



CUSHMAN &
WAKEFIELD

OFICINA URBANA

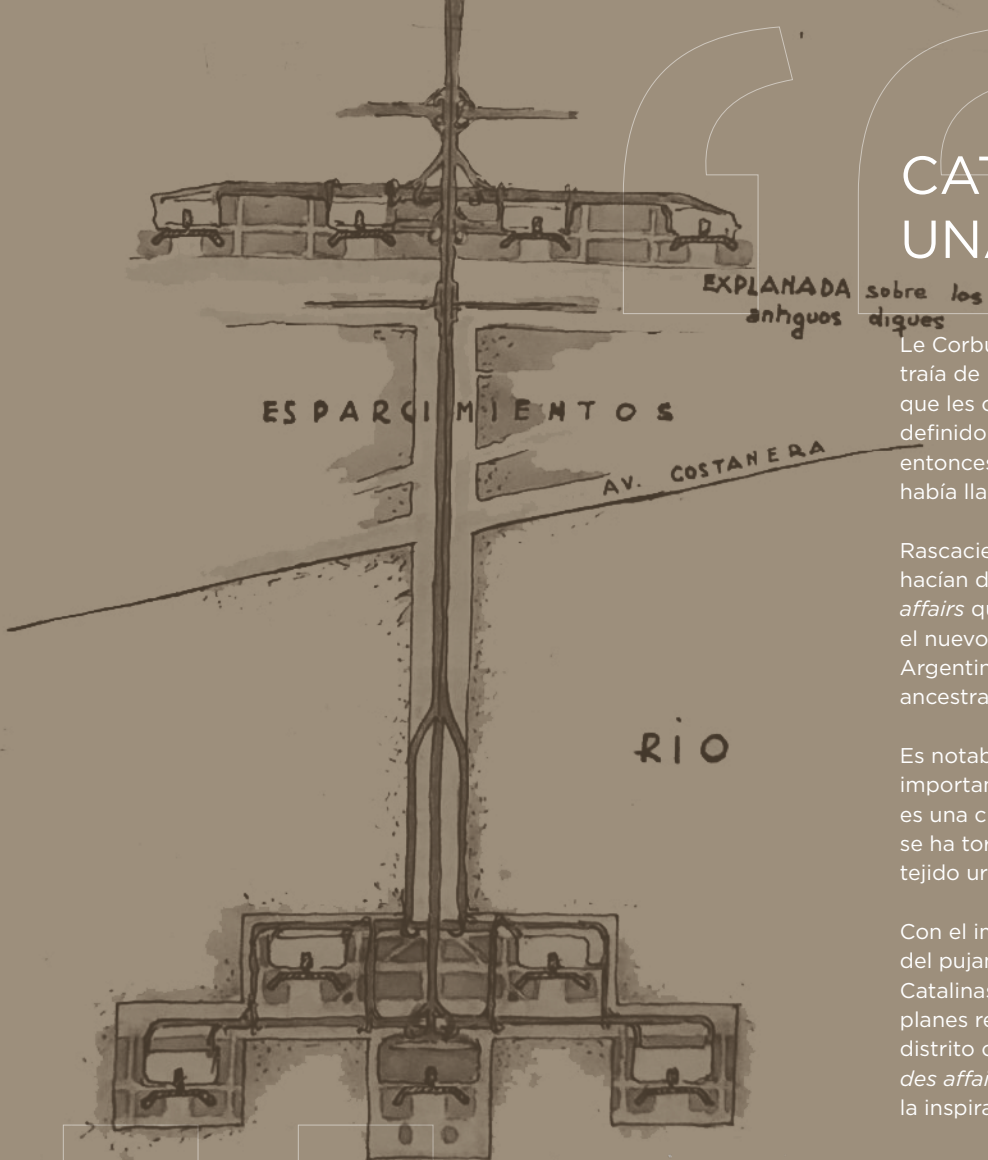
ROBERTO CONVERTE • FABIO DE MARCO | ARQUITECTOS

CATALINAS 1929-2029

DE LA ISLA A
LA INTEGRACIÓN



CATALINAS: UNA OPORTUNIDAD CENTENARIA



Le Corbusier divisó, a bordo de un barco que lo traía de Montevideo, las luces de Buenos Aires a las que les cantaría Gardel brillando sobre un horizonte definido por el encuentro de la pampa y el río. Y entonces imaginó un futuro distinto para la que él había llamado “la ciudad sin esperanza”.

Rascacielos luminosos que, apoyados en el agua, hacían de bienvenida a los viajeros. Una *cit  des affairs* que representaba la intersección entre el nuevo continente -representado aquí en una Argentina pujante y desarrollada- y la Europa ancestral.

Es notable que el Río de la Plata jugara un rol tan importante en esta representación. Buenos Aires es una ciudad donde el río, aunque omnipresente, se ha tornado invisible. Y donde hace mucho que el tejido urbano no llega hasta la costa.

Con el impulso de la segunda posguerra y la visión del pujante “granero del mundo”, las torres de Catalinas han sido desde 1958 objeto de diversos planes reguladores, todos orientados a crear el distrito central de oficinas de Buenos Aires. La *cit  des affairs* imaginada por Le Corbusier en 1929 fue la inspiración de base para esos planes.

A lo largo del tiempo, la ciudad continu  desarrollándose alrededor de esta área, poniéndola en el v rtice de un conjunto de fuerzas únicas a nivel regional y metropolitano: transporte, cultura, esparcimiento, administración, comercio. Catalinas profundizó su centralidad y hoy decimos que es el *centro del centro*.

Pero así como se construía su centralidad, decisiones de transporte y de funcionalidad hicieron que este lugar se aislara, tanto que algunos la llaman “La Isla de Catalinas”. Nada más lejano a las primeras intenciones con que fuera concebida.

Hoy se generan condiciones únicas de desarrollo que pueden permitir romper este cerco, integrar Catalinas, reconocer su posición central en la urbe y transformarla en un lugar más vibrante y representativo. Cuando se cumplan 100 años del dibujo de Le Corbusier, sabremos cuál fue el resultado de este esfuerzo centenario.

En este estudio identificamos la historia, el presente y la oportunidad que se nos presenta como ciudad. Esperamos que sea de utilidad para todos los involucrados que hacen de Buenos Aires una ciudad mejor.

por **Herman Faigenbaum**

Managing Director, Cushman & Wakefield
Southern Cone



UN NUEVO HORIZONTE

Desde el surgimiento de Catalinas, los edificios espejados que poblaron sus manzanas se convirtieron en el submercado inmobiliario corporativo más exclusivo de Buenos Aires. Hoy, cuenta con 237.800 m² de oficinas, pero la reciente subasta de terrenos por parte de la Agencia de Administración de Bienes del

Estado (AABE) dará lugar a una expansión sin precedentes: en la próxima década, la incorporación de más de 300.000 m² de superficie edificable duplicará la superficie actual y con ella la cantidad de puestos de trabajo.

Ante tal transformación, nos preguntamos, ¿qué impacto tendrá

ese crecimiento en la fisonomía y en el movimiento de la zona? ¿Qué oportunidades de negocio y mejoras traerá?

Junto con Oficina Urbana elaboramos un informe que repasa la historia, analiza el presente y anticipa el futuro de un submercado con potencial ilimitado.



