los municipios" y la disponibilidad de recursos financieros, para evitar que los procesos se transformen en regresivos o que los mismos se desvirtúen significativamente. Incluye las políticas de compensaciones financieras entre las regiones ricas y pobres para evitar agravar las enormes desigualdades regionales, territoriales y sociales.

* El fortalecimiento de la "capacidad institucional y de gestión" de los municipios y entidades hacia las que se descentraliza, para no caer en un círculo adverso en el cual, en lugar de fortalecer la capacidad de gestión regional y local se racionaliza y restringe la delegación real, creándose situaciones de indefinición que a su vez retroalimentan la desconfianza original sobre la prestación real de los servicios. Como es sabido, una falencia en este sentido es la ausencia de carreras orgánicas de servicio civil, que resulta un instrumento clave para la gestión eficiente. Es importante que quienes asumen el servicio cuenten con recursos humanos calificados, capacidad para elaborar proyectos, manejo de tecnología gerencial, disponibilidad de recursos financieros, presencia de una estructura organizativa consistente y vigencia de una carrera municipal asociada a los servicios.

* La generación de condiciones que impidan las "presiones o prácticas clientelísticas", que muchas veces son más marcadas a nivel regional, provincial o local, que a nivel nacional, a través de grupos de poder de élite, que intentan el copamiento de los recursos descentralizados hacia intereses sectarios predominantemente económicos y de poder.

* La construcción de un "modelo participativo", con un activo involucramiento de la comunidad beneficiaria, que facilita que los recursos se orienten efectivamente hacia las prioridades colectivas regionales y/o locales, con una real

transferencia de poder de decisión a la comunidad, a diferencia de las frecuentes ficciones de participación, meramente declarativas o en aspectos secundarios que provoca efecto desengaño en la comunidad.

Conclusiones

Desde un período de fuerte inversión, como lo fueran los primeros tiempos del FO.NA.VI, las acciones en el campo de la vivienda han venido decreciendo consecuentemente con el achicamiento del Estado y las reducciones presupuestarias en el sector. En el período citado se construyen grandes conjuntos con la utilización de sistemas constructivos ya utilizados en la reconstrucción europea de la posguerra, a través de grandes empresas nacionales o subsidiarias de otras extranjeras. Las pequeñas y medianas empresas locales tienen escasa participación en este período. Es de hacer notar el modo "asistencialista" que caracterizó a la operatoria, haciendo que el recupero de la inversión sea casi nulo, impidiendo una realimentación genuina del sistema. En cuanto a las políticas y programas existentes en el país, provincias, regiones, en el sector vivienda de interés social puede observarse la ausencia de continuidad en las políticas públicas, que afecta principalmente a los grandes conjuntos del período anterior, muchos de ellos inconclusos y con dificultades para su terminación por la caída del financiamiento y por el uso ya indicado de tecnologías industrializadas con sistemas cerrados.

En cuanto a la política habitacional, se requiere desarrollar un enfoque de "gerencia social" que ponga a foco las especificidades de la institucionalidad social y de la gestión social, y procure soluciones técnicas apropiadas para ellas, con un enfoque gerencial adaptativo, estrechamente conectado con la realidad, que evite la alta "volatilidad" que caracteriza a los procesos de las dos décadas mencionadas, con estructuras más abiertas, dúctiles y representativas. Es necesaria la "inclusión" de los sectores de población "excluidos" del sistema productivo. Las experiencias de participación del usuario hasta ahora han sido de escasa relevancia.

Por otra parte, es evidente que los estímulos para incentivar la construcción deben estar presentes en cualquier programa de recuperación económica para afianzar el bienestar social, ya que las industrias subsidiarias que la abastecen y la posibilidad de absorción de mano de obra regional, impulsa notablemente el desarrollo del país, cuando se los promueve adecuadamente. Resulta evidente que el Estado mínimo o ausente y el

Desarme de sus estructuras no genera las condiciones esenciales para el desarrollo económico, de infraestructura, inversión en capital humano, mejoramiento de la equidad y del problema habitacional en la Argentina. Actualmente, en los países en desarrollo se habla de "Estado inteligente", que trabajando en forma colectiva con el mercado más la sociedad civil en sus distintas expresiones, en un abordaje estratégico con políticas habitacionales con inversión sostenida, impulsan la integración activa entre el desarrollo económico y social. Afrontar estos nuevos roles eficientemente requieren la realización de profundas reformas en las actuales estructuras sociales del Estado si realmente se desea integrar al desarrollo a los vastos sectores de la población actualmente excluidos.

