

# Notas de Prensa

# La Ciudad y la Zona

## Claves

### Apoyo sí, plata no -

Estuvo el gobernador Soldí y dejó elogiosos conceptos para el intendente y su gestión. Pero no dijo una palabra sobre un adelanto de la co-participación que le pidió Katz.

### Unas 900 operaciones -

Aunque llegó a cotizarse a 3,45 pesos el dólar cerró ayer a 3,20. Las casas de cambio locales realizan unas 900 operaciones diarias.

### Precios, para arriba -

Una nueva recorrida por supermercados marplatenses indica que sigue habiendo variaciones de precios en muchos productos de la canasta familiar.

## Foco

Demandan de los abogados contra la Dirección de Rentas



Momento en que los empresarios presentaron a las autoridades provinciales y locales el proyecto.

Se lanzó el proyecto ante el gobernador y el intendente

## Invitaron a empresarios a sumarse a la creación del Puerto de Cruceros

LA DESARROLLADORA LE DIO UN MANDATO A DELOITTE &amp; TOUCHE

# Torcello busca inversores que aporten \$ 200 millones

**El grupo inmobiliario le encargó a la filial local de la firma británica que busque inversores para financiar cuatro proyectos, algunos de los cuales ya acumulan cinco años de demora**

GUSTAVO GRIMALDI Buenos Aires

El grupo inmobiliario Torcello le entregó un mandato a la filial local de la consultora británica Deloitte & Touche para que se encargue de reunir un fondo de inversión por 200 millones de pesos. Con esa suma, la empresa busca financiar el desarrollo de distintos emprendimientos en el país que, en algunos casos, acumulan una demora de cinco años. Ahora, mediante el mandato otorgado a Deloitte, Torcello confía que podrá conseguir inversores dispuestos a aportar los fondos que le permitan materializar alguno de los cuatro proyectos que tiene en carpeta. De todos, el más importante es la construcción de una autopista ribereña, que fue pensada para ser tendida bajo los diques de Puerto Madero.

Otras tres iniciativas que maneja el grupo son las de levantar sendas terminales de cruceros en los puertos de Buenos Aires y Mar del Plata y la de construir un estadio cubierto para 11.000



El proyecto más ambicioso es una autopista bajo Puerto Madero

espectadores, un centro de convenciones y un estacionamiento para 2.000 autos en los terrenos lindantes al estadio de River Plate. "De todos los proyectos, el que mejor está encaminado es el de River, ya que sólo necesita la aprobación de los socios del club", asegura Julio Torcello, el presidente del grupo.

#### De despacho en despacho

Sin embargo, al ejecutivo no le será sencillo: sus otras tres iniciativas llevan cinco años dando vuelta por los despachos de tres administraciones diferentes. "Los emprendimientos son autofinanciables. El de Puerto Madero, por ejemplo, se paga en sólo 8 años con los ingresos por estacionamientos,

cines y locales que proyectamos construir", explica el ejecutivo.

La esperanza de Torcello es que, con la devaluación, Deloitte consiga ahora seducir a fondos internacionales dispuestos a aportar el dinero, y el Gobierno, a su vez, cambie de opinión respecto de la viabilidad de las obras. "Los inversores se dieron cuenta de que nos convertimos en un país barato. Eso es lo que nos dicen las empresas internacionales con las que encaramos negociaciones", apunta Fernando Haehnel, gerente de Real Estate de Deloitte & Touche.

Pese a que la consultora se excusó de dar nombres, sí adelantó que ya hay un club de fútbol de Inglaterra interesado en el proyecto de River Plate.



En un plazo de treinta meses, "La Feliz" tendrá un muelle para cruceros

# Invierten u\$s80 M en el puerto de Mar del Plata

Por David Cayón

## CHECK EL PROTECCIONISMO EN LA REGIÓN

La señora pasada al gobierno unánimemente dictó cuotas para la importación de productos provenientes de la Argentina. Es concordancia con eso, Bolivia aplicó su devolución para que su interés italiano no suceda ante la competitividad exportadora argentina generada por la desvaluación.

• pág. 2



## EXPORTAR NO ES BENEFICIOSO PARA LA PESCA

El descenso de las reservas de pesquerías que se da impulso a las exportaciones de pescados, y la falta de posibilidades de preferencias de los compradores, tiene como consecuencia que los mercados internacionales están cada vez más lejos de las posibilidades de las producciones nacionales.

• pág. 3



## MIEL DE SANTIAGO DEL ESTERO CON DESTINO ALEMÁN

Por primera vez en la historia, un grupo de apicultores de la provincia de Santiago del Estero logró vender 60 toneladas de miel con un precio superior a los 43 mil dólares en Alemania oriental.

• pág. 3

La señora pasada al gobierno unánimemente dictó cuotas para la importación de productos provenientes de la Argentina. Es concordancia con eso, Bolivia aplicó su devolución para que su interés italiano no suceda ante la competitividad exportadora argentina generada por la desvaluación.

Con la presencia del gobernador Felipe Solá y el intendente municipal Daniel Salomón por los políticos, y por el socio privado de Julio Torcello, presidente del Grupo Torcello, se dieron a conocer los detalles del proyecto en el Hotel Herminio.

La nueva terminal de cruceros, que tendrá capacidad para anclar tres buques al mismo tiempo, los cuales transportarán casi mil pasajeros cada uno, se construirá en el sector del estuagio 3, donde funcionará el elevador de góndolas que opera Caigüé, en forma paralela y separada de mediante un canal de agua su terminal primaria.

### Nuevo financiamiento

BAE Comercio Exterior se reunió con Julio Torcello, quien recordó que la particularidad es en su procedimiento en que es "una alta política nacional que establece acuerdo privado internacional, así como el garantizar su adhesión por parte del Estado nacional o provincial". Lo que llevó a adelante el proyecto se mencionaron dos grupos: Por un lado, el Líder Promotor, que es la Autoridad Portuaria de Geneva, con su representante para la Argentina, Uruguay y Paraguay, Pedro Campbell, quien a su vez, se encargará de la

gestión portuaria; y por la otra parte, el Líder Desarrollador que es el Grupo Torcello, el cual convoca a empresas para que cumplan diferentes funciones. Entre las convocadas se encuentran Luis Berger, Juan Suárez (que es la cara de su representante en la Argentina), Juan José Perthes, se lució cargo de la inmobiliaria suiza Schindler, Construcción Sedentaria, Edilma Casas Inmobiliaria, Fernández Prat y Asociados, Ferreyra y Ferreyra.

Sergio Torcello "los administradores portuarios no deben querer ser la tercera en entregar los puntos a un solo operador", ya que esto genera una pérdida de competitividad de los armadores.

A continuación, el presidente del grupo

se refirió a las posibilidades de crecimiento que tiene esta iniciativa, "que solo en los Estados Unidos invierten alrededor de 12 mil millones al año, mientras que en la región, la tasa de crecimiento del negocio se ubica en 20% en el clima de San Salvador, Italia, y Buenos Aires, y en 25% para el destino Valparaíso".