CATALINAS, EL INICIO

Hitos y planes reguladores

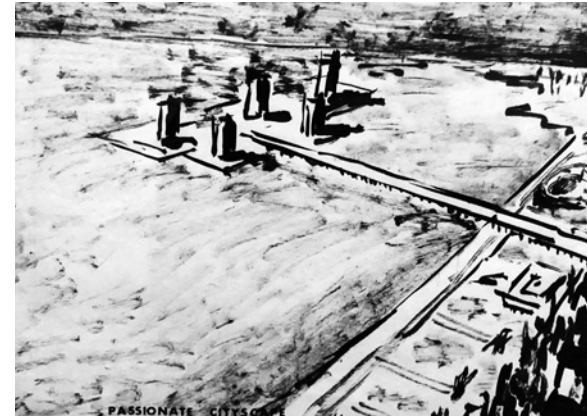
Desde 1929, Catalinas estuvo en la mira de arquitectos y urbanistas. A lo largo de la historia, se presentaron proyectos y planes reguladores que incluían el diseño de la zona.

Las propuestas de loteo y construcción reflejaron dos ideas contrapuestas: crear un distrito aislado o integrarlo al resto de la ciudad.

Una isla de edificios

En coordinación con la Municipalidad de Buenos Aires, Jorge Ferrari Hardoy y Juan Kurchan desarrollaron un plan regulador para la Ciudad de Buenos Aires, para el que contaron con la ayuda de la arquitecta Ítala Fulvia Villa en la tarea de documentación.

La ciudad de negocios ideada por Le Corbusier y la planificada por estos arquitectos sobre una plataforma en el medio del río comparten un rasgo característico: el concepto de isla.



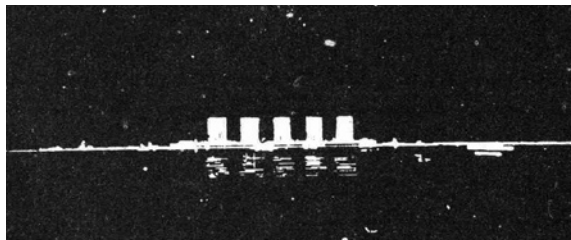
LA ISLA DE CATALINAS, IDEADA POR LE CORBUSIER.⁴



1929

La ciudad de los negocios

Durante un viaje por el Río de la Plata, Le Corbusier, uno de los padres de la arquitectura moderna, dibujó lo que denominaba “la cité des affaires” o “la ciudad de los negocios”, una Buenos Aires a la que también había descrito como “la ciudad sin esperanza”, por su caos y su desorden. En la ilustración, que se volvió emblemática, planteó una imagen despojada, de cinco edificios en los que, pensaba, debía concentrarse la actividad económica.



VISTA DE BUENOS AIRES DESDE EL RÍO, ILUSTRADA POR LE CORBUSIER EN 1929.¹

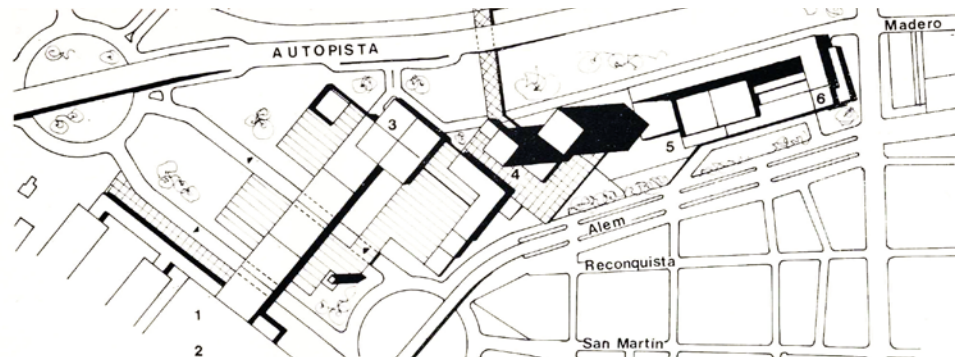
1943

Un plan para Catalinas

Desde la Dirección de Urbanismo, el arquitecto Francisco García Vázquez condujo la elaboración de un nuevo plan regulador para la ciudad que, esta vez, incluyó propuestas específicas para Catalinas.

El área que actualmente va desde el hotel Sheraton hasta el edificio Alas, en ese momento estaba ocupada por galpones de The Catalinas Warehouse and Mole Company Ltd., una empresa que acopiaba y distribuía productos que venían del puerto con destino a la terminal de Retiro.

Entre los objetivos del plan estaba la refuncionalización de toda esa zona, mediante la construcción de dos grandes torres y de una serie de construcciones más bajas, hacia la avenida Córdoba, destinadas a usos culturales y a actividades recreativas.



CONJUNTO CATALINAS NORTE SEGÚN EL PLAN REGULADOR DE 1956.¹



PERSPECTIVA GENERAL DE CATALINAS DIBUJADA POR EL ARQ. ALBERTO PETRINA EN 1975.¹

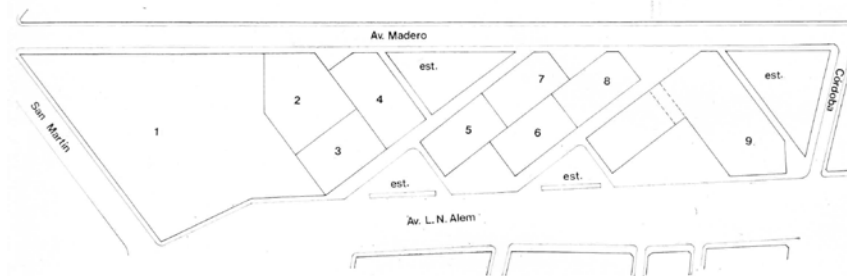
1962

Un proyecto de integración

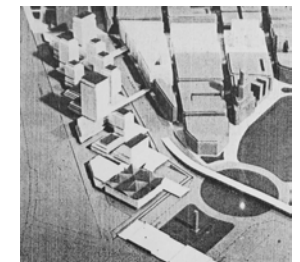
Sobre la base de ese plan regulador, se encargó a los arquitectos Odilia Suárez, Clorindo Testa y Eduardo Sarrailh la realización de un plan más detallado para Catalinas, para el que propusieron la instalación de varias torres sobre un basamento que las unía.

Tanto en los planes de García Vázquez (en el que ya se preveía una autopista ribereña paralela a la avenida Alem) como en el de Suárez, Testa y Sarrailh hay una fuerte integración de Catalinas con el entorno mediante puentes comunicadores.

En el marco de la ejecución de este último plan, las tierras de la zona se expropiaron, se regularizaron y se dividieron en lotes, de los cuales se vendieron nueve. Pero estas acciones, lejos de contemplar la integración de la zona, contribuyeron a reforzar el concepto de isla: por un lado, el loteo de 1967 no supuso la construcción de ninguna estructura que uniera las manzanas, ni de la autopista paralela al río; por otro lado, se dejó de lado la idea de los usos mixtos y se destinó el área únicamente a oficinas, en línea con el concepto de separación de funciones proveniente del urbanismo de principios de siglo.