BIBLIOGRAFÍA

- MARTÍNEZ DE JIMÉNEZ, L.: "**Políticas habitacionales**". La situación habitacional y la política de vivienda desarrollada en la Argentina en las dos últimas décadas. Maestría en Hábitat y Vivienda. Edic. 2000-2001. UNde Mar del Plata-UNR. UNR Editora. 2001.
- BURNHAM, Peter: "**Estado y mercado en la Política Internacional: una crítica marxiana**". Edic. 1996/97. Maestría en Hábitat y Vivienda.
- OSZLAK, Oscar: "**Estado y Sociedad: ¿nuevas reglas de juego?**" 1997.
- THWAITES REY, Mabel: "**El Estado: Notas sobre su(s) significado(s)**". 1999.
- F. WAGNER, Raúl: "**Teorías en Hábitat y Vivienda**". Impreso de la Maestría en Hábitat y Vivienda. 2002.
- F. WAGNER, Raúl: "**La situación Habitacional en la Argentina**".
- CORAGGIO, José Luis: Economía popular urbana, de "**Procesos Urbanos y Hábitat**". Publicación de la Maestría en Hábitat y Vivienda. Edic. 2000/01.
- SSDUV-Subsecretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda de la Nación
- Documentos varios. **Banco Mundial**, Anuario 1997.
- NÚÑEZ, A.: "**Taller de Investigación urbana y Hábitat**". Indicadores Socio-habitacionales. UNde Mar del Plata-UNR. Edic. 2000-2001. UNR Editora. 2001.

Revista N° 59 FE DE ERRATAS:



Nota construcción obras de desagüe

Se aclara que el profesional que hizo llegar la información sobre las obras de desagüe de las cuencas Derqui-Gorostiaga y Entre Ríos de la ciudad de Santa Fe, es el Ing. en Rec. Hídricos RICARDO RUIZ, y no "Horacio Ruiz" como indica la nota.

OBRA MIXTA EN DEFENSA DE COSTA SOBRE EL RIO PARANA

Costa exterior del puerto Terminal
Las Palmas, Lima, pcia. de Buenos Aires.
CORIPA S.A.

El puerto cerealero de Terminal Las Palmas se halla ubicado a la altura del Km 123 del Paraná de las Palmas, en un tramo donde el río posee un ancho de casi 500 m y el canal navegable 350 m, con profundidades de hasta 65 pies. Permitirá operar barcos de hasta 250 m de eslora mediante dolines y torres de carga ubicadas costa afuera, sobre el propio canal. Para completar las instalaciones terrestres de descarga, transferencia y acopio, MOLCA requería regularizar y asegurar la costa de un sector sobre el Paraná que previamente había rellenado con más de 2 m de suelo seleccionado hasta alcanzar una cota segura no inundable (4.00 referida al cero del puerto de Zárate).

Problema a solucionar

Por un lado se requirió remover suelos residuales del proceso de relleno que se hallaban por fuera de la línea de costa establecida por el Comitente y que impedían la navegación de pequeñas embarcaciones.

Por el otro, era necesario contar con una defensa de costa que resolviera la erosión de las corrientes de superficie y la producida por efecto del oleaje, tanto el originado por el paso de grandes barcos que navegan por el Paraná, como la producida durante las grandes crecientes que inundan las islas de la margen opuesta y le permiten al viento actuar sobre extensas superficies.

Solución adoptada

Nuestra Oficina Técnica resolvió el problema proyectando una obra de defensa mixta que cubre un frente de 260 m lineales, entre la entrada de la dársena y el límite

COLABORACIONES

del terreno. Para cubrir la altura entre la cota de máxima erosión prevista al pie de la obra (0.00) y la cota que alcanzan las crecidas ordinarias (2.50, solo superada el 2 % del tiempo) se propuso un tablestacado de H° A° Sistema DRT, con alturas variables entre 9 y 11 m, con la doble función de contener el terreno, y de actuar como defensa del mismo.

A partir de la cota de coronamiento del tablestacado (2.50), se proyectó un revestimiento de bloques premoldeados articulados BetonPlan®. Su principal función es proteger del oleaje producido en crecidas extraordinarias el talud de inclinación 1V:2,5H, que alcanza la cota de los terrenos alteados (4.00 m), donde funcionará una playa de maniobras de camiones. Como remate del revestimiento se dispuso una viga de terminación a cota 4.30 que actúe como borde de seguridad e impida el escurrimiento de las aguas de lluvia sobre el talud, previéndose en el terreno una red de desagüe a tal fin.



Trabajos previos de limpieza y regularización



Inicio de la instalación del tablestacado



Ejecución avanzada del tablestacado

COLABORACIONES

OBRA MIXTA EN DEFENSA
DE COSTA SOBRE EL RIO PARANA
Costa exterior del puerto Terminal
Las Palmas, Lima, pcia. de Buenos Aires.
(Continuación)

Ventajas de la solución adoptada

La combinación de estos dos sistemas permitió lograr una solución acorde con los objetivos propuestos de proyecto con una óptima prestación y mínimo costo. El empleo de tablestacas permitió materializar un muro de contención que salvara el desnivel de la costa en las condiciones constructivas típicas de este tipo de obra.

Por otro lado, el cálculo del revestimiento BetonPlan® a emplearse se basó en parámetros obtenidos en ensayos de modelo físico, brindando así no solo una solución de fácil ejecución sino también confiable, que permite garantizar el éxito de la obra. La adopción de esta solución mixta se adapta perfectamente al sector de la Terminal donde se implementó, evitando la ejecución de estructuras sobredimensionadas, y mejorando el aspecto general de la costa.