Por otro lado, afirmó que "desarrollar una terminal internacional de cruceros, con logística de puerto de buques, derivaría una alta tasa de rentabilidad a Mar del Plata, con una cantidad de negocios a desarrollar, una cifra de pasajeros, turistas internacionales con alto poder adquisitivo, al mismo tiempo, lo cual significaría

que se refiere a las posibilidades de crecimiento que tiene esta iniciativa, "que solo en los Estados Unidos invierten alrededor de 12 mil millones al año, mientras que en la región, la tasa de crecimiento del negocio se ubica en 20% en el clima de San Salvador, Italia, y Buenos Aires, y en 25% para el destino Valparaíso".

Por otro lado, afirmó que "desarrollar una terminal internacional de cruceros, con logística de puerto de buques, derivaría una alta tasa de rentabilidad a Mar del Plata, con una cantidad de negocios a desarrollar, una cifra de pasajeros, turistas internacionales con alto poder adquisitivo, al mismo tiempo, lo cual significaría

que se refiere a las posibilidades de crecimiento que tiene esta iniciativa, "que solo en los Estados Unidos invierten alrededor de 12 mil millones al año, mientras que en la región, la tasa de crecimiento del negocio se ubica en 20% en el clima de San Salvador, Italia, y Buenos Aires, y en 25% para el destino Valparaíso".

Por otro lado, afirmó que "desarrollar una terminal internacional de cruceros, con logística de puerto de buques, derivaría una alta tasa de rentabilidad a Mar del Plata, con una cantidad de negocios a desarrollar, una cifra de pasajeros, turistas internacionales con alto poder adquisitivo, al mismo tiempo, lo cual significaría

que se refiere a las posibilidades de crecimiento que tiene esta iniciativa, "que solo en los Estados Unidos invierten alrededor de 12 mil millones al año, mientras que en la región, la tasa de crecimiento del negocio se ubica en 20% en el clima de San Salvador, Italia, y Buenos Aires, y en 25% para el destino Valparaíso".

Por otro lado, afirmó que "desarrollar una terminal internacional de cruceros, con logística de puerto de buques, derivaría una alta tasa de rentabilidad a Mar del Plata, con una cantidad de negocios a desarrollar, una cifra de pasajeros, turistas internacionales con alto poder adquisitivo, al mismo tiempo, lo cual significaría

## Torcello prevé desarrollar veinte nuevas terminales

Buenos Aires también integra el plan de crecimiento portuario realizado por la entidad estatal genovesa y el grupo empresarial

Una de las lemas que mayor resonancia tuvieron en los últimos tiempos en lo que se refiere al análisis de cruceros es la del puerto de Geneva. Esto se debió a que la flotilla italiana del Júlio del Año 2000, registró que cada los que fueron a Roma por lastre desbarcaron en el puerto genovés, considerando gran experiencia turística.

Definitivamente, y como parte de un plan, se ejecutó en los cinco continentes la Alianza partenaria con el Grupo Torcello, proyectó para el 2010 tener presencia en veinte terminales en los cinco continentes. De la Argentina fueron seleccionados los puertos de Mar del Plata y de Buenos Aires, los cuales conformarían el extremo sur de la denominada "Área Atlántica",

la cual comprende Mar del Plata, pasando por Buenos Aires, Montevideo, Punta del Este, Santos, Rio de Janeiro y Bahía.

### El enunciado maestro

Julio Torcello precisó que el desarrollo de la terminal de Mar del Plata comprende cuatro etapas. En la primera se erigirá una terminal de cruceros provista en la Escobedo Norte con capacidad para dos buques. En la segunda, que se dará de forma paralela, se llevará a cabo la adecuación del estuagio 3, una vez concluida podrán recibir tres buques más.

En la tercera parte se construirá la terminal definitiva sobre el nuevo muelle del estuagio 3 y su conexión con el Centro Internacional de Ne-

gros, que comprenderá un importante sector para magazones, convenciones y exposiciones, áreas comerciales, otras destinadas específicamente a la difusión y comercialización de productos del corredor fructícola, espacios culturales y recreativos, etcétera. La cuarta representa completar el centro con oficinas y hotelera.

El Centro Internacional de Negocios se ubicará en la denominada Manzana de los Círculos.

En la tercera parte se construirá la terminal definitiva sobre el nuevo muelle del estuagio 3 y su conexión con el Centro Internacional de Ne-

gros, que comprenderá un importante sector para magazones, convenciones y exposiciones, áreas comerciales, otras destinadas específicamente a la difusión y comercialización de productos del corredor fructícola, espacios culturales y recreativos, etcétera. La cuarta representa completar el centro con oficinas y hotelera.

El Centro Internacional de Negocios se ubicará en la denominada Manzana de los Círculos.

En la tercera parte se construirá la terminal definitiva sobre el nuevo muelle del estuagio 3 y su conexión con el Centro Internacional de Ne-

gros, que comprenderá un importante sector para magazones, convenciones y exposiciones, áreas comerciales, otras destinadas específicamente a la difusión y comercialización de productos del corredor fructícola, espacios culturales y recreativos, etcétera. La cuarta representa completar el centro con oficinas y hotelera.

El Centro Internacional de Negocios se ubicará en la denominada Manzana de los Círculos.

En la tercera parte se construirá la terminal definitiva sobre el nuevo muelle del estuagio 3 y su conexión con el Centro Internacional de Ne-

gros, que comprenderá un importante sector para magazones, convenciones y exposiciones, áreas comerciales, otras destinadas específicamente a la difusión y comercialización de productos del corredor fructícola, espacios culturales y recreativos, etcétera. La cuarta representa completar el centro con oficinas y hotelera.

El Centro Internacional de Negocios se ubicará en la denominada Manzana de los Círculos.

En la tercera parte se construirá la terminal definitiva sobre el nuevo muelle del estuagio 3 y su conexión con el Centro Internacional de Ne-

gros, que comprenderá un importante sector para magazones, convenciones y exposiciones, áreas comerciales, otras destinadas específicamente a la difusión y comercialización de productos del corredor fructícola, espacios culturales y recreativos, etcétera. La cuarta representa completar el centro con oficinas y hotelera.

El Centro Internacional de Negocios se ubicará en la denominada Manzana de los Círculos.

En la tercera parte se construirá la terminal definitiva sobre el nuevo muelle del estuagio 3 y su conexión con el Centro Internacional de Ne-

gros, que comprenderá un importante sector para magazones, convenciones y exposiciones, áreas comerciales, otras destinadas específicamente a la difusión y comercialización de productos del corredor fructícola, espacios culturales y recreativos, etcétera. La cuarta representa completar el centro con oficinas y hotelera.

El Centro Internacional de Negocios se ubicará en la denominada Manzana de los Círculos.