LOTEO DE 1967, CORRESPONDIENTE CON LA SITUACIÓN ACTUAL DE CATALINAS.³



MAQUETA DE LA URBANIZACIÓN DE CATALINAS NORTE DE ACUERDO CON EL PLAN REGULADOR 1959/1960.³

LAS TRES OLAS DE CONSTRUCCIÓN

'70 Primera ola

En la década de los 70, las torres Carlos Pellegrini (conocida por albergar a la UIA), Conurban y Catalinas Norte fundaron el submercado, al que se sumaron en los '80 el edificio de IBM y la Torre Madero. En total, durante esas dos décadas, se crearon 105.050 m² de oficinas.

Edificios de oficinas de Catalinas en la actualidad



'90 Segunda ola

En la década de los 90 la zona se reconfiguró con la incorporación de los edificios Catalinas y Alem Plaza, la torre Bank Boston y el Laminar Plaza, que sumaron 213.110 m².



1975 ¹

UIA CARLOS PELLEGRINI
24.000 m²

1978 ²

TORRE CATALINAS NORTE
23.000 m²

1979 ³

CONURBAN
15.960 m²

1980 ⁴

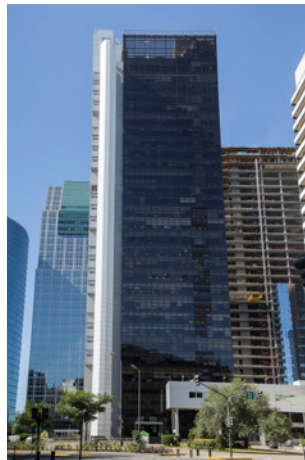
IBM ARGENTINA
21.340 m²

1983 ⁵

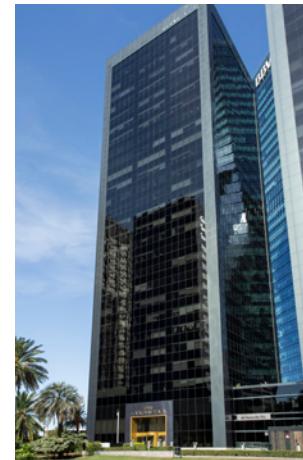
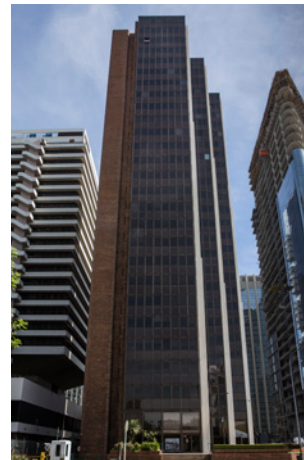
TORRE MADERO
20.750 m²

1996 ⁶

CATALINAS PLAZA
25.450 m²



PRIMERA OLA



SEGUNDA OLA

Total 105.050 m²



El crecimiento esperado igualará al de los últimos cincuenta años y el inventario futuro será una nueva generación de edificios dotados de las últimas tecnologías, esto podría generar un diferencial en el precio de renta pedido respecto de la oferta actual de edificios clase A.



Daniela Zutovsky
Market Research Assistant
Cushman & Wakefield Argentina

'10 Tercera ola

En 2010 comenzó una nueva etapa, cuando se sumó el edificio del BBVA y comenzaron a construirse las torres del Banco Macro y Catalinas - IRSA. Los dos primeros sumaron 84.400 m² y el tercero aportará 35.200 m² más.



