

la estructura como principio de orden

CONCURSO INTERNACIONAL DE ANTEPROYECTOS EDIFICIO PEUGEOT, BUENOS AIRES, 1962.

El documento analiza la estructura de los 10 primeros premios del Concurso Internacional de Anteproyecto Edificio Peugeot.

Se considera a la estructura como el conjunto de elementos que “soportan” esfuerzos estrictamente funcionales de sostén, apoyo y fundamento. Es el componente resistente y modelador del edificio. Sin embargo esta definición técnica trae implícitos otras consecuencias a nivel de proyecto que dejarán su impronta en cada una de las decisiones que se tomen durante el desarrollo del mismo.

Mediante el análisis comparativo del conjunto de relaciones existentes entre la estructura, su distribución y orden de las partes que componen los anteproyectos, encontramos que la estructura es la pauta fundamental en la materialización de un edificio. .

En la primera parte del trabajo se genera una base documental que pone en valor el Concurso Peugeot, y en su complemento, un análisis comparativo de la estructura de los 10 rascacielos para el puerto que fueron reconocidos por el jurado en 1962, buscando el orden entorno a su estructura.



UNIVERSIDAD DE CUENCA

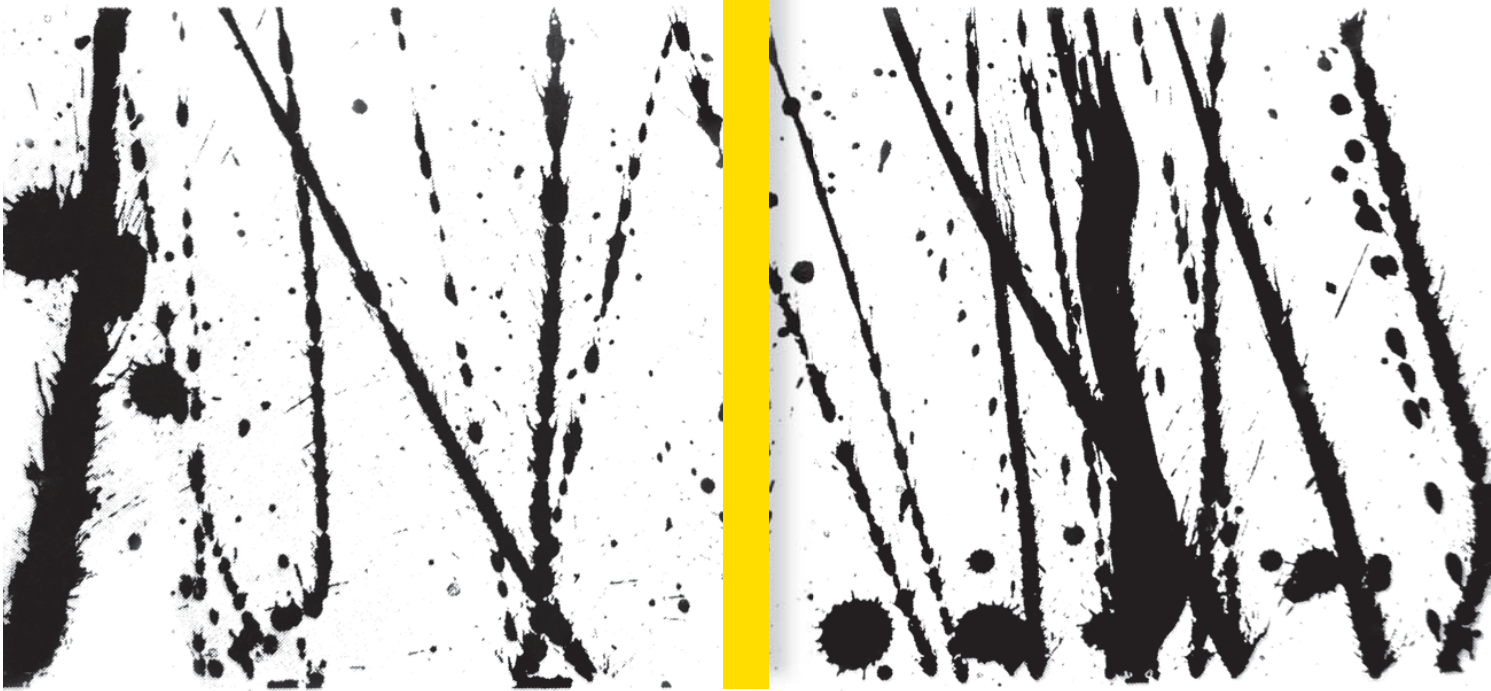
Fundada desde 1867

FACULTAD DE ARQUITECTURA Y URBANISMO
MAESTRIA DE PROYECTOS ARQUITECTONICOS



la estructura como principio de orden

CONCURSO INTERNACIONAL DE ANTEPROYECTOS EDIFICIO PEUGEOT, BUENOS AIRES, 1962.



Santiago Vanegas Peña **AUTOR** | **DIRECTOR** Pablo Frontini A

la estructura como principio de orden

CONCURSO INTERNACIONAL DE ANTEPROYECTOS EDIFICIO PEUGEOT, BUENOS AIRES, 1962.

Santiago Vanegas Peña



UNIVERSIDAD DE CUENCA

Fundada desde 1867

FACULTAD DE ARQUITECTURA Y URBANISMO
MAESTRIA DE PROYECTOS ARQUITECTONICOS



1. Ilustración de la portada:

Reproducción de la portada original del Concurso Internacional de Anteproyectos Edificio Peugeot. BASES, Buenos Aires República Argentina, 1961. *Foreign Building and Investment Company SA*.

Dis. Paul Jara

agradecimientos:

a Pablo Frontini por su valioso aporte y dedicación al revisar este documento.

a la oficina "*Pinto-Turovlin Arquitectos Asociados*", Montevideo, República Oriental del Uruguay.

a la oficina "*Croce Aflalo & Gasperini Arquitectos*" Sao Paulo, República de Brasil.

a los miembros de la Biblioteca "*Arq. Alejandro Christophersen*" de la Sociedad Central de Arquitectos, al Centro de Estudios de Arquitectura Contemporánea, y a la Hemeroteca de la Biblioteca Nacional Buenos Aires, República Argentina.

a Boris Albornoz, por su aporte decisivo en el desarrollo de este documento.

al grupo de Teoría e Historia IX de la Facultad de Arquitectura de la Universidad de Cuenca.

a mis amigos y compañeros de la Fundación El Barranco, Cuenca, Ecuador.

a Pablo Mejía, Andrés Venegas y Boris Tapia.

a Kharen Pinos, Ana Rodas, Roberto Tapia, Cristina Vanegas, Mónica Rivera, Lucas Achig y Paul Jara mil gracias.

dedicada a mis padres y hermanos.

universidad de cuenca
facultad de arquitectura y urbanismo
maestría de proyectos arquitectónicos

la estructura como principio de orden

CONCURSO INTERNACIONAL DE ANTEPROYECTOS EDIFICIO PEUGEOT, BUENOS AIRES, 1962.

autor : Santiago Vanegas Peña

director: Pablo Frontini

cuenca, noviembre de 2009

introducción

1. antecedentes

- 1.1 rascacielos, ciudades verticales.....10
- 1.2 los concursos y su validez en el tiempo.....16
- 1.3 Argentina y Latinoamérica en los 60's.....22

2. el concurso

- 2.1 bases del Concurso Peugeot.....40
- 2.2 el jurado.....54
- 2.3 fallos del jurado.....60
 - seis primeros premios.....64
 - cuatro menciones.....88
 - tres menciones honoríficas.....96
- 2.4 exposición abril de 1962.....102

3. la estructura, principio de orden

- 3.1 estructura y orden en los 10 primeros premios.....108
- 3.2 modelos estructurales.....131
- 3.3 sistema estructural del primer premio140

4. conclusiones.....154

bibliografía

- bibliografía.....156
- créditos de las ilustraciones.....158

anexos

- anteproyectos no clasificados.....162
- artículos, publicaciones y fotografías.....174

introducción

Durante el desarrollo de la maestría el tema de los concursos de anteproyectos me llamó poderosamente la atención. Ponerlos en valor junto al debate que éstos generan, convirtiéndose en documentos históricos de la producción arquitectónica de la época en que se producen me ha parecido fundamental. América del sur tuvo un papel siempre periférico, y por tanto, casi desconocido aunque muy importante en el desarrollo de la arquitectura moderna. A pesar de la falta de reconocimiento internacional al fenómeno moderno en América hubo algunos momentos en los cuales las ciudades más australes de América del sur lograron captar la atención internacional. Debido a esto, en septiembre de 2008 realicé un viaje al sur del Continente, visitando Argentina, Uruguay y Chile, recopilando valiosa información de primera mano. En Montevideo tuve la oportunidad de entrevistarme con el arquitecto uruguayo Milton Pinto, autor del anteproyecto premiado en quinto puesto. En Buenos Aires visité la Sociedad Central de Arquitectos entidad organizadora del concurso, visité el terreno donde se hubiera realizado el proyecto, consulté varias bibliotecas y centros de estudios recopilando lo que podría ser el documento más extenso realizado sobre este tema.

Durante este viaje también tuve la oportunidad de visitar obras arquitectónicas de gran calidad como las de Eladio Dieste, Mario Roberto Álvarez, Pinto - Turovlin, Clorinda Testa y Luis García Pardo.

Lo más importante de mi viaje por el sur del Continente fue la extensa recopilación de información y las diversas entrevistas con algunos protagonistas del Concurso Internacional de Anteproyectos, edificio Peugeot, Buenos Aires, 1962, cuyo análisis constituye mi tesis de maestría.

Este Concurso Internacional fue muy importante, no solamente por tratarse del edificio más alto de Sur América, sino por toda la repercusión, respuesta y debate mundial que generó.

El proyecto quedó solamente en 228 propuestas ya que nunca llegó a materializarse. El Peugeot es un verdadero referente para la arquitectura de la época, pues se llevó a cabo en el momento en que los rascacielos eran entendidos como el ejemplo más paradigmático de la arquitectura moderna. Es un anhelo de vencer la gravedad y llevar al límite la técnica, lo cual por diversas causas que no son competencia de esta investigación, no ha podido plantearse en nuestro país.

En este contexto, el presente trabajo analiza la estructura de los 10 primeros premios del Concurso Internacional. y tiene como objetivo ilustrar acerca de la mejor arquitectura del siglo XX, acercando materiales de proyecto que pueden ser de utilidad para quien quiera utilizar referencias de primer orden.

Se considera a la estructura como el conjunto de elementos que “soportan” esfuerzos estrictamente funcionales de sostén, apoyo y fundamento. Es el componente resistente y modelador del edificio. Sin embargo esta definición técnica trae implícitos otras consecuencias a nivel de proyecto que dejarán su impronta en cada una de las decisiones que se tomen durante el desarrollo del mismo. Mediante el análisis comparativo del conjunto de relaciones existentes entre la estructura, su distribución y orden de las partes que componen los anteproyectos, encontramos que la estructura es la pauta fundamental en la materialización de un edificio.

En la primera parte del trabajo se genera una base documental que pone en valor el Concurso Peugeot, y en su complemento, un análisis comparativo de la estructura de los 10 rascacielos para el puerto que fueron reconocidos por el jurado en 1962, buscando el orden entorno a su estructura.

He desarrollado, en el primer capítulo titulado Antecedentes, una aproximación a los rascacielos, entendidos como respuesta significativa a un problema fundamental de la modernidad. En este capítulo intento ratificar a los concursos y su validez en el tiempo como modo más justo y transparente de adjudicar las obras, y situar a Buenos Aires y su producción arquitectónica dentro de la época.

En el segundo capítulo, titulado El concurso, presento la documentación ordenada del evento Peugeot. He recopilado las bases, la conformación del jurado y sus fallos del concurso, así como la exposición en Buenos Aires en abril de 1962. Además se han documentado tanto los premios como las menciones con sus plantas, secciones y volumetrías, acompañadas de la crítica original del jurado. Las imágenes de los anteproyectos son las artes originales presentadas en el concurso, manteniendo su carácter de fuente directa de consulta, poniendo en valor la técnica de representación empleada por los concursantes.

En el tercer capítulo, titulado La estructura como principio de orden, se analiza la estructura como elemento ordenador en los diez primeros anteproyectos reconocidos del concurso.

Mediante un estudio comparativo de sus plantas, maquetas y montajes, se describen las relaciones de orden internas de cada proyecto.

Al respecto, en junio de 2009 desarrollamos con Boris Albornoz el módulo “Ciudades Verticales” con los estudiantes de Teoría e Historia IX de la Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la Universidad de Cuenca, reflexionando sobre el Concurso Peugeot y la idea de ciudad. Se hizo énfasis en el nuevo planteamiento a partir de la construcción en altura, la industria y su aporte de nuevos modelos arquitectónicos mediante el sistema estructural de los 10 primeros rascacielos de Concurso Peugeot, terminando con una exposición, en enero de 2010. Hemos encontrado anteproyectos con gran poder de síntesis, estructura clara, lógica y sencilla logrando el máximo aprovechamiento por piso, y alcanzando resultados inéditos para 1962.

El cuarto capítulo destinado a Conclusiones, se trata de comentarios personales que sintetizan los resultados obtenidos en el desarrollo de los capítulos anteriores.

Se cierra el documento con una recopilación de anexos, generando una buena base documental que contiene artículos, publicaciones y más de 50 anteproyectos presentados para el concurso, los cuales dan fe del carácter y éxito internacional alcanzado y son una verdadera muestra del pensamiento mundial acerca de la arquitectura en altura en esos años.

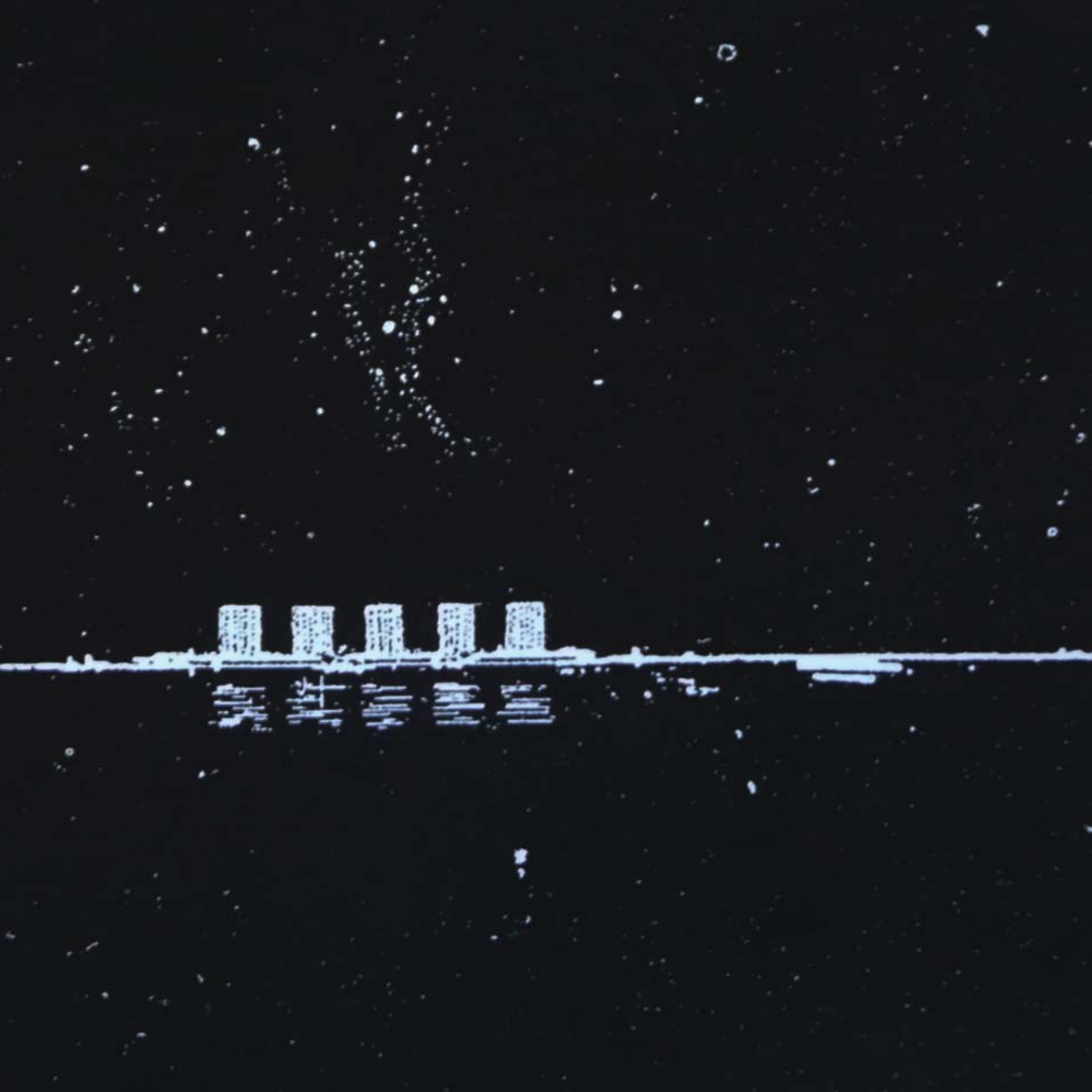
Cuenca, 20 de septiembre de 2009

1 antecedentes

2. Croquis de Le Corbusier, vista de la Cite' des Affaires, Buenos Aires desde el Rio de la Plata.

Fuente: Le Corbusier, Precisiones, Respecto a un estado actual de la arquitectura y del urbanismo, 1999, Barcelona, España, pag. 233





1.1 rascacielos - ciudades verticales

El tratamiento del tema lo vamos a iniciar con la reconstrucción conceptual del rascacielos, término esencial y ordenador de nuestro trabajo de tesis.

La monumentalidad está estrechamente relacionada con la evolución de los usos, los sistemas urbanos, la técnica, sistemas de transporte vertical y con los orígenes conceptuales de la modernidad. Permite estudiar la ciudad moderna a través del rascacielos. *“La idea de ciudad será replanteada a partir de la construcción en altura, acontecimiento destinado a transformar el paisaje urbano de toda sociedad industrial”*.¹

El término *ciudades verticales* nace en 1924, cuando Hilberseimer propone una total inversión de la ciudad moderna en base a la unión de residencia y trabajo en construcciones de alta densidad.

El rascacielos es una organización vertical de usos diversos y complementarios en la que categorías como isotropía, repetición de pisos y reproducción universal son puestos a prueba, en una nueva noción de centro en las nuevas ciudades consagradas al trabajo. El rascacielos no está en el centro de las ciudades puesto que es en sí mismo una ciudad y un centro.

La trama histórica de la ciudad se ve modificada por la concentración puntual; su reproducción universal en el espacio hace que los edificios sean pensados como ciudades

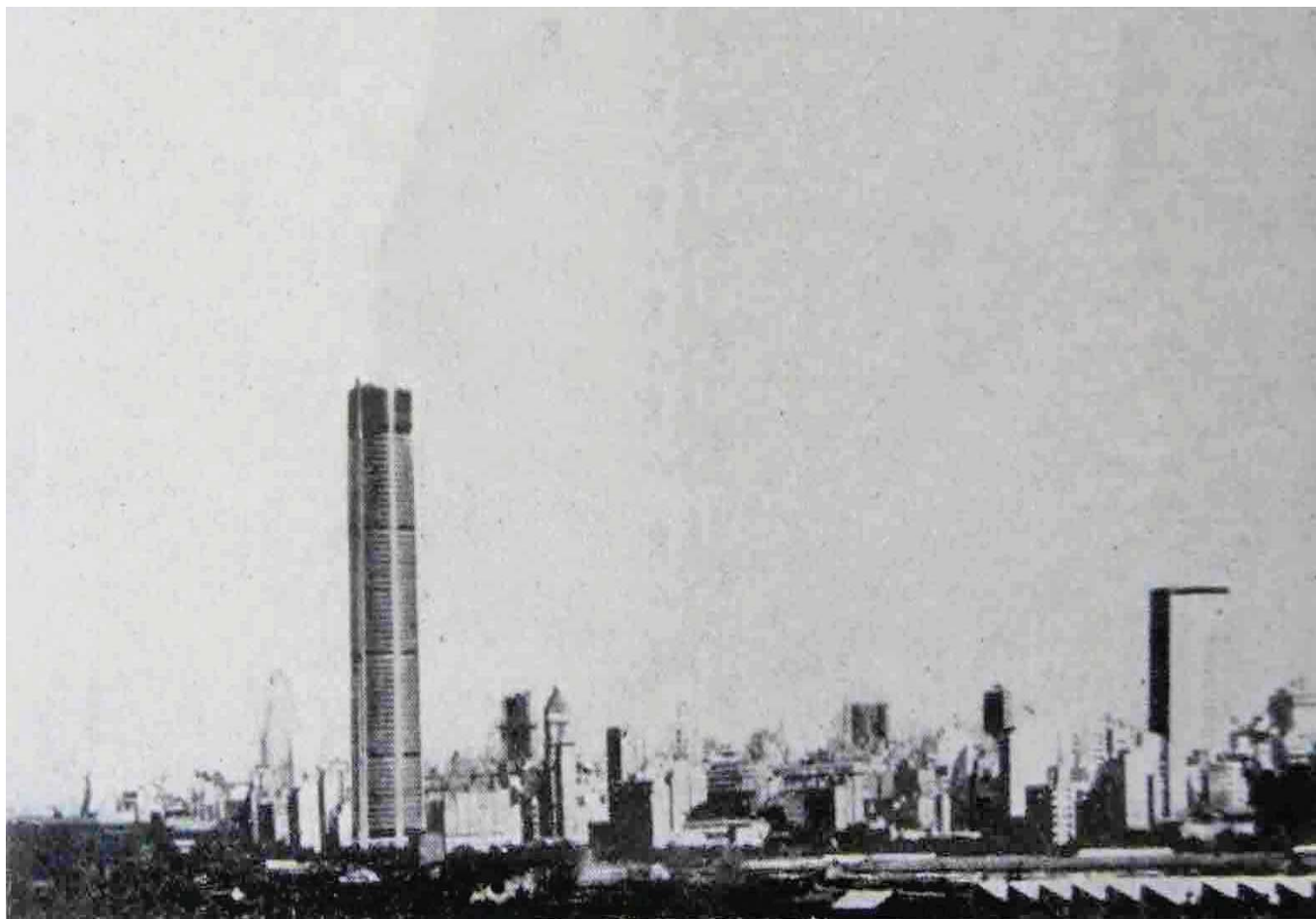
autónomas entre sí, emplazándose libremente sin contigüidad. El rascacielos pasará a contener parte de la complejidad de una ciudad la cual se manifiesta en la sección.

Las ciudades verticales buscan localizaciones desvinculadas del centro terciario, ligadas a la emergencia de grandes infraestructuras que aseguren la vitalidad de sus equipamientos emplazados en sus plantas bajas. Lugares de alta concentración como puertos, estaciones ferroviarias e intercambiadores de transporte aparecen de forma cada vez más precisa como lugares topológicamente privilegiados para sus ubicaciones. La conexión del rascacielos con las infraestructuras urbanas se realiza mediante espacios exteriores que dejan de cumplir sus funciones urbanas tradicionales, transformándose en vacío, en lugares sin cualidad, destinados exclusivamente a la movilidad. Para Hilberseimer, serán las viviendas las que se eleven para ocupar las plantas altas, disfrutando de su dominio sobre el territorio urbano. Las oficinas ocuparán posiciones próximas a la actividad del lobby, quedando éstas ligadas al plano del suelo, a los intercambios, a la movilidad de distintos tráfico: peatonal, rodado y subterráneo. Prolongando los lobbies cubiertos se interioriza el espacio público, organizando los distintos accesos y fundiendo los recorridos con el tejido urbano.

¹ Abalos, Iñáqui y Herreros Juan. Técnica y Arquitectura en la Ciudad Contemporánea. Editorial Nerea. 1992. Madrid, España. pag. 17

3. Montaje original del anteproyecto con la primera mención en Buenos Aires en 1961.

Fuente: revista Nuestra Arquitectura num 391, junio de 1962, Buenos Aires, Argentina. pag. 26



En estos ejemplos, comercios, aparcamientos, oficinas, plantas técnicas, viviendas, telecomunicaciones y restaurantes adoptan una compleja configuración estratificada unitaria, que contienen, ya completa, la idea de un rascacielos, en el que la autosuficiencia supone una alternativa precisa al modelo moderno de centralidad.

Se oculta tras un cerramiento de vidrio la complejidad del programa interior organizado por un completo transporte vertical. Esta estructura es capaz de organizar lo público, lo privado y el sistema mecánico.

En esos años en Latinoamérica, se construían edificios en altura, en proporción al desarrollo económico y tecnológico de los sitios donde eran emplazados. Ellos resultaban verdaderos conjuntos urbanos o ciudades verticales. Combinaban las torres de vivienda y oficina, con bloques culturales o comerciales. Es el caso de la Torre Polar, 1953 en Caracas Venezuela y la Torre Manacar en México en 1963.

La experiencia americana de fines del siglo XIX fue sin duda decisiva para el desarrollo de la conquista vertical, convirtiendo al rascacielos como símbolo del capitalismo. Chicago era el mejor de los ejemplos, su vida urbana giraba en torno a las oficinas y la actividad comercial.

La construcción en altura deriva de la industrialización, la construcción comercial y el desarrollo técnico.

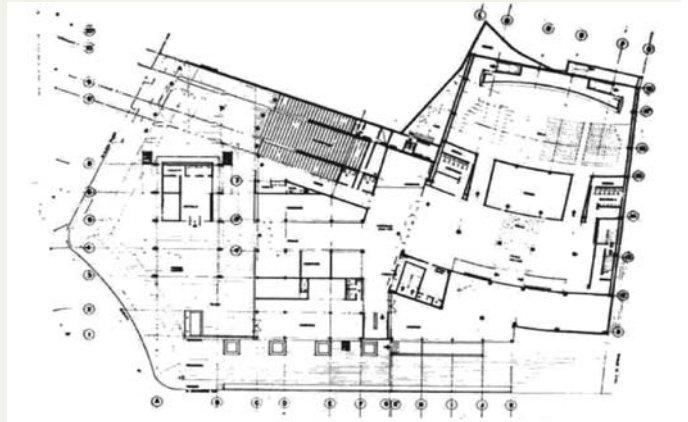
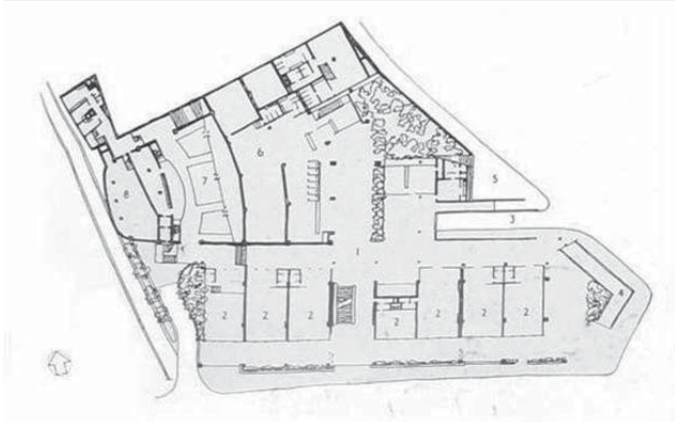
El rascacielos es producto de la estratificación, de los usos públicos hacia los privados, que van desde las infraestructuras subterráneas públicas a las viviendas en altura.

Los instrumentos industriales para esa época eran novedosos, aportaban a los proyectos una condición de contemporaneidad. Así era en los rascacielos, en donde todos los principios modernos eran llevados al límite, entendidos como lugares de reflexión técnica, simbólica y de idealización. En estos laboratorios se probaban estos nuevos principios de la ciudad industrial. Un procedimiento creativo y cognoscitivo basado en la transferencia tecnológica y en la elaboración de prototipos sometidos a rutinas experimentales: elaboración, puesta en servicio, fallo, análisis, modificación y creación de nuevos modelos.

El rascacielos americano fue para arquitectos, como Mies van der Rohe y Le Corbusier, un primer modelo que materializaba el lugar donde individualizar los principios que dotaban de significado arquitectónico a las técnicas industriales; la racionalidad técnica y la economía de volumen construido aparecen como los nuevos objetivos arquitectónicos, identificando claramente: estructura, cerramiento y redes técnicas.

4-5. Torre Polar 1953, Caracas, Venezuela. Vega y Galia

6-7. Conjunto Urbano Manacar 1962, México. Enrique Carral
Fuente: Pedro Strukelj, *Arquitectura Moderna desde América Latina*,
Maestría de Proyectos Arquitectónicos, Cuenca, Ecuador, 2008



La presencia reguladora de los nuevos y poderosos desarrollos tecnológicos se despliega efectivamente en la construcción de naves, trenes, vehículos y trasatlánticos, incorporando a la industria el aporte de nuevos modelos arquitectónicos.

Le Corbusier proclama:

"[...] imposible esperar la lenta colaboración de los esfuerzos sucesivos del excavador, el albañil, el carpintero, el techador, el lamparista [...]. Las cosas deben levantarse en una sola pieza, construirse con máquinas-herramientas en una fábrica, armarse tal como Ford arma sus automóviles, en cadenas de montaje [...] que si podríamos construir con el mismo ajuste, con la misma ciencia, con la misma aceptación del material moderno y de las condiciones modernas y con igual sinceridad; si pudiéramos pensar en nuestro edificio como en un problema sin precedente alguno [...] tal como es la locomotora, sin duda acompañaría nuestros esfuerzos la misma belleza, la misma serena dignidad [...] se deberían aprender las lecciones de las fábricas y los silos, de la aviación, los automóviles y los transatlánticos".²

La industrialización de la construcción parecía ser la respuesta para la solución masiva de la arquitectura, respuesta inmediata y de gran calidad.

La industrialización ha estado ligada al concepto de repetición, presente en los tres momentos de concreción del rascacielos: en la retícula estructural que soporta su posibilidad de ser (repetición mecánica), en su conformación tipológica (repetición figurativa), y en la organización topológica de la ciudad (repetición urbana). Estas leyes están presentes en el producto industrializado.

"Pero si la geometría de la planta tiene un preciso carácter simbólico es en la repetición vertical donde el rascacielos obtiene su sentido [...]."³

"El rascacielos se percibe como el instrumento que traduce la tecnología industrial en construcción arquitectónica".⁴ Según Abalos y Herreros, el rascacielos alcanza así un estatus de perfección, de cristalización de la unión entre industria e ideación, y el trabajo sobre él se convierte en algo trascendente.

8. Publicidad FIAT, Un automóvil cada minuto - Fabrica Mirafiori en Turin.
Fuente: revista Reader's Digest, diciembre de 1961, New York, EEUU.



Un automóvil cada minuto — Fábrica Mirafiori de Fiat en Turin



Inspección final de aviones de caza "jet" Fiat G 91 para NATO



Gigantescos motores marinos diesel — Fábrica de Motores Grandes de Fiat

FIAT

FIAT S.p.A., Turin, Italia

Las Tres Provincias de Fiat — Los famosos automóviles Fiat son muy conocidos en 120 países. Los motores marinos diesel de Fiat impulsan naves por todos los mares del mundo. En todos los continentes se ven trenes, tranvías, camiones, autobuses y tractores Fiat. Hay cerca de 3000 estaciones de servicio para asegurar a los dueños de vehículos Fiat que dondequiera que vayan obtendrán máximo rendimiento y atención. Los jets Fiat G 91 vuelan para NATO en todas las extensas zonas cuya protección tiene a su cargo — todas éstas son provincias de Fiat. Conocer mejor a Fiat es conocer mejor al mundo. A Fiat le agrada recibir visitantes.

1.2 los concursos y su validez en el tiempo

Todos estos principios son los que se buscaban sintetizar en el concurso Peugeot de Buenos Aires. La experiencia de participar en igualdad de condiciones y recursos, el debatir objetivamente un proyecto en un marco de transparencia, equidad, participación y proposición, independientemente de la firma, las relaciones o coyunturas del proyectista, son solamente alcanzados a través del Concurso Público de anteproyectos.

“El concurso de anteproyectos es el sistema orgánico-institucional que tenemos los arquitectos para competir por la encomienda de un proyecto, con reglas claras explicitadas en bases elaboradas por un Asesor, en el que las propuestas de los arquitectos son correctamente evaluadas por un jurado competente e imparcial”.⁵

El ejercicio constante en los concursos de anteproyectos genera, sin lugar a dudas, aporte al conocimiento y a la profesión del arquitecto al permitir que en igualdad de oportunidades compitan democráticamente un número importante de participantes en pos de llegar al mejor proyecto posible. Los concursos se convierten en una clara posibilidad de acceso a la realización de importantes proyectos, y permiten participar en la construcción de la ciudad, generar espacios de debate y ser propositivos.

Alejandro Christophersen declara en 1917 :

“El arquitecto joven, nada tiene en ello que perder, y sí mucho por ganar; si vence al veterano, tiene un triunfo y al ser vencido se escuda luego en su falta de experiencia; en cambio el profesional ya conocido poco agrega a sus méritos con un éxito en tales condiciones y, por lo contrario, sufre un desaire y una desilusión irreparable si sus trabajos no son premiados.”

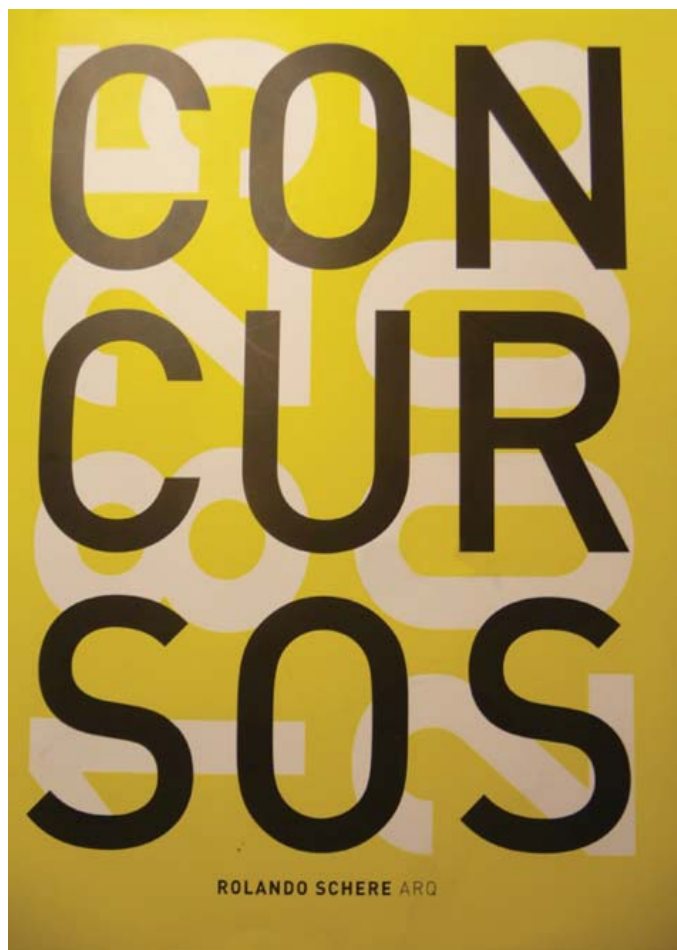
Los concursos también generan un importante espacio para el conocimiento, el debate de las ideas y juicios críticos que conllevan las propuestas premiadas. Este es un importante factor que contribuye a la validación de corrientes y pensamientos arquitectónicos. El valorar el proyecto a través de las propuestas de los demás es una experiencia de alto aprendizaje; saber que hay más de una solución lógica, saber que cada uno de ellos es una propuesta válida a las bases y a un mismo programa arquitectónico.

Además, todas estas propuestas que en muchos casos se quedan en el papel, constituyen auténticos testimonios, documentos arquitectónicos de la época en la que se producen, representaciones de la producción arquitectónica en un determinado momento. La tecnología de la época está claramente expuesta en los diferentes anteproyectos. Así las instituciones públicas o privadas pueden elegir el que consideren el mejor proyecto entre un universo de propuestas que cumplen con lo especificado en las bases y que sean avalados por un Jurado competente.

⁵ Schere, Rolando. Concursos 1825 – 2006, Sociedad Central de Arquitectos.2008, Buenos Aires, Argentina.pp.

9. Portada del libro CONCURSOS 1825 - 2006 de Rolando Schere, Buenos Aires, Argentina. Portada.

10. Afiche del Concurso Nacional de Anteproyectos para el IFIBYNE, organizado por la SCA, Buenos Aires 2008.



The poster is for the "CONCURSO NACIONAL DE ANTEPROYECTOS" organized by IFIBYNE (Instituto de Fisiología, Biología Molecular y Neurociencias). It features a blue diagonal banner at the top with the title in white. Below the banner, the IFIBYNE logo and name are displayed in white on a dark background. A "CRONOGRAMA" (schedule) is listed in a blue box with white text. The prize amount is "\$160.000 en premios" and the base cost is "costo de las bases \$100". Logos for the organizing body (SCA), sponsor (FADEA), and promoter (IFIBYNE, CONICET, UBA) are shown at the bottom. The website "www.socearq.org" and contact information for Buenos Aires are provided. The bottom right corner includes the text "arquitectura septiembre 2008".

CONCURSO NACIONAL DE ANTEPROYECTOS

IFIBYNE Instituto de Fisiología, Biología Molecular y Neurociencias

CRONOGRAMA

09/09	apertura
19/09	consultas hasta la fecha
03/10	consultas hasta la fecha
20/10	cierre
31/10	fallo del Jurado

\$160.000 en premios
costo de las bases \$100

organiza auspicia promueve informes

SCA **FADEA** **IFIBYNE CONICET U B A**

www.socearq.org
Montevideo 938
Buenos Aires
4812-3644 / 5856 / 3986

arquitectura septiembre 2008

El sistema de concursos es la más importante herramienta para generar mayores espacios de participación y debate. Argentina tiene una larga trayectoria de más de 100 años en la práctica de concursos. Esto la distingue de otros países de Latinoamérica, en donde los concursos de anteproyectos no tienen una práctica tan habitual y sostenida en el tiempo.

Por ejemplo, cuando se funda la ciudad de la Plata en los años 1880-1890, se llama a concurso la mayoría de los edificios gubernamentales. El 6 de mayo de 1881 se llamó a Concurso Internacional los proyectos para los principales edificios públicos de la nueva capital de la Provincia de Buenos Aires; el concurso comprendía el proyecto de los edificios de la Casa de Gobierno, Legislatura, Casa de Justicia y Escribanía, Casa Municipal y Templo Católico. Los avisos del concurso se publicaron en los diarios europeos de Francia, Inglaterra, Italia, España, Bélgica y Alemania, así como en los americanos de Uruguay, Chile, Brasil y Estados Unidos. Se presentaron un total de 27 proyectos. El fin de este concurso era el comienzo de una larga trayectoria de concursos, igualdad, participación y debate.

En el año 1962, junto con el concurso del Edificio Peugeot, el Ministerio de Educación y Justicia conformó una Comisión con el objeto de estudiar el emplazamiento y la programación del edificio para la Biblioteca Nacional, para llamar posteriormente a concurso de anteproyectos. La Sociedad Central de Arquitectos estuvo también a cargo de la dirección del concurso y nombró como su representante

ante la Comisión de Asesoramiento al arquitecto Edgardo Poyard. Los premios fueron mucho más modestos que los de la Peugeot. El primero fue de 1.200.000 pesos, el segundo de 600.000 pesos, el tercero de 200.000 pesos y fueron entregadas 5 menciones de 60.000 pesos cada una.

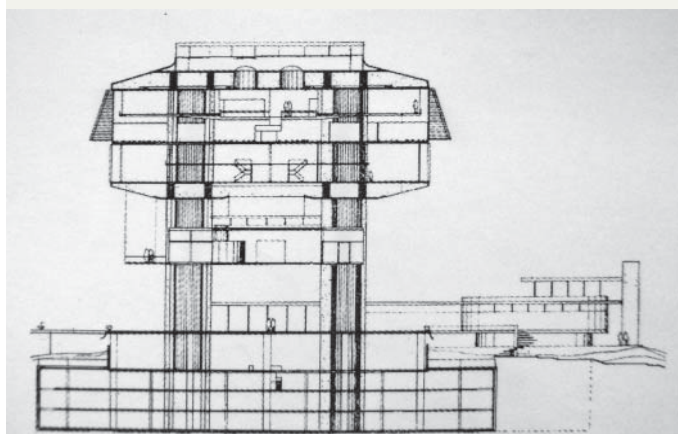
Se adjudicó el primer premio a los arquitectos Francisco Bullrich, Alicia Gazzaniga y Clorindo Testa. El trabajo ganador fue considerado por la crítica del jurado como un anteproyecto de gran calidad de diseño, con una perfecta adecuación al lugar y al medio técnico cultural de la Argentina. Se juzgaba que había logrado un correcto aprovechamiento urbano-arquitectónico del emplazamiento, a la vez que aseguraba la salvaguarda del espacio verde, de la barraca y de los valores botánicos existentes. Según esta valoración, el espacio exterior seguiría siendo protagonista de la composición, con una clara lectura plástico-estructural.

Este proyecto fue reconocido como pauta del desarrollo de la nueva arquitectura en la Argentina. A diferencia del Edificio de la Peugeot, sí se llegó a construir y hoy constituye uno de los mayores referentes de la arquitectura argentina de la década de los 60's del siglo pasado, validando la institucionalización de los concursos públicos.

11. Edificio de la Biblioteca Nacional, proyecto llevado a concurso en 1962, vista del acceso por la Av. San Martín.

12. Edificio de la Biblioteca Nacional, vista de la sala principal de lectura.
Fuente: Fotografías septiembre de 2008, Santiago Vanegas Peña

13. Sección del proyecto del Edificio de la Biblioteca Nacional.
Fuente: Liernur, Francisco. "Arquitectura en la Argentina del siglo XX"
Ed. Fondo Nacional de las Artes Buenos Aires 2001. p 314



14. Maqueta del sector de Retiro. Exposición de Finalistas del Concurso Internacional Argentina 2010- Bicentenario Argentino.

15. Proyecto ARG 2010 / 07 "Mirador". Exposición de Finalistas del Concurso Internacional Argentina 2010- Bicentenario Argentino.
Fuente: Fotografías Buenos Aires, septiembre de 2008. Santiago Vanegas Peña.

16. Proyecto ARG 2010 / 03 "Museo Guggenheim". Exposición de Finalistas del Concurso Internacional Argentina 2010- Bicentenario Argentino.
Fuente: Fotografías Buenos Aires septiembre de 2008, Santiago Vanegas Peña

En septiembre de 2008 se llevó a cabo el *Concurso Internacional Argentina 2010 – Bicentenario Argentino*, con gran participación ciudadana, los finalistas fueron expuestos en el Centro Comercial de ABASTO en la ciudad de Buenos Aires, donde el público podía votar por uno de los 12 proyectos finalistas que fueron seleccionados por el Jurado.

El concurso pretendía la construcción emblemática de un edificio símbolo que representara la grandeza y generosidad argentina en sus Fiestas Patrias de Bicentenario; el proyecto sería emplazado en las costas del sector de Retiro, por su ubicación sería la "Puerta del Plata" de la ciudad.

Una maqueta del sector y los 12 proyectos finalistas fueron correctamente presentados para su consideración. El concurso fue organizado por la Sociedad Central de Arquitectos y auspiciado por la FADEA, Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires y la Presidencia de la Nación Argentina.

En un ambiente de igualdad y debate, los argentinos vivieron este espacio de participación con una gran actitud ciudadana. Este evento fue una clara muestra de la fuerte tradición argentina por los concursos públicos de proyectos, y de la gran aceptación ciudadana. Así este concurso se convirtió en un documento de la situación actual de la arquitectura argentina.



ARG 2010/03

21



Museo Guggenheim Buenos Aires

Concurso Internacional Argentina 2010 Bicentenario Argentino

Promueve



Organiza



Auspicia



Adhieren



Buenos Aires
Gobierno de la Ciudad



PRESIDENCIA
DE LA NACION ARGENTINA

1.3 Argentina y Latinoamérica en los 60`s

En 1929 Le Corbusier visitó la ciudad de Buenos Aires, también reelaboró la idea de construir grandes rascacielos que sirvieran de puerta de la ciudad. En su *“Plan para Buenos Aires”*, el arquitecto suizo propuso una *“Citté des Affaires”* (Ciudad de los Negocios), una suerte de pequeña Manhattan a la altura de Puerto Madero que debía rematar en cinco grandes rascacielos construidos directamente sobre el Río de la Plata. El centro sería ahora el puerto mercantil, el lugar de los intercambios comerciales, que coincidía con el punto más intenso geográficamente: el lugar en que se unen tierra, mar y cielo.

Todos estos principios están recopilados en la publicación argentina *Precisiones*. Este documento contiene las diez conferencias sobre arquitectura y urbanismo pronunciadas por Le Corbusier en Buenos Aires, Montevideo, Sao Paulo y Río de Janeiro entre octubre y diciembre de 1929.

Luego de un largo viaje en barco, Le Corbusier relata sus primeras impresiones de Buenos Aires

“Y cuando un hombre animado de cierto lirismo ha vivido catorce días en la soledad y el silencio del océano, y se encuentra en la noche naciente sobre el puente que domina la pasarela del mando del buque, de repente, mas allá de las primeras balizas iluminada, he visto Buenos Aires. El mar liso, llano, sin límites ni a derecha ni a izquierda; encima vuestro cielo argentino tan lleno de estrellas; Buenos Aires,

esta fenomenal línea de luz empezando a la derecha hacia el infinito y huyendo hacia la izquierda hacia el infinito, a ras del agua, simple encuentro de la pampa y del océano, en una línea iluminada por la noche de extremo a extremo. Espejismo, milagro de la noche, ¡qué línea tan fuerte y majestuosa!. [...] he sentido el esfuerzo de dos millones de hombres que han venido a “hacer América”, la tierra prometida”. ⁶

“Con este mismo pastel amarillo, dibujo los cinco rascacielos de doscientos metros de altura, alineados en un frente impresionante, rebosando de luz. Una vibración amarilla a su alrededor. El agua del río, dibujo las boyas luminosas y el cielo argentino, la Cruz del Sur precediendo a millones de estrellas. Donde el hombre de Buenos Aires habrá reconquistado el derecho a ver el cielo y de ver el mar”. ⁷

El proyecto de Le Corbusier nunca se llevó a cabo; sin embargo su influencia y sus ideas reforzaron la aspiración de la construcción de rascacielos porteños.

Según el arquitecto suizo

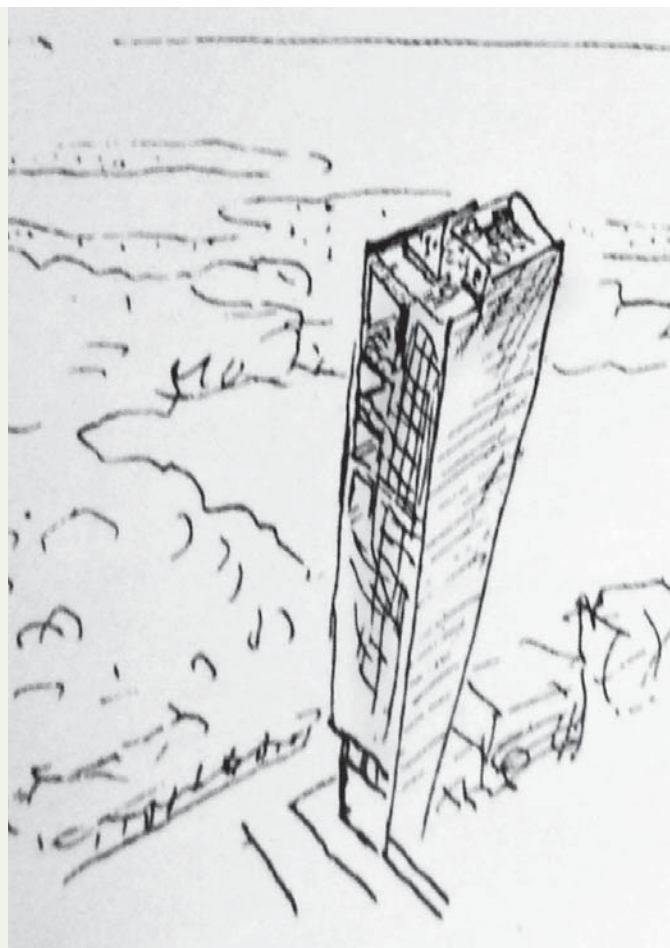
“[...] el rascacielos es un instrumento, un instrumento magnífico de concentración de la población, de descongestión del suelo, de clasificación, de eficacia interior. Pero desde el momento que la técnica permite construir, en lugar de inmuebles de veinte metros de altura (límite prudente de las habitaciones

⁶ Le Corbusier novena conferencia – El Plan Voisin de Paris, Buenos Aires puede convertirse en una de las ciudades más dignas del mundo- 18 de octubre de 1929 – amigos del arte, Buenos Aires. pág. 229

⁷ Íbidem. pág. 233

17. Le Corbusier en 1929, durante una visita a Buenos Aires

18. Boceto del proyecto "racielito" en Buenos Aires de Le Corbusier
Fuente: Liernur, Francisco. "Arquitectura en la Argentina del siglo XX"
Ed. Fondo Nacional de las Artes Buenos Aires 2001. pag. 172



construidas en madera o en piedra), unos inmuebles de 200 a 250 metros de altura (de fácil realización por el acero o el cemento armado), el problema cambia de color. La situación se transforma; el problema es completamente nuevo; es positivo y no negativo. Es constructivo. Conduce a unas operaciones de valorización del suelo de las ciudades". ⁸

En las mismas conferencias, Le Corbusier desarrolla analogías entre las ciudades de Buenos Aires y Nueva York, considerándolas como los puertos de Europa en América. Buenos Aires, al igual que Nueva York, tendría todas las condiciones geográficas, económicas y sociales para desarrollar edificaciones de altura.

"Vean ustedes el mapa del Continente Americano norte y sur. La Cordillera de las Montañas Rocosas, aquí; la Cordillera de los Andes allá, barran el horizonte del Pacífico, unas mesetas y unas llanuras se extienden ahora hasta el Atlántico, más allá del cual, en Europa, hay un mundo lleno de cultura, de experiencia y aún de energía. Trazo unas líneas por las cuales se exportan y se reciben los productos en intercambio permanente, centro de mando, sede de las administraciones, lugar que es una gran ciudad, New York. New York es la señal de energía, del valor. Nueva York está construida por rascacielos que dominan el mar. Aquí un poco más abajo, en el continente sur, todo me invita a trazar

una red parecida de líneas convergentes. Un lugar predestinado a orillas del Río de la Plata, al fondo del gigantesco estuario. [...] es Buenos Aires, cuyo destino será fatalmente, el mismo que el de Nueva York; sede de mandos de orden, en la organización, en la reflexión, en la grandeza, en el esplendor, en la dignidad, en la belleza. Imaginen ustedes: nosotros, del viejo mundo, hemos atravesado el océano, y llegamos con nuestros barcos a la vista de la ciudad de los tiempos modernos". ⁹

Él volcaba toda su esperanza en Buenos Aires, ésta sería la entrada austral para el pensamiento moderno: "Que Estados Unidos era el gran motor del mundo moderno, Buenos Aires es un potencial, el New York de una próxima aventura [...] Pues Buenos Aires, capital sur del Nuevo Mundo." ¹⁰

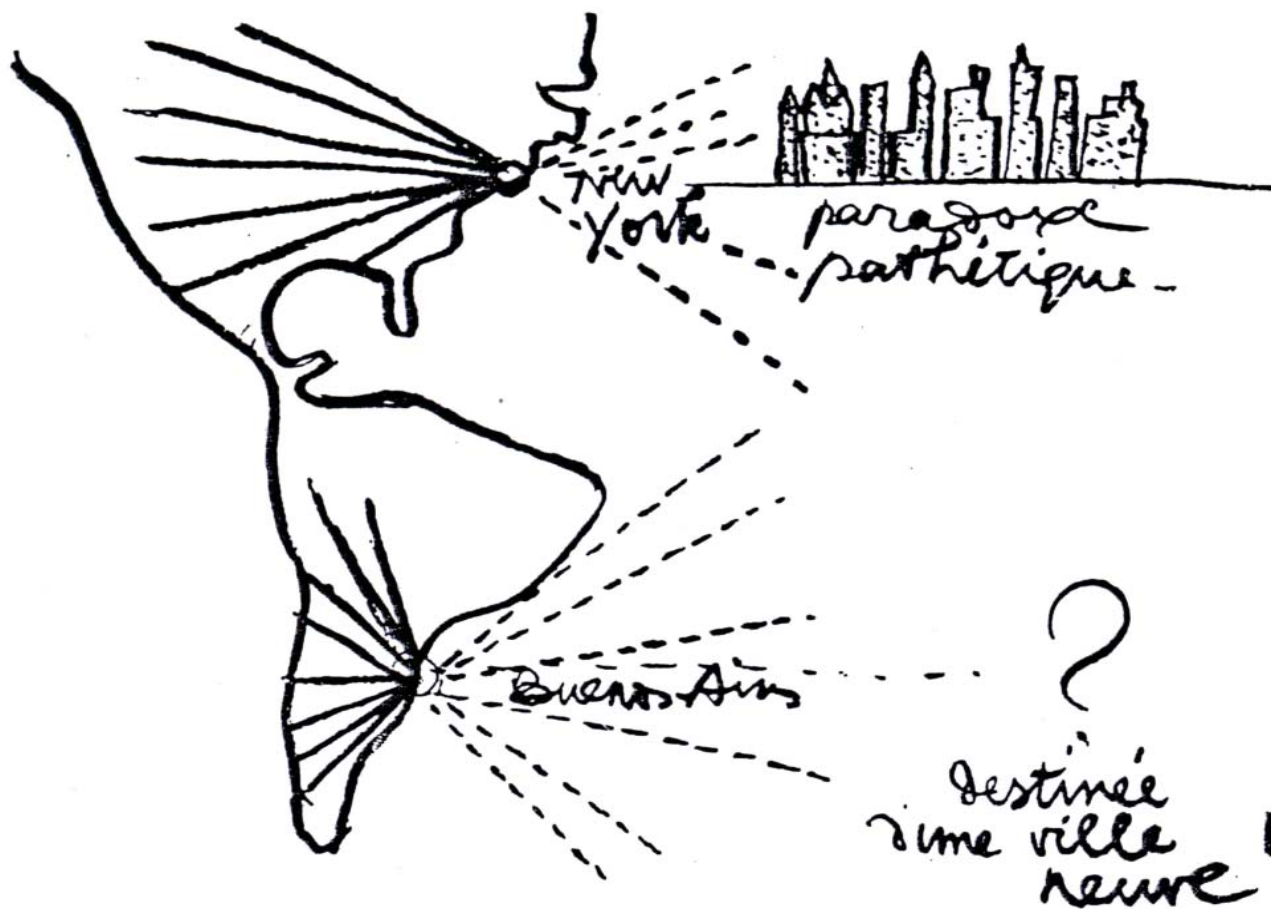
Leopoldo Marechal en "Adan Buenosayres"; nos relata la vida mercantil porteña a principios del siglo XX

"Buques negros y sonoros, anclados en el puerto de Santa María de los Buenos Aires, arrojaban a sus muelles la cosecha industrial de dos hemisferios, el color y el sonido de las cuatro razas, el yodo y la sal de los siete mares.... Más allá ingenieros graves como la geometría meditaban los nuevos puentes y caminos del mundo. Buenos Aires en marcha reía: industria y comercio la llevaban de la mano." ¹¹

10. Le Corbusier la primera conferencia – liberarse de todo espíritu-académico -amigos del arte- 3 de octubre de 1929. pag. 227

11. Leonel Contreras, Temas de Patrimonio Cultural 15, Rascacielos Porteños Historia de la Edificación en altura en BA 1580 – 2005. Buenos Aires, Argentina. 2005, pág. 15

19 Croquis de Le Corbusier, Buenos Aires y Nueva York como principales ingresos del movimiento Moderno hacia America.
Fuente: Biblioteca Alejandro Christophersen. Sociedad Central de Arquitectos.



Una verdadera competencia por el record de altura, había llevado a las distintas naciones a competir por realizar edificios cada vez más altos. Éstos materializaban los nuevos recursos tecnológicos, el espíritu de empresa y el desarrollo que poseían los distintos sitios donde eran edificados. El prestigio de estos edificios en altura daba a las empresas y sus países una propaganda fantástica. Este espíritu competitivo exigió al máximo los sistemas constructivos y la eficiencia funcional. Un rascacielos es una edificación cuyas dimensiones sólo son posibles con la concentración de poderes en los campos políticos, sociales y económicos. La ciudad porteña de Buenos Aires reunía todas estas condiciones

Los rascacielos nacieron y se desarrollaron en Estados Unidos a fines del Siglo XIX. De ahí que su nombre original fue dado en inglés – skyscraper-. El primer “rascacielos”, de 8 plantas, fue el Jayne Granite, construido en Filadelfia en 1849. Un hecho que sería clave para el desarrollo de estos primeros rascacielos: en 1853 Elisha Otis presentó en la Exposición de Nueva York su primer ascensor hidráulico con elementos de seguridad. La organización espacial en torno a sistemas verticales de transporte, permitió el desarrollo seguro de los rascacielos.

A mediados del siglo XX ya existían 76 ciudades con más de un millón de habitantes. Leonel Contreras menciona que Buenos Aires, junto con ciudades como Chicago y Nueva York, ha sido una ciudad pionera en materia de

construcción de rascacielos. A mediados del siglo XIX, los edificios de altura de Buenos Aires comprendían las torres y cúpulas de sus iglesias, en un promedio de 35 metros. Años más tarde, en su calidad de puerto se incorpora al mercado mundial concentrando importantes flujos de inmigrantes, modificando el espacio de la ciudad, concentrándola en torno al puerto; un crecimiento de la ciudad desde la costa hacia las cordilleras, incrementando el poder financiero y los poderes ligados a la exportación e importación. La presencia de las empresas ferroviarias, textiles y navieras incorporan los primeros “rascacielos” y con ellos se modifica substancialmente el perfil de la ciudad.

Cesar Pelli dice que : “[...] *la gran altura trae aparejada la responsabilidad de darle forma a la silueta de la ciudad. Cuando un rascacielos llega a expresar el carácter de una ciudad contra el cielo, se gana la estima y el cariño de su gente*”.¹³

El edificio Peugeot pretendía ser el más alto de Sur América, superando a la Torre Latinoamericana en México, construido por la Compañía de Seguros La Latinoamericana en 1956, con 44 pisos y 182 metros de altura; este edificio llegó a estar entre los 45 edificios más altos del mundo.

Dentro de Argentina, el edificio más alto en esos años era el Alas, construido en 1957, con estructura de hormigón armado, con un esquema de dos subsuelos y cuarenta pisos altos y con un altura total de 131,9 metros.

13. Leonel Contreras, Rascacielos Porteños Historia de la Edificación en altura en Buenos Aires 1580 – 2005. Buenos Aires, Argentina. 2005, pág.126

20. Edificio Torre Latinoamericana, Mexico D.F. el más alto de Latinoamérica en los 60's

Fuente: [www. Liste des gratte-ciel de Mexico.com](http://www.Liste-des-gratte-ciel-de-Mexico.com)

21. Edificio Alas en 1957, el más alto de Buenos Aires en los 60's

Fuente: Leonel Contreras, Rascacielos Porteños, Historia de la Edificación en altura en Buenos Aires (1580-2005). pag. 128



Entre las obras más destacadas de la producción arquitectónica desarrollada en Buenos Aires en la década de los 60's del siglo XX, encontramos el planetario Galileo Galilei del arquitecto Enrique Jan, ubicado en los Bosques de Palermo. Este proyecto presenta una clara directriz futurista que recuerda a una nave espacial de aquellos años, que reposa sobre la planicie verde del parque.

La Biblioteca Nacional, proyecto llevado a concurso público, adjudicado a Clorindo Testa, nos muestra una arquitectura que responde a una corriente brutalista, donde el hormigón es presentado de una forma protagónica. Su emplazamiento y conexión con el contexto han sido reconocidas en muchas oportunidades. La crítica del jurado en el año de la deliberación resaltaba las bondades del anteproyecto

"[...] se ha liberado el terreno de toda construcción; todo el edificio se halla conectado con ascensores, parte pública y privada, los depósitos de libros han sido ubicados en tres subsuelos y el desarrollo del plan principal comienza a nivel del primer piso [...] La planta general es rectangular, con cuatro fuertes puntos de apoyo y liberada, por otra parte". 13

Situación histórica y política de Argentina en la época del concurso Peugeot

En la monografía: El Libro de la Sociedad Argentina en el Tiempo y el Espacio de Fradkin, Bragoni y Saab las condiciones sociales y económicas de Argentina en la segunda parte del siglo XX estuvieron marcadas fundamentalmente por 4 golpes de Estado (1955, 1962, 1966 y 1976) con pequeños períodos de democracias libres, en donde las características dominantes fueron la inestabilidad y la crisis política.

El gobierno que dominó en el país entre 1955 y 1958 se autoproclamó "Revolución Libertadora", el cual adoptaba una política económica que favorecía a los sectores exportadores y buscaba atraer la inversión de capitales extranjeros.

El gobierno Arturo Frondizi asume la presidencia el 1º de mayo de 1958 buscaba una fórmula política que permitiera

governar al país sin el peronismo. Frondizi adoptó una política económica denominada "desarrollista", que proponía una importante transformación del país. Para ello favoreció las inversiones extranjeras en sectores clave como la producción de automotores (caso Peugeot), el petróleo y la energía, a través de una serie de leyes que estimularon la radicación de capitales extranjeros. Aplicó políticas muy generosas con las inversiones foráneas, ya que les permitía remitir libremente sus ganancias a los países de origen; alejándose de su antigua postura nacionalista.

A mediados de 1961 la Foreign Building and Investment Company S.A., apoyada en gran parte por las políticas económicas desarrollistas del gobierno argentino, llama a un Concurso Internacional de Anteproyectos para la ejecución del edificio más alto de Latino América, para la casa de automóviles Peugeot.

El crecimiento de la economía entró, a finales de 1961, en un nuevo ciclo recesivo: el crecimiento de la deuda externa y la falta de pagos llevaron al FMI a declarar al país en incumplimientos de los acuerdos y a imponer una serie de condicionamientos de carácter financiero. Se produjo de ésta forma una caída de las reservas y de las inversiones extranjeras. La crisis se profundizaba por la inestabilidad política. Los militares y los sectores más liberales retiran el apoyo a Frondizi.

En 1962 para las elecciones de gobernadores, el gobierno permitió que se presentaran candidatos peronistas, los cuales ganaron en ocho de las catorce provincias. Ante esta situación la presión militar fue insostenible, las elecciones anuladas y tras un nuevo golpe de estado el presidente Arturo Frondizi fue depuesto y detenido.

El golpe de estado de 1962 se produjo con el apoyo de los sectores políticos contrarios al peronismo y al desarrollismo que favorecía a capitales extranjeros. En ésta época se produce una profunda recesión, principalmente debido a la aplicación de políticas antiinflacionarias, cuyas consecuencias directas fueron: el aumento del desempleo, la caída del producto interno bruto y fuerte retracción del consumo.

22-23. Vista frontal y Vista parcial del Planetario Galileo Galilei Croquis.
Enrique Jan. Buenos Aires. 1962.

24-25. Vista frontal y Vista parcial del Biblioteca Nacional. Clorindo Testa.
Buenos Aires. 1962

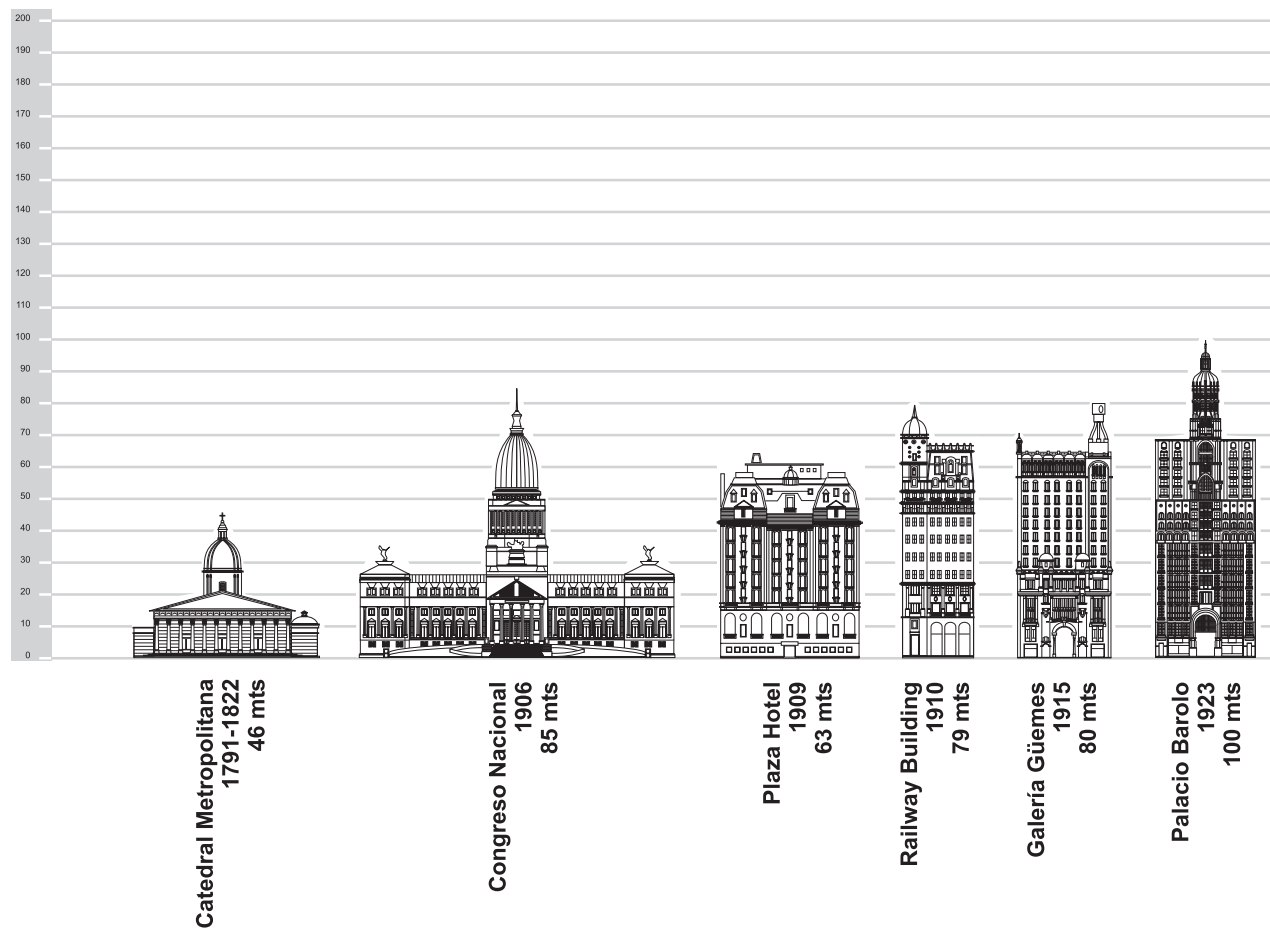
Fuente: Fotografías septiembre de 2008, Santiago Vanegas Peña

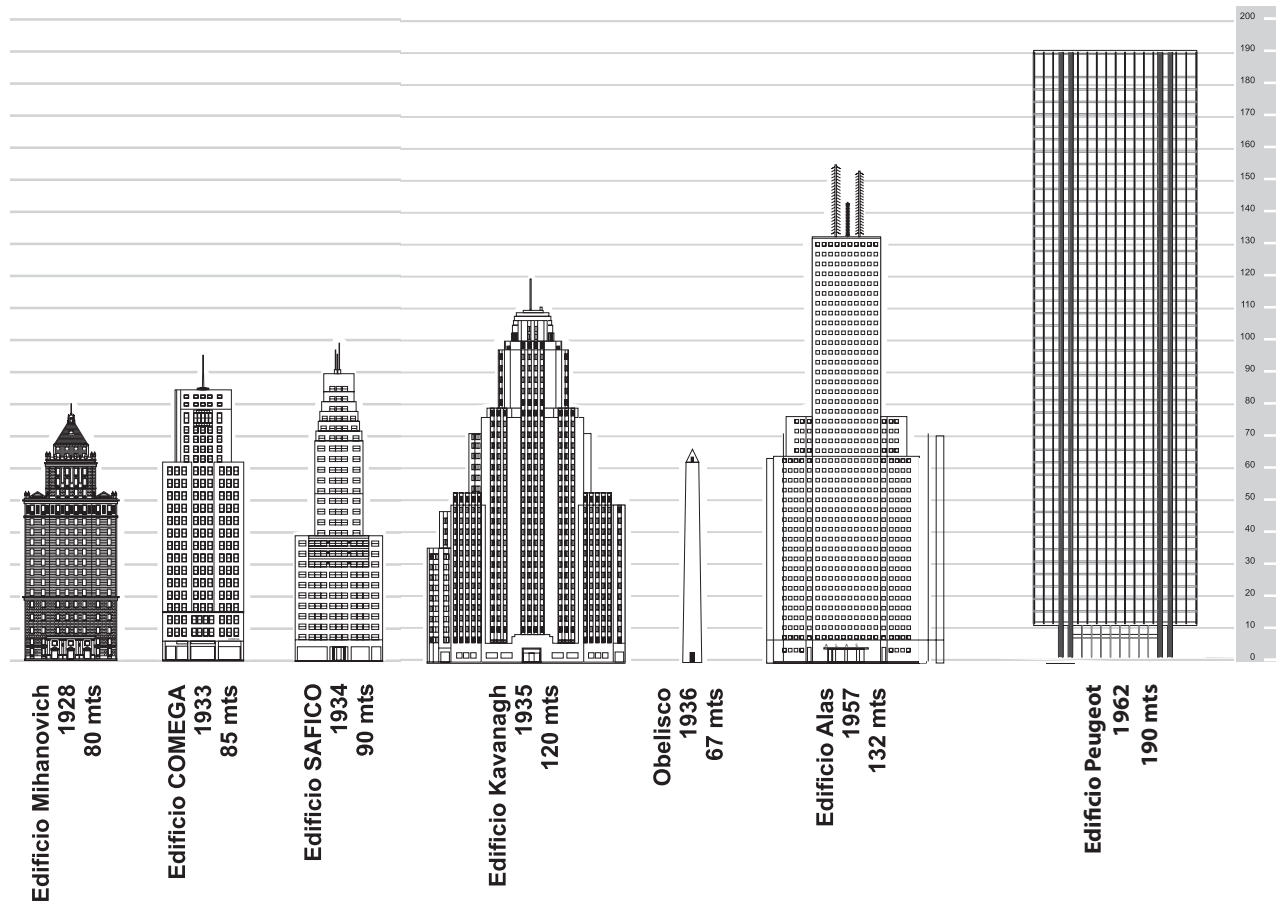


26. Desarrollo de la edificación en altura en Buenos Aires, adaptación de la ilustración de Milton Contreras

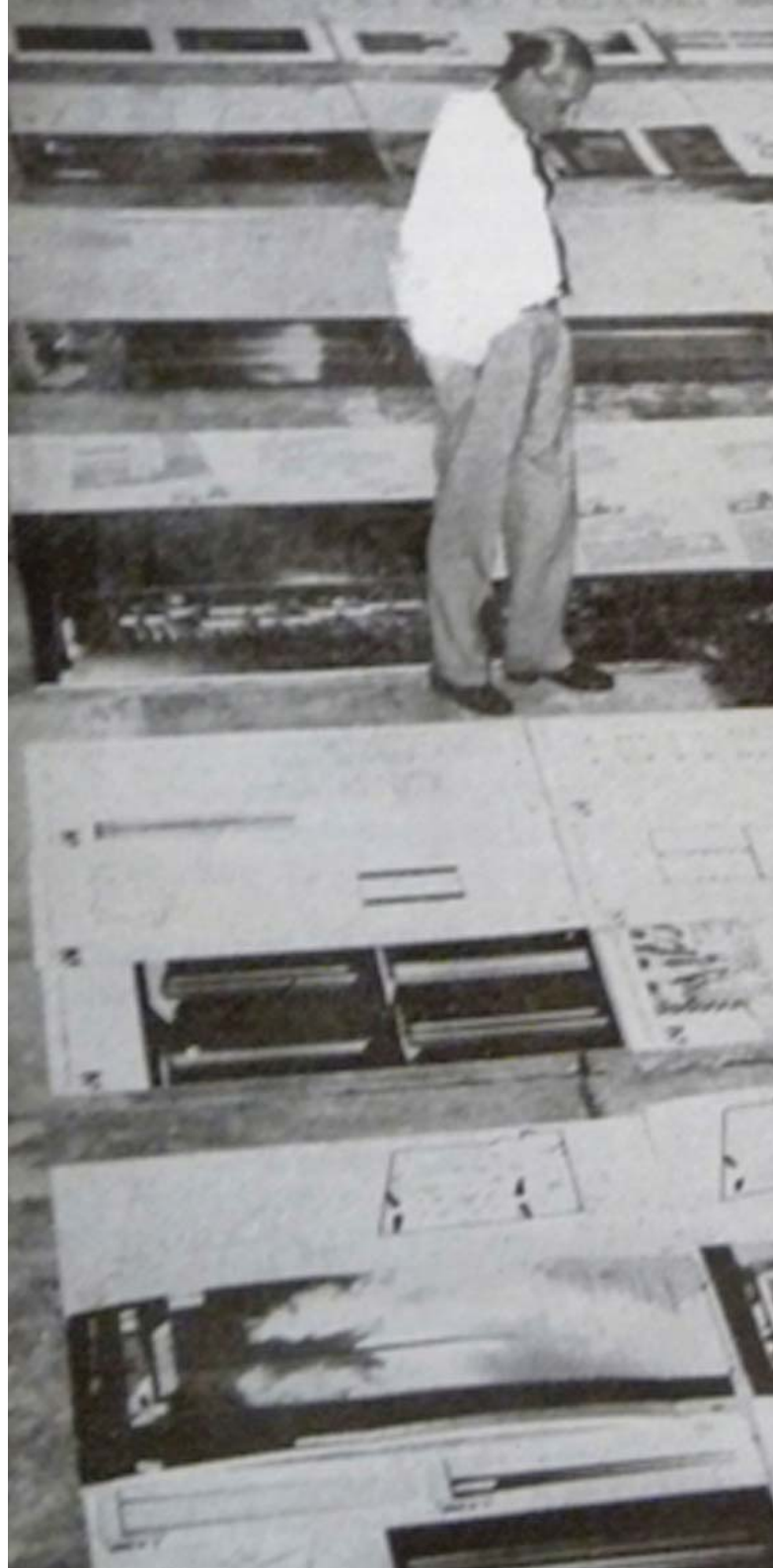
Fuente: Leonel Contreras, Rascacielos Porteños, Historia de la Edificación en altura en Buenos Aires (1580-2005), pag 128

Desarrollo de la edificación en altura en Buenos Aires





2 el concurso Peugeot



27. Alberto Prebich y Eugene Beaudouin, miembros del Jurado durante la valoración.

Fuente: Liernur, Francisco. "Arquitectura en la Argentina del siglo XX"
Ed. Fondo Nacional de las Artes. Buenos Aires 2001. pag. 314



El Concurso de Anteproyectos Peugeot, llevado a cabo en Buenos Aires en abril de 1962, es por mucho el concurso más importante realizado en esa época en la República Argentina. La ubicación del terreno era estratégica, pues la cercanía de la estación de trenes de Retiro garantizaría la movilidad y los grandes flujos peatonales necesarios para potenciar sus pisos y equipamientos públicos.

El automóvil a criterio de Reyner Banham es la máquina simbólica de la primera era del modernismo, era el exponente máximo de la industria y de la cadena de producción y la Peugeot era una de las marcas de automóviles más importantes del mundo, por lo que su edificio debería proyectar una imagen de modernidad, acorde a los tiempos que se estaba viviendo.