En la tercera parte se construirá la terminal definitiva sobre el nuevo muelle del estuagio 3 y su conexión con el Centro Internacional de Ne-

gros, que comprenderá un importante sector para magazones, convenciones y exposiciones, áreas comerciales, otras destinadas específicamente a la difusión y comercialización de productos del corredor fructícola, espacios culturales y recreativos, etcétera. La cuarta representa completar el centro con oficinas y hotelera.

El Centro Internacional de Negocios se ubicará en la denominada Manzana de los Círculos.

En la tercera parte se construirá la terminal definitiva sobre el nuevo muelle del estuagio 3 y su conexión con el Centro Internacional de Ne-

gros, que comprenderá un importante sector para magazones, convenciones y exposiciones, áreas comerciales, otras destinadas específicamente a la difusión y comercialización de productos del corredor fructícola, espacios culturales y recreativos, etcétera. La cuarta representa completar el centro con oficinas y hotelera.

El Centro Internacional de Negocios se ubicará en la denominada Manzana de los Círculos.

En la tercera parte se construirá la terminal definitiva sobre el nuevo muelle del estuagio 3 y su conexión con el Centro Internacional de Ne-

gros, que comprenderá un importante sector para magazones, convenciones y exposiciones, áreas comerciales, otras destinadas específicamente a la difusión y comercialización de productos del corredor fructícola, espacios culturales y recreativos, etcétera. La cuarta representa completar el centro con oficinas y hotelera.

El Centro Internacional de Negocios se ubicará en la denominada Manzana de los Círculos.

En la tercera parte se construirá la terminal definitiva sobre el nuevo muelle del estuagio 3 y su conexión con el Centro Internacional de Ne-

gros, que comprenderá un importante sector para magazones, convenciones y exposiciones, áreas comerciales, otras destinadas específicamente a la difusión y comercialización de productos del corredor fructícola, espacios culturales y recreativos, etcétera. La cuarta representa completar el centro con oficinas y hotelera.

El Centro Internacional de Negocios se ubicará en la denominada Manzana de los Círculos.

En la tercera parte se construirá la terminal definitiva sobre el nuevo muelle del estuagio 3 y su conexión con el Centro Internacional de Ne-

gros, que comprenderá un importante sector para magazones, convenciones y exposiciones, áreas comerciales, otras destinadas específicamente a la difusión y comercialización de productos del corredor fructícola, espacios culturales y recreativos, etcétera. La cuarta representa completar el centro con oficinas y hotelera.

El Centro Internacional de Negocios se ubicará en la denominada Manzana de los Círculos.

En la tercera parte se construirá la terminal definitiva sobre el nuevo muelle del estuagio 3 y su conexión con el Centro Internacional de Ne-

gros, que comprenderá un importante sector para magazones, convenciones y exposiciones, áreas comerciales, otras destinadas específicamente a la difusión y comercialización de productos del corredor fructícola, espacios culturales y recreativos, etcétera. La cuarta representa completar el centro con oficinas y hotelera.

El Centro Internacional de Negocios se ubicará en la denominada Manzana de los Círculos.

En la tercera parte se construirá la terminal definitiva sobre el nuevo muelle del estuagio 3 y su conexión con el Centro Internacional de Ne-

gros, que comprenderá un importante sector para magazones, convenciones y exposiciones, áreas comerciales, otras destinadas específicamente a la difusión y comercialización de productos del corredor fructícola, espacios culturales y recreativos, etcétera. La cuarta representa completar el centro con oficinas y hotelera.

El Centro Internacional de Negocios se ubicará en la denominada Manzana de los Círculos.

En la tercera parte se construirá la terminal definitiva sobre el nuevo muelle del estuagio 3 y su conexión con el Centro Internacional de Ne-

gros, que comprenderá un importante sector para magazones, convenciones y exposiciones, áreas comerciales, otras destinadas específicamente a la difusión y comercialización de productos del corredor fructícola, espacios culturales y recreativos, etcétera. La cuarta representa completar el centro con oficinas y hotelera.

El Centro Internacional de Negocios se ubicará en la denominada Manzana de los Círculos.

En la tercera parte se construirá la terminal definitiva sobre el nuevo muelle del estuagio 3 y su conexión con el Centro Internacional de Ne-

gros, que comprenderá un importante sector para magazones, convenciones y exposiciones, áreas comerciales, otras destinadas específicamente a la difusión y comercialización de productos del corredor fructícola, espacios culturales y recreativos, etcétera. La cuarta representa completar el centro con oficinas y hotelera.

El Centro Internacional de Negocios se ubicará en la denominada Manzana de los Círculos.

En la tercera parte se construirá la terminal definitiva sobre el nuevo muelle del estuagio 3 y su conexión con el Centro Internacional de Ne-

gros, que comprenderá un importante sector para magazones, convenciones y exposiciones, áreas comerciales, otras destinadas específicamente a la difusión y comercialización de productos del corredor fructícola, espacios culturales y recreativos, etcétera. La cuarta representa completar el centro con oficinas y hotelera.

El Centro Internacional de Negocios se ubicará en la denominada Manzana de los Círculos.

En la tercera parte se construirá la terminal definitiva sobre el nuevo muelle del estuagio 3 y su conexión con el Centro Internacional de Ne-

gros, que comprenderá un importante sector para magazones, convenciones y exposiciones, áreas comerciales, otras destinadas específicamente a la difusión y comercialización de productos del corredor fructícola, espacios culturales y recreativos, etcétera. La cuarta representa completar el centro con oficinas y hotelera.

El Centro Internacional de Negocios se ubicará en la denominada Manzana de los Círculos.

En la tercera parte se construirá la terminal definitiva sobre el nuevo muelle del estuagio 3 y su conexión con el Centro Internacional de Ne-

gros, que comprenderá un importante sector para magazones, convenciones y exposiciones, áreas comerciales, otras destinadas específicamente a la difusión y comercialización de productos del corredor fructícola, espacios culturales y recreativos, etcétera. La cuarta representa completar el centro con oficinas y hotelera.

El Centro Internacional de Negocios se ubicará en la denominada Manzana de los Círculos.

En la tercera parte se construirá la terminal definitiva sobre el nuevo muelle del estuagio 3 y su conexión con el Centro Internacional de Ne-

gros, que comprenderá un importante sector para magazones, convenciones y exposiciones, áreas comerciales, otras destinadas específicamente a la difusión y comercialización de productos del corredor fructícola, espacios culturales y recreativos, etcétera. La cuarta representa completar el centro con oficinas y hotelera.

El Centro Internacional de Negocios se ubicará en la denominada Manzana de los Círculos.

En la tercera parte se construirá la terminal definitiva sobre el nuevo muelle del estuagio 3 y su conexión con el Centro Internacional de Ne-

gros, que comprenderá un importante sector para magazones, convenciones y exposiciones, áreas comerciales, otras destinadas específicamente a la difusión y comercialización de productos del corredor fructícola, espacios culturales y recreativos, etcétera. La cuarta representa completar el centro con oficinas y hotelera.

El Centro Internacional de Negocios se ubicará en la denominada Manzana de los Círculos.