DATOS TÉCNICOS



Comitente

MOLCA S.A. (Molino Cañuelas S.A.C.I.F.I.A.)

Asesores

Torres y Vercelli S.R.L.

Dir. de Obra

Ing. Alejandro Morel (MOLCA S.A.)

Proyecto y Construcción

Coripa S.A.

Ejecución

Oct 2006 - Feb 2007

Encuentre en nuestros productos y servicios, soluciones eficientes, seguras y económicas para sus obras.



- ✓ Geotextiles tejidos y no tejidos
- ✓ Geoceldas sistema GEOWEB®
- ✓ Geogrillas y Geodrenes
- ✓ Geomembranas de PVC y PEAD
- ✓ Bio y Geomantas para control de erosión
- ✓ Tablestacados y Revestimientos de bloques de Hº

Para mayor información sobre estos y otros productos consulte nuestro sitio web

Tel./Fax: (11) 4576-3888 (rot.) - info@coripa.com.ar

www.coripa.com.ar



Vista parcial de la obra terminada

Vista general del muelle cerealero de Terminal Las Palmas durante la ejecución de la obra



Colocación del revestimiento BETONPLAN®



Trabajos finales en tramo aguas abajo del muelle



TERMINOS EQUIVOCOS

Fuente: Legalmanía

Efectos suspensivo y devolutivo

Según la terminología del Código Procesal Civil y Comercial, el recurso de apelación puede concederse "en efecto suspensivo o devolutivo", y agrega: "procederá siempre en efecto suspensivo, a menos que la ley disponga que lo sea en el devolutivo" (Art. 243 Pcia. de Bs. As. y 351 Santa Fe).

Como es sabido, el primero de esos efectos suspende la jurisdicción del juez que ha dictado la resolución, postergando la ejecución de ella hasta el pronunciamiento del fallo final.

El segundo no suspende el efecto de la sentencia, la que puede ejecutarse aunque esté recurrida.

A la generalidad de los que nos iniciamos alguna vez en el conocimiento y práctica del derecho, nos ha costado comprender el significado de ese término "devolutivo" que es tan poco indicativo, y a ello se agrega el uso habitual de la expresión "con ambos efectos" que complica más aún. Sin subestimar las razones históricas por las que el C.P.C. mantiene la terminología tradicional, no cabe duda de que en homenaje a la precisión y la claridad, bien podríamos manejarnos con la sola palabra "suspensivo" y - según el caso- decir que la apelación ha sido concedida con efecto suspensivo o sin efecto suspensivo. Así de simple.

Nos llamó la atención: el prestigioso aunque a veces defenestrado Ingeniero Civil y Arquitecto valenciano Santiago Calatrava pierde en primer instancia un juicio al reclamar por el agregado de una pasarela en una de sus reconocidas obras de puentes peatonales.



Vista desde el Google: puente en arco y accesos en rampa de la obra original; a la izquierda, pasarela agregada motivo del conflicto.

Arquitectura: Se ha dañado el ego de Calatrava

Visto para sentencia. Las partes enfrentadas en el juicio por la pasarela de Calatrava aprovecharon la exposición de sus conclusiones para arrimar, cada una a su manera, el ascua a su sardina. Con un lenguaje mucho más llano que el de sesiones precedentes, los equipos jurídicos sentaron las bases de un pleito inédito que tiene en un lado de la balanza el valor artístico de un puente y, en el otro, su utilidad pública. Determinar qué pesa más en este litigio sobre el que no existe una jurisprudencia clara ya es tarea del juez de lo Mercantil Edmundo Rodríguez-Achútegui, tras escuchar los alegatos. (Vie Nov 02 2007)





La abogada de Santiago Calatrava, como demandante, insistió en su tesis. Que el puente 'Zubi-zuri' ha sufrido un 'daño innegable' por su unión a la pasarela de las torres de Isozaki, a su juicio, 'un añadido que vulnera' la creación original y los derechos legítimos de Calatrava como autor. La letrada Antonia Magdaleno fue concisa. La obra de su defendido, que tiene 'un estilo propio', 'está rota' por culpa de 'un apéndice' colocado 'sin su permiso' y 'en las antípodas' de la creación original. 'Si todavía le hubieran consultado que abrió el turno de intervenciones. Casi como preparándose para el contraataque, censuró a la parte demandada por intentar dar una imagen 'arrogante' de Calatrava



Y no anduvo desencaminada, pues los representantes legales del Ayuntamiento de Bilbao y de los promotores del complejo Isozaki, unidos frente al artista valenciano, fueron al grano cuando aparcaron los argumentos más jurídicos para 'bajar' a la calle. El jefe de la asesoría municipal, Gonzalo Ruiz, atribuyó la demanda presentada por Calatrava a 'una pataleta' por no haber sido él el encargado de resolver la conexión entre Uribarte y el Ensanche. Incluso, ironizó con la posibilidad cierta de que lo hubiera hecho, pero 'con suelo de cristal para que la gente se siga cayendo', en alusión a los patinazos en el piso de 'Zubi-zuri'.