El Jurado convocado, Arne Jacobsen y Marcel Breuer, representaban una manera de entender y ejercer la arquitectura que respondía a actitudes modernas muy claras. Así pues desde un principio el concurso presentaba varias condiciones para desarrollar un proyecto moderno.

El arquitecto Federico Ugarte, principal Asesor del Concurso, el martes 3 de abril de 1962, en su emotivo discurso de inauguración de la exposición del concurso, se dirige al público en los siguientes términos :

"Es sin duda alguna un enorme privilegio el de poder iniciar este acto, que considero como profesional y como argentino, de trascendental importancia para el futuro, desde que la construcción de un edificio de tanta envergadura abre el horizonte hacia las más promisorias posibilidades.

El señor Raimundo Richard me expuso la intención de la Foreign Building and Investment Co. de realizar un Magno Concurso Internacional que estuviese rodeado de las máximas garantías para los participantes y que a la vez se les ofreciesen las recompensas que estuvieran de acuerdo con la importancia de este certamen. En visita que le hiciera el Presidente de la Sociedad Central de Arquitectos aceptaba que la

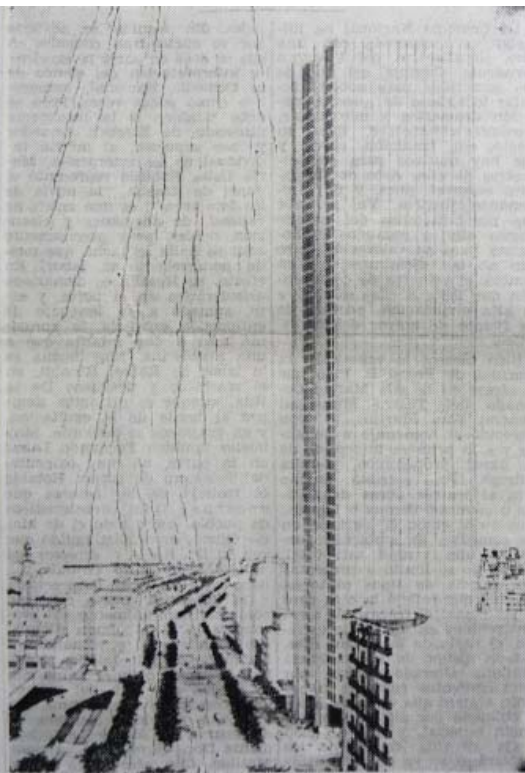
organización estuviese a cargo de esta Institución profesional que con setenta años de vida reúne una experiencia indiscutible en la organización de concursos.

Se establecieron los premios más elevados del mundo para los ganadores y, además se fijaron en números tal (10 premios) que evidentemente representaban un incentivo muy considerable. Pero eso no basta para los profesionales serios, sino que exigen garantías mayores para abandonar sus diarias tareas y dedicar sus horas de trabajo a la confección de un anteproyecto para un concurso.

Cumplidas con todas las garantías que el más exigente profesional podía ambicionar, consideré que la única forma en que un profesional puede mostrar la capacidad de su imaginación es dándole la mayor libertad para la confección del Anteproyecto.

La seriedad de la Entidad Promotora unida a estas creó felices circunstancias, despertaron el interés de los profesionales del mundo entero. Se anotaron en esta justa 860 equipos de 55 países. Enviaron proyectos el 26% de los anotados, constituyendo un verdadero record en este tipo de concursos. Recibimos 226 anteproyectos de 30 de los países del mundo. Por regla general no se llega al 20% de los anotados en concursos regionales o nacionales, el haber llegado al 26% es también un record.

Al calcular un promedio de 14 cartones por anteproyecto estamos con la presencia en esta exposición de aproximadamente 3.200 cartones. Es en la actualidad la exposición de arquitectura contemporánea de mayor enjundia e interés que pueda hoy realizarse, pues es la muestra de lo que la capacidad de los arquitectos puede realizar con los extraordinarios medios con que se cuenta actualmente en el campo de la construcción. [...] en este edificio en donde el hombre cuenta con todas las comodidades necesarias para desarrollar sus tareas, también en-



Este es el proyecto ganador del concurso para el edificio Peugeot. Uno de los autores es un arquitecto argentino

Nuevo rascacielos porteño

Buenos Aires poseerá el rascacielos más alto de Sudamérica cuando se construya —en un terreno ubicado en Esmeralda y Avda. del Libertador Gral. San Martín— el monumental edificio Peugeot, cuya construcción estará a cargo de la Foreign Building and Investment Company S. A. Y no solamente monumental por sus dimensiones, sino también por todos los pasos del proyecto, desde la adquisición del solar —85 millones de pesos— hasta la magnitud del concurso internacional de anteproyectos, en el que se inscribieron 886 equipos de arquitectos de 55 países, de los que se seleccionaron para competir 226 proyectos de 31 países.

Con el asesoramiento del arquitecto Federico A. Ugarte, la Foreign Building organizó el concurso y nombró el jurado integrado por personalidades de la

arquitectura mundial. Representaban a la Unión Internacional de Arquitectos Marcel Breuer, norteamericano, y Alfonso E. Reidi, brasileño; a la empresa organizadora Eugene E. Bcaudouin, francés, Martín Noel, argentino, y Alberto Prebisch, argentino; a la Federación Argentina de Sociedades de Arquitectos Francisco Rossi, y a la Sociedad Central de Arquitectos Francisco García Vázquez.

Finalmente, este jurado adjudicó los 11 millones y medio de pesos en premios de la siguiente manera: primer premio, pesos 5.000.000 al equipo formado por los arquitectos Roberto C. Affato, Plinio Croce, Gian C. Gasperini y Eduardo P. Suárez, del Brasil. El último de los nombrados es argentino, empleado en la empresa como simple dibujante impulsado por la necesidad de trabajar hasta que, al

ser descubierto sus estudios de arquitectura, se lo invitó a formar parte de la firma. El segundo premio —2.250.000 pesos— a los arquitectos franceses J. Binoux y M. Folliasson. El tercer lugar recompensado con 1.750.000 al equipo español de los arquitectos J. M. Fernández Plaza, Julio Bravo Giral, Pablo Pintado y Riba, y del ingeniero A. Alvarez Martínez. Cuarto premio —un millón— al equipo

francés de Georges Bize y Jacques Ducollet. El quinto premio a los arquitectos uruguayos Milton Pinto, Leonardo Turovlin y E. Besnievsky, y el sexto a los peruanos Carlos Arana Holder, Antenor Orrego Spelucín, Juan Torres Higuera y Luis Vazquez Pancorvo. Asimismo se otorgaron cuatro menciones de 400 mil pesos cada una al equipo de los arquitectos argentinos José L. Bacigalupo, Alfredo L. Guldaldi, Jorge O. Riojedre, Héctor Ugarte, Juan M. Cáceres Monié, Fernando Ferrero, Alicia Mabel Mainero y el ingeniero Isaac Danon; al equipo norteamericano de Harvin Hatami y W. Lister; a los norteamericanos Charles T. Berger y Harold J. Landrum, y a los argentinos Carlos F. Lange y Luis A. Rébora.

Haciendo uso de sus facultades el jurado otorgó también menciones honoríficas a los arquitectos Marcos Konder Netto y Ulysses P. Burlamaqui, de Brasil, Eduardo Terrazas de la Peña, mexicano, Ahmed E. Oral y William Jack, ingleses, y al italiano Maurizio Sacripanti.

La obra ganadora, según el informe de los autores, "se compone fundamentalmente de tres elementos: una torre, una explanada y un cuerpo bajo". La altura mínima es de 60 pisos, y en él se agrupan un grupo de oficinas y viviendas —20 departamentos—, un centro comercial con cincuenta locales, sucursales de bancos, peluquería, baños y negocios; un grupo cultural con dos anfiteatros y una sala de recepciones; uno con 3 restaurantes —uno de lujo—, un garaje con capacidad para 1500 vehículos y servicio completo, y un grupo de servicios generales destinado a proveer todo lo que el rascacielos necesite para su normal funcionamiento.

(Martes 27)

cuentra donde satisfacer sus inquietudes culturales y sus deseos de solaz y diversión. En este momento también alabo y bendigo lo que en sí representa este Concurso y esta exposición; la reunión de esfuerzos para el noble proyecto de edificar, frente a esos otros seres que ponen su cerebro al servicio de la destrucción, de la barbarie y de la muerte.

Nos sentimos los arquitectos más fuertes que nunca para la acción y el pensamiento, y es tal la firmeza de nuestras convicciones en la función creadora, que hasta nuestras vacilaciones y nuestras dudas habremos de apoyarlas en nuestros propios razonamientos.

*Tengo una sólida fe en la realización de esta magna obra y una firme confianza en el futuro de la construcción. Y sólo me queda como argentino, ante el éxito de este Concurso, desear se traduzcan mis mejores deseos como premio al esfuerzo realizado por todos los ganadores del mismo y para todos aquellos que no obtuvieron recompensa sientan sobre la frente la infinita y fecunda caricia de mi Patria y que la enorme emoción que he sentido al ver tremolar juntas tantas banderas de otros países haga fundir sus colores en un crisol que los convierta en marco de voces triunfal que nos envuelva en un himno a la concordia y a la paz".*¹⁴

La *Foreign Building and Investment Company* era una empresa conformada por inversionistas argentinos, suizos y franceses que se propusieron construir en la ciudad de Buenos Aires el edificio "más alto de Sudamérica". Destinado a la empresa Peugeot, el edificio contaría con un centro comercial y cultural, cubriendo un máximo de 140.000 metros cuadrados, con una inversión de 20.000.000 dólares. Se debía tratar de un edificio en torre o rascacielos (60 pisos de altura mínima), alentándose a los participantes para que crearan un elemento arquitectónico que diese una característica diferencial que lo identificase y distinguiese netamente. La planta de las oficinas debía ser lo más libre posible para facilitar la distribución de los diferentes espacios necesarios. El afán de los inversionistas no fue solamente el de hacer un edificio monumental, sino que su inquietud llegó más allá. Querían que el edificio Peugeot fuera un ejemplo como obra de la arquitectura contemporánea.

*"En Buenos Aires se dará así una cita de los arquitectos del mundo que vendrán a ofrecer con el Concurso de su capacidad, la expresión luminosa de la unión de todos los profesionales sin otro fin en su ambición que proyectar el edificio que sea la más acabada demostración de los adelantos y de la fuerza creadora de su imaginación".*¹⁵

El concurso convocó a personalidades de todo del mundo y concentró las reflexiones más avanzadas sobre edificaciones

14. Federico Ugarte, Revista SCA, Publicación de la Sociedad Central de Arquitectos, num 51-52, Buenos Aires, Argentina, pag 32,33

15. BASES - Concurso Internacional de Anteproyectos Edificio Peugeot, Buenos Aires, República Argentina. 1961, pag 3

29. Logo de la Sociedad Central de Arquitectos.

Fuente: Liernur, Francisco. "Arquitectura en la Argentina del siglo XX"
Ed. Fondo Nacional de las Artes. Buenos Aires 2001.

30. Logo de la Peugeot.

Fuente: Diario La Nación, Buenos Aires - 15 de abril de 1962

31. Logo de la Foreign Building and Invest Company S.A.

Fuente: BASES - Concurso Internacional de Anteproyectos Edificio Peugeot, Buenos Aires, Republica Argentina. 1961, pag 3

Sociedad Central de Arquitectos

CONCESSIONARIOS PEUGEOT

ATILIO
1000 1000
WILHELMSSHOE
Gran Doble
S.A.S.I. de Buenos
28-10-61: 1º Premio
(Chargé par el
Banco Chab
Propiedad del
Sr. Manuel
Salda)

PEUGEOT

PEUGEOT 404

R.A.P.A.S.A. - Phone: 1520-1571 - C.A.B. - Tel.: 1520-1571 - BUENOS AIRES

FOREIGN BUILDING AND INVESTMENT COMPANY S.A.

FOREIGN BUILDING AND INVESTMENT Co. S.A.

de este tipo. Posiblemente la mayor importancia de la obra reside, no en su magnitud material, sino en la resonancia mundial que despertó el concurso.

Su propósito era levantar una obra que, además de resolver todos los problemas de habitación y confort, etc., a sus usuarios, sea un auténtico monumento que refleje las posibilidades y el amplio panorama que ofrece la Argentina a los inversionistas de todo el mundo.

“Este es el homenaje que brinda la Foreign Building and Investment Company a la República Argentina, como retribución a la sana y amplia hospitalidad que siempre ha ofrecido a los extranjeros que han venido a cooperar, en la medida de sus posibilidades con su pujante e ininterrumpido engrandecimiento; [...] y confía plenamente en el exitoso resultado de esta puja internacional”. 16

Para tal efecto, se designa a la Sociedad Central de Arquitectos (SCA) como Entidad Organizadora, patrocinada por la Federación Argentina de Sociedades de Arquitectos (FASA), con la aprobación y el auspicio de la Unión Internacional de Arquitectos (UIA) y la Federación Panamericana de Asociaciones de Arquitectos (FPAA). Se hizo cargo de la asesoría el arquitecto Federico Ugarte, quien tuvo un papel primordial a lo largo de todo el certamen.

La Foreign Building and Investment Company S.A. estableció los siguientes premios para los ganadores del concurso, a cuenta de honorarios, un total de once millones y medio

de pesos. El primer premio obtuvo 5 millones de pesos y los siguientes 2.250.000, 1.750.000, 1.000.000, 750 mil y 500.000, con cuatro menciones de 400.000 cada una. Se estima que no hubo concurso alguno en que se asignara estos montos en premios. Los autores o autor del Anteproyecto que obtuviera el primer premio quedaría de hecho propuesto para realizar los planos completos para la construcción del edificio. Solicitaron su inscripción 866 equipos de 55 países. La relación por número de equipos que solicitaron las bases fue la siguiente:

Estados Unidos de Norte América 204 / Argentina 120
Brasil 89 / Japón 56
Uruguay 36 / Francia 35 / España - Inglaterra 25
Polonia 24 / Italia 22
México 20 / Perú - Alemania 15
Turquía 14 / Rusia - Canadá 13
Bélgica - Hungría 11 / Suiza 10
Venezuela 9 / Holanda - Suecia - Dinamarca 8
Finlandia 7 / Colombia - Yugoslavia - Australia 6
Israel - Egipto 4
Nicaragua - Trinidad - África del Sur - Grecia 3
Chile - Filipinas - Paraguay - Rumania - El Salvador - Bulgaria 2
Portugal - Puerto Rico - Honduras - Jamaica - Noruega - Mónaco -
Malaya F. de Est - Líbano - Indonesia - India - Guayana Francesa -
Guatemala - China - Corea - Ceilán con 1

Según los organizadores hubieron trabajos cuyo país de origen no fue determinado. Tal nivel de participación es uno de los mayores que se recuerda en Concurso mundial alguno. Vencido el plazo para presentar los anteproyectos se recibieron 226 trabajos, de 30 países, implicando la tarea de alrededor de 1200 profesionales, sobre los cuales el Jurado dió su veredicto.

16. BASES - Concurso Internacional de Anteproyectos Edificio Peugeot , Buenos Aires, República Argentina. 1961, pag 3

32. Revista SCA, Publicación de la Sociedad Central de Arquitectos, num 51-52, Buenos Aires, Argentina 1962. Portada

33. Revista nuestra arquitectura, num 391, 1962, Buenos Aires, Argentina. Portada



2.1 bases del Concurso Peugeot

Las bases fueron escritas en español y traducidas al francés e inglés. Era de gran interés para los Promotores que los Participantes estudiaran la posibilidad de crear un elemento arquitectónico, que diese al edificio una característica que lo identifique y distinguiese netamente. *“Es aspiración de los promotores realizar la construcción de un edificio que se destaque por su gran altura, un rascacielos [...]”* Art. 42.

El edificio estaría destinado principalmente a ser ocupado por oficinas de diversas Compañías. Se consideró que el factor económico era esencial en la concepción del anteproyecto, pues debía tenerse en cuenta la finalidad de esta obra. La planta de las oficinas debía ser lo más libre posible para facilitar ubicaciones y debían disponerse 20 departamentos para vivienda de distintos tamaños. La altura mínima debía ser de 60 pisos. El edificio más alto de Sud América debía estar destinado a oficinas de grandes empresas con un centro comercial y cultural, cubriendo un máximo de 140.000m.²

Federico Ugarte en una entrevista para la revista SUMMA declaró:

“Para la organización de las bases tuve amplia libertad de redacción, lo que me permitió desarrollarlas con toda la extensión que consideré necesaria, y las 262 preguntas y respuestas fueron catalogadas como un libro-índice de acuerdo con los artículos de las bases”.¹⁷

El programa

El programa del Edificio Peugeot era muy extenso y complejo, destinado especialmente a ser sede de grandes empresas comerciales, programa que lo convertiría en un edificio autónomo que articulaba tres estructuras: una pública, una privada y una mecánica a través de un sistema vertical de transporte.

El edificio contaría con:

- *grupo de oficinas*: la superficie libre para las oficinas debía admitir la mayor flexibilidad posible de divisiones y agrupamientos. Para evitar el excesivo uso de los ascensores se dispondría en el hall de entrada general a las oficinas, de un mostrador de información. Cada piso llevaría su correspondiente servicio sanitario, depósito de útiles y limpieza y otros servicios generales.

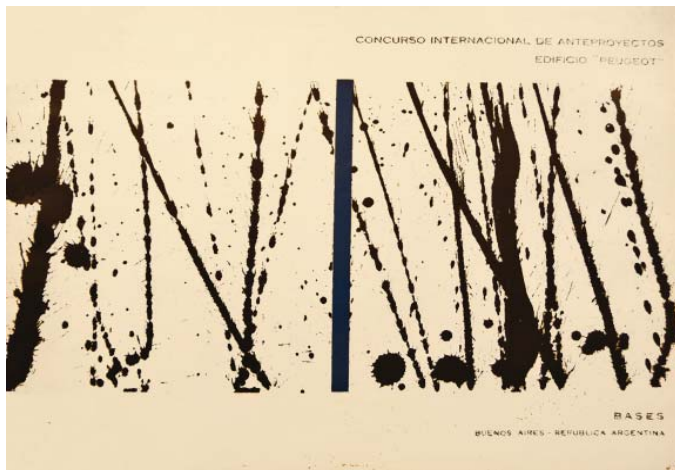
- *grupo de vivienda*: ocuparía un mínimo de 20 departamentos, que podrían ser utilizados como alojamiento de huéspedes de las diversas Compañías que ocuparían el edificio. El programa de los departamentos contenía: 5 departamentos con un solo dormitorio, 10 departamentos con dos dormitorios y 5 departamentos con tres dormitorios.

- *grupo comercial*: destinado a negocios, bancos, peluquerías y baños; 40 locales de una superficie media de 20 m² cada uno, que formarían una galería comercial y otros 10 locales de 60 m² cada uno para sucursales bancarias.

34. Portada Bases, Concurso Internacional de Anteproyectos Edificio Peugeot, Buenos Aires, Argentina, 1961.

35. Portada Planos y Fotografías, Concurso Internacional de Anteproyectos Edificio Peugeot, Buenos Aires, Argentina, 1961.

36. The mystery of the sendra (1952). Jackson Pollock (1912-1956)
Fuente: <http://www.Nationalgalleryofaustralia/jackson-pollock/blue-poles.com>



- *grupo cultural y social*: alojaría representaciones teatrales, ballets, conciertos, conferencias, congresos nacionales e internacionales, cinematógrafos, etc. Se proyectarían dos anfiteatros: uno con capacidad para 500 personas y el otro para 250. También una gran sala para recepciones con una superficie aproximada a los 400m² que podría ser destinada a exposiciones complementarias a los congresos.

- *grupo de restaurantes*: en el edificio se ubicarían tres restaurantes: el primero de auto-service de una superficie aproximada a los 1.200 m², el segundo restaurante – confitería y bar de 500 m² y el tercero de gran lujo de 200 m², con ubicación para orquesta y pista de baile. Se preveía la superficie necesaria de cocinas con sus dependencias completas en relación a los tres restaurantes previstos. Debía tenerse en cuenta que la gran sala de recepciones podría utilizarse para banquetes, por lo que sería necesario su fácil comunicación con algunas de las cocinas.

- *grupo de garaje*: con una superficie total de 30.000m² para estacionar 1.500 vehículos. El acceso a las playas de estacionamiento podría ser por rampas o instalaciones mecánicas o ambas a la vez, buscándose la solución más económica posible. Debían tener el espacio necesario para los siguientes servicios: 12 lavaderos, engrase, 4 elevadores o fosas, mecánica de emergencia, retoques de pintura, gomería, surtidores y 4 locales para administración y control.

- *grupo de servicios generales*: para la atención de las necesidades del edificio se contaría con los siguientes locales: un hall público y mesa de informes, 2 oficinas para el administrador general, 3 oficinas para los empleados y 2 para suministros, la superficie aproximada para estos locales sería de 250 m²; 1 local para tesoros individuales de 100m² aproximadamente; 1 central telefónica, una mensajería, 2 locales para la policía y 2 para los bomberos, 1 enfermería con sala de primeros auxilios y comodidades para médicos, y mayordomía con su vivienda, con una superficie aproximada de 100m². Para el mantenimiento del edificio se preveían los siguientes servicios: albañilería y sanitarios, carpintería y cerrajería, electricidad, instalaciones mecánicas, pintura, lavado y planchado.

- *grupo de instalaciones*: debía estar muy bien servido por ascensores, por lo que su ubicación, número y capacidad debía ser estudiada. Estaría también dotado de aire acondicionado frío y caliente con instalaciones por pisos. Dada la altura de esta construcción debía proponerse el estudio esquemático de la instalación general y distribución del agua. En su parte superior, se preveía la instalación de una estación meteorológica, una de radio y un canal de televisión.

37. Portada Bases, Concurso Internacional de Anteproyectos Edificio Peugeot, Buenos Aires, Argentina, 1961.

43

FOREIGN BUILDING AND INVESTMENT COMPANY S.A.

CONCURSO INTERNACIONAL DE ANTEPROYECTOS
EDIFICIO PEUGEOT



BASES

BUENOS AIRES
REPUBLICA ARGENTINA

1961

38. Puerto de Buenos Aires. Proyecto Luis a. Huergo.

39. Puerto de Buenos Aires. Proyecto Edward Madero 1885.
Fuente: Liernur, Francisco. "Arquitectura en la Argentina del siglo XX"
Ed. Fondo Nacional de las Artes Buenos Aires, 2001. pag. 27

Consideraciones sobre el terreno.

La zona donde se levantaría el futuro edificio era una de las más cotizadas de la ciudad e incluso había sido proyectada por la Comisión de Estética Edilicia como "La Gran Puerta de Entrada a la Ciudad", ya que en el bajo se encontraban las Estaciones de Retiro de los Ferrocarriles Central Argentino Pacifico y Central Córdoba (hoy Mitre, San Martín y Belgrano).

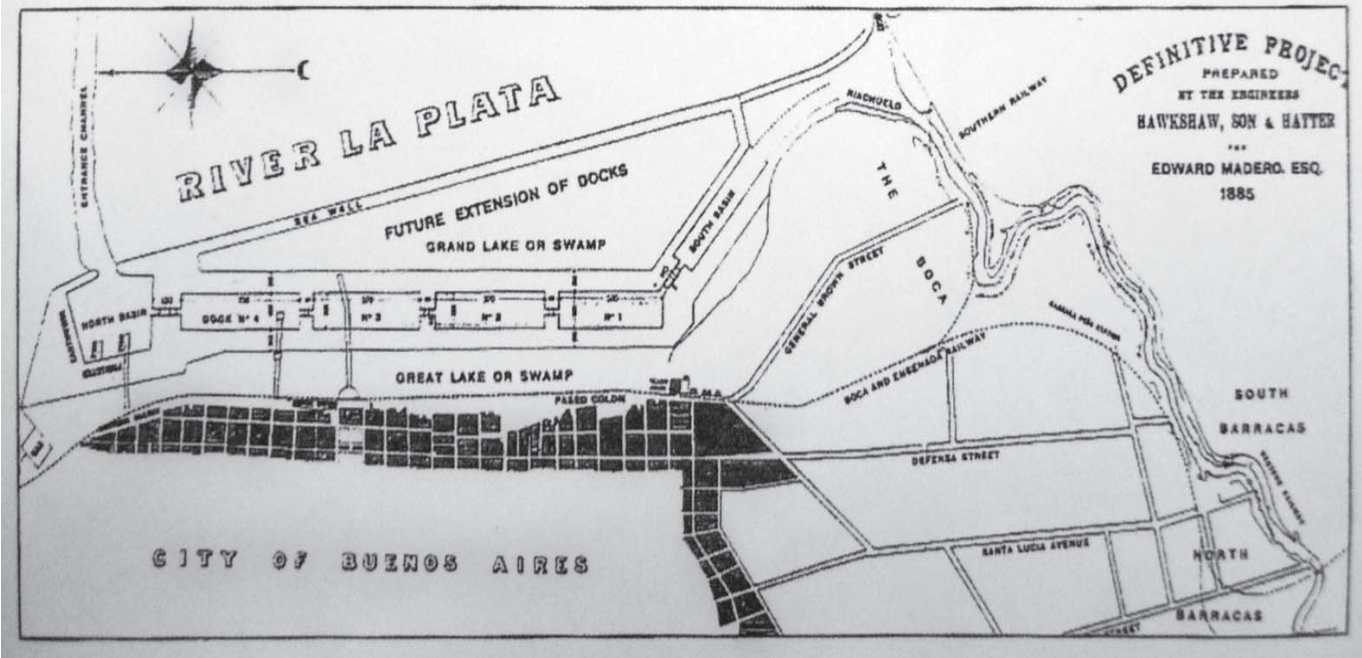
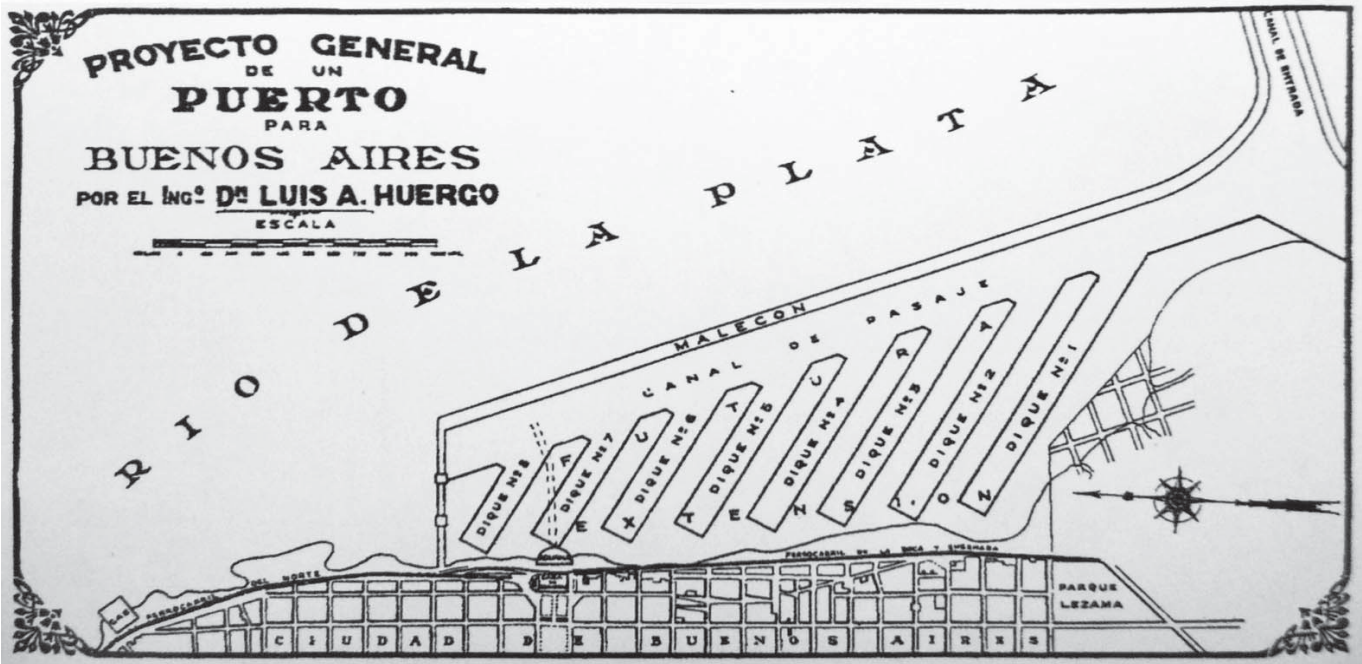
Según Francisco Liernur, la construcción del puerto de Buenos Aires fue una de las herramientas principales para el ingreso del país al proceso de modernización liderado por Gran Bretaña.

El terreno se encontraba situado en la esquina de la Avenida Libertador General San Martín y calle Esmeraldas. Reuniendo óptimas condiciones para la finalidad a la que se le destinaba, como el estar muy próximo a la Plaza San Martín, sitio de gran concentración por la convergencia de la tradicional calle Florida y la Avenida Santa Fe.

El terreno está dentro de la zona de Retiro, llamada así por la Estación de Retiro, que es la principal Estación de los Ferrocarriles que llegan al centro urbano; además, cuenta con la Estación Terminal de la Red de Tranvías Subterráneos que facilita la comunicación en todas direcciones dentro del tejido de la ciudad.

La Avenida Libertador y su continuación la Avenida Alem dan fácil acceso hacia el Sur que es el Centro Comercial, Bancario y Administrativo, y hacia el Norte a las zonas residenciales de Recoleta, Jardines de Palermo, Olivos, San Isidro y Tigre, que son las más solicitadas de todo el conglomerado urbano. Por la avenida Libertador puede también conectarse con mayor rapidez con todas las salidas de la Capital hacia las rutas que llevan al interior del país.

Para ese año, todavía no se conectaban la gran Avenida 9 de Julio con la Avenida Libertador, éstas se juntan a dos cuadras al Norte del terreno, actualmente facilita la más rápida comunicación con el corazón de Buenos Aires. El terreno se halla muy próximo al lugar del Puerto, y su presencia sería protagónica en el perfil de la ciudad en el acceso desde las costas.



40 - 41 - 42 - 43: Redibujo altura del edificio en torre, redibujo area edificable con la torre, redibujo fondo compensado, redibujo entrantes en la fachada de la torre.
Fuente: Reglamentación Edilicia de la Ciudad de Buenos Aires en 1961. Bases, Concurso Internacional de Anteproyectos Edificio Peugeot, Buenos Aires, Argentina, 1961.

Reglamentación Edilicia para la Ciudad de Buenos Aires en 1961.

Vigente desde 1958, la oficina del Plan Regulador para la Ciudad de Buenos Aires regulaba los edificios denominados edificios de iluminación total o torres. Ésta facilitaba una futura urbanización en base a la idea urbanística moderna, la que proponía una ciudad con plantas bajas libres y edificios de gran altura. Entre los principales puntos referentes al edificio, señalamos los siguientes:

- *dimensiones de la torre*: la altura de la torre, según las Ordenanzas Municipales de Buenos Aires para edificios en torre, se regía por las siguientes normas:
Siendo t la distancia de la torre a la medianería, la altura permitida era:

$$H = 10 \times t + 7,20\text{m.}$$

- *superficie edificable sobre el solar*: debía dejarse un fondo libre que, en el caso de las características del solar, era de 1.436m^2 mínimos. El fondo libre solo podía edificarse hasta el nivel $+5,95\text{ m}$

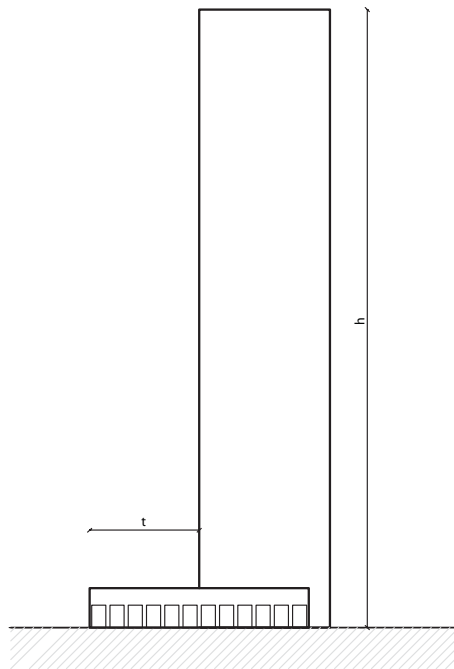
- *acera cubierta*: sobre la Avenida Libertador era obligatorio la formación de "acera cubierta con pórtico"; en compensación, la Municipalidad cedía el uso del espacio para edificar por encima del pórtico. Si la construcción se retirase de la esquina o se construyera un basamento que no cubriese la totalidad del terreno, no era obligatorio llegar con el pórtico hasta la esquina.

- *entrantes en la fachada de la torre*: dentro de la torre no se podía hacer patios, pero sí se podía hacer entrantes de fachada, arrancando sobre el techo del basamento. Estas entrantes tendrían una abertura "a" y una profundidad "b" relacionadas entre sí de la siguiente manera:

cuando "a" es menor a 4m, "b" sería menor a 1,5 a
cuando "a" sea mayor a 4m, "b" sería menor a 2 a
cuando "b" sea mayor a 20m, "a" sería mayor que 1/5 de H
(H es la altura total de la torre)

- *alturas mínimas de locales*: la altura mínima permitida de piso a cielo raso sería: para oficinas y viviendas de 2.6m, para locales comerciales de 3m, en los garajes, baños y demás servicios sería de 2,4m.

- *escaleras y rampas*: las escaleras tendrían un ancho mínimo de 1,1m, no tendrían más de 20 escalones entre descansos y sería de tramos de rectos. Debía contar con un mínimo de dos escaleras que lleguen al piso bajo.
Las rampas de ingreso a los patios de aparcamiento podían tener una pendiente máxima de 20% y un ancho mínimo de 3m.

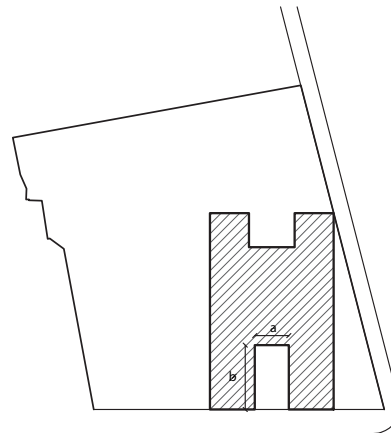
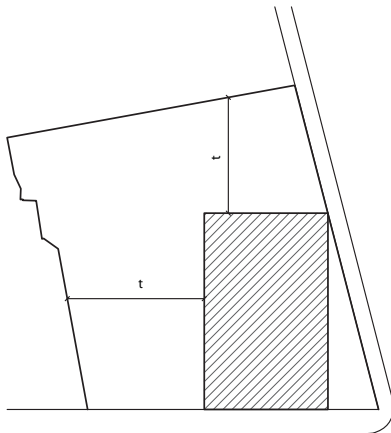
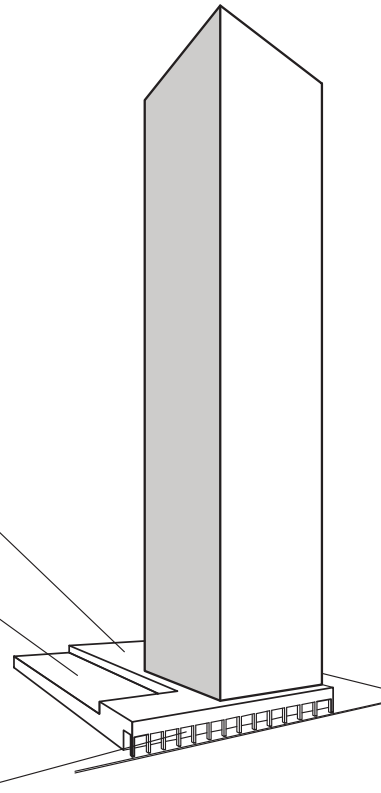


ALTURA DE LA TORRE
 $h = 10t + 7m.$

BASAMENTO
 $N = 9.80m.$

FONDO COMPENSADO
 $N = 5.95m.$

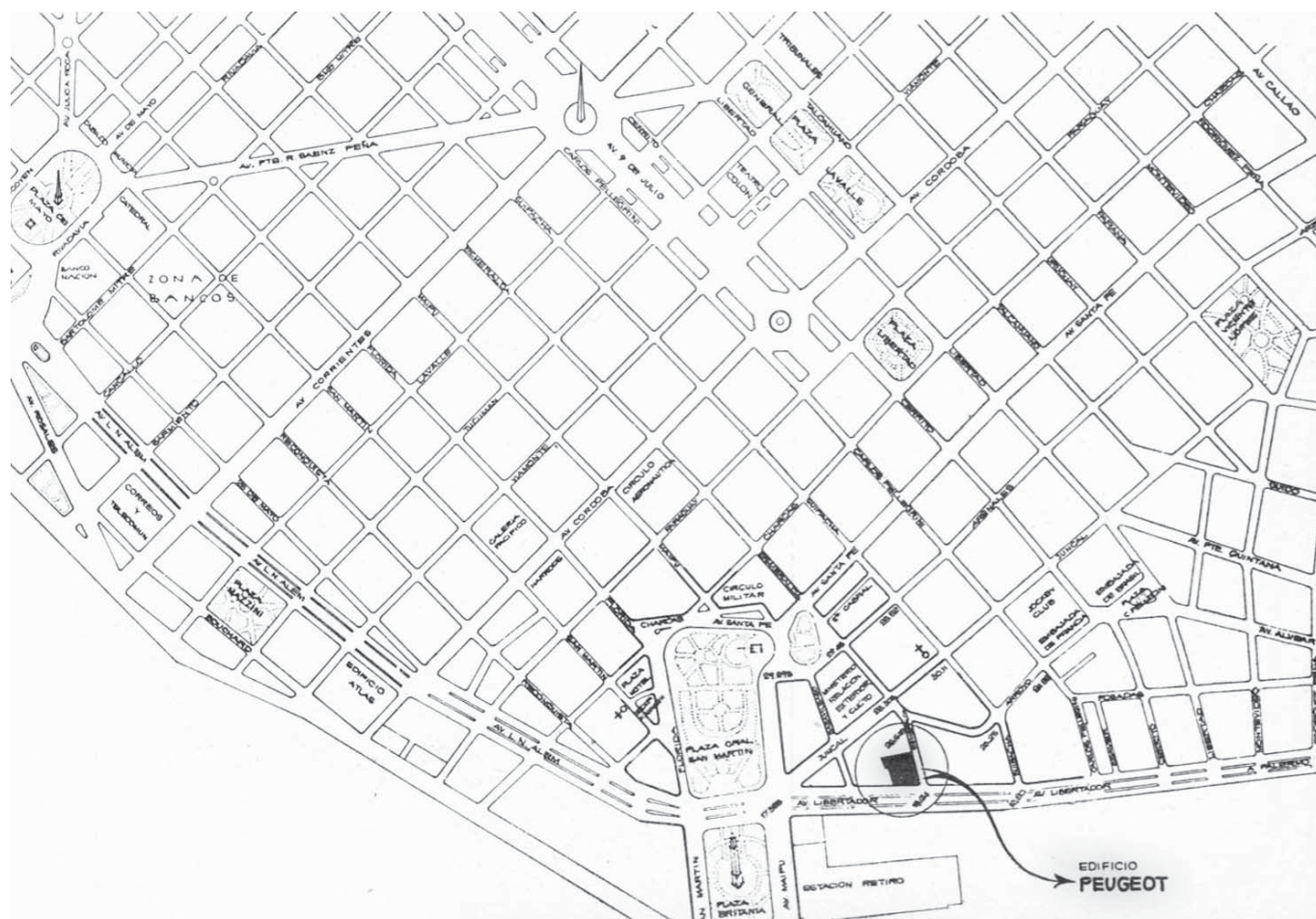
AREA CUBIERTA
 CON PORTICO



ENTRANTES EN LA FACHADA
 si $a < 4m.$, $b < 1,5a$
 si $a > 4m.$, $b < 2a$
 si $b > 20m.$, $a > h/5$

44. Ubicación del terreno en la ciudad de Buenos Aires, 1961

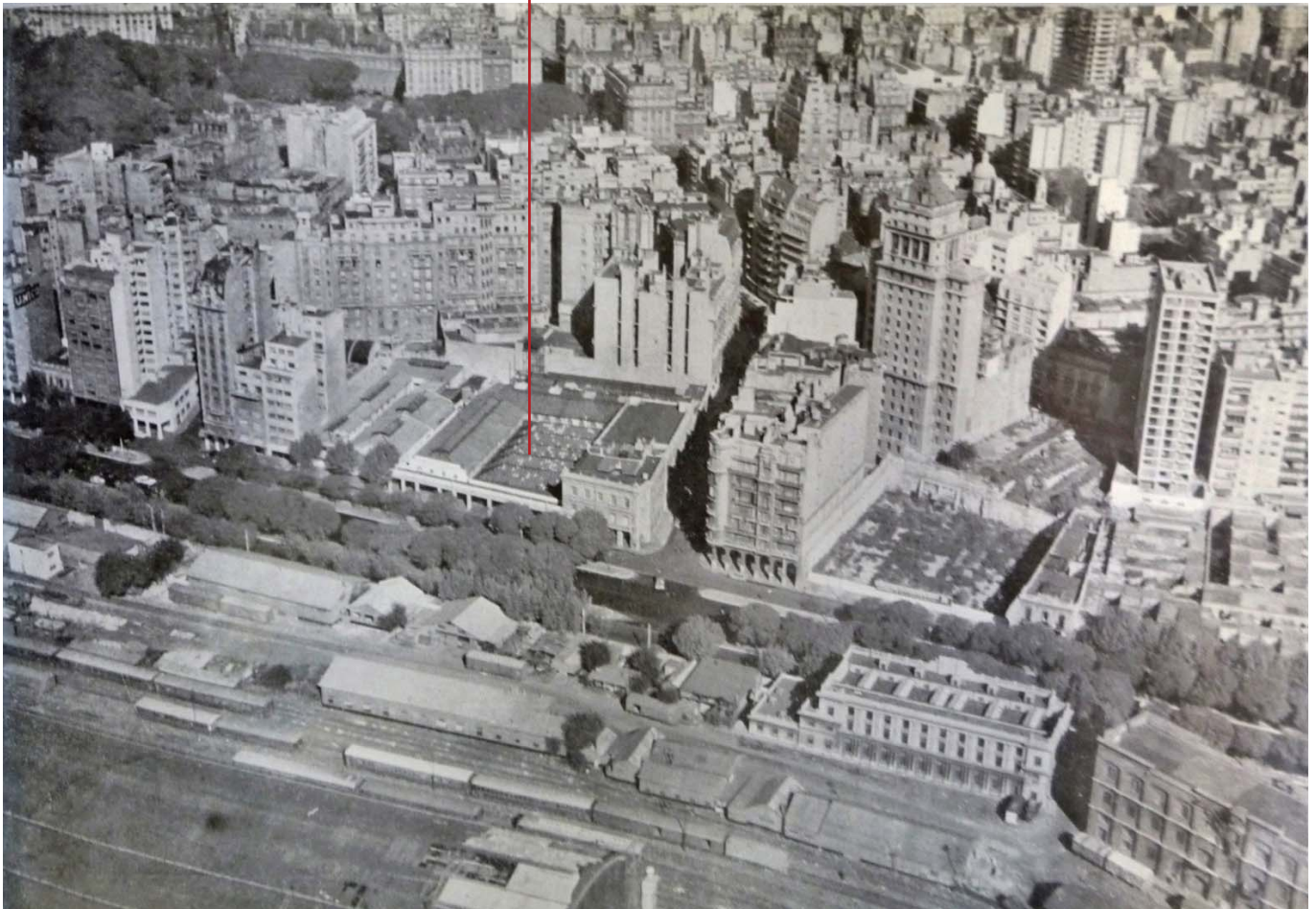
Fuente: Concurso Internacional de Anteproyectos Edificio Peugeot, Planos y Fotografías, Buenos Aires, Argentina, 1961. grafico 2



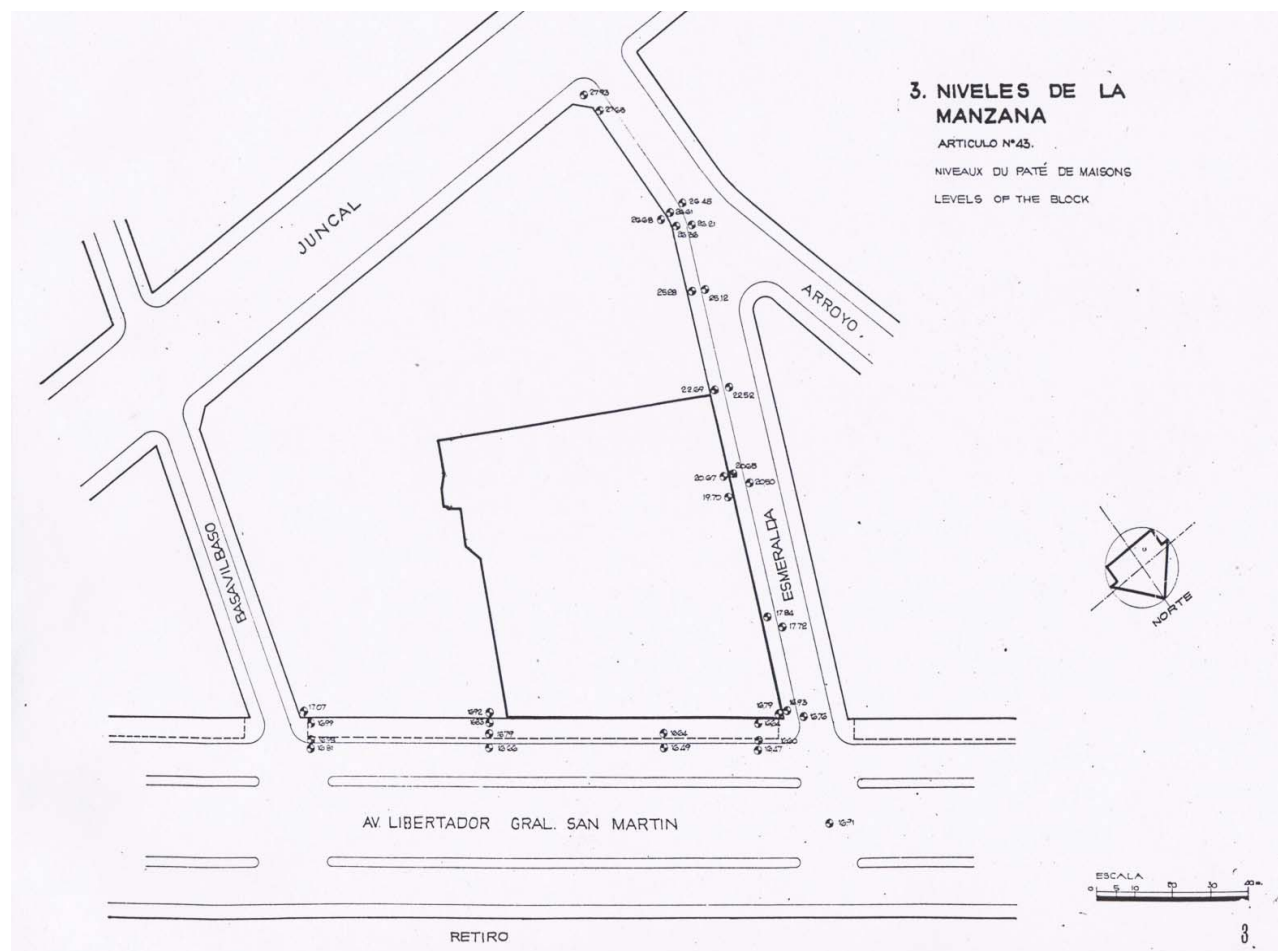
45. Vista aérea del terreno, Buenos Aires 1961

Fuente: Concurso Internacional de Anteproyectos Edificio Peugeot, Planos y Fotografías, Buenos Aires, Argentina, 1961. foto c

Terreno para el Concurso Internacional de Anteproyectos Edificio Peugeot, Buenos Aires 1961.



46. Niveles de la Mazana, Buenos Aires, 1961
Fuente: Concurso Internacional de Anteproyectos Edificio Peugeot, Planos y Fotografías, Buenos Aires, Argentina, 1961. grafico 3



47. Vista de la costa del Río de La Plata, zona de Retiro, Buenos Aires 1961
Fuente: Concurso Internacional de Anteproyectos Edificio Peugeot, Planos y Fotografías, Buenos Aires, Argentina, 1961. foto d

Terreno para el Concurso Internacional de Anteproyectos Edificio Peugeot, Buenos Aires 1961.



48. Vista del lote dispuesto para el concurso dentro de la ciudad de Buenos Aires en 1961, foto a

49. Vista de la zona de Retiro, Buenos Aires 1961, foto h

50. Vista de la Avenida del Libertador y parque San Martín, zona de Retiro, Buenos Aires 1961, foto g

Fuente: Concurso Internacional de Anteproyectos Edificio Peugeot, Planos y Fotografías, Buenos Aires, Argentina, 1961. Fotos a,h,g.

51. Vista del barrio de Retiro tomado desde la Torre de los Ingleses, a comienzos de la década de 1930. Archivo Néstor Zarkim

Fuente: Leonel Contreras, Rascacielos Portenos, Historia de la Edificación en altura en Buenos Aires (1580-2005), pag 114

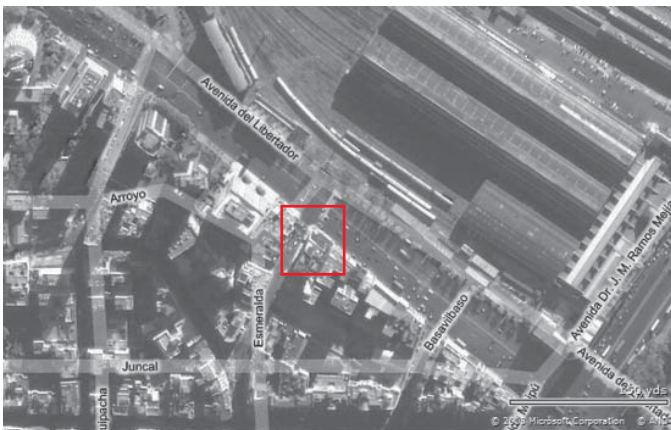


52. Buenos Aires 1973. Vista de la ciudad desde la costa, el edificio CONURBAN (izq) y el edificio Carlos Pellegrini en construcción
Fuente: Leonel Contreras, Rascacielos Porteños, Historia de la Edificación en altura en Buenos Aires (1580-2005), pag 128

53. Vista actual de la Costa de Retiro
Fuente: Pedro Strukelj, Arquitectura Moderna desde América Latina, Maestría de Proyectos Arquitectónicos, Cuenca, Ecuador, 2008

54. Vista actual satelital
Fuente: <http://www.google.com/maps>

55. Vista actual del terreno, Buenos Aires, 2008
Fuente: Fotografías septiembre de 2008, Santiago Vanegas Peña



2.2 el jurado

El cuerpo del jurado fue nombrado de acuerdo con las normas de la Unión Internacional de Arquitectos (UIA) y la Sociedad Central de Arquitectos (SCA). Fueron elegidos por la relevancia que hasta esa fecha obtuvieron en sus distintas actuaciones en el quehacer arquitectónico, urbanístico y pedagógico. El jurado se constituyó a partir del 7 de marzo de 1962 y trabajaron en forma permanente hasta dictar su fallo el día 26 de marzo de 1962.

El jurado fué conformado de la siguiente manera:

Presidente:

- arq. *Martin Noel*, representante de la Entidad Promotora (Argentina)

Secretarios:

- arq. *Francisco García Vázquez*, representante de la Sociedad Central de Arquitectos -SCA- (Argentina)

- arq. *Francisco Rossi*, representante de la Federación Argentina de Sociedades de Arquitectos -FASA- (Argentina)

Miembros:

- arq. *Eugenio Beadouin*, representante de la Entidad Promotora (Francia)

- arq. *Alberto Prebisch*, representante de la Entidad Promotora (Argentina)

- arq. *Affonso Eduardo Reidy*, representante de la Unión Internacional de Arquitectos -UIA- (Brasil)

- arq. *Marcel Breuer*, representante de la Unión Internacional de Arquitectos -UIA- (EE.UU. de N. América)

Pocos días antes de constituirse el jurado, falleció repentinamente el arquitecto francés Jean Tschumi, quien representaba a la Unión Internacional de Arquitectos. En su lugar esta entidad nombró al arquitecto dinamarqués Arne Jacobson, pero éste, por razones de salud, no pudo llegar a la Argentina, recayendo entonces la representación de la UIA en el arquitecto brasileño Affonso Eduardo Reidy.

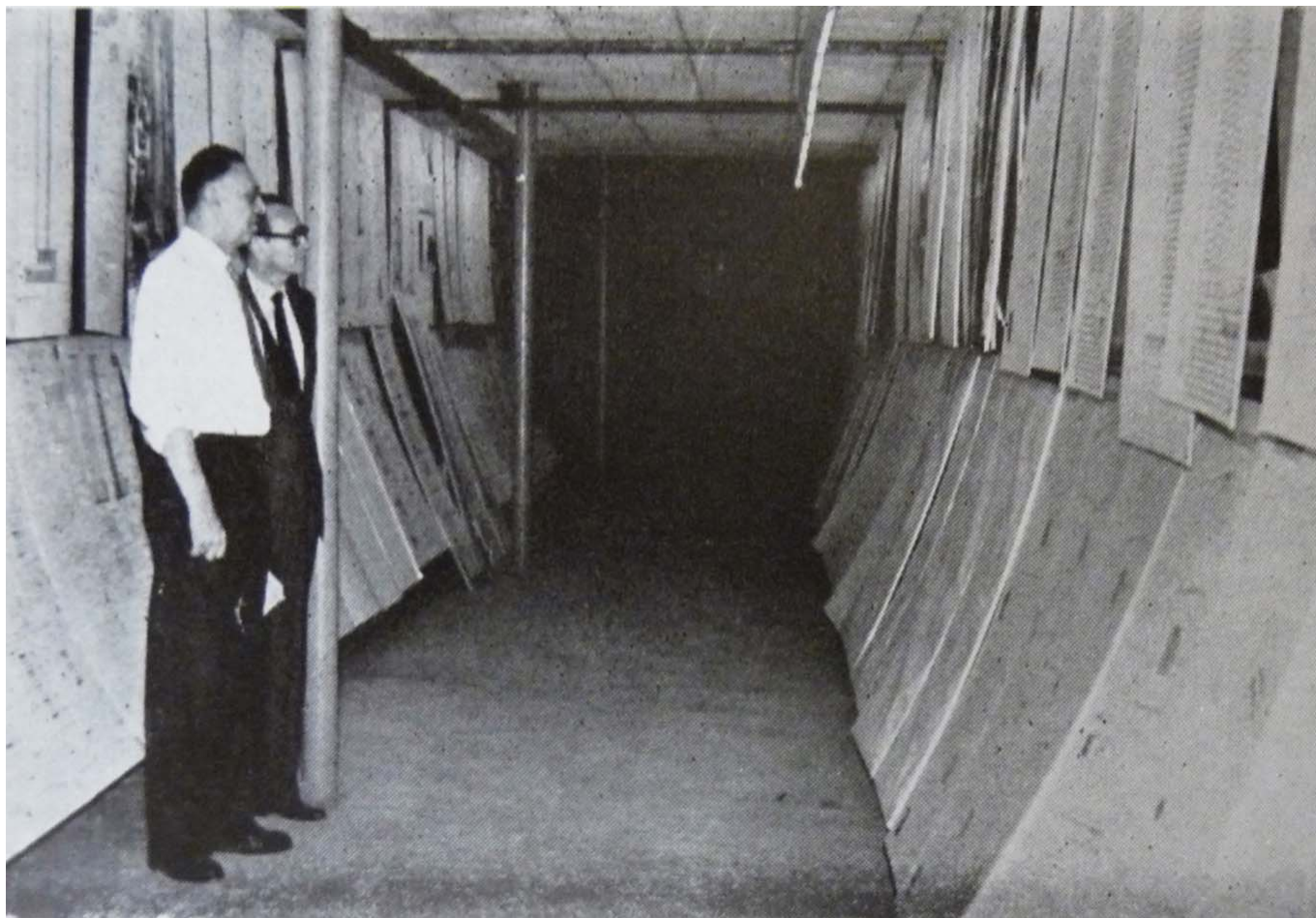
El Jurado debía expresar los fundamentos que le llevaron a asignar cada uno de los premios y menciones. Además, debía hacer la crítica de cada uno de los Anteproyectos presentados.

Breves datos del Asesor y de los miembros del Jurado

- *Martín Carlos Noel*,

Arquitecto argentino. Recibió su diploma de la *Escuela Special d'Architecture de Paris*. Realizó estudios en la Escuela de Bellas Artes, miembro de la Academia Nacional de la Historia, Consejero vitalicio del Instituto Libre de Segunda Enseñanza. Fue profesor de la Universidad de Sevilla, y profesor adjunto de la Facultad de Filosofía y Letras de la Universidad de Buenos Aires, siendo miembro del Instituto de Investigaciones Históricas. Autor de numerosas obras públicas y privadas. Representaba a la *Foreing Building and Investment Company S.A.*

55. Miembros del Jurado durante la valoración.
Fuente:SUMMA, revista de arquitectura, tecnología y diseño, num 1, Buenos Aires,
Argentina, 1962. pag 82



- *Francisco José García Vázquez.*

Arquitecto argentino. Obtuvo su título profesional en la Facultad Dependiente de Buenos Aires. Fue jefe del Departamento de Urbanismo, Director del Plan Regulador de la Municipalidad de la ciudad de Buenos Aires, profesor titular interino de la Cátedra Introducción al Urbanismo en la Facultad Dependiente de la Universidad de la Plata. Entre sus distinciones obtenidas figuraban el primer premio en el concurso de anteproyectos para el edificio del Instituto Nacional de Previsión Social de la ciudad de Resistencia, en el Chaco, y formó parte del equipo ganador del Concurso del Plan de Regulación General de Pueyrredón. Representaba a la Sociedad Central de Arquitectos -SCA.

- *Francisco Rossi.*

Arquitecto argentino de la Facultad de Arquitectura y Urbanismo de Buenos Aires. Se desempeñó en la Dirección de Arquitectura del Ministerio de Comunicaciones. Fue Profesor titular de la cátedra de Composición Arquitectónica en la Facultad de Arquitectura de Buenos Aires. En varios concursos obtuvo los primeros premios: Edificio de la Cámara Argentina de la Construcción; paredones, unidades sanitarias, en Misiones; Edificio de la nueva Facultad de Ciencias Exactas, Físicas y Naturales, además de varios otros premios y menciones honoríficas. Representaba a la Federación Argentina de Arquitectos -FAA.

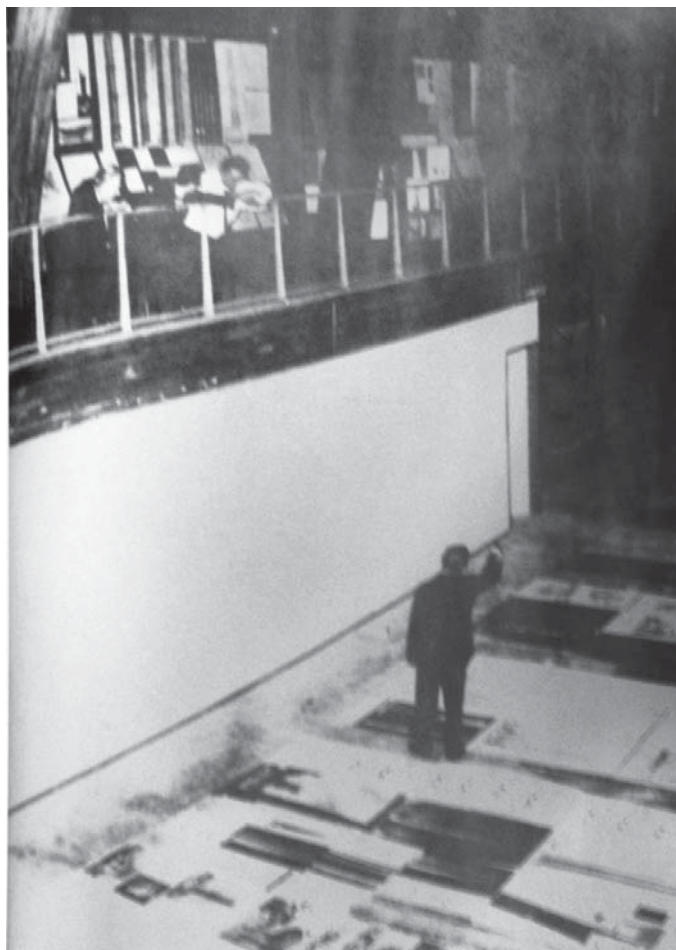
- *Eugene Elie Beadoin.*

Arquitecto francés. Fué miembro del Instituto – Academia de Bellas Artes, primer gran premio de Roma, presidente de la Sociedad Francesa de Urbanistas; miembro del consejo ejecutivo de la Unión Internacional de Arquitectos, arquitecto en Jefe de Edificios Civiles y Palacios Nacionales, profesor de arquitectura en la Escuela de Bellas Artes de París, arquitecto Consejero del Principado de Mónaco. Realizó obras y proyectó planes de urbanismo en Europa, América, África y Asia, autor de varios trabajos académicos. Representaba a la *Foreing Building and Investment Company S.A.*, entidad promotora de la obra.

- *Alberto Prebisch.*

Arquitecto argentino. Fué miembro de la Academia Nacional de Bellas Artes y académico correspondiente de la Academia de Arquitectura de Francia. Actuó en su profesión desde 1924, realizó estudios post-universitarios en Europa y Estados Unidos de Norteamérica. Fue Decano de la Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la Universidad de Buenos Aires. Entre sus obras figuran el Obelisco que se levanta en la Plaza de la República, en Buenos Aires; los cines Gran Rex, de la Capital Federal y de Rosario; Plaza de Tucuman, Victoria y de Salta; planeamiento y ejecución del barrio parque El Trébol en Links, provincia de Buenos Aires. Representaba a la *Foreing Building and Investment Company S.A.*

56 - 57. Asesor y miembros del Jurado durante la valoración,
Fuente: Recopilación de publicaciones Concurso Peugeot, Sociedad Central de Arquitectos.



- *Afonso Eduardo Reidy.*

Arquitecto brasileño, fue profesor de la Universidad de Brasil. En diversas oportunidades ocupó el cargo de Director del Departamento de Urbanismo del Distrito Federal. En 1936 proyectó con otros profesionales, teniendo a Le Corbusier como consultor, el edificio del Ministerio de Educación. Entre sus trabajos merece destacarse el conjunto *Residencial Pedregulho*, en Rio de Janeiro, que obtuvo el premio de la primera Bienal de San Pablo, el Museo de Arte Moderno de dicha ciudad y el Colegio Experimental Paraguay-Brasil levantado en Asunción del Paraguay. Representaba a la Unión Internacional de Arquitectos -UIA.

- *Federico Adolfo Ugarte.*

Arquitecto argentino, estudió en la Universidad de Buenos Aires, fue profesor secundario y universitario. Presidente de la Sociedad Central de Arquitectos, Vicepresidente de la Federación Panamericana de Arquitectos. Tuvo activa participación en la organización de la Dirección General de Infraestructura de la Aeronáutica Militar y es autor de muchos trabajos sobre temas aeronáuticos, Concurrió a congresos profesionales en representación de la Argentina y realizó viajes de estudio a países de Europa y América. Fue nombrado Asesor del concurso por la Foreign Building and Investment Company S.A. y por la Sociedad Central de Arquitectos -SCA.

- *Marcel Breuer,*

Arquitecto húngaro nacionalizado norteamericano graduado en la Bauhaus, donde luego, cuando tenía solo 23 años, fue nombrado profesor. Más tarde es llamado por Gropius a Estados Unidos donde fue profesor de la Universidad de Harvard. Ganador del Premio Internacional de la Rinascente, autor del proyecto del edificio de la UNESCO en París. Autor de obras públicas y privadas en Europa y América. Representaba a la Unión Internacional de Arquitectos -UIA.

En 1937 Marcel Breuer publicó:

“Las bases de la arquitectura moderna no residen, sin embargo, ni en los nuevos materiales ni en las nuevas formas, sino en una nueva mentalidad, es decir, la actitud y el punto de vista que adoptamos para analizar nuestras necesidades. En consecuencia, la arquitectura moderna hubiera existido aun sin el hormigón armado, ni el terciado, ni el linóleo. Hubiese existido igualmente en piedra, madera y ladrillo. Es importante hacer resaltar esto, pues el uso arbitrario y doctrinario de los nuevos materiales no solo es nocivo para el prestigio del movimiento moderno, sino que tergiversa los principios básicos de nuestro trabajo. Nos interesamos particularmente en los nuevos materiales, no por un así llamado deseo estilístico, sino que los investigamos [...]” 18

58. Asesor y miembros del Jurado durante la valoración, de izquierda a derecha: Federico Ugarte, Francisco Rossi, Francisco Garcia Vazquez, Alberto Prebisch, Alfonso Reidy, Eugene Beaudovin y Marcel Breuer.

Fuente: SUMMA, revista de arquitectura, tecnología y diseño, num 1, Buenos Aires, Argentina, 1962. pag 81

59. Marcel Breuer en Buenos Aires

Fuente: Marcel Breuer en Buenos Aires, entrevista de Natalio d. Firszt, fotografía de Sara Facio. revista nuestra arquitectura, num 388, Buenos Aires, Argentina, marzo 1962 pag 15

60. Federico Ugarte.

Fuente: Sociedad Central de Arquitectos, 100 años de compromiso con el país 1886-1986, Buenos Aires, Argentina, 1993. pag 241



2.3 fallos del jurado

Se convocó al concurso el 15 de julio de 1961, receptando los anteproyectos el 1 de marzo de 1962. Se conformó el jurado a partir del 7 de marzo de 1962 y terminó sus tareas el día 26 de marzo de 1962. Para el anuncio de los nombres de los equipos ganadores se dio lectura a los sobres lacrados con ficha única realizada por el asesor del concurso, arquitecto Federico Ugarte.

El número de participantes fue de 276 en total y aseguró el carácter internacional que se le había querido otorgar a la competencia. Según Federico Ugarte en una entrevista a la revista summa declaró:

*"[...] a mi juicio el éxito del concurso Peugeot fue debido a la confianza y respeto que dio al profesional la entidad promotora, y además al hecho de que en ningún otro concurso internacional los honorarios y premios fijados fueron tan altos."*¹⁹

Según el arquitecto Francisco Bullrich, algunos equipos importantes del exterior que colaboraron con trabajos de jerarquía, quedaron en el anonimato dada la reglamentación que sólo permitía la apertura de los sobres de las presentaciones ganadoras.

Se fijaron los criterios ordenadores para emitir su juicio, lo que permitió ir seleccionando los mismos y traducir el ordenamiento de las críticas a los anteproyectos que así lo merecían.

Dichos criterios fueron:

1. Planteo general. Su relación con el paisaje urbano de Buenos Aires – Coherencia.
2. Valores arquitectónicos
3. Aspectos funcionales – Su relación con el habitante de Buenos Aires.
4. Aspectos técnicos.
5. Soluciones parciales
6. Cumplimiento de las bases del concurso.

Según Federico Ugarte, los miembros del jurado trabajaron en forma independiente. Después de tener cada uno una firme comprensión de lo expuesto formaron un cuerpo para emitir sus opiniones. El 19 de marzo de 1962 se definieron los 30 trabajos semifinalistas y a los 3 días posteriores a los 18 trabajos finalistas posibles a premiar. De estos trabajos surgieron los 10 premios (establecidos en las bases), optando el jurado por premiar con Mención Honorífica a tres trabajos más, por aportar inquietudes de orden arquitectónico interesantes con respecto a los restantes trabajos descalificados.

En la misma entrevista el asesor declaró:

"Es interesante hacer notar que hubo amplia unanimidad por parte del jurado para la selección de los primeros 30 trabajos. [...]el jurado en su discriminación de premios actuó con alto espíritu de comprensión y entendimiento, ya que los premios otorgados fueron en forma unánime en su generalidad".²⁰



El señor Raimundo Richard entrega el primer premio al ganador del concurso

Los proyectos para el edificio Peugeot

En una reunión, a la que asistió numeroso público, quedó inaugurada la exposición de los anteproyectos presentados para la construcción del monumental edificio Peugeot.

El acto se realizó en un pabellón que la Universidad de Buenos Aires facilitó a pedido de la Sociedad Central de Arquitectos, entidad que organizó el concurso, y contó con la presencia del intendente de la ciudad de Buenos Aires, Sr. Hernán Giral; el ministro de Trabajo y Seguridad Social, Dr. Oscar R. Pulgrós; los embajadores de Brasil y de Francia; el ministro consejero de la Embajada de España; el secretario de la Embajada de los Estados Unidos; el director de la empresa Peugeot de Francia, Sr. Jean Pierre Peugeot; el Sr. E. de Belabre, alto dirigente de la empresa; el presidente del Foreign Building and Investment C. S. A. —entidad promotora—, Sr. Raimundo Richard, y autoridades nacionales, municipales y universitarias; representantes de la industria, la banca y el comercio y los dirigentes de la firma I.A.F.A. S. A., que fabrica en nuestro país

los automóviles Peugeot, bajo licencia.

Abrió el acto el Sr. Federico A. Ugarte, en su carácter de asesor del concurso, y le siguieron en el uso de la palabra el Sr. Federico Ruiz Guíñazú, como presidente de la Sociedad Central de Arquitectos, y el señor Raimundo Richard.

Seguidamente, entre los aplausos de la concurrencia, se procedió a la entrega de los premios acordados por el jurado que estuvo constituido por los señores Martín Noel (Argentina), como presidente; Francisco García Vázquez (Argentina) y Francisco Rossi (Argentina), como secretarios, y Eugenio Beaudouin (Francia), Alberto Prebisch (Argentina), Macel L. Breuer (Estados Unidos) y Alfonso Eduardo Reidy (Brasil), como miembros. Las recompensas fueron recibidas en algunos casos por los propios arquitectos participantes y en otros por los embajadores de sus respectivos países. Ellas fueron las siguientes:

Primer premio: con 5.000.000 de pesos, los arquitectos Roberto Claudio Añalo, Plinio Crocè, A., que fabrica en nuestro país

Eduardo Patricio Suárez (Argentina), que presentaron el anteproyecto No. 182; segundo premio: con 2.250.000 pesos, J. Boironoux y M. Follanson (Francia), anteproyecto No. 142; tercer premio: con 1.750.000 pesos, José Manuel Fernández Plaza, Julio Bravo Giralt, Pablo Pintado y Riba y Alfonso Álvarez Martínez (España), anteproyecto No. 99; cuarto premio: con 1.000.000 de pesos, Georges Elze y Jacques Ducollet (Francia), anteproyecto No. 114; quinto premio: 750.000 pesos, Milton Pinto, Leonardo Turóvilin y Enrique Besulevsky (Uruguay), anteproyecto No. 46; sexto premio: 500.000 pesos, Carlos Arana Holder, Antenor Orrego Spelucín, Juan Torres Higueiras y Luis Vázquez Pancorbo (Perú).

También se entregaron premios en efectivo a los arquitectos que se hicieron acreedores a cuatro menciones y tres menciones honoríficas, entre los que se contaron representantes de la Argentina, los Estados Unidos, Brasil, Inglaterra e Italia. El acto finalizó con un refrigerio, con el que se agasajó a las autoridades y al público presente. (Martes 3).

Los premios fueron adjudicados el 23 de marzo de 1962 de la siguiente manera:

- *primer premio*: anteproyecto número 182, arquitectos: Roberto Claudio Aflalo, Plinio Croce, Gian Carlo Gasperini, Sao Paulo, Brasil, y el arquitecto argentino Eduardo Patricio Suárez. 5.000.000 de pesos.

- *segundo premio*: anteproyecto número 142, arquitectos: J. Boinoux y M. Follianson, Paris, Francia. 2.250.000 de pesos.

- *tercer premio*: anteproyecto número 99, arquitectos: José Manuel Fernández Plaza, Julio Bravo Giralt, Pablo Pintado y Riba, Madrid, España. 1.750.000 de pesos.

- *cuarto premio*: anteproyecto número 114, arquitectos: Georges Bize y Jaques Ducollet, Paris, Francia. 1.000.000 de pesos.

- *quinto premio*: anteproyecto número 46, arquitectos: Milton Pinto, Leonardo Turovlin y Enrique Besuievsky, Montevideo, Uruguay. 750.000 pesos.

- *sexto premio*: anteproyecto número 198, arquitectos: Carlos Arana Holder, Antenor Orrego Spelucín, Juan Torres Higuera y Luis Vázquez Pancorbo, Lima, Perú. 500.000 pesos.

- *primera mención*: anteproyecto número 25, arquitectos: Jose Luis Bacigalupo, Alfredo Luis Guidali, Jorge Osvaldo Riopedre, Hector Ugarte, Juan Maria Cáceres Monié, Fernando Ferrero, Alicia Mabel Mainero y el ingeniero Isaac Danón, Buenos Aires, Argentina. 400.000 pesos.

- *segunda mención*: anteproyecto número 120, arquitectos: Marvin Hatami y W. Lister, Denver, Estados Unidos de Norte América. 400.000 pesos.

- *tercera mención*: anteproyecto número 204, arquitectos: Charles T. Berger y Harold J. Landrum, Missouri, Estados Unidos de Norte América. 400.000 pesos.

- *cuarta mención*: anteproyecto número 71, arquitectos: Carlos F. Lange y Luis A. Rébora, Córdoba, Argentina. 400.000 pesos.

- *mención honorífica*: anteproyecto número 3, arquitectos: Marcos Konder Netto y Ulysses P. Burlamaqui, Rio de Janeiro, Brasil.

- *mención honorífica*: anteproyecto número 110, arquitectos: Eduardo Terrazas de la Peña, (mexicano), William Jack y Amhed E. Oral, Londres, Inglaterra.

- *mención honorífica*: anteproyecto número 113, arquitecto: Mairizio Sacripanti, Roma, Italia.

62. Grupo uruguayo y peruano durante en la premiación: Milton Pinto, Leonardo Turovlin, Enrique Besuievsky (Uruguay); Carlos Arana Holder , Antenor Orrego Spelucin, Juan Torres Higuera, Luis Vazquez Pancorbo (Perú)
Fuente: Archivo fotográfico Pinto-Torovlin arquitectos asociados, Montevideo, Uruguay.



primer premio

Roberto Claudio Aflalo
Prinio Croce
Gian Carlos Gasperini
(Brasil)
Eduardo Suárez (Arg)

Crítica del jurado

“Anteproyecto que obtiene una concordancia con la expresión arquitectónica de Buenos Aires, integrándose con el paisaje urbano circundante gracias a su equilibrado volumen, simple y claramente expresado. Dicha simplicidad dará una nota de orden dentro del complejo perfil urbano que ha enmarcado. Por otra parte, el sistema circulatorio vehicular del anteproyecto se canaliza convenientemente con el actual, estimándose que responde a las exigencias que este programa presenta.

El tratamiento general se destaca por un singular poder de síntesis, que ha llegado a transformar un programa de por sí complejo, en otro en apariencia sencillo y obvio, expresado en un lenguaje noble, coherente y de buen sentido, alejado de rebuscados efectismos formales. La estructura está bien estudiada, siendo clara, lógica y sencilla, participando, además, de la vida de cada planta. Es muy ingeniosa, evitando múltiples elementos de soportes inferiores, mediante la concentración de los esfuerzos en seis puntos rematando convenientemente en las fundiciones. Las bondades representadas por la estructura permiten obtener el máximo aprovechamiento para la maquinaria que ha de alojarse en los pisos intermedios (instalaciones mecánicas) como asimismo en los recorridos directos que se pueden efectuar con el mínimo de perforaciones.