En la tercera parte se construirá la terminal definitiva sobre el nuevo muelle del estuagio 3 y su conexión con el Centro Internacional de Ne-

gros, que comprenderá un importante sector para magazones, convenciones y exposiciones, áreas comerciales, otras destinadas específicamente a la difusión y comercialización de productos del corredor fructícola, espacios culturales y recreativos, etcétera. La cuarta representa completar el centro con oficinas y hotelera.

El Centro Internacional de Negocios se ubicará en la denominada Manzana de los Círculos.

En la tercera parte se construirá la terminal definitiva sobre el nuevo muelle del estuagio 3 y su conexión con el Centro Internacional de Ne-

gros, que comprenderá un importante sector para magazones, convenciones y exposiciones, áreas comerciales, otras destinadas específicamente a la difusión y comercialización de productos del corredor fructícola, espacios culturales y recreativos, etcétera. La cuarta representa completar el centro con oficinas y hotelera.

El Centro Internacional de Negocios se ubicará en la denominada Manzana de los Círculos.

En la tercera parte se construirá la terminal definitiva sobre el nuevo muelle del estuagio 3 y su conexión con el Centro Internacional de Ne-

gros, que comprenderá un importante sector para magazones, convenciones y exposiciones, áreas comerciales, otras destinadas específicamente a la difusión y comercialización de productos del corredor fructícola, espacios culturales y recreativos, etcétera. La cuarta representa completar el centro con oficinas y hotelera.

El Centro Internacional de Negocios se ubicará en la denominada Manzana de los Círculos.

En la tercera parte se construirá la terminal definitiva sobre el nuevo muelle del estuagio 3 y su conexión con el Centro Internacional de Ne-

gros, que comprenderá un importante sector para magazones, convenciones y exposiciones, áreas comerciales, otras destinadas específicamente a la difusión y comercialización de productos del corredor fructícola, espacios culturales y recreativos, etcétera. La cuarta representa completar el centro con oficinas y hotelera.

El Centro Internacional de Negocios se ubicará en la denominada Manzana de los Círculos.

En la tercera parte se construirá la terminal definitiva sobre el nuevo muelle del estuagio 3 y su conexión con el Centro Internacional de Ne-

gros, que comprenderá un importante sector para magazones, convenciones y exposiciones, áreas comerciales, otras destinadas específicamente a la difusión y comercialización de productos del corredor fructícola, espacios culturales y recreativos, etcétera. La cuarta representa completar el centro con oficinas y hotelera.

El Centro Internacional de Negocios se ubicará en la denominada Manzana de los Círculos.

En la tercera parte se construirá la terminal definitiva sobre el nuevo muelle del estuagio 3 y su conexión con el Centro Internacional de Ne-

gros, que comprenderá un importante sector para magazones, convenciones y exposiciones, áreas comerciales, otras destinadas específicamente a la difusión y comercialización de productos del corredor fructícola, espacios culturales y recreativos, etcétera. La cuarta representa completar el centro con oficinas y hotelera.

El Centro Internacional de Negocios se ubicará en la denominada Manzana de los Círculos.

En la tercera parte se construirá la terminal definitiva sobre el nuevo muelle del estuagio 3 y su conexión con el Centro Internacional de Ne-

gros, que comprenderá un importante sector para magazones, convenciones y exposiciones, áreas comerciales, otras destinadas específicamente a la difusión y comercialización de productos del corredor fructícola, espacios culturales y recreativos, etcétera. La cuarta representa completar el centro con oficinas y hotelera.

El Centro Internacional de Negocios se ubicará en la denominada Manzana de los Círculos.

En la tercera parte se construirá la terminal definitiva sobre el nuevo muelle del estuagio 3 y su conexión con el Centro Internacional de Ne-

gros, que comprenderá un importante sector para magazones, convenciones y exposiciones, áreas comerciales, otras destinadas específicamente a la difusión y comercialización de productos del corredor fructícola, espacios culturales y recreativos, etcétera. La cuarta representa completar el centro con oficinas y hotelera.

El Centro Internacional de Negocios se ubicará en la denominada Manzana de los Círculos.

En la tercera parte se construirá la terminal definitiva sobre el nuevo muelle del estuagio 3 y su conexión con el Centro Internacional de Ne-

gros, que comprenderá un importante sector para magazones, convenciones y exposiciones, áreas comerciales, otras destinadas específicamente a la difusión y comercialización de productos del corredor fructícola, espacios culturales y recreativos, etcétera. La cuarta representa completar el centro con oficinas y hotelera.

El Centro Internacional de Negocios se ubicará en la denominada Manzana de los Círculos.

En la tercera parte se construirá la terminal definitiva sobre el nuevo muelle del estuagio 3 y su conexión con el Centro Internacional de Ne-

gros, que comprenderá un importante sector para magazones, convenciones y exposiciones, áreas comerciales, otras destinadas específicamente a la difusión y comercialización de productos del corredor fructícola, espacios culturales y recreativos, etcétera. La cuarta representa completar el centro con oficinas y hotelera.

El Centro Internacional de Negocios se ubicará en la denominada Manzana de los Círculos.

En la tercera parte se construirá la terminal definitiva sobre el nuevo muelle del estuagio 3 y su conexión con el Centro Internacional de Ne-

gros, que comprenderá un importante sector para magazones, convenciones y exposiciones, áreas comerciales, otras destinadas específicamente a la difusión y comercialización de productos del corredor fructícola, espacios culturales y recreativos, etcétera. La cuarta representa completar el centro con oficinas y hotelera.

El Centro Internacional de Negocios se ubicará en la denominada Manzana de los Círculos.

En la tercera parte se construirá la terminal definitiva sobre el nuevo muelle del estuagio 3 y su conexión con el Centro Internacional de Ne-

gros, que comprenderá un importante sector para magazones, convenciones y exposiciones, áreas comerciales, otras destinadas específicamente a la difusión y comercialización de productos del corredor fructícola, espacios culturales y recreativos, etcétera. La cuarta representa completar el centro con oficinas y hotelera.

El Centro Internacional de Negocios se ubicará en la denominada Manzana de los Círculos.

En la tercera parte se construirá la terminal definitiva sobre el nuevo muelle del estuagio 3 y su conexión con el Centro Internacional de Ne-

gros, que comprenderá un importante sector para magazones, convenciones y exposiciones, áreas comerciales, otras destinadas específicamente a la difusión y comercialización de productos del corredor fructícola, espacios culturales y recreativos, etcétera. La cuarta representa completar el centro con oficinas y hotelera.

El Centro Internacional de Negocios se ubicará en la denominada Manzana de los Círculos.

En la tercera parte se construirá la terminal definitiva sobre el nuevo muelle del estuagio 3 y su conexión con el Centro Internacional de Ne-

gros, que comprenderá un importante sector para magazones, convenciones y exposiciones, áreas comerciales, otras destinadas específicamente a la difusión y comercialización de productos del corredor fructícola, espacios culturales y recreativos, etcétera. La cuarta representa completar el centro con oficinas y hotelera.