1998 ⁷
ALEM PLAZA
25.450 m²

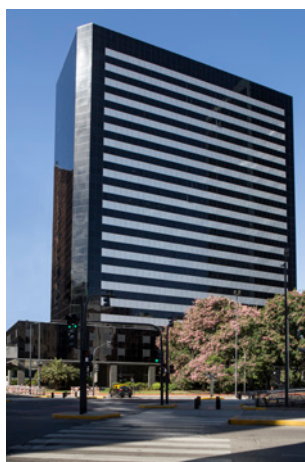
1999 ⁸
LAMINAR PLAZA
26.100 m²

2001 ⁹
TORRE BANK BOSTON
31.060 m²

2016 ¹⁰
CATALINAS NORTE - BBVA
48.000 m²

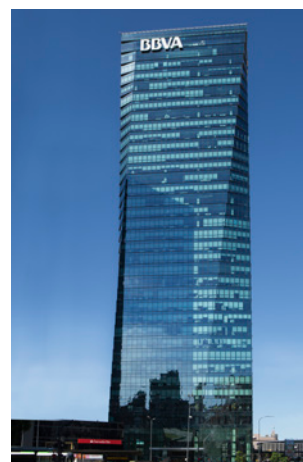
2017 ¹¹
TORRE BANCO MACRO
36.400 m²

2019 ¹²
TORRE CATALINAS - IRSA
35.200 m²



+ 108.060 m² | Total **213.110 m²**

CRECIMIENTO DEL 103%



TERCERA OLA + 119.600 m² | Total **332.710 m²**

CRECIMIENTO DEL 56%

CATALINAS, EL PRESENTE

Stock actual de oficinas clase A

237.800 m²

En construcción

79.000 m²

Precio de alquiler pedido

35 USD/m²/mes

Vacancia

5,1%

Ocupantes de oficinas



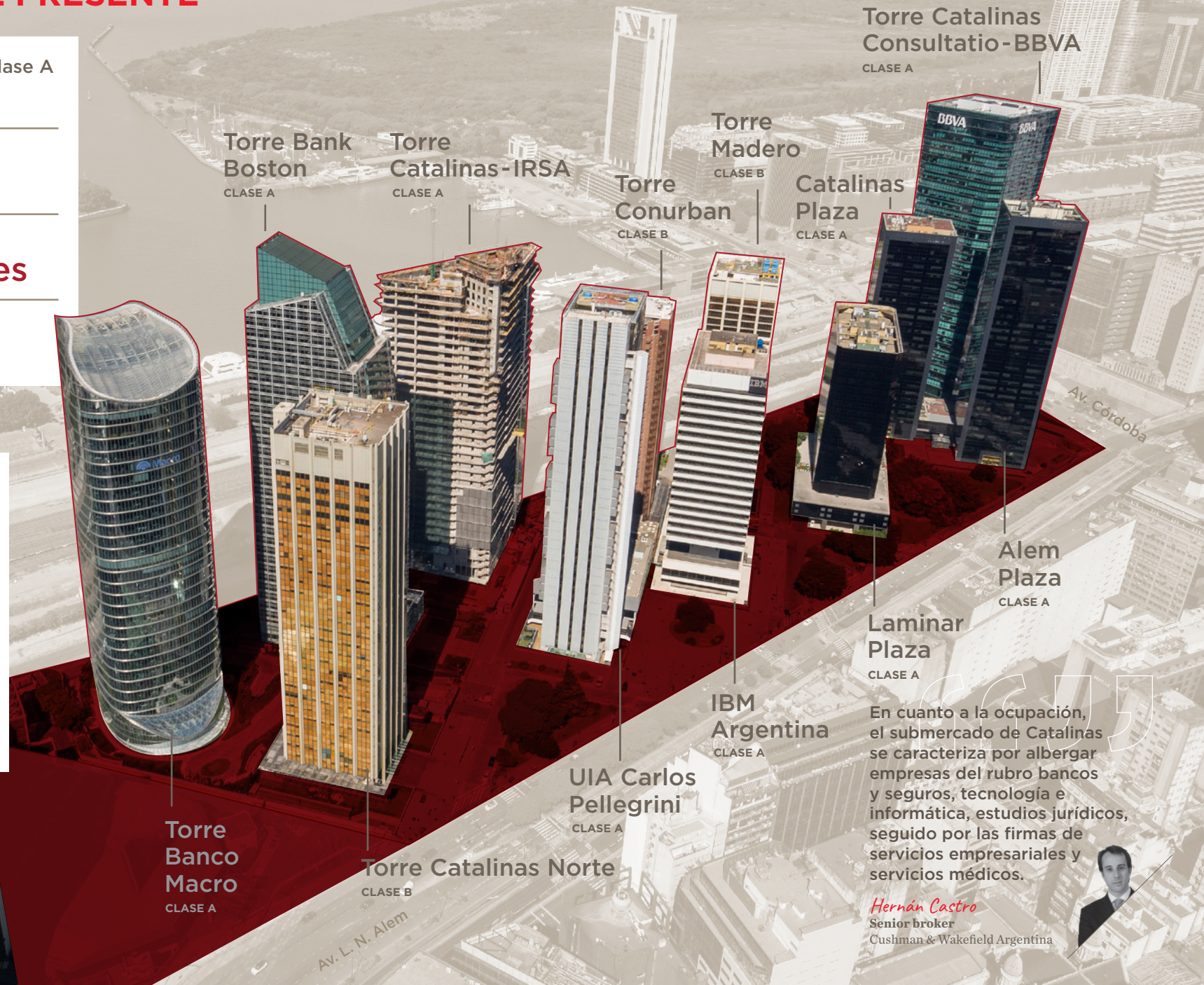
BANCOS
75.391m²



SERVICIOS
EMPRESARIALES
55.160m²



PHARMA
29.067m²



Torre Bank
Boston

CLASE A

Torre
Catalinas-IRSA

CLASE A

Torre
Madero

CLASE B

Torre
Conurban

CLASE B

Catalinas
Plaza

CLASE A

Torre Catalinas
Consultatio-BBVA

CLASE A

Alem
Plaza

CLASE A

Laminar
Plaza

CLASE A

IBM
Argentina

CLASE A

UIA Carlos
Pellegrini

CLASE A

Torre
Banco
Macro

CLASE A

Torre Catalinas Norte

CLASE B

En cuanto a la ocupación, el submercado de Catalinas se caracteriza por albergar empresas del rubro bancos y seguros, tecnología e informática, estudios jurídicos, seguido por las firmas de servicios empresariales y servicios médicos.

Hernán Castro
Senior broker
Cushman & Wakefield Argentina



EL CENTRO DEL CENTRO

Ubicación estratégica

Rodeado de zonas con características diversas, Catalinas es el punto de contacto y de pasaje entre áreas destinadas a la entrada y salida de pasajeros (en todo el corredor norte), a espacios verdes, culturales y turísticos (sobre las arterias

transversales y la ribera del río), a zonas de usos mixtos (a lo largo del Bajo) y a actividades financieras, gubernamentales y de valor histórico (sobre las arterias transversales al eje que va hacia el sur).

REFERENCIAS

■ SUBMERCADO DE OFICINAS CATALINAS

■ CORREDOR NORTE

■ PASEO DEL BAJO



Colectivos



Tren



Subte



Puerto cargas BA



Aeropuerto Internacional Jorge Newbery



Puerto Internacional de cruceros



Áreas verdes



Actividades complementarias



Centro histórico

■ ARTERIAS TRANSVERSALES NORTE

■ ARTERIAS TRANSVERSALES SUR



Áreas verdes



Destino turístico



Espacios culturales



Espacios culturales

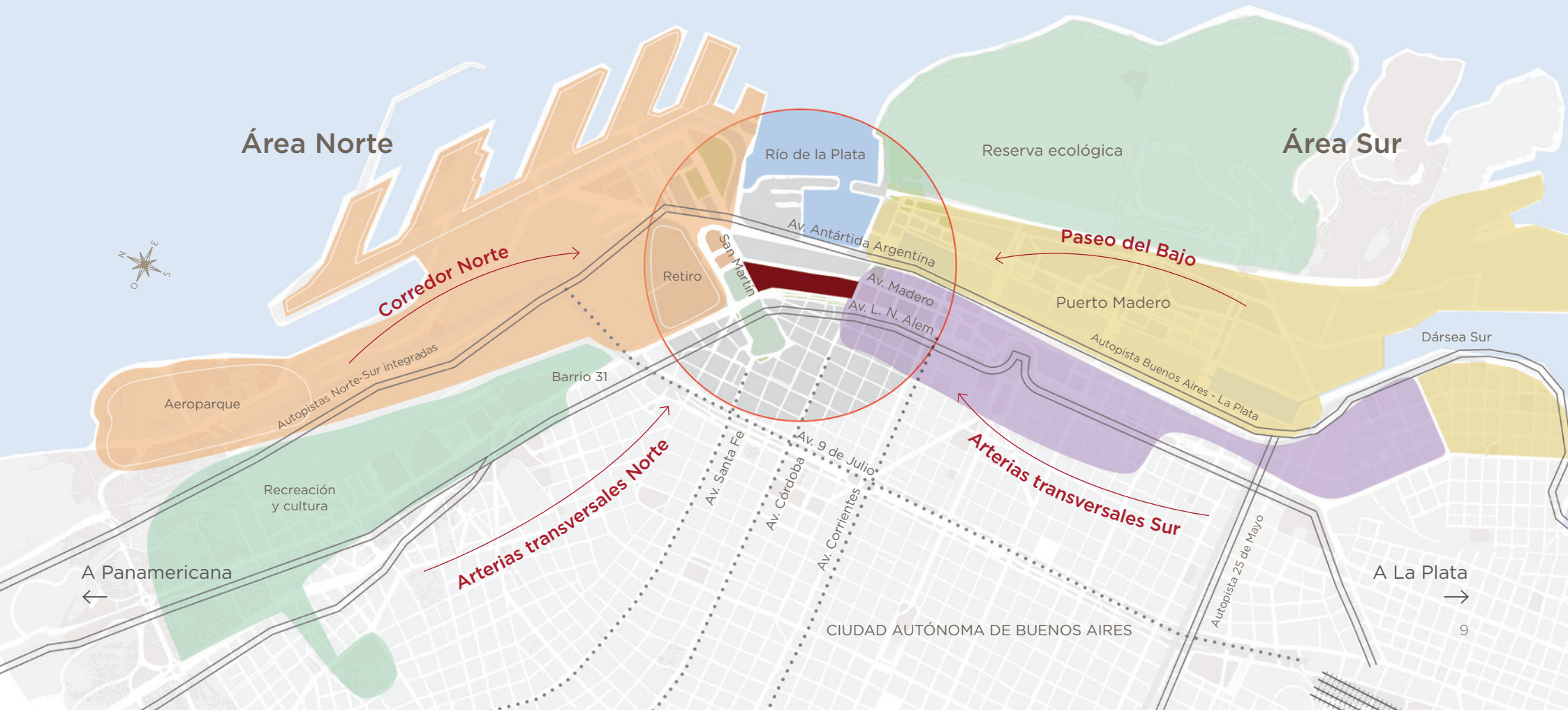


Centro histórico



Actividades financieras y gubernamentales

Actividades financieras y gubernamentales



A Panamericana ←

→ A La Plata

CIUDAD AUTÓNOMA DE BUENOS AIRES

El submercado más interconectado

El concepto de movilidad va más allá del estado o la disponibilidad de medios de transporte en una zona, ya que implica también la creación de una red de conectividades entre los usuarios. Por eso, Catalinas se destaca por ser el submercado más interconectado de la ciudad.