Las instalaciones están bien estudiadas y acompañan el sentido estructural, aunque la solución propuesta para el sistema de aire acondicionado, ocupando una zona a lo largo de las ventanas (superficie vidriada que va de piso a techo), representa la

63. Vista parcial del primer premio en la ciudad de Buenos Aires.
64. Sección del primer premio.
65. Planta tipo
66. Planta Baja
67. Montaje en la ciudad de Buenos Aires.
68. Perspectiva del acceso desde la Av. Libertador.
69. Perspectiva del edificio

Fuentes:

Croce Aflalo & Gasperini-arquitectos. 25 anos depois. Sao Paulo 1986

Crece, Aflalo & Gasperini arquitectos. Sala especial IV Bienal Internacional de Arquitectura 1999. Sao Paulo.

Revista nuestra arquitectura. num 391. junio de 1962. Concurso Peugeot. Buenos Aires, Argentina. 1962

Revista SCA. Concurso Edificio Peugeot. Publicación de la Sociedad Central de Arquitectos N 51-52. Buenos Aires. Argentina.

pérdida de una faja perimetral, cuya incorporación a la superficie útil de los ambientes sería de interés reconquistar.

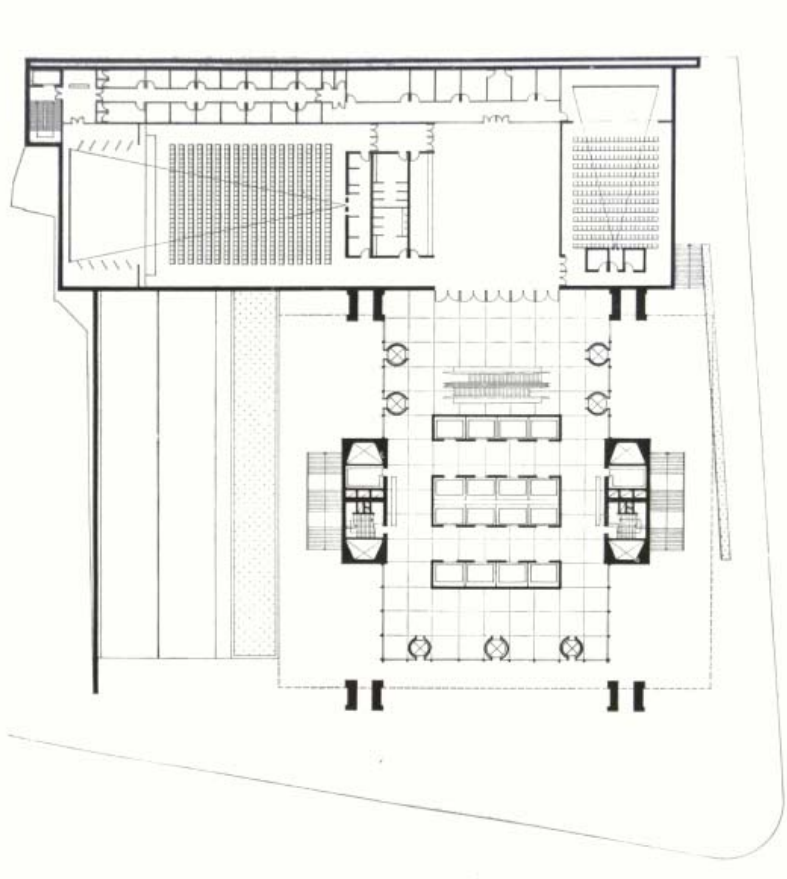
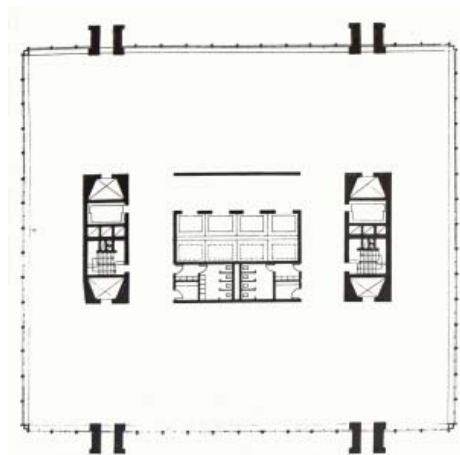
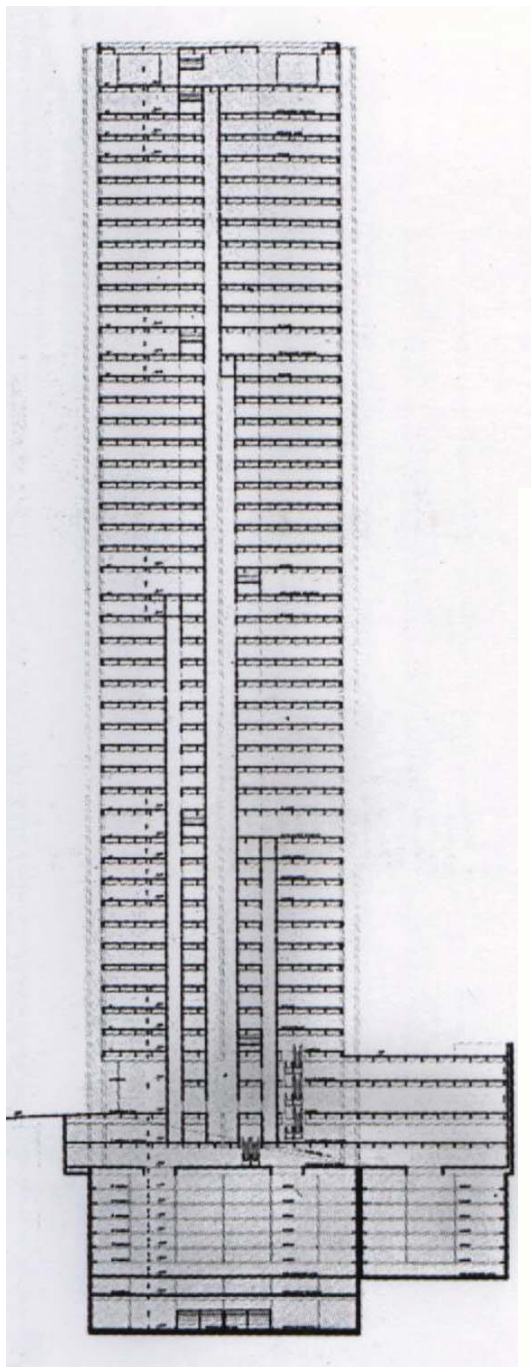
El jurado acepta las distintas reducciones que el proyectista propone para los diversos componentes del programa, ya que en general ellas no invalidan ninguna de las soluciones ofrecidas y están acordes con el criterio de libertad con que han sido formuladas las Bases del Concurso. El edificio está bien zonificado y su funcionamiento es fluido y lógico, aunque se mejoraría ubicando en los pisos superiores las plantas correspondientes a las viviendas, francamente independizadas de los pisos destinados a oficinas. Los accesos peatonales están bien resueltos y son fácilmente realizables desde ambas calles, hecho que permite integrar ágilmente el edificio con las arterias que lo sirven.

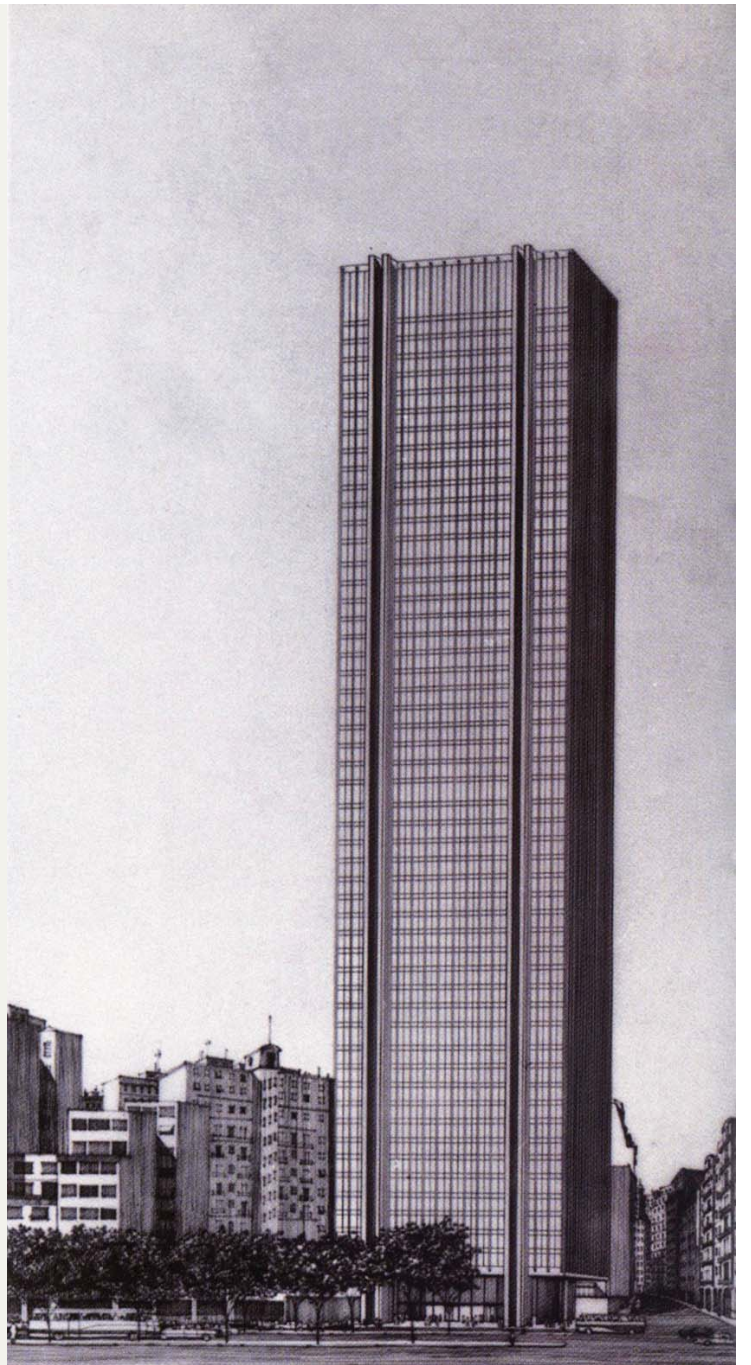
El rendimiento de la superficie destinada a oficinas es alto, representando un 50 % de la superficie cubierta total.

Se acepta la proposición de equipar el garaje con adecuados elementos mecánicos, para evitar de ese modo llegar a cotas demasiado profundas, aunque sería de interés reconsiderar la solución presentada, dado la economía y la fluidez de la evacuación que significa las soluciones basadas en el funcionamiento por rampas naturales.

La memoria de este trabajo denota, asimismo, la seriedad con que ha sido estudiado el anteproyecto, característica ésta que se hace visible en toda la presentación”. 21







segundo premio

J. Boinoux
M. Folliasson
(Francia)

Crítica del jurado

“Se destaca este anteproyecto por su alto valor plástico, que se materializa en un elemento visible excepcional, pero no deprimente y que podría resultar de interés en el paisaje urbano de Buenos Aires. Todo el anteproyecto demuestra haber sido estudiado con seriedad y configura un aporte arquitectónico de valor, alejándose de caminos transitados.

Cabría cierta duda sobre la economía y practicabilidad constructiva del edificio, aunque ello pueda ser más aparente que real, pues la estructura primaria no se modifica en elevación, manteniendo secciones constantes en todo su desarrollo. Por otra parte, las generatrices rectas de los paraboloides hiperbólicos, además de permitir un tipo único de ventanas, representan elementos verticales de suma utilidad para la defensa contra problemas del asolamiento.

Se considera también muy aceptable la posición del proyectista, al definir la construcción del edificio sobre la base del uso del hormigón armado, por entender que éste, aparte de sus innumerables cualidades, ha permitido ya audaces realizaciones en Buenos Aires.

Es buena la solución ofrecida para el garaje, mediante rampas naturales, con un buen calibramiento en sus accesos. En cambio, por el partido formal adoptado, determinados sectores sufren un sacrificio en su rendimiento funcional, hecho que se manifiesta más fuertemente en las partes superiores del edificio.

67. Montaje en la ciudad de Buenos Aires.
68. Sección
69. Planta tipo
70. Planta Baja
71. Vista superior
72. Elevación Av. Liberador.
73. Vista superior
74. Elevación Calle Esmeraldas
75. Perspectiva del edificio

Fuentes:

Revista nuestra arquitectura. num 391. junio de 1962. Concurso Peugeot. Buenos Aires, Argentina.

Revista SCA. Concurso Edificio Peugeot. Publicación de la Sociedad Central de Arquitectos N 51-52. Buenos Aires. Argentina. 1962

Revista SUMMA, revista de arquitectura, tecnología y diseño, num 1, Buenos Aires, Argentina, 1962.

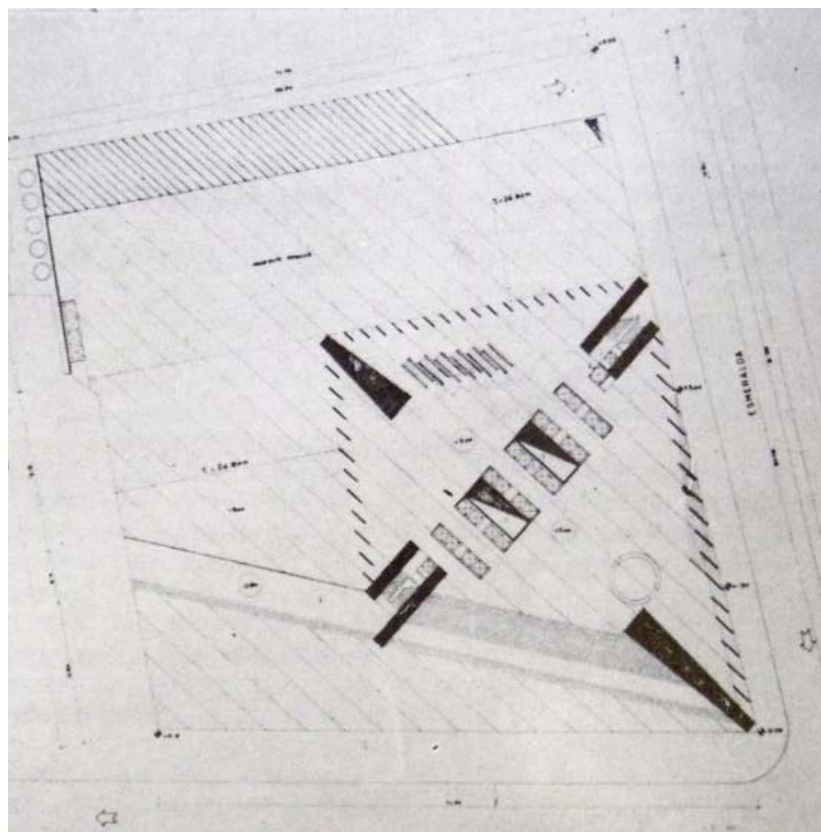
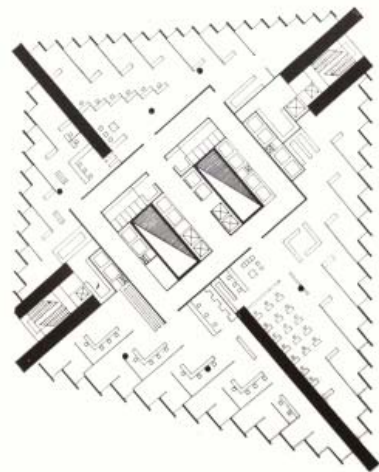
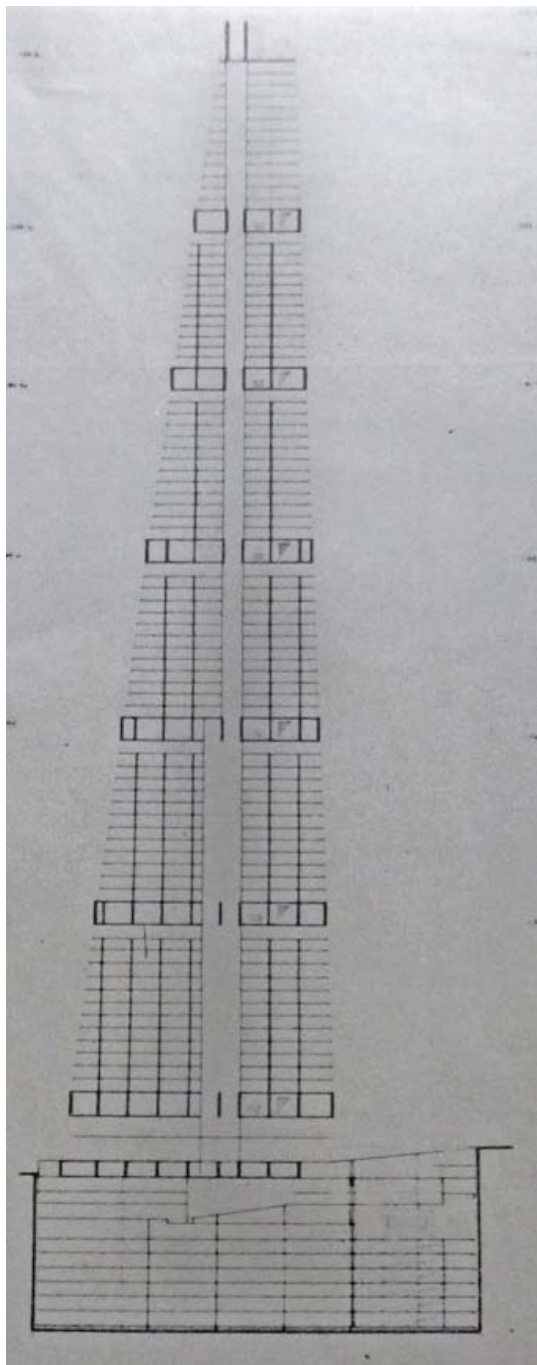
Schere, Rolando. Concursos 1825 – 2006, Sociedad Central de Arquitectos. 2008, Buenos Aires, Argentina,

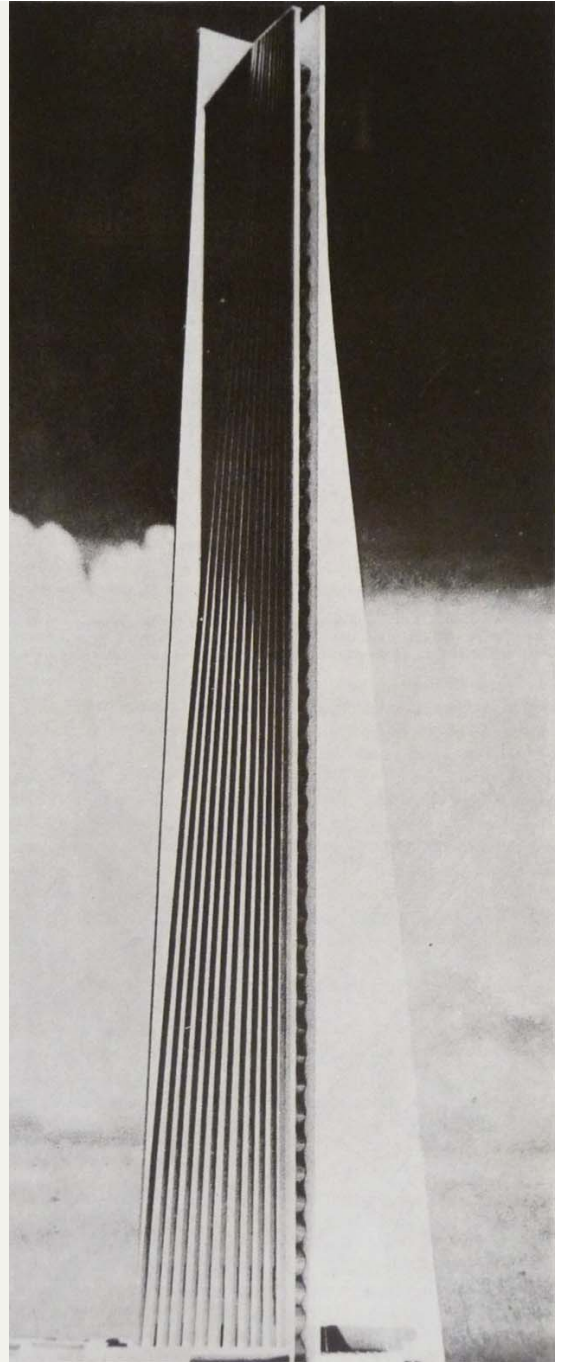
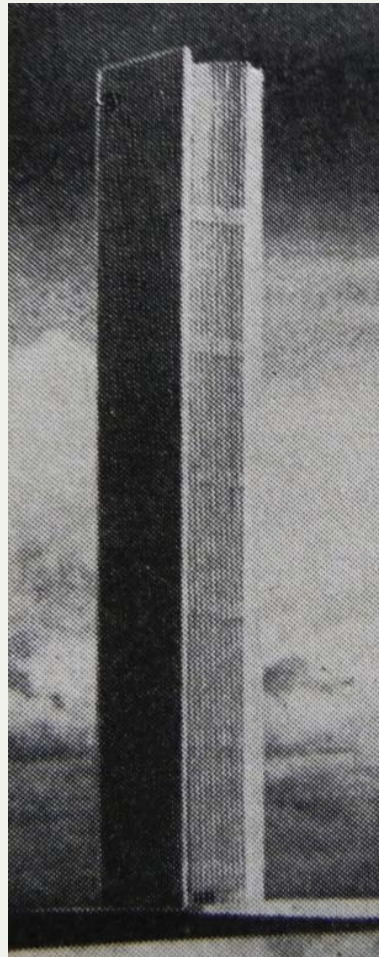
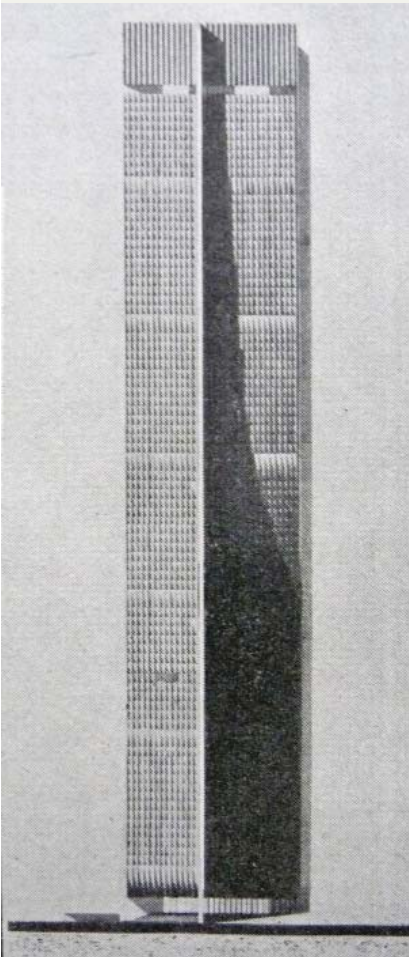
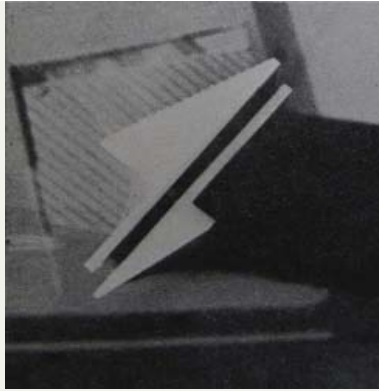
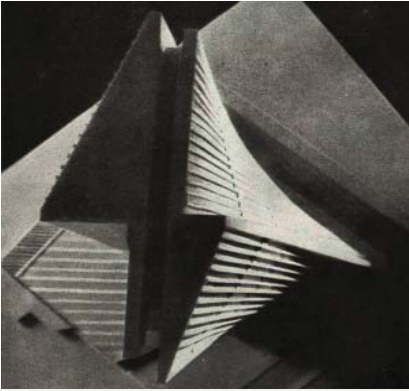
Es así que el rendimiento de la superficie útil de las oficinas en relación con la total resulta bajo, representando un 31% aproximadamente, teniendo muchos lugares de trabajo con sectores espaciales no muy aprovechables.

Es criticable la desvinculación que denotan los ascensores, hecho que redundará en perjuicio del bajo aprovechamiento del presente estudio.

La parte técnica ha sido estudiada con seriedad y acorde con las características de este estudio que resume alto interés”.²²







tercer premio

Manuel Fernández Plaza
Julio Bravo Giralt
Pablo Pintado y Riba
Alfonso Álvarez Martínez
(España)

Crítica del jurado

“Anteproyecto particularmente interesante que sobre la base de la original concepción de su estructura, configura una expresión arquitectónica de gran valor. Se consideran de alto interés, en relación a los espacios circundantes, los valores espaciales representados por la denominada Plaza Noble, bien jerarquizados y que permiten una óptima integración con la feliz definición del volumen de la torre.

Plausible concepción la de confiar la absorción de las fuerzas del viento a los cuatro grandes soportes piramidales que trabajan exteriormente, considerándose en cambio, criticable el sistema portante intercalado entre esos cuatro fuertes elementos. También se estima problemática la concreción de los voladizos propuestos para las plantas de la torre, de gran ligereza de espesor en relación a sus luces. Los ascensores, por su escasa cantidad y desvinculación, no representan una óptima solución para las circulaciones verticales.

El garaje está bien resuelto mediante rampas naturales, aunque este sector se resiste por las cotas (-31m) a las que llega. El acceso de los vehículos está bien estudiado, facilitando la llegada a las diferentes partes de la sección cultural y social.

Es errada la ubicación propuesta para la vivienda, mezclada con las oficinas, tanto en planta como en vertical, como así también en sus accesos, no aceptándose la justificación

79. Vista parcial acceso desde la Av. Libertador
80. Sección
81. Planta tipo
82. Planta Baja
83. Vista superior
84. Perspectiva del edificio
85. Perspectiva del edificio

Fuentes:

Revista nuestra arquitectura. num 391. junio de 1962. Concurso Peugeot. Buenos Aires, Argentina.

Revista SCA. Concurso Edificio Peugeot. Publicación de la Sociedad Central de Arquitectos N 51-52. Buenos Aires. Argentina. 1962

Revista SUMMA, revista de arquitectura, tecnología y diseño, num 1, Buenos Aires, Argentina, 1962.

Revista ARQUITECTURA NUM 40. Organismo del Colegio Oficial de Arquitectos de Madrid. abril de 1962.

propuesta en la Memoria por la cual se considera conveniente compartir la vivienda con las plantas de oficina.

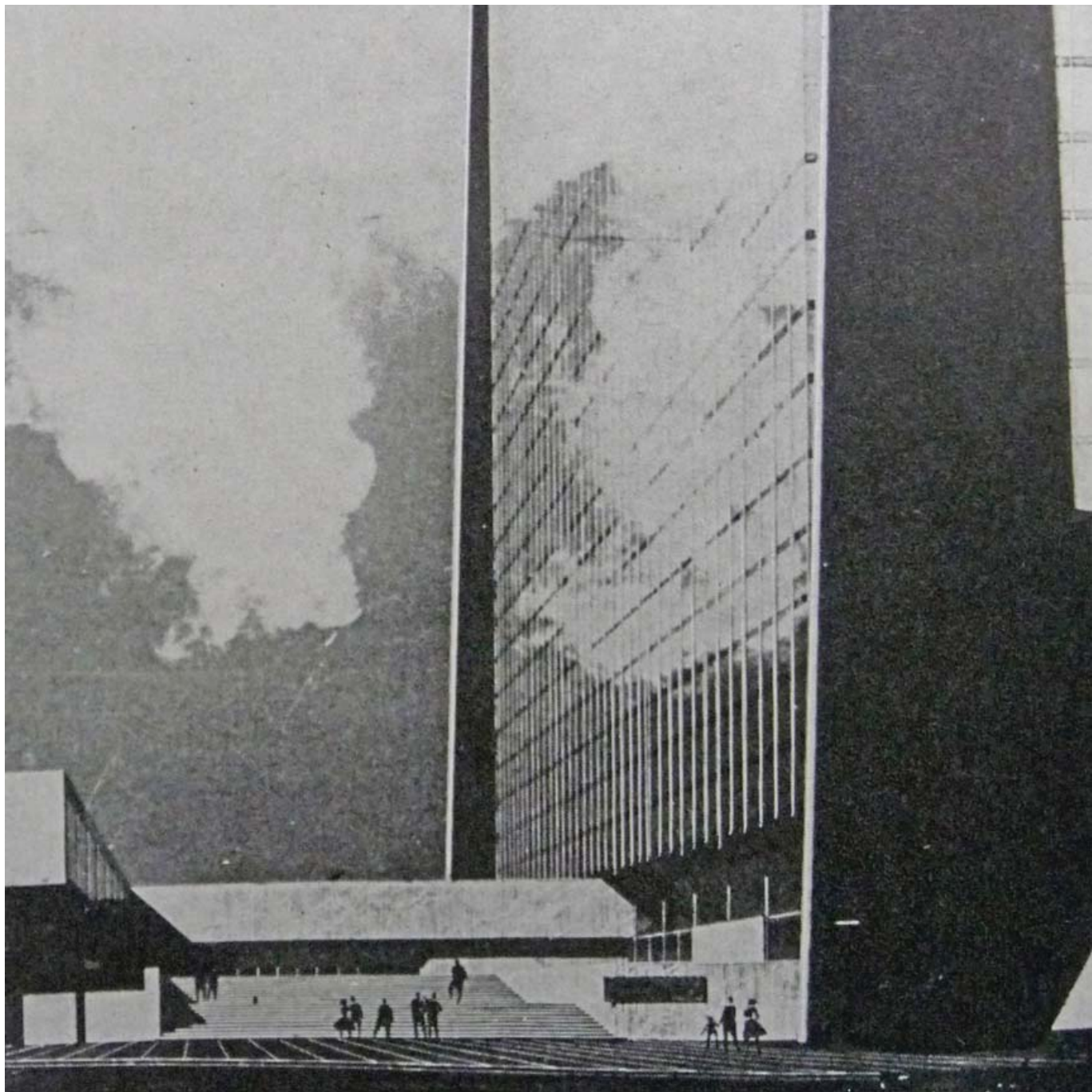
Los locales de negocios, iluminados indirectamente y escasos en cantidad (23) no representan mayor atracción comercial, siendo además su acceso directo por la calle Esmeralda de medidas reducidas.

Ambos anfiteatros tienen accesos objetables, mediante una rampa que conduce a un hall inútilmente diferenciado. Torturado e insuficiente el ingreso al anfiteatro menor, siendo además pobre la conexión entre la sala de recepciones y los anfiteatros.

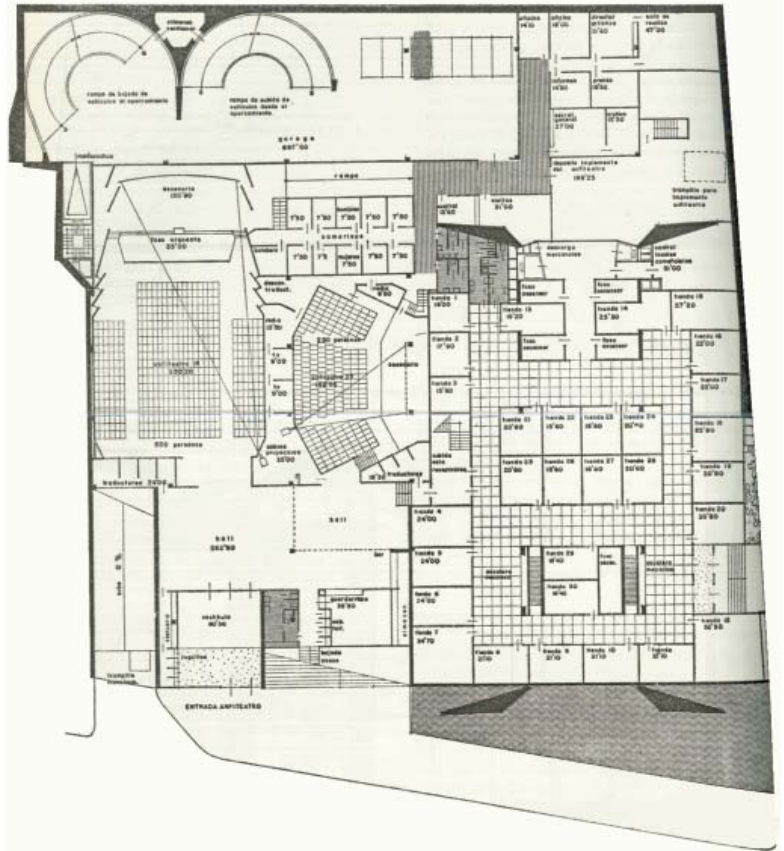
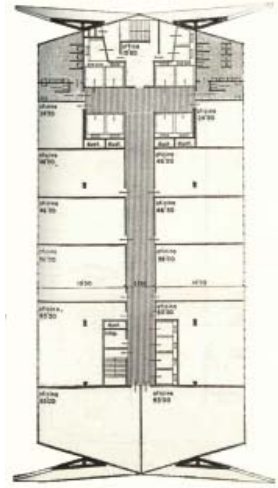
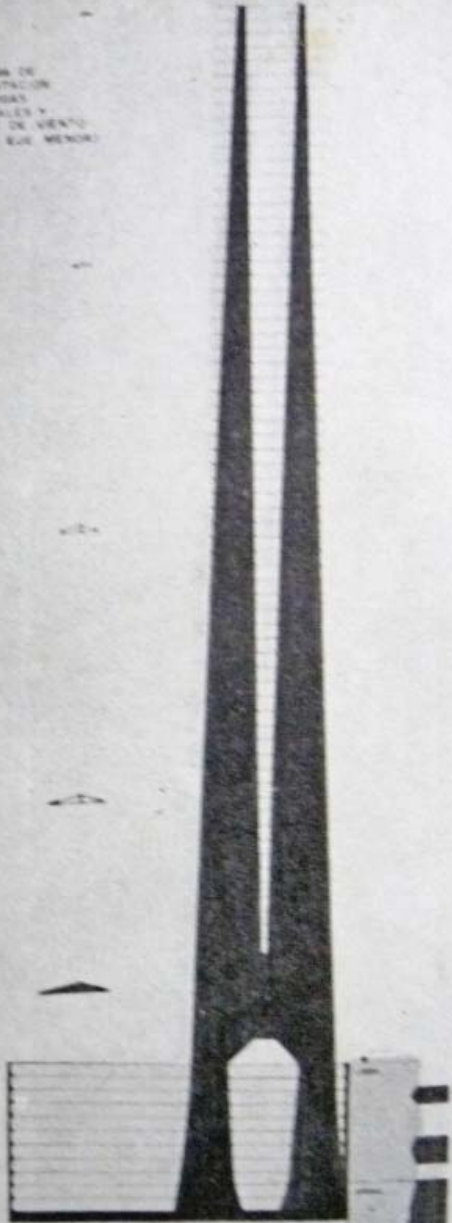
El restaurante de lujo, de muy reducida superficie, no se ha ubicado en un lugar de máximo interés.

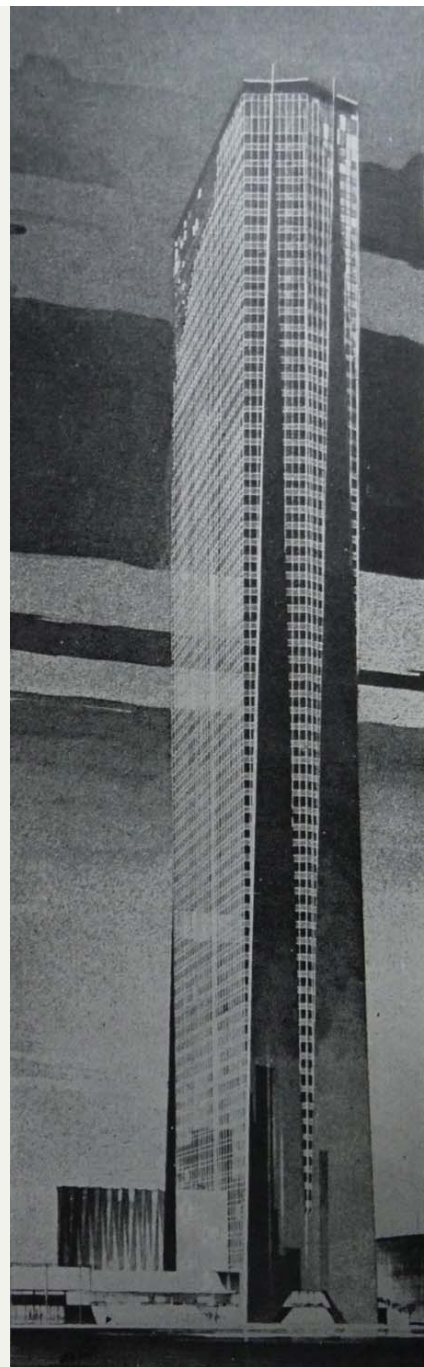
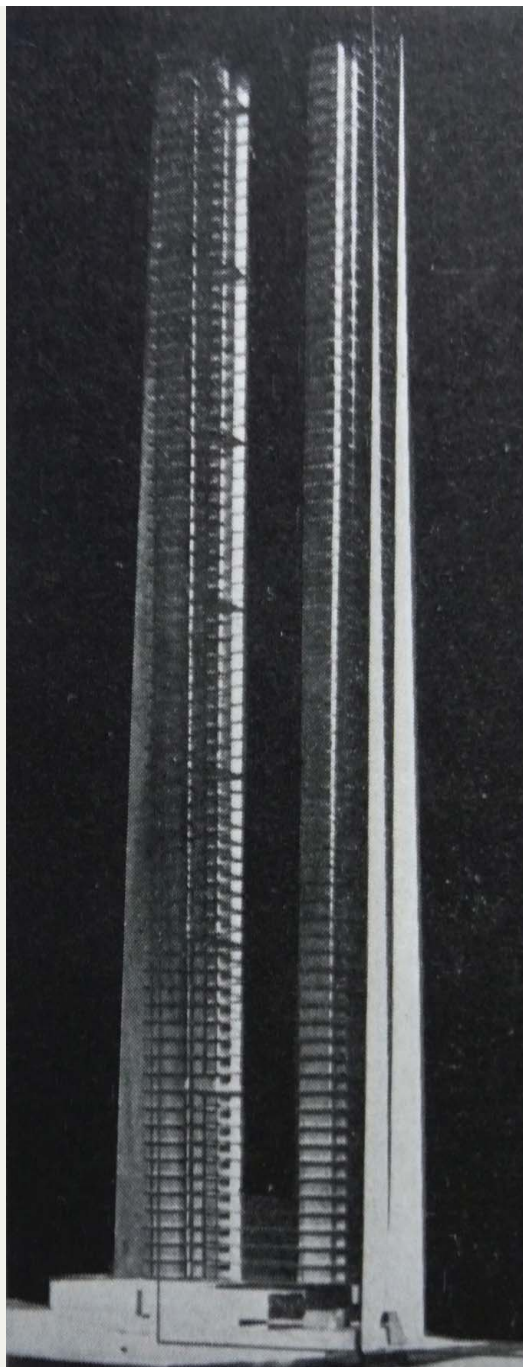
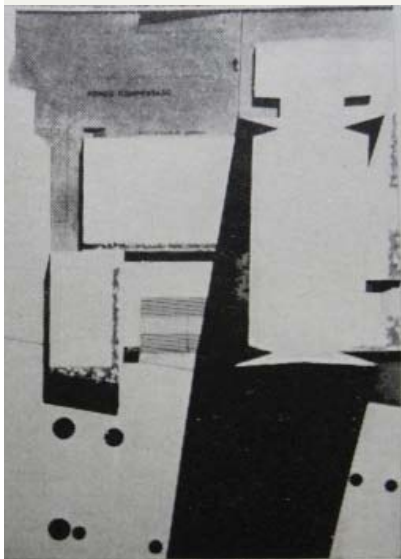
La superficie útil de las oficinas representan casi un 30% de la totalidad, significando un aprovechamiento bajo para el uso a que se destina el edificio.

Los estudios técnicos que acompañan el anteproyecto se avienen a las características del edificio y demuestran, al igual que la Memoria, que el trabajo se estudió con seriedad”. 23



ESQUEMA DE
SUSTENTACION
DE CARGAS
VERTICALES Y
EMPUJE DE VIENTO
(SEGUN EJE MENOR)





cuarto premio

Georges Bize
Jacques Ducollet.
(Francia)

Crítica del jurado

“El volumen que expresa este anteproyecto es claro y concordante con la plástica urbana de la ciudad. El edificio está bien proporcionado y cuenta con un eficaz uso de elementos de composición que actúan en planos vidriados en constante con planos compactos. Por otra parte, determinados elementos de la composición dan una verdadera escala a todo el conjunto.

La parte destinada a las actividades culturales se han resuelto convenientemente y se desarrollan sobre la base de una fluida y útil integración, bondad disminuida por las reducidas medidas dadas al acceso a los auditorios.

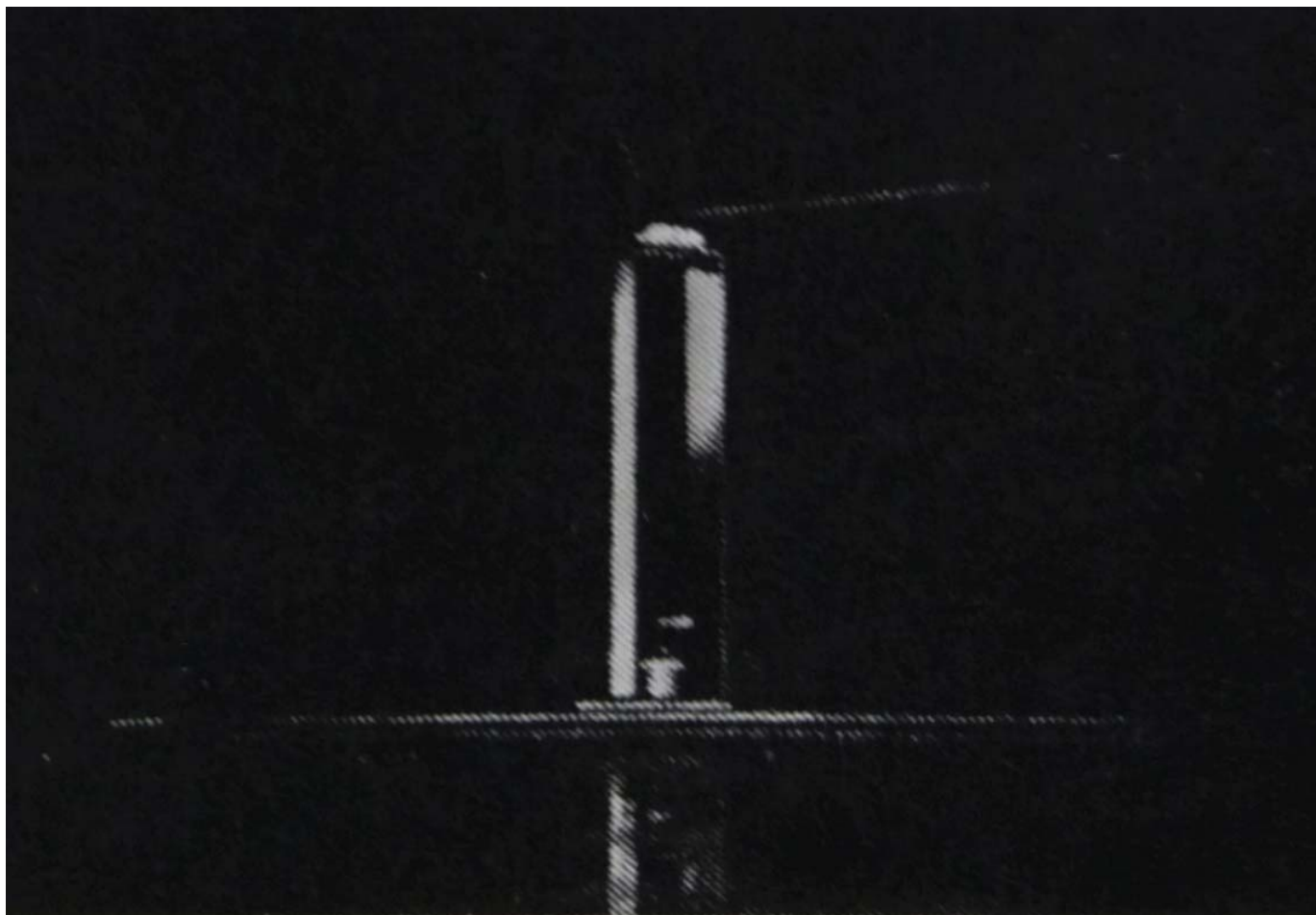
La concepción de la estructura es interesante, aunque ella perturba los recintos de las oficinas por los cortes espaciales que motiva. Asimismo, estos locales carecen de paramentos ortogonales dando lugar a arreglos inarmónicos, pues el proyectista propone no hacer perpendiculares los tabiques interiores a los muros exteriores. El aprovechamiento del edificio, en relación a la superficie útil de oficinas, es alto, alcanzando aproximadamente 50% del total.

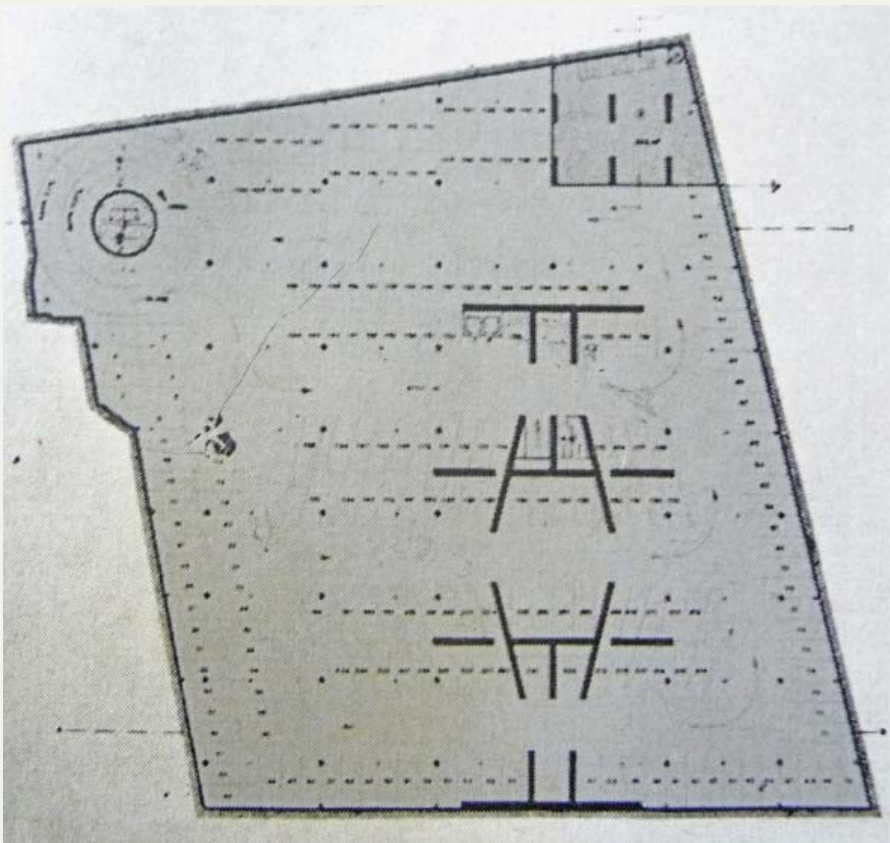
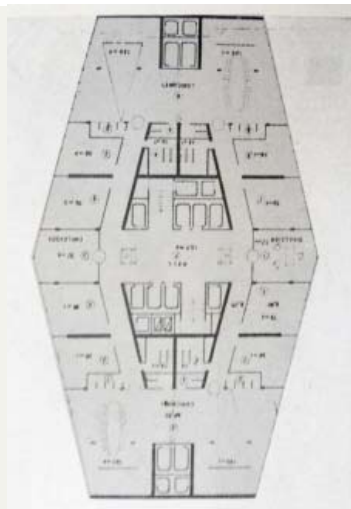
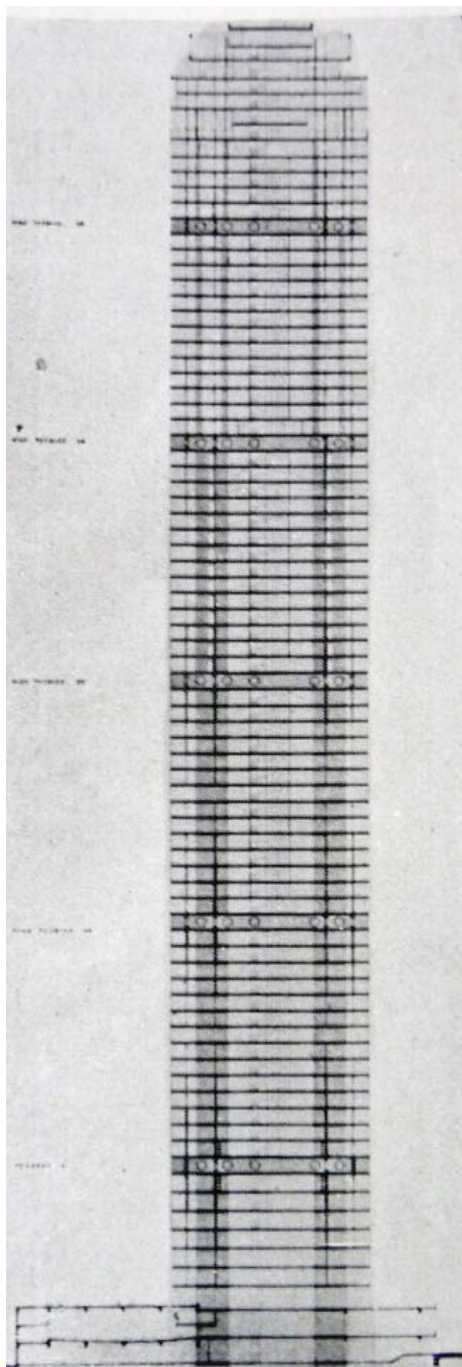
En general, las circulaciones verticales son poco directas y excedidas en su cantidad, adoleciendo de falta de síntesis y de sistematización. El garaje, servido por ajustadas rampas helicoidales, muestra en los ángulos una inaceptable ubicación de los rodados”.²⁴

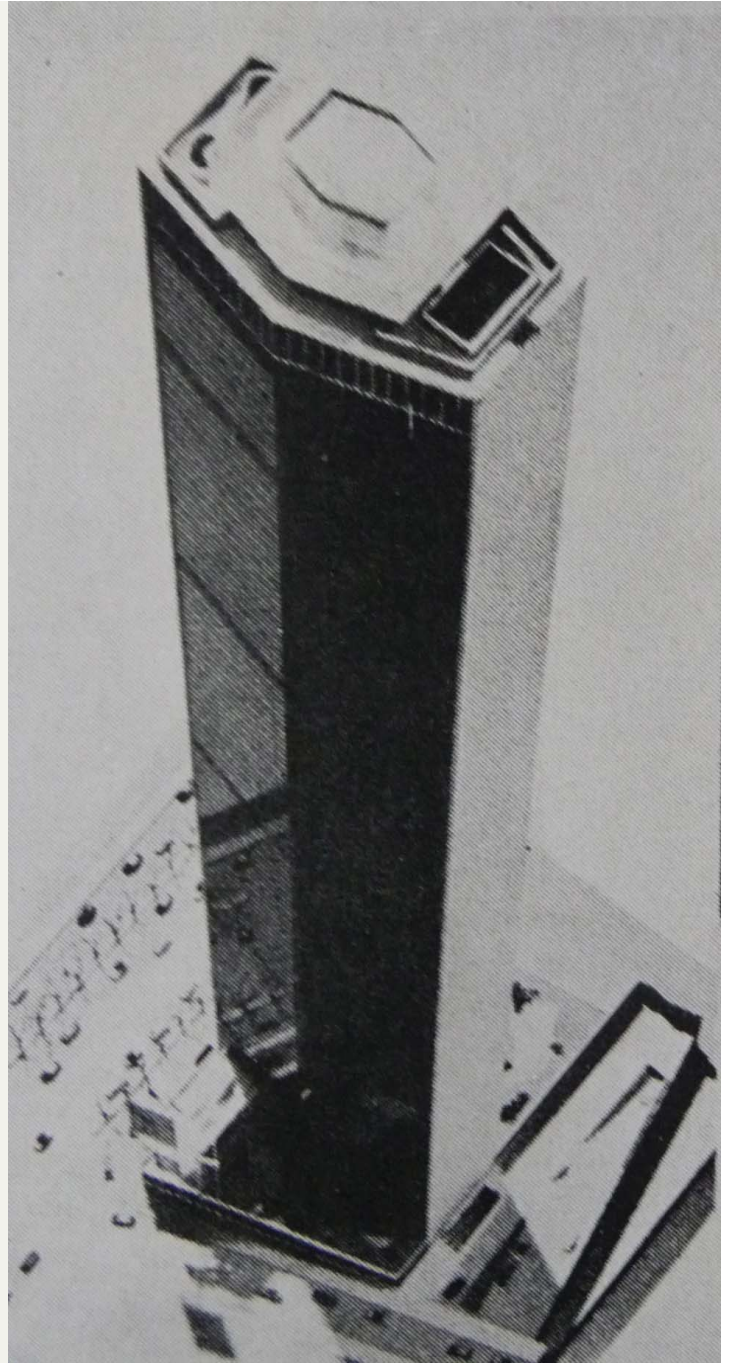
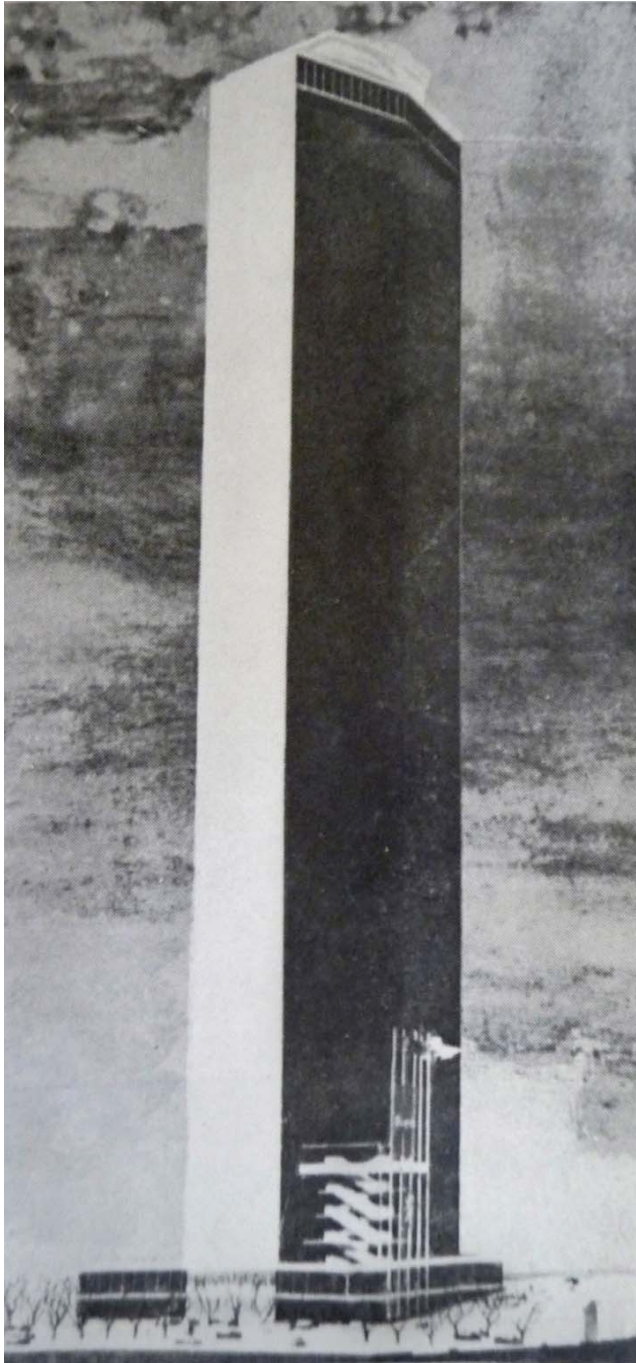
86. Vista nocturna del edificio.
87. Sección
88. Planta tipo
89. Planta Baja
90. Perspectiva del edificio
91. Perspectiva del edificio a vuelo de pájaro

Fuentes:

Revista nuestra arquitectura. num 391. junio de 1962. Concurso Peugeot. Buenos Aires, Argentina.
Revista SCA. Concurso Edificio Peugeot. Publicación de la Sociedad Central de Arquitectos N 51-52. Buenos Aires. Argentina. 1962
Revista SUMMA, revista de arquitectura, tecnología y diseño, num 1, Buenos Aires, Argentina, 1962.
Schere, Rolando. Concursos 1825 – 2006, Sociedad Central de Arquitectos. Buenos Aires, Argentina. 2008







quinto premio

Milton Pinto
Leonardo Turovlin
Enrique Besuievsky
(Uruguay)

Crítica del jurado

“Trabajo correcto en su conjunto y detalles, que denota una acertada preocupación en resolver los distintos problemas parciales, llevando, por sumatoria de aciertos, a buenas soluciones totales.

La parte destinada a las actividades culturales y públicas no se une franca y jerarquizadamente con los otros elementos a los cuales podría haberse integrado (galería comercial, restorán ,etc.) con interesantes beneficios espaciales y de funcionamiento.

Los espacios a cielo abierto propuestos en las plantas bajas no son muy convenientes, por los problemas que pueden acarrear nuestras condiciones climáticas.

El garaje, si bien correctamente dimensionado y servido por rampas naturales, contrarresta sus ventajas al llegar hasta cotas negativas de consideración (- 37 ms.)

El rendimiento de la superficie útil de las oficinas, en relación con la total puede considerarse como bajo, pues llega aproximadamente al 32%.”²⁵

92. Milton Pinto en la exposición de abril 1962
93. Leonardo Turovlin en la exposición de abril 1962
94. Enrique Besuievsky en la exposición de abril 1962
95. Nota de prensa: “Tres Uruguayos obtienen un quinto premio en concurso internacional para la casa Peugeot”. El País . Montevideo - 28 de abril de 1962
96. Sección
97. Planta tipo
98. Planta Baja
99. Vista parcial desde el acceso desde la Av. Libertador
100. Perspectiva galerías comerciales
101. Perspectiva del edificio.

Fuentes:

Archivo fotografico Pinto-Torovlin arquitectos asociados, Montevideo, Uruguay.
Revista nuestra arquitectura. num 391. junio de 1962. Concurso Peugeot. Buenos Aires, Argentina.
Revista SCA. Concurso Edificio Peugeot. Publicación de la Sociedad Central de Arquitectos N 51-52. Buenos Aires. Argentina. 1962



TRES URUGUAYOS OBTIENEN UN QUINTO PREMIO EN CONCURSO INTERNACIONAL PARA LA CASA PEUGEOT

Tres jóvenes arquitectos uruguayos, participando en un concurso internacional de anteproyectos para un rascacielos de oficinas que será el edificio más alto de Buenos Aires, acaban de obtener un honroso 5º lugar, entre cerca de 100 participantes.

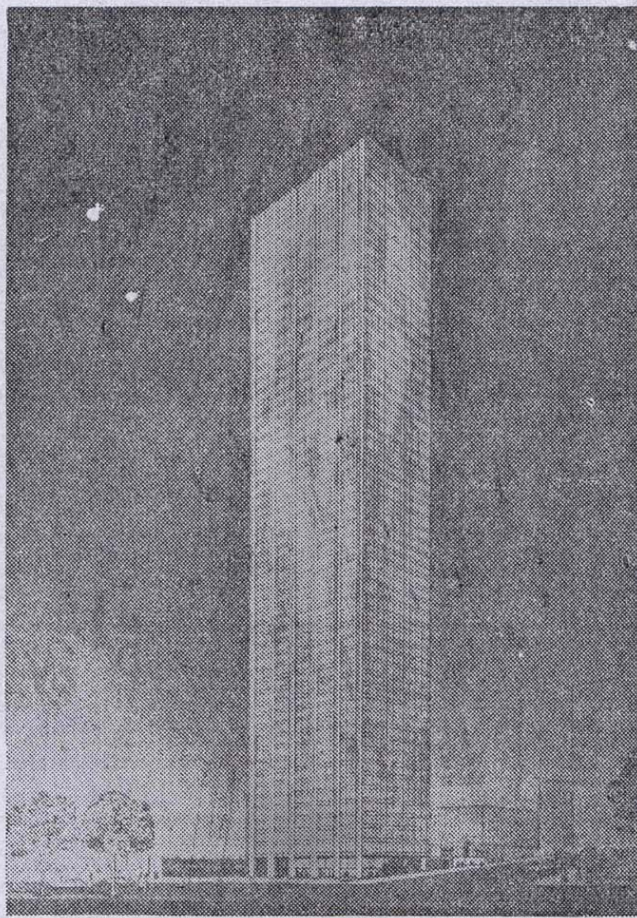
Milton Pinto, Leonardo Turvillín y Enrique Besuievsky, obtuvieron con esa colocación dentro del fallo del concurso—organizado para la erección del Edificio Monumental Peugeot, donde se instalará la filial argentina de la mundialmente conocida firma automovilística francesa— un premio de 750.000 pesos argentinos (unos 85.000 pesos oro), mediante su anteproyecto N° 46.

El primer premio, de 5.000.000 de pesos argentinos, fue otorgado a los arquitectos Roberto Claudio Aflalo, Plinio Croce y Gian Carlos Gasperini, de Brasil, que trabajaron junto con el argentino Patricio Suárez. Los restantes premios fueron los siguientes, por orden de colocación: con \$ 2.250.000, el anteproyecto de J. Boynoux y M. Folianson (Francia); con \$ 1 millón 750.000, el anteproyecto de José Manuel Fernández Plaza, Julio Bravo Giralt, Pablo Pintado Riba y Alfonso Alvarez Martínez (España); con \$ 1 millón, el anteproyecto de Georges Bize y Jacques Ducollet (Francia); el quinto premio correspondió a los citados uruguayos; con \$ 500.000, el anteproyecto de Carlos Arana Holder, Antenor Orrego Speluchin, Juan Torres Higuera y Luis Vázquez Pancorbo.

Hubo además cuatro menciones de \$ 400.000. Dos equipos argentinos (Bacigalupe - Guidaldi - Riopedre - Ugarte - Cáceres Monie - Ferrero - Mainero-Damon, y Lange-Rebora) y dos equipos norteamericanos (Hata-mi-Lister, de Colorado, y Berger-Landrum, de Missouri) las recibieron. Finalmente, se distribuyeron menciones honoríficas a los trabajos de los arquitectos brasileños Konder Netto y Burlamaqui, del arquitecto italiano Maurizio Sacripanti y del equipo integrado por los ingleses Ahmed E. Oral y William Jack y el mexicano Eduardo Terrazas de la Peña.

EL JURADO

El Jurado que decidió en el concurso internacional, estaba



El proyecto de los arquitectos uruguayos que obtuviera el quinto premio en el concurso para la construcción del edificio "Peugeot"

integrado por los siguientes arquitectos:

Marcel Breuer (norteamericano), ex profesor de la Universidad de Harvard y autor del proyecto del edificio de la UNESCO en París, junto con Bernard Zehrfuse y Pier Luigi Nervi. Representó a la Unión Internacional de Arquitectos;

Eugene Elie Beaudoin (francés), presidente de la Sociedad

Francesa de Urbanistas, profesor de Arquitectura en la Escuela de Bellas Artes de París y arquitecto consejero del Principado de Mónaco. Representó a la Foreign Building & Investment Co., entidad promotora de la obra;

Affonso Eduardo Reidy (brasileño), profesor de Arquitectura de la Universidad de Brasil, y ex director del Departamento

de Urbanismo del Distrito Federal. Es proyectista del famoso edificio del Ministerio de Educación, en Río de Janeiro. Representó a la Unión Internacional de Arquitectos;

Martin Noel (argentino), presidente de la Academia Nacional de Bellas Artes. Representó a la Foreign Building & Investment Co.;

Alberto Prebisch (argentino), secretario de la Academia Nacional de Bellas Artes y miembro correspondiente de la Academia de Arquitectura de Francia. Representó a la citada firma promotora;

Francisco García Vázquez (argentino), directivo de la Organización del Plan Regulador de Buenos Aires, y catedrático de Urbanismo en la Facultad de Ciencias Físico-Matemáticas de la Universidad de La Plata, y miembro del Consejo Profesional de Arquitectura argentino. Representó a la Sociedad Central de Arquitectos;

Francisco Rossi (argentino), profesor de Composición Arquitectónica en la Facultad de Arquitectura y Urbanismo de Buenos Aires. Representó a la Federación Argentina de Sociedades de Arquitectos;

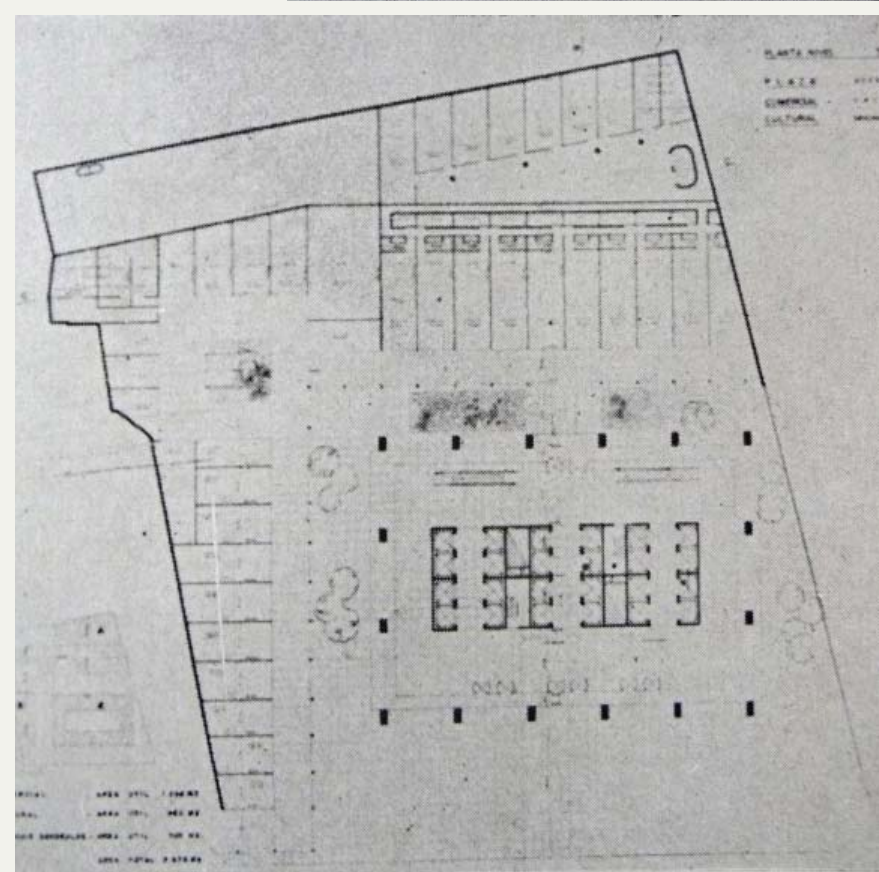
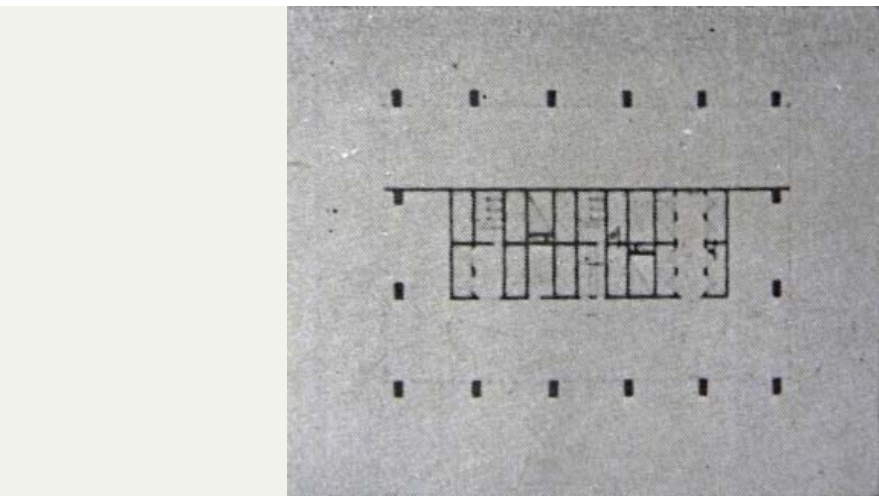
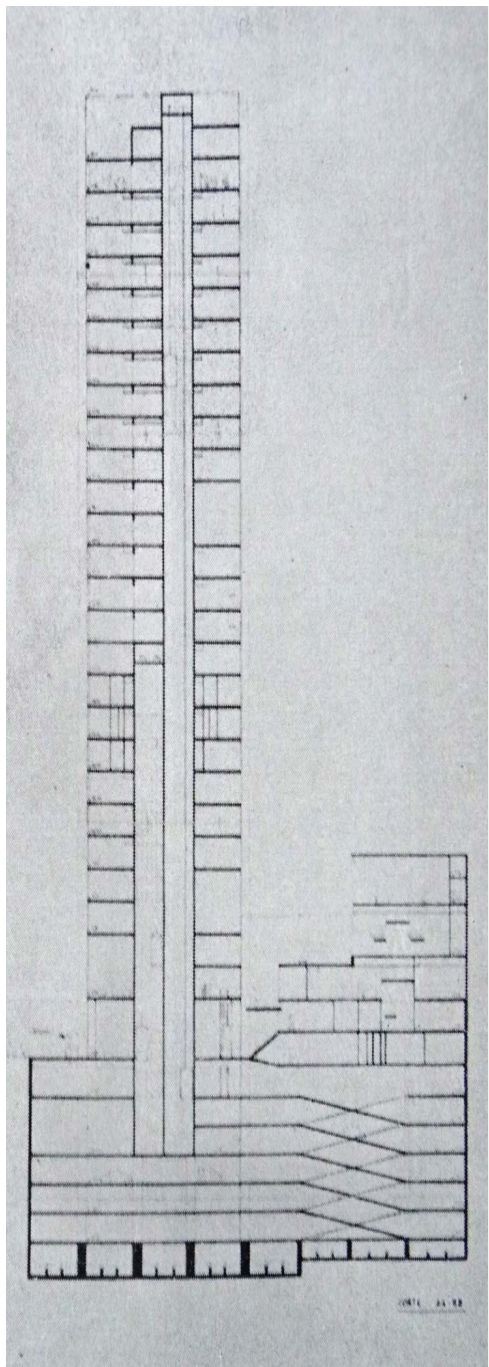
Como Asesor del Concurso actuó el arquitecto argentino Federico Adolfo Ugarte, vicepresidente de la Federación Panamericana de Arquitectos, que fue designado conjuntamente por la Foreign Building & Investment Co. y la Sociedad Central de Arquitectos.

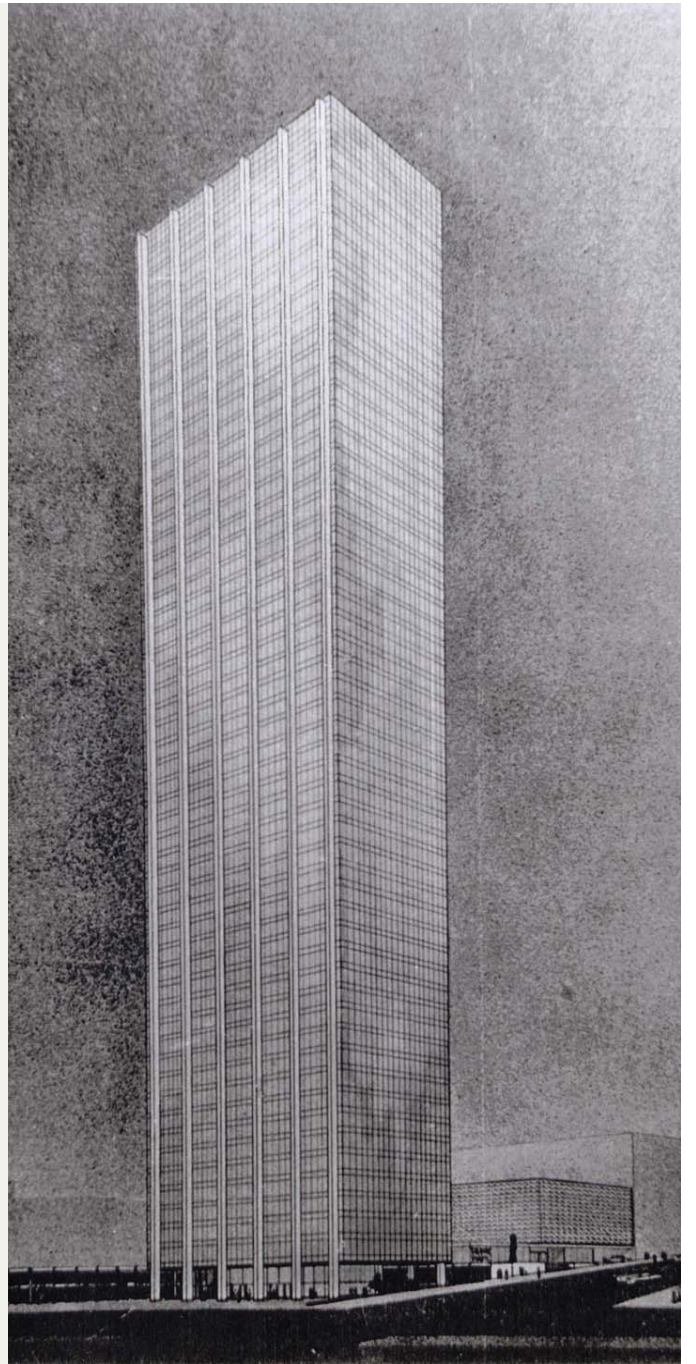
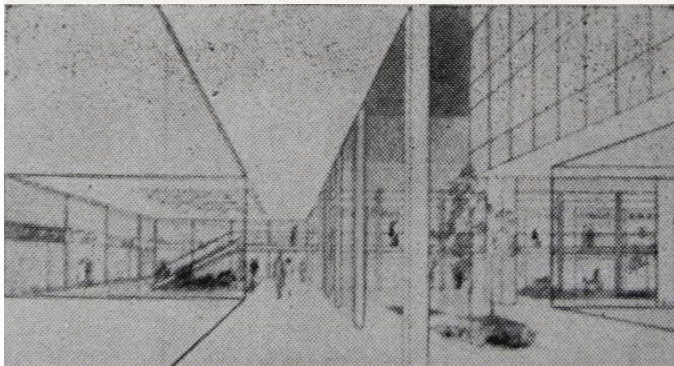
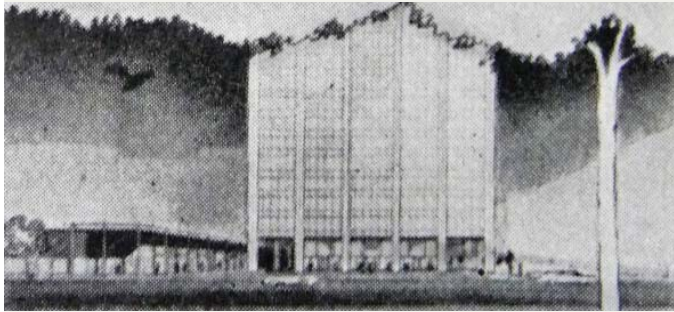
LA ENTREGA DE PREMIOS

En un pabellón de la Universidad de Buenos Aires, se inauguró recientemente la exposición de proyectos seleccionados, realizándose la entrega de premios en la misma oportunidad.

Asistieron a la ceremonia el Intendente de Buenos Aires, Hernán Giralt; el en ese momento Secretario de Trabajo, Oscar Puigross, los embajadores de Brasil y Francia y otros diplomáticos. También se hallaba presente Pierre Peugeot, miembro del Consejo Directivo de la Casa Peugeot, E. de Beblabre, director ejecutivo de la misma, y Raymon Richard y Joseph Bolgar, presidente y vicepresidente de la Foreign Building & Investment Co.