El Centro Internacional de Negocios se ubicará en la denominada Manzana de los Círculos.

En la tercera parte se construirá la terminal definitiva sobre el nuevo muelle del estuagio 3 y su conexión con el Centro Internacional de Ne-

gros, que comprenderá un importante sector para magazones, convenciones y exposiciones, áreas comerciales, otras destinadas específicamente a la difusión y comercialización de productos del corredor fructícola, espacios culturales y recreativos, etcétera. La cuarta representa completar el centro con oficinas y hotelera.

El Centro Internacional de Negocios se ubicará en la denominada Manzana de los Círculos.

En la tercera parte se construirá la terminal definitiva sobre el nuevo muelle del estuagio 3 y su conexión con el Centro Internacional de Ne-

gros, que comprenderá un importante sector para magazones, convenciones y exposiciones, áreas comerciales, otras destinadas específicamente a la difusión y comercialización de productos del corredor fructícola, espacios culturales y recreativos, etcétera. La cuarta representa completar el centro con oficinas y hotelera.

El Centro Internacional de Negocios se ubicará en la denominada Manzana de los Círculos.

En la tercera parte se construirá la terminal definitiva sobre el nuevo muelle del estuagio 3 y su conexión con el Centro Internacional de Ne-

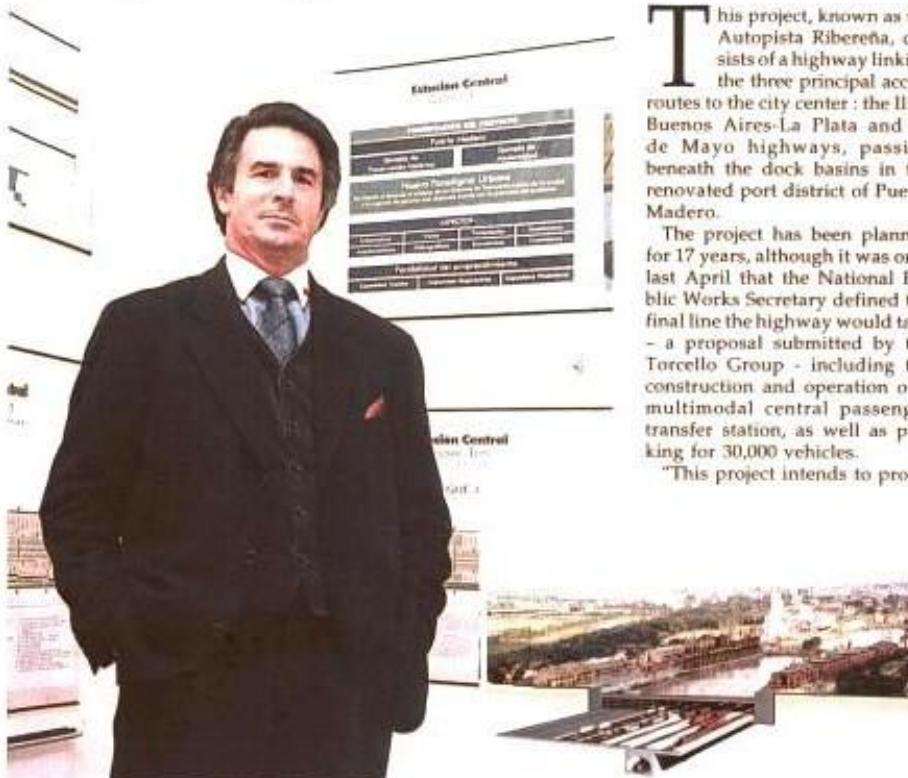
gros, que comprenderá un importante sector para magazones, convenciones y exposiciones, áreas comerciales, otras destinadas específicamente a la difusión y comercialización de productos del corredor fructícola, espacios culturales y recreativos, etcétera. La cuarta representa completar el centro con oficinas y hotelera.



**Multimodal complex and highway beneath Dock basin**

# B.A. Central Station

*A multimodal passenger transfer complex with unique features for Latin America is to resolve serious traffic flow problems for the city of Buenos Aires. The linking of the Northern and Southern sectors of Buenos Aires, as well as reduction in vehicle traffic within the city itself, are the aims of an ambitious project that has been approved by the national government.*



This project, known as the Autopista Ribereña, consists of a highway linking the three principal access routes to the city center: the Illia, Buenos Aires-La Plata and 25 de Mayo highways, passing beneath the dock basins in the renovated port district of Puerto Madero.

The project has been planned for 17 years, although it was only last April that the National Public Works Secretary defined the final line the highway would take - a proposal submitted by the Torcello Group - including the construction and operation of a multimodal central passenger transfer station, as well as parking for 30,000 vehicles.

"This project intends to provi-

de an integrated city planning solution -indicates group president Julio Torcello- as thousands of cars that currently enter the city will remain in the underground car park, with drivers continuing their journeys by underground, minibus or taxi. This will help relieve traffic problems in the city center".

The length to be built of the Autopista Ribereña will total 4,800 meters and will occupy the central strip below the Puerto Madero docks, with three high-speed lanes, two medium-speed lanes and slip roads for intermediate exits in each direction.

Accesses and exits to and from the city will be provided by means of ramps located in the sectors between the basins. Trains currently using the Retiro and Constitución main line terminals, as well as underground trains, will arrive at a multimodal station forming part of the underground complex.

The investment planned is approximately US\$ 600 million, or US\$ 700 million with taxes, and its great advantage is that it will not require subsidies or state guarantees, being entirely carried out using funds from the private sector. According to the proposal, the Group will be responsible for the project and its operation, using financial leasing tools, with significant equity investors and financial loans. The internal rate of return for the investment meets the requirements of the international investor community, on the basis of the exploitation of mass vehicle parking, railroad and underground tolls and the related commercial development which will arise to serve the one million passengers per day that will pass through the great access hall to the city.

The Torcello Group, in association with Metropolitano, will assume the business risk of the undertaking, assisted by the other international corporations that will take part. Metropolitano,

### Who's who in the Torcello Group

The company structure that will carry out the project for the highway under the dock basins is headed by the Torcello Group, in association with railroad operator Metropolitano. Also participating are leading international consultants that have developed the design and ensured its financing, as follows:

- **Louis Berger International Inc.** Considered the world's leading consultant in transport engineering and the sixth most important consultant on environmental matters. With its headquarters in East Orange, New Jersey, USA, it has offices in 80 countries, including Argentina. It employs 2,800 professionals and designs 500 projects annually.

- **Jefferies & Co., Inc.** Ranked as one of the leading investment banks specializing in financial engineering in the United States, with its headquarters in Houston, Texas. In the last ten years it has arranged financial transactions for an amount of over US\$ 350 billion.

- **William P. Carey & Co.** One of the world's most successful organizations in the field of real estate investments, financial leasing and issue of private debt. Its presence in 46 US States has established it as a world leader in financial leasing systems.