En la misma línea, el letrado de Vizcaina de Edificaciones, Jon Lavín, acusó a Calatrava de haberse movido 'por despecho' contra los artífices de Isozaki Atea. Recordó que el arquitecto valenciano había presentado la demanda en coincidencia con la inauguración de la urbanización que lleva la firma del artista japonés y remató su discurso con un 'toque' personal: 'Calatrava no ha sentido que se lesionaba su obra, sino su ego'.



En cualquier caso, lo cierto es que los letrados de la parte demandada no han querido escuchar el testimonio directo del arquitecto, cosa que tenían al alcance de la mano, ya que descartaron desde el inicio del proceso judicial llamarle a declarar, en contra del criterio del propio magistrado. Así se lo reprochó la abogada de Calatrava, quien situó el litigio en otro terreno. En 'el respeto' a una obra 'protegida' por la Ley de Propiedad Intelectual que, en su opinión, ha resultado 'dañada' con el viaducto de Isozaki: 'La pasarela 'Zubi-zuri' puede ser ahora más bonita, más fea, da igual. El añadido ataca los intereses legítimos de su autor'

Propiedad Intelectual

Un supuesto ataque de ningún modo reconocido por los demandados. Por un lado, porque la Ley de Propiedad Intelectual 'es restrictiva'. 'No se puede aplicar de forma tan simplista el derecho artístico de un cuadro y el de un puente', explicó el abogado del Ayuntamiento. Por otro, Ruiz reiteró los argumentos de su bancada. Que la utilidad pública, la 'funcionalidad' de la pasarela, 'debe prevalecer' sobre un valor artístico que puso en duda. 'Sin negarle mérito', dijo que Calatrava 'no puede estar por encima del bien y del mal', y le aconsejó: 'Si quiere ser artista, que haga pintura o escultura'. Más que su obra, la parte demandada convirtió ayer en protagonista a Santiago Calatrava en su intento por desgastarle.

Su abogada, Antonia Magdaleno, recordó la petición: demolición del puente de Isozaki y, en su defecto, tres millones de indemnización, lo que costó 'Zubi-zuri' en 1997. La solicitud, no por desconocida, parece que inquietó al abogado de Lariam 95, la otra promotora -responsable del 11 por ciento de Isozaki Atea-. José Luis Muñoz de la Peña lo tradujo con un gráfico 'nos deja con el culo al aire'. Como sus colegas, juzgó 'desproporcionada' la compensación y emplazó al juez a desestimarla. Pero, si así no fuera, plantearon que 'ese supuesto daño' a la pasarela ya habría prescrito, pues lo remontaron a cuando funcionaba el mecano tubo de maras.



Vista nocturna actual. La iluminación traspasaba el piso de cristal, lo que se ha perdido por el reemplazo por losetas opacas... pero había muchos transeúntes "acobardados" por los resbalones sobre el piso transparente.



Si todavía no es socio, llámenos y sepa en qué consiste un servicio superior.

**CAJA DE PREVISIÓN SOCIAL DE LOS PROFESIONALES DE LA INGENIERÍA
DE LA PROVINCIA DE SANTA FE PRIMERA CIRCUNSCRIPCIÓN**

**San Jerónimo 3033 - Tel./Fax: (0342)-4524701-4521779 - 4554523
www.cajaingenieria.org - (C.P. 3000) Santa Fe**

Un fallo de primera instancia:
Calatrava pierde su órdago* en la
Ría de Bilbao.

* excelencia, de nivel superior. Por Alberto Uriona

"El Ayuntamiento de Bilbao modificó una obra artística singular sin consultar con su autor, pero el derecho de éste a su propiedad intelectual cede ante el interés superior de los ciudadanos. (Viernes Nov 30 2007)"

Con este argumento, el titular del Juzgado de lo Mercantil número 1 de la capital vizcaína, Edmundo Rodríguez Achútegui, desestima en una sentencia la demanda que el arquitecto Santiago Calatrava presentó contra el Ayuntamiento y dos constructoras por la ampliación de su puente sobre la Ría, el Zubi Zuri. En

apenas un mes, el juez ha resuelto el primer pleito en España sobre la vulneración de la integridad de una obra de ingeniería y que también enfrentaba por vez primera en Europa a dos arquitectos de prestigio: Calatrava y el japonés Arata Isozaki.



(Foto de la derecha) El extremo del puente original termina en la plataforma blanca, dando lugar a la rampa de descenso en "V" original: la pasarela adicionada aparece como un simple puente oscuro (contrasta con el Zubi-Zuri - "puente blanco") sobre columnas cilíndricas.