La Exposición permanecerá abierta hasta fin de mes.





sexto premio

Antenor Orrego Spelucin
Carlos Arana Holder
Juan Torres Higuera
Luis Vazquez Pancorbo
(Perú)

Crítica del jurado

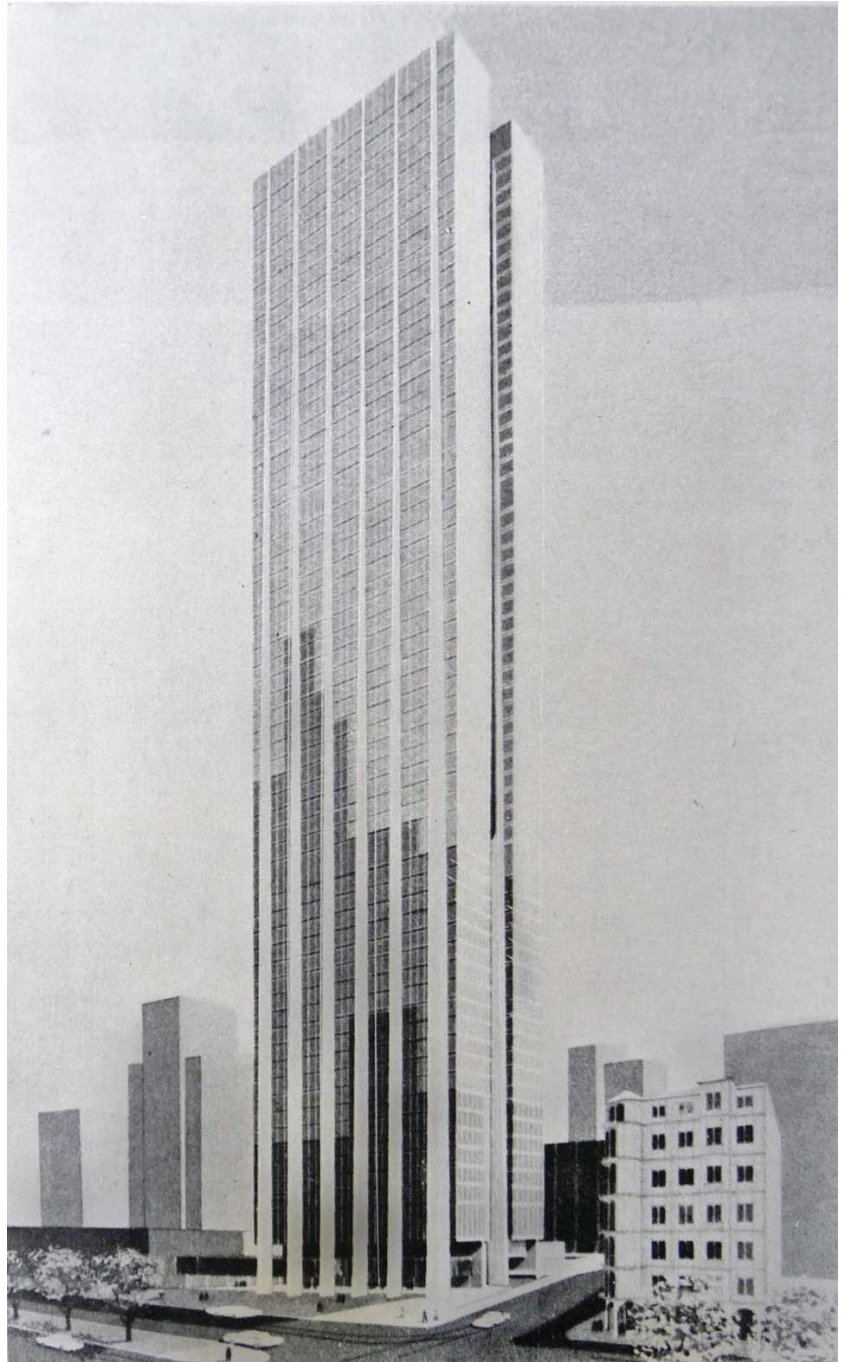
“El ordenamiento general de los volúmenes es agradable, contando este anteproyecto con un sistema estructural bien estudiado y expresado con franqueza en su fachada. Es un trabajo claro y correcto, que cuenta en su desarrollo con una buena zonificación para los distintos usos exigidos por el programa.

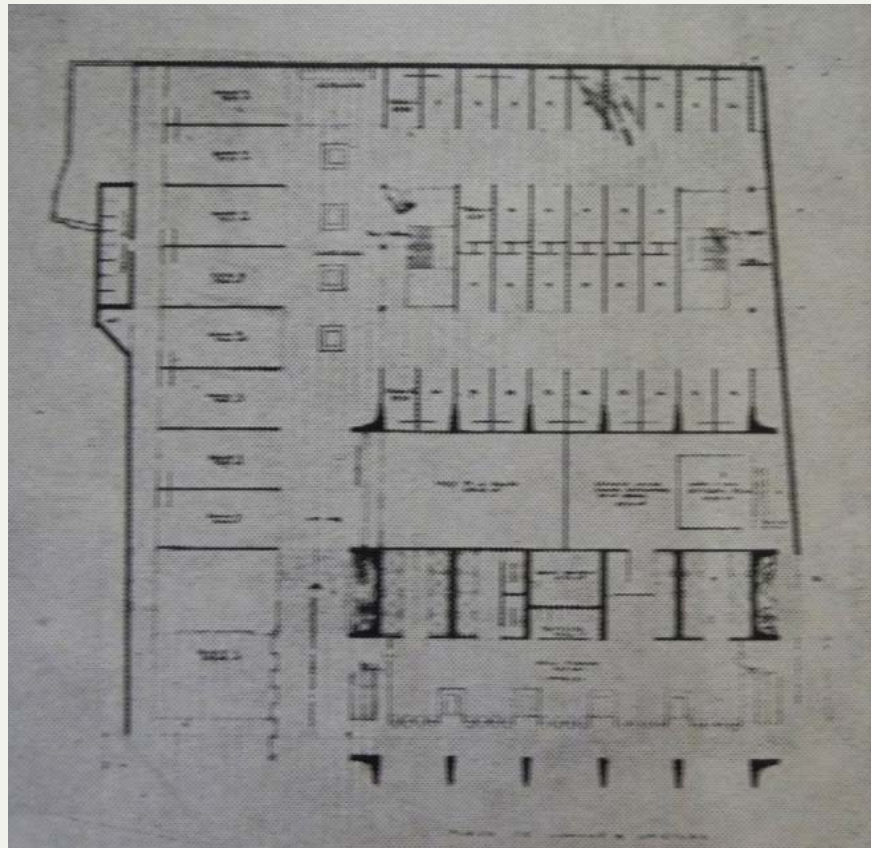
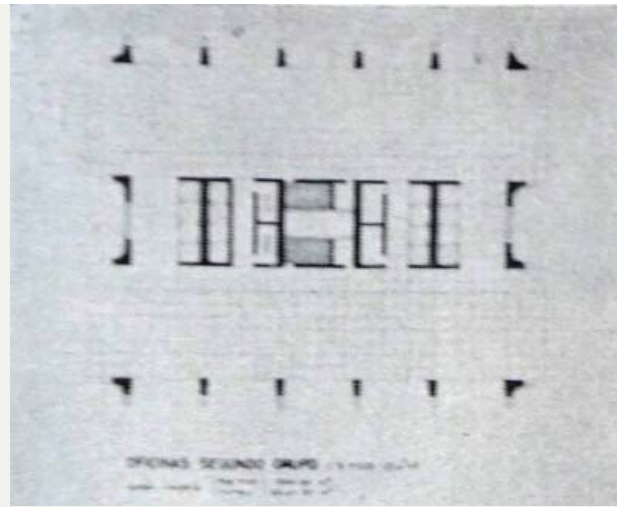
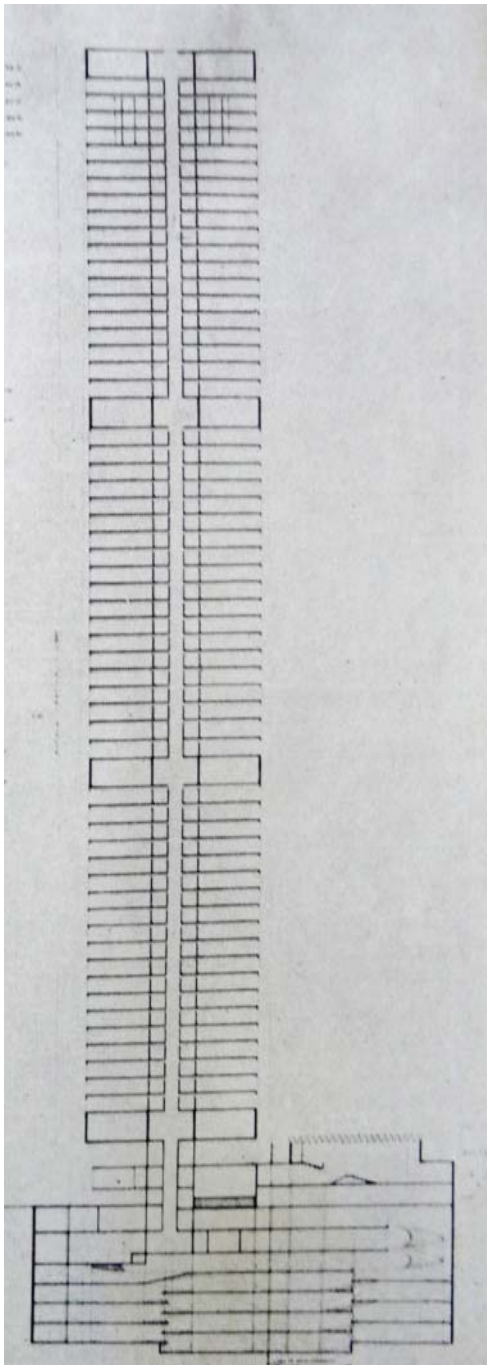
Las oficinas serenamente configuradas, no son servidas mediante una circulación vertical integrada, su rendimiento, en relación a la superficie útil total asciende a casi el 40%. El hall público del piso a nivel con la avenida Libertador San Martín, no cuenta con la escala necesaria a su importancia y funciones. Un tanto desarticulada la resolución del piso cultural situado en el nivel 2,65 m”. 26

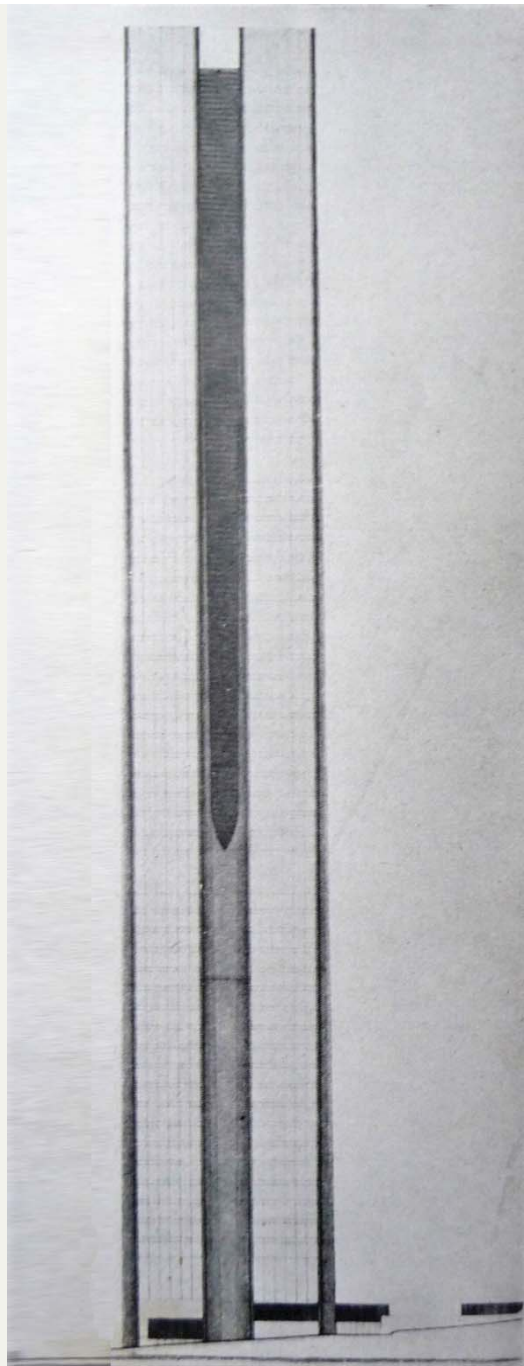
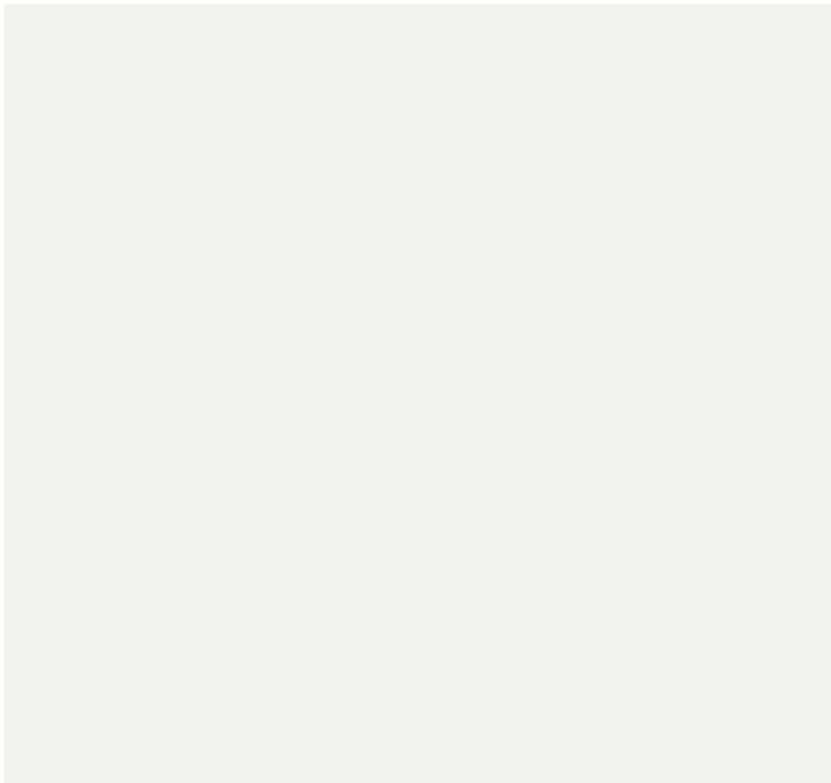
102. Perspectiva del edificio.
103. Sección
104. Planta tipo
105. Planta Baja
106. Vista parcial acceso
107. Elevación calle Esmeraldas,

Fuentes:

Revista nuestra arquitectura. num 391. junio de 1962. Concurso Peugeot. Buenos Aires, Argentina.
Revista SCA. Concurso Edificio Peugeot. Publicación de la Sociedad Central de Arquitectos N 51-52. Buenos Aires. Argentina. 1962
Revista SUMMA, revista de arquitectura, tecnología y diseño, num 1, Buenos Aires, Argentina, 1962.
Schere, Rolando. Concursos 1825 – 2006, Sociedad Central de Arquitectos. Buenos Aires, Argentina. 2008







primera mención

Jorge Osvaldo Riopedre
Héctor Ugarte
Isaac Damon
Fernando Ferrero
Alfredo Luis Guidali
José Luis Bacigalupo
Alicia Mabel Mainero
Juan María Cáceres Monié
(Argentina)

Crítica del jurado

“Estudio que propone un sistema estructural claro y totalmente coherente con la expresión formal del trabajo, el que se materializa en un resultado plástico que habría de presentar un fuerte impacto, de dudoso resultado, en el paisaje urbano de Buenos Aires.

Trabajo serio y de calidad que cuenta con una buena zonificación para las distintas actividades del edificio, conseguida sobre la base de una clara diferenciación de sus funciones, correlacionándose adecuadamente, además, los variados elementos integrantes de la composición. El proyectista ha resuelto con habilidad las soluciones parciales y, en algunos casos (viviendas, sala de recepciones, auditorios, restaurantes), sus propuestas son otros tantos aciertos.

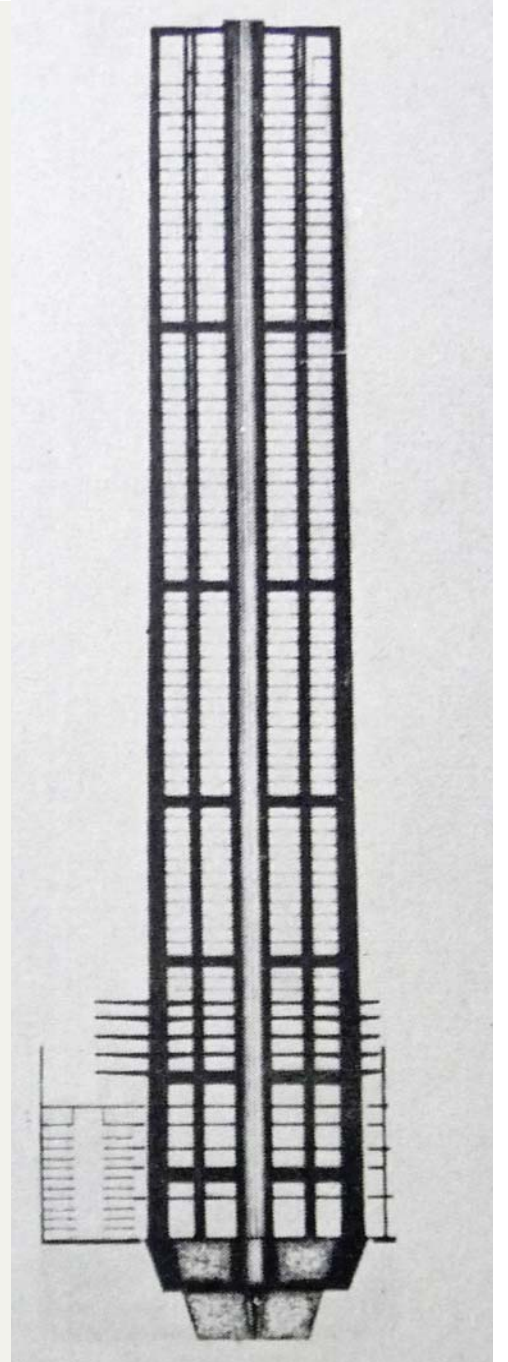
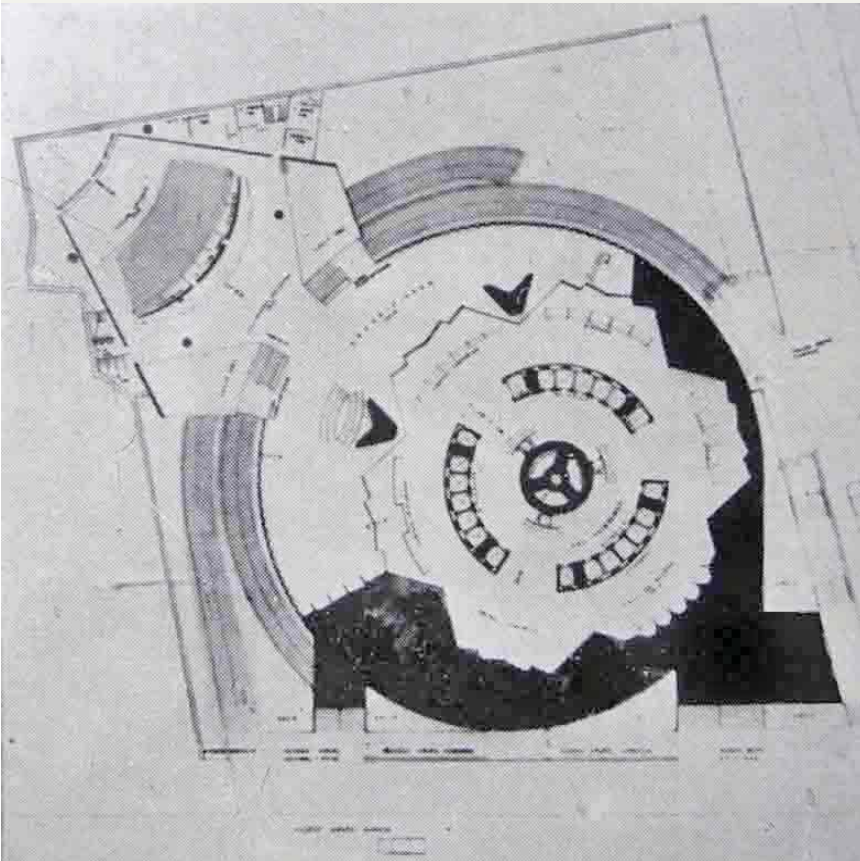
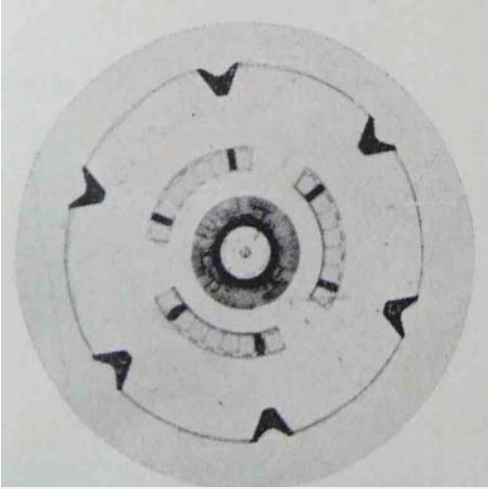
El garaje está bien resuelto contemplando eficazmente la resolución de los problemas anexos, aunque el ancho propuesto para ambas rampas es muy reducido y presenta un inconveniente por las posibilidades de atascamiento de que sería susceptible. No es muy alto el rendimiento de la superficie útil de las oficinas, valor que alcanza al 35% de la superficie cubierta total”. 27

- 108. Perspectiva del edificio.
- 109. Planta tipo
- 110. Planta Baja
- 111. Sección

Fuentes:

Revista nuestra arquitectura. num 391. junio de 1962. Concurso Peugeot. Buenos Aires, Argentina.
Revista SCA. Concurso Edificio Peugeot. Publicación de la Sociedad Central de Arquitectos N 51-52. Buenos Aires. Argentina. 1962
Revista SUMMA, revista de arquitectura, tecnología y diseño, num 1, Buenos Aires, Argentina, 1962.
Schere, Rolando. Concursos 1825 – 2006, Sociedad Central de Arquitectos. Buenos Aires, Argentina. 2008





segunda mención

W. Lister
Marvin Hatami
(U. S .A.)

Crítica del jurado

“Anteproyecto claro, estudiando sobre la base de una correcta estructura y con un enfoque constructivo realista, siendo su lenguaje plástico el resultado de esa limpia propuesta estructural.

La planta baja es un tanto confusa y dimensionada sin generosidad ni jerarquía, defecto particularmente notorio en el acceso a la circulación vertical. El garaje se profundiza acentuadamente (-35.8m.) y tiene poco rendimiento por planta, resultando antieconómico, funcional y estructuralmente, esto último por las luces propuestas.

Los ingresos a los anfiteatros resultan insuficientes, interesadamente la posibilidad de integración. El espacio logrado al nivel más 5,95 m., determina una feliz solución. La concepción de las oficinas es buena aunque su rendimiento en relación al total es débil, aproximadamente el 31%.”²⁸

- 112. Perspectiva del edificio.
- 113. Planta tipo.
- 114. Planta Baja.
- 115. Sección.

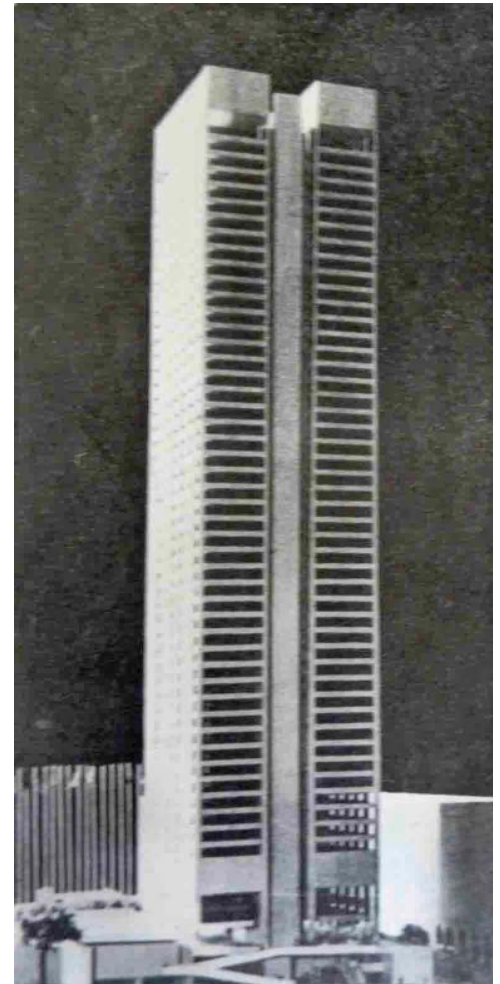
Fuentes:

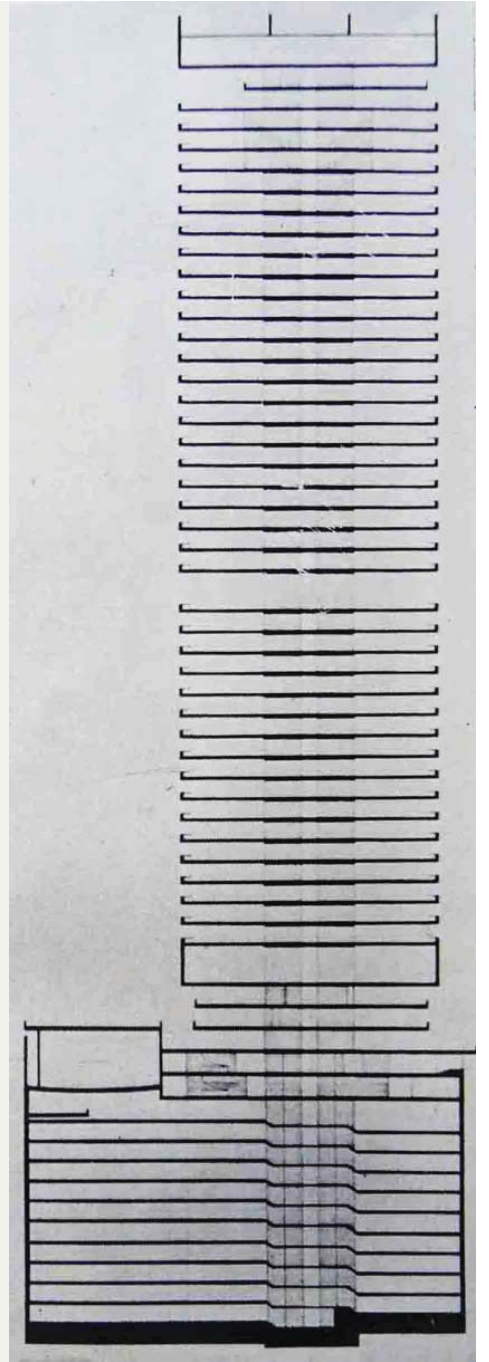
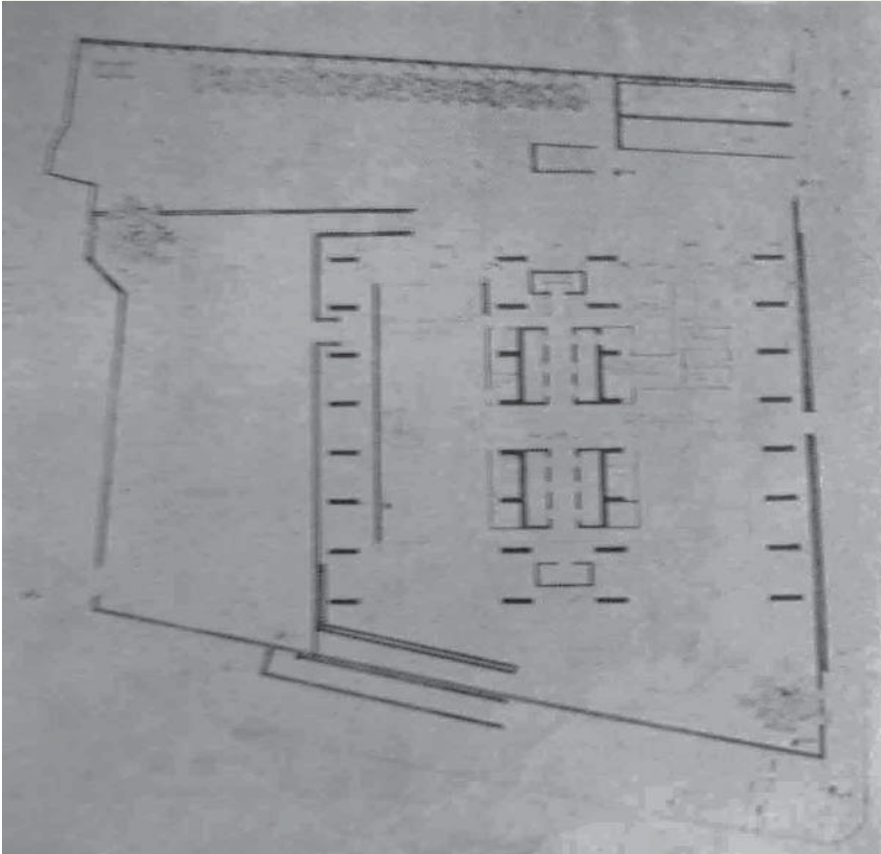
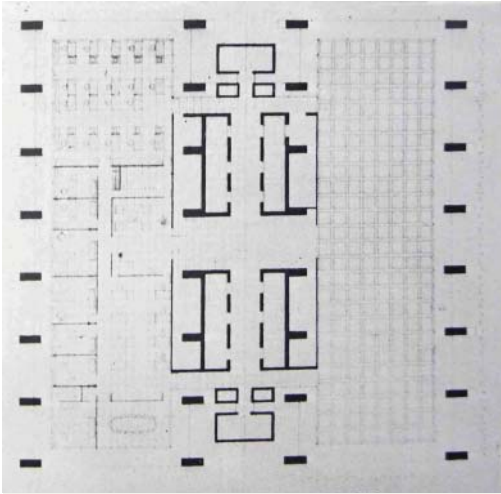
Revista nuestra arquitectura. num 391. junio de 1962. Concurso Peugeot. Buenos Aires, Argentina.

Revista SCA. Concurso Edificio Peugeot. Publicación de la Sociedad Central de Arquitectos N 51-52. Buenos Aires. Argentina. 1962

Revista SUMMA, revista de arquitectura, tecnología y diseño, num 1, Buenos Aires, Argentina, 1962.

Schere, Rolando. Concursos 1825 – 2006, Sociedad Central de Arquitectos. Buenos Aires, Argentina. 2008





tercera mención

Charles T. Berger
Harold J. Landrum
(U. S .A.)

Crítica del jurado

“Este anteproyecto, aunque excesivamente esquemático, se destaca por su espíritu de síntesis traducido en las plantas simples y claras. El espacio creado a nivel de la Avenida Libertador San Martín, que vincula entre sí los anfiteatros y el restaurante, ofrece una buena posibilidad de vida libre.

No es acertado, sin embargo, el acceso descubierto a aquellos locales. Bueno el acceso a las galerías comerciales por Esmeraldas y la vinculación de éstas con la plaza a nivel de la Avenida Libertador San Martín. Es asimismo loable la solución de los anfiteatros, susceptibles de ser utilizados conjuntamente. Objetable el exiguo acceso al grupo ascensores y reducido el número de estos.

Si bien no es feliz la posición de entrada y salida de autos, el movimiento de estos en las playas mediante rampas es correcto.

La estructura no está totalmente definida. Los muros ciegos de los extremos disminuyen el área central de las oficinas por falla de aventamiento.” 29

116. Perspectiva del edificio.
117. Planta tipo.
118. Planta Baja.
119. Sección.

Fuentes:

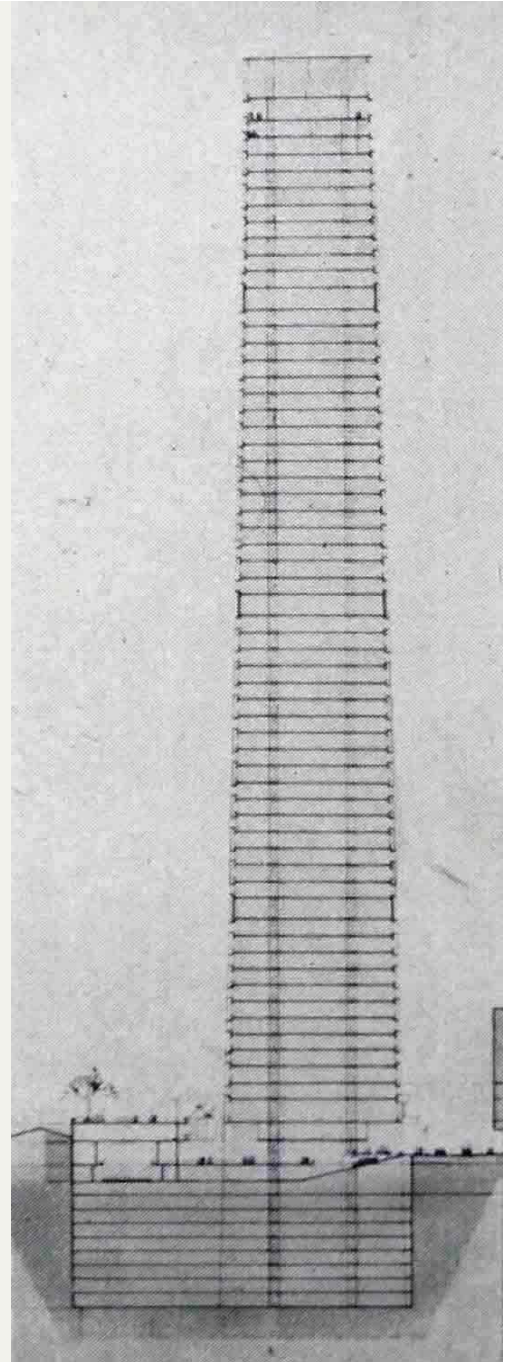
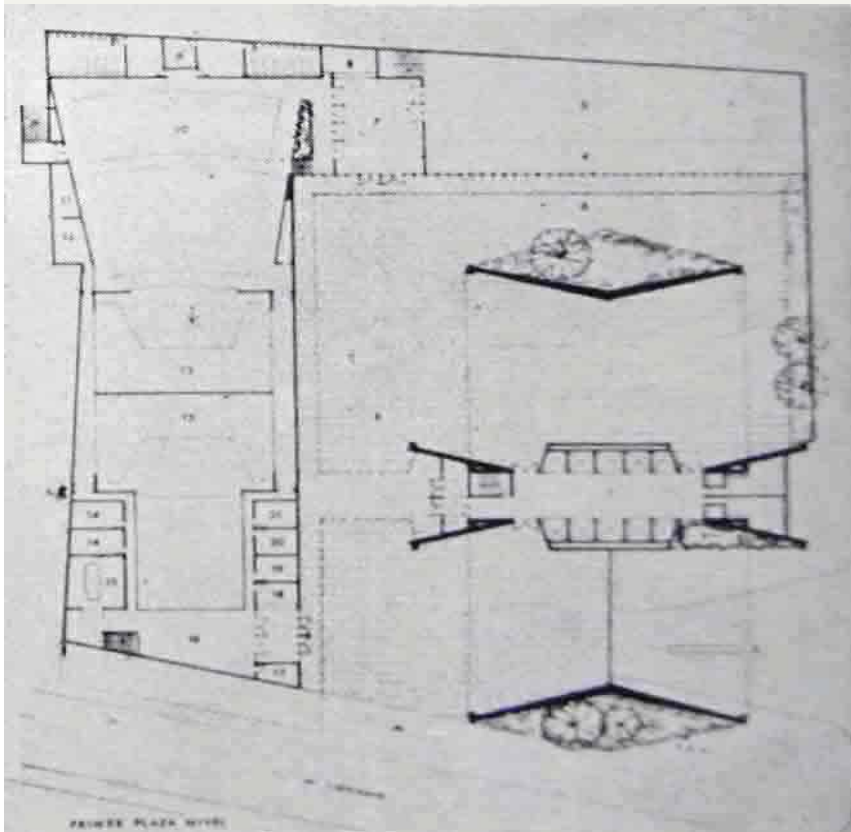
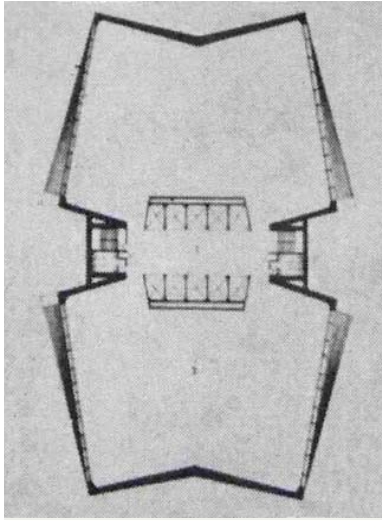
Revista nuestra arquitectura. num 391. junio de 1962. Concurso Peugeot. Buenos Aires, Argentina.

Revista SCA. Concurso Edificio Peugeot. Publicación de la Sociedad Central de Arquitectos N 51-52. Buenos Aires. Argentina. 1962

Revista SUMMA, revista de arquitectura, tecnología y diseño, num 1, Buenos Aires, Argentina, 1962.

Schere, Rolando. Concursos 1825 – 2006, Sociedad Central de Arquitectos. Buenos Aires, Argentina. 2008





cuarta mención

Luis A. Rébora
Carlos F. Lange
(Argentina)

Crítica del jurado

“Trabajo caracterizado por los valores plásticos que concuerdan con la estructura resistente propuesta, significando un acierto el lenguaje conseguido en la fachada de la torre, resultando de la sensibilidad del proyectista para solucionar el problema del asoleamiento, con diferenciación de los brise-soleil en función de las orientaciones. El garaje de poca capacidad y débilmente dimensionado en sus estructuras verticales, ofrece una muy objetable entrada y salida de vehículos sobre la entrada del predio, ubicación que de seguro originará serios puntos de conflicto.

El sistema dúplex propuesto para las oficinas ha de dificultar la división de las mismas cuando se procure conseguir despachos privados destinados a los jefes. Por otra parte, tampoco se considera aceptable la comunicación vertical de los dúplex mediante la escalera única central, que desintegra así sus plantas e impide obtener privacidad en las oficinas. No se considera aconsejable la ubicación de las sucursales bancarias en el cuerpo de la torre y totalmente desvinculadas de las plantas bajas, por las limitaciones de uso que tal emplazamiento impondría.

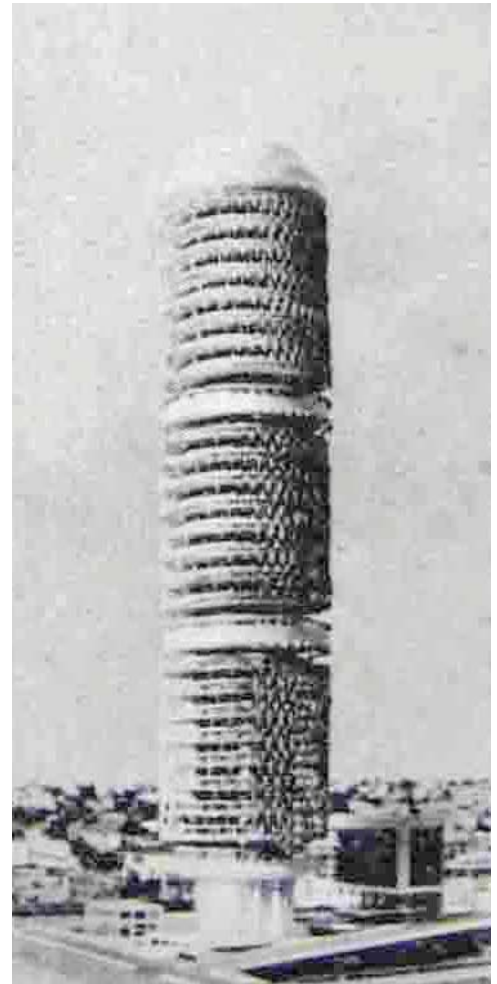
El trabajo se resiente por cierto esquematismo que llega, en algunos casos, a impedir el cabal conocimiento de determinados locales. La planta principal es rica espacialmente y configura una interesante resolución de los distintos problemas”.³⁰

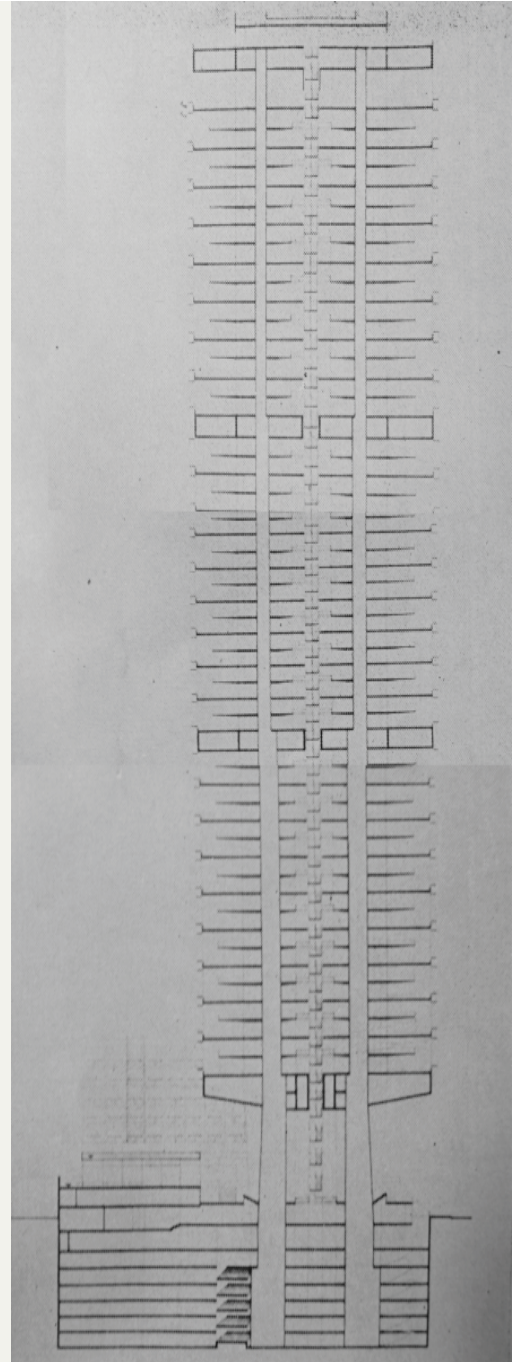
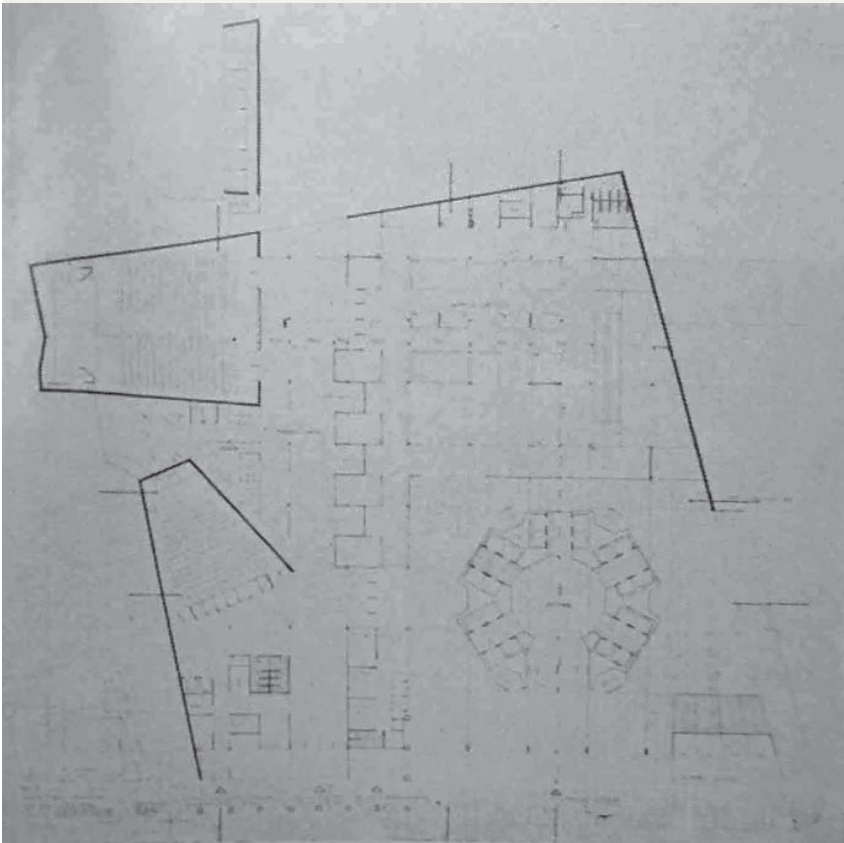
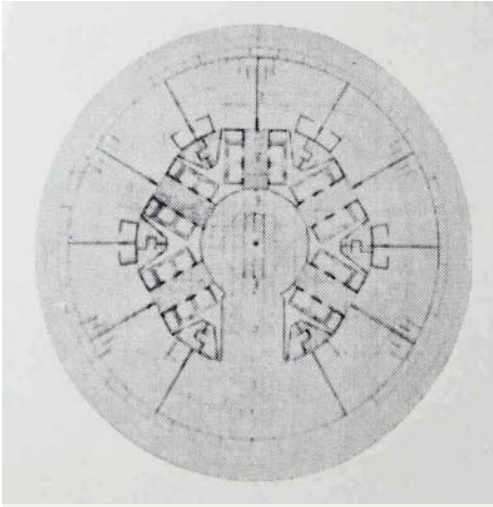
30. Íbidem, pág. 30

- 120. Perspectiva del edificio.
- 121. Planta tipo.
- 122. Planta Baja.
- 123. Sección.

Fuentes:

Revista nuestra arquitectura. num 391. junio de 1962. Concurso Peugeot. Buenos Aires, Argentina.
Revista SCA. Concurso Edificio Peugeot. Publicación de la Sociedad Central de Arquitectos N 51-52. Buenos Aires. Argentina. 1962
Revista SUMMA, revista de arquitectura, tecnología y diseño, num 1, Buenos Aires, Argentina, 1962.
Schere, Rolando. Concursos 1825 – 2006, Sociedad Central de Arquitectos. Buenos Aires, Argentina. 2008





primera mención honorífica

Marcos Konder Netto
Ulysses P. Burlamaqui
(Brasil)

Crítica del jurado

“Trabajo que cuenta con una ingeniosa resolución para los distintos problemas presentados en las diversas plantas, denotando la presencia de un proyectista sensible y hábil. Todo ello se concreta en la caligrafía de los planos, donde los ambientes se integran o vinculan con fluidez y armonía.

En cambio, el lenguaje plástico con que se expresa el autor en las fachadas no representa un aporte de alto interés.

La estructura no se concreta realísticamente y, a igual que los estudios sanitarios, de aire acondicionado e instalaciones eléctricas, es un tanto esquemática.

El garaje está óptimamente resuelto en base a spiral-way y planos a distinto nivel, pero los servicios de lavado, engrase, etc., colocados sobre la medianera y con vinculación indirecta, se considera objetables.

El rendimiento de oficinas es alto ya que consigue el 54% de la superficie cubierta total para ese uso”.³¹

- 124. Perspectiva del edificio.
- 125. Planta tipo.
- 126. Planta Baja.
- 127. Perspectivas del edificio.

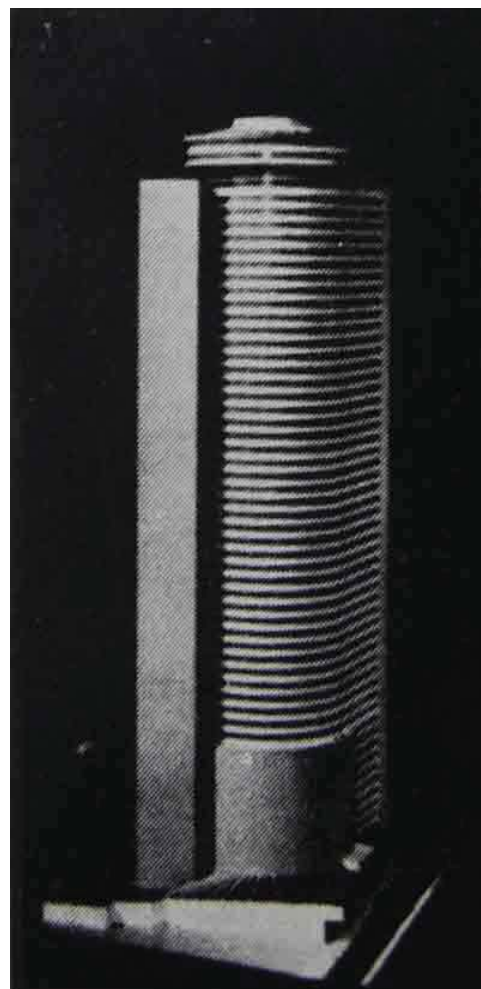
Fuentes:

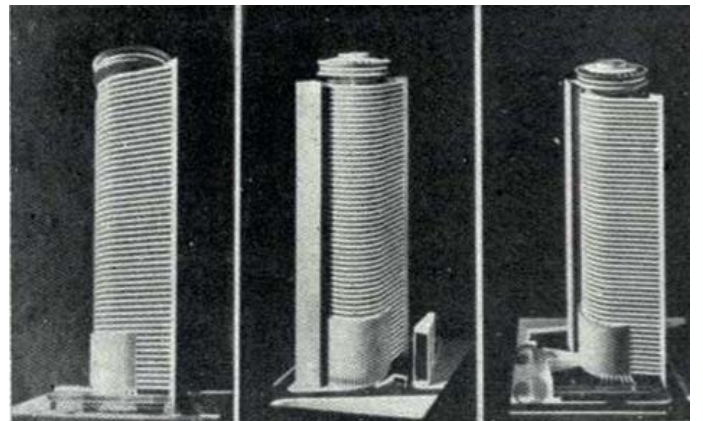
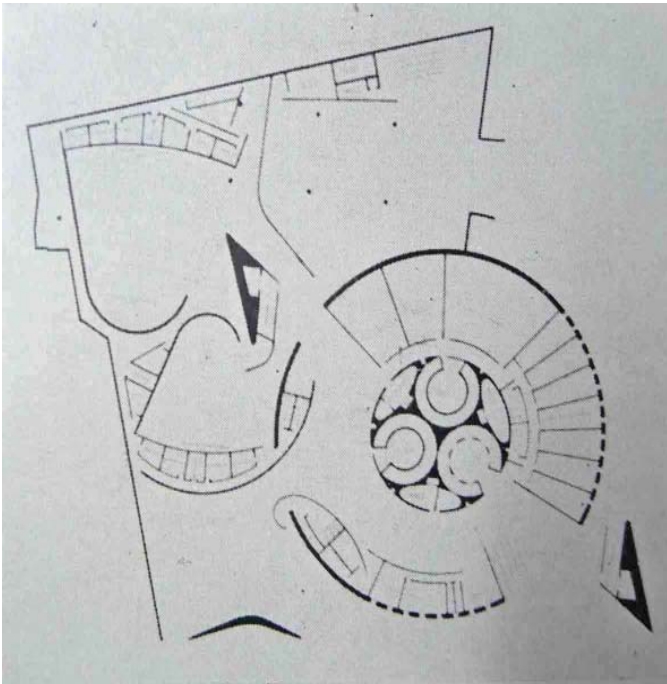
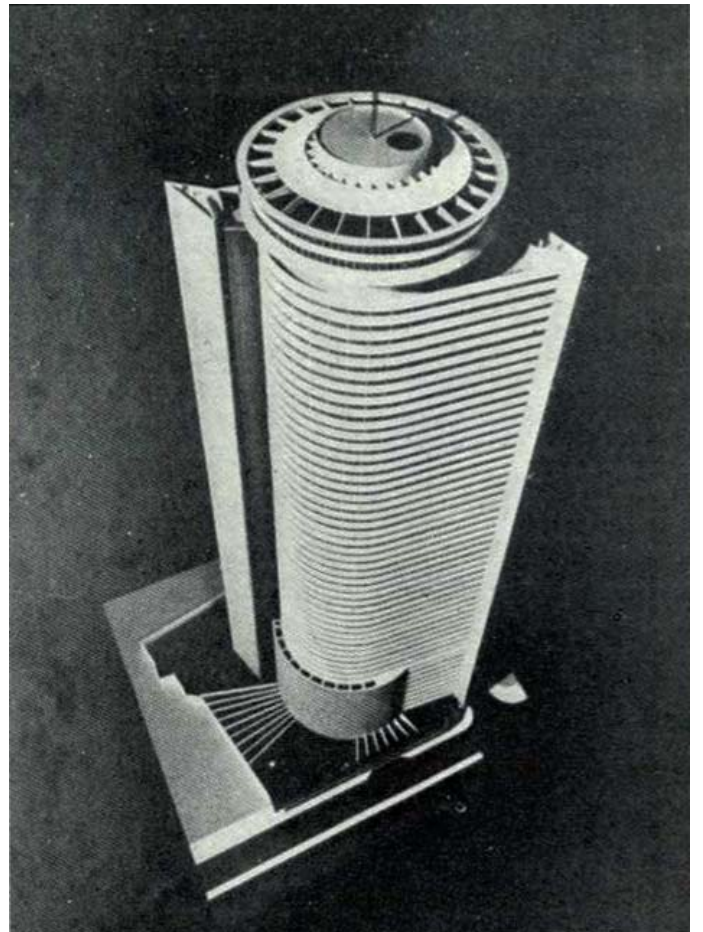
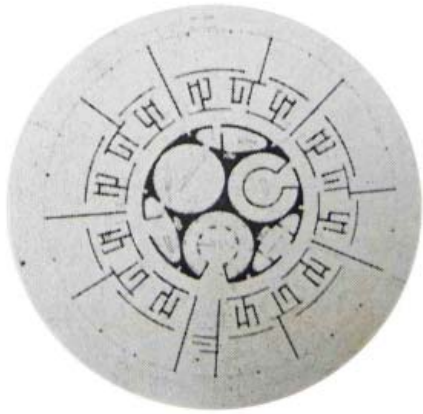
Revista nuestra arquitectura. num 391. junio de 1962. Concurso Peugeot. Buenos Aires, Argentina.

Revista SCA. Concurso Edificio Peugeot. Publicación de la Sociedad Central de Arquitectos N 51-52. Buenos Aires, Argentina. 1962

Revista SUMMA, revista de arquitectura, tecnología y diseño, num 1, Buenos Aires, Argentina, 1962.

Schere, Rolando. Concursos 1825 – 2006, Sociedad Central de Arquitectos. Buenos Aires, Argentina. 2008





segunda mención honorífica

Ahmed E. Oral
William Jack
(Gran Bretaña)
Eduardo Terrazas de la Peña
(México)

Crítica del jurado

“Se destaca este trabajo por su interesante estructura que ha servido de base para concretar un anteproyecto realista y de viable construcción. El autor acompañó también un bien estudiado planteo de pre moldeamiento, de suma utilidad para edificios de esta envergadura.

Es de valor el espacio que consigue al pie de la torre, así como la fluidez con que une el edificio con las calles que lo sirven, contando con varios accesos según la conveniencia ofrecida por los distintos niveles. El funcionamiento del garaje se hace sobre la base de elementos mecánicos que, por el sistema propuesto, retardarían su evacuación.

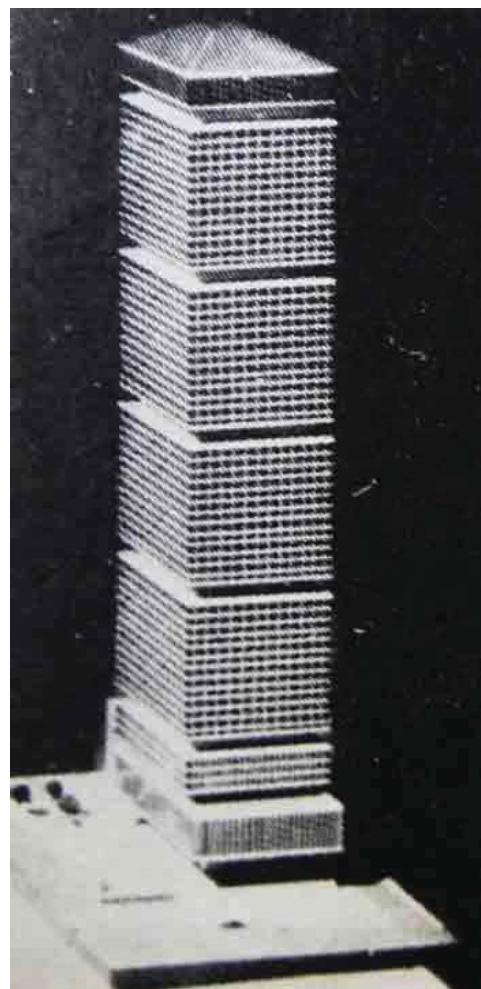
Se estima poco atractivo el estudio relacionado con el sector cultural, contando sus plantas – por razones de estudios de fachadas- con injustificadas galerías perimetrales. Por otra parte, los elementos componentes de dicho sector se encuentran desprovistos de una unión fluida.

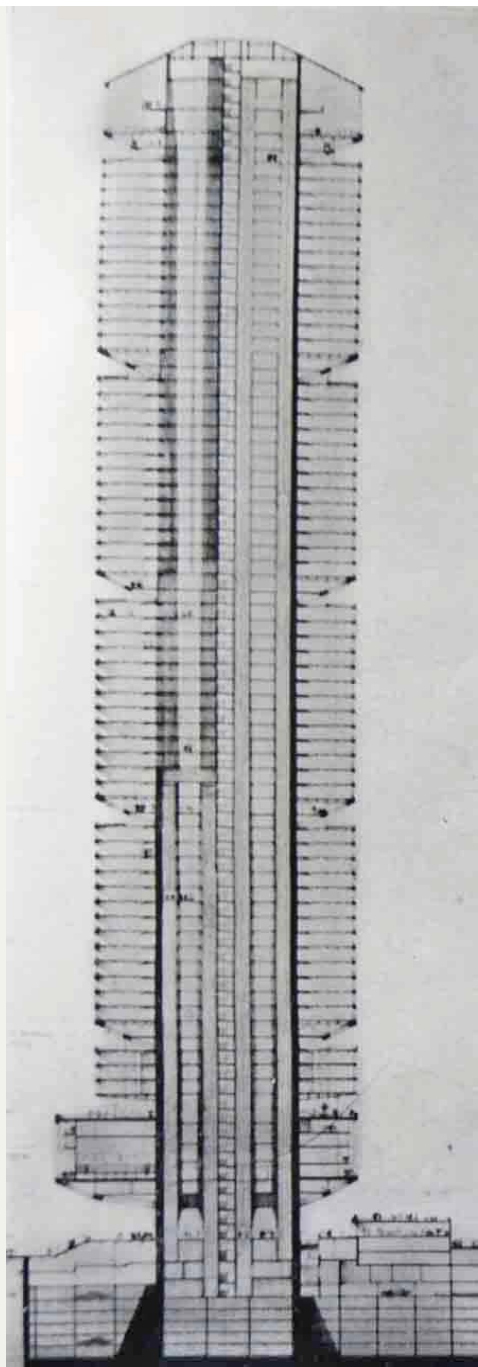
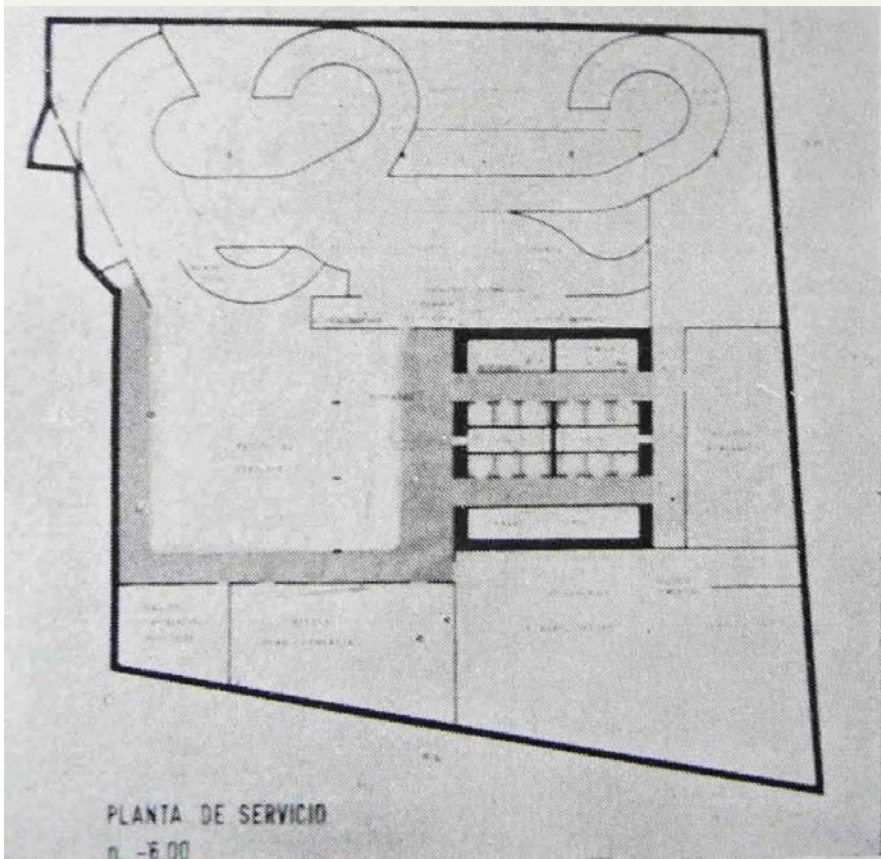
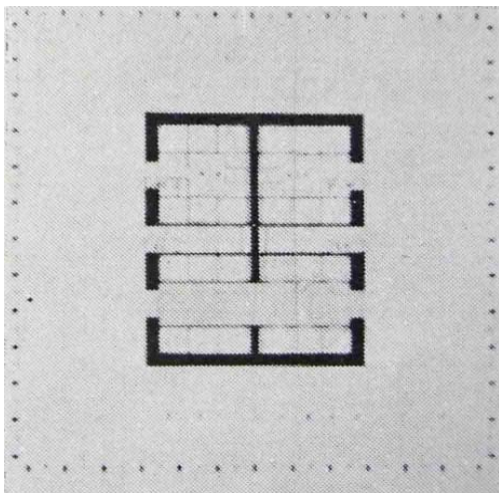
El proyectista ha conseguido un buen rendimiento de superficies destinadas a oficinas, pues aproximadamente el 50% de la superficie del edificio está destinada a ese uso. El hecho de no cumplir con las reglamentaciones municipales, (la torre se excede en una altura de 20 metros) ha invalidado el estudio no obstante lo cual, el Jurado reconoce sus meritos, otorgándole Mención de Honor”³²

- 128. Perspectiva del edificio.
- 129. Planta tipo.
- 130. Planta Baja.
- 131. Sección.

Fuentes:

Revista nuestra arquitectura. num 391. junio de 1962. Concurso Peugeot. Buenos Aires, Argentina.
Revista SCA. Concurso Edificio Peugeot. Publicación de la Sociedad Central de Arquitectos N 51-52. Buenos Aires. Argentina. 1962
Revista SUMMA, revista de arquitectura, tecnología y diseño, num 1, Buenos Aires, Argentina, 1962.
Schere, Rolando. Concursos 1825 – 2006, Sociedad Central de Arquitectos. Buenos Aires, Argentina. 2008

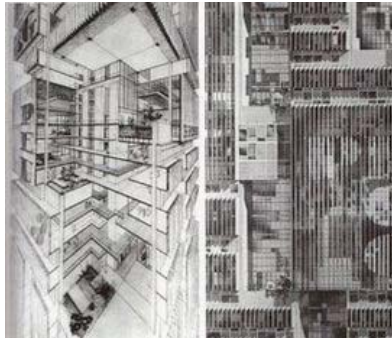




tercera mención honorífica

Maurizio Sacripanti
(Italia)

Crítica del jurado



“Se distingue este anteproyecto por la búsqueda estética del autor, quien en base a una hábil aplicación de láminas de aluminio salientes, que procuran defender el interior de la acción de los rayos solares, obtiene un tratamiento exterior de excepción. Dichas láminas se proponen auto-orientables, mediante la acción de un sistema de fotocélula electrónica. La presentación de las fachadas es de excepción y da muestra de la sensibilidad del autor, así como de sus posibilidades para expresarse en un valioso lenguaje plástico.

Es necesario destacar que existe una total ausencia de armonía entre el estudio de plantas, de la estructura y de las funciones en relación con la calidad demostrada en el tratamiento de las fachadas.

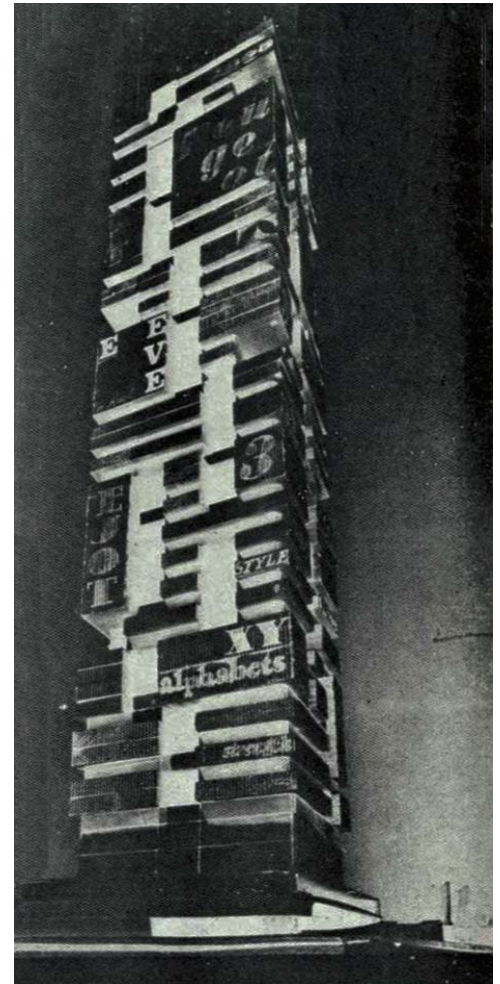
Se considera criticable regir toda la composición sobre un sistema no ortogonal (inclinación correspondiente a 75 a 55 grados según reza en la Memoria) solo por acompañar ambas líneas municipales.

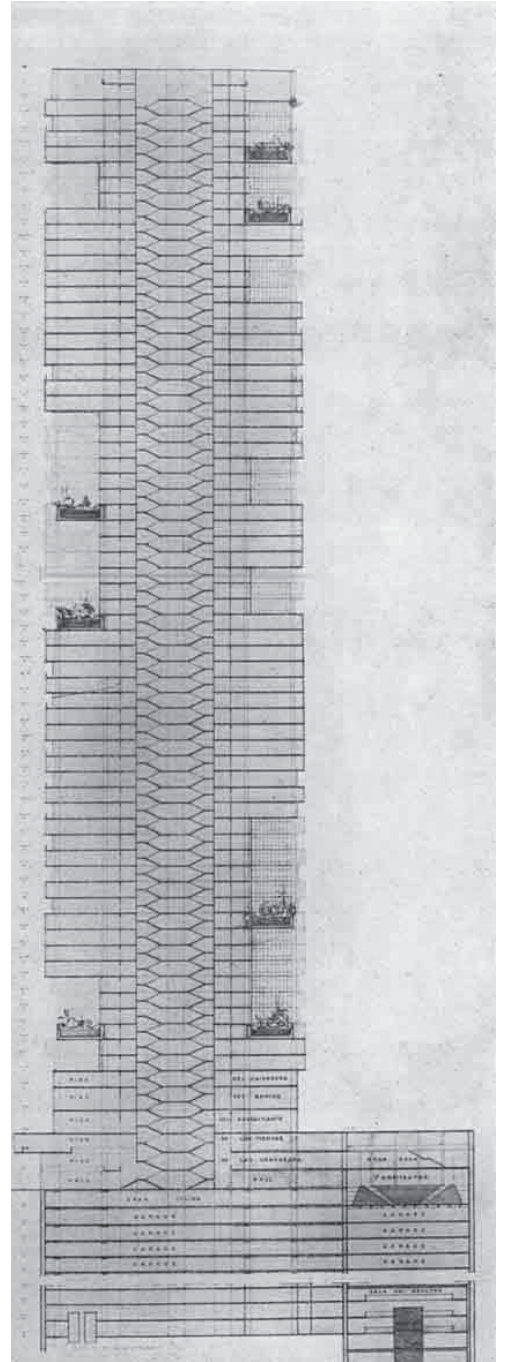
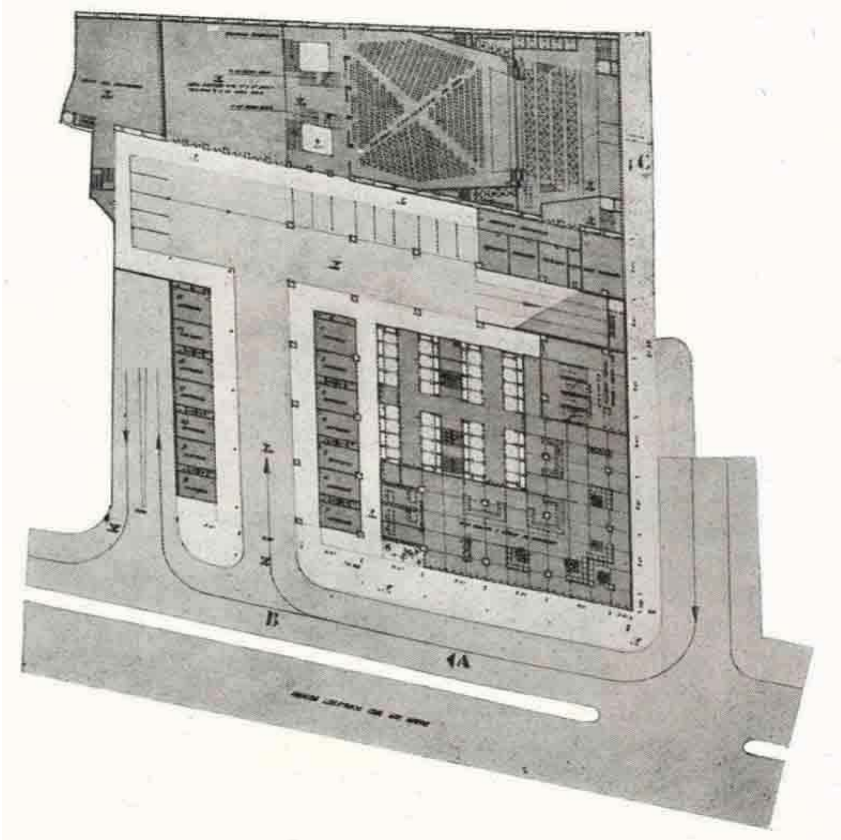
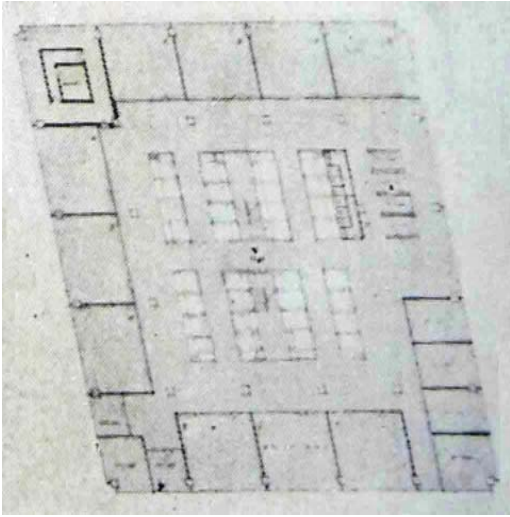
La incorrecta solución de las distintas funciones produce un exceso de superficies utilizables, razón por la cual este estudio sobrepasa en más de 40.000 metros cuadrados la superficie fijada en las Bases, como la más conveniente”.³³

132. Axonometría seccionada
133. Elevación frontal
134. Perspectiva del edificio.
135. Planta tipo.
136. Planta Baja.
137. Sección.

Fuentes:

Revista nuestra arquitectura. num 391. junio de 1962. Concurso Peugeot. Buenos Aires, Argentina.
Revista SCA. Concurso Edificio Peugeot. Publicación de la Sociedad Central de Arquitectos N 51-52. Buenos Aires. Argentina. 1962
Revista SUMMA, revista de arquitectura, tecnología y diseño, num 1, Buenos Aires, Argentina, 1962.
Schere, Rolando. Concursos 1825 – 2006, Sociedad Central de Arquitectos. Buenos Aires, Argentina. 2008





2.4 exposición abril de 1962

La exposición se realizó en el Pabellón del Sesquicentenario, propiedad de la Universidad de Buenos Aires, futura sede de la Facultad de Arquitectura. Este local tenía una superficie cubierta aproximada de 3.000 m².

La exposición estuvo a consideración del público del 2 al 30 de abril, todos los días, incluyendo sábados y domingos, en los horarios de 10 a 12 y de 17 a 21 horas.

La presentación de los anteproyectos fueron en paneles verticales de 120x60 cm. La escala fue 1:200 en sistema métrico decimal. Los Anteproyectos que se presentaron debían tener exclusivamente los siguientes elementos: planos, memoria descriptiva, cómputos métricos, sobre de identificación.

Todos los planos, plantas, fachadas, y cortes estaban a una escala 1:200, las plantas dibujadas en forma simple, muros llenos, tenían por lo menos una cota parcial detallada en cada sentido; estas cotas estaban en el sistema métrico decimal; en cada local se colocó el nombre correspondiente en español y metraje. Las perspectivas exteriores de conjunto y de detalles o interiores, se podían reemplazar por fotografías de maqueta, esquema estructural, esquema de los sistemas de aire acondicionado e instalaciones sanitarias, detalles que el proyectista consideraba interesantes.

Todas estas normas establecidas obedecían al propósito de unificar la presentación, facilitando el estudio al Jurado, así como su análisis posterior. Además colocaba a todos los

trabajos en iguales condiciones de competencia. Todos los Anteproyectos, salvo los tres primeros, fueron devueltos a su lugar de origen una vez finalizada la exposición.

Según el diario La Nación del martes tres de abril del 62, la inauguración contó con la presencia de intendentes, ministros y los embajadores de Brasil, Francia, España y de los Estados Unidos de Norteamérica, el Director de la empresa Peugeot, el Sr. Jean Pierre Peugeot, el Presidente de la *Foreign Building and Investment Company S.A.*, el Sr. Raimundo Richard, Entidad Promotora, y autoridades nacionales, municipales y universitarias; representantes de la industria, la banca y el comercio.