A metros del área, se ubica la terminal Retiro de trenes (líneas Belgrano, Mitre y San Martín) y de ómnibus de larga distancia, y en las cercanías también se encuentran la dársena norte, que permite la llegada de pasajeros en transporte fluvial, y el aeropuerto Jorge Newbery.

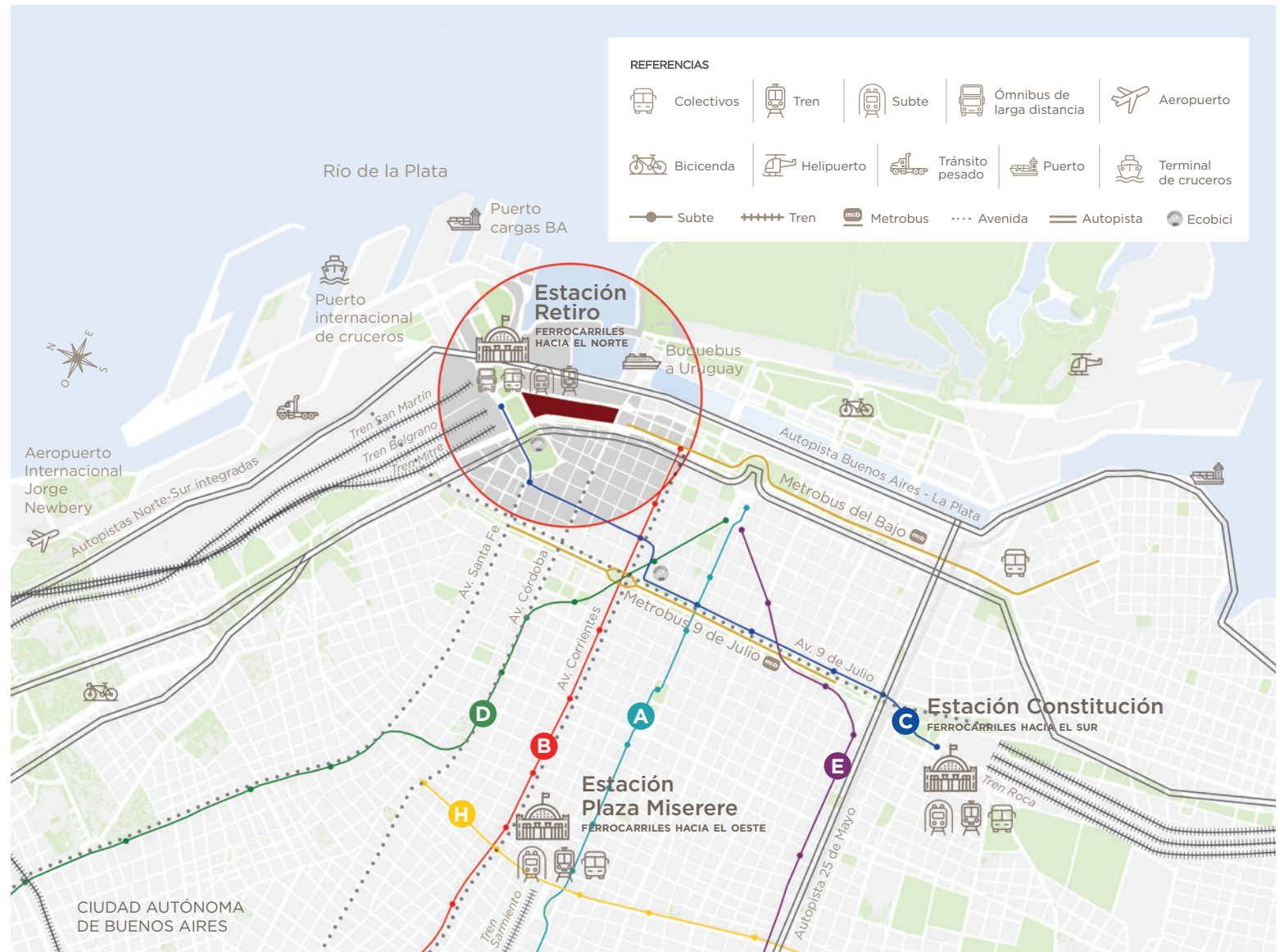
La conectividad es un factor clave a la hora de decidir dónde se va a instalar una empresa. Una mejor ubicación otorga mayor visibilidad a la firma y mejora la calidad de vida de los empleados por el ahorro en los tiempos de traslado.

Paula Maidana

Broker
Cushman & Wakefield Argentina



Acceso a la zona e interconexión con el resto de la ciudad



Movilidad multimodal

Catalinas también está cerca de las estaciones Alem y Retiro de las líneas B y C de subterráneos respectivamente y del corredor del Metrobus del Bajo, que se extiende sobre las avenidas Alem y Paseo Colón desde la plaza San Martín

hasta la avenida Independencia y por la que transitan 30 líneas de colectivos.

La existencia de este tipo de corredores fomenta la conexión entre distintos medios de transporte,

transformando, de a poco, la matriz de movilidad de la ciudad hacia un desarrollo más eficiente y sustentable.

Medios de transporte que circulan en la zona



FUENTE 4

FUENTE 4

CATALINAS, EL FUTURO

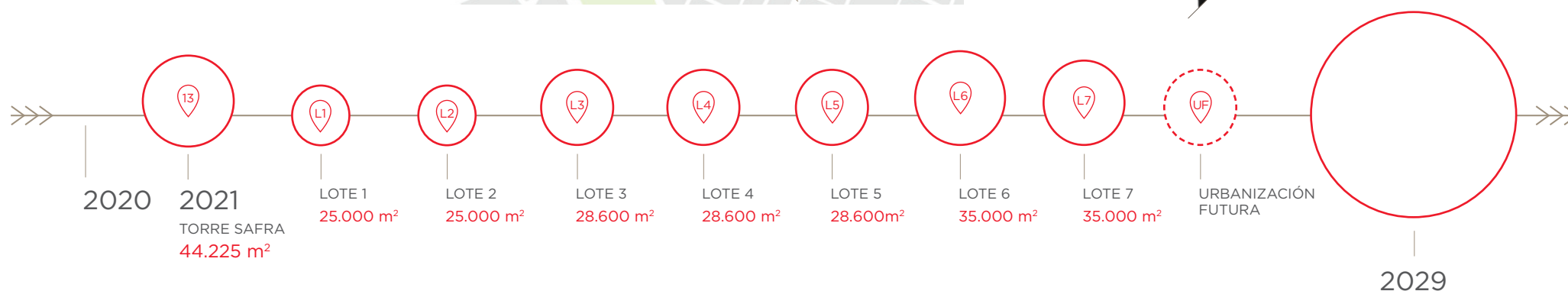
La transformación radical de Catalinas tendrá lugar gracias a la interacción de dos iniciativas: el loteo y la subasta de tierras en una ubicación premium y la construcción del Paseo del Bajo, financiada parcialmente por la venta de estos terrenos.

Mapa de ubicación de los lotes



La cuarta ola duplicará la superficie existente en Catalinas, lo cual será revolucionario. Habrá que ver cómo será la absorción de las nuevas oficinas, ya que los últimos edificios de la zona (torres BBVA y Macro) no ingresaron al mercado como superficie especulativa.