No habrá, por tanto, al menos en la primera instancia judicial -la defensa de Calatrava anunció que recurrirá-, derribo de la pasarela de Isozaki que conecta con el puente de Calatrava, ni el pago de una indemnización de tres millones de euros como reclamaba el valenciano. El profesional cobró por el Zubi Zuri un total de 320,000 euros.

El fallo censura al Consistorio (N.R.: Municipio) por no haber realizado el mínimo esfuerzo para encargar a Calatrava la ampliación de su pasarela, una decisión que juzga incomprensible. El estudio de Calatrava opina que el fallo reconoce claramente los derechos de autor y, pese a la desestimación, supone una satisfacción moral por admitir que es una obra artística, que la pasarela de Isozaki altera su unidad y que el Ayuntamiento no pidió permiso a Calatrava.

La sentencia destaca que la pasarela es una obra artística protegida por la Ley de Propiedad Intelectual y reconoce que el fallo habría sido favorable al arquitecto si el conflicto se hubiese producido entre dos intereses privados. Pero el Ayuntamiento no dedica la creación [...] a atender un fin privado o una necesidad particular. Como la pasarela se usa para un fluido tránsito de ciudadanos, el interés público

prevalece sobre el privado. La sentencia rechaza, además, que sean motivo del litigio las caídas de ciudadanos en la pasarela o el gasto de 200.000 euros en reparar losetas

Una de las dos constructoras demandadas, Vizcaína de Edificaciones, apuntó que la sentencia confirma que hubo el máximo respeto por el puente. La alcaldía de Bilbao no quiso comentar el fallo. Sólo opinó la edil de Urbanismo, Julia Madrazo, de EB, quien dijo que se demuestra que las obras de arquitectura son compatibles con el interés de la ciudadanía.

También en Baleares tiene Calatrava disputas por su obra. Después de percibir 1.2 millones del anterior Gobierno balear de Jaume Matas [PP] por un proyecto de teatro de ópera, la junta electoral prohibió que se presentase en época de elecciones la maqueta y un vídeo del plan, para evitar connotaciones electoralistas. La nueva mayoría de centro izquierda de Baleares descartó construir la ópera de Calatrava y el ingeniero reclama ahora que se le devuelva la maqueta y el vídeo, porque los considera su propiedad intelectual. Los servicios jurídicos del PSOE estudian cómo recuperar el dinero adelantado al arquitecto.

Los comentarios en la web

1 - La propiedad intelectual de una obra arquitectónica es de quien pagó por ella. Si el ayuntamiento pagó a Calatrava por hacerlo es como si le comprara los derechos sobre el puente. Por eso pueden hacer y permitir lo que quieran con ese puente. Probablemente después se arrepientan de lo que hicieron pero la historia lo dirá y será trabajo de los restauradores decidir como se ve mejor ese puente. En lo personal creo que le hacen un favor a Calatrava

2 - En este y en todos los casos de este tipo (rige el Convenio de Berna del S. XIX): la "obra arquitectónica" es PROPIEDAD del Arquitecto, y en este caso es de Calatrava. Por lo tanto, es obvio que la propiedad intelectual es de Calatrava y de nadie más porque además ha cumplido con todas las prescripciones normativas técnicas, legales y reglamentarias que se la reafirman. Y no se paga por la propiedad intelectual, se paga por el primero de todos los derechos del autor: la de remuneración del servicio de proyecto y el de ejecución de la obra. La expresión "es como si le comprara los derechos" trasunta lo que no puede ser: "ser como" no es lo mismo que "ser". Para comprar esos "derechos sobre el puente" que menciona el articulista, el ayuntamiento debió hacer lo que no hizo (y que todavía puede hacer pero no hace) y es EXPROPIAR LOS DERECHOS (que son sólo los patrimoniales) DEL AUTOR. Entonces el alcalde sí podrá hacer y "permitir" (que no se entiende qué significa esto, pero...) "lo que quieran con ese puente" (que tampoco es ni puede ser así). Permítame el articulista aconsejarle, con todo respeto y francamente, que se informe (y se informe bien) antes de lanzar públicamente opiniones que al final demuestran gruesos errores conceptuales de contenido. Ah...! y los futuros restauradores aludidos no se olviden que antes de empezar el trabajo señalado por el amigo ABOGADO DEL DIABLO, deben obtener la autorización del autor de la obra (o de los derechohabientes en su caso) en forma expresa (o sea; no alcanza que sea dada en forma verbal) y aunque el ayuntamiento ya le haya expropiado los derechos de autor (cosa que debió hacer hace tiempo, si Bilbao quiere que sea otro el que continúe la obra del valenciano). Y en cuanto al "decidir como se ve mejor ese puente" o CUALQUIER OTRA OBRA DE ARQUITECTURA, ni esos ni ningún otro restaurador tienen la exclusividad (ni por elitismo, ni por corporativismo) de opinar y mucho menos decidir. Esas "opiniones" sobre toda y cualquier obra arquitectónica la puede dar el público en general. Esa "toma de decisiones" en cuanto lleve a una potencial modificación de la obra la tiene en exclusividad SIEMPRE el autor de la obra o sus causahabientes, o en el caso de que exista la expropiación nombrada, la tiene en exclusividad el expropiante, pero

condicionado a haber obtenido el consentimiento previo y expreso del autor, en este caso el Arq. Calatrava o quien él y la Ley decidan.