- **Aseguradora de Créditos y Garantías (ACG).** This company specializes in performance bonds and has a lengthy experience of the Argentine surety market. Its capital was recently acquired by US investment fund Newbridge Latin American.

- The local staff of **Grupo Torcello** participating in the proposal has been led by architect Julio Torcello as general manager, proposal and project manager in charge of the planning, coordination and control of technical and institutional management of the undertaking.

headed by Juan Carlos Loustau Bidaut, has gained the support of several of the world's most important investment funds, which are willing to contribute over US\$ 1.7 billion over 20 years to improve the railroad service, in addition to the US\$ 600 million needed to finance the B.A. Central Station project.

The Torcello Group will be assisted by investment bankers Jefferies & Co. Inc. who will design the financial structure; W.P. Carey & Co. who will issue the private debt and structure the financial leasing, and Louis Berger Int., who will provide assistance on transportation and environmental matters. Aseguradora de Créditos y Garantías and Metropolitano as the railroad operator will provide assistance to the group in developing the project, the building and the equipping of the

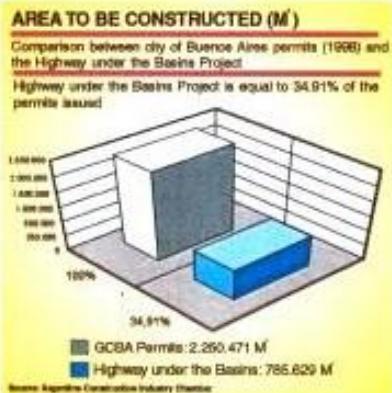
necessary works. The project will require the emptying of the basins between docks 1 and 4 of Puerto Madero, currently closed to port use, to be able to carry out the underground construction. Once work has been completed the water surface will be restored to a depth of four meters, allowing use by yachts and other low-draught vessels.

The underground highway will be built with computerized "intelligent" safety and control systems for fire extinguishing, lighting and sign systems. Contaminating exhaust gases must be purified before being expelled into the atmosphere, and the internal sound level will be controlled by means of acoustic paneling. The availability of a subterranean corridor with a width of 160 meters will enable the addition of a rail corridor parallel to

the highway for use by the trains that today arrive at Retiro and Constitución, with five intermediate stations, as well as other rail passenger and freight links, plus a branch of the B line underground railroad with new intermediate stations. The complex will also include commercial and entertainment areas.

"This solution, far from isolating the Puerto Madero sector - as would have happened in the case of the projects for a raised highway and a tunnel and partial trench solution - will integrate it and turn it into the nerve center of the city, with important city planning and ecological benefits" indicates architect Julio Torcello.

The project received a decisive boost with the issue of a resolution by the Public Works Secretariat, which led to negotiations between the Torcello Group and the original concession-holder for the work, Coviares, which were carried out successfully. The executive design and the detailed legal and financial and economic engineering will require at least 360 days, while the execution of



the project itself will take 36 months, generating 20,000 direct jobs and 4,000 indirect jobs.

**City planning requirements** This project takes into account the great changes that are taking place in the city, and will become one of them. Through the actions of the Corporación Antiguo Puerto Madero the sector has been rapidly recycled, in particular through the recovery of the warehouses located to the west of the docks,



which have been converted into office buildings, residential accommodation and commercial and entertainment developments. An area of old abandoned warehouses has now become one of the most sought-after locations in Buenos Aires, providing a new leisure and attractions center, in spite of still being relatively isolated from the central area of Buenos Aires, with restricted access. The potential for the area is still enormous, as the revamped sector of the docks represents only 22% of the 170 hectares covered by the enterprise.

The recovery of Puerto Madero has brought with it an additional advantage for the inhabitants of Buenos Aires: it has restored access to the river from the center of the city, cut off for many years by the restricted entry port area, and has revitalized the neglected Costanera Sur shoreline.

Nevertheless, the existence of the basins themselves creates two sectors within Puerto Madero that are hard to integrate physically for vehicles and pedestrians: the West sector, where the warehouses have all been recycled, and the East sector which is in the process of being developed. Links are currently restricted to the five crossings that exist at the heads of the basins. Although traffic lanes could be increased, they will always represent a bottleneck.

According to Torcello, the highway beneath the basins will prevent isolating the sector and will in fact contribute to its integration with the rest of the city, becoming the heart of its circulation and movement. "The new urban development projects, such as those for Retiro, the port of Buenos Aires and the former Tandanor shipyard, Puerto Madero and the still to be undertaken but very necessary remodeling of the Constitución area, require coor-



dinated, integrating actions." As a result, rounds up Torcello, "the highway takes on a relevant role in these projects, becoming a dynamic integration axis, as it will channel the transport links between them."

The design of the project has also considered the future expansion of the Port of Buenos Aires, as it plans for the setting up of a centralized automated control center to coordinate vessel entry and departure, loading and unloading of merchandise and its distribution by truck or train. The aim of this initiative is to have Buenos Aires placed on the list of "secure ports" by international agencies.

**Transport needs** The project description identifies trends indicating "a potential collapse of the urban road network in the central area of the city and its accesses". The increase in vehicle numbers and growth in the volume of movement mean that the network is becoming gradually more saturated, with the inevitable consequence of increased environmental pollution. The study carried out by the Torcello Group reveals that "some 545,000 cars are entering

the city every day, of which only 10% is through traffic. Some 310,000 cars come into the micro and macro-center of the city."

From these facts it can be seen that the principal objective of the project is not just that the highway should be a mere road link – which would serve just the 10% that is through traffic – but that it should also be conceived as a multimodal transport corridor with transfer centers and ample parking spaces to facilitate crossing over from one means of transport to another, contributing towards a reduction in

vehicle traffic in the center of the city. The project estimates that the central passenger transfer station will handle 700,000 passengers daily.

The proposal also represents a modern approach to protection of the environment. The project does not alter the urban scenery and will treat all pollutants within the tunnel before they are released into the atmosphere.

Famed Argentine architect Cesar Pelli, now a US resident and the creator of the 80-floor twin towers in Malaysia which are the world's tallest buildings, has given his opinion on the Torcello project: "The idea of placing the highway under the basins is very interesting – he states – and it would seem to be the most benign solution."

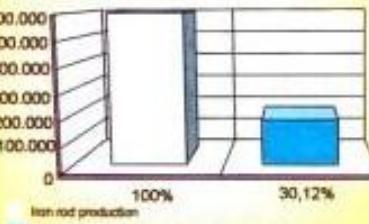
To conclude, architect Julio Torcello affirms that "the national government has taken a historical decision, not only because of the significance of the project selected, but also because of the importance of this turning point in the history of Argentine public works. In short, we can state that the B.A. Central Station project is the only self-financing alternative for the riverside highway which identifies the potential collapse of the city's road and rail systems and resolves the problem in an integrated manner."