Mercedes Pagliettini
Senior broker
Cushman & Wakefield Argentina



'20 Cuarta ola

Los edificios que se construirán en la próxima década duplicarán la superficie actual de oficinas.

La nueva superficie

En 2017, la Agencia de Administración de Bienes del Estado (AABE) comenzó la subasta de los lotes que se encuentran entre las avenidas Madero y Antártida Argentina y las calles Cecilia Grierson y San Martín.

La nueva superficie edificable está dividida en siete lotes en los que se prevé la construcción de torres de 139 metros de altura máxima.

Además, está prevista la construcción de dos nuevos edificios en los actuales terrenos del hotel Sheraton y en el cruce de la avenida Córdoba con la avenida L. N. Alem.

El plan de urbanización prevé la conexión de los edificios actuales con los nuevos a través de puentes peatonales que contribuirán al objetivo general del proyecto: la integración de la zona al resto de la ciudad.

2029
+ 250.025 m²

Total 582.335 m²

CRECIMIENTO DEL 75,2%



El Paseo del Bajo

Este corredor, que canalizará el tránsito pesado de las avenidas Madero-Huergo, optimizará notablemente la movilidad en la zona.

El Paseo del Bajo, ubicado entre las arterias Alicia Moreau de Justo y las avenidas Madero-Huergo, conectará las autopistas Illia y Buenos Aires-La Plata. Contará con cuatro carriles exclusivos para camiones y micros de larga distancia, lo que mejorará la circulación hasta los accesos al puerto y a la terminal de Retiro, y con ocho carriles para vehículos livianos (cuatro en sentido norte y cuatro en sentido sur).

La incorporación del nuevo stock en Catalinas será bienvenida por las empresas que se encuentran buscando grandes superficies en edificios de última generación. El mercado se verá beneficiado por la renovación de un producto corporativo acorde a las necesidades actuales de las compañías.

Rafael Valera
Senior broker
Cushman & Wakefield Argentina





EL IMPACTO EN EL MERCADO

La construcción de los nuevos edificios generará la duplicación de la superficie de oficinas en la zona, lo que marcará un hito en la historia del submercado.

Ante la oferta de tantos nuevos metros, nos preguntamos cómo será el comportamiento de la demanda en tres escenarios hipotéticos: optimista, pesimista y neutro.

Una transformación sin precedentes

Las nuevas torres de oficinas del submercado cambiarán el skyline de la ciudad en la primera línea de costa, la dársena norte, y tendrán un gran impacto a nivel urbanístico. La nueva generación de edificios, con una disposición permeable hacia el río, se construirá bajo criterios de urbanismo sustentable y convivirá con nuevos espacios verdes.

Frente a la nueva línea de torres, la actual área operativa ferroviaria de la línea Roca formará parte de la urbanización, conformando un conjunto arquitectónico que se articulará con el proyecto y el diseño de superficie del Paseo del Bajo. En ese corredor, se prevé la construcción de torres de altura baja con terrazas verdes de acceso público irrestricto.

Más metros, nuevas oportunidades

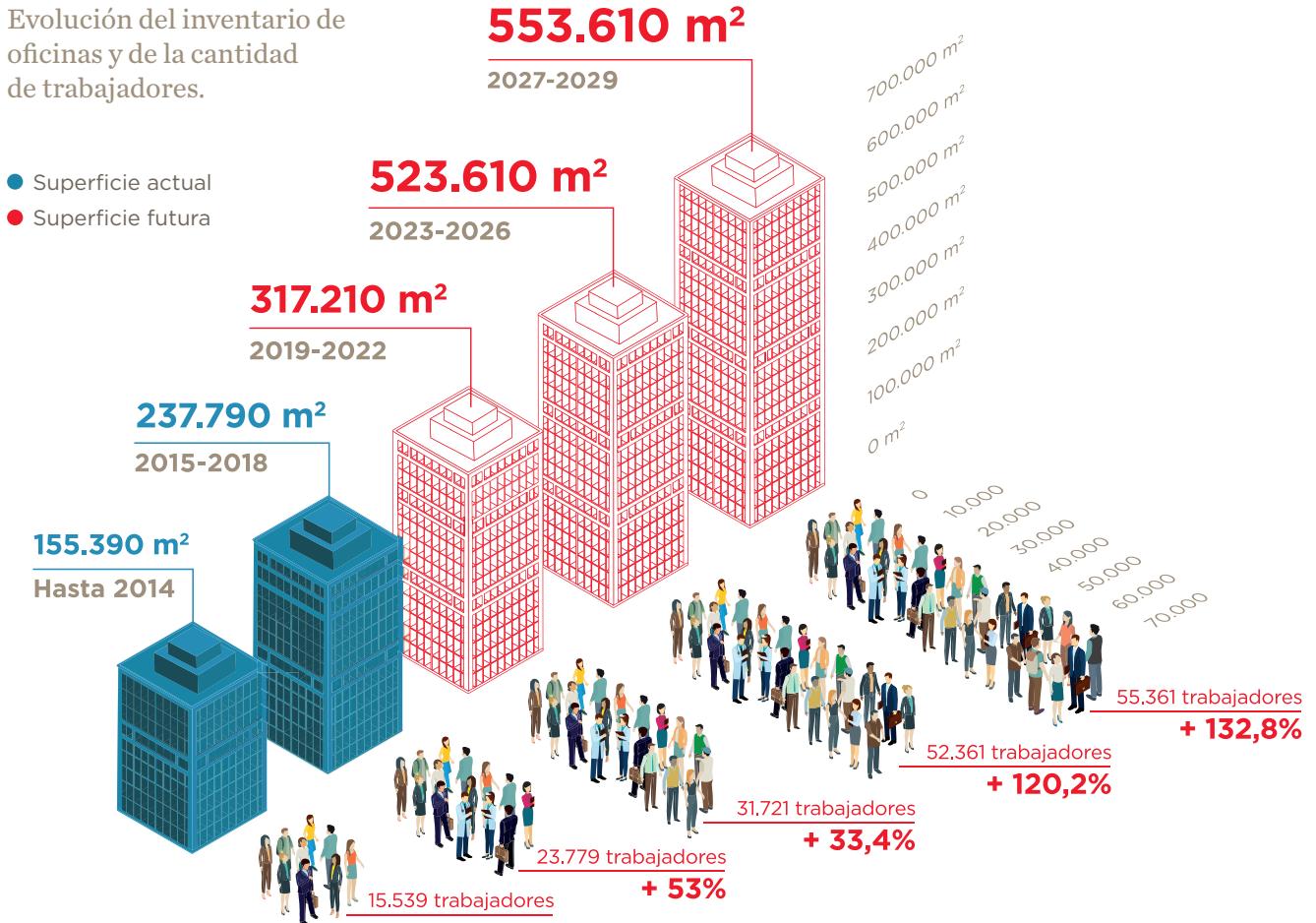
La capacidad constructiva de la zona es de 290.600 m², lo que supone, además de la duplicación de la superficie actual del submercado, la duplicación de la cantidad de trabajadores.

Es posible que el desarrollo de Catalinas sea el que traccione un nuevo fenómeno: la vuelta de las oficinas al centro, debido a la conectividad del área y al tamaño de las plantas de los nuevos desarrollos.