3 - Yo creo que una obra arquitectónica es lo mas parecido a una obra de arte, por lo tanto esta merece respeto y vida tal y cual la concibieron; no por "comprar" una obra puedo ponerle "barba y bigotes" donde se me plazca. Los arquitectos estamos atravesando una situación compleja a nivel mundial y es precisamente porque no se nos respeta y no nos hacemos respetar.

4 - Vaya que pasan cosas chuscas, y me refiero al ego herido de Calatrava, que si bien es un arquitecto reconocido mundialmente, de élite como muchos le llaman, también es cierto que ha olvidado el origen de profesión. Hace ya tiempo leí unas declaraciones del señor Santiago Calatrava donde explicaba que sus obras son esculturas bellas hechas para verse bien en cualquier parte del mundo; esto sinceramente me escandalizo y explico por que: A mi manera de ver, el arquitecto es aquella persona que propone espacios que den solución formal a las necesidades del cliente, siempre procurando su forma técnica, su espíritu y contexto; esta ola de arquitectos "fuck the context" o "globalizantes", solo merman la continuidad de la ideología arquitectónica regional y crean obras que en 5 o 10 años ya no tendrán ninguna relevancia histórica. Dicho lo anterior es comprensible por que Calatrava tiene su orgullo herido, no comprende que el arquitecto esta al servicio de pueblo y sus necesidades, y las obras que hacemos son propiedad de los que las necesitan, pero como Calatrava se ve como escultor y no como lo que debería de ser, pues allí esta el motivo de su enojo. Después de todo, si todos los arquitectos tuvieran esa visión, pues imagínense cuantas obras en el mundo estarían en litigio.

5 - Según mi opinión, esta es una clara intención cínica de no querer reconocer la ignorancia por parte de los demandados. No entiendo por qué en primer lugar aprueban y contratan a Calatrava, como arquitecto español de renombre, y con una trayectoria más artística y efectista que puro arquitecto resolutivo, y después esconden la mano cuando se les acusa de perjudicar estos mismos aspectos de la obra del contratado. ¿cómo pueden ser tan cínico? si hubieran querido "sólo un puente" se habrían ahorrado mucho dinero contratando a cualquier arquitecto de la facultad de Bilbao, y ahora cuando se les exige responsabilidades por que han trastocado la creación, del que yo considero artista de la arquitectura, hablan de que es un puente y no una obra con valor artístico en si mismo y niegan el alcance de la propiedad intelectual de la misma. Cinismo puro y duro.



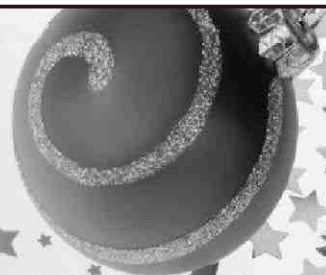
6 - Con todo respeto, voy a referirme a las opiniones de algunos representantes del Ayuntamiento de Bilbao, al las del -Abogado del Diablo- y a las del Sr. Franklin Díaz, entre otras. Se denota en las opiniones de algunos representantes del Ayuntamiento, el poco o casi inexistente respeto para con todos sus semejantes, aún cuando sus opiniones sean contrarias a las de ellos. Toda obra arquitectónica, pictórica, escultórica, literaria y otras similares, son propiedad intelectual de la persona creadora, y aún cuando paguemos por ellas, siempre serán del autor de las mismas, y se debe tener el respeto y cortesía, de solicitarle -siempre- su opinión cuando se pretenda hacerle alguna modificación en un momento determinado después de haber sido concluida. Observo en esas opiniones, un total -yoismo-, es decir, como yo [el Ayuntamiento] pagué por el servicio prestado, soy el absoluto dueño de la obra y puedo hacer con ella lo que me venga en gana. Crasa equivocación!!! Aún cuando no exista una Ley de Propiedad Intelectual en España [que lo dudo muchísimo], siempre [aún cuando él no lo haga] se debe consultar con el creador de la obra, máxime, cuando todos deben tener el respeto en éste caso, sobre la estética de la ciudad. Si bien es cierto que la pasarela del Arq. Calatrava es una obra de Ingeniería Civil, no es menos importante calificarla de -Obra de Arte-. Orgullosos deberían sentirse absolutamente todos los españoles naturales, naturalizados, residentes o no y los visitantes de todas las nacionalidades, el que en Bilbao exista una obra como esa y que en España exista un Arquitecto como él. Si bien es cierto que el arquitecto es formado como un servidor social, también es cierto que su desempeño está enmarcado dentro del arte. Los responsables del Complejo Isosaki Atea, debieron consultarle al Arq. Calatrava lo que pensaban adosarle a su obra, al menos por cortesía. Estoy seguro que su opinión

