

El Concurso para el edificio Peugeot (1962): entre el rascacielos y la torre

The Peugeot Building Competition: Between the Tower and the Skyscraper

Sebastian Malecki

Facultad de Arquitectura, Urbanismo y Diseño, Universidad Nacional de Córdoba, Argentina

Virginia Bonicatto

Ana Brandoni

Instituto de Investigaciones en Historia, Teoría y Praxis de la Arquitectura y la Ciudad, Facultad de Arquitectura y Urbanismo, Universidad Nacional de La Plata, Argentina

Resumen

En el presente artículo nos interesa indagar sobre el Concurso Peugeot de 1962 y su contexto: ¿Qué se buscaba producir con el concurso? ¿Cuáles eran los debates disciplinares en torno a las edificaciones en altura? ¿Se trataba de una torre o de un rascacielos? ¿Cómo se situaba respecto a la normativa urbana existente? ¿Por qué se lo llamó Peugeot? El análisis del concurso nos permitirá indagar en el contexto que atravesaba Argentina en los tempranos sesenta, al tiempo que avanzar en una serie de discusiones y normativas que en el momento se estaban dando sobre las construcciones en altura en el país, así como recuperar una serie de reflexiones que daban cuenta de una serie de transformaciones en torno a los rascacielos. Así, quisiéramos plantear, a modo de hipótesis, que, en primer lugar, la elección del nombre Peugeot para el edificio parece haber sido una estrategia de Richard para consolidar su relación con la automotriz francesa, que acababa de instalarse en el país; en segundo lugar, que el concurso se realizó de forma independiente y ajena a las soluciones que la ciudad de Buenos Aires estaba realizando para la época en relación a su área terciaria y de rascacielos con el proyecto de Catalinas Norte; en tercer lugar, que el proyecto ganador, que adoptaba una solución de prisma puro, se acercaba más a un edificio en torre que a un rascacielos y, por último, que dicha propuesta, si bien resultaba novedosa en su momento, en poco tiempo se convirtió en un modelo reproducido. Un modelo que, para una parte de la cultura arquitectónica de la época, era indicio de la "crisis" del rascacielos.

Palabras clave: concurso Peugeot, rascacielos, torre, Argentina

Abstract

The aim of this article is to investigate the 1962 Peugeot Competition and its context: What was the aim of the competition? What were the disciplinary debates around high-rise buildings? Was this a tower or a skyscraper? How was it situated with respect to existing urban regulations? Why was it called Peugeot? The analysis of the competition will allow us to investigate Argentina's early sixties context, at the same time we will focus on a series of discussions and regulations regarding high-rise construction that were taking place in the country, as well as analyzing a series of ideas that represented transformations on skyscrapers. Thus, we would like to propose as a hypothesis, firstly, that the choice of the name Peugeot for the building seems to have been a strategy by Richard to consolidate his relationship with the French automaker; secondly, that the competition was carried out independently to the solutions that the city of Buenos Aires was carrying out at the time in relation to its tertiary and skyscraper and the Catalinas Norte project; thirdly, that the winning project, which adopted a pure prism solution, was closer to a tower than to a skyscraper and, finally, that the proposal, although innovative at the time, soon became a repeated model. A model that, for a part of the architectural culture of the time, was an indication of the "crisis" of the skyscraper.

Keywords: Peugeot competition, skyscraper, tower, Argentina

I Presentación

En 1962 tuvo lugar el llamado al concurso de anteproyectos más grande realizado en Argentina. La propuesta partía de un grupo empresarial, la compañía *Foreign Building and Investment Co.* presidida por Raimundo Richard, que había delegado en la Sociedad Central de Arquitectos (SCA) la convocatoria internacional al certamen para el diseño del que llamarían “Edificio Peugeot”