José Viñas
Brokerage Director
Cushman & Wakefield Argentina



Evolución del inventario de oficinas y de la cantidad de trabajadores.



El comportamiento de la vacancia: tres escenarios posibles

Nuestros análisis de las proyecciones del comportamiento de la demanda frente al inminente crecimiento de la oferta son favorables. En este escenario optimista, llegaremos a 2029 con una vacancia entre el 4 y el 5%.

De todos modos, si los proyectos

se concretan en los plazos de construcción previstos, a mitad de la próxima década, aproximadamente en 2025, es posible que se registre un pico de vacancia cercano al 25%. Se espera que descienda rápidamente como resultado de la preferencia de la demanda por edificios de última generación, en línea con la tendencia

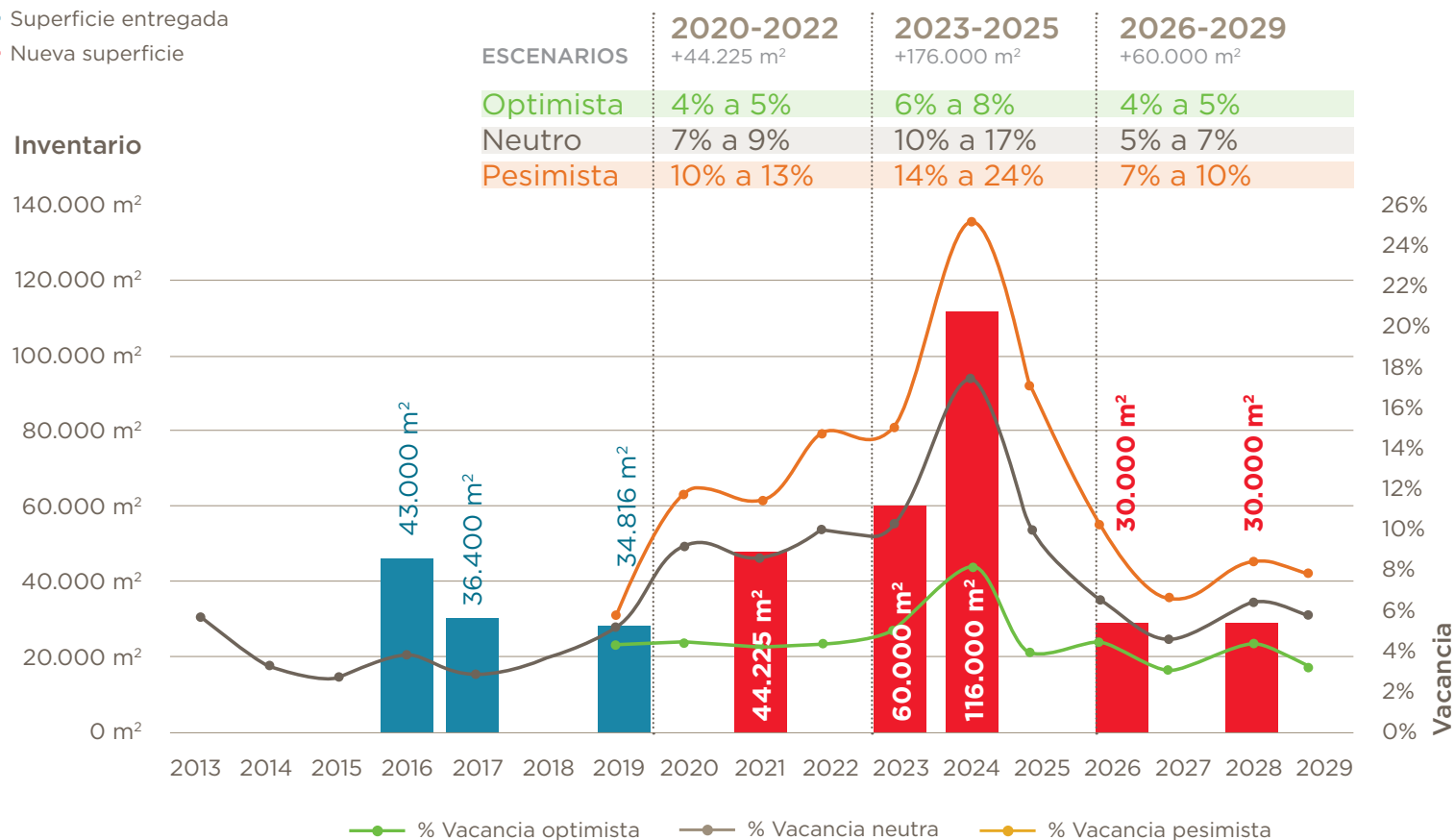
actual. La absorción esperada sobre estos nuevos metros presionará a la baja la vacancia.

Sin duda, la zona se encuentra ante un cambio de época y los nuevos metros cuadrados traerán oportunidades para todos los jugadores del mercado: inversores

y desarrolladores, pero también futuros ocupantes y agentes inmobiliarios que acompañaremos desde cerca el camino hacia la refundación de un submercado con historia y con futuro.

Proyección del nuevo inventario y la vacancia

- Superficie entregada
- Nueva superficie



La duplicación del inventario del submercado pondrá a prueba la fortaleza de la demanda. En este contexto, los desarrolladores podrían dosificar la entrada de nueva superficie con el objetivo de mantener indicadores saludables, que no presionen el precio de renta a la baja.

Karina Longo
Research Manager
Cushman & Wakefield Argentina



EL IMPACTO EN LA CIUDAD

El proceso de expansión del submercado será contemporáneo a la optimización de los servicios de movilidad de Buenos Aires.

Al finalizar la década de 2020, se espera que la zona consolide la multimodalidad

de su red de transporte y su conectividad con el resto de la ciudad, a partir de la ampliación de la línea E de subte, la proliferación de corredores viales y peatonales, el pleno funcionamiento del sistema de trenes metropolitanos y el Paseo del Bajo.

Crecimiento en red

Además de la ampliación de la línea E de subte, debajo de las torres bajas que complementarán los nuevos rascacielos de Catalinas, se desarrollará la traza de la Red de Expresos Regionales (RER), que vinculará las estaciones Once y Retiro.

La RER enlazará los trenes que entran a la ciudad desde el Norte (San Martín, Mitre y Belgrano Norte), el Sur (Roca y Belgrano Sur) y el Oeste (Sarmiento), generando un nodo de conectividad regional.