FELIZ NAVIDAD
Y un gran año 2008
Para todos
Les desea...



manuel a. aureano

Arroyo Correntoso 3620 (esq. Juan Báez) - Tel/Fax 0343-435 2229
Cel. 0343-156 222229 - (3100) Paraná - Entre Ríos
e-mail: manuelaureano@arnet.com.ar



hubiese evitado la confrontación que hoy existe. En relación con la opinión del -Abogado del Diablo-, que firma con un seudónimo y no con su verdadero nombre, denota temor de identificarse y un escaso conocimiento y criterio sobre lo que significa Propiedad Intelectual. Mi consejo: Documentétese sobre el contenido de lo que es propiedad intelectual, antes de opinar sobre ella. Al Sr. Franklin Díaz le digo: una cosa es que la obra del Arq. Calatrava sea Patrimonio del Ayuntamiento de Bilbao, y otra que la Propiedad Intelectual de la obra sea del Ayuntamiento de Bilbao, por que ya pagó por ella, tal como se deja entrever en su opinión. Equivocación total. La propiedad intelectual de la obra siempre será del Arq. Calatrava, aún cuando se la venda al Ayuntamiento, porque no fue éste quien la concibió, sino quien se constituyó en el vehículo para desarrollarla. Otra cosa, utilizar el ejemplo de la mujer, en mi opinión, está fuera de contexto. A los que opinan que el Arq. Calatrava demanda por que siente su ego lesionado, pienso que están totalmente equivocados. No es el ego. Cuando diseñamos cualquier cosa para una ciudad o un cliente en particular, no solo tenemos el deber de resolver adecuadamente el problema planteado, sino que debemos hacerlo con la mejor calidad, función y forma, porque entre otros, estos tres factores son inseparables en cualquier obra que desarrollemos para nuestros usuarios. Cualquier arquitecto al que le hayan modificado la obra más sencilla, sin haber sido consultado previamente, siempre siente su ego ofendido, y el que no lo haya sentido, que lance la primera piedra. Es un deber de todos los arquitectos del mundo, consultar [de ser posible] con el arquitecto creador de una obra, las posibles intervenciones que va a sufrir la obra original, de manera que el resultado final sea orgánico [Frank Lloyd Wright], y no un adefesio.

7 - Calatrava me parece un escultor mediocre y un muy mal arquitecto, y lo digo desde el conocimiento de haber participado como técnico en alguno de sus proyectos. Sus soluciones arquitectónicas son de "pata de banco" ¿Qué arquitecto medianamente lúcido pondría un piso resbaladizo? Un error lo tiene cualquiera, pero en cada proyecto suyo hay bastantes errores de este tipo. Pero su gran habilidad es disfrazar los errores de "genialidades". De sus presupuestos ni hablamos, nunca pasan del 25% del valor final. ¿Error o engaño?

8 - Es un precedente interesante, en efecto el criterio en materia de propiedad intelectual en cuanto arquitectura es muy amplio, pero estoy seguro que la obra arquitectónica no se puede desvalorizar, y significa un

Legado que no puede ser reevaluado sin un estudio apropiado, a mi criterio la obra de Calatrava es muy respetable y este caso debe ser definido teniendo en cuenta el emplazamiento de los proyectos, puesto que el diseño inicial prima sobre el terreno en que se construyó, y en caso de no existir recomendación específica del arquitecto Calatrava no debería de hacer reclamación alguna.

9 - Estoy de acuerdo en la protección del derecho de autor, pero por que hacer tanto alarde por una adición de una solución a un problema, el mismo Calatrava tuvo que hacer la adición a su proyecto con Félix Candela en la ciudad de las artes en Valencia con la rampa que atraviesa el espejo de agua, ya que en el proyecto original no la contemplaba y el reglamento le marcaba eso, así que primero la función y después la forma. Y lo mejor de todo es que un buen arquitecto le hizo el complemento en este puente, peor hubiera sido que por idea de un demente lo hicieran.

10 - Calatrava o en su caso los asesores jurídicos de este, parecen valorar la propiedad intelectual en tres millones, si de verdad fuera algo distinto de una pataleta de un arquitecto del "star system", solo se conformaría con la demolición, es su creación pero los que la pagaron (ciudadanos) pueden pedir mas que una mera presencia estética.

11 - Tan solo quiero recalcar un argumento del abogado de la parte demandada: Que la utilidad pública, la 'funcionalidad' de la pasarela, 'debe prevalecer' sobre un valor artístico que puso en duda. 'Sin negarle mérito', dijo que Calatrava 'no puede estar por encima del bien y del mal', y le aconsejó: 'Si quiere ser artista, que haga pintura o escultura'

12 - El tema es muy interesante, delicado, complejo pone a las claras un tema tan debatido, y la vez tan abierto, como lo es el de arte Vs. sociedad, diseño Vs. utilidad.. Pero no tengo la suficiente información de los sucesos como para realizar una aproximación mas profunda. Desde ya agradezco a quien pueda enviarme algunos datos para comprender como viene la mano en este inconveniente.