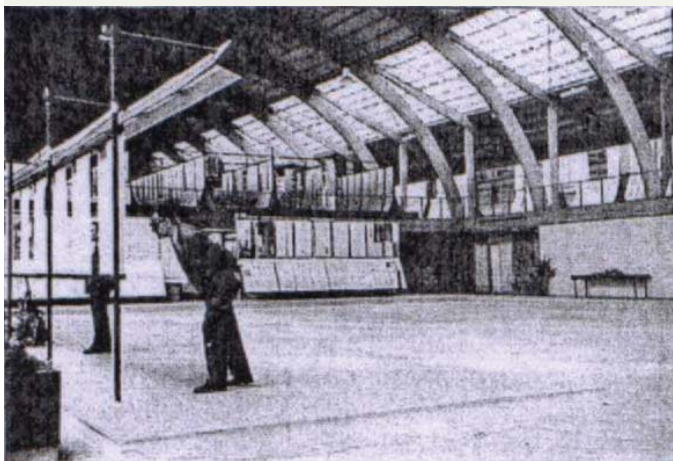
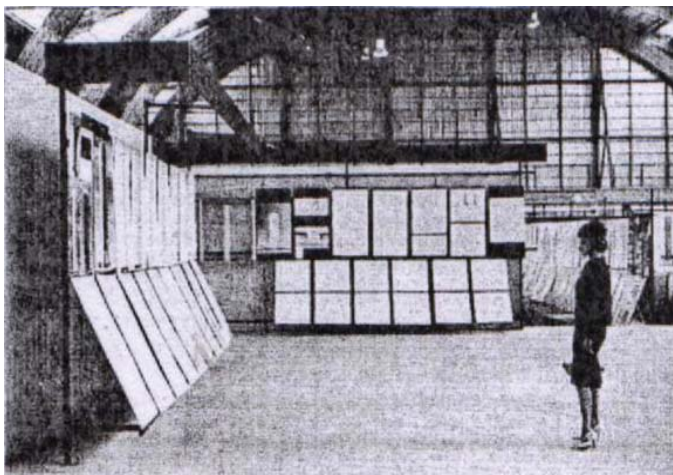
Abrió el acto el arq. Federico A. Ugarte, en su carácter de Asesor del concurso, y le siguieron en el uso de la palabra el arq. Federico Ruiz Guiñazú, como Presidente de la Sociedad Central de Arquitectos y el Sr. Raimundo Richard, Presidente de la Entidad Promotora.

Seguidamente, entre los aplausos de la concurrencia, se procedió a la entrega de los premios acordados por el jurado, algunos fueron recibidos por los propios arquitectos participantes y los otros por los embajadores de sus respectivos países.

El acto finalizó con un brindis, con el que se agasajó a las autoridades y al público presente.

138. Sala de la exposición de los anteproyectos, Buenos Aires, abril de 1962.
Fuente: Archivo fotográfico Pinto-Torovlin arquitectos asociados, Montevideo, Uruguay.

139. Publicidad de la exposición , diario La Nación, domingo 15 de abril de 1962



VISITE LA EXPOSICION DE
ANTEPROYECTOS PARA LA CONSTRUCCION DEL
MONUMENTAL EDIFICIO

PEUGEOT



PROMOVIDO POR

**FOREIGN BUILDING
AND INVESTMENT Co. S.A.**

ORGANIZADO POR LA
SOCIEDAD CENTRAL DE ARQUITECTOS

DEL 2 AL 30 DE ABRIL

En AVDA. LIBERTADOR GRAL. SAN MARTIN 1199
Al lado de la Facultad de Derecho, en local cedido por la Universidad de Bs. As.

Según comentarios del jurado extranjero al observar previamente la exhibición de los trabajos, ésta merecía el record en concursos internacionales de arquitectura.

Ugarte en su discurso de inauguración comenta:

*"[...] que al calcular un promedio de 14 cartones por anteproyecto estamos con la presencia en esta exposición de aproximadamente 3.200 cartones. Es en la actualidad la exposición de arquitectura contemporánea de mayor enjundia e interés que pueda hoy realizarse".*³⁴

En la publicación del Concurso, Corando Sondereguer escribe:

"Es difícil olvidar la sensación de desconcierto, asombro, maravilla que producía en el visitante desprevenido, en el crítico, o en el arquitecto la Exposición de los Proyectos del Concurso Peugeot. Todos los conceptos. Los partidos más raros, los más sensatos, los adecenados, los fantásticos, los inexplicables, los torturados, reclamaban silenciosos o estridentes la atención. Las Bases de este Concurso dijeron que este edificio debía tener: una característica diferencial que los identificase y distinguiese netamente. Y allí, sorprendentemente, estaba la respuesta. [...] arquitectos plásticos, arquitectos técnicos, arquitectos

*constructores, arquitectos filósofos, arquitectos poetas o simplemente arquitectos, intentaban concretar su sueño: ser Arquitectos. Lo lograban? [...] eso podía interpretarse como un muestreo de la arquitectura contemporánea de la época. Revelando influencias telúricas o voluntades de formas ancestrales de pueblos y geografías. Estilos o formas culturales surgían algunos puntos de referencia: lo clásico y lo barroco, lo racional y lo mágico, la forma y el contenido, lo tectónico y lo plástico [...]. La suma y la integración, la superposición, la acumulación y la síntesis [...]"*³⁵

El arquitecto uruguayo Milton Pinto, ganador del quinto premio, comenta que se marcaron dos claras tendencias, los anteproyectos que apostaban por el orden y aquellos fantásticos que apostaban por la aventura y el juego; con una clara huella de las diversas culturas de las que procedían.

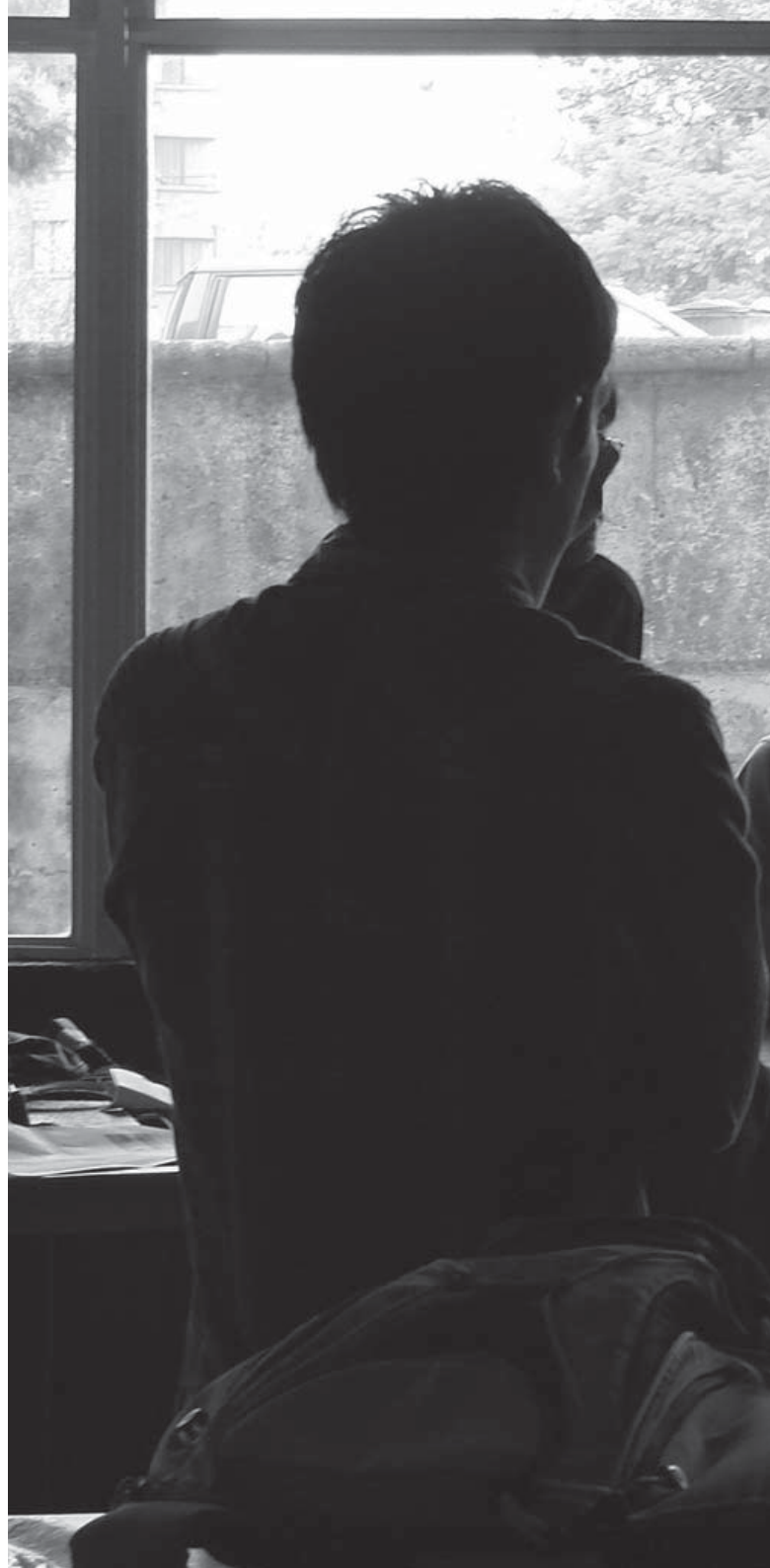
34 . Federico Ugarte, 5 Revista SCA, Publicación de la Sociedad Central de Arquitectos, num 51-52, Buenos Aires, Argentina, pag 32,33

35 . Coronado Sondereguer, Revista SCA, Publicación de la Sociedad Central de Arquitectos, num 51-52, Buenos Aires, Argentina, pag 3

140. Sala de la exposición , Buenos Aires , abril de 1962
Fuente: revista SCA, publicación de la Sociedad Central de Arquitectos, num 51-52,
Buenos Aires, Argentina. pag 36



3 la estructura, principio de orden





3.1 estructura y orden en los 10 primeros premios

A medida que discutían los criterios de materialidad estructural con sus diversos métodos de análisis y verificación, o la importancia del cerramiento en este tipo de edificios, o las funciones cada vez más complejas que albergaban los rascacielos redefiniendo su significado urbano, los arquitectos intentaron alcanzar en el concurso Peugeot una nueva manera de entender y ejercer la arquitectura, buscando intensificar la relación entre técnica, proyecto y estructura.

Se trataba de proyectar el rascacielos más alto de Sudamérica, cuya altura supera los 183m que tenía la Torre Latinoamericana en México. En un edificio de esta altura, fue necesario hallar una base estructural que resuelva las siguientes premisas:

- *En las Bases del concurso se requiere* que el edificio fuera:

*"[...] la mejor expresión plástica funcional de la arquitectura contemporánea", siendo "la más acabada demostración de los adelantos actuales. [...] la mayor superficie útil de oficinas", admitiendo la mayor flexibilidad posible a divisiones y agrupamientos; por lo que era necesario estudiar en forma especial la estructura, las instalaciones e iluminación natural. Tuviera características claras, dignas de ser presentadas en un concurso internacional".*³¹

- *Sencillez*- ha de responder a una modulación clara.

- *Constructivamente realizable*. - era necesario pensar en la ejecución real del edificio.

- *Máximo rendimiento económico*. - interviene en él no solo el costo de la estructura en sí, sino también el aprovechamiento de las plantas de la torre, debiéndose reducir al mínimo las zonas inútiles en cuanto a rentabilidad.

- *Máxima elasticidad de distribución*. - dado que el edificio se dedicaría primordialmente a locales de negocio de entidades diferentes, la solución debía tener una gran diaphanidad estructural en planta, con una modulación sencilla que permitiera múltiples combinaciones de distribución. Un espacio sin obstrucciones estructurales para el cambiante programa de las oficinas.

- *Imagen*. - el edificio debía insertarse adecuadamente en el perfil costero de Buenos Aires.

- *Resistencia al viento*, al tratarse de un edificio de gran altura, el viento máximo previsible (300kg/m²) produce elevadas tensiones sobre los elementos estructurales. El viento es una masa de aire con energía cinética cuya acción es dinámica y cuya magnitud es determinada sólo por métodos semiprobabilísticos. El viento máximo previsto en el sitio tiene una fuerza de 300 kg/m², produce un empuje de 6.600 toneladas que actúa normalmente en la dirección

31. BASES - Concurso Internacional de Anteproyectos Edificio Peugeot, Buenos Aires, República Argentina. 1961, pag 3

SE o NW y de 300 toneladas normal en la dirección SW o NE. Así, la máxima tensión que resulta en las condiciones más desfavorables, es decir con todas las cargas verticales y el viento más prejudicial, era de 8,2 kg/m²

- *Comportamiento mecánico.* - el rascacielos es entendido como una masa vertical sometida a la acción simultánea de la gravedad, el viento y los movimientos sísmicos. Es un problema mecánico de naturaleza tridimensional, una ménsula empotrada en el terreno. Si una de las solicitaciones principales en un rascacielos es el viento, la flexión será la respuesta que, en su deformación, caracteriza a su estructura. La acción del viento sobre un edificio tiende simultáneamente a desplazarlo (cortantes) y doblarlo (momento de vuelco). La resistencia de la estructura a estas acciones crea una reacción de signo contrario que se traduce el tercer problema: la vibración. A efectos de vuelco, solo la concentración de la masa estructural en los puntos más alejados del centro permitirán el trabajo óptimo del material (lograr una inercia máxima). Según principios mecánicos, el aproximar el centro de gravedad al plano del suelo contrarresta la vibración; incorporar el peso propio del edificio transfiriendo las cargas gravitatorias a los soportes externos contrarresta el momento de vuelco.

- *Máxima eficiencia estructural.* - exigía nuevos materiales, más ligeros, sustitutivos al ladrillo, la piedra y la madera. Para todo ello los materiales son llevados a su forma de trabajo óptimo y más diversificado, buscando la mayor

racionalidad y economía: el hormigón para contrarrestar el vuelco (cinco veces más barato que el acero para el mismo esfuerzo) y el acero, más rápido en su puesta en obra, para los restantes elementos de la estructura.

- *Cerramiento libre.* - el rascacielos es el mejor ejemplo arquitectónico del encuentro entre la industria y la arquitectura. La experimentación con materiales y procedimientos industriales, al iniciarse el siglo XX, desplazó significativamente la concepción del cerramiento. El pesado muro de mampostería se sustituye por unas hojas ligeras. En altura se independiza el cerramiento con carpinterías de fábrica de toda función estructural. Según Viollet-Le-Duc: *"Un arquitecto práctico no debe concebir como antinatural la idea de levantar un gran edificio cuyo almacén fuera enteramente de acero y revestir ese almacén, preservándolo, mediante una envolvente de fábrica"*.³² disociando definitivamente el cerramiento del trabajo mecánico. Una estructura portante con cerramiento ligero. A partir de ese momento la separación mecánica entre apoyo y cerramiento generara una infinidad de posibilidades nunca antes previstas: Estructura, Cerramiento, Redes, se transforman en elementos de la composición arquitectónica.

32. citado en Iñaki Abalos y Juan Herreros. Técnica y Arquitectura en la ciudad Contemporánea. Editorial Nerea. Madrid 1992. pag 48.

Según los arquitectos españoles J. Bravo, J.M. Fernández Plaza y P. Pintado, ganadores del tercer premio, en la memoria técnica original del anteproyecto, declaran:

*“Empezamos a ilusionarnos con la idea de poder dejar prácticamente diáfanas todas las plantas de la torre en sus 1.000 m² de superficie [...] habíamos logrado una solución especial que permitiera dejar dos fachadas de 226m de altura y 48m de ancho completamente diáfanas para ser tratadas íntegramente en cristal [...] únicamente las líneas horizontales de los forjados romperían uniformemente todo el frente”.*³³

El cerramiento de vidrio continuo fue una de las propuestas más ambiciosas y complejas, ya que aportaban una visión profundamente distinta del espacio interior y de la representación constructiva del edificio. Sin embargo, su comportamiento energético era ciertamente negativo. El vidrio necesita climatización artificial. La ventilación e iluminación se confía a procesos mecánicos, de manera que el edificio queda herméticamente cerrado. El clima artificial independiza el espacio interior del medio exterior, despegando al hombre no solo del terreno, sino también del plano de la fachada.

- *Circulaciones verticales*: en el número y disposición de ascensores y escaleras de emergencia. Debían tener la máxima elasticidad, agrupamiento por usos en conexión con los accesos correspondientes de vehículos y peatonales.

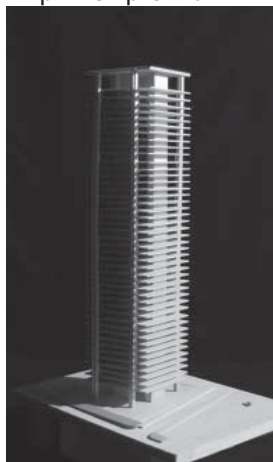
Estos sistemas debían estar ubicados en las zonas críticas con mínimos recorridos en la planta tipo de la torre. Los sistemas de transporte vertical, ascensores y escaleras, pasaron a conformar el sistema estructural de rigidización frente a la acción horizontal del viento, una vez generalizados los cerramientos acristalados.

En junio de 2009 desarrollamos con Boris Albornoz el módulo “Ciudades Verticales”, con los estudiantes de Teoría e Historia IX de la Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la Universidad de Cuenca. Analizando los diez primeros anteproyectos del concurso Peugeot. Reflexiones, criterios y material que ayudaron a esclarecer y documentar este capítulo.

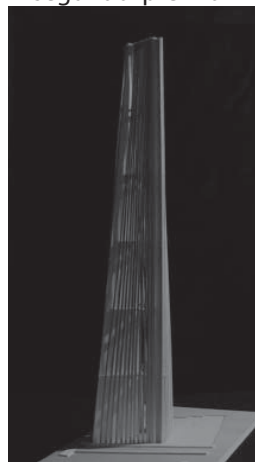
Estos rascacielos revelan ahora, en su máximo esplendor, la complejidad de su naturaleza monumental.

33. Revista ARQUITECTURA NUM 40. Organó del Colegio Oficial de Arquitectos de Madrid. abril de 1962. pag 10.

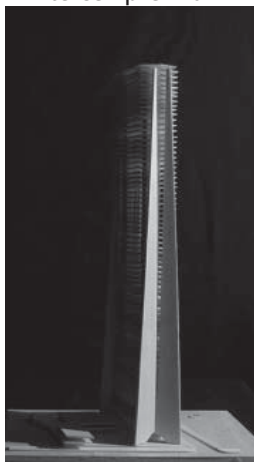
primer premio



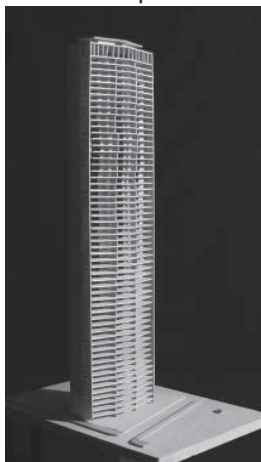
segundo premio



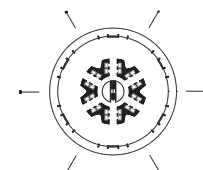
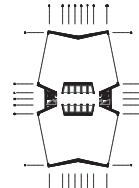
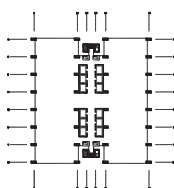
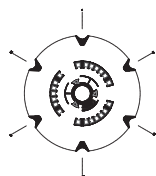
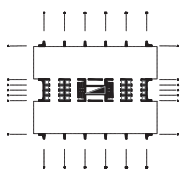
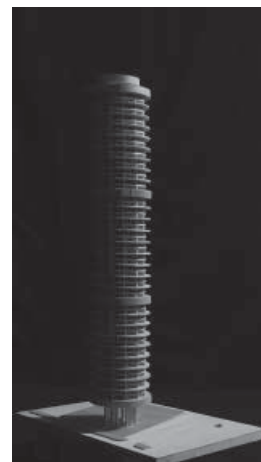
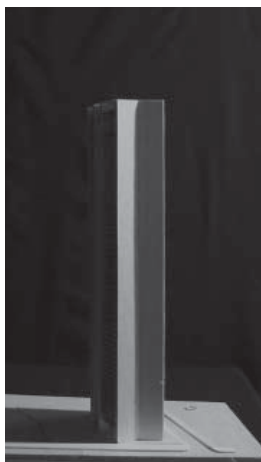
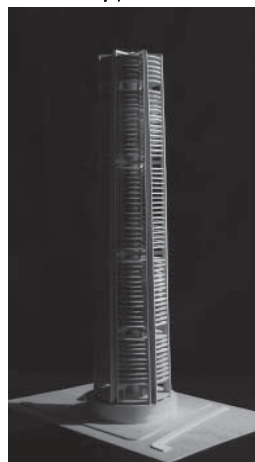
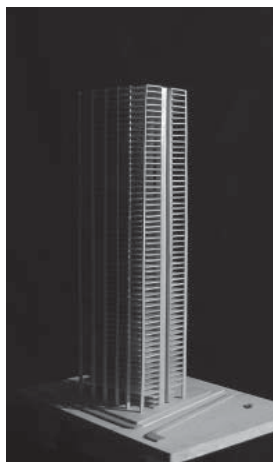
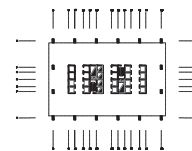
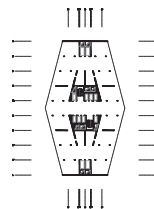
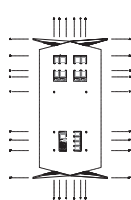
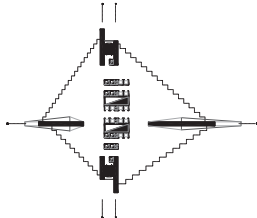
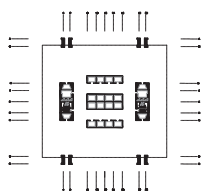
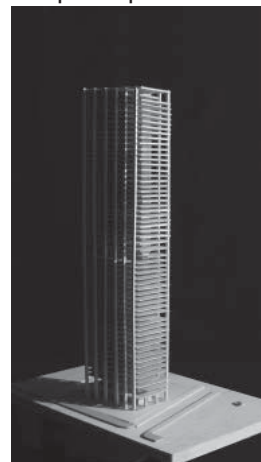
tercer premio



cuarto premio



quinto premio



sexto premio

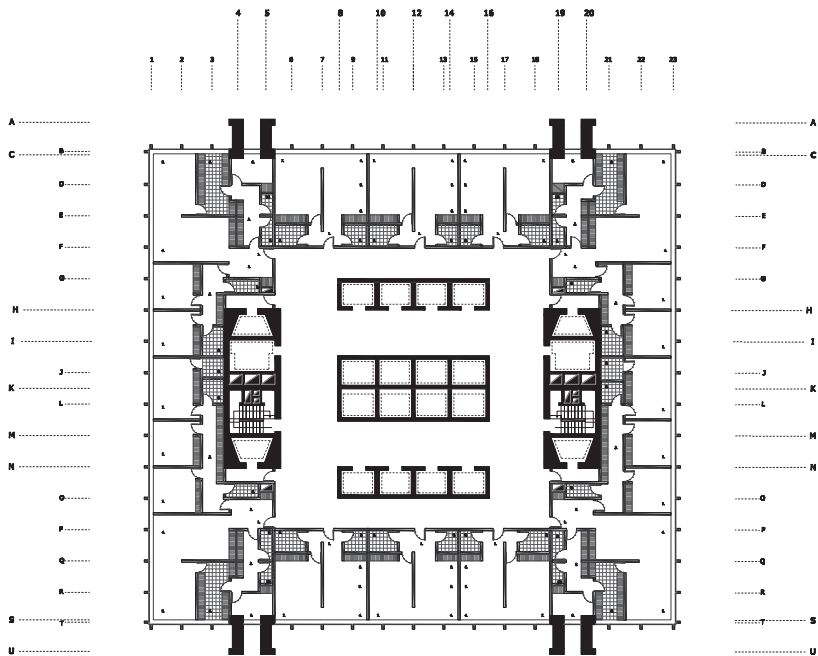
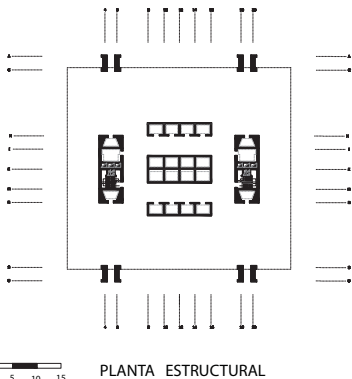
primera mención

segunda mención

tercera mención

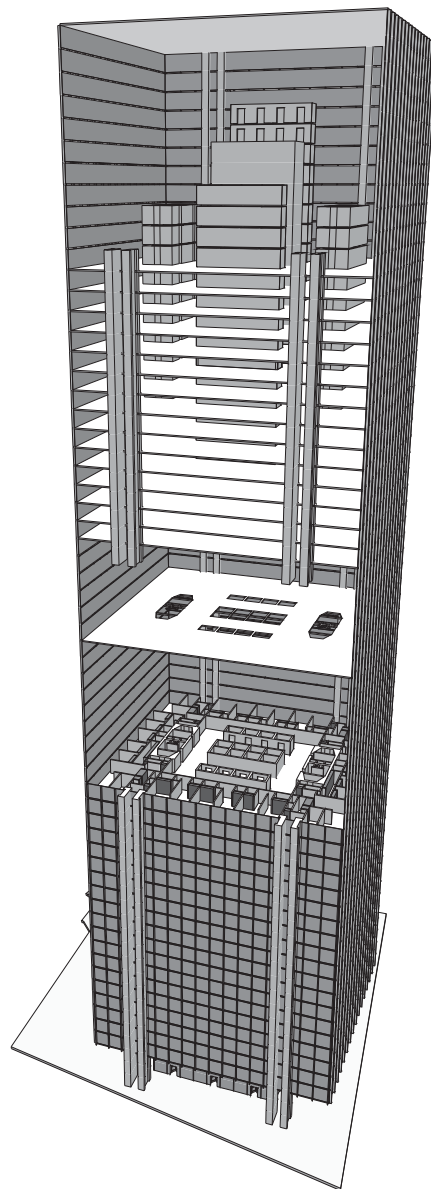
cuarta mención

primer premio



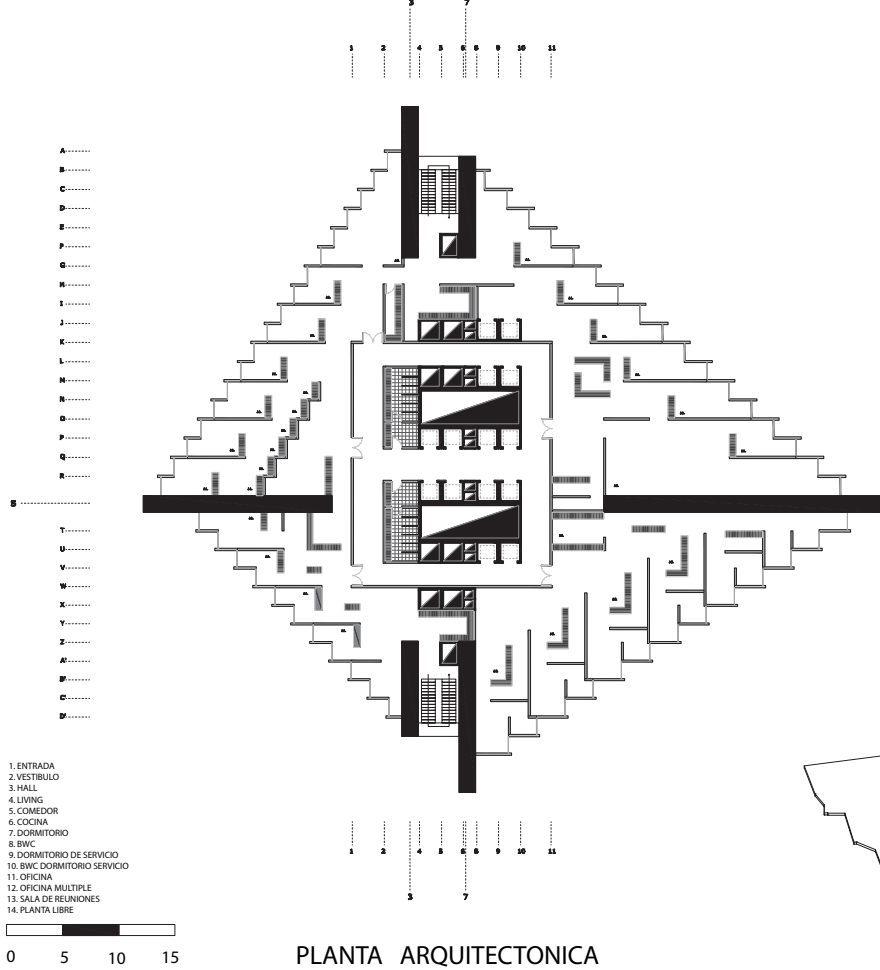
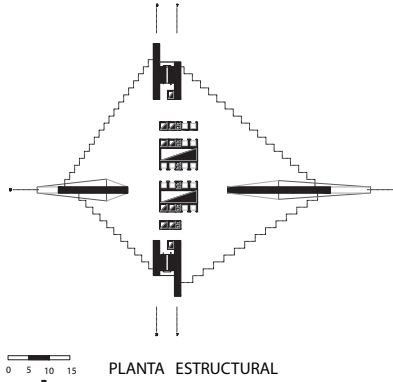
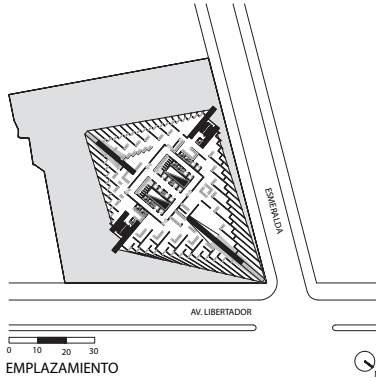
- 1. ENTRADA
- 2. VESTIBULO
- 3. HALL
- 4. LIVING
- 5. COMEDOR
- 6. COCINA
- 7. DORMITORIO
- 8. BWC
- 9. DORMITORIO DE SERVICIO
- 10. BWC DORMITORIO SERVICIO
- 11. OFICINA
- 12. OFICINA MULTIPLE
- 13. SALA DE REUNIONES
- 14. PLANTA LIBRE

PLANTA ARQUITECTONICA

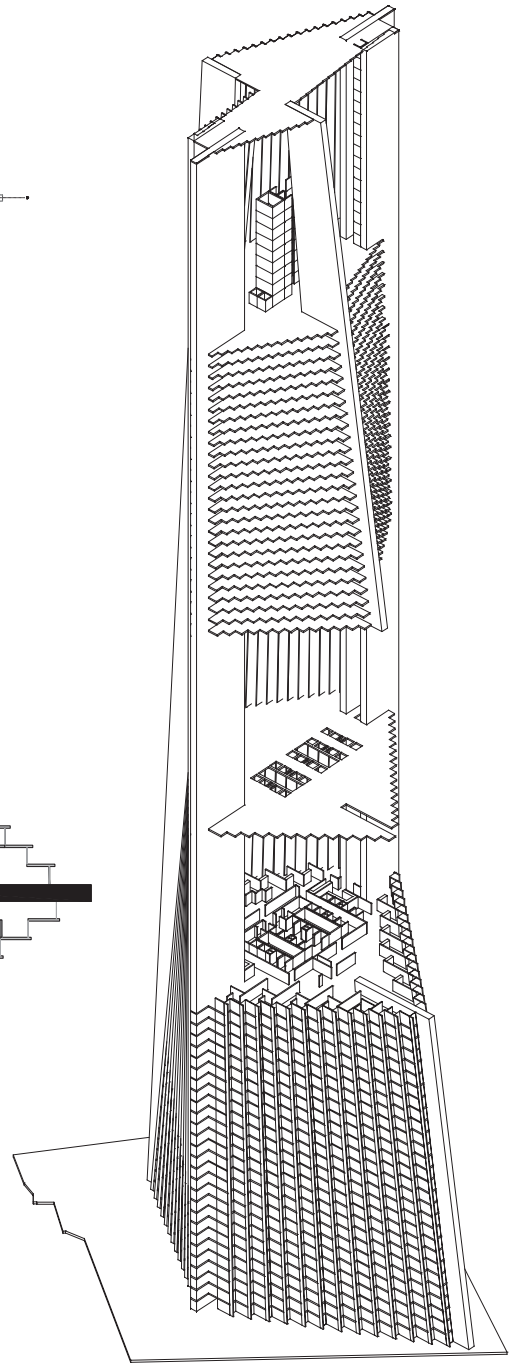


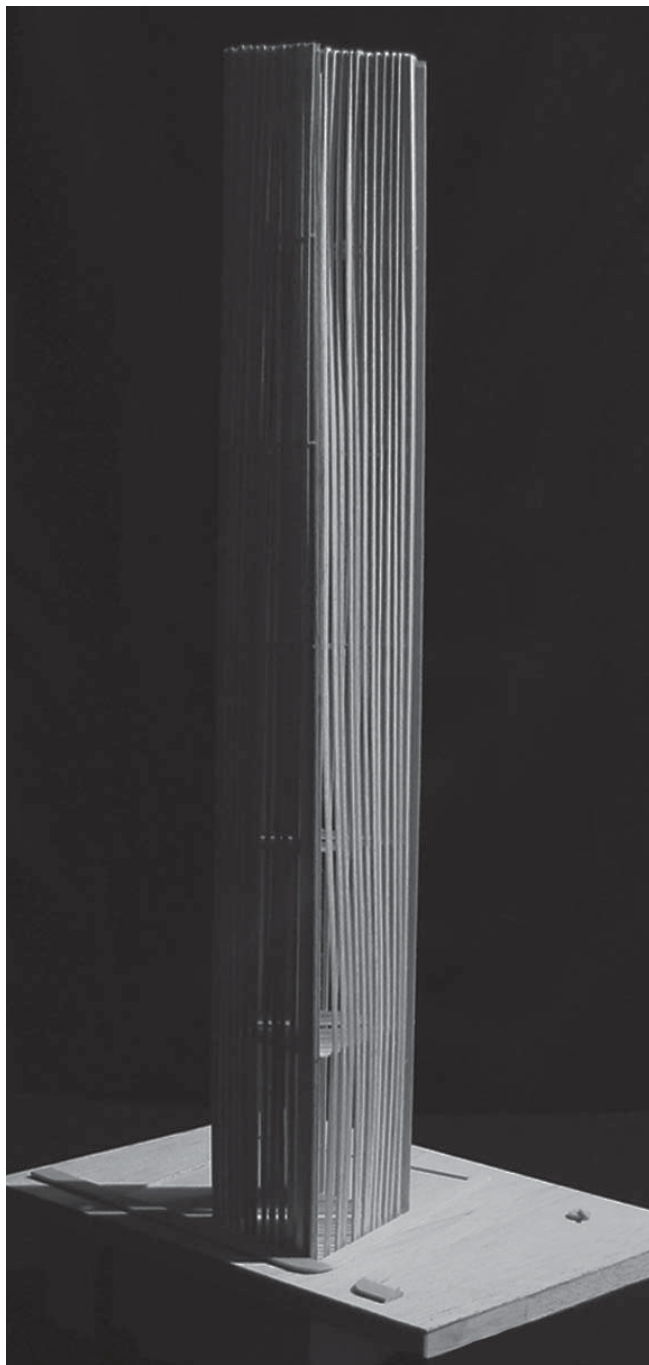
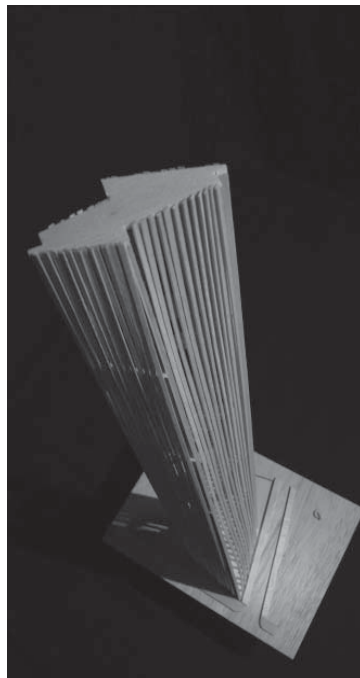
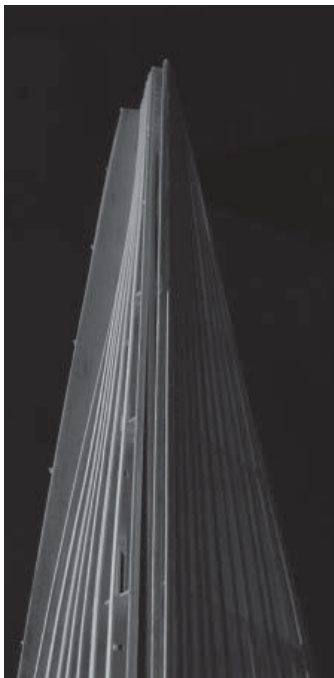
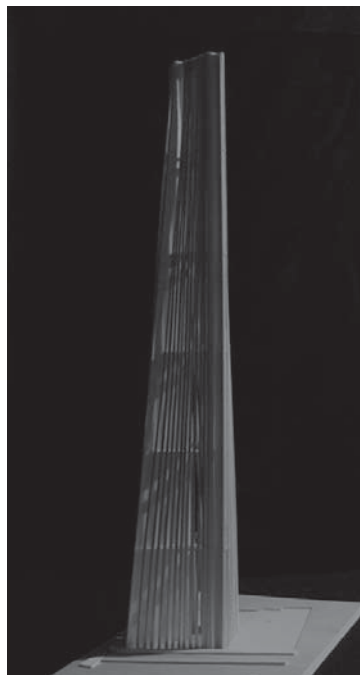
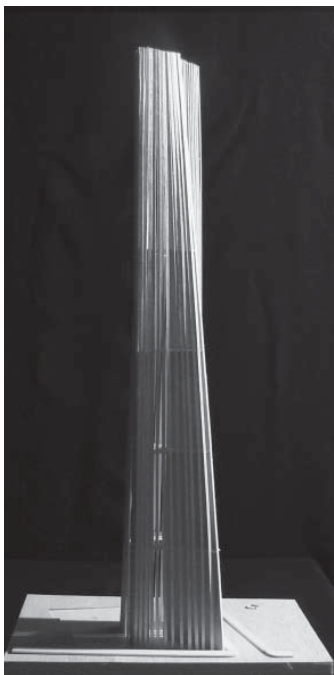


segundo premio

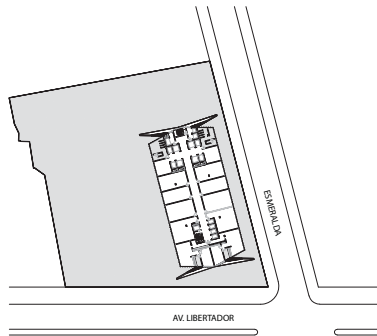


- 1. ENTRADA
- 2. VESTIBULO
- 3. HALL
- 4. LIVING
- 5. COMEDOR
- 6. COCINA
- 7. DORMITORIO
- 8. BWC
- 9. DORMITORIO DE SERVICIO
- 10. BWC DORMITORIO SERVICIO
- 11. OFICINA
- 12. OFICINA MULTIPLE
- 13. SALA DE REUNIONES
- 14. PLANTA LIBRE

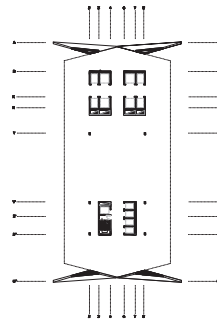




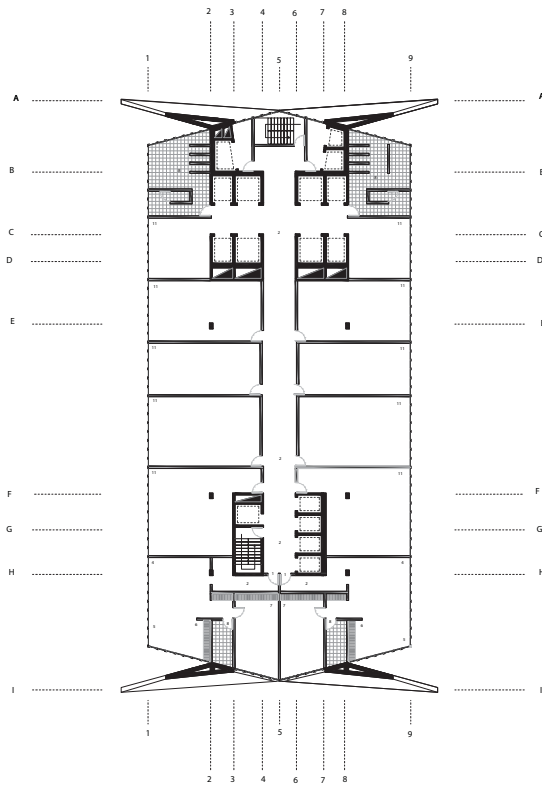
tercer premio



EMPLAZAMIENTO



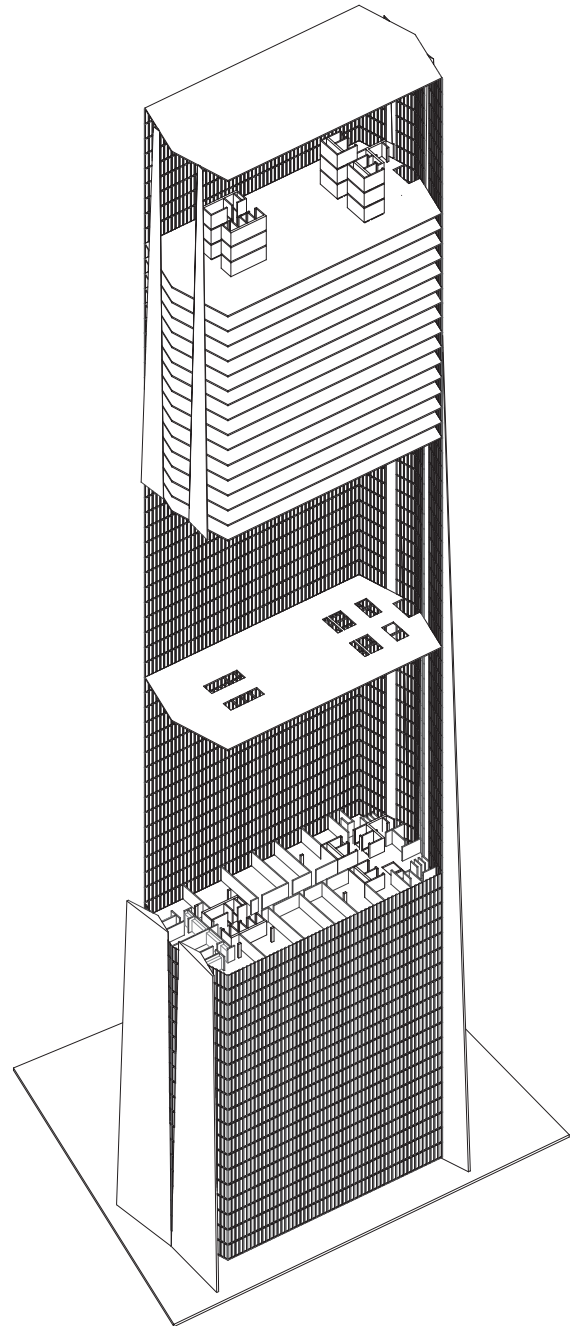
PLANTA ESTRUCTURAL

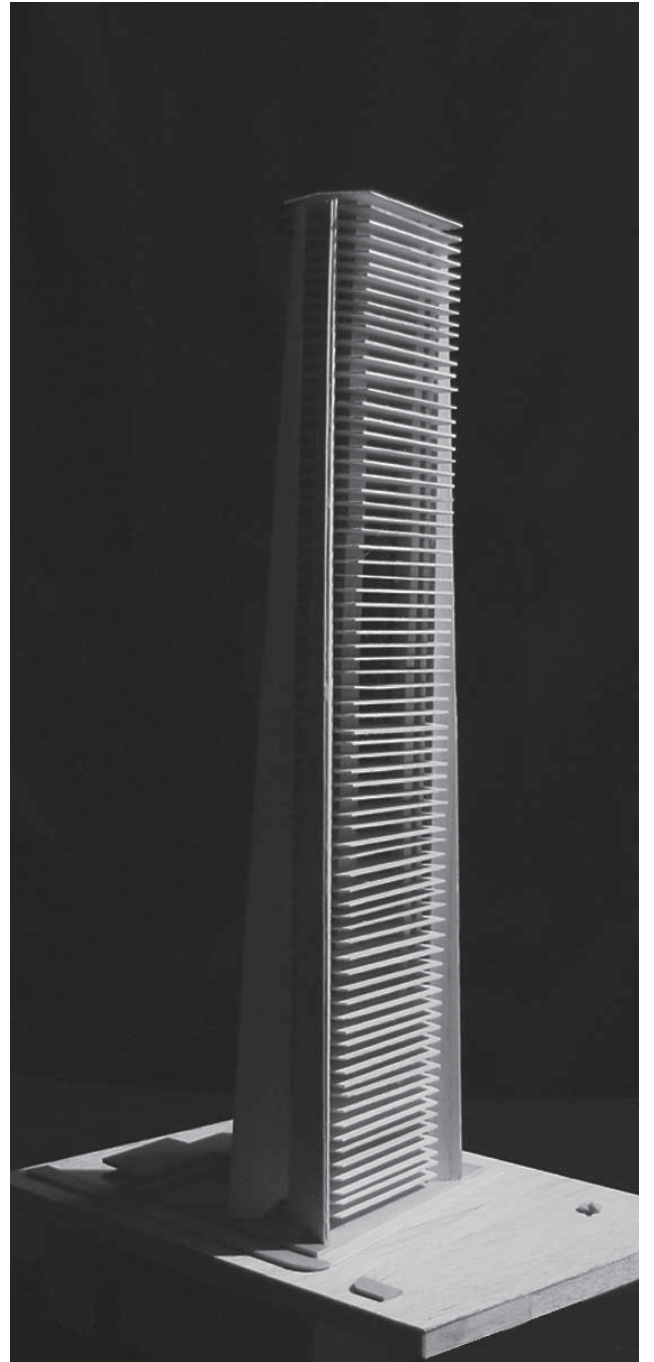
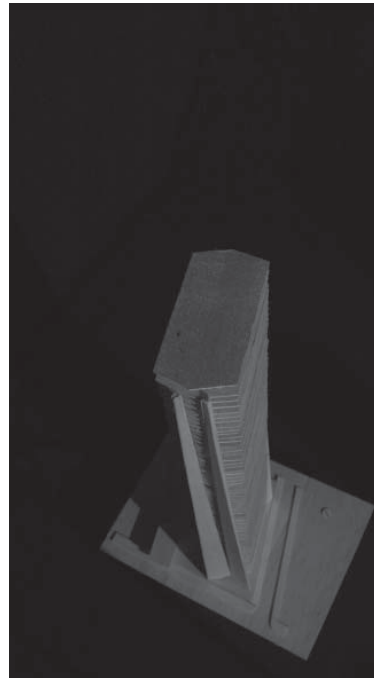
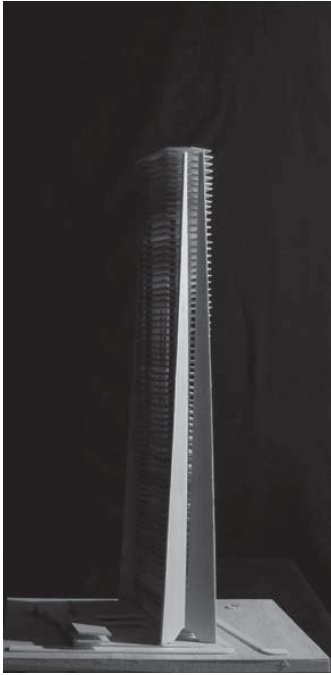


- 1. ENTRADA
- 2. VESTIBULO
- 3. HALL
- 4. LIVING
- 5. COMEDOR
- 6. COCINA
- 7. DORMITORIO
- 8. BWC
- 9. DORMITORIO DE SERVICIO
- 10. BWC DORMITORIO SERVICIO
- 11. OFICINA
- 12. OFICINA MULTIPLE
- 13. SALA DE REUNIONES
- 14. PLANTA LIBRE

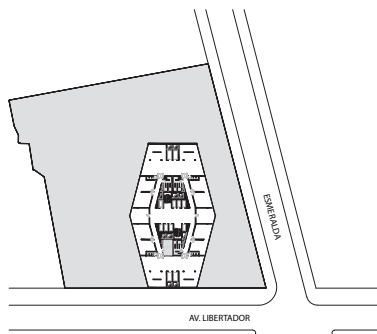
0 5 10 15

PLANTA ARQUITECTONICA

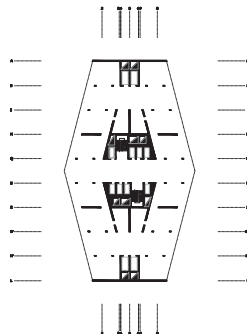




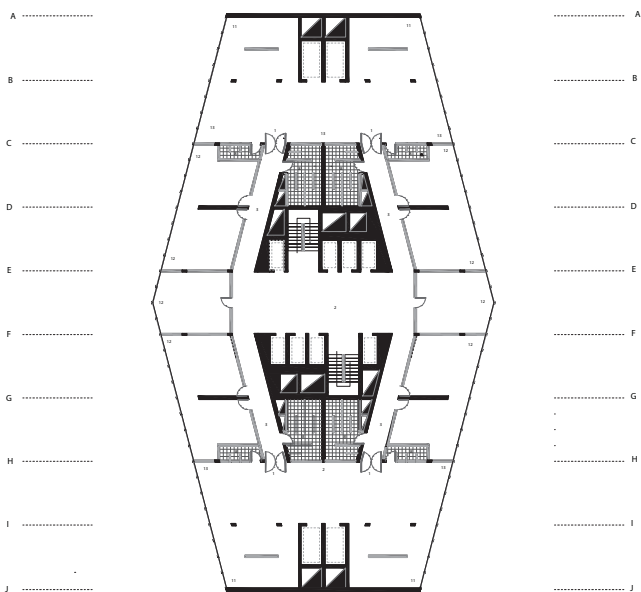
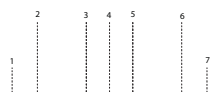
cuarto premio



EMPLAZAMIENTO



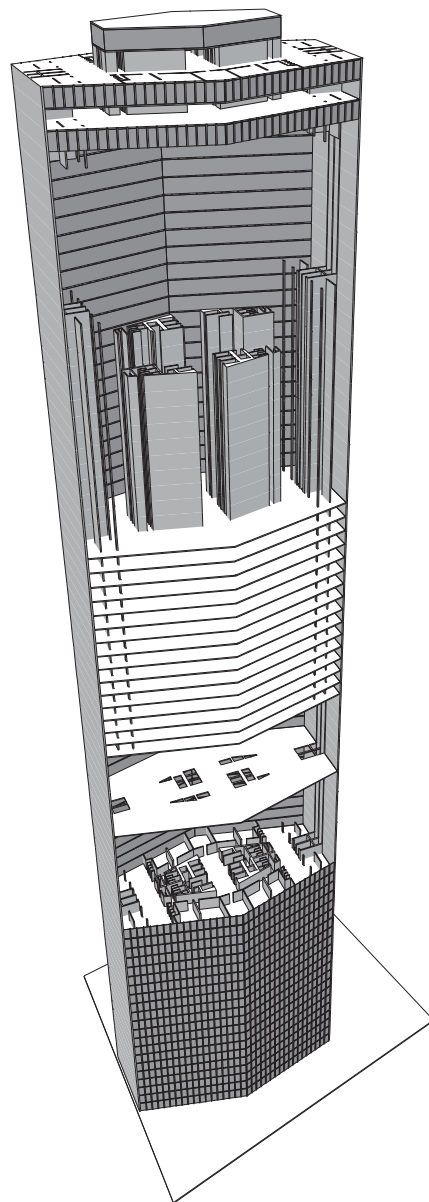
PLANTA ESTRUCTURAL

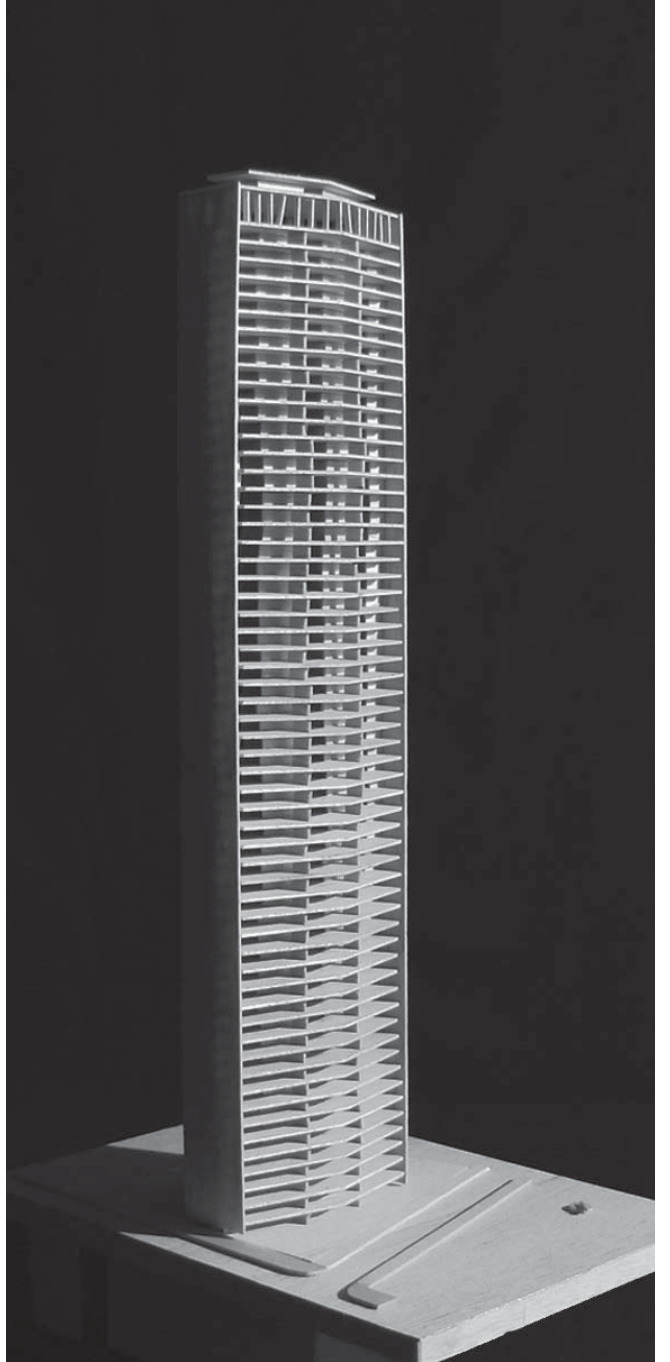
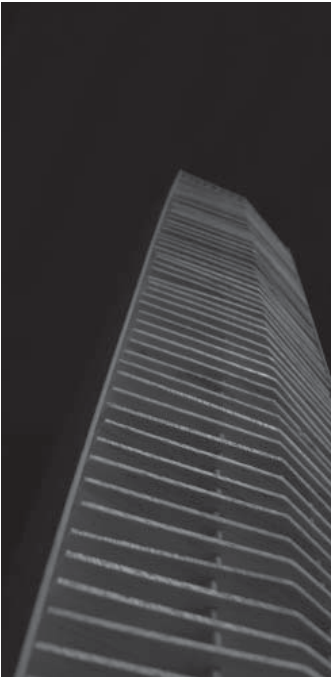
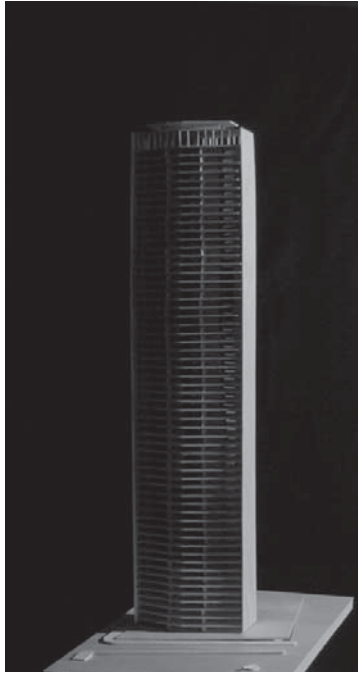
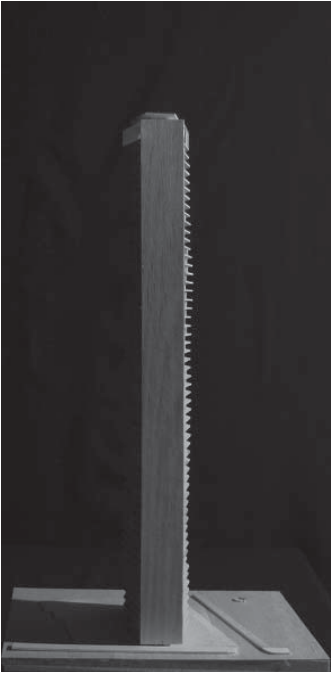


- 1. ENTRADA
- 2. VESTIBULO
- 3. HALL
- 4. LIVING
- 5. COMEDOR
- 6. COCINA
- 7. DORMITORIO
- 8. BWC
- 9. DORMITORIO DE SERVICIO
- 10. BWC DORMITORIO SERVICIO
- 11. OFICINA
- 12. OFICINA MULTIPLE
- 13. SALA DE REUNIONES
- 14. PLANTA LIBRE

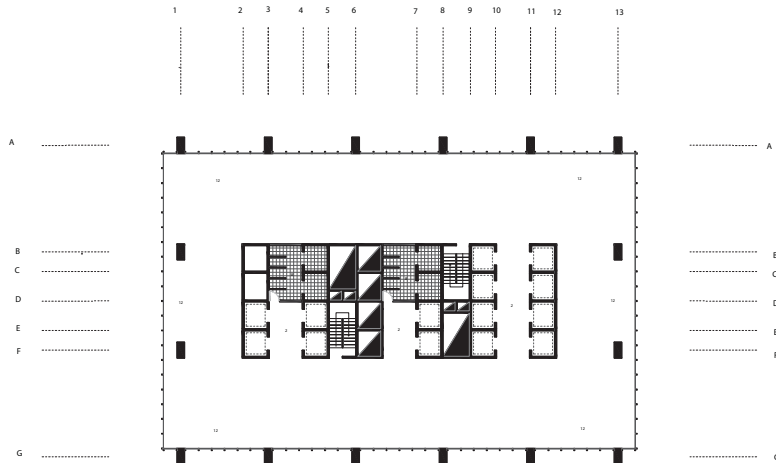
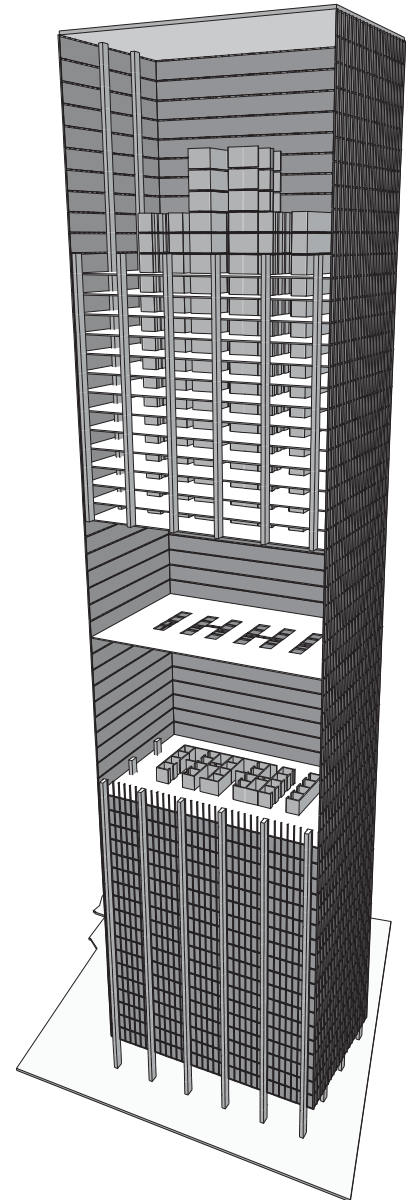
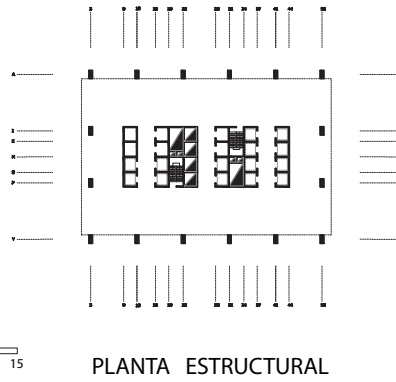


PLANTA ARQUITECTONICA





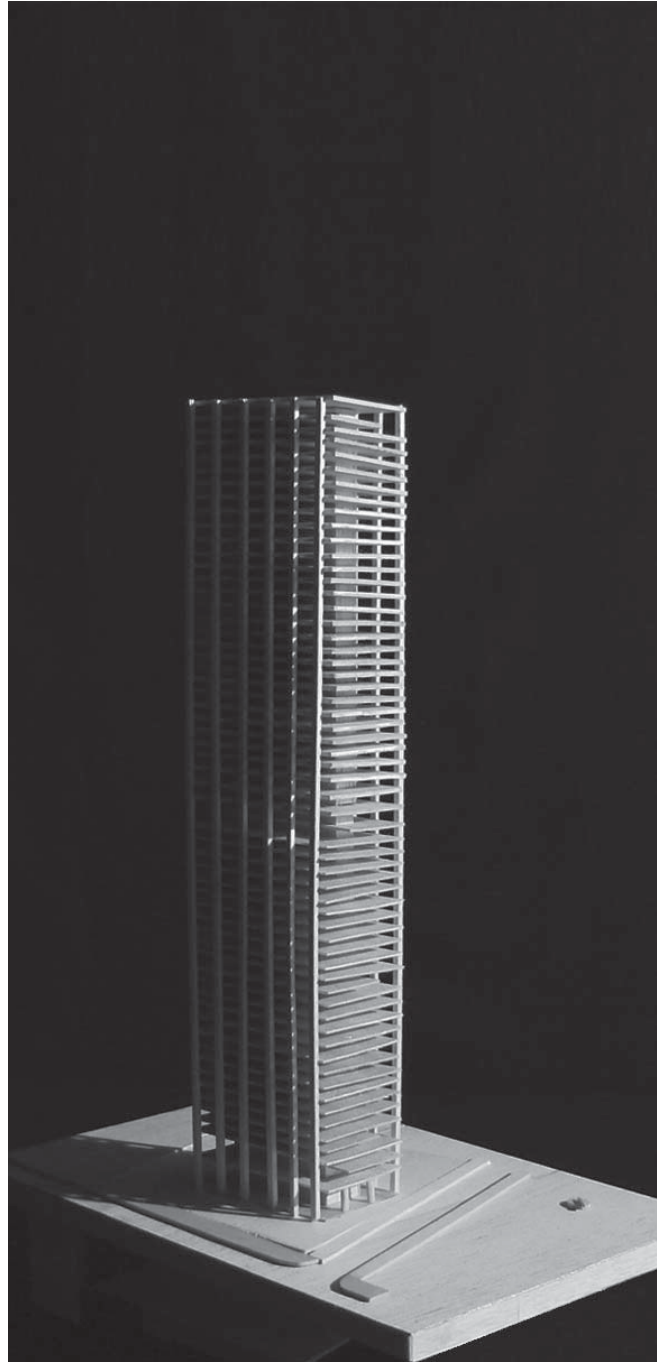
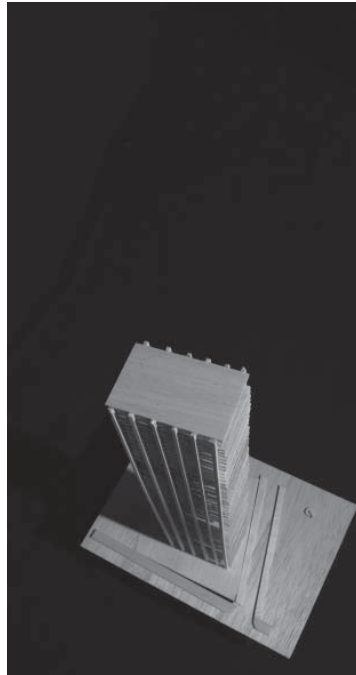
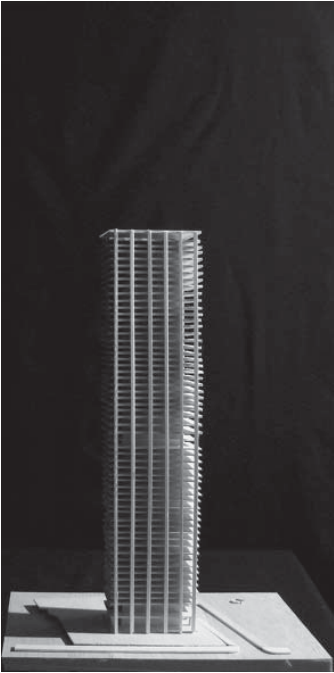
quinto premio



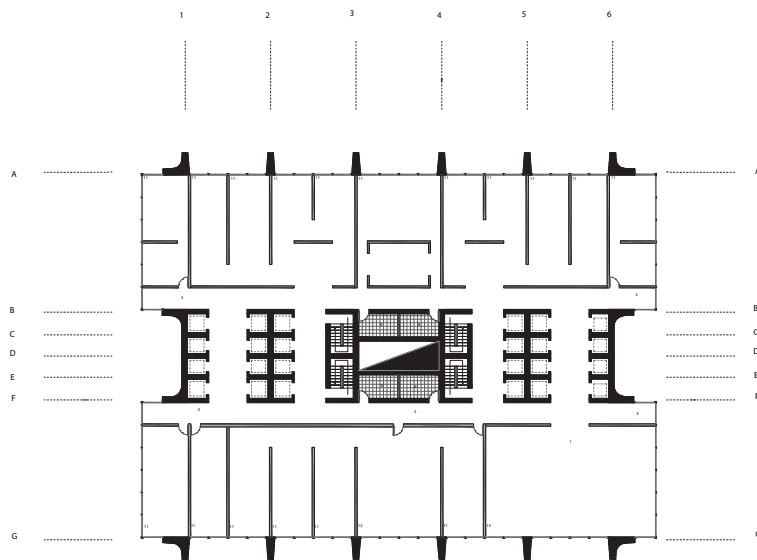
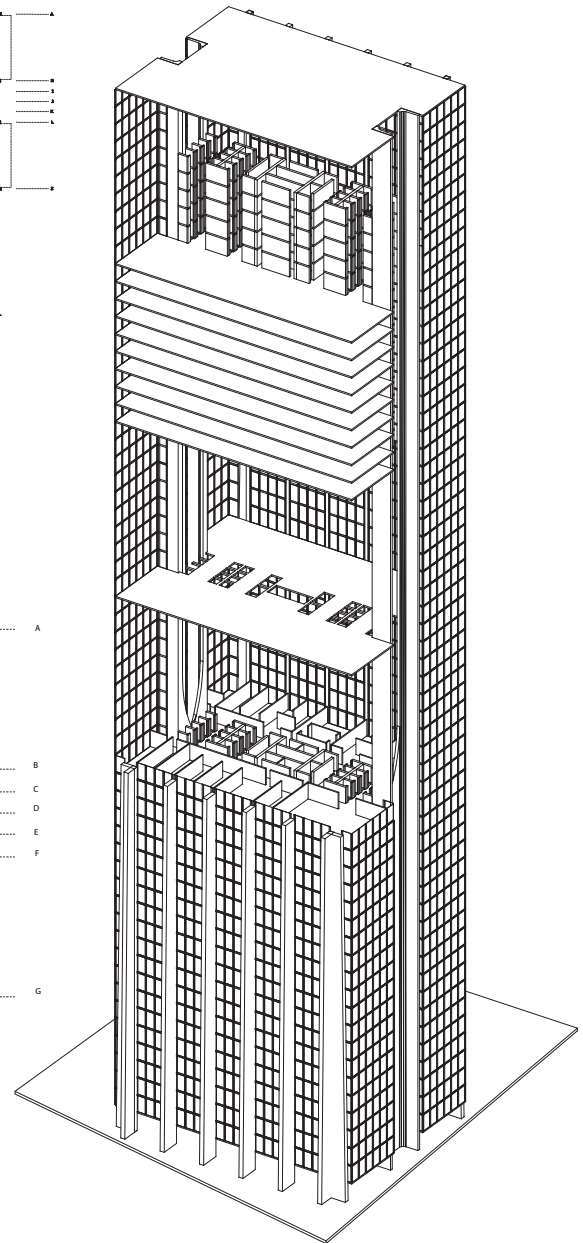
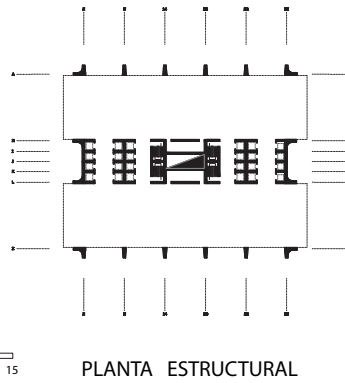
- 1. ENTRADA
- 2. VESTIBULO
- 3. HALL
- 4. LIVING
- 5. COMEDOR
- 6. COCINA
- 7. DORMITORIO
- 8. BWC
- 9. DORMITORIO DE SERVICIO
- 10. BWC DORMITORIO SERVICIO
- 11. OFICINA
- 12. OFICINA MULTIPLE
- 13. SALA DE REUNIONES
- 14. PLANTA LIBRE



PLANTA ARQUITECTONICA

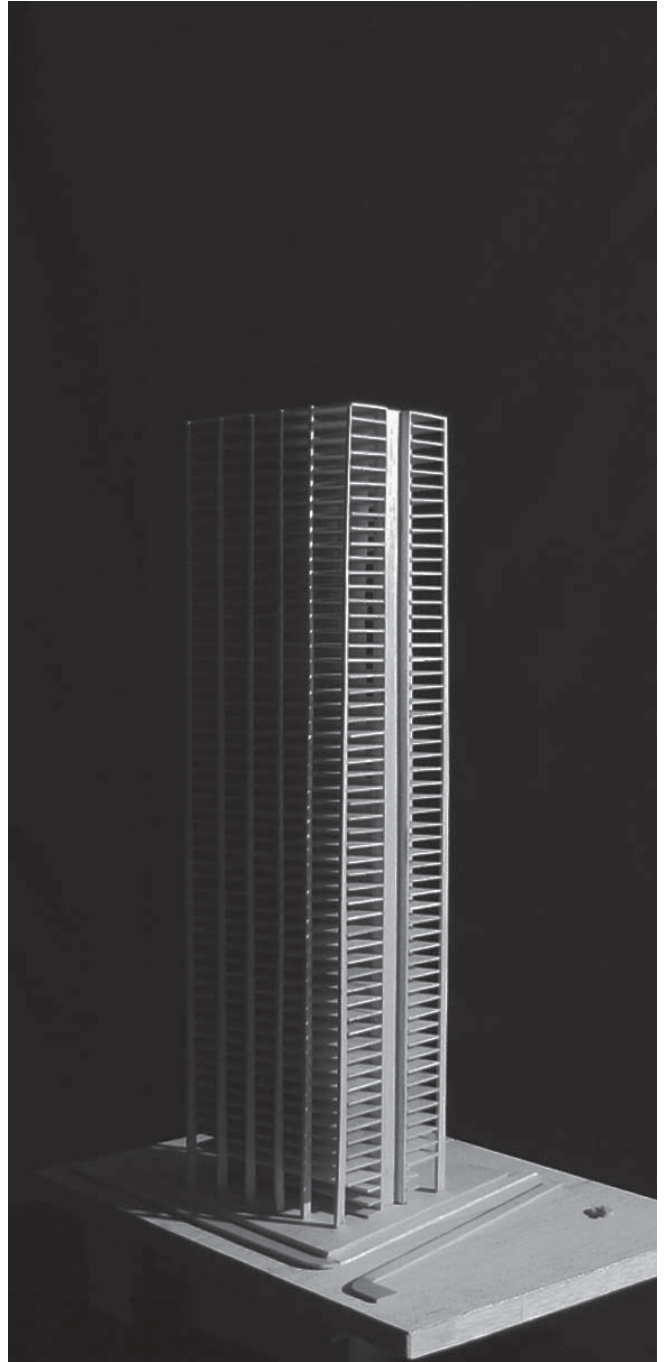
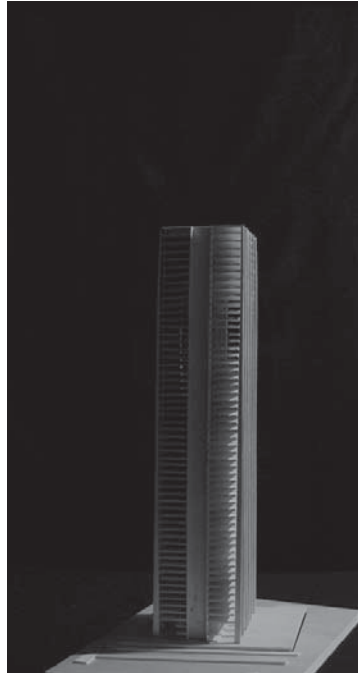
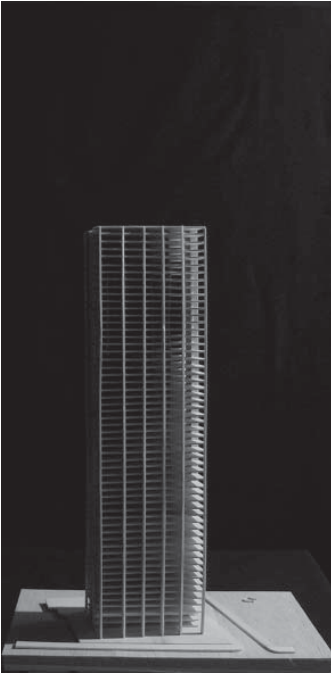


sexto premio

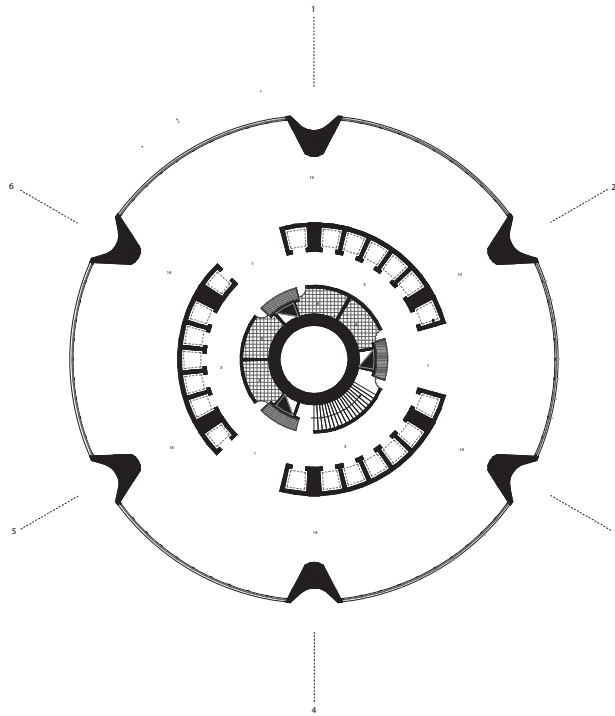
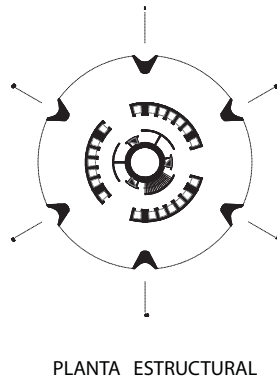
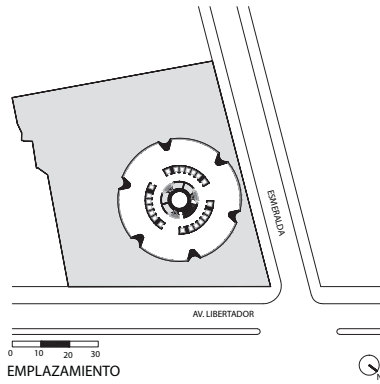


- 1. ENTRADA
- 2. VESTIBULO
- 3. HALL
- 4. LIVING
- 5. COMEDOR
- 6. COCINA
- 7. DORMITORIO
- 8. BWC
- 9. DORMITORIO DE SERVICIO
- 10. BWC DORMITORIO SERVICIO
- 11. OFICINA
- 12. OFICINA MULTIPLE
- 13. SALA DE REUNIONES
- 14. PLANTA LIBRE