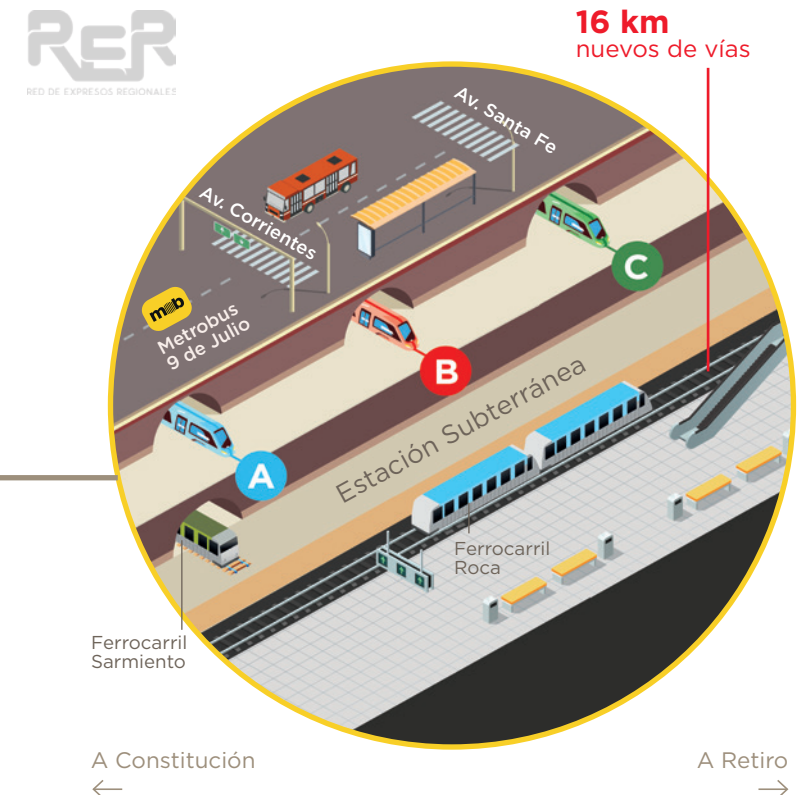
La transformación de Catalinas es parte de un proyecto más amplio de potenciación de zonas y de generación de nuevas conectividades.

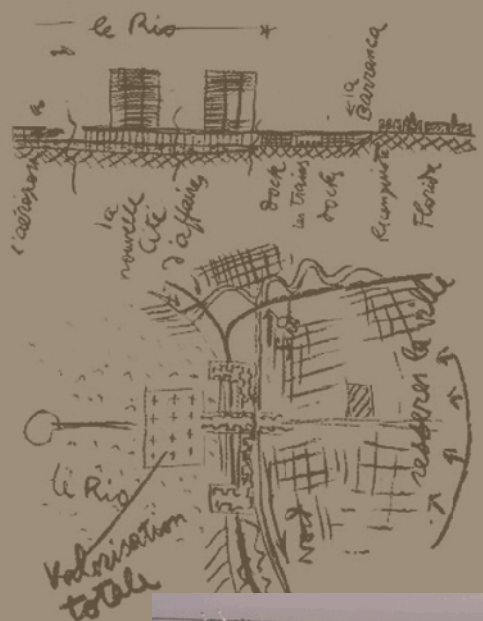
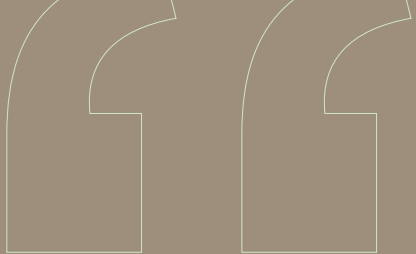
En este contexto, el mercado inmobiliario encuentra oportunidades sin precedentes.

Mapa Red de Expresos Regionales (RER) e infraestructura futura



Detalle de la Estación Central Obelisco





CATALINAS, CRECIMIENTO INTEGRADO A LA CIUDAD

El estudio prospectivo realizado sobre Catalinas nos ha permitido demostrar cómo un amplio territorio de la ciudad se está transformando en torno a esta zona. La construcción de nuevos edificios corporativos, generando cambios a nivel infraestructural, (producto de las conectividades viales del Paseo del Bajo y la Autopista Illia, de la ampliación del puerto y del aeropuerto y de las importantes modificaciones introducidas al servicio ferroviario de cargas y pasajeros). Además, debemos agregar la reciente llegada del Metrobus y la próxima apertura de nuevas estaciones de la línea E de subterráneos en sus cercanías.

Asimismo, obras de espacio público significativas se

desarrollan en la zona central frente a Puerto Madero y el río, con motivo de las obras de superficie del Paseo del Bajo, y en los Barrios 31 y Rodrigo Bueno, creando siempre nuevos parques y paseos ciudadanos. A todo esto se suma, el nuevo edificio del Banco Interamericano de Desarrollo y el del Ministerio de Educación del Gobierno de la Ciudad, y un centro social y cultural en Costanera Sur dentro del Barrio 31.

Este conjunto de decisiones posibilita la creación de una zona especial de la ciudad que, al integrarse, constituye un orden urbano definido por un sistema interrelacionado de transporte multimodal y espacio público de gran escala, determinando una originalidad en el mapa porteño,



en donde Catalinas luce como un foco de singular valor urbano.

En ese sentido y en línea con la visión de asociatividad de las partes que componen este novedoso territorio de Buenos Aires, también se destaca, como un rasgo singular, su directa relación con el río, que permite resignificar Catalinas tanto por su valor funcional y de localización, como por su excepcionalidad paisajística.

Así, en este sitio y sobre la base de la suma de proyectos asociados, se está construyendo una de las sedes principales del Buenos Aires futuro, un espacio integrado y multifunción que ha de renovar el perfil del waterfront al Río de la Plata.

Y es por este motivo que Catalinas tiene la oportunidad de continuar siendo el *centro del centro* de la ciudad, integrando una plataforma excepcional, dominada por uno de los factores más determinantes para designar la calidad de las ciudades futuras: ser parte de un sistema de movilidad eficiente, que permite a todos los ciudadanos acceder del mejor modo a sus actividades cotidianas.

De este modo, esta visión de Catalinas debe comprenderse como una visión de anticipación y es en este sentido que las decisiones que hoy se están tomando sobre el conjunto de esta área, en tanto integradas, deberán ser vistas como los espacios del presente y también los del futuro, por su capacidad de amplificar su influencia sobre un territorio tan notable de la ciudad, modificando incluso y por ello, la calidad, el orden y el sentido del waterfront de Buenos Aires.

por **Roberto Converti**
Director de Oficina Urbana



IMÁGENES DE ARCHIVO

¹ REVISTA SUMMA, 1975.

² FONDATION LE CORBUSIER

³ GOBIERNO DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES

⁴ FRANCIS LOEB LIBRARY, HARVARD GRADUATE SCHOOL OF DESIGN

NUESTRA EMPRESA

Cushman & Wakefield, empresa global de servicios inmobiliarios corporativos, se fundó en New York en 1917. En el año 2000 se estableció la filial Argentina y luego la de Chile. A partir del 2015, ambas se unieron a Brasil, Perú y Colombia para operar de forma regional.

Cushman & Wakefield Southern Cone ofrece una amplia gama de servicios premium orientados a corporaciones e inversores. La compañía se distingue por la excelencia en la atención al cliente, regida por estándares de calidad internacionales y un equipo de profesionales altamente capacitados.

NUESTROS SERVICIOS

Para empresas

BROKERAGE

Representamos a las empresas en el alquiler y venta de oficinas clase A e inmuebles industriales.



FACILITY MANAGEMENT

Garantizamos el correcto funcionamiento de sus instalaciones.



VALUACIONES

Establecemos el valor de mercado de los inmuebles.



PROJECT MANAGEMENT

Planificamos, diseñamos y construimos nuevos espacios de trabajo.



Para inversores

BROKERAGE

Alquilamos y vendemos oficinas clase A e inmuebles industriales.

PROPERTY MANAGEMENT

Administramos edificios clase A y Centros logísticos.

VALUACIONES Y ASESORÍA

Establecemos el valor de mercado de los inmuebles que se quiere vender o comprar.



   @cushmanarg

 company/cushman-&-wakefield

 Cushman & Wakefield Argentina

argentina@sa.cushwake.com

www.cushman.com.ar