Furthermore, the B.A. Central Station "is the undertaking that will epitomize the transformation of Buenos Aires into the "Latin American metropolis", say Torcello. Its central location and the degree of connectivity obtained from the combination of road, rail and underground railway links will enable the development of all the potential of the city center, at the same time as improving the quality of the urban environment; in other words, it will act as the gateway for a new role for Buenos Aires in a globalized world," concludes Torcello. ■

### CONSUMPTION OF IRON

Comparison between Production of Iron Rods (1997) and consumption by Highway Under the Basins Project.

The Highway Under the Basins Project accounts for 30,12% of iron rod output



Source: Argentina Construction Industry Chamber

**Se trata de la vía rápida que debe atravesar la zona de Puerto Madero**

# Proponen una autopista por debajo del río

**Megaproyecto:** un grupo de arquitectos, entre ellos el estudio que diseñó el Eurotúnel, presentó al Presidente Carlos Menem durante una reunión confidencial.

La última decisión del Gobierno autorizó el 13 de mayo ilimitado para construir concesiones para darle al tramo de la autopista Riberreta su nivel de la calle.

La última decisión del Gobierno autorizó el 13 de mayo ilimitado para construir concesiones para darle al tramo de la autopista Riberreta su nivel de la calle.

de la de La Plata con el tramo norte de la 6 de Julio, podría ser revisada en base a una retroflexión anterior que fue presentada al presidente Carlos Menem durante una reunión confidencial.

La propuesta es que la vía rápida corra en tierra sobre el lecho de los cuatro diques que rodean la trinchera natural, de 2 km por 150 m de ancho y 11 m de profundidad que estos presentan, y luego cubrirá nuevamente con el río dejando seis metros de cota para permitir la navegación deportiva.

El proyecto, que arega una quin-

ta variante a las ya presentadas, fue conocido por un grupo internacional liderado por el arquitecto

Torcello, y avalado por Louis Berger International Inc. (autor del túnel del Canal de Panamá), Villas Neuvas, la Universidad de la República del Uruguay y el estudio Sánchez Eila Sepúlveda, trascendió en la idea dentro de cuatro años.

Los directivos de la Corporación Antiguo Puerto Madero también se basan en la novedad presentada como mayor desafío esta obra que no solo tiene que garantizar la seguridad de quienes lo recorren con obstáculos como el agua, el oleaje o cauces", explica el arquitecto.

El arquitecto adelantó que la autopista tendrá tres surridas por man-

que podrían soportar 1800 vehículos por hora y por mano, y que a su vez habrá dos niveles de cocheras para 25.000 vehículos.

La obra civil consumirá la construcción de 72.000 m<sup>2</sup> de autopista y 228.000 de cocheras. Los costos estimados rondan los \$400 millones.

**Thomps políticos**

Ri se presidente proyecto presentó a Menem que mantuvo un sentido de apoyo, pero no se mostró dispuesto a darle el visto bueno, fundamentalmente porque a partir del triunfo de Fernando de la Rúa, la Corporación

Puerto Madero, ex gestión menemista, estará integrada en partes iguales por justicialistas designados por el Poder Ejecutivo, y por los radicales designados por la Municipalidad.

Concidentemente, el 12 de mayo último, un decreto del Poder Ejecutivo resarcía a la Corporación salvo de la 6 de Julio y la ejecución de Obras Públicas y pone a depender del Ministerio del Interior.

El arquitecto Torcello, presidente de la Corporación Nacional de Autopistas, según sus palabras, quedó a la expectativa de la medida, que tiene sentido solo en el marco de ro solver el nudo de transporte que se plantea en la confluencia de las avenidas 6 de Julio y 25 de Mayo, puertas que unen a Belgrano y Constitución, en la cual esa zona de Puerto Madero pasaría a ser un centro de tránsito.

El doctor Angel Ruiz, actual presidente de la Corporación Puerto Madero, dijo a *La Nación* que "no me imagino la autopista por debajo de los diques, tendría que estudiarse".

Para no perder el tiempo, el arquitecto Ruiz pidió a la zona seña que la autopista borde por debajo a Puerto Madero y mejorar y ampliar la avenida Adolfo Alsina conectando en una vía perpendicular con cruce con semáforos para evitar el congestionamiento a la altura de Belgrano.

Consultado sobre el posible cambio de autoridades en la Corporación que viene, Ruiz dijo ignorar qué sucederá durante la intendencia de De la Rúa.

## Columna vertical

"Se puede solventar si se considera la autopista como a cercanías y la columna vertical del acceso a Puerto Madero, que para atraer inversores deberá ser un proyecto financiado completamente por el sector privado Buenos Aires Forum", explicó Torcello sin perder el aliento.

Las bocas de la autopista estarán ubicadas a la altura de la avenida San Martín, en el límite y después de Darsena Norte, hacia Río Negro, con rampas de 400 m de largo y una pendiente de 3 por ciento.

## Detalles del plan

En cada dique habrá dos núcleos verticales de escaleras y ascensores que comunicarán las cocheras directamente con el monorriel para tránsito que se la ciudad.

El arquitecto, que a su juicio el proyecto ha desembocado en intereses analíticos de costos y oportunidades, según el cual se invertirían 1500 millones de dólares en el desarrollo y construir una amplia ciudad satélite en las llanuras del otro lado del dique.

Los tres pilares básicos del proyecto, según expuso Torcello, son resolver el problema del transporte del área, generar un equipamiento urbano de nivel internacional y conservar un marco de calidad ambiental.

**Clara Zapiola**

## El proyecto

**La idea apunta a evitar la realización de la propuesta oficial, que supone una autopista que corre en el nivel de la calle afectando la perspectiva visual de Puerto Madero. Con la circulación vehicular bajo los diques se solucionaría también la rápida interconexión entre los importantes nudos de tránsito como son Belgrano y Constitución. La propuesta corre de cuenta de un grupo internacional encabezado por el arquitecto**

**Torcello, y avalado por**

**Louis Berger International, que conecta a Inglaterra con el continente europeo por debajo del Canal de la Mancha. La obra civil prevé la construcción de 72.000 metros cuadrados de autopista y de 228.000 metros cuadrados de cocheras. Dentro de las obras accesorias al complejo viario figuran: un centro financiero, un núcleo multi propósito de congresos y eventos, un centro de exposiciones de artes, áreas deportivas, locales comerciales y un helipuerto.**

### Estructura de transporte por desarrollar

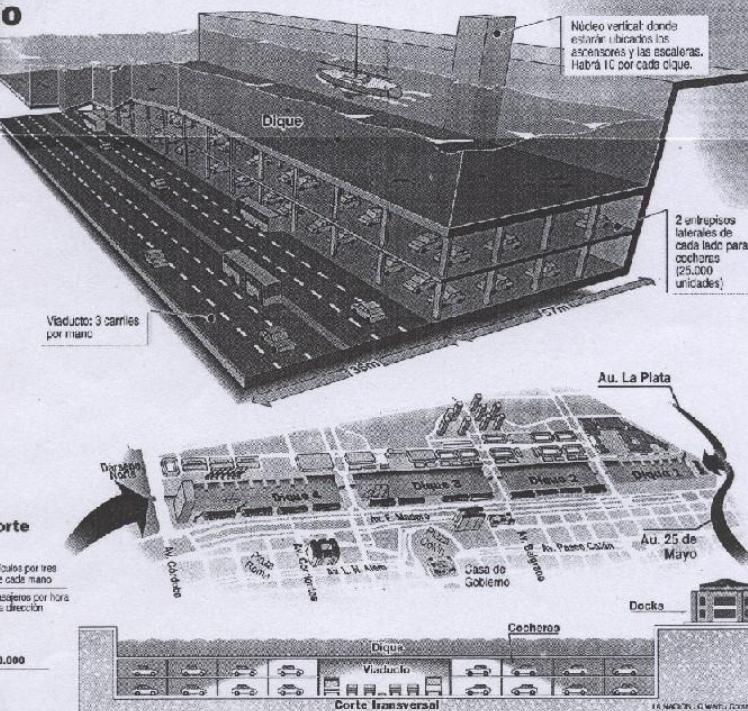
Capacidad de autopista  
por mano y por hora  
1800 vehículos por tres  
carriles de cada mano

Capacidad del sistema de  
autotransporte  
10.000 pasajeros por hora  
y por cada dirección

### Inversión

Costo de la autopista US\$ 345.000.000

Plazo de la  
construcción  
Baños



## Una cuestión irresuelta

Los cuatro proyectos fueron muy controvertidos y todos sufrieron fuerte oposición de los sectores involucrados, quienes consideraron que dañaría la actividad económica, ni la elevado, ni la puente a nivel con soluciones ideales.

El 16 de mayo último, el intendente Domingo Cavallo anunció que se haría una audiencia pública para definir la "moralidad china" que señalaba la Ruta de Buenos Aires (Gobernación).

La Corporación Puerto Madero se opuso a la audiencia porque el trámite, que viene a gran velocidad por los expedientes y ya encuentra con una serie de sombras. Y la construcción en trinchera fue rechazada por Cavallo, si el grupo constructor pone a nivel este tramo.

Vale recordar que la licitación original de los cuatro kilómetros de la autopista ribera se realizó en 1973 aunque la obra solo se llevó a cabo en 1989. Y todavía no hay una decisión en flote.



Para el arquitecto Torcello, padre del proyecto, la idea nacida apunta a impedir que una autopista a nivel destruya el entorno edificado y visual que se logró con la construcción de Puerto Madero, al tiempo que solucionaría un importante nudo de tránsito en la ciudad.

(Foto: Bento)

## Plan maestro

Dentro del proyecto Buenos Aires Forum la autopista por debajo de los diques es solo un punto de un plan maestro que proyecta la creación de Puerto Madero como centro de tránsito del grueso del transporte urbano.

El negocio que se da consiste en la construcción de un puente sobre la ruta de 100.000 cocheras, simples servicios y actividades financieras. La mitad de las cocheras serían demandadas por usuarios de Puerto Madero y la otra mitad por gente de la City.

## Una cuestión irresuelta

Los cuatro proyectos fueron muy controvertidos y todos sufrieron fuerte oposición de los sectores involucrados, quienes consideraron que ni la construcción en trinchera, ni la elevada, ni la avenida a nivel son soluciones ideales.

El 13 de mayo último, el intendente Domínguez anunció que se haría una avenida paralela para evitar la "muralla china" que significa hacerla elevada, tal como proponía la Organización y Control de Rutas de Buenos Aires (Ocraba).

La Corporación Puerto Madero se opuso de plano a la autopista elevada y objetó que la a nivel también sería compleja para el tránsito, que viene a gran velocidad por las autopistas y se encuentra con una serie de semáforos. Y la construcción en trinchera fue rechazada por Coviares, el grupo constructor por su elevado costo.

Vale recordar que la licitación original de los cuatro kilómetros de la autopista ribereña se realizó en 1978 aunque la obra sólo se adjudicó en 1983. Y todavía no hay una decisión en firme.



Para el arquitecto Lázaro Torcello, padre del proyecto, la idea básica apunta a impedir que una autopista a nivel destruya el entorno edilicio y visual que se logró con la construcción de Puerto Madero, al tiempo que solucionaría un importante nudo de tránsito en la ciudad.

(Pilar Bustelo)

## Plan maestro

Dentro del proyecto Buenos Aires Forum la autopista por debajo de los diques es solo un punto más de un plan maestro que propone esa área de Puerto Madero como centro de transbordo del grueso del transporte urbano.

El negocio que le da sentido al proyecto está asentado sobre la oferta de 100.000 cocheras, amplios servicios y actividades financieras. La mitad de las cocheras serían demandadas por usuarios de Puerto Madero y la otra mitad por gente de la City.

Creen que ingresarán 15 millones al año • Se crearian 10.000 puestos de trabajo • La inversión es de 80 millones.

Está en marcha con la firma de un acta acuerdo, la creación de un Puerto de Cruceros en la ciudad. Los inversionistas invitaron a los empresarios y marplatenses a que se sumen.

**S**e presentó ayer formalmente ante las autoridades provinciales y municipales, el proyecto de creación de un Puerto de Cruceros en Mar del Plata en el que se pretenden invertir 80 millones de dólares.

Esta idea que surgió desde el Consorcio Portuario Regional de Mar del Plata y se concretó ayer con la firma de un nuevo acuerdo entre el Gobierno y la Autoridad Portuaria de Génova, representado por Fingport, y el Grupo Torcello SA, abre expectativas para los empresarios y marplatenses.

"La inversión queda abierta para que las empresas locales marplatenses se sumen", expresó Julio Torcello, haciendo así una apuesta que en su momento destacó "Inversión a todos".

Por su parte, el intendente Daniel Kozluk agradeció la inversión "en estos tiempos", pero también pidió "respeto al Estado municipal, mucha responsabilidad y sencillez".

Continúa en página 4



Foto: C. Alfonso

Julio Torcello, titular del Grupo Torcello.



Silvia Ferrando, portavoz Autoridad Portuaria de Génova.



## Terminal de cruceros para Mar del Plata

El gobernador de la provincia de Buenos Aires, Felipe Solá, (en el centro de la foto), participó de un encuentro con el intendente de General Pueyrredón, Daniel Katz, el presidente del Consorcio Portuario regional de Mar del Plata, ingeniero Mario Dell'Olio, monseñor José María Arancedo, el Director de Puertos, Ricardo Meca y legisladores provinciales, en la Escollera

Sur de Mar del Plata. Al "anteproyecto de Terminal de Cruceros Turísticos de Mar del Plata, le damos prioridad, porque abre un camino de esperanza importante para Mar del Plata, expresó Solá". También participaron de la reunión Silvio Ferrando, director ejecutivo de la autoridad Portuaria de Génova (Italia); Julio Torcello, presidente del Grupo Torcello.