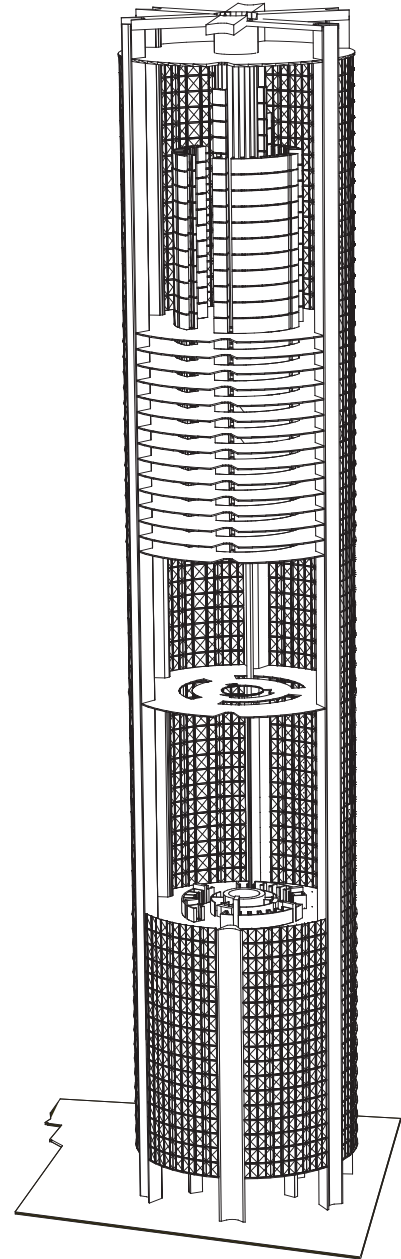
PLANTA ARQUITECTONICA

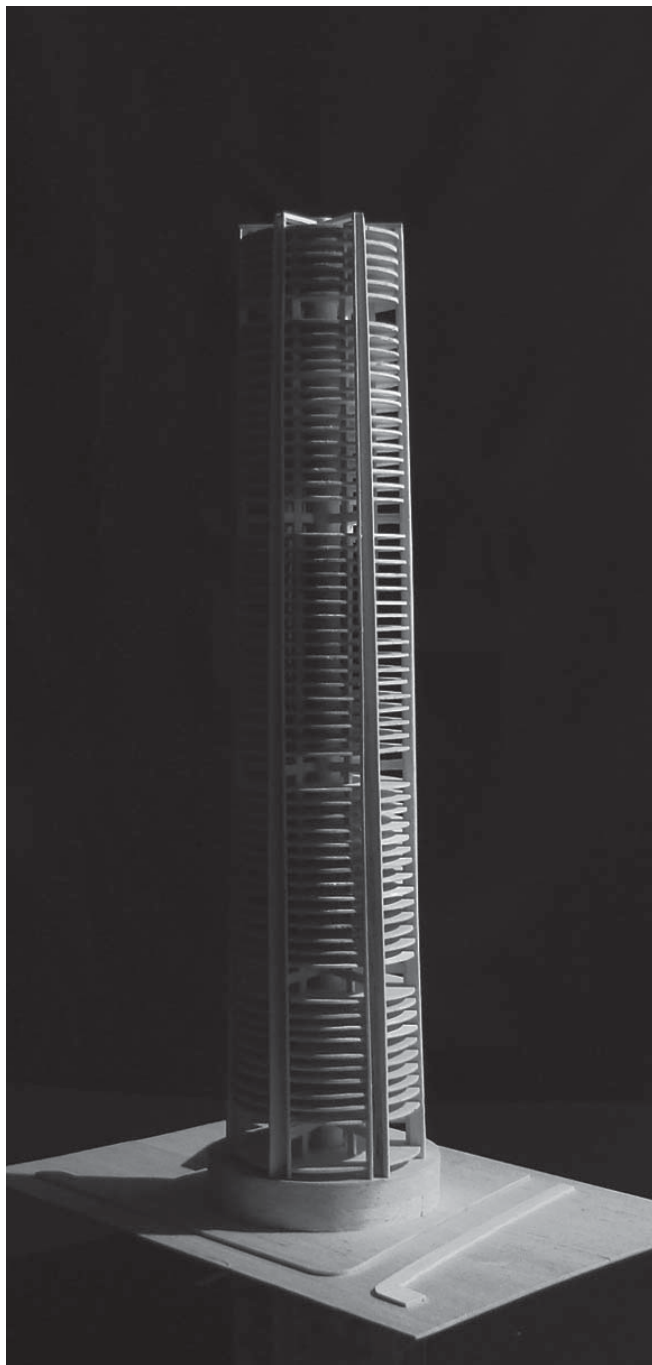
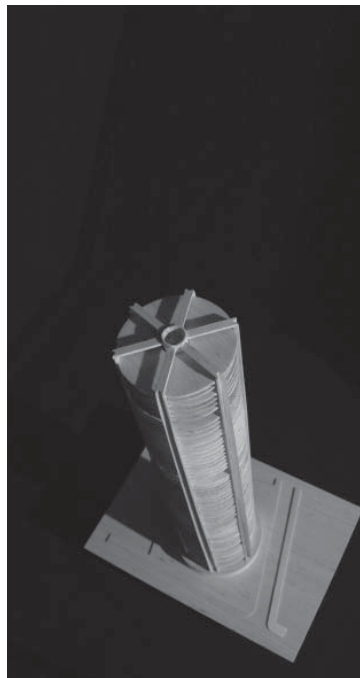
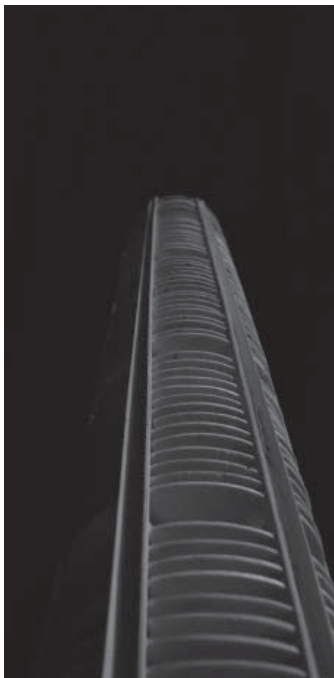


primera mención

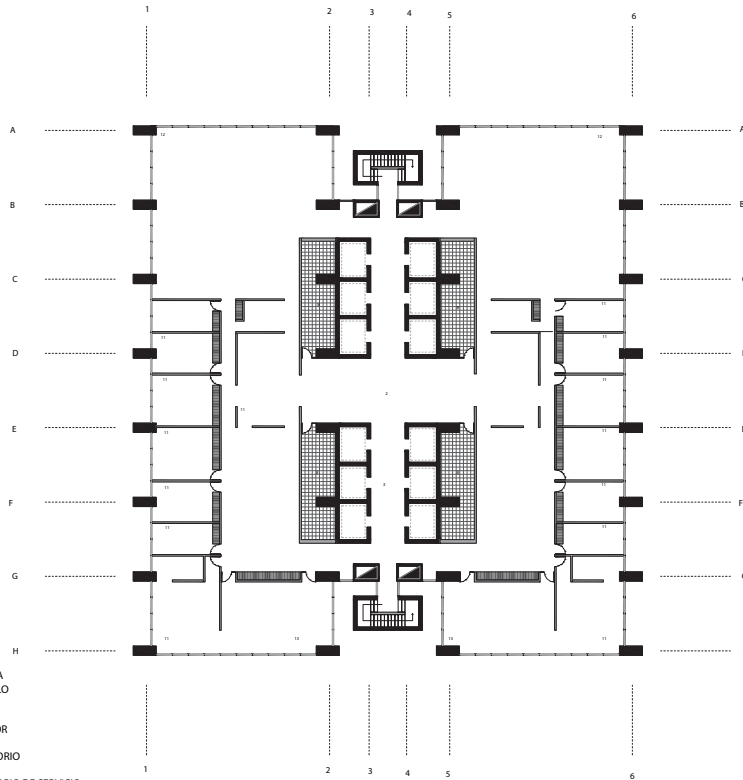
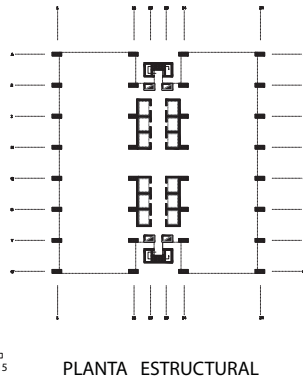
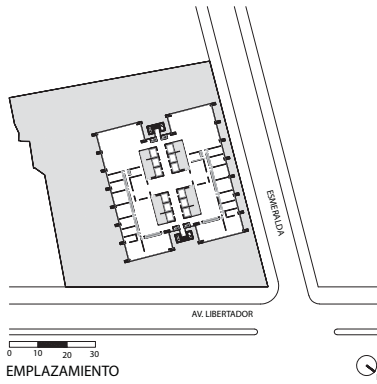


- 1. ENTRADA
- 2. VESTIBULO
- 3. HALL
- 4. LIVING
- 5. COMEDOR
- 6. COCINA
- 7. DORMITORIO
- 8. BWC
- 9. DORMITORIO DE SERVICIO
- 10. BWC DORMITORIO SERVICIO
- 11. OFICINA
- 12. OFICINA MULTIPLE
- 13. SALA DE REUNIONES
- 14. PLANTA LIBRE

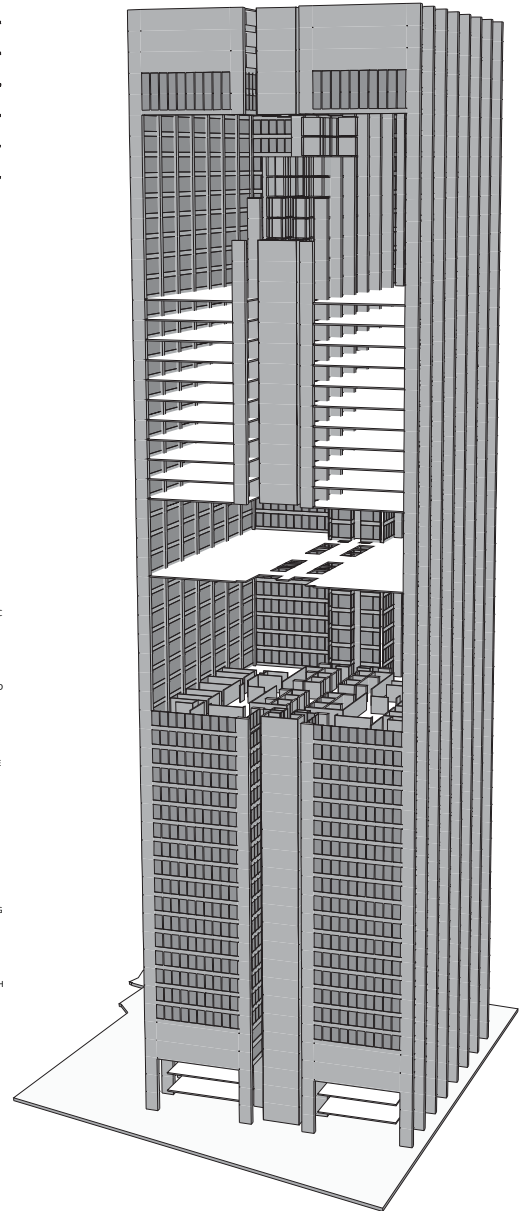




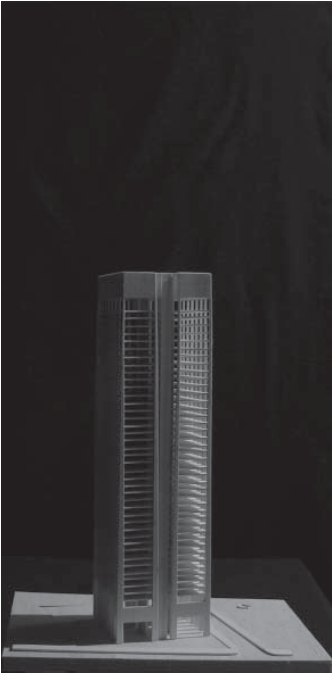
segunda mención



- 1. ENTRADA
- 2. VESTIBULO
- 3. HALL
- 4. LIVING
- 5. COMEDOR
- 6. COCINA
- 7. DORMITORIO
- 8. BWC
- 9. DORMITORIO DE SERVICIO
- 10. BWC DORMITORIO SERVICIO
- 11. OFICINA
- 12. OFICINA MULTIPLE
- 13. SALA DE REUNIONES
- 14. PLANTA LIBRE



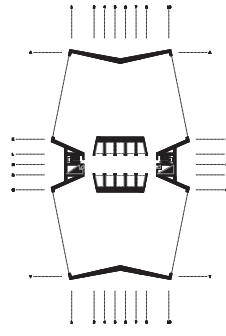
PLANTA ARQUITECTONICA



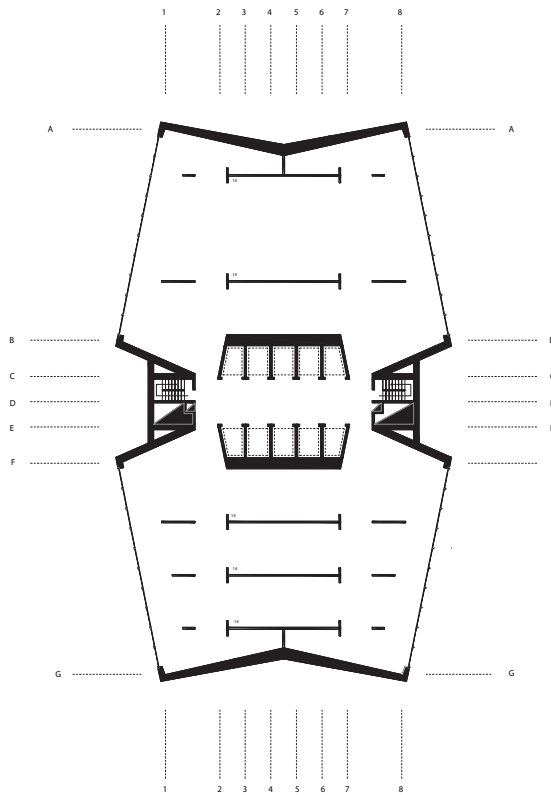
tercera mención



EMPLAZAMIENTO



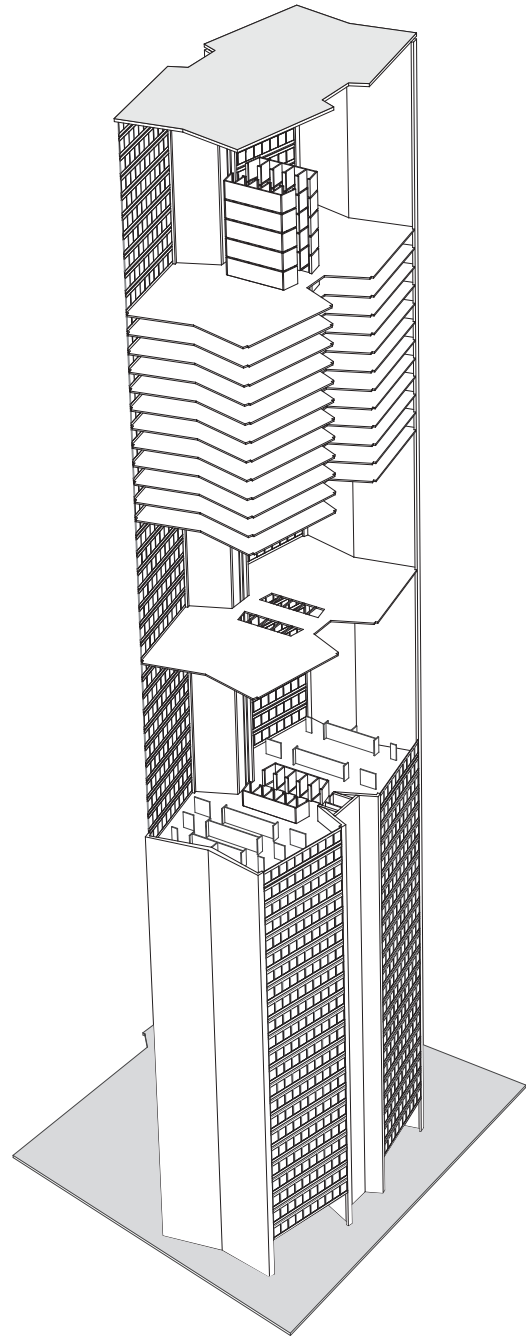
PLANTA ESTRUCTURAL

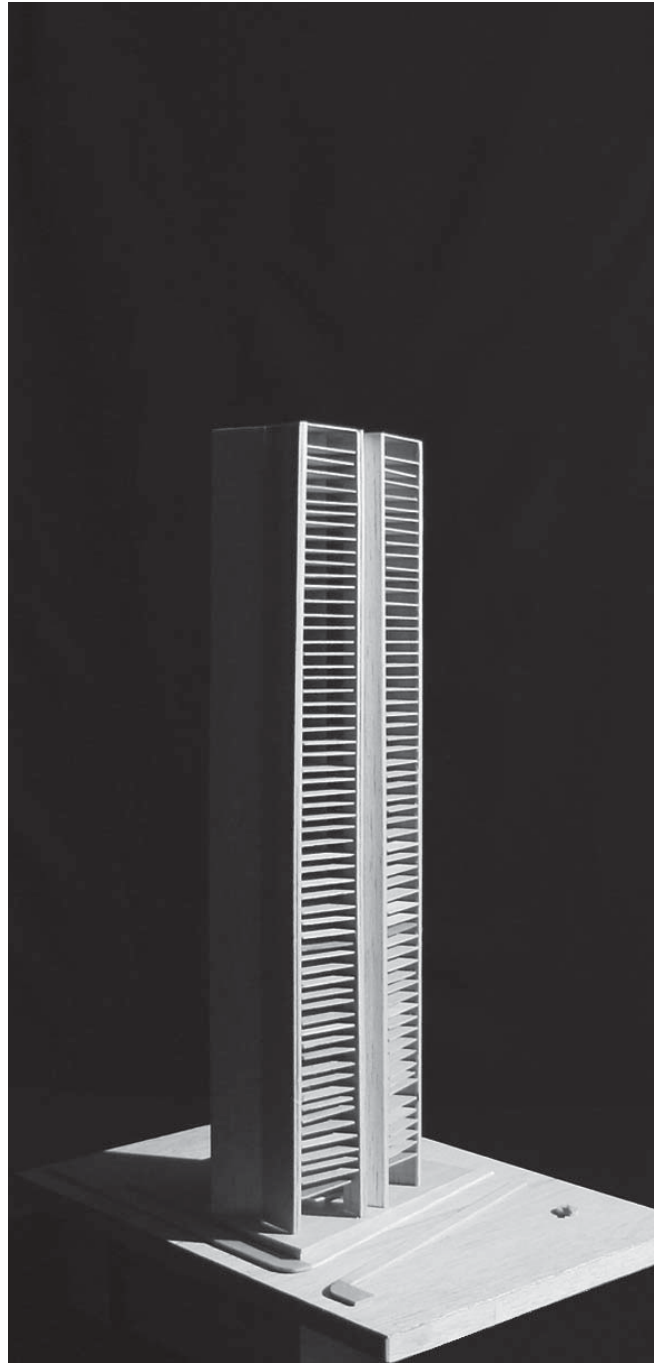
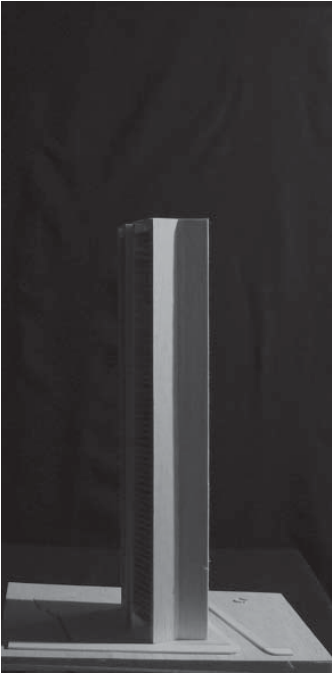


1. ENTRADA
2. VESTIBULO
3. HALL
4. LIVING
5. COMEDOR
6. COCINA
7. DORMITORIO
8. BWC
9. DORMITORIO DE SERVICIO
10. BWC DORMITORIO SERVICIO
11. OFICINA
12. OFICINA MULTIPLE
13. SALA DE REUNIONES
14. PLANTA LIBRE

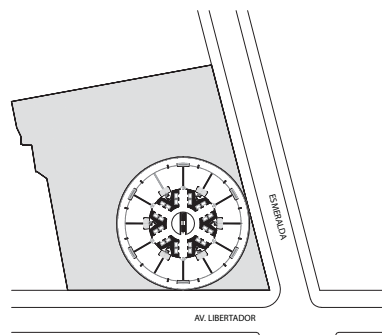


PLANTA ARQUITECTONICA

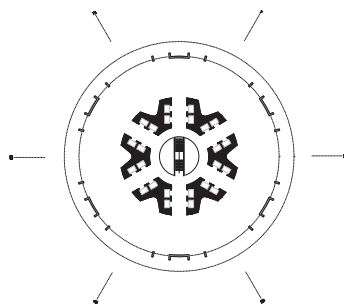




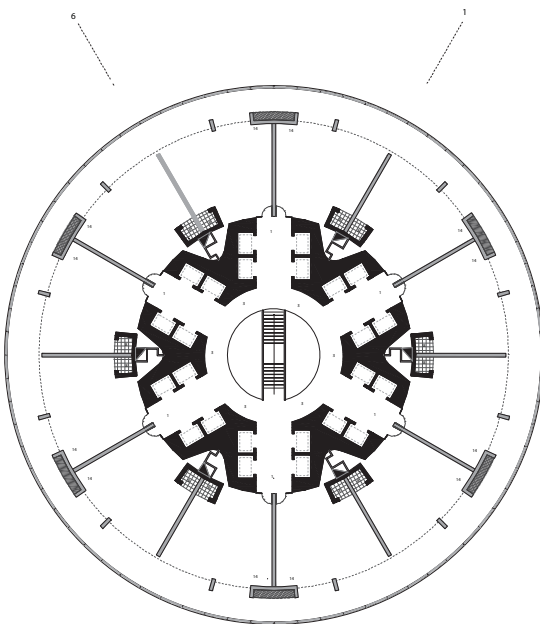
cuarta mención



EMPLAZAMIENTO

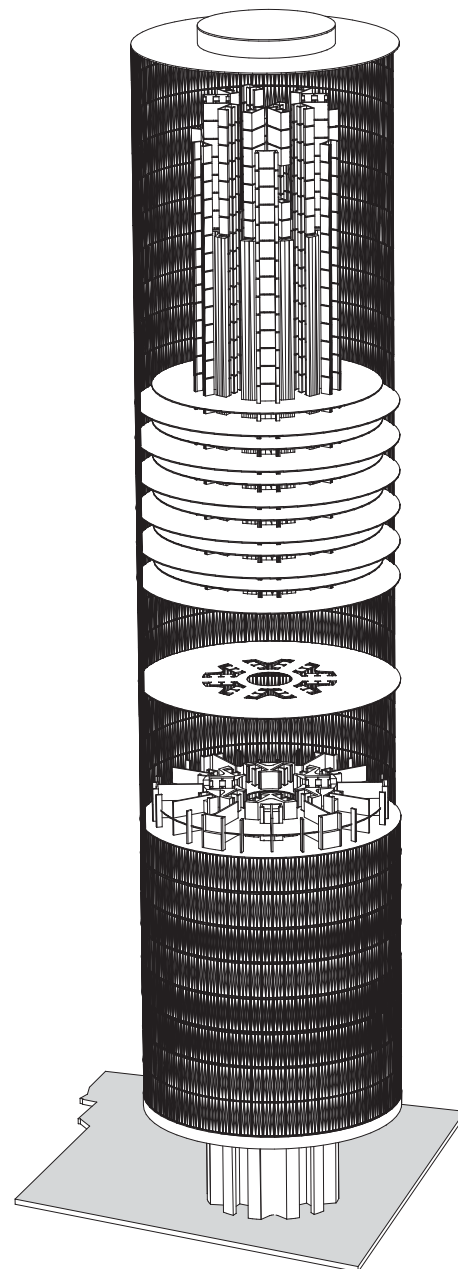


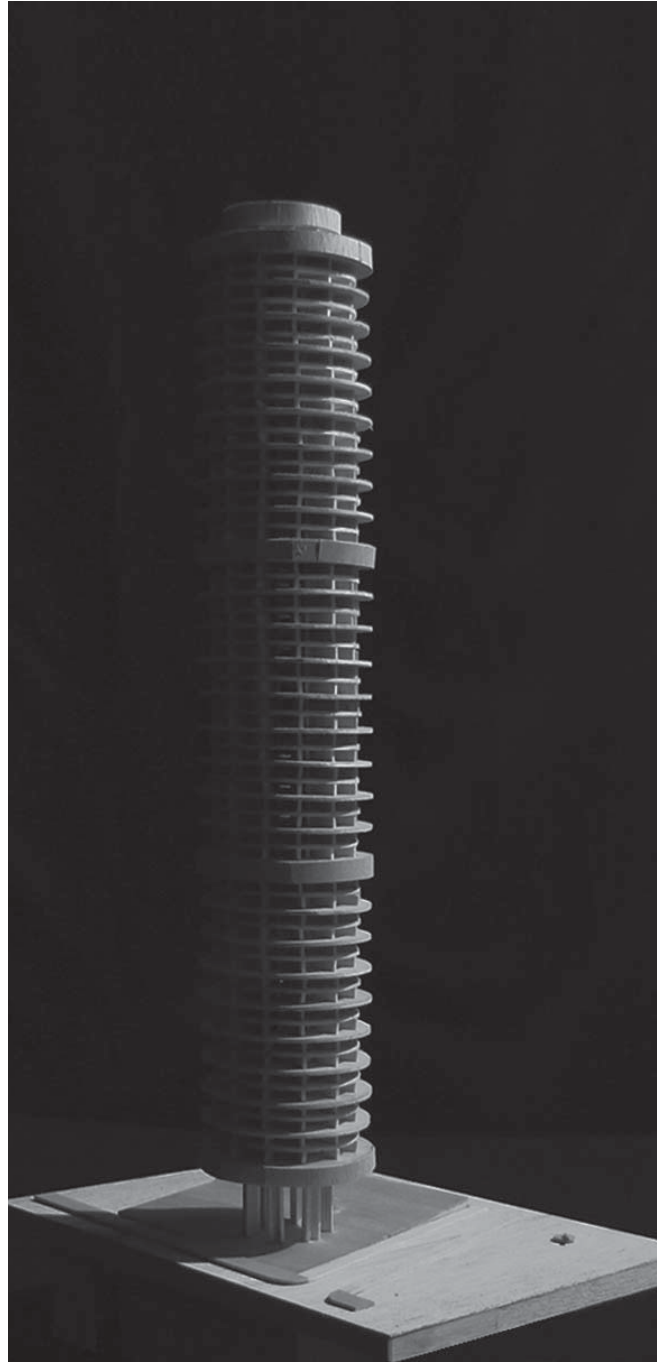
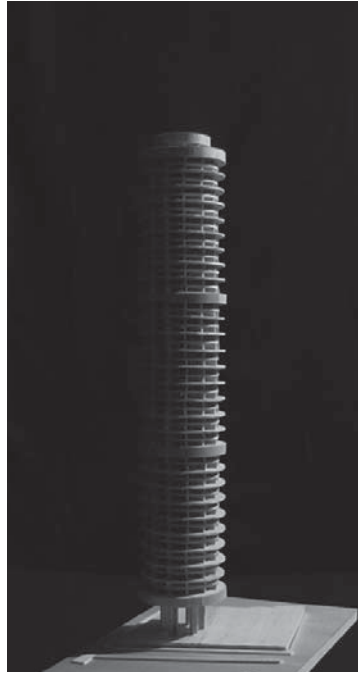
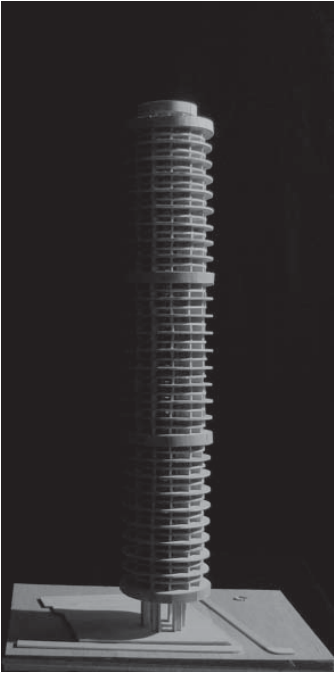
PLANTA ESTRUCTURAL



PLANTA ARQUITECTONICA

- 1. ENTRADA
- 2. VESTIBULO
- 3. HALL
- 4. LIVING
- 5. COMEDOR
- 6. COCINA
- 7. DORMITORIO
- 8. BWC
- 9. DORMITORIO DE SERVICIO
- 10. BWC DORMITORIO SERVICIO
- 11. OFICINA
- 12. OFICINA MULTIPLE
- 13. SALA DE REUNIONES
- 14. PLANTA LIBRE





3.2 modelos estructurales



Torre Pirelli
Gio Ponti Fornaroli
Milan, 1951-1961

modelo a

Son proyectos marcados por la simetría y la simplicidad. Los esquemas son rectangulares a fin de que el eje mayor permita la iluminación natural casi total en cada planta de la torre.

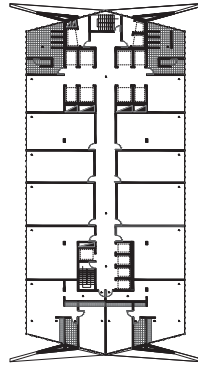
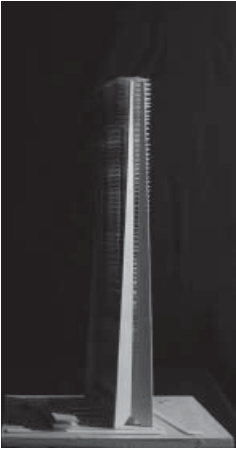
Los anteproyectos llevan la estructura resistente contra los empujes del viento en las fachadas laterales cortas. Son elementos macizos en los que apoyan vigas horizontales, que forman el arriostramiento entre los dos núcleos y los extremos, y que constituyen los forjados de cada planta de la torre. Esto independiza definitivamente al resto de los cerramientos del trabajo mecánico. Resultan de esta forma edificios de fachadas absolutamente continuas y con el mínimo de elementos estructurales en su interior.

Una vez generalizados los cerramientos transparentes, los sistemas de transporte vertical, ascensores y escaleras pasan a conformar el sistema estructural de rigidización frente a la acción horizontal del viento. Estos sistemas forman franjas centrales de servicio. El modelo de núcleo de circulación y servicios, con las áreas húmedas centrales en franjas definidas, libera espacio lateral flexible, ventilado e iluminado plenamente para soportar el rápido cambio en la disposición de las oficinas o espacios de trabajo. Los casos arrancan con una determinada sección que mantienen en toda la altura del edificio.

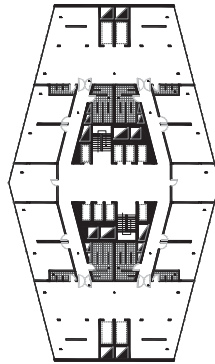
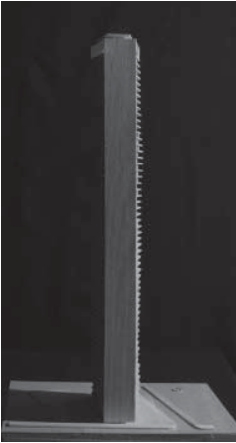
En el tercer premio, la resistencia al empuje de viento queda confiada a cuatro grandes soportes en ménsula, situados en los lados menores de la planta. La estructura exterior se adelgaza a medida que se gana altura. Mientras tanto, la planta se mantiene constante. Los ascensores, por su escasa cantidad y desvinculación, no representan una óptima solución para las circulaciones, generando largos corredores. No es adecuada la ubicación propuesta para la vivienda mezclada con las oficinas, lo cual según comenta el jurado, produciría conflictos en sus accesos. La superficie útil de las oficinas representa casi un 30%.

En el cuarto premio, el contraste de la composición entre planos vidriados y compactos es de gran interés. La estructura lateral compuesta por muros ciegos, es llevada a los lados menores del edificio, liberando dos fachadas grandes cerradas plenamente en vidrio. La distribución de los recintos de las oficinas se realiza con paramentos paralelos a las fachadas, no ortogonales, llegando a arreglos algo ajustados. Las circunstancias (((circulaciones))) verticales, áreas húmedas y ductos para instalaciones conforman un núcleo de servicios muy bien definido, pudiendo obviarse los sistemas de los extremos. El aprovechamiento del edificio, es de un 50%.

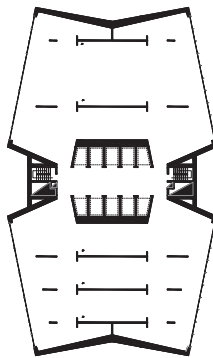
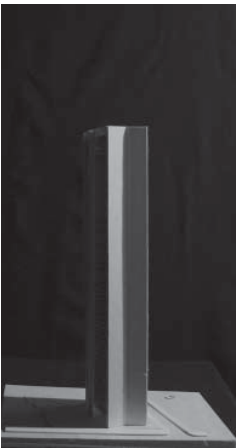
En la tercera mención, la proporción entre los ejes del edificio no está bien lograda, los muros ciegos ubicados en los ejes menores del edificio y los cerramientos acristalados de los ejes mayores no garantizan una correcta iluminación y ventilación de los recintos. La síntesis de la planta ofrece posibilidades claras de simpleza y flexibilidad.



tercer premio

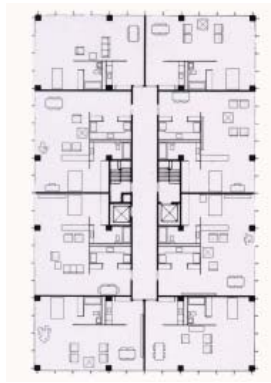


cuarto premio



tercera mención





Lake Shore Drive Apartments
Mies van der Rohe
Chicago, 1948-1951

modelo b

Modelos que contaban con cierta tradición técnica aceptada y probada. Estos edificios representan al clásico rascacielos repetitivo, homogéneo del modelo centralizado moderno. La estructura reticular había sido para los arquitectos modernos un paradigma constructivo ligado unívocamente al rascacielos y al espacio isótropo.

Las organizaciones repetitivas se ven sustituidas por organizaciones no necesariamente homogéneas en las que la presencia de la estructura en el espacio tiende a diluirse progresivamente

*“En estos edificios la simetría repetición y simplicidad del esquema serían fundamentales. Pero esa simplicidad exige, por el contrario, gran exactitud constructiva, absoluta precisión en la intención y el razonamiento; exige, sobre todo, la aportación de la proporción de las relaciones matemáticas; tiende a provocar ese goce del orden matemático que constituye una de las aspiraciones más grandes de la actitud moderna de esos años”.*³⁴

En estos edificios se disocia el cerramiento de cualquier trabajo mecánico, lo que posibilita realizar fachadas continuas, tratadas en vidrio.

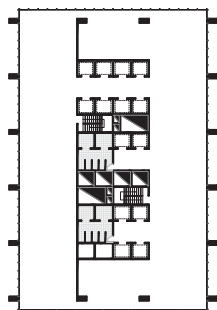
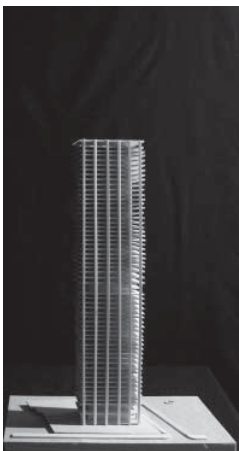
Los sistemas de transporte vertical, ascensores, escaleras e instalaciones, contribuyen al sistema estructural del edificio.

34. Iñaki Abalos y Juan Herreros. Técnica y Arquitectura en la ciudad Contemporánea. Editorial Nerea. Madrid 1992. pag 63.

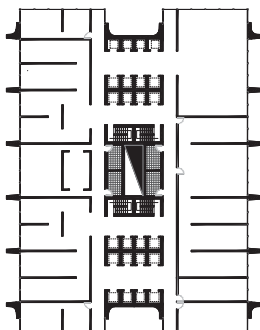
En el quinto premio, los servicios, instalaciones y sistemas verticales de transporte están agrupados en una franja continua que sirve a todo el edificio. La estructura está dispuesta en cuatro ejes, ubicando la franja de servicio en el tercio central, dejando el contorno completamente libre. La estructura forma parte importante dentro de la representación constructiva de la fachada. El cerramiento está determinado y modulado por los espacios entre columnas. El rendimiento de la superficie útil de las oficinas, en relación con la total, puede considerarse como bajo, pues llega aproximadamente al 32%.

En el sexto premio, el sistema estructural es simple y claro, el cual se expresa directamente en las fachadas. El sistema estructural se dispone en cuatro ejes. Los sistemas verticales de circulación y ductos de instalaciones conforman una zona de servicios que constituye una franja central longitudinal del edificio. Esta franja divide al edificio en dos zonas claramente definidas en planta y en volumen. Esta franja participa en el sistema estructural del edificio. Su rendimiento en relación a la superficie útil total asciende a casi el 40%.

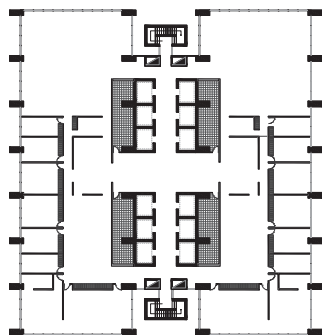
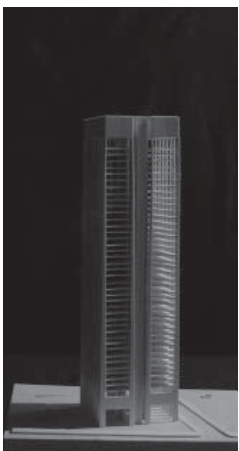
El sistema estructural en la segunda mención se dispone en cuatro ejes. La distancia entre ejes es pequeña, y tiene un claro enfoque para su construcción real. Su rendimiento en relación al total es débil, aproximadamente el 31%.



quinto premio

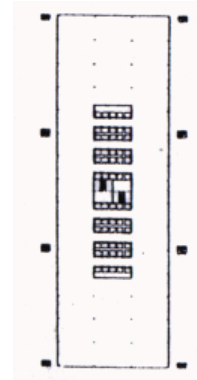
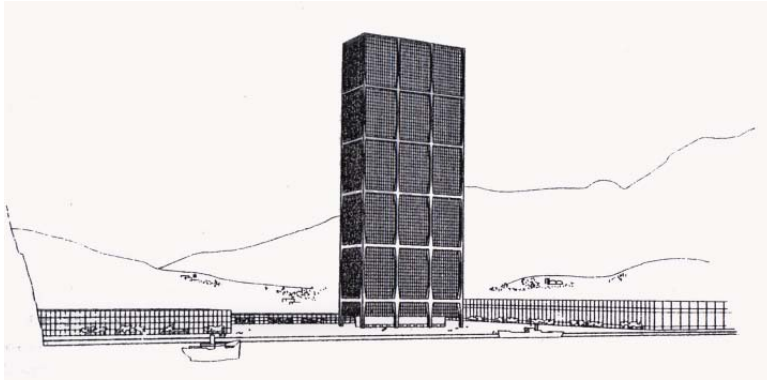


sexto premio



segunda mención





Rascacielos de hormigón
Myron Goldsmith
tesis, 1953

modelo c

La estructura resistente destinada a contraponerse a la acción del viento se traslada a la periferia de los edificios, conformando una macro estructura, a modo de ménsula empotrada en el suelo. Ésta absorbe los cortantes y momentos de vuelco. Mientras en el interior, una construcción ligera resuelve la formación de pisos y la transmisión de cargas gravitatorias desde las bandejas de hormigón a la macro estructura. A manera de una mesa, esta estructura lógica ha prevalecido en la mente de los constructores a lo largo de los siglos, con una clara diferenciación entre estructura y macro estructura, la cual es representada constructivamente de una manera directa en fachada.

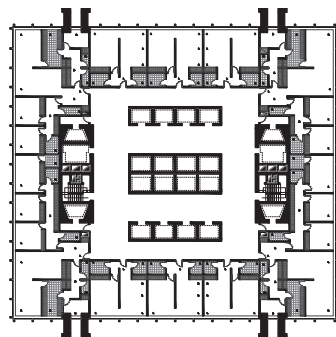
La desaparición de la estructura en el interior del rascacielos configuraba un nuevo ideal espacial diáfano, libre de obstrucciones físicas, en el que la retícula quedaba cuestionada como modelo universal. Todo esto representa una transformación profunda a la idea del rascacielos.

Fachadas absolutamente continuas con el mínimo de elementos estructurales en su interior que disociaba definitivamente el cerramiento del trabajo mecánico. Una vez generalizados los cerramientos acristalados, el sistema de transporte vertical, ascensores y escaleras, pasan a conformar el sistema estructural de rigidización frente a la acción horizontal del viento.

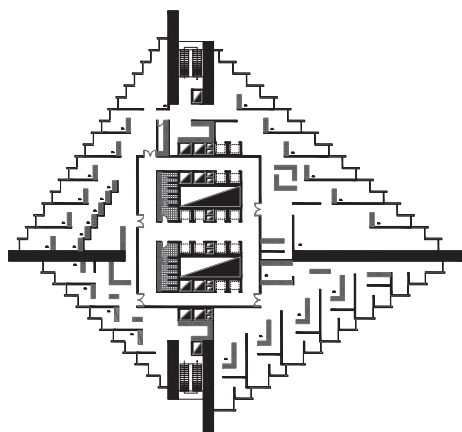
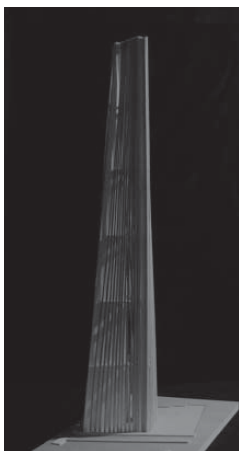
El sistema estructural en el primer premio está bien realizado, siendo claro, lógico y sencillo. Es muy ingeniosa al evitar múltiples elementos de soportes inferiores, mediante la concentración de los esfuerzos en seis puntos. El rendimiento de la superficie destinada a oficinas es 50 % de la superficie cubierta total, tal como comenta el jurado.

En el segundo premio se destaca su alto valor plástico que se materializa en un elemento visible muy particular. La estructura primaria en cruz no se modifica en elevación, manteniendo secciones constantes en todo su desarrollo. Se reduce la sección a medida que se va ganando altura, provocando que todas las plantas del edificio tengan diferentes dimensiones, lo cual dificultaría la construcción real del edificio. Los elementos planos en fachadas, además de permitir un tipo único de ventanas, representan elementos verticales de sombra que combaten los problemas del asoleamiento. Su particular realización presenta muchos espacios con bajo porcentaje de aprovechamiento. Las escaleras están desvinculadas de las circulaciones. El rendimiento de la superficie útil de las oficinas en relación con la total es 31%.

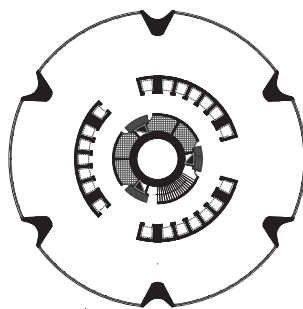
La figura circular en la primera mención reduce la incidencia de la acción del viento, desviándola en solicitaciones tangenciales. El modelo de núcleo central de sistemas de circulación, áreas húmedas e instalaciones, en este caso está claramente definido. La sección del edificio disminuye a medida que éste va ganando altura. El rendimiento útil de las oficinas, es 35% de la superficie cubierta total.



primer premio



segundo premio



primera mención



modelo d

La figura circular es la mejor en cuanto a su relación con las fuerzas horizontales del viento. Es dudosa en otros muchos aspectos. Este modelo circular concentra no solo los sistemas verticales de circulación, instalaciones y áreas húmedas, sino también concentra su sistema estructural. La concentración de las estructuras libera espacio público en las plantas bajas, lugares de mayor rentabilidad económica. El concentrar el sistema estructural presenta una inercia muy baja por lo que se debía prever un sistema realizado en materiales muy flexibles.

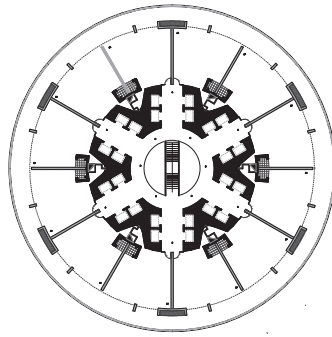
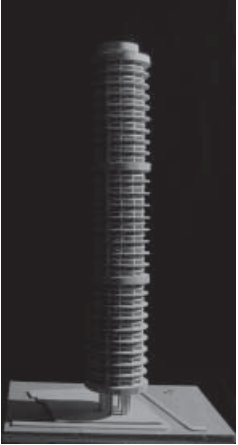
La concentración del sistema estructural permite conseguir un edificio de fachadas absolutamente continuas, resueltas en vidrio. Se disocia el cerramiento de cualquier participación mecánica, lo que presenta un nuevo problema a resolver: la incidencia solar.

Los sistemas de transporte vertical, ascensores y escaleras, pasaron a conformar el sistema estructural de rigidización frente a la acción horizontal del viento, una vez que el cerramiento está libre de esfuerzos mecánicos.

Este modelo estructural atípico es utilizado en la cuarta mención, el problema de asoleamiento es resuelto con un sistema de brise-soleil en función de las orientaciones. El concentrar el sistema estructural en un modelo de núcleo central, libera valioso espacio en planta baja, pero traería un serio problema de vibración. Las recomendaciones a nivel mecánicas son tratar de ganar el máximo de inercia llevando los puntos de apoyo lo más lejos posible del centro.

La circulación vertical de los dúplex presentaría problemas al confiarla a una única escalera central, lo cual afectaría la privacidad entre diferentes oficinas.

Esta solución es muy particular, por lo que no ha tenido mayor trascendencia, su valor está más bien en la propuesta alternativa que representa. La superficie útil de oficinas es 37% de la superficie cubierta.



cuarta mención



3.3 sistema estructural del primer premio

Perspectiva del primer premio acceso desde la Av. Liberador.

Perspectiva del edificio

Fuentes:

Croce Aflalo & Gasperini-arquitectos. 25 anos depois. Sao Paulo 1986

Crece, Aflalo & Gasperini arquitectos. Sala especial IV Bienal Internacional de Arquitectura 1999. Sao Paulo.

El anteproyecto vencedor del concurso internacional organizado en 1962 representa una forma muy eficiente de resolver los problemas tradicionales en la construcción de rascacielos en aquella época. Si este anteproyecto se hubiese construido, actualmente sería un muy buen ejemplo de arquitectura moderna de nuestra América Latina.

El anteproyecto se convierte en un ejemplo de la búsqueda de nuevos modelos en la construcción en altura cuestionando a la retícula como modelo universal. Traslada hacia el exterior la estructura primaria, proponiendo un espacio diáfano libre de obstrucciones físicas.

En este proyecto se soluciona de manera acertada el problema estructural en hormigón armado. El sistema es ordenado y claro; la simetría y simplicidad del esquema denota un gran poder de síntesis que transforma un complejo programa arquitectónico en un modelo sencillo y contundente. Pero esta simplicidad exige mayor orden y rigor, absoluta precisión en la intención y el razonamiento; exige, sobre todo gran número de relaciones de proporciones y matemáticas entre sus elementos, donde la estructura es el elemento primigenio. Todos estos principios están implícitos dentro de la actitud mental moderna. Ya lo dijo Marcel Breuer, jurado del concurso, "la modernidad no es un estilo, es una actitud".³⁵

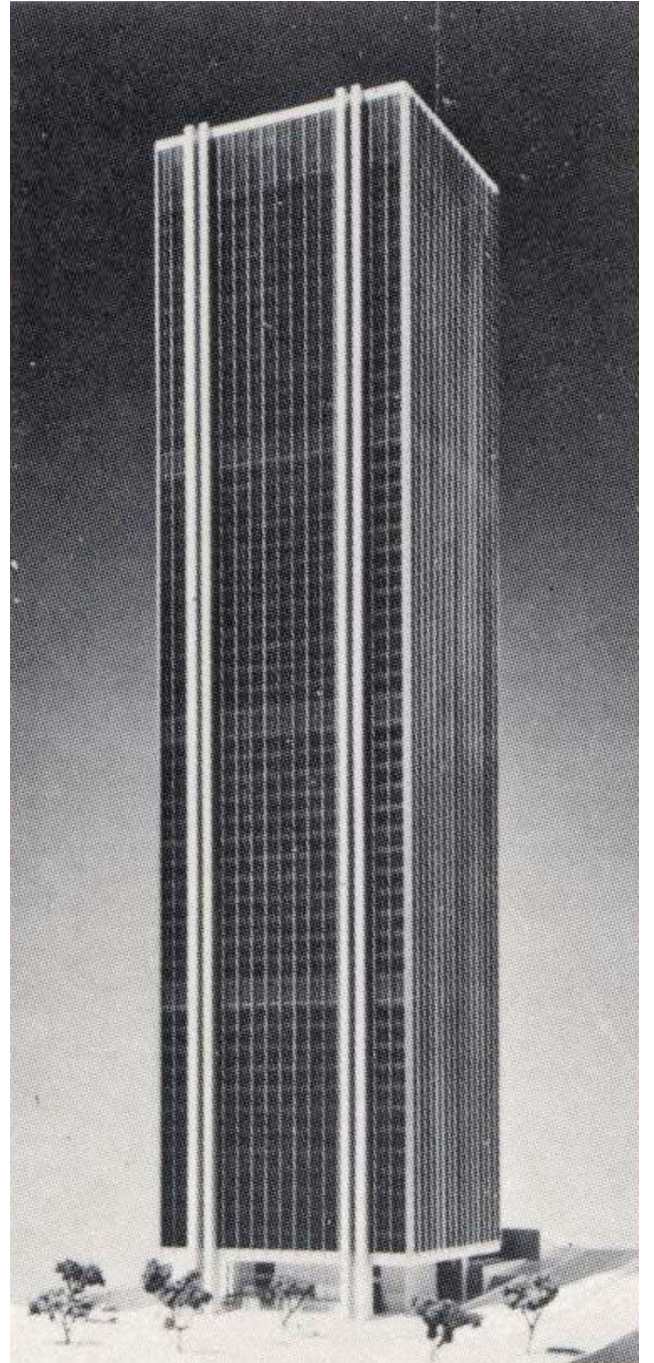
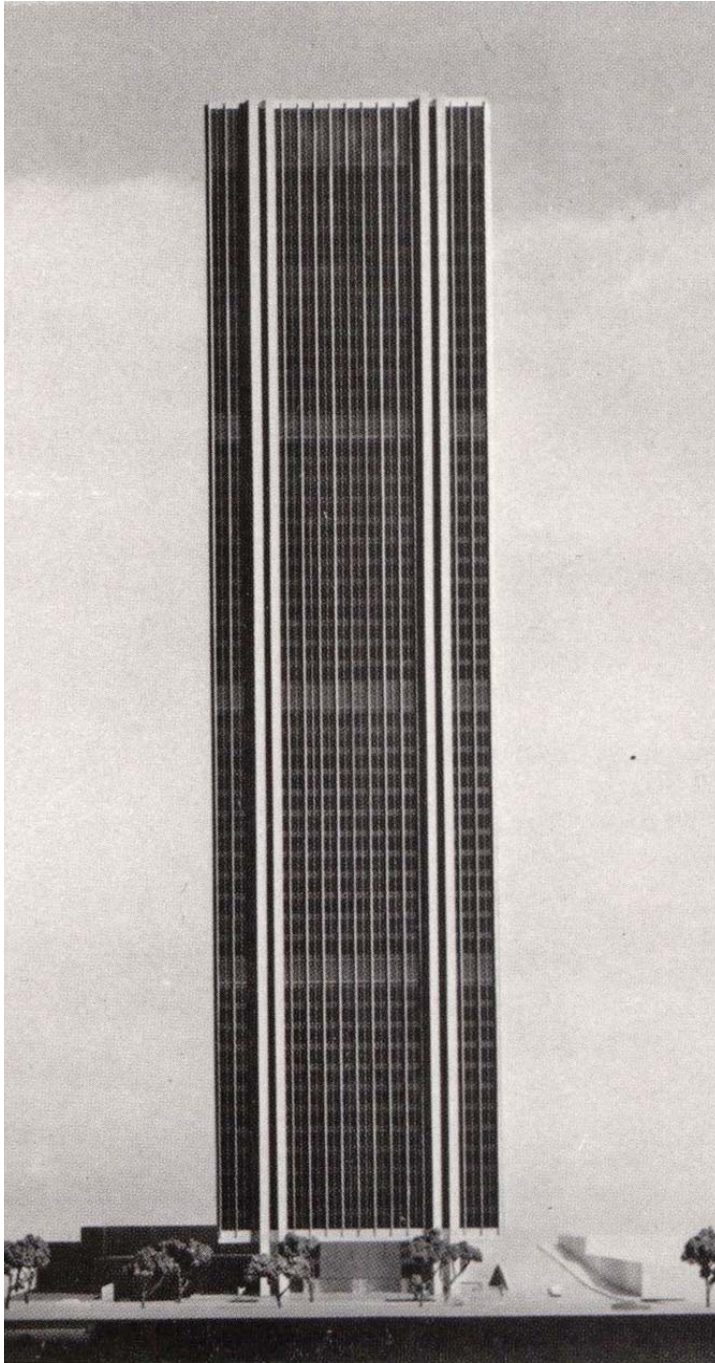
Esta propuesta estructural fue posible debido a que el equipo ganador contó con el respaldo de un equipo de ingenieros de Sao Paulo entre los que se destaca: Kassoy e Franco (estructuras), Lauro Ríos (cimientos), Raúl Bollinger Jr. (aire acondicionado), León Ravinowitch e Marcelo Caruso (hidráulica y eléctrica) y un especialista de los elevadores Atlas. Todas las fundiciones necesarias fueron estudiadas aplicando las tecnologías disponibles en esa época.

En la publicación de los 25 años de aniversario, los ganadores destacan:

"[...] el rigor y la minuciosidad de los detalles del proyecto correspondían a la escuela racionalista americana, cierto cliente encomendó un proyecto a Mies van der Rohe, quien pidió un plazo de seis meses para ejecutar un estudio preliminar. Ante el espanto del cliente, él explico que primero realizaría un estudio final completamente detallado y a partir de éste produciría un estudio preliminar simplificado para el cliente. Esta anécdota da fe de la actitud profesional de Mies van der Rohe cuyo lema "Menos es Mas" se ajusta a la sencillez del anteproyecto Puegeot. Este proyecto está dedicado significativamente a Mies van der Rohe, cuyo estudio participó de manera incógnita en el referido concurso".³⁶

35. Cobbers, Arnt. Marcel Breuer 1902-1981, Definidor formal del siglo XX. Editorial TACHEN. pag 2

36. Uma Retrospectiva da obra de Croce, Aflalo & Gasperini - Arquitectos. 25 Anos Depois. CVS Artistas Associados/ Editora PAU BRASIL. Sao Paulo, Brasil. 1986, pag 5



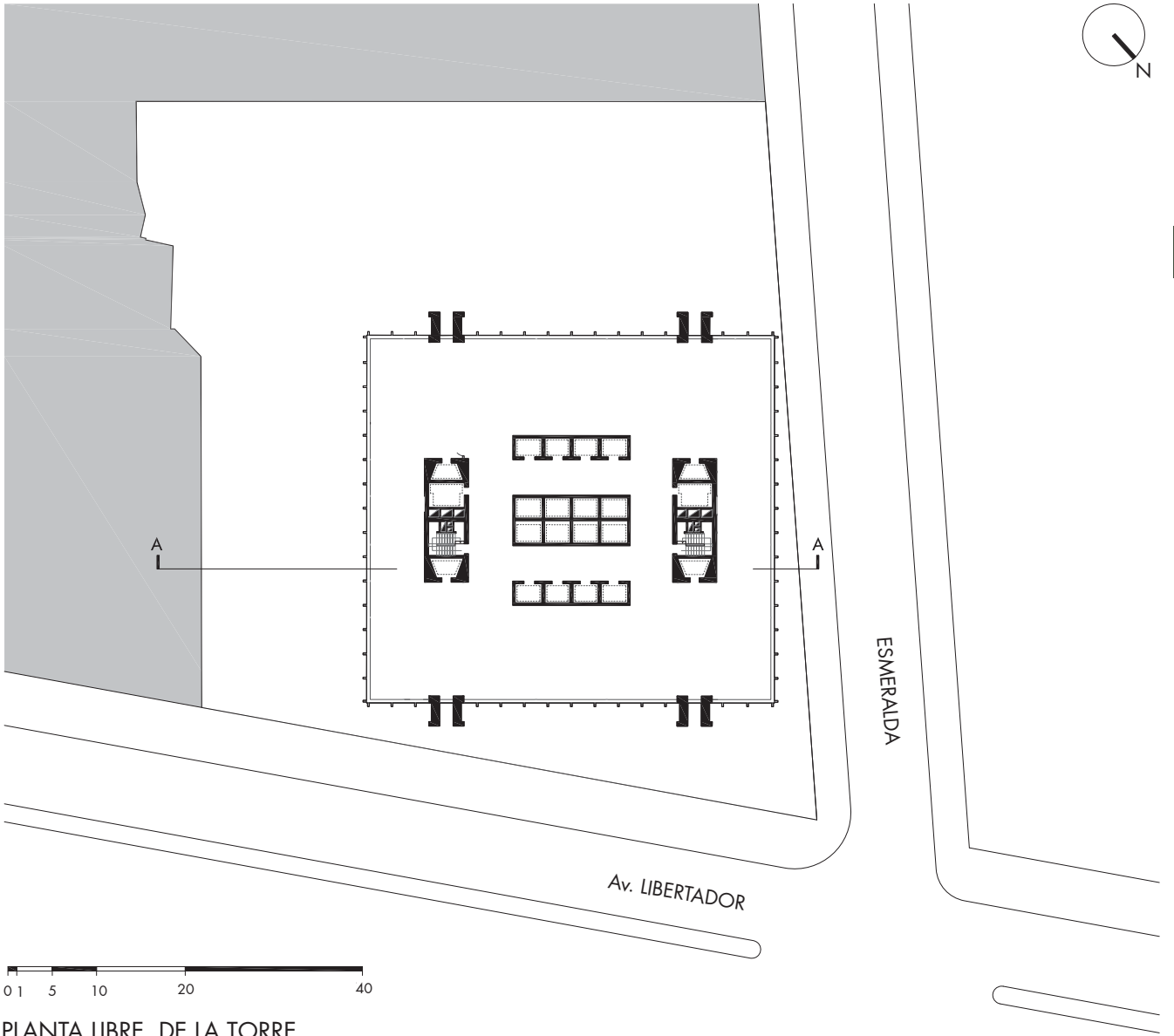
Planta libre

La flexibilidad en la planta de oficinas se manifiesta en este anteproyecto mejor que en ninguna otra propuesta. Las plantas eran espacios abiertos y flexibles que podrían soportar el rápido cambio en la disposición, rotación de las oficinas, o cualquier otra forma de organización de trabajo.

La estructura lógica y sencilla ordena el desarrollo de todas las plantas del rascacielos. Esta solución es muy ingeniosa ya que concentra los esfuerzos en seis puntos, liberando al máximo el espacio útil de cada planta. La claridad expresada en la planta permite obtener el máximo aprovechamiento con los mínimos recorridos, tanto de redes de instalaciones como de locomoción.

De conformación casi cuadrada, la sección de la torre está atravesada por dos ejes de estructuras que dividen a la planta en franjas. Las dos franjas laterales trabajan mecánicamente en volado y la franja central entre apoyos, Losas que están relacionadas en proporción 1 - 4 - 1.

El cajón de circulación vertical forma un diafragma que contribuye al trabajo mecánico del edificio; éste nace en el subterráneo y se desarrolla a través de toda la edificación.



PLANTA LIBRE DE LA TORRE

Planta tipo de la torre - zonificación

En el anteproyecto ganador se distinguen tres elementos que absorben todo el programa arquitectónico: la torre, el basamento y el subsuelo; la estructura participa de la solución y distribución de todas ellas.

El elemento predominante es la torre, sus cuatro grupos de columnas externas dobles constituyen los únicos apoyos periféricos que llegan al suelo. En la torre se disponen todas las oficinas y viviendas solicitadas en el programa.

En el basamento se ubican los equipamientos culturales, los vestíbulos cubiertos y el acceso a los aparcamientos.

En el subsuelo en el nivel - 4m encontramos las galerías comerciales y los restaurantes, los patios de estacionamiento ocupan los siguientes siete niveles.

El edificio está bien zonificado. Un complejo programa arquitectónico ha sido solucionado de una manera sencilla y contundente; su funcionamiento es fluido y lógico. Aunque la solución es clara y directa, se debería independizar la vivienda de las oficinas, ubicando la vivienda en los pisos superiores para que disfruten de las vistas alcanzadas por la altura mientras que las oficinas ocuparían los pisos bajos vinculados más a las plantas comerciales y sus flujos peatonales. Cabe señalar que podrían existir problemas de asoleamiento en las fachadas principales.

Todas las paredes están dispuestas según el ordenamiento ortogonal que coincide con elementos verticales continuos de cierre. El encuentro con las paredes coincide plenamente con los elementos o distancias medias de los verticales de la fachada.

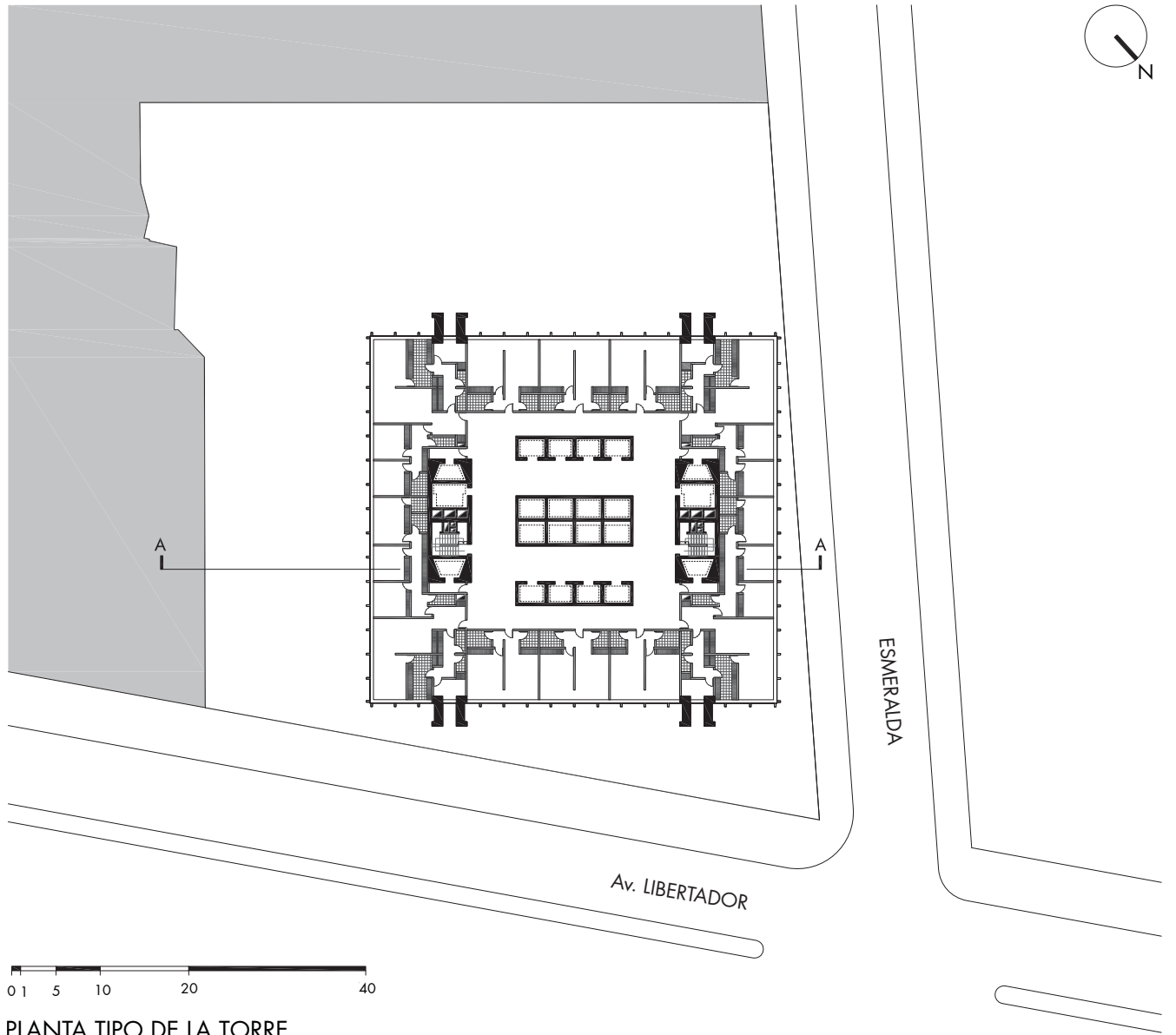
La estructura define el recinto en dos espacios, las viviendas simples que se ubican entre pilares y las viviendas grandes ubicadas a los costados de ellas, en relación 1-4-1

La estructura y los diafragmas de circulación conforman una franja donde se ubican todos los espacios pequeños como bodegas, baños y espacios de servicio, determinando una zona de servicio.

Los pasillos de circulación son periféricos al núcleo de circulación; accesos, baños y muebles fijos son dispuestos hacia los pasillos, dejando a los distintos recintos libres hacia la fachada, para que ellos disfruten de la luz y paisaje del cerramiento transparente.

Existe un vestíbulo de salida de los ascensores, el cual mejora la movilidad y genera privacidad al no tener las salidas directamente hacia los accesos de los recintos.

El rendimiento de la superficie destinada a oficinas está entre los más altos de los anteproyectos reconocidos, representando un 50 % de la superficie cubierta total.



PLANTA TIPO DE LA TORRE

Planta baja – emplazamientos

El emplazamiento de la torre no responde a la orientación del terreno, a los vientos predominantes, a los sentidos viales ni a lineamientos municipales. Es la disposición de los equipamientos el factor determinante para ubicar la torre. El fondo libre posterior soporta los equipamientos culturales; la proporción entre los auditorios hace posible que éstos se dispongan perpendicularmente, siendo la medida máxima del más pequeño la distancia que la torre se ha desplazado del límite sur del terreno hacia la esquina.

En el encuentro de la torre con la base se genera un espacio de planta libre a triple altura, siendo las fuertes columnas dúplex los únicos elementos perimetrales de la torre que lleguen al contacto con el suelo. Un cerramiento acristalado retranqueado, determina el vestíbulo principal que distribuye el acceso peatonal a todos los niveles del complejo. La planta baja libre demuestra una idea urbanística moderna que proponía una ciudad con plantas bajas con estas características y edificaciones en gran altura.

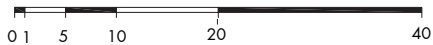
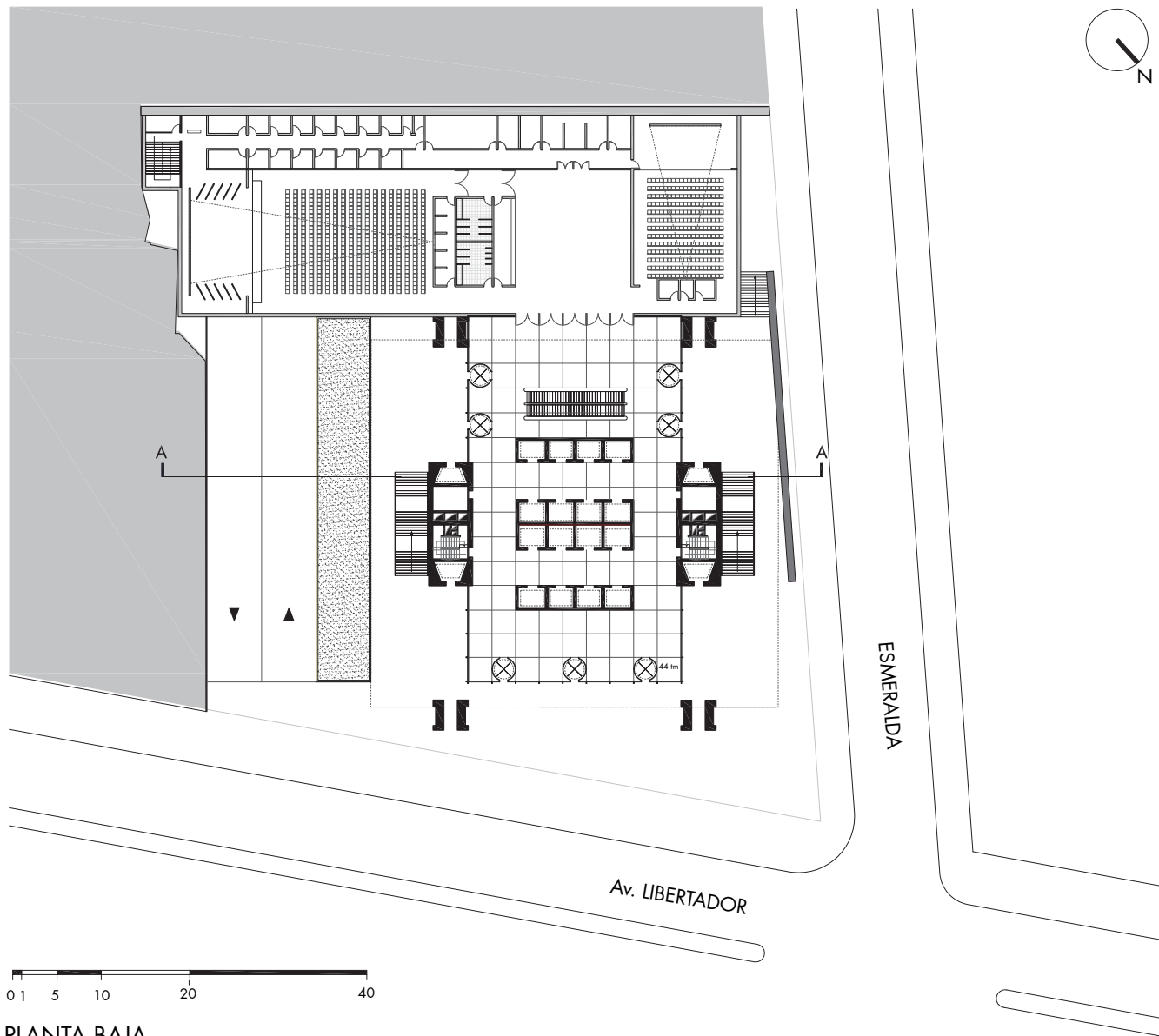
La decisión de llevar la torre hacia la esquina elimina la posibilidad de generar una gran plaza pública. La planta baja está a nivel de la Av. Libertador, lo cual extiende o suma la vereda frontal al espacio público del complejo, extendiendo la base del edificio hasta la calle, facilitando la movilidad al garantizar la mejor circulación de grandes flujos peatonales. El acceso lateral o secundario, cubre la diferencia de nivel

a través de una grada paralela a la calle Esmeraldas, la cual termina en una pequeña plaza proporcional a este acceso.

El sistema de circulación vehicular se canaliza convenientemente, conectándose de manera directa con la Av. Libertador. El juntar las rampas de entrada y salida de vehículos concentra en un solo punto el conflicto de los accesos motorizados, lo cual permite integrar ágilmente el edificio con la arteria principal. Estas rampas están separadas de la base de la torre por medio de una franja lateral de área verde, barrera sutil que delimita los distintos accesos.

El rigor funcional en la planta baja es mayor. La zona cubierta está limitada por la estructura de la torre, la cual define un espacio donde una cuadrícula determina la disposición idónea de todos los elementos: diafragmas de circulación, ductos para instalaciones, puertas giratorias de los accesos, elementos verticales del cerramiento, acceso al lobby de los auditorios; todos estos elementos exactamente dispuestos colaboran para lograr una configuración armónica de la planta. El ingreso a este vestíbulo se realiza mediante siete puertas giratorias, tres hacia la Av. Libertador y cuatro dispuestas a los costados.

La estructura de los equipamientos complementarios es independiente; no coincide con la estructura de la torre y su relación está dada por contigüidad, pero la estructura de la torre la delimita y define plenamente.



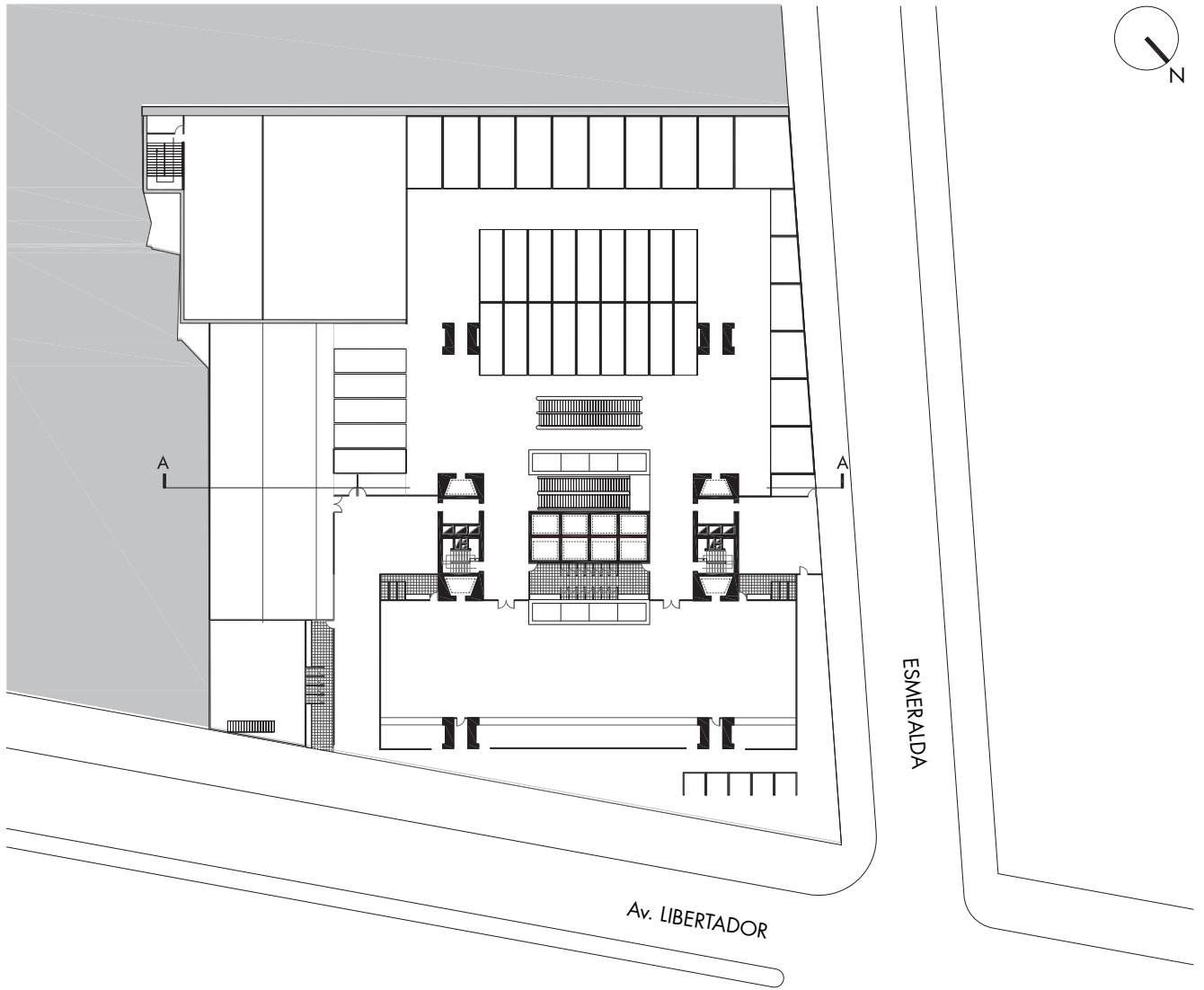
PLANTA BAJA

Planta de Subsuelos

En el nivel -4m se ubican las galerías comerciales, dejando la planta baja completamente libre; estos comercios, al pasar al primer subsuelo, garantizan que están protegidos de la intemperie. La iluminación y ventilación no serían naturales. Soluciones mecánicas brindarían el acondicionamiento necesario para las actividades comerciales. Los puestos comerciales de exhibición y venta tienen un solo frente comercial y una proporción entre sus lados de tres a uno; éstos están dispuestos en una isla perimetral, dejando a los restaurantes con un área completamente diáfana hacia la parte norte.