13 - La posición mercantilista se aceptó una vez que recibió los honorarios, por su diseño, ahora son patrimonio de Bilbao, y no del Arquitecto? nada que reclamar o buscar, aunque sea solo notoriedad, hay cosas perfectas, como la Mujer, que un artefacto las hace lucir mas hermosas, eso pasa con el arco y el puentecillo, es un

adorno que realza, que a él no le guste es otra cosa, además, no es el único arquitecto, hay muchos mas y mejores, solo que son como diamantes, aun no han enseñado sus brillantes facetas o los está puliendo la vida.

14 - Todo arquitecto es un artista y como tal no es ego el que sufre la perfección de las obras que pasaría si al David de Miguel Ángel por que ya no es de él, por que lo subvencionaron, o por que el ya no esta vivo. Le anexáramos un poco de nalga, que le hace falta. Por que en perspectiva se ve, todo por darle un poco de estética visual o de otra forma, se vería bien, dice el adagio popular al cesar lo del cesar a dios lo de dios hacer ciudad no es pensar solo Lo cómodo o útil, debe haber relación con el entorno el puente es muy hermoso para anexarle un moco en medio de un cóctel

15 - Aquí lo que entiendo es que a partir de una modificación hecha por otro arquitecto a un sector adyacente del puente de Calatrava, este último se molestó por la adición a su obra. A partir de esto puedo comentar que no se trata de una obra artística como por ejemplo una pintura o cuadro, es una obra que tiene como uso el flujo continuo de peatones y vehículos, o sea, que esta obra pertenece a la comunidad y no a Santiago. La dinámica de la ciudad así lo requiere y así se debe hacer. Creo que Santiago Calatrava debe pensar más que en su obra, en la necesidad de los transeúntes. La obra es de la comunidad, de sus usuarios.

16 - Alguien dijo -el orden presente es el desorden del futuro-. Parece que nuestra labor como arquitectos conduce poco a poco a encontrarnos inmersos en una red, y

somos tan solo nodos que conducen a la misma, si esto sigue ocurriendo, no sería mas conveniente crear una arquitectura indeterminada, de forma imprecisa, abierta, circunstancial? Y por otro lado, la arquitectura está ligada al arte y no es la funcionalidad lo que domina en estas épocas por tanto porqué contratan un artista si lo que quieren es función pura?.

17 - En mi opinión la ciudad puede hacer lo que quiera con la obra, aunque dependiendo de los puntos estipulados en el contrato de diseño y construcción de la misma. Dando como ejemplo: si a mi me contratan para el diseño y construcción de una casa acordes a los requerimientos de mi cliente él es el que paga y él puede hacer lo que le plazca con la obra en un futuro ya sea remodelando o cambiando el diseño. Por eso repito todo depende del contrato entre el ARQUITECTO Y LA CIUDAD, y en mi opinión es difícil saberlo.

18 - Creo que ninguna autoridad puede otorgar sin más al Ayuntamiento el poder decisorio de la ciudadanía sobre el valor arquitectónico y/o ingenieril de una obra. El Ayuntamiento procedió mal: debió realizar una propuesta - CONSULTANDO PRIMERO AL AUTOR DE LA OBRA ORIGINAL - y luego encargar su modificación si el público en general la aprecia. Incluso deduzco de algunas fotos que la extensión del puente hacia la pasarela está bien desde el punto de vista funcional aunque no tengo una vista del conjunto como para ver si se altera el aspecto general de la obra original. Espero que se falle a favor de Calatrava al fin del proceso judicial.



beton Criterios
para la construcción

arqu. augusto albrecht

LES DESEA:

FELICES FIESTAS

Usted puede construir mejor

T.cel. 0342 156-106035
betoncriterios@gmail.com



- Consultora Integral de Saneamiento
- Proyectos y obras de Ingeniería Civil
- Proyectos y Obras de Arquitectura
- Evaluación Ambiental de Proyectos
- Servicios Profesionales Interdisciplinarios

Se llevo a cabo con rotundo éxito la tercer reunión del Foro Permanente de Potenciales Subdistribuidores de Gas (FO.PE.GAS) en la localidad de Nelson el pasado 4 de Diciembre.



El Foro esta integrado por mas de 38 instituciones pertenecientes a mas de 34 localidades del Centro-Norte Santafesino.



Los profesionales de S & D Ingenieros Asociados son los asesores técnicos del Foro.



***CENTRO DISTRIBUIDOR
CONSTRUCCIÓN EN SECO
STOCK PERMANENTE
DESPACHO INMEDIATO
ENTREGA EN OBRA***



- Paredes, Cielorrasos y Revestimientos

Superboard

PLACAS EXTERIORES - ENTREPIOS



- Perfiles Estructurados Galvanizados
- Perfiles para Línea Durlock



- Placas y Perfilera para
Cielorrasos Desmontables

9 DE JULIO 2778 / TEL.: 0342 - 4533397
ventas@adinteriores.com.ar