A criterio del arquitecto Milton Pinto en la entrevista realizada en su estudio, esta decisión de ubicar las galerías comerciales y los restaurantes en el primer subsuelo y no a nivel de la planta baja, fue altamente debatida entre los participantes, pero a veces en los concursos hay que romper las reglas con alternativas coherentes. Esta ubicación libera de conflictos que traerían las actividades comerciales, dejando una planta baja completamente transparente destinada a la movilidad.

El aparcamiento está resuelto mediante rampas en los dos primeros subsuelos, luego de los cuales se equipa el garaje con elementos mecánicos que sirven a los restantes seis subsuelos. Este sistema reduce los espacios de circulación perdidos en el desarrollo de la rampa, pero dificultaría la fluidez de las evacuaciones en las horas pico.



PLANTA DE SUBSUELO -4m.
GALERIAS COMERCIALES

Perspectiva edificio Nove de Julho, Ribeirao Preto, 1962
Perspectiva desde el acceso, edificio Nove de Julho, Ribeirao Preto, 1962
Arte desde el acceso, edificio Nove de Julho, Ribeirao Preto, 1962
Arte Edificio Peugeot, Buenos Aires 1962, acceso desde la Av. Liberador.
Fuentes:
Croce Aflalo & Gasperini-arquitectos. 25 anos depois. Sao Paulo 1986
Crece, Aflalo & Gasperini arquitectos. Sala especial IV Bienal Internacional de
Arquitectura 1999. Sao Paulo.

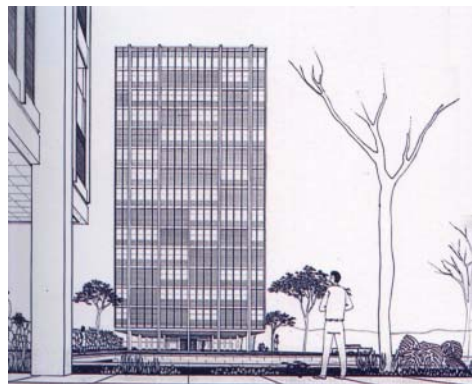
Fachadas y remates.

Los pilares de la macroestructura son mostrados de manera directa en la fachada, siendo el elemento tectónico más destacado del proyecto. La torre presenta una repetición continua de elementos ordenadores verticales; su dimensionamiento y modulación tienen relación directa con los elementos estructurales. La composición de éstos determina la representación constructiva de las fachadas. Se puede apreciar una intención de economía en el uso de los materiales, utilizándose en la menor cantidad, y sin transgredir su naturaleza.

El liberar el cerramiento de cualquier esfuerzo mecánico presenta un edificio de fachadas absolutamente continuas resueltas en vidrio; solamente las líneas horizontales de las losas rompen uniformemente la verticalidad de la torre, alcanzando una gran levedad en la imagen del edificio.

En la imagen que representa el acceso principal del edificio podemos observar el encuentro de los montantes verticales continuos del cerramiento con la losa de la planta tipo. Dicho encuentro se soluciona con la prolongación del vertical hasta medio canto de la losa, logrando naturalidad en la entrega de dos materiales de naturaleza opuesta.

En el Edificio *Nove de Julho*, en Ribeirao Preto 1962, se distinguen en menor escala las mismas soluciones planteadas por los proyectistas para el Edificio Peugeot. En este edificio de viviendas, los pilares son también los únicos elementos que llegan al contacto con el piso; la torre en sus plantas bajas se retranquea para formar el vestíbulo acristalado. La fachada está resuelta con perfiles verticales continuos similares.



Criterio estructural – esquema de cargas

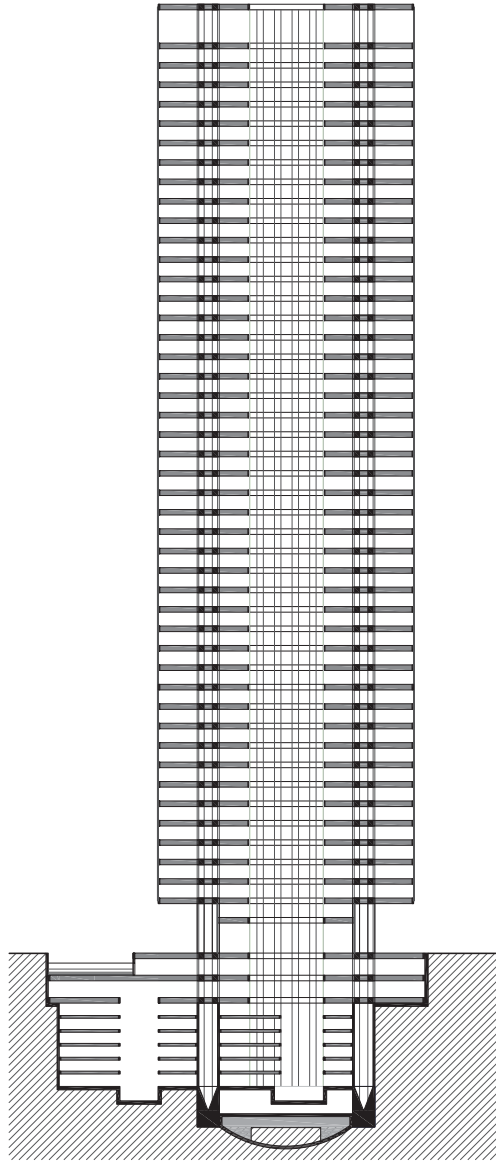
La disposición de las columnas hacia la Av. Libertador, contrarrestaría la fuerza máxima prevista provocada por el viento, la cual produciría un empuje de 6.600 toneladas que actúan normalmente en la dirección SE o NW. En estas, el edificio presentaría su máxima inercia. Esta solución a manera de mesa, donde las cuatro patas se apoyan para darle mayor estabilidad, ha estado presente en la mente de los constructores a través de los siglos.

Por ello, la estructura resistente destinada a contraponerse a la acción del viento se traslada a la periferia del edificio, conformando una macro estructura de hormigón armado a modo de ménsula empotrada en el suelo, formada por pisos y soportes perimetrales conectados entre sí rígidamente a través de las losas. Los forjados situados en el interior de la estructura transmiten las cargas de las losas de hormigón a la macro estructura. Estas losas continuas de hormigón permiten lograr plantas diáfanos, y los espacios conseguidos tienen mejores vistas y mayor proyección hacia el paisaje sin obstrucciones.

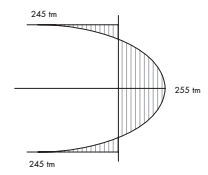
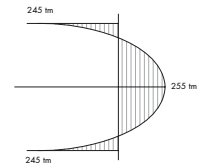
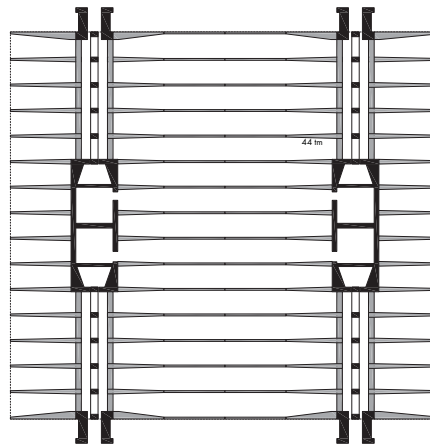
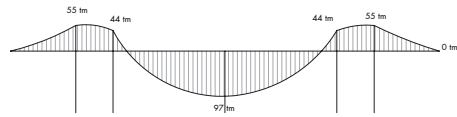
La simetría y simplicidad del esquema conectan a los pilares entre sí por medio de sendas vigas que atraviesan las distintas losas dividiéndolas en seis partes. Los dos sextos laterales del macizo trabajan en volado y los cuatro sextos entre columnas trabajan entre apoyos. Este esquema compensa los momentos entre sí; el momento de vuelco de los volados laterales contrarresta el momento de flexión y compresión entre apoyos. Así los materiales trabajan de forma óptima y diversificada, buscando la mayor racionalidad y economía.

Los sistemas de transporte vertical, ascensores y escaleras, pasan a formar parte del sistema estructural del edificio conformando diafragmas que se desarrollan a lo largo de toda la torre.

Se nota un claro dominio de la técnica del hormigón, lo cual permite a los diseñadores controlar el proyecto.



0 1 5 10 20 40
SECCION A-A



0 1 5 10 20 40
ESQUEMA DE CARGAS VERTICALES

4 conclusiones

El poner en valor un evento tan importante ha sido un trabajo muy apasionante. Desempolvar el pasado y encontrar generaciones anteriores de arquitectos con las cuales compartir criterios y actitudes ha sido una grata revelación.

Coincidió con el jurado de 1962, el anteproyecto presentado por los arquitectos brasileños: Roberto Claudio Aflalo, Prinio Croce, Gian Carlos Gasperini y el arquitecto argentino Eduardo Patricio Suárez, es la mejor muestra de una idea espacial distinta, puesto que existe una estrecha relación entre técnica y proyecto, siendo la estructura parte esencial en la concepción del edificio. El anteproyecto se convierte en un ejemplo de la búsqueda de nuevos modelos en la construcción en gran altura al cuestionar a la retícula como modelo universal.

El rascacielos hubiese transformado positivamente el perfil urbano de Buenos Aires.

Desplaza hacia el exterior a la estructura primaria, proponiendo un espacio diáfano libre de obstrucciones físicas mientras que logra resolver con la mínima cantidad de elementos estructurales posibles el problema de las fuerzas producidas por el viento, una de las solicitaciones más complicadas que resolver en este caso.

La planta baja libre demuestra una idea urbanística moderna que proponía una ciudad con plantas bajas libres y edificaciones en gran altura.

El disociar definitivamente el cerramiento del trabajo mecánico permite fachadas verticales absolutamente continuas resueltas en vidrio, donde solamente las líneas horizontales de las losas rompen uniformemente la verticalidad de la torre, alcanzando una gran levedad en la apariencia del edificio. Se oculta tras un cerramiento de vidrio la complejidad de un programa interior organizado por la estructura.

Los sistemas de transporte vertical, ascensores, escaleras y los diafragmas de ductos se concentran en núcleos de servicios que pasan a conformar parte del sistema estructural de rigidización del edificio.

Un rascacielos se rige por sus propias leyes creadas de acuerdo a sus necesidades. El emplazamiento de la torre no obedece a los lineamientos municipales; el proyecto se rige por sus propias reglas y el orden interno del edificio configura la lógica formal del complejo.

El caso Peugeot en Buenos Aires y el edificio Nove de julho en Ribeirao Petro son ejemplos en los cuales los materiales de proyecto eficaces ya ensayados pueden repetirse adaptándose a diversas situaciones en distintos proyectos. Esto genera una tradición constructiva que mejora el proyecto y sus detalles aportándole calidad.

La arquitectura es la materialización de la realidad social y económica de los pueblos. En el caso Peugeot el golpe militar

del 62 termino con los ideales de realización del rascacielos más alto de América Latina en el puerto argentino.

En otro orden de cosas, se puede reconocer una gran influencia miesiana en el continente; los autores del proyecto ganador en una de sus memorias dedican el premio a Mies Van der Rohe.

En el anteproyecto ganador la estructura es principio de orden, presentando una máxima flexibilidad y mayor rendimiento económico basado, no sólo en el costo de la estructura, sino en la mayor cantidad de superficie cubierta útil.

En la documentación de los archivos originales, se puede apreciar que la estructura es el último elemento en desaparecer de un plano arquitectónico.

En un rascacielos la estructura es el elemento primigenio que define y ordena todos los elementos de la composición arquitectónica. Es el elemento inicial que genera relaciones de orden entre espacios, núcleos de servicios, circulación vertical, circulación horizontal, cerramiento, accesos y equipamientos complementarios.

Los altos costos de la realización de un rascacielos exigen una máxima eficiencia estructural, racionalidad técnica y economía de volumen. El esquema compensaba los momentos de apoyo y volado, llevando a los materiales a

su forma de trabajo óptima y más diversificada, buscando la mayor racionalidad y economía

Al revelar la complejidad de su naturaleza monumental, he descubierto que en la síntesis y la sencillez se encuentran las grandes soluciones de los buenos proyectos. Pero esta simplicidad exige mayor orden y rigor, tanto como proporción y relaciones precisas entre elementos.

Finalmente, sostengo la validez del sistema de concurso como el medio más eficaz para llegar a la mejor respuesta a un programa arquitectónico particular; además genera espacios de participación y debate. Los proyectos presentados se convierten en documentos históricos que representan el estado de la época en la que se desarrollan.

bibliografía

- Concurso Peugeot."Arquitectura Contemporánea". Buenos Aires: Revista SCA, núm. 51 - 52 (abril - mayo 1963)
- Concurso Peugeot."Un rascacielos en Buenos Aires". Buenos Aires: Revista Nuestra Arquitectura, núm. 391 (junio 1962)
- Primer concurso internacional de arquitectura en Argentina: El edificio Peugeot. Buenos Aires: Revista de arquitectura, tecnología y diseño SUMMA, núm. 1 (1963)
- Firszt, Natlio. "Marcel Breuer en Buenos Aires". Buenos Aires: Revista Nuestra Arquitectura, núm. 388 (marzo 1962)
- Concurso de anteproyectos para el nuevo edificio de la Biblioteca Nacional. "arquitecturama". Buenos Aires: Revista Nuestra Arquitectura, núm. 389 (abril 1962)
- Concurso para el edificio Peugeot. "Proyecto no presentado Buenos Aires 1962": Revista de arquitectura y planeamiento A&P (febrero de 1963)
- Concurso Internacional del Edificio Peugeot en Buenos Aires. "Tercer Premio": Revista ARQUITECTURA Órgano del Colegio oficial de Arquitectos de Madrid, núm. 40 (abril 1962)
- Foreign Building and Investment Company S.A: BASES - Concurso Internacional de Anteproyectos Edificio Peugeot, Buenos Aires, República Argentina. 1961
- Foreign Building and Investment Company S.A: PLANOS Y FOTOGRAFÍAS - Concurso Internacional de Anteproyectos Edificio Peugeot, Buenos Aires, República Argentina. 1961.
- Liernur, Jorge Francisco: Arquitectura en la Argentina del siglo XX: La construcción de la modernidad. Ed. Fondo Nacional de las Artes. Buenos Aires 2001.
- Schere, Rolando. Concursos 1825-2006, Sociedad Central de Arquitectos. Buenos Aires. 2008.
- Sociedad Central de Arquitectos, 100 años de compromiso con el país 1886/1986, Buenos Aires, 1993
- Contreras, Leonel. Rascacielos Porteños: "Historia de la Edificación en altura en Buenos Aires (1580-2005). Comisión para la preservación del patrimonio Histórico Cultural de la Ciudad de Buenos Aires, 2005
- 25 anos depois: Uma Retrospectiva da obra de Croce, Aflalo & Gasperini arquitectos .Sao Paulo, CVS Artistas asociados. 1987.
- Sala especial: Croce Aflalo & Gasperinni arquitectos. Sao Paulo. IV Bienal Internacional de Arquitetura 1999.
- Le Corbusier. Precisiones : Respecto a un estado actual de la arquitectura y del urbanismo. "trad.de" Johanna Givanel. Barcelona. Ediciones Apóstrofe, 1999.

Gastón, Cristina. El proyecto moderno. Pautas de Investigación: Materiales de Arquitectura moderna/ideas. Escola Tècnica Superior d'Arquitectura de Barcelona, 2007.

Revista ARQUITECTURA NUM 40. Organo del Colegio Oficial de Arquitectos de Madrid. abril de 1962.

Scheebart, Paul. La Arquitectura de Cristal. Colegio Oficial de Aparejadores y Arquitectos Técnicos de Murcia. Murcia, 1998.

Piñon, Helio. El Sentido de la Arquitectura Moderna: Materiales de Arquitectura moderna/ideas. Ediciones UPC. Barcelona, 1997.

Banham, Reyner. Teoría y diseño en la primera era de la máquina. Ediciones Paidós. Barcelona, 1985.

Cobbers, Arnt. Marcel Breuer, 1902-1981, Definidor formal del siglo XX. Editorial TACHEN.

Carter, Peter. Mies van der Rohe al Work. PHADION. New York, 2007.

<http://www.google.com/maps.com/buenosaires/puertomadero>

Fradkin, Bragoni y Saab. El Libro de la Sociedad Argentina en el Tiempo y el Espacio de las condiciones sociales y económicas de Argentina.

créditos de las ilustraciones

Las maquetas de las estructuras de los diez primeros premios a escala 1: 500 fueron realizadas por el Grupo de Teoría e Historia IX de la Facultad de Arquitectura de la Universidad Estatal de Cuenca dirigido por Boris Albornoz en el módulo Ciudades Verticales.

Primer Premio	Claudia Altamirano
Segundo Premio	Juan Hidalgo
Tercer Premio	José Pesantes
Cuarto Premio	Dennise Castillo
Quinto Premio	Rafael Álvarez
Sexto Premio	Edmundo Cueva
Primera Mención	Tomás Galindo
Segunda Mención	Cristian Cedillo
Tercera Mención	Viviana Carrera - Santiago Vanegas
Cuarta Mención	Santiago Sánchez - Santiago Vanegas

Fotografías en estudio de las maquetas
Santiago Vanegas Peña

Redibujo de plantas arquitectónicas y montajes
Santiago Vanegas Peña

Modelos 3D
Pablo Mejía Pacheco
Andres Venegas Tomalá
Santiago Vanegas Peña

Las ilustraciones indican la fuente consultada

anexos
anterproyectos no clasificados
Concurso Internacional de
Anteproyectos
Edificio Peugeot, Buenos Aires, 1962.

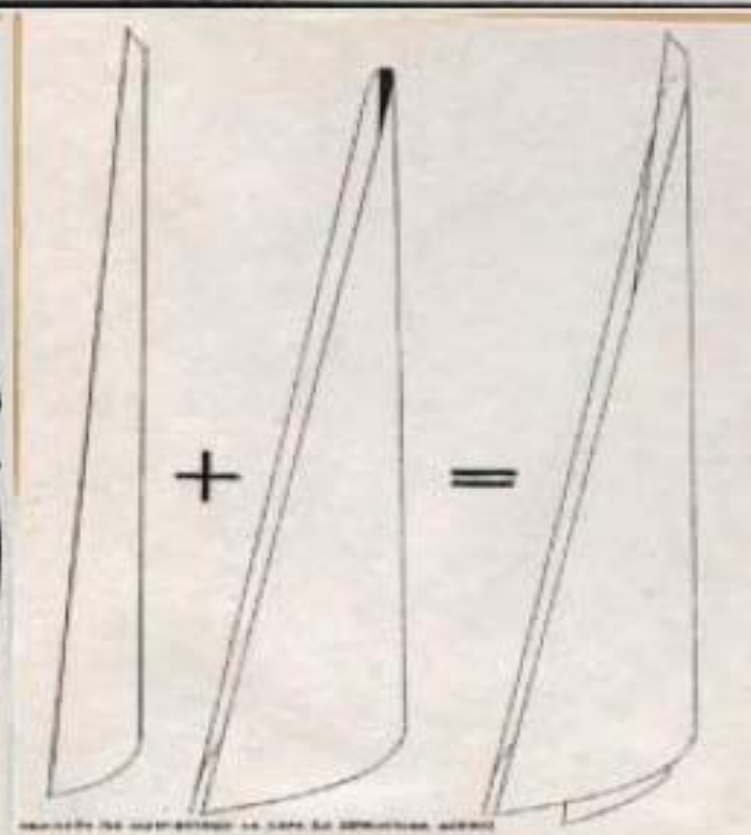
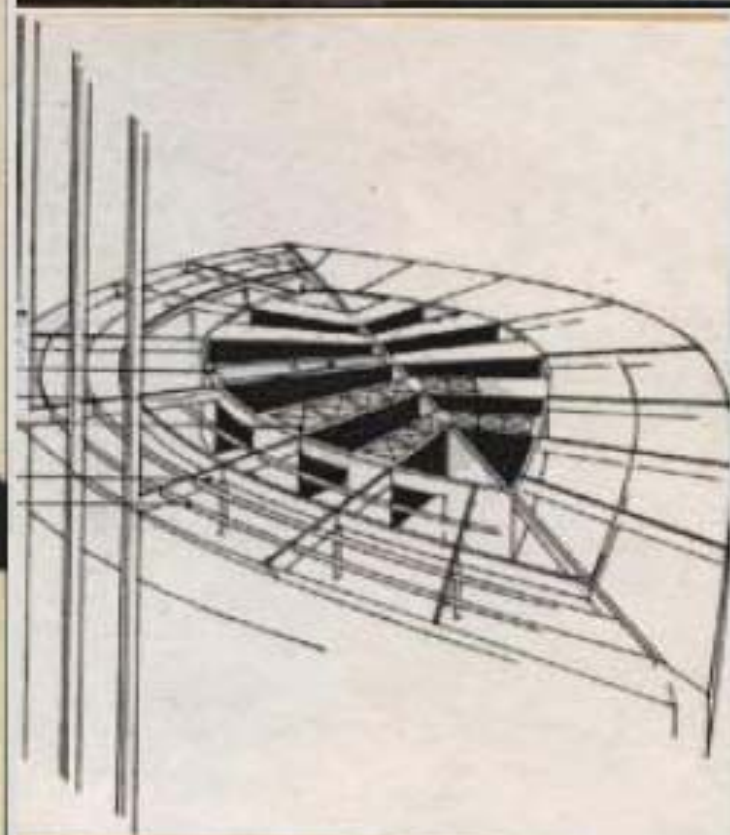
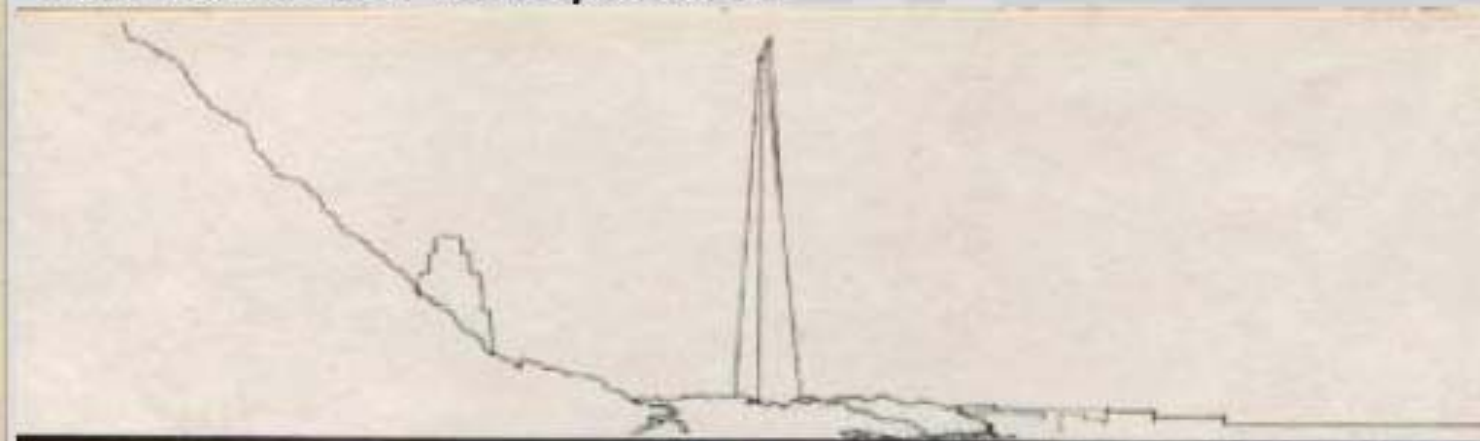


Anteproyecto 62 Finlandia . Buenos Aires, abril de 1962

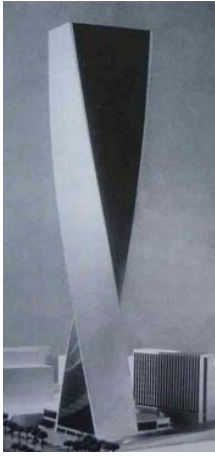
Buenos Aires, Argentina

Edificio Peugeot

International Competition



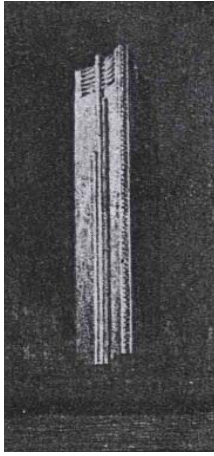
A170 España



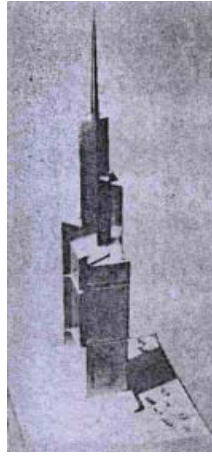
A82 Venezuela



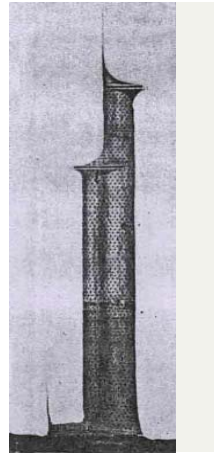
A53 Australia



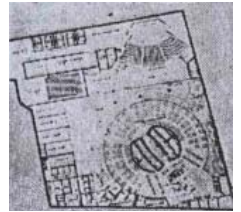
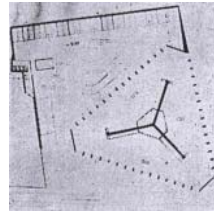
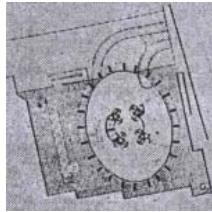
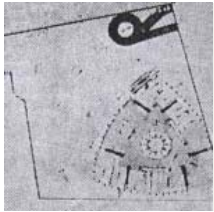
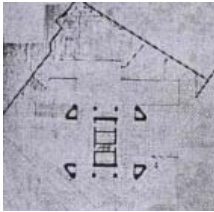
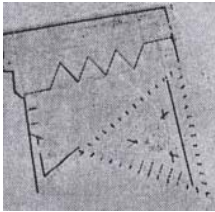
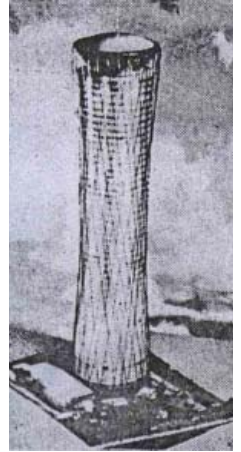
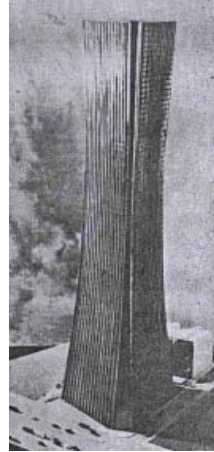
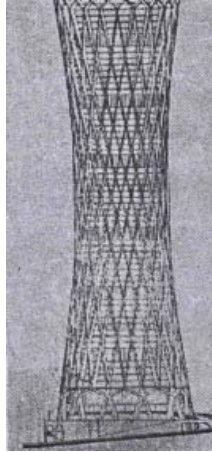
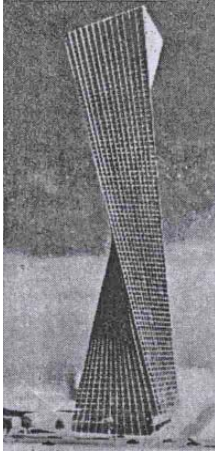
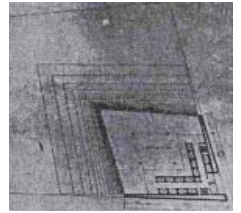
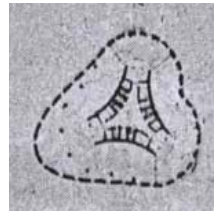
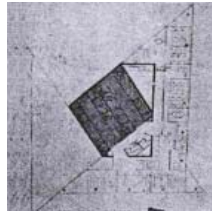
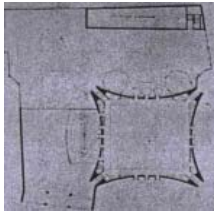
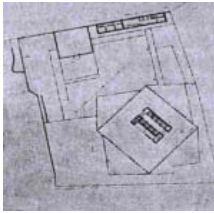
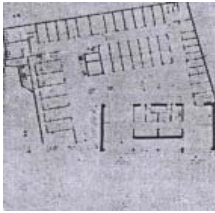
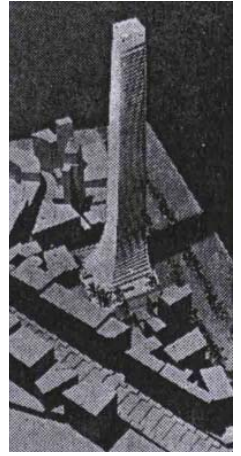
A178 Alemania



A131 U.S.A.



A150 U.S.A



A41 Uruguay

A95 Suiza

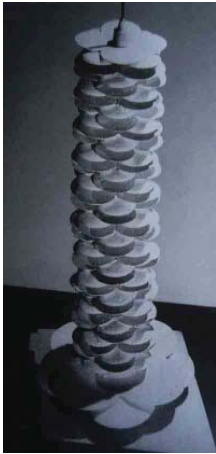
A181 Mexico

A201 U.S.A.

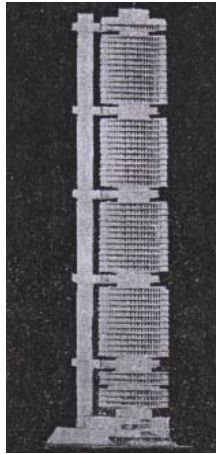
A130 Italia

A168 México

A101 Japón



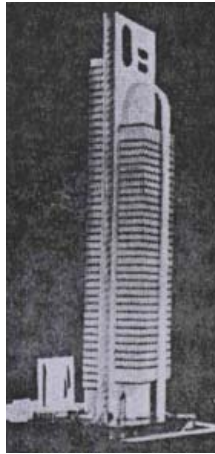
A137 Holanda



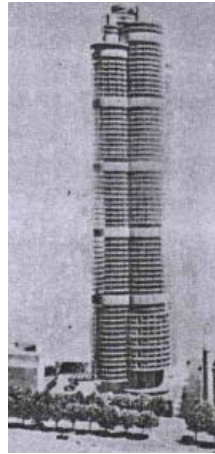
A206 España



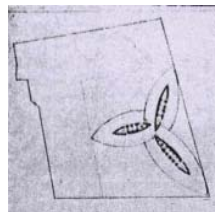
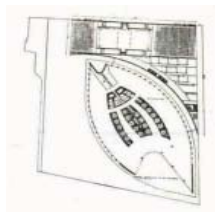
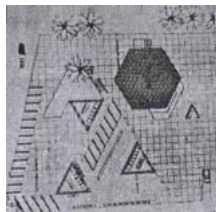
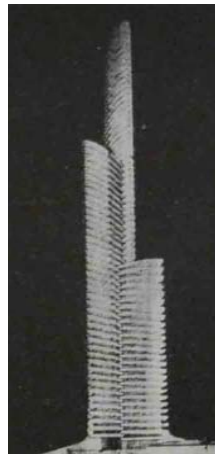
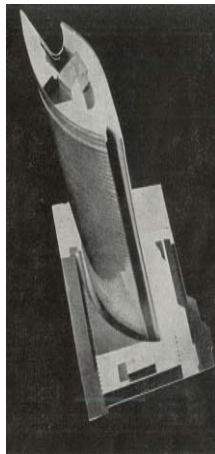
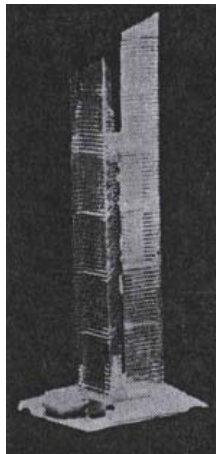
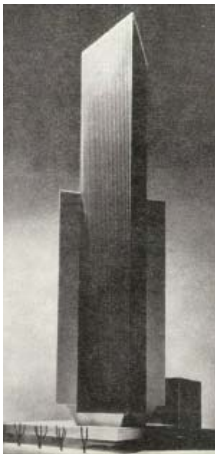
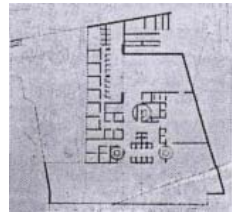
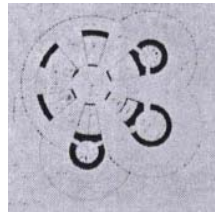
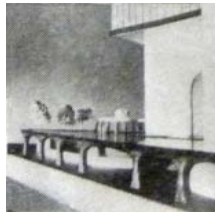
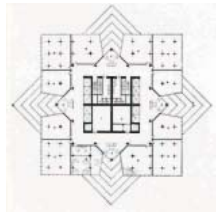
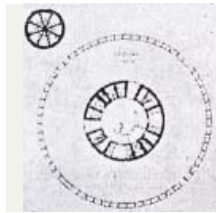
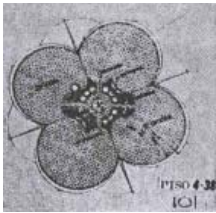
A 225 U.S.A.



A 127 Italia



A 54 U.S.A.



A 6 Finlandia

A166 Alemania

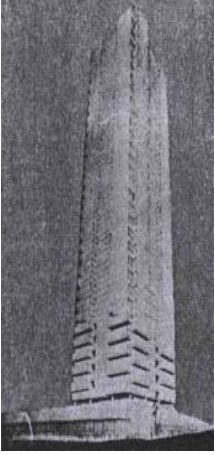
A 20 Uruguay

A150 Finlandia

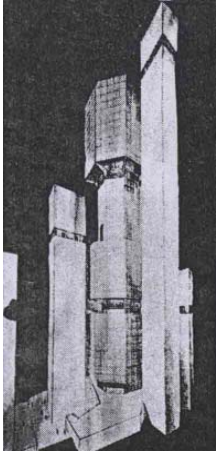
A 117 U.S.A.

A 62 Finlandia

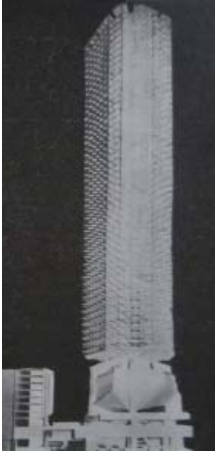
A65 Israel



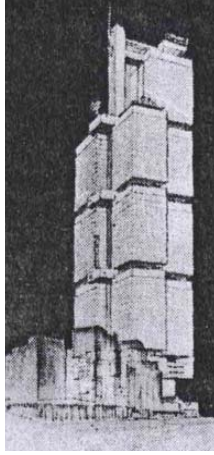
A192 Japón



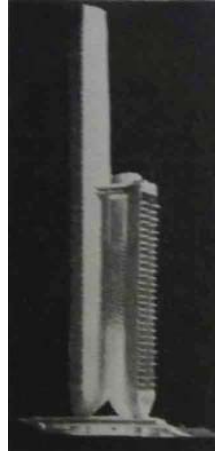
A199 U.S.A.



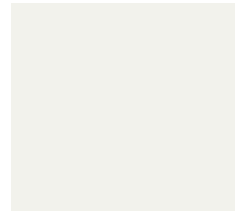
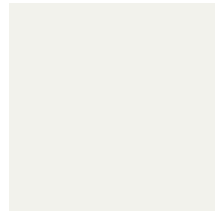
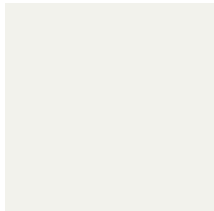
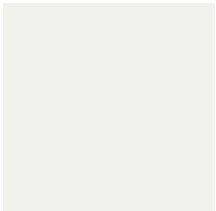
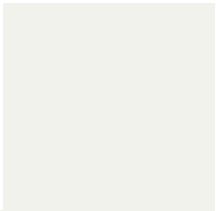
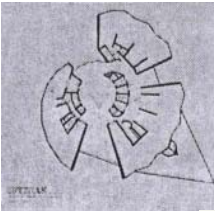
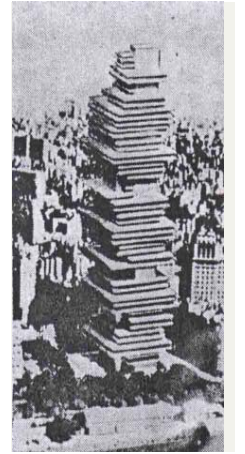
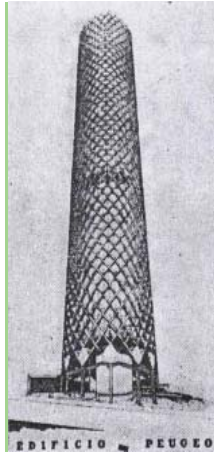
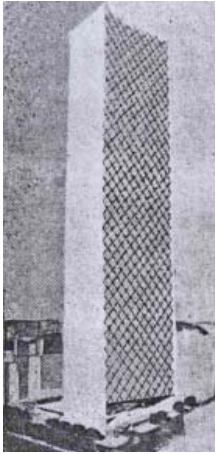
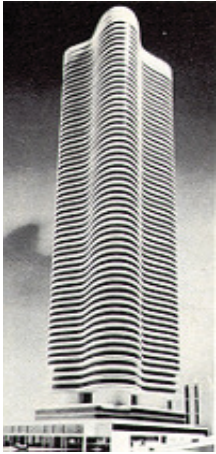
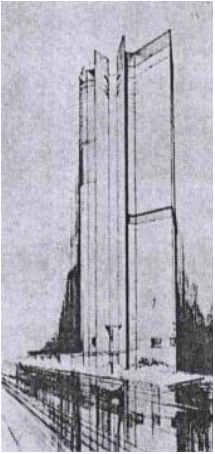
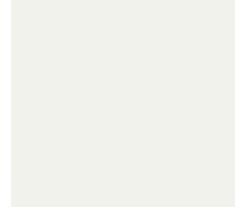
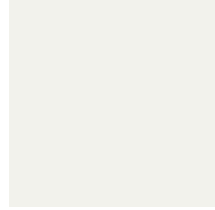
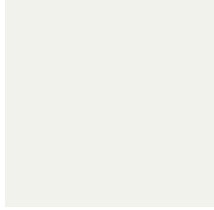
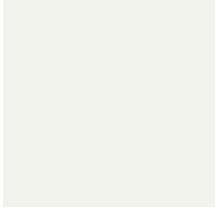
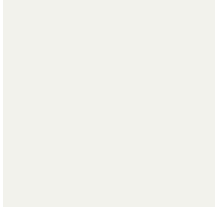
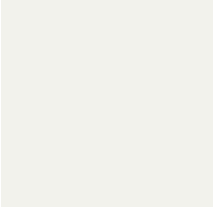
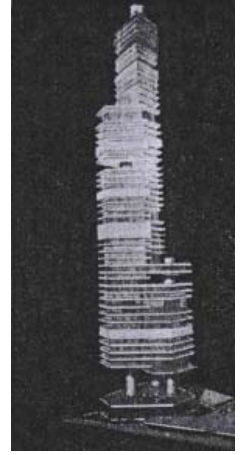
A223 Holanda



A205 Polonia



A7 U.S.A.



A 84 U.S.A.

A60 Italia

A49 Uruguay

A138 Japón

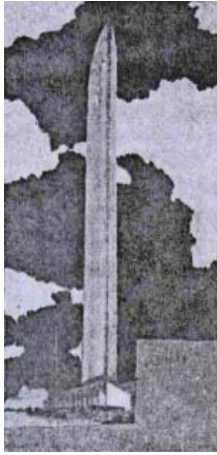
A44 Brasil

A21 México

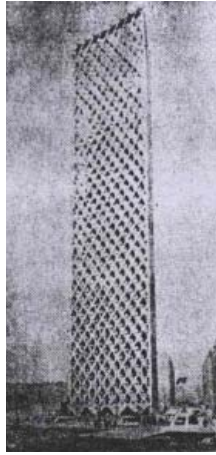
A154 Japón



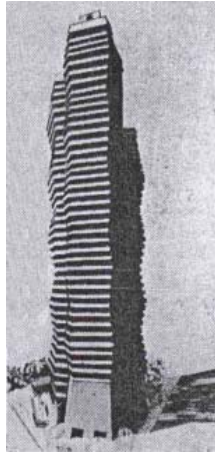
A87 U.S.A.



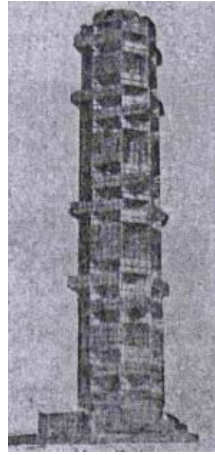
A43 Uruguay



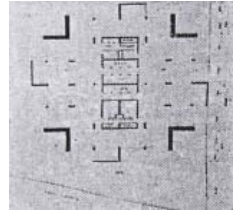
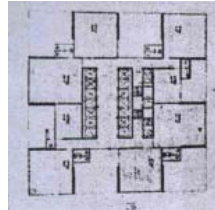
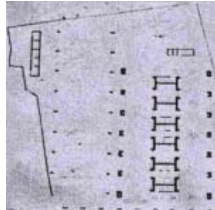
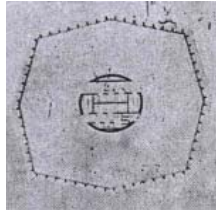
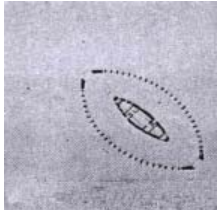
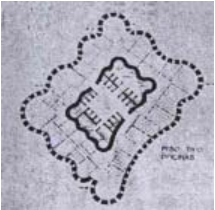
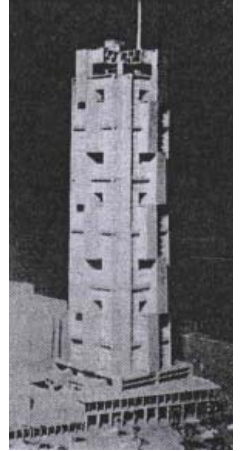
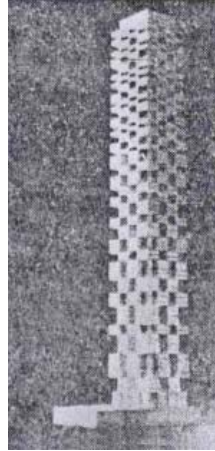
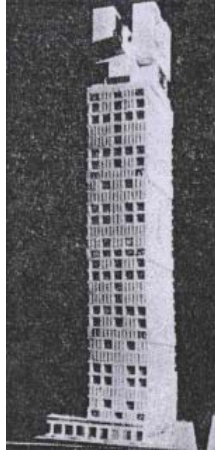
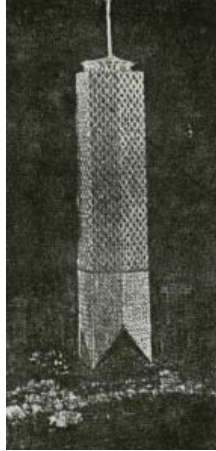
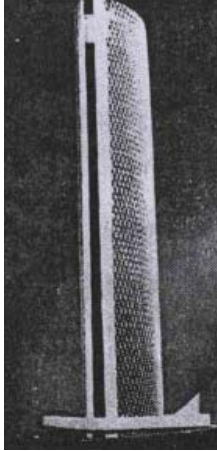
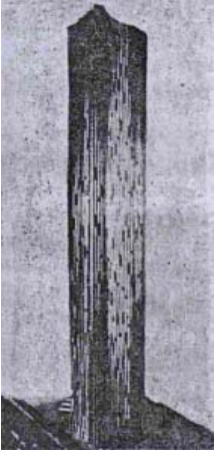
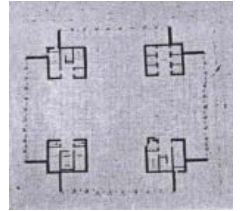
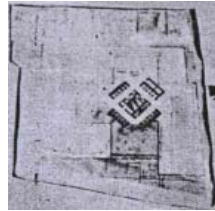
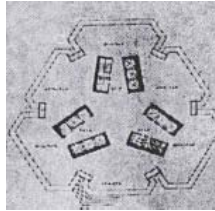
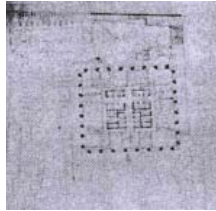
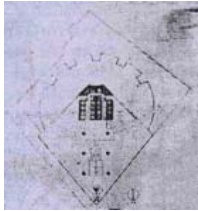
A187 México



A22 Argentina



A90 U.S.A.



A123 Italia

A107 Canada

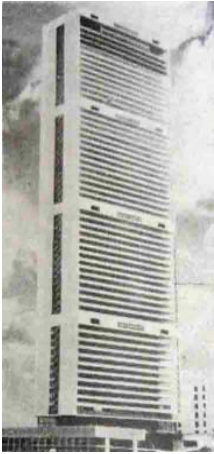
A140 U.S.A.

A83 Hungria

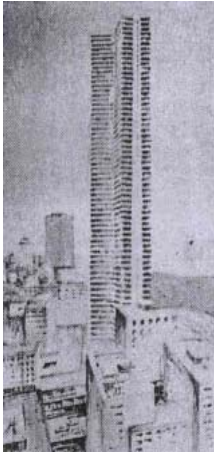
A191 Brasil

A163 U.S.A.

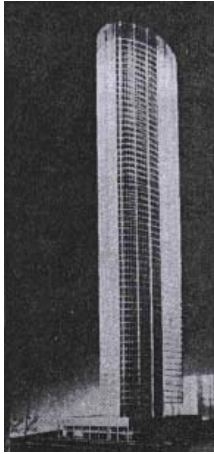
A23 Uruguay



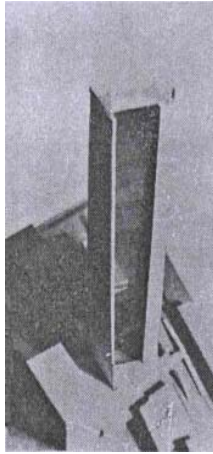
A98 Austria



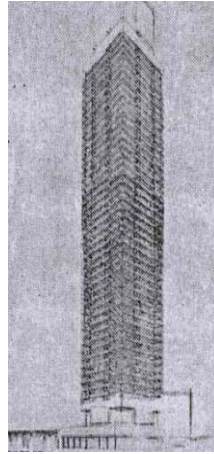
A122 Rusia



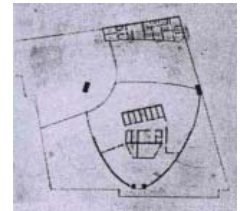
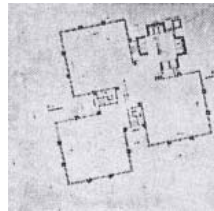
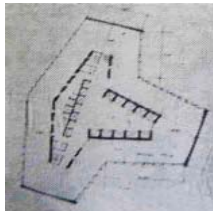
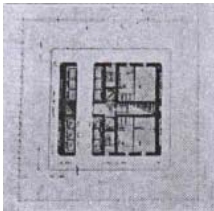
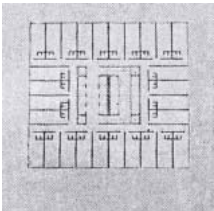
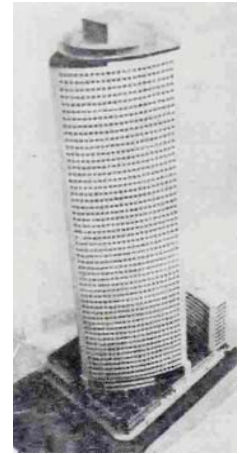
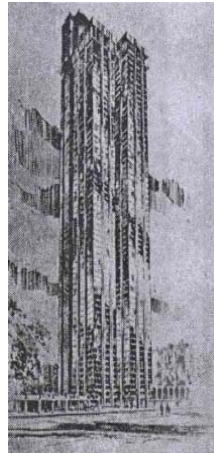
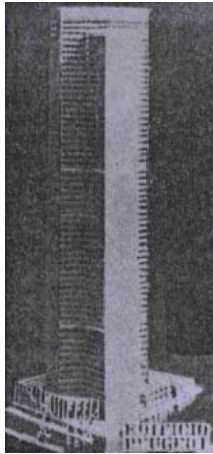
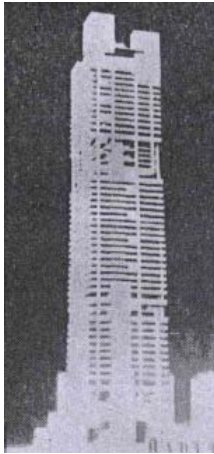
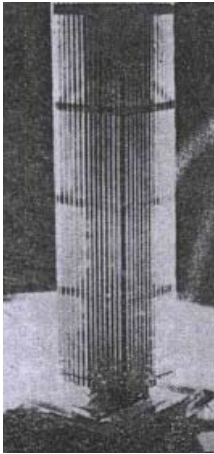
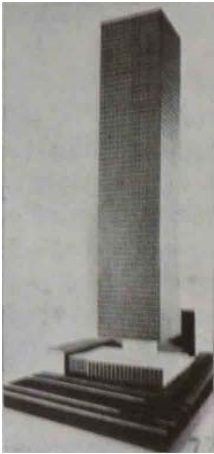
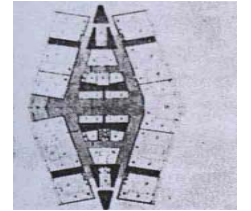
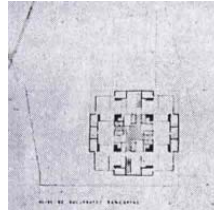
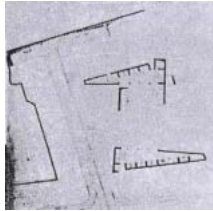
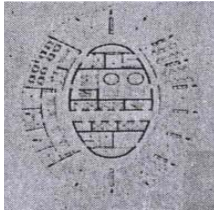
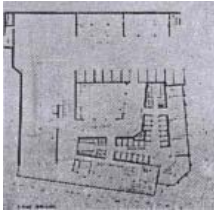
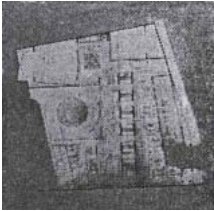
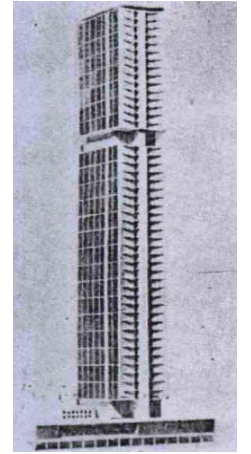
A78 Francia



A89 U.S.A.



A194 Francia



A77 Brasil

A100 Inglaterra

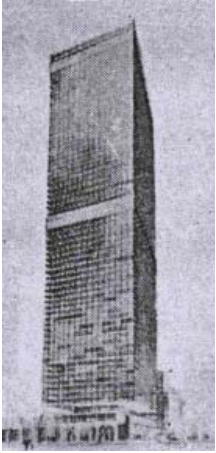
A227 Holanda

A220 México

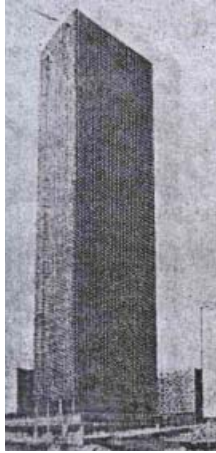
A69 U.S.A.

A62 Finlandia

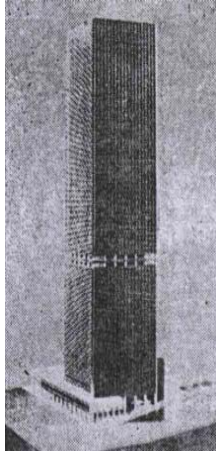
A35 Argentina



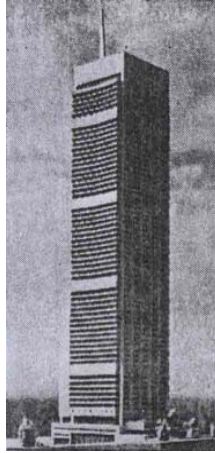
A37 Argentina



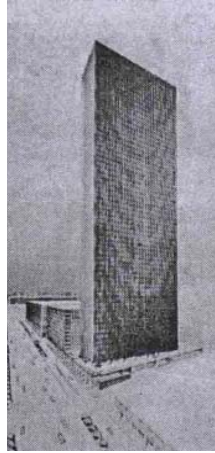
A121 Portugal



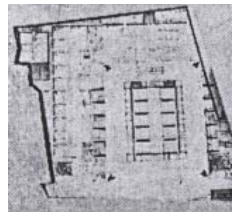
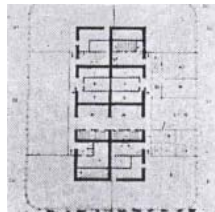
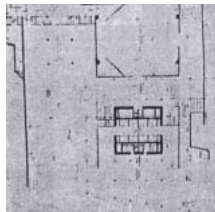
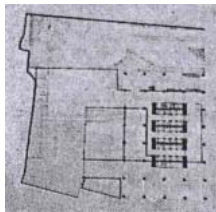
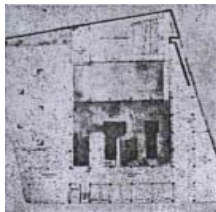
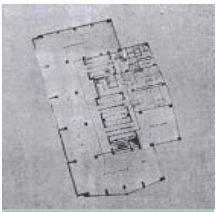
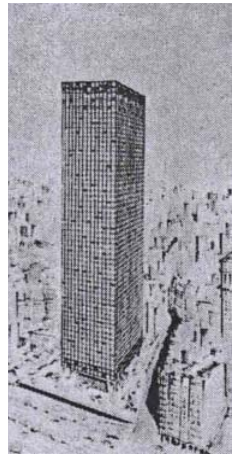
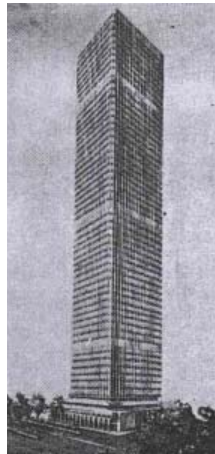
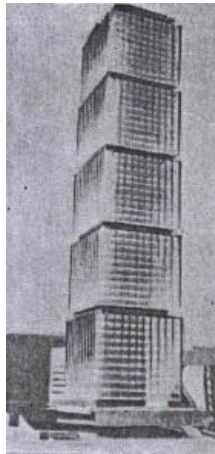
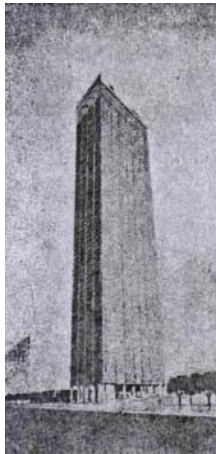
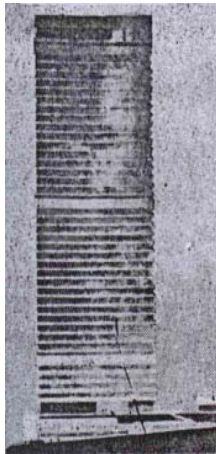
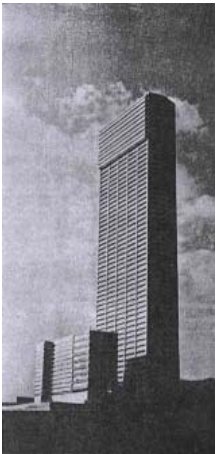
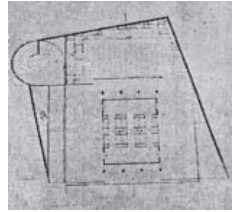
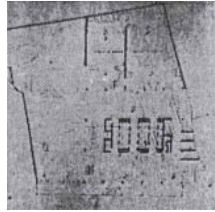
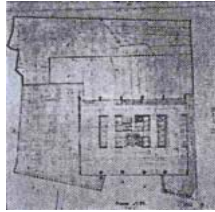
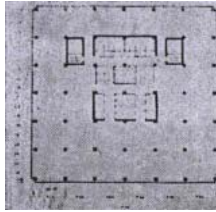
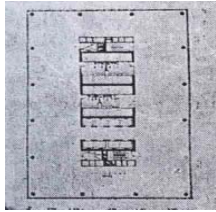
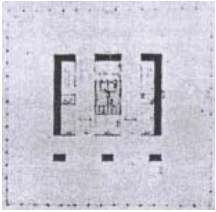
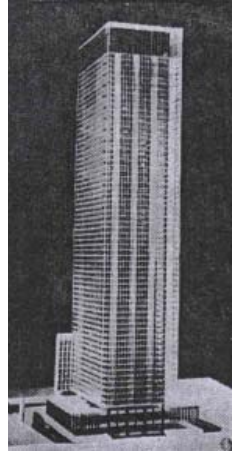
A152 Egipto



A12 Uruguay



A97 Brasil



A177 Italia

A76 Argentina

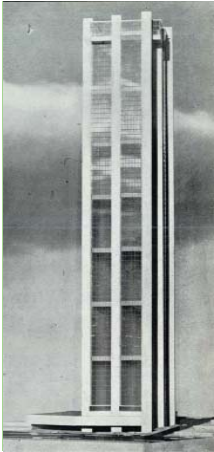
A52 Uruguay

A211 Polonia

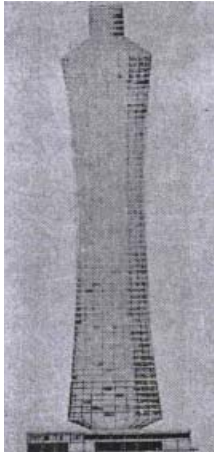
A92 Inglaterra

A29 Argentina

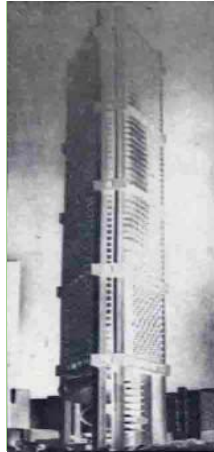
A15 España



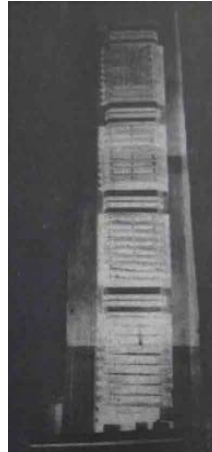
A200 Brasil



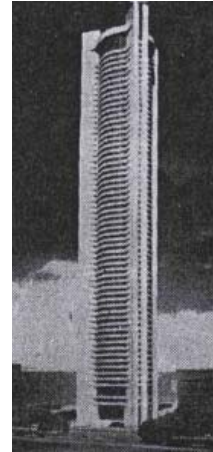
A193 Japón



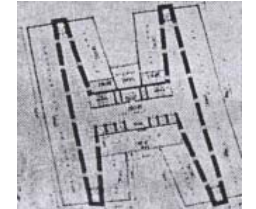
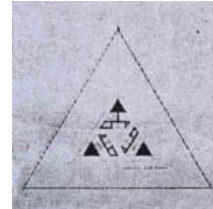
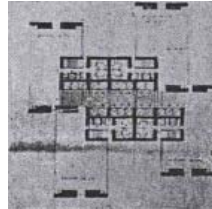
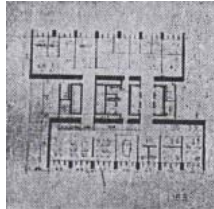
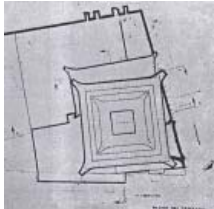
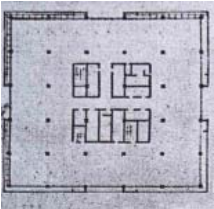
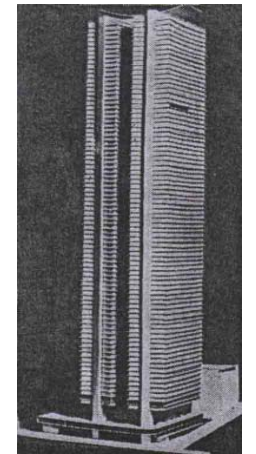
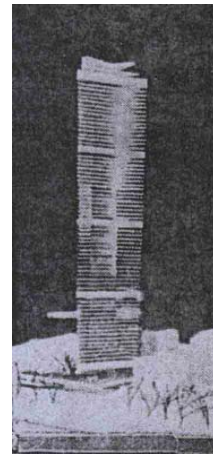
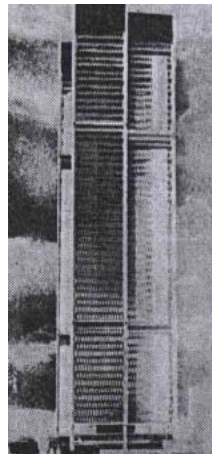
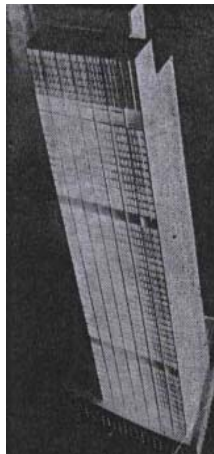
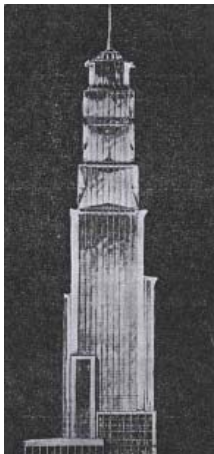
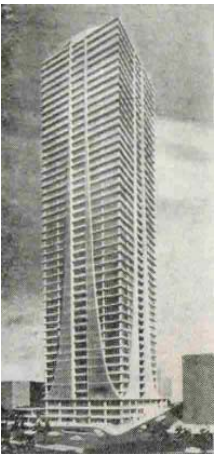
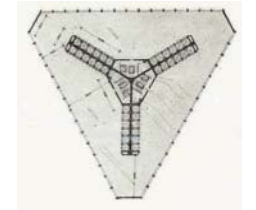
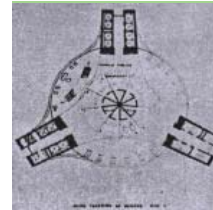
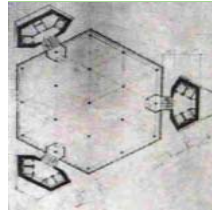
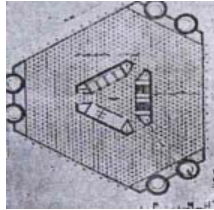
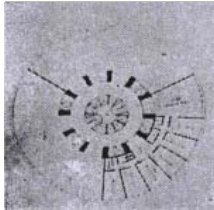
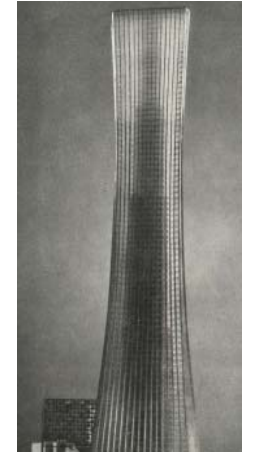
A176 Japón



A125 Canadá



A67 Italia



A128 U.S.A.

A55 U.S.A.

A183 U.S.A.

A115 Italia

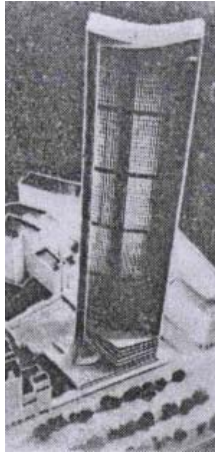
A151 Suiza

A222 Inglaterra

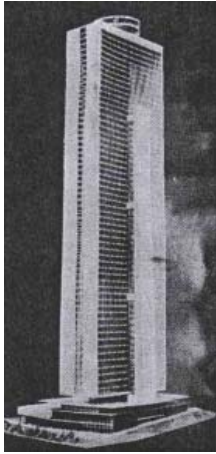
A95 Italia



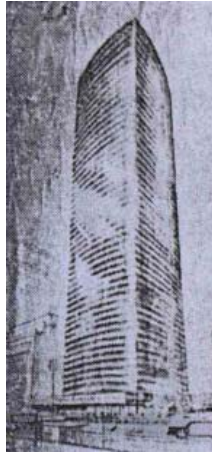
A207 Polonia



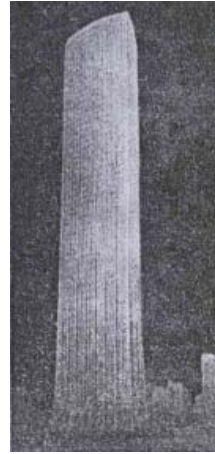
A75 Japon



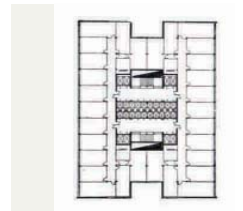
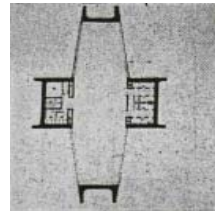
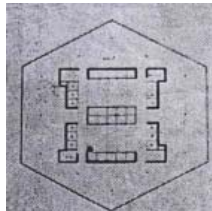
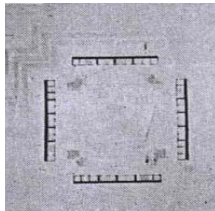
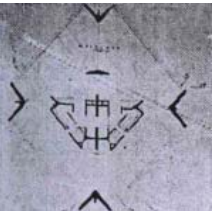
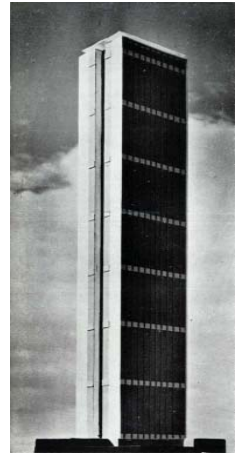
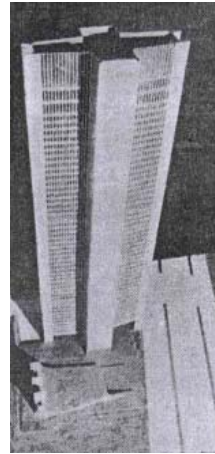
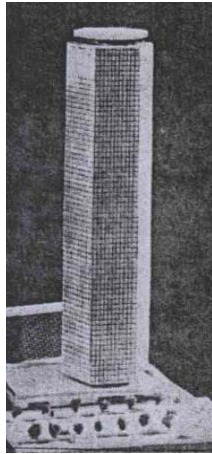
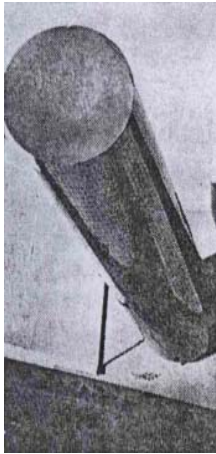
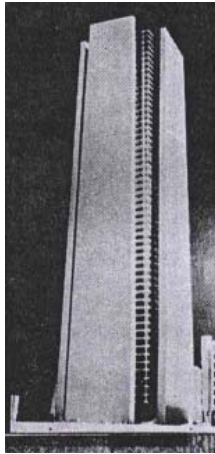
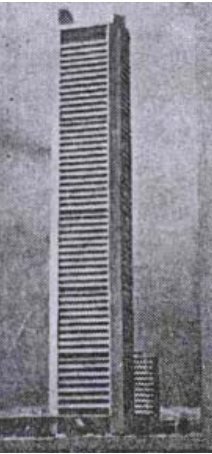
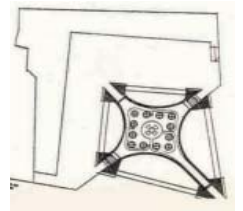
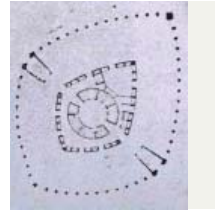
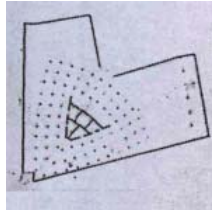
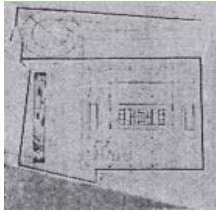
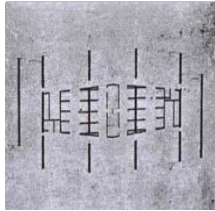
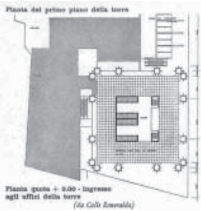
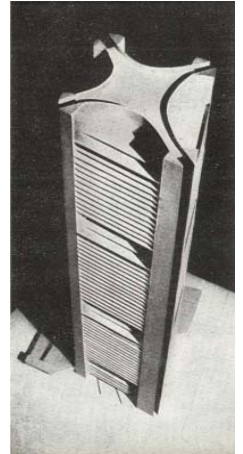
A38 Argentina



A136 U.S.A.



A120 Finlandia



A33 Argentina

A143 U.S.A.

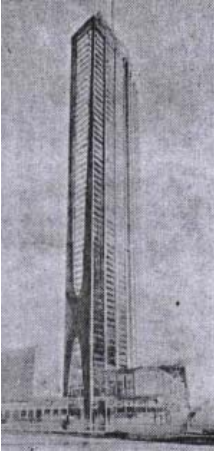
A34 Uruguay

A108 Brasil

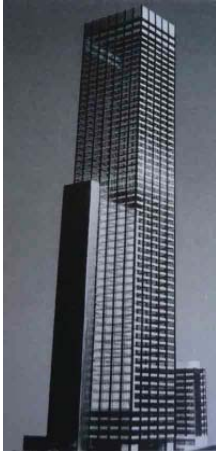
A139 Japón

A166 España

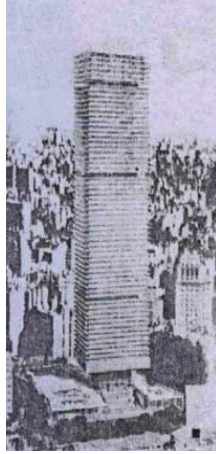
A15 Uruguay



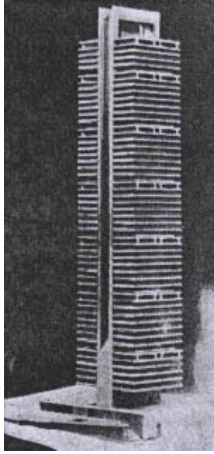
A112 Brasil



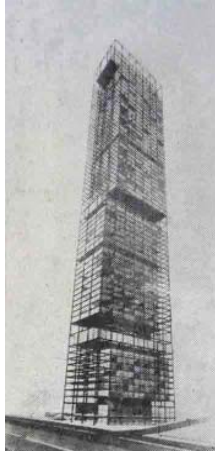
A58 U.S.A.



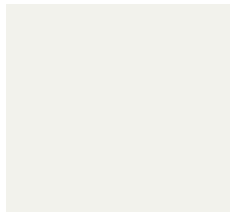
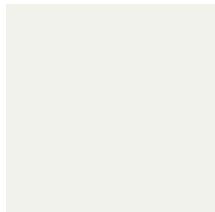
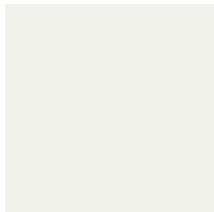
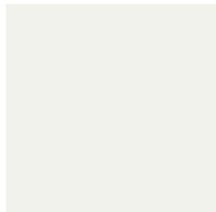
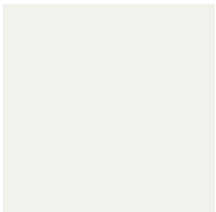
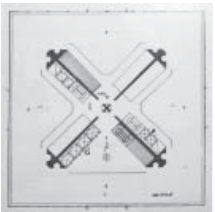
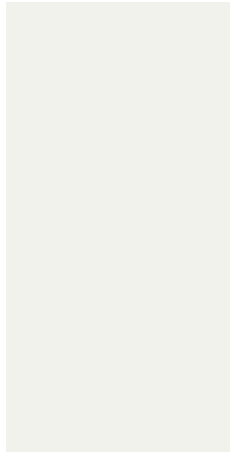
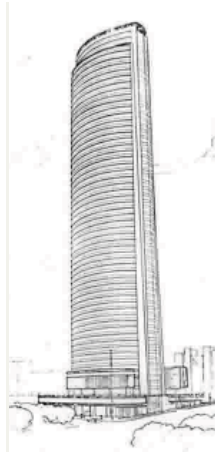
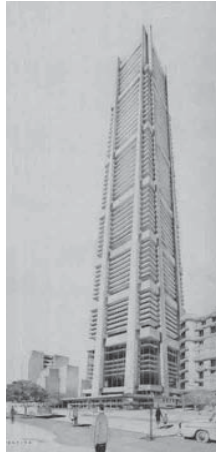
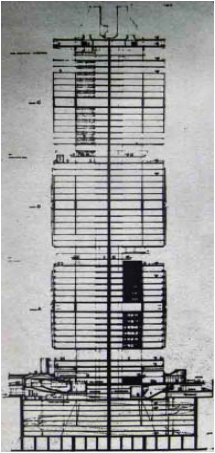
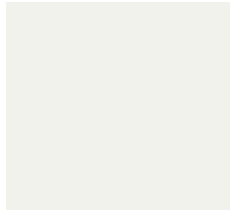
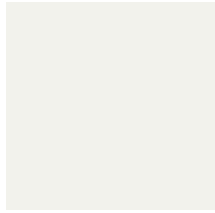
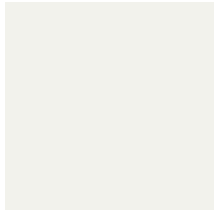
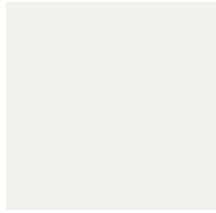
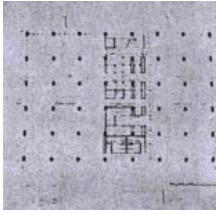
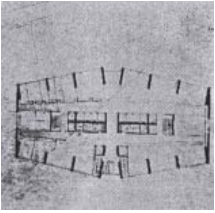
A67 Japón



A26 Uruguay



A EEUU



Anp- Argentina
Clorindo Testa

A Argentina

A Venezuela

A Uruguay

A México

301 - 350. Perspectivas de anteproyectos no clasificados.

350 - 400. Plantas tipo de anteproyectos no clasificados.

Fuentes:

Revista nuestra arquitectura. num 391. junio de 1962. Concurso Peugeot. Buenos Aires, Argentina.

Revista SCA. Concurso Edificio Peugeot. Publicación de la Sociedad Central de Arquitectos N 51-52. Buenos Aires, Argentina. 1962

Revista SUMMA, revista de arquitectura, tecnología y diseño, num 1, Buenos Aires, Argentina, 1962.

Schere, Rolando. Concursos 1825 – 2006, Sociedad Central de Arquitectos. Buenos Aires, Argentina. 2008

Croce Afialo & Gasperini-arquitectos. 25 anos depois. Sao Paulo 1986

Crece, Afialo & Gasperini arquitectos. Sala especial IV Bienal Internacional de Arquitectura 1999. Sao Paulo.

Revista ARQUITECTURA NUM 40. Organó del Colegio Oficial de Arquitectos de Madrid. abril de 1962.

Archivo fotográfico Pinto-Torovlin arquitectos asociados. Montevideo, Uruguay.

artículos, publicaciones y fotografías
Concurso Internacional de Anteproyectos
Edificio Peugeot, Buenos Aires, 1962.

PEUGEOT



Millet

Millet

Millet

Millet

Millet

Millet

Millet

Millet

La compra
de un PEUGEOT está
a su alcance
en MILLET.

Visítenos, y nos será
muy grato estudiar
sus posibilidades, hasta
poner un PEUGEOT
en sus manos.

Millet

SANTA FE 2353

una importante organización,
al servicio
de la calidad que no se discute

ES UN PRODUCTO DE L.A.P.A. BAJO LICENCIA PEUGEOT S.A.



La prensa. "La entrega de los Anteproyectos del Edificio Peugeot" Buenos Aires, 12 de febrero de 1962

La Entrega de los Anteproyectos del Edificio Peugeot

Finalizará hoy la recepción de los anteproyectos para el concurso internacional del edificio Monumental Peugeot, a erigirse en la avenida Libertador General San Martín y Esmeralda, y que ha convocado el Foreign Building and Investment Company y que organiza la Sociedad Central de Arquitectos.

Los profesionales argentinos que deseen presentar sus trabajos, deberán concurrir al local de la citada sociedad, Montevideo 942, hasta las 20 El asesor del concurso, arquitecto Federico A. Ugarte, tiene a su cargo la recepción de los trabajos.

Para los arquitectos extranjeros, el plazo vencerá el 28 del mes en curso. Conforme con la reglamentación del concurso los trabajos que estos remitan, deberán llevar como requisito indispensable para su aceptación en el matasello de la encomienda, la fecha de hoy. Esta disposición ha sido adoptada para colocar a todos los participantes en un mismo plano de igualdad.

Resonancia mundial

La resonancia mundial que ha tenido el concurso se refleja en la cantidad de profesionales inscriptos, más de 900 equipos de arquitectos que representan a 55 países de todo el mundo. Entre ellos África del Sud, Australia, Bulgaria, Corea, Filipinas, India, Mónaco, Polonia, Guayana Francesa, etcétera y las principales naciones europeas y americanas.

Como se informó oportunamente, este edificio demandará un costo aproximado a los 20 millones de dólares, tendrá una altura aproximada de 60 pisos, una superficie cubierta de 140.000 metros cuadrados y albergará un centro cultural, oficinas y un garaje para 1.500 automóviles.

Exposición de los anteproyectos

Finalizada la labor del jurado, en la primera quincena de abril se realizará la exposición de los anteproyectos en el gran pabellón que la Universidad de Buenos Aires tiene en los terrenos donde se efectuó la Exposición del Sesquicentenario de la Revolución de Mayo. Este pabellón fue cedido por la Universidad a pedido de la Sociedad Central de Arquitectos.

Para asistir a la entrega de los premios serán invitadas autoridades nacionales y municipales, miembros del cuerpo diplomático y de los círculos culturales y profesionales.

Finalizará hoy la recepción de los anteproyectos para el Concurso Internacional del Edificio Monumental Peugeot, a erigirse en la avenida Libertador General San Martín y Esmeraldas, y que ha sido convocado el Foreign Building and Investment Company y que organiza la Sociedad Central de Arquitectos.

Los profesionales argentinos que deseen presentar sus trabajos, deberán concurrir al local de la citada sociedad, Montevideo 942, hasta las 20 horas. El asesor del Concurso, arquitecto Federico A. Ugarte, tiene a su cargo la recepción de trabajos.

Para los arquitectos extranjeros, el plazo vencerá el 28 del mes en curso. Conforme con el reglamentación del concurso los trabajos que estos remitan, deberán llevar como requisito indispensable para su aceptación en el matasello de la encomienda la fecha de hoy. Esta disposición ha sido adoptada para colocar a todos los participantes en un mismo plano de igualdad.

Repercusión mundial

La resonancia mundial que ha tenido el concurso se refleja en la cantidad de profesionales inscriptos, más de 900 equipos

de arquitectos que representan a 55 países de todo el mundo. Entre ellos África del Sud, Australia, Bulgaria, Corea, Filipinas, India, Mónaco, Polonia, Guayana Francesa, etcétera y las principales naciones europeas y americanas.

Como se informó oportunamente, este edificio demandará un costo aproximado a los 20 millones de dólares, tendrá una altura aproximada de 60 pisos, una superficie cubierta de 140.000 metros cuadrados y albergará un centro cultural, oficinas y un garaje para 1.500 automóviles.

Exposición de los anteproyectos.

Finalizada la labor del jurado, en la primera quincena de abril se realizará la exposición de los anteproyectos en el gran pabellón que la Universidad de Buenos Aires tiene en los terrenos donde se efectuó la Exposición del Sesquicentenario de la Revolución de Mayo. Este pabellón fue cedido por la Universidad a pedido de la Sociedad Central de Arquitectos.

Para asistir a la entrega de premios serán invitadas autoridades nacionales y municipales, miembros de cuerpos diplomático y de los círculos culturales y profesionales.



FOREIGN BUILDING AND INVESTMENT Co. S.A.

— EDIFICIO PEUGEOT —

Agradece a IGGAM S. A. su gentil colaboración en el revestimiento del salón donde se llevó a cabo la Exposición de anteproyectos para el edificio PEUGEOT, a PHILIPS ARGENTINA, que tomó a su cargo la iluminación de la misma, y a PHILCO por la instalación de aparatos de refrigeración y acondicionamiento de aire, con lo cual estas empresas amigas han contribuido a un mayor lucimiento de los anteproyectos para el futuro edificio

PEUGEOT



PHILIPS



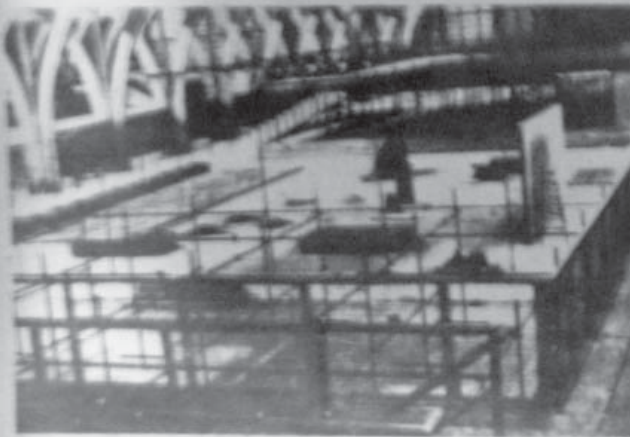
IGGAM S. A.



PHILCO

Agradecimiento.
Diario La Nación. Buenos Aires,
lunes 23 de abril de 1962

Peugeot Expondrá los Proyectos Para su Monumental Edificio



Detalle de los trabajos de acondicionamiento del pabellón en el que se realizará la exposición de los anteproyectos del Edificio Monumental Peugeot. Este local que tiene una superficie cubierta aproximada de 3.000 m² y que se halla ubicado en la Avda. Figueroa y Schiaffino —al lado de la Facultad de Derecho— fue dado en préstamo por la Universidad de Buenos Aires a pedido de la Sociedad Central de Arquitectos, entidad organizadora del concurso.

FINALIZADO el concurso de los anteproyectos para el Monumento Internacional del Edificio Monumental Peugeot.

El interés, además, que el mismo ha despertado se pone de manifiesto en el número de trabajos presentados hasta el momento, los que se hallan depositados en la Sociedad Central de Arquitectos, entidad organizadora del concurso, según datos suministrados por el asesor de esta competencia, arquitecto Pedro A. Ugarté, ya han sido recibidos 276 anteproyectos.

LA EXPOSICIÓN

En el pabellón que la Universidad de Buenos Aires, cediera a pedido de la Sociedad Central de Arquitectos, se realizarán los trabajos de acondicionamiento para la exposición de los anteproyectos.

El local, que se halla ubicado en la avenida Figueroa Alcorta y Schiaffino, al lado de la Facultad de Derecho, tiene una superficie cubierta de 3.000 m². En

su interior se han instalado estructuras tubulares, entre las cuales se instalarán los trabajos.

En su caso se cuenta que para cubrir uno de ellos se han utilizado, entre otros, 12 toneladas de acero que será necesario habilitar 3.000 metros cuadrados aproximadamente, para la exposición de dicho, dos metros.

En la parte central del pabellón, se ha instalado un lugar de trabajo donde se exhibirá el primer premio, y en el exterior se hará el segundo, tercero, cuarto, quinto y sexto, y los cuatro restantes que se otorgará al jurado.

Una de las ventajas que se obtienen al no instalar un edificio para hacer del arquitecto Luis Alberto Hermano López, que dirige los trabajos de acondicionamiento del local, es el de la tranquilidad que esto conlleva, ya que se evita la posibilidad de que se produzca un accidente de fuerza destructiva que afecte las estructuras, además de la tranquilidad general del pabellón.

“Peugeot expondrá los proyectos para su Monumental Edificio”. Buenos Aires, 18 de marzo de 1962.

Aspecto de los trabajos de reacondicionamiento del pabellón en el que se realizara la exposición de los anteproyectos del Edificio Monumental Peugeot. Este local que tiene una superficie cubierta aproximada de 3.000 m² y que se halla ubicado en la Avda. Figueroa y Schiaffino —al lado de la Facultad de Derecho— fue dado en préstamo por la Universidad de Buenos Aires a pedido de la Sociedad Central de Arquitectos, entidad organizadora del concurso.

Corrieri del Italiani. "Premiati i vincitori del concorso Peugeot". Buenos Aires, 18 de marzo de 1962.

La giuria del "CONCURSO INTERNACIONAL DEL EDIFICIO PEUGEOT" ha assegnato, a conclusione della competizione, i premi ai vincitori. Il "tribunale" ha fatto capo all'architetto argentino Martin Noel; i suoi membri sono stati gli architetti Marcel Breuer, degli Stati Uniti, Eugene Elie Beaudouin, della Francia, Alfonso Eduardo Reidy, del Brasile, Alberto Presbich, Francesco Rossi e Francesco Garcia Vazquez, della Argentina.

Il primo del concorso è stato aggiudicato al progetto N 182. I cinque milioni di pesos, entità del premio, sono stati versati agli autori del lavoro architetti Roberto Claudio Aflalo, Plinio Croce, Gian Carlos Gasperini e Eduardo Patricio Suarez, questi - argentino- di Sao Paulo.

La somma è stata loro consegnata a titolo di compenso, di onorari.

Il secondo premio di pesos 2.250.000 è stato assegnato agli architetti francesi J. Boinoux e M. Folliasson.

Il Terzo premio è stato conquistato dagli architetti spagnoli José Manuel

Fernández Plaza, Julio Bravo Giralt, Pablo Pintado y Riba dall'ingegnere Alfonso Alvares Martínez. È stata corrisposta loro la somma di pesos 1.750.000, la quarta classifica è stata conseguita dagli architetti francesi Georges Bize e Jacques Ducollet. La somma a loro spettante è animontata a pesos un milione. I 750.000 pesos del quinto premio sono stati versati agli architetti uruguaiani Milton Pinto, Leonardo Turovlin e Enrique Besuievsky. Il sesto premio, infine, è stato assegnato agli architetti preuviani Carlos Arana Holder, Antenor Orrego Spelucin, Juan Torres Higeras e Luis Vázquez Pancorbo i quali hanno ricevuto 500.000 pesos.

Vi sono anche state delle menzioni consistente in 400.000 mila pesos clascursa. Una di esse è stata assegnata agli architetti argentini Carlos F. Lange e Luis A. Reboral di Cordoba.

Moiti architetti si sono altresì resi meritevoli di menzioni onorevoli.

Le opere presentate sono state 226 e quelle premiate saranno esibite fino-al 30 del corrente mese.

Premiati i vincitori del concorso Peugeot

La giuria del "CONCURSO INTERNACIONAL DEL EDIFICIO PEUGEOT" ha assegnato, a conclusione della competizione, i premi ai vincitori. Il "tribunale" ha fatto capo all'architetto argentino Martin Noel; i suoi membri sono stati gli architetti Marcel Breuer, degli Stati Uniti, Eugene Elie Beaudouin, della Francia, Alfonso Eduardo Reidy, del Brasile, Alberto Presbich, Francesco Rossi e Francesco Garcia Vázquez, della Argentina.

Il primo premio del concorso è stato aggiudicato al progetto N° 182. I cinque milioni di pesos, entità del premio, sono stati versati agli autori del lavoro, architetti Roberto Claudio Aflalo, Plinio Croce, Gian Carlos Gasperini e Eduardo Patricio Suarez, questi - argentino - di San Paulo. La somma è stata loro consegnata a titolo di compenso, cioè di onorari.

Il secondo premio di pesos 2.250.000 è stato assegnato agli architetti francesi J. Boinoux e M. Folliasson. Il terzo premio è stato conquistato dagli architetti spagnoli José Manuel Fernández Plaza, Julio Bravo Giralt, Pablo Pintado y Riba dall'ingegnere Alfonso Alvares Martínez. È stata corrisposta loro la somma di pesos 1.750.000. La quarta classifica è stata conseguita dagli architetti francesi Georges Bize e Jacques Ducollet. La somma a loro spettante è animontata a pesos un mi-

llione. I 750.000 pesos del quinto premio sono stati versati agli architetti uruguaiani Milton Pinto, Leonardo Turovlin e Enrique Besuievsky. Il sesto premio, infine, è stato assegnato agli architetti preuviani Carlos Arana Holder, Antenor Orrego Spelucin, Juan Torres Higeras e Luis Vázquez Pancorbo i quali hanno ricevuto 500.000 pesos.

Vi sono anche state delle menzioni consistite in 400 mila pesos ciascuna. Una di esse è stata assegnata agli architetti argentini Carlos F. Lange e Luis A. Reboral di Córdoba.

Molti architetti si sono altresì resi meritevoli di menzioni onorevoli.

Le opere presentate sono state 226 e quelle premiate saranno esibite fino-al 30 del corrente mese.



Correio de Manha. "4 arquitetos de Sao Paulo
autores do projeto vitorioso".
Rio de Janeiro 27 de marzo de 1962.

O Brasil venceu, através de grupo de quatro arquitetos paulistas, un concurso internacional de projetos, organizado pela "Foreign Buiding and Investment Company S.A." Para constucao em Buenos Aires, do "Edificio Peugeot" o mais alto da America Latina

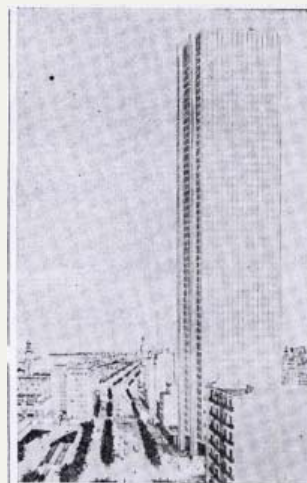
E mais uma victoria de vullto da arquitetura brasileira na âmbito internacional da quatro arquitetos de Sao Paulo responsabilidade foi projeto vencedor: Roberto Claudio Aflalo, Plinio Croce, Gian Carlos Gasperini y Eduardo Patricio Suarez. O concurso teve por fin encontrar para a construação do "Edificio Peugeot" a mejor exprescion plástica funcional de arquitetura contemporánea.

La Nación. "Nuevo rascacielos porteño", Buenos Aires, 27 de Marzo de 1962.

Buenos Aires poseerá el rascacielos más alto de Sudamérica cuando se construya – en un terreno ubicado en Esmeraldas y Avda. del Libertador Gral. San Martín – el monumental edificio Peugeot, cuya construcción estará a cargo de la Foreign Building and Investent Company S.A. Y no solamente monumental por sus dimensiones sino también por todos los pasos del proyecto, desde la adquisición del solar –85 millones de pesos- hasta la magnitud del concurso internacional de anteproyectos, en el que se inscribieron 886 equipos de arquitectos de 55 países, de los que se seleccionaron para competir 226 proyectos de 31 países.

Bajo el asesoramiento del arquitecto Federico A. Ugarte, la Foreign Building and Investent Company S.A. Foreign Building and Investent Company S.A. organizó el concurso y nombro el jurado integrado por personalidades de la arquitectura mundial. Representaban a la Unión Internacional de Arquitectos Marcel Brauer, norteamericano, y Alfonso E. Reidy, brasileño; a la empresa organizadora Eugene F. Beaudouin, francés, Martin Noel, argentino, y Alberto Prebisch, argentino; a la Federación Argentina de Sociedades de Arquitectos Francisco Rossi, y a la Sociedad Central de Arquitectos francisco García Vázquez.

Finalmente este jurado adjudicó los 11 millones y medio de pesos en premios de la siguiente manera: primer premio, 5.000.000 pesos al equipo formado por los arquitectos Roberto Claudio Aflalo, Plinio Croce, Gian Carlos Gasperini y Eduardo Patricio Suarez del Brasil. Este último de los nombrados es argentino, empleado en la empresa como simple dibujante, impulsado por la necesidad de trabajar hasta que al ser descubierto sus estudios de arquitectura, se lo invitó a formar parte de la firma. El segundo premio –2.250.000 pesos a los arquitectos franceses J. Boinoux y M. Folliaasson. El tercer lugar recompensado con 1.750.000 al equipo español de los arquitectos José Manuel Fernández Plaza, Julio Bravo Giral, Pablo Pintado y Riba y Alfonso Alvares Martínez. Cuarto premio –un millón- al equipo francés de Georges Bize y Jaques Ducollet. El quinto premio a los arquitectos uruguayos Milton Pinto, Leonardo Turovlin y Enrique Besuievsky, y el sexto a los peruanos Carlos Arana Holder, Antenor Orrego Spelucin, Juan Torres Higeras y Luis Vázquez Pancorbo. La obra ganadora, según el informe de los autores, "se compone fundamentalmente de tres elementos: una torre, una explanada y un cuerpo bajo". La altura mínima es de 60 pisos....



Este es el proyecto ganador del concurso para el edificio Peugeot. Uno de los autores es un arquitecto argentino.

Nuevo rascacielos porteño

Buenos Aires poseerá el rascacielos más alto de Sudamérica cuando se construya – en un terreno ubicado en Esmeraldas y Avda. del Libertador Gral. San Martín – el monumental edificio Peugeot, cuya construcción estará a cargo de la Foreign Building and Investent Company S.A. Y no solamente monumental por sus dimensiones sino también por todos los pasos del proyecto, desde la adquisición del solar –85 millones de pesos- hasta la magnitud del concurso internacional de anteproyectos, en el que se inscribieron 886 equipos de arquitectos de 55 países, de los que se seleccionaron para competir 226 proyectos de 31 países.

Finalmente, este jurado adjudicó los 11 millones y medio de pesos en premios de la siguiente manera: primer premio, 5.000.000 pesos al equipo formado por los arquitectos Roberto C. Aflalo, Plinio Croce, Gian C. Gasperini y Eduardo Patricio Suarez del Brasil. Este último de los nombrados es argentino, empleado en la empresa como simple dibujante, impulsado por la necesidad de trabajar hasta que al ser descubierto sus estudios de arquitectura, se lo invitó a formar parte de la firma. El segundo premio –2.250.000 pesos a los arquitectos franceses J. Boinoux y M. Folliaasson. El tercer lugar recompensado con 1.750.000 al equipo español de los arquitectos José Manuel Fernández Plaza, Julio Bravo Giral, Pablo Pintado y Riba y Alfonso Alvares Martínez. Cuarto premio –un millón- al equipo francés de Georges Bize y Jaques Ducollet. El quinto premio a los arquitectos uruguayos Milton Pinto, Leonardo Turovlin y Enrique Besuievsky, y el sexto a los peruanos Carlos Arana Holder, Antenor Orrego Spelucin, Juan Torres Higeras y Luis Vázquez Pancorbo. La obra ganadora, según el informe de los autores, "se compone fundamentalmente de tres elementos: una torre, una explanada y un cuerpo bajo". La altura mínima es de 60 pisos....



Le Quotidien.

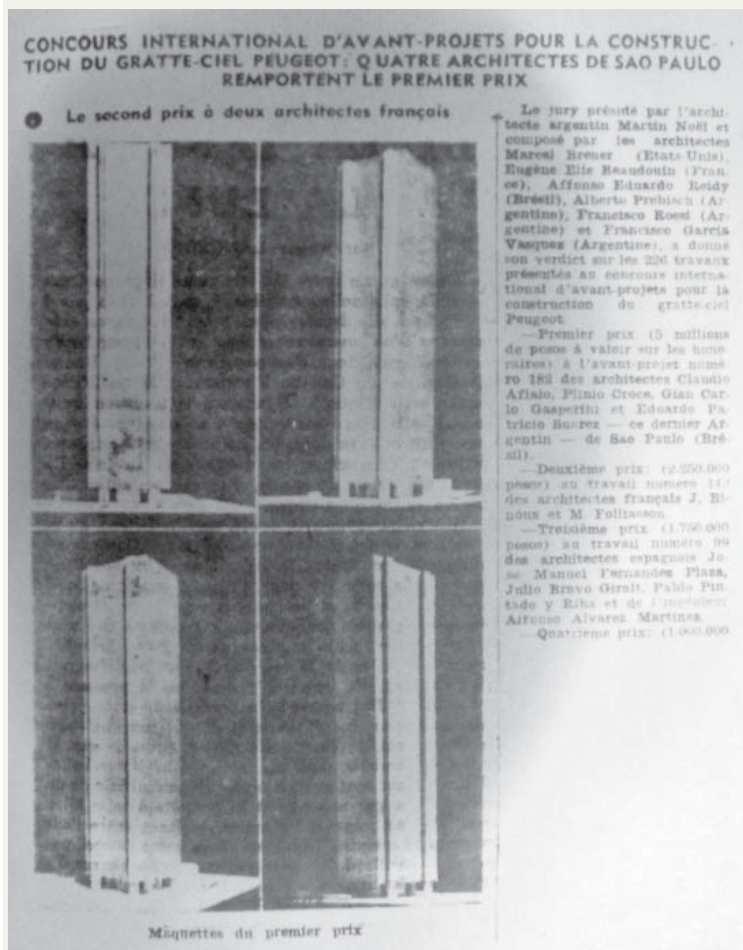
“Concours International D'Avant-Projets pour la construction du grate-ciel Peugeot. Quatre architects de Sao Paulo remportent le premier prix”. Buenos Aires, 30 de marzo de 1962

Le jury preside par l'architecte argentin Martin Noel et compose par les architectes Marcel Breuer (Etats Unis) Eugene Elie Beaudouin (France), Alfonso Eduardo Reidy (Brasil), Alberto Prebisch (Argentina), Francisco Rossi (Argentina) et Francisco Garcia Vazquez (Argentina) a donne son verdict sur les 226 travaux presentes au concours international d'avant-projets pour la construction du grate-ciel Peugeot.

Primier prix (5 millions de pesos a valoir sur les honoraires) a l'avant-projets numero 182 des architectes Roberto Claudio Aflalo, Plinio Croce, Gian Carlos Gasperini et Eduardo Patricio Suarez, ce denier Argentin, de Sao Paulo (Bresil)

Deuxieme prix. (2.250.000 pesos) au travail numero 142 des architectes francais J. Boinoux et M. Folliasson.

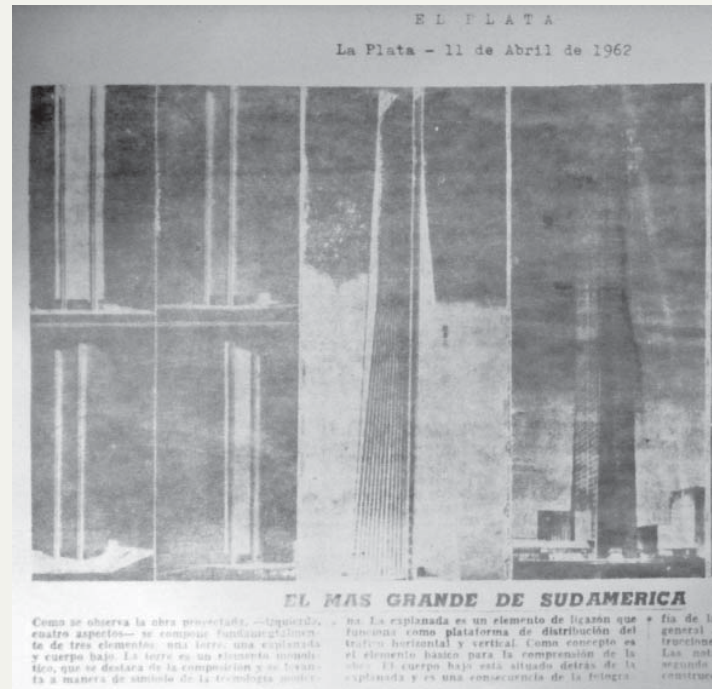
Treisieme prix (1.750.000 pesos) ua travail numero 99 des architectes espagnola José Manuel Fernández Plaza, Julio Bravo Giralt, Pablo Pintado y Riba et Alfonso Alvares Martínez.



El Plata. "El mas Grande de Sudamérica". La Plata, 11 de abril de 1962

Como se observa la obra proyectada, -izquierda, cuatro aspectos- se compone fundamentalmente de tres elementos: una torre, una explanada y un cuerpo bajo. La torre es un elemento monolítico, que se destaca de la composición y se levanta a manera de símbolo de la tecnología moderna. La explanada es un elemento de ligazón que funciona como plataforma de distribución del tráfico horizontal y vertical. Como concepto es el elemento básico para la comprensión de la obra.

El cuerpo bajo esta situado detrás de la explanada y es una consecuencia de la fotografía de la torre y complementa la composición general armonizando el conjunto de las construcciones vecinas, como consecuencia lógica. Las notas graficas restantes comprenden al segundo premio, tercer premio y por último -construcción circular- es una mención honorífica.



EL RIVADAVIA

Comodoro Rivadavia - 11 de Abril de 1962



El Rivadavia. Comodoro Rivadavia,
11 de abril de 1962.

El arquitecto brasileño Claudio Aflalo recibe de manos de señor Raimundo Richard, presidente de la Foreign Building and Investment Company S.A. entidad promotora del Edificio Monumental Peugeot, el diploma que acredita al equipo de su país como ganador del concurso internacional de los anteproyectos, durante día de la inauguración de la exposición realizada el lunes 1 de abril en la ciudad de Buenos Aires

El Mundo. "Guarda Automática de Autos". Buenos Aires, 12 de abril de 1962.

En compañía del asesor del concurso de anteproyectos para la construcción del monumental edificio Peugeot, arquitecto Federico A. Ugarte, visitaron el primer garaje automático Pigeon Hole, ubicado en Rodríguez Peña 2036 de esta Capital, cuya inauguración oficial se llevara a cabo el 28 del corriente. Los arquitectos brasileños Roberto Claudio Aflalo, Plinio Croce, Gian Carlos Gasperini y el arquitecto argentino señor Eduardo Patricio Suarez, ganadores del primer premio del mencionado concurso, cuyo moderno garaje contempla la instalación de 12 equipos Pigeon Hole para la guarda automática de automóviles. Asistieron también al acto, donde se mostro el funcionamiento del equipo, el primero de 21 que se instalaran en el país, los arquitectos uruguayos Milton Pinto, Leonardo Turovilt y Enrique Besuievsky y los arquitectos peruanos Carlos Arana Holder, Antenor Orrego Spelucin, Juan Torres Higeras y Luis Vázquez Pancorbo, quinto y sexto premio respectivamente del concurso Peugeot, quienes fueron recibidos por los directores de Pipark Internacional S.A. concesionaria de los equipos y el representante de Pipark de Brasil, señor Enrique Guilleric.



En Buenos Aires se levantara el edificio más alto de Sudamérica, el mismo que surgirá del concurso de proyectos realizado por la firma Peugeot. Como lugar de emplazamiento ha sido elegido un solar ubicado en la avenida Libertador General San Martín y Esmeralda.

El acto de apertura del comienzo se realizó en el pabellón que la Universidad de Buenos Aires facilitará a pedido de la Sociedad Central de Arquitectos, entidad organizadora del concurso. Asistieron el Intendente Municipal de la ciudad de Buenos Aires, Sr. Hernán Giralt, el secretario de Trabajo y Seguridad Social Dr. Oscar R. Pulgeron, los embajadores de Brasil y Francia, el ministro consejero de la Embajada de España; el secretario de la Embajada de los Estados Unidos, el embajador de Rusia, el ministro consejero de México el señor Bernardo Reyes.

Se hallaban también el Sr. Pierre Peugeot, miembro del consejo de la Casa Peugeot, el Sr. E. de Belabre, director ejecutivo de la misma; Sres. Raimundo Richard y Joseph Bulgar, presidente y vicepresidente del F.B.I. entidad promotora de la obra, autoridades nacionales, municipales y universitarias; representantes de la industria, la banca y el comercio; dirigentes de la firma IAFA. S.A. que fabrica en nuestro país los automóviles Peugeot y el Sr. G.B de Macedo.

En su carácter de asesor del concurso hablo en primer término el arquitecto Federico A. Ugarte, luego el arquitecto

Federico Ruiz Guiñazu, presidente de la Sociedad Central de Arquitectos y finalmente el Sr. Raimundo Richard.

A continuación entre los aplausos de la concurrencia, se procedió a la entrega de premios acordados por el jurado que estuvo constituido por los señores Martín Noel (Argentina) como presidente; Francisco García Vázquez (Argentina) y Francisco Rossi (Argentina), como secretarios y Eugene Elie Beaudoin (Francia), Alberto Prebisch (Argentina), Marcel Breuer (Estados Unidos) y Affonso Eduardo Reidy (Brasil), como miembros. Ellos fueron los siguientes:

Primer premio con 5.000.000 de pesos, los arquitectos Roberto Claudio Aflalo, Plinio Croce, Gian Carlos Gasperini (Brasil) y Eduardo Patricio Suarez (Argentina) que presentaron el anteproyecto Núm. 182; segundo premio con 2.250.000 pesos, J. Boineux y M. Folliasson (Francia), anteproyecto Num. 142; tercer premio, con 1.750.000 pesos José Manuel Fernández Plaza, Julio Bravo Giralt, Pablo Pintado y Riba y Alfonso Alvares Martínez (España), anteproyecto Núm. 99; cuarto premio 750.000 pesos, Milton Pinto, Leonardo Turovlin y Enrique Besuievsky (Uruguay), anteproyecto Núm. 46; sexto premio, 500.000 pesos, Carlos Arana Holder, Antenor Orrego Spelucin, Juan Torres Higeras y Luis Vázquez Pancorbo (Peru), anteproyecto Núm. 198.

Las menciones recayeron en los siguientes trabajos: primera: anteproyecto Núm. 25 de los arquitectos argentinos José Luis Guidali, José Luis

Bacigalupo, Jorge Oswaldo Riopedre, Héctor Ugarte, Juan María Caceres Monié, Fernando Ferrero, Alicia Mabel Mainero e Ing. Isaac Danon, 400.000 pesos; segunda anteproyecto Núm. 110 de los arquitectos norteamericanos Marvin Hatami y W. Lister de Colorado, 400.000 pesos; tercera: anteproyecto Núm. 204 de los arquitectos norteamericanos Charles T. Berger y Harold J. Landrum de Missouri, 400.000 pesos; cuarta: anteproyecto Núm. 71 de los arquitectos argentinos Carlos F. Lange y Luis A. Reborá de Córdoba, 400.000 pesos.

Asimismo fueron otorgados las menciones honoríficas a los trabajos número 3 de los arquitectos brasileños Marcos Konder Netto y Ulysses P. Burlamaqui, anteproyecto Núm. 110 de Inglaterra, integrado por los arquitectos Eduardo Terrazas De la Peña, mexicano y William Jack y Amhead E. Oral, ingleses y trabajo Núm. 113, del arquitecto italiano Maurisio Sacripanti

Luego de la entrega de los premios el Sr. Raimundo Richard, presidente de la Foreign Building and Investment Company S.A. (F.B.I.), declaro inaugurada la exposición que permanecerá abierta al público hasta el 30 de abril, todos los días –incluso sábados y domingos– en el horario de 10 a 12 y 17 a 21.

Finalmente, las autoridades y los invitados fueron agasajados con un vino de honor.

El Litoral. "Peugeot levantara el mayor edificio de Sudamérica". Corrientes, 12 de abril de 1962.

"PEUGIOT" LEVANTARA EL MAYOR EDIFICIO DE SUDAMERICA

En Buenos Aires se levantará el edificio más alto de Sudamérica y el mismo surgirá del concurso de proyectos realizado por la firma Peugeot. Como lugar de emplazamiento ha sido elegido un solar ubicado en avenida Libertador General San Martín y Esmeralda.

El acto de apertura del concurso se realizó en el pabellón que la Universidad de Buenos Aires facilitará a pedido de la Sociedad Central de Arquitectos, entidad organizadora del concurso. Asistieron el Intendente Municipal de la Ciudad de Buenos Aires, Sr. Hernán Giralt, el secretario de Trabajo y Seguridad Social, Dr. Oscar R. Pulgero, los embajadores de Brasil y Francia, el ministro consejero de la Embajada de España, el secretario de la Embajada

de los Estados Unidos, el embajador de Rusia, el Ministro Cebaldero de México, el Sr. E. Bernardo Reyes.

Se hallaron también el Sr. Pierre Peugeot, miembro del consejo de la Casa Peugeot de Francia, el Sr. E. de Belvaux, director ejecutivo de la misma, y Sres. Raimundo Richard y Joseph Bolgar, presidente y vicepresidente, respectivamente, del F.B.I., entidad promotora de la obra, autoridades nacionales, municipales y universitarias representantes de la industria, la banca y el comercio, dirigentes de la firma I.A.F.A. S.A., que fabrica en nuestro país los automóviles Peugeot y el Sr. G. B. de Macedo.

En un carácter de asesor del concurso, habló en primer término el arquitecto Federico A. Ugarte, luego el

arquitecto Federico Ruiz Guzmán, presidente de la Sociedad Central de Arquitectos y finalmente el Sr. Raimundo Richard.

A continuación, entre los ensayos de la concurrencia, se procedió a la entrega de los premios acordados por el jurado que estuvo constituido por los señores Martín Noel (Argentina), como presidente; Francisco García Vázquez (Argentina) y Francisco Rosal (Argentina), como secretarios y Eugenio Beaujouan (Francia), Alberto Prelich (Argentina), Marcel Breuer (Estados Unidos) y Alfonso Eduardo Reidy (Brasil), como miembros. Ellos fueron los siguientes:

Primer premio, con 5,000,000 de pesos, los arquitectos Roberto Claudio Afialo, Plinio Croce, Oscar Carlos Gasperini (Brasil) y Eduardo Patricio

Suárez (Argentina), que ganaron el anteproyecto N° 182; segundo premio, con 2,250,000 pesos, J. Buioux y M. Polanson (Francia), anteproyecto N° 142; tercer premio, con 1,750,000 pesos, José Manuel Fernández Plaza, Julio Bravo Giralt, Pablo Pintada y Riba y Alfonso Álvarez Martínez (España), anteproyecto N° 99; cuarto premio, con 1,000,000 de pesos Georges Bze y Jacques Ducollet (Francia), anteproyecto N° 114; quinto premio, 750,000 pesos, Milton Pinto, Leonardo Turovin y Enrique Bestuevsky (Uruguay), anteproyecto N° 48; sexto premio, 500,000 pesos Carlos Arana Helder, Antenor Orrego Spelucet, Juan Torres Higuera y Luis Vazquez Pancorbo (Perú), anteproyecto N° 198.

Las menciones recayeron

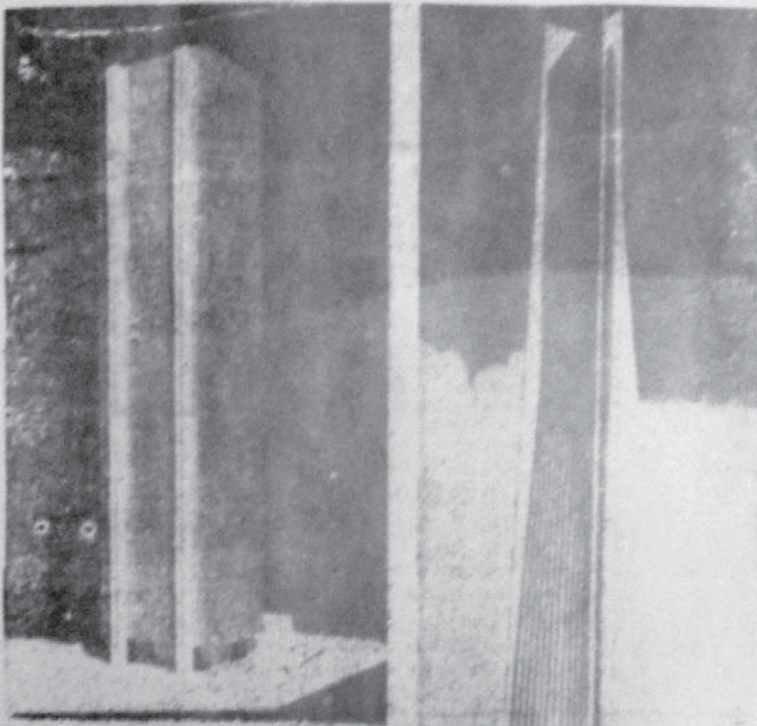
en los siguientes trabajos: primera anteproyecto N° 25 de los arquitectos argentinos José Luis Bacizalupo, Alfredo Luis Guidaldi, Jorge Osvaldo Riospedra, Hector Ugarte, Juan María Cáceres Moliné, Fernando Ferrero, Alicia Mabel Malnero e Ing. Isaac Danon, 400,000 pesos; segunda, anteproyecto N° 110 de los arquitectos norteamericanos Marvin Hatami y W. Lister, de Colorado, 400,000 pesos; tercera, anteproyecto N° 204 de los arquitectos norteamericanos Charler T. Berger y Harold J. Landrum, de Missouri, 400,000 pesos; cuarta, anteproyecto N° 71 de los arquitectos argentinos Carlos F. Lange y Luis A. Rebera, de Córdoba, 400,000 pesos.

Asimismo fueron otorgados las menciones honoríficas a los trabajos número

de los arquitectos brasileños Marcos Kander Netto y Ulisses P. Burlimaoui, ante proyecto número 110 de Inglaterra, integrado por los arquitectos Eduardo Terrazas de La Peña, mexicano y Ahmed E. Orat y William Jack, ingleses y trabajo número 113 del arquitecto italiano Maurizio Sacripanti.

Luego de la entrega de los premios, el Sr. Raimundo Richard, presidente del Foreign Building and Investment Company S.A. (F.B.I.) declaró inaugurada la exposición que permanecerá abierta al público hasta el 30 abril, todos los días —incluido sábado y domingo— en el horario de: 10 a 12 y 13 a 21.

Finalmente, las autoridades y los invitados, fueron agasajados con un vino de honor.



"Maqueta" del monumental edificio Peugeot premiado con \$ 5.000.000 en el concurso realizado por la empresa propietaria del futuro edificio. Contará con 60 pisos y será la construcción más alta de Latinoamérica.

La Unión.
Catamarca, 12 de abril de 1962.

Maqueta del monumental edificio Peugeot premiado con \$5.000.000 en el concurso realizado por la empresa propietaria del futuro edificio. Contará con 60 pisos y será la construcción más alta de Latinoamérica.

Argentina Fabril. "Diploma Peugeot". Buenos Aires, 16 de abril de 1962

El señor Raimundo Richard, presidente de la Foreign Building and Investment Company S.A., entrega al consejero de la Embajada de los Estados Unidos de Norteamérica el diploma que acredita los premios obtenidos por los arquitectos norteamericanos Marvin Hatami, W. Lister y Charles T. Berger, Harold J. Landrum, en el concurso internacional de anteproyectos para el edificio Monumental "Peugeot". Esta obra se levantará en la esquina de la Av. Libertador General San Martín y Esmeralda y será el edificio más alto de Sudamérica



DIPLOMA PEUGEOT — El señor Raimundo Richard, presidente de la Foreign Building and Investment Company S. A. entrega al consejero de la Embajada de los Estados Unidos de Norteamérica el diploma que acredita los premios obtenidos por los arquitectos norteamericanos Marvin Hatami, W. Lister, Charles T. Berger y Harold J. Landrum, en el concurso internacional de anteproyectos para el Edificio Monumental "Peugeot". Esta obra se levantará en la esquina de la Av. Libertador General San Martín y Esmeralda y será el edificio más alto de Sudamérica

Fue inaugurada la "Exposición Internacional de Anteproyecto para el Edificio Monumental Peugeot". El edificio escogido a través del primer premio, será el más alto de Sud América. El mismo se construirá en la Avda. Libertador Gral. San Martín y Esmeralda, en la Capital Federal.

El Acto.

La ceremonia se realizó en el Pabellón de la Universidad de Buenos Aires, lugar conseguido por intermedio de la Sociedad Central de Arquitectos, entidad esta organizadora del concurso. Concurrieron al acto diversas personalidades en representación del mundo diplomático y cultural.

En su carácter de asesor del concurso hablo en primer término el Arquitecto Federico A. Ugarte, luego el Arquitecto Federico Ruiz Guiñazo, presidente de la Sociedad Central de Arquitectos y finalmente el Sr. Raimundo Richard.

Por la firma organizadora se hallaban el Sr. Pierre Peugeot, miembros del consejo de la Casa Peugeot de Francia, el Sr. E. de Belabre, director ejecutivo de la misma. Los señores Raimundo Richard y Joseph Bulgar, presidente y vicepresidente respectivamente de la F.B.I. entidad promotora de la obra.

Entrega de Premios

Entre los aplausos de la concurrencia se procedió a la entrega de los premios acordados por el Jurado que estuvo constituido por los señores Martín Noel

(Argentina) como presidente, Francisco García Vázquez (Argentina) y Francisco Rossi (Argentina) como secretarios y Eugenio Beaudouin (Francia), Alberto Prebisch (Argentina), Marcel Breuer (Estados Unidos) y Alfonso Eduardo Reidy (Brasil), como miembros.

Los Premios son los siguientes: Primer premio: con 5.000.000 de pesos, los arquitectos Roberto Claudio Aflalo, Plinio Croce, Gian Carlos Gasperini (Brasil) y Eduardo Patricio Suarez (Argentina) que presentaron el anteproyecto Núm. 182; Segundo premio: con 2.250.000 pesos J. Boinoux y M. Folliasson (Francia), anteproyecto Núm. 142. Tercer premio: con 1 millón 750.000 pesos a José Manuel Fernández Plaza, Julio Bravo Giralt, Pablo Pintado y Riba y Alfonso Alvares Martínez (España), anteproyecto 99. Cuarto premio con 1.000.000 de pesos a Georges Bize y Jacques Ducollet (Francia), anteproyecto Núm. 114. Quinto premio de 750 mil pesos a Milton Pinto, Leonardo Turovlin y Enrique Besuievsky (Uruguay) anteproyecto Núm. 46. Sexto Premio con 500.000 pesos a Carlos Arana Holder, Antenor Orrego Spelucin, Juan Torres Higeras y Luis Vázquez Pancorbo (Perú) anteproyecto 198.

Hubo Menciones

Las menciones cayeron en los siguientes trabajos: primera, anteproyecto Núm. 25 de los arquitectos José Luis Guidali, José Luis Bacigalupo, Jorge Oswaldo

Riopedre, Héctor Ugarte, Juan María Caceres Monié, Fernando Ferrero, Alicia Mabel Mainero con 400.000 pesos. Segunda: anteproyecto Núm. 120, de los arquitectos Marvin Hatami y W. Lister de Colorado, 400.000 pesos. Tercera: anteproyecto Núm. 204 de los arquitectos norteamericanos Charles T. Berger y Harold J. Landrum, de Missouri, con 400.000 pesos. Cuarta: anteproyecto Núm. 71 de los arquitectos argentinos Carlos F. Lange y Luis A. Reborá, de Córdoba con 400.000 pesos.

Se entregaron además menciones honoríficas a los trabajos Núm. 3 de los arquitectos brasileños Marcos Konder Netto y Ulysses P. Burlamaqui, anteproyecto Núm. 110 de Inglaterra, integrado por los arquitectos Eduardo Terrazas De la Peña, mexicano y William Jack y Amhead E. Oral, ingleses y trabajo Núm. 113, del arquitecto italiano Maurisio Sacripanti.

Las autoridades e invitados fueron agasajados con un vino de honor. La firma organizadora ha comunicado que dicha Exposición permanecerá abierta al público hasta el 30 de abril, todos los días –inclusive sábado y domingo– en el horario de 10 a 12 y 17 a 21 horas.

Buenos Aires Contará con el Edificio más Alto de Sudamérica: el Peugeot

Fue inaugurada la "Exposición Interna" de Sud América. El mismo se construirá en la Avda. Libertador Gral. San Martín y Esmeralda, en la Capital Federal.

La ceremonia se realizó en el Pabellón de la Universidad de Buenos Aires, lugar conseguido por intermedio de la Sociedad Central de Arquitectos, entidad ésta organizadora del concurso. Concurrieron al acto diversas personalidades en representación del mundo diplomático y cultural.

En su carácter de asesor del concurso habló en primer término el Arquitecto Federico A. Ugarte, luego el Arquitecto Federico Ruiz Guíñard, presidente de la Sociedad Central de Arquitectos y finalmente el Sr. Raimundo Richard.

Por la firma organizadora se hallaban el Sr. Pierre Peugeot, miembro del consejo de la Casa Peugeot de Francia, el Sr. E. de Relahre, director ejecutivo de la misma, los señores Raimundo Richard y Joseph Bolgar, presidente y vicepresidente, respectivamente, del P.E. I. entidad promotora de la obra.

Entrega de Premios

Entre los aplausos de la concurrencia se procedió a la entrega de los premios acordados por el Jurado que estuvo constituido por los señores Martín Noel (Argentina) como presidente; Francisco García Vázquez (Argentina) y Francisco Rossi (Argentina) como secretarios, y Eugenio Beaudouin (Francia), Alberto Prebisch (Argentina), Marcel Breuer (Estados Unidos) y Alfonso Eduardo Reidy (Brasil), como miembros.

Los premios son los siguientes: Primer premio: con 5.000.000 de pesos, los arquitectos Roberto Claudio Affalo, Plinio Croce, Gian Carlos Pasperini (Brasil) y Eduardo Patricio Suárez (Argentina) que presentaron el anteproyecto N° 182; Segundo premio: con 2.250.000 pesos, J. Bolnoix y M. Follanson (Francia), anteproyecto N° 142; Tercer premio: con 1 millón 750.000 pesos a José Manuel Fernández Plaza, Lulio Bravo Girall, Pablo Pintado y Ribá y Alfonso Álvarez Martínez (España), anteproyecto 30; Cuarto premio: con 1.000.000 de pesos a Juan

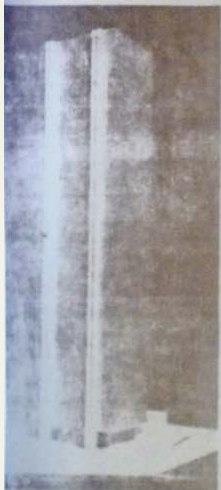
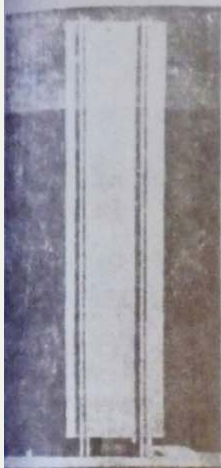
corbo (Perú) anteproyecto N° 198.

Hubo Menciones

Las menciones corresponden en los siguientes ordenes: primera, anteproyecto N° 25 de los arquitectos argentinos José Luis Hecizal po, Alfredo Luis Guíñard, Jorge Desvaldo Riquelme, Hector Ugarte, Juan María Cáceres, Martín, Fernando Pastore, A. Lina Michel, Maurice e Inésio de Isaac Baron, con 400.000 pesos; Segundo anteproyecto N° 107, de los arquitectos norteamericanos Marvin Hartman y W. Lister, de Colorado, 400.000 pesos; Tercer anteproyecto N° 204 de los arquitectos norteamericanos Charles T. Berger y Harid J. Landrum, de Missouri, con 400.000 pesos; Cuarto anteproyecto N° 77, de los arquitectos argentinos Carlos F. Lange y Luis A. Rolón, de Córdoba, con 400.000 pesos.

Se otorgaron además menciones honoríficas a los trabajos N° 3 de los arquitectos Haroldo y María Marcos Kender Natta y Ulyses P. Bolamagui, anteproyecto N° 110 de Inglaterra, integrado por los arquitectos Eduardo Terrazas de la Boda, mexicano y Ahmed E. Oudry y William Jack, ingleses, y trabajo N° 113, del arquitecto italiano Maurizio Sacripanti.

Las autoridades e invitados fueron agasajados con un vino de honor. La Orna organizadora ha comunicado que dicha Exposición permanecerá abierta al público hasta el 30 de abril, todos los días —inclusive sábado y domingo— en el horario de 10 a 12 y 17 a 21 horas.



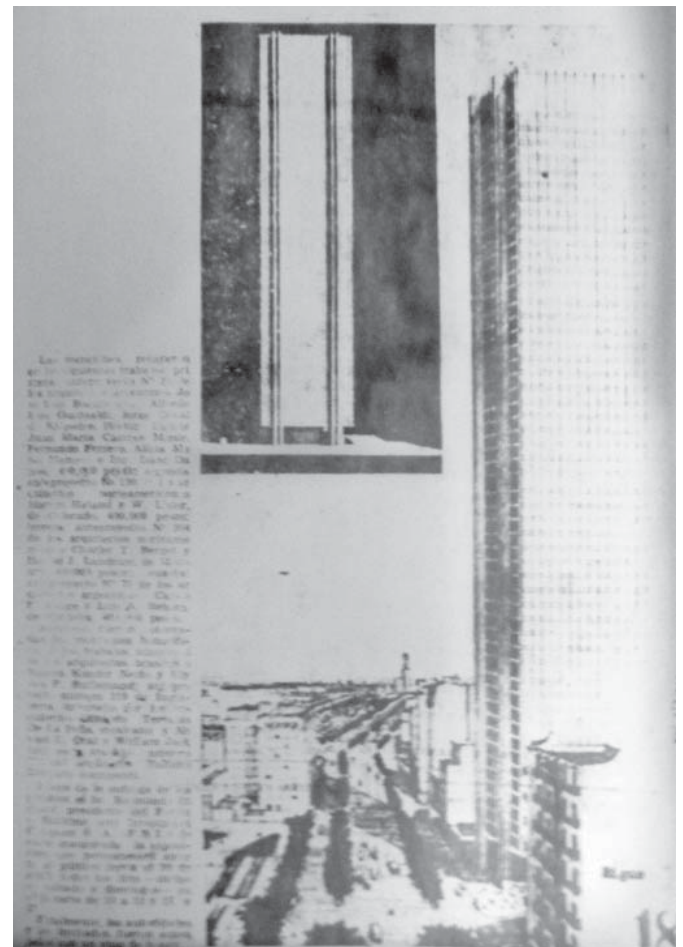
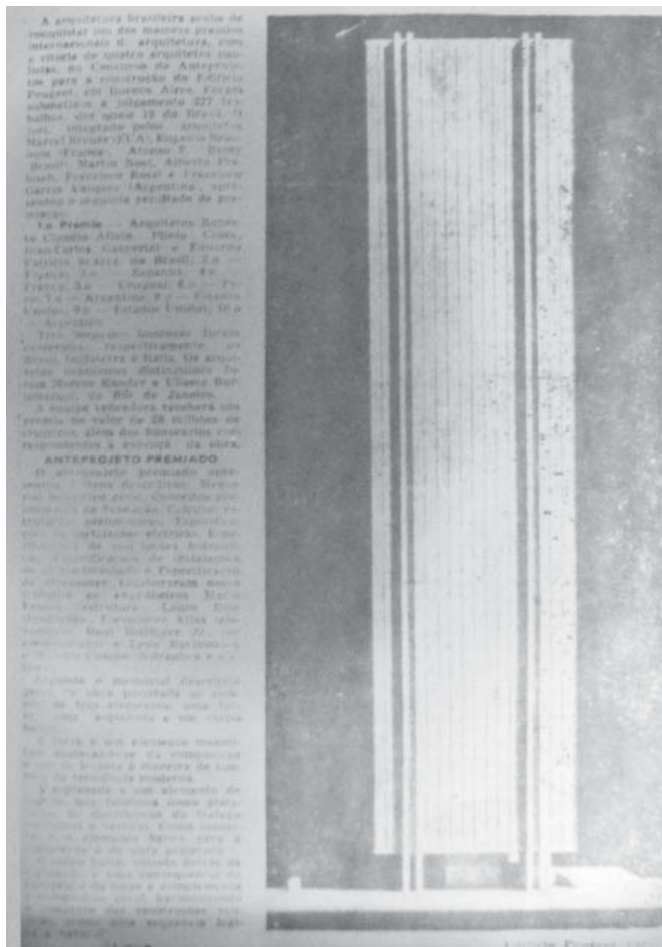
3er. Premio

Este anteproyecto de edificio para Peugeot mereció el tercer premio del jurado. Aspira a erigirse como un mástil o faro de paz que se ofrece a los hombres que llegan a esta tierra de América: un salmo anticipando a todos los hombres de estas tierras (latinoas a sus hermanos de todos los países del mundo

gría Bize y Jacques Ducollet (Francia), anteproyecto N° 114. Quinto premio de 750 mil pesos a Milton Pinto, Leonardo Turóvin y Enrique Beauievsky (Uruguay) anteproyecto N° 46. Sexto premio con 500.000 pesos a Carlos Arana Helder, Antenor Orrego Spelucín, Juan Torres Holguera y Luis Vázquez Pan-

Sao Paulo. "Arquitetos brasileiros vencem o concurso Peugeot na Argentina".
Sao Paulo, 27 de marzo de 1962.

El Rivadavia, Comodoro Rivadavia,
11 de abril de 1962.



La Nueva Providencia. "Entregaron Premios de un Concurso Peugeot". B. Blanca, 25 de abril de 1962.

Fotografía tomada durante el acto inaugural de la exposición y entrega de premios del concurso internacional de anteproyectos para el edificio Monumental Peugeot, que será el más alto de Sudamérica y se levantará en la Avenida Libertador General San Martín y Esmeralda, de la metrópoli.

Anteproyectos.

Con la asistencia de altos funcionarios nacionales y de la municipalidad de la ciudad de Buenos Aires, y representantes de embajadas extranjeras se realizó en el pabellón de la Universidad Nacional de Buenos Aires, el acto inaugural de la Exposición Internacional de los Anteproyectos del Edificio Monumental Peugeot, que se levantará en la avenida General San Martín y Esmeralda, y será el más alto de Sudamérica.

Se hizo entrega en la ocasión de los premios del concurso de anteproyectos para el edificio mencionado, adjudicados en la siguiente forma: primer premio, con 5.000.000 de pesos, los arquitectos Roberto Claudio Aflalo,

Plinio Croce, Gian Carlos Gasperini (Brasil) y Eduardo Patricio Suarez (Argentina); el segundo premio, con 2.250.000 pesos, J. Boinoux y M. Folliassson (Francia); tercer premio, con 1.750.000 pesos, José Manuel Fernández Plaza, Julio Bravo Giralt, Pablo Pintado y Riba y Alfonso Alvares Martínez (España); cuarto premio con 1.000.000 de pesos, Georges Bize y Jaques Ducollet (Francia); quinto premio, 750.000 pesos Milton Pinto, Leonardo Turovlin y Enrique Besuievsky (Uruguay); sexto premio, 500.mil pesos, Carlos Arana Holder, Antenor Orrego Spelucin, Juan Torres Higeras y Luis Vázquez Pancorbo (Perú).

Cuatro menciones de 400.000 pesos de distribuyeron entre arquitectos argentinos y estadounidenses, y tres menciones honoríficas correspondieron a profesionales de Brasil, Inglaterra e Italia.

La exposición de anteproyectos quedara abierta al público hasta el 30 del corriente.



INAUGURAN UNA EXPOSICION

Fotografía tomada durante el acto inaugural de la exposición y entrega de premios del concurso internacional de anteproyectos para el edificio Monumental Peugeot, que será el más alto de Sudamérica y se levantará en la Avenida Libertador General San Martín y Esmeralda, de la metrópoli.

ANTEPROYECTOS

Entregaron Premios de Un Concurso Peugeot

Con la asistencia de altos funcionarios nacionales y de la municipalidad de la ciudad de Buenos Aires, y representantes de embajadas extranjeras, se realizó en el pabellón de la Universidad Nacional de Buenos Aires, el acto inaugural de la Exposición Internacional de los Anteproyectos del Edificio Monumental Peugeot, que se levantará en la avenida General San Martín y Esmeralda, y será el más alto de Sudamérica.

También estuvieron presentes el señor Pierre Peugeot, presidente del consejo de la casa Peugeot de Francia, el señor E. de Bédar, director general de la misma, los señores Ramonido Richard y Joseph Buisson, presidente y vicepresidente, respectivamente, del Foreign Building and Investment Company S. A., entidad promotora de la obra, y miembros de la industria, la banca y el comercio. Los premios se hicieron entrega en la ocasión de los premios del concurso de anteproyectos para el edificio mencionado, adjudicados en la siguiente forma: primer premio, con 5.000.000 de pesos, los arquitectos Roberto Claudio Aflalo, Plinio Croce, Gian Carlos Gasperini (Brasil) y Eduardo Patricio Suarez (Argentina); segundo premio, con 2.250.000 pesos, J. Boinoux y M. Folliassson (Francia); tercer premio, con 1.750.000 pesos, José Manuel Fernández Plaza, Julio Bravo Giralt, Pablo Pintado y Riba y Alfonso Alvares Martínez (España); cuarto premio, con 1.000.000 de pesos, Georges Bize y Jaques Ducollet (Francia); quinto premio, 750.000 pesos, Milton Pinto, Leonardo Turovlin y Enrique Besuievsky (Uruguay); sexto premio, 500 mil pesos, Carlos Arana Holder, Antenor Orrego Spelucin, Juan Torres Higeras y Luis Vázquez Pancorbo (Perú).

Cuatro menciones de 400.000 pesos se distribuyeron entre arquitectos argentinos y estadounidenses, y tres menciones honoríficas correspondieron a profesionales de Brasil, Inglaterra e Italia. La exposición de anteproyectos quedara abierta al público hasta el 30 del corriente.

En su carácter de “más alto de Sudamérica” – más de 60 pisos en una superficie cubierta de 140.000 metros cuadrados – el mismo está designado a albergar oficinas para grandes empresas franco-suiza-argentinas que, agrupadas en la Foreign Building and Investment Company decidieron para el caso una inversión conjunta que supera el orden de los 20 millones de dólares. Vencido el plazo para presentar los anteproyectos. Se había recibido un total de 226 trabajos, que plasmaban según distintos enfoques técnicos y estéticos, las características fundamentales señaladas por las firmas productoras: Grupo de oficinas y viviendas, estas últimas con un mínimo de 20 departamentos a utilizar como alojamiento de huéspedes de las diversas compañías que ocupan el edificio. Grupo Comercial destinado a negocios, peluquerías y baños, distribuidos en galería de 40 locales, con una superficie media de 20m² por local. Otros 10 locales de 60m² cada uno, serían la futura sede de sucursales bancarias. Grupo cultural y social, con dos anfiteatros capaces de albergar 500 y 250 personas respectivamente. Gran sala para recepciones diseñada en una superficie cubierta de casi 400 metros cuadrados en número de tres, uno de auto service –aproximadamente de 1.200 m²-, otro como restorancuitería bar (500 m²) y el último de gran lujo, con ubicación para orquesta y pista de baile.

Los miembros del jurado – arquitectos Marcel Brouer, norteamericano y Alfonso Eduardo Reydi, brasileño, ambos representantes de la Unión Internacional de Arquitectos; Eugene

Elie Beaudoin, francés y Martin Noel, argentino, presidente del jurado, por la F.B.I. y los Arquitectos Francisco Rossi y Francisco García Vázquez, en representación de la Sociedad Central de Arquitectos de nuestro país -, luego de ardua tarea selectiva, otorgaron el primer premio al anteproyecto presentado por el quipo profesional de Sao Paulo, Brasil, que integraron los arquitectos Roberto Claudio Aflalo, Plinio Croce, Gian Carlos Gasperini y Eduardo Patricio Suarez, este último de nacionalidad argentina. Este trabajo se compone fundamentalmente de tres elementos: torre, explanada y cuerpo bajo. La primera es un elemento monolítico que se destaca de la composición, levantándose a manera de símbolo de la tecnología moderna. Por su parte, la explanada constituye un elemento de ligazón que cumple las funciones de plataforma de distribución del tránsito horizontal y vertical. El cuerpo bajo está situado detrás de la explanada, complementando con su presencia la composición general y el conjunto de las construcciones vecinas.

Recibió el segundo premio el dinámico a la vez que noble proyecto realizado por los arquitectos franceses J. Boinoux y M. Folliasson. El trabajo Núm. 99, de los arquitectos españoles José Manuel Fernández Plaza, Julio Bravo Giralt, Pablo Pintado y Riba y Alfonso Alvarés Martínez, obtuvo el tercer premio del concurso. Este proyecto se elaboró en base a la idea de una torre simple, escueta a manera de una vertical en la ciudad. El cuarto premio, al igual que el segundo, correspondió a profesionales franceses. El trabajo número 46,

presentado por los arquitectos uruguayos Milton Pinto, Leonardo Turovlin y Enrique Besuievsky fue distinguido con el quinto premio, mientras que el sexto se adjudicó al equipo integrado por 5 arquitectos peruanos. Las cuatro menciones establecidas en el concurso recayeron en profesionales estadounidenses y argentinos. Dado el carácter extraordinario del concurso se resolvió realizar una exposición de los anteproyectos, cuyo acto inaugural tuvo lugar en el pabellón de la Universidad de Buenos Aires, oportunidad en la que se hizo entrega de los premios correspondientes. Al acto asistieron destacadas personalidades de los ambientes estatales, profesionales y empresarios. En su carácter de asesor del concurso se dirigió a los presentes el arquitecto Federico A. Ugarte, a quien sucedieron en el uso de la palabra el arquitecto Federico Riuz Guiñazu y el señor Raimundo Richard, presidente de la entidad promotora del edificio. En la inauguración de la muestra, que finalizó con un vino de honor, estuvieron presentes el Intendente Municipal Sr. Hernán Giralt, el secretario de Trabajo y Seguridad Social Dr. Oscar R. Puigross, los embajadores de Brasil y Rusia, el secretario de la embajada de los Estados Unidos, y los ministros consejeros de las embajadas de España y México. El señor Pierre Peugeot, miembro del consejo de la casa Peugeot de Francia, viajó a nuestro país con tal motivo. La exposición permanecerá abierta hasta el día 30 de abril, y podrá ser visitada incluso sábados y domingos en el horario de 10 a 12 y de 17 a 21 horas.

Edificio Peugeot

sajería, policía y bomberos, enfermería y dependencias para mayor domo, con vivienda.

En la parte superior del edificio, se previó la instalación de estaciones meteorológica y de radio, y un canal de T.V.

Los miembros del jurado —arquitectos Marcel Brouer, norteamericano y Alfonso Eduardo Reydi, brasileño, ambos representantes de la Unión Internacional de Arquitectos; Eugene Elie Beaudoin, francés y Martín Noel, argentino, presidente del jurado, por la F.B.I., y los Arquitectos Francisco Rossi y Francisco García Vázquez, en representación de la Sociedad Central de Arquitectos de nuestro país—, luego de ardua tarea selectiva, otorgaron el primer premio al anteproyecto presentado por el equipo profesional de Sao Paulo, Brasil, que integraron los arquitectos Roberto Claudio Affalo, Plinio Croce, Gian Carlo Gasperini y Eduardo Patricio Suárez, este último de nacionalidad argentina. Este trabajo se compone fundamentalmente de tres elementos: torre, explanada y cuerpo bajo. La primera es un elemento monolítico que se destaca de la composición, levantándose a manera de símbolo de la tecnología moderna. Por su parte, la explanada constituye un elemento de ligazón que cumple las funciones de plataforma de distribución del tráfico horizontal y vertical. El cuerpo bajo está situado detrás de la explanada, complementando con su presencia la composición general y el conjunto de las construcciones vecinas.

Recibió el segundo premio el dinámico a la vez que noble proyecto realizado por los arquitectos franceses J. Binoux y M. Follissson. El trabajo N° 99, de los arquitectos españoles José Manuel Fernández Plaza, Julio Bravo Giralt, Pablo Pintado y Riba y del ingeniero Alfonso Alvarez Martínez, obtuvo el tercer premio del concurso. Este proyecto se

elaboró en base a la idea de una torre simple, esbelta, a manera de una vertical en la ciudad.

El cuarto premio, al igual que el segundo, correspondió a profesionales franceses. El trabajo número 46, presentado por los arquitectos uruguayos Milton Pinto, Enrique Besnievsky y Leonardo Turovlin, fue distinguido con el quinto premio, mientras que el sexto se adjudicó al equipo integrado por 5 arquitectos peruanos.

Las cuatro menciones establecidas en el concurso recaerán en profesionales estadounidenses y argentinos, entre estos últimos, los arquitectos Héctor Ugarte, José Luis Baez Galupo, Alfredo Luis Gurdadín, Jorge Osvaldo Riposte, Juan María Cáceres Monic, Fernando Ferrero, Alidia Mabel Mainero, Carlos F. Lange y Luis Rébora (ambos de la ciudad de Córdoba) y el ingeniero Isaac Danon.

Dado el carácter extraordinario del concurso, se resolvió realizar una exposición de los anteproyectos, cuyo acto inaugural tuvo lugar en el pabellón de la Universidad de Buenos Aires, oportunidad en la que se hizo entrega de los premios correspondientes.

Al acto asistieron destacadas personalidades de los ambientes estatales, profesionales y empresarios. En su carácter de asesor del concurso se dirigió a los presentes el arquitecto Federico A. Ugarte, a quien sucedieron en el uso de la palabra el arquitecto Federico Ruiz Guinazu y el señor Raimundo Richard, presidente de la entidad promotora del edificio.

En la inauguración de la muestra, que finalizó con un vino de honor, estuvieron presentes el Intendente Municipal Sr. Hernán Giralt, el secretario de Trabajo y Seguridad Social Dr. Oscar R. Puigross, los embajadores de Brasil, Rusia y Francia, el secretario de la embajada de Estados Unidos, y los ministros consejeros de las embajadas de España y México. El señor Pierre Peugeot, miembro del consejo de la casa Peugeot de Francia, viajó a nuestro país con tal motivo.

La exposición permanecerá abierta hasta el día 30 de abril, y podrá ser visitada incluso sábados y domingos en el horario de 10 a 12 y de 17 a 21 horas.

(Sigúe)

Vivienda. "Edificio Peugeot". Buenos Aires, abril de 1962.

El Territorio." Peugeot levanta en Buenos Aires el Edificio mas alto de Sud America". Posadas, 12 de abril de 1962

PEUGEOT LEVANTA EN BUENOS AIRES EL EDIFICIO MAS ALTO DE SUD AMERICA

Ha constituido un nuevo mundial la Exposición Internacional de los emprendedores del Territorio Peugeot, que se levantará en la Avenida Libertador General San Martín y General de Buenos Aires. Este edificio será el más alto de Sud América. La exposición se realizó en el pabellón que la Universidad de Buenos Aires presta a pedido de la Sociedad Central de Arquitectos, y por ella destacó un mundo de personas.

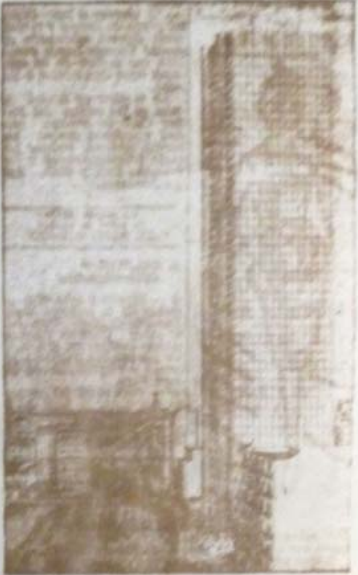
Para esta construcción se empleó un tipo de hormigón que se llama a un concreto de arcillas y con una gran resistencia y muy raras. El grupo ganador (Premio 5 millones de pesos) estaba compuesto por los señores Roberto C. Aflalo, Plinio Croce, Giancarlo Gasperini (Italia) y Eduardo P. Suarez (Argentina). Todos los proyectos concursaron, fueron premiados. El premio mayor fue de \$ 500 mil.

Características

Las características del edificio son verdaderamente extraordinarias y se destiñan especialmente a ser sede de grandes empresas comerciales. Contará con un grupo de oficinas dotadas del máximo confort y con dependencias apropiadas para que se desarrollen compañías dispuestas en sus instalaciones de habitaciones por huéspedes. Los cuerpos del edificio comprenden un grupo comercial, otro cultural y social, uno especial para restaurantes y un inmenso garage con una superficie total de 30.000 metros cuadrados, lo que permitirá el estacionamiento de 1.500 vehículos. La entrada a estos se efectuará mediante rampas e instalaciones mecánicas a la vez. Completa la obra un grupo de servicios privados para la atención de las necesidades del edificio. El edificio en su parte superior será instalado una estación meteorológica, una de radio y un canal T.V.

Los Señores Peugeot

Con motivo del evento que estamos presenciando, llegamos a conocer a los señores Peugeot, quienes se encuentran en Buenos Aires, y se encuentran en el momento de estar y visitar el



Este es la maqueta del edificio Peugeot que se levantará en Buenos Aires.

Publicidad de hormigón y aire acondicionado del primer premio. Diario La Nación. Buenos Aires, 1 de abril de 1962


ROBERTO C. AFLALO
PLINIO CROCE
GIANCARLO GASPERINI
EDUARDO P. SUAREZ

Entre 227 trabajos, sendo 208 de otras naciones, se coronó internacionalmente para el Edificio "Peugeot" en Buenos Aires, el mejor edificio en concreto armado en el mundo.

CEBEC

presenta al más moderno acondicionamiento de aire en concreto armado en ter sido escollido por este mundo.

CEBEC
air condicionado



Sala Especial de la IV Bienal Internacional de Arquitectura 1999, Sao Paulo



El señor Raimundo Richard, Presidente de la Foreign Building and Investment Company S.A. con el grupo brasileño ganador del primer premio, marzo de 1962.



El señor Raimundo Richard, Presidente de la Foreign Building and Investment Company S.A. con el grupo uruguayo ganador del quinto premio, marzo de 1962.



Estudio Pinto - Turovlin

Fuente: Fotografías Montevideo, septiembre de 2008,
Santiago Vanegas Peña



Arquitecto Milton Pinto

Fuente: Fotografías Montevideo, septiembre de 2008,
Santiago Vanegas Peña



Afiches de la exposición Ciudades Verticales.
 Concurso Internacional de Anteproyectos, Edificio Peugeot, Buenos Aires, 1962.
 Enero de 2010. Facultad de Arquitectura de la
 Universidad de Cuenca.

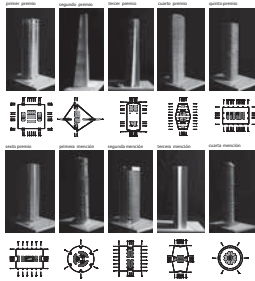
Ciudades Verticales
 CONCURSO INTERNACIONAL DE ANTEPROYECTOS
 Edificio Peugeot, Buenos Aires, 1962

Teoría e Historia IV
 Boris Albornoz

UNIVERSIDAD DE CUENCA
 Facultad de Arquitectura y Urbanismo

enero
 11-25
 de 2010

Sala de Exposiciones



Las maquetas de las estructuras de los diez primeros premios a escala 1:2000 fueron realizadas por el Grupo de Teoría e Historia IV de la Facultad de Arquitectura de la Universidad de Cuenca dirigidas por Boris Albornoz en el módulo Ciudades Verticales.

Maqueta Primer Premio	Claudia Albornoz
Maqueta Segundo Premio	Juan Hidalgo
Maqueta Tercer Premio	José Paredes
Maqueta Cuarto Premio	Damián Castillo
Maqueta Quinto Premio	Rafael Álvarez
Maqueta Sexto Premio	Edmundo Cuervo
Maqueta Séptimo Premio	Tomas Galardo
Maqueta Segundo Mención	Cristian Cejudo
Maqueta Tercera Mención	Walter Cuevas - Santiago Varago
Maqueta Cuarta Mención	Santiago Sanchez - Santiago Varago

Reclutaje de plantas arquitectónicas y montajes
 Santiago Varago Peña

Modelos 3D
 Pablo Moja Pacheco
 Andrés Venegas Torrealba
 Santiago Varago Peña

El análisis de los diez primeros anteproyectos del concurso Peugeot, reflexiones, criterios y metodologías pueden encontrarse y descargarse en el libro de Albornoz, "La Estructura como Principio de Orden. Concurso Internacional de Anteproyectos Edificio Peugeot, Buenos Aires, 1962" publicado por el Grupo de Teoría e Historia IV de la Facultad de Arquitectura de la Universidad de Cuenca, noviembre de 2009.



Ciudades Verticales

CONCURSO INTERNACIONAL DE ANTEPROYECTOS

Edificio Peugeot, Buenos Aires, 1962



UNIVERSIDAD DE CUENCA
 Facultad de Arquitectura y Urbanismo

Teoría e Historia IV

enero
 11-25
 de 2010

Sala de Exposiciones



UNIVERSIDAD DE CUENCA
 Fundada desde 1867

FACULTAD DE ARQUITECTURA Y URBANISMO
 MAESTRÍA DE PROYECTOS ARQUITECTÓNICOS





Ciudades Verticales



Las ciudades verticales son un concepto de desarrollo urbano que busca maximizar el uso del espacio disponible en un área urbana densa. Este tipo de desarrollo implica la construcción de edificios altos que albergan viviendas, oficinas, comercios y servicios, reduciendo así la necesidad de expansión horizontal y promoviendo un uso más eficiente del suelo.



Este tipo de desarrollo urbano puede tener ventajas significativas, como la reducción de la contaminación, el ahorro de recursos y la promoción de un estilo de vida más saludable y sostenible. Sin embargo, también plantea desafíos, como la necesidad de infraestructura adecuada y la gestión de la densidad urbana.



La Idea



Fotografía de la exposición de maquetas y afiches
Ciudades Verticales. Concurso Internacional de
Anteproyectos, Edificio Peugeot, Buenos Aires,
1962.

Enero de 2010. Facultad de Arquitectura de la
Universidad de Cuenca.

Afiches Ciudades Verticales. Concurso
Internacional de Anteproyectos, Edificio Peugeot,
Buenos Aires, 1962.

Enero de 2010. Facultad de Arquitectura de la
Universidad de Cuenca.

CONCURSO INTERNACIONAL DE ANTEPROYECTOS Edificio Peugeot, Buenos Aires, 1962	CONCURSO INTERNACIONAL DE ANTEPROYECTOS Edificio Peugeot, Buenos Aires, 1962	CONCURSO INTERNACIONAL DE ANTEPROYECTOS Edificio Peugeot, Buenos Aires, 1962	CONCURSO INTERNACIONAL DE ANTEPROYECTOS Edificio Peugeot, Buenos Aires, 1962	CONCURSO INTERNACIONAL DE ANTEPROYECTOS Edificio Peugeot, Buenos Aires, 1962
<p>PLANO INGENIERÍA</p>	<p>PLANO INGENIERÍA</p>	<p>PLANO INGENIERÍA</p>	<p>PLANO INGENIERÍA</p>	<p>PLANO INGENIERÍA</p>
<p>primer premio Roberto Claudio Alfaro (ARGENTINA) Pablo Costa (ARGENTINA) Gian Carlo Gargano (ARGENTINA) Eduardo Sauer (ARGENTINA)</p>	<p>segundo premio J. Basso (FRANCIA) M. Follmann (FRANCIA)</p>	<p>tercer premio Manuel Fernández Plaza (URUGUAY) Julio Basso (FRANCIA) Pablo Perrotti y Rita (URUGUAY) Alfonso Alvarez Martínez (URUGUAY)</p>	<p>cuarto premio Georges Bore (FRANCIA) Jacques Carrière (FRANCIA)</p>	<p>quinto premio Miguel Peris (URUGUAY) Lorena Serrato (ARGENTINA) Enrique Benavente (URUGUAY)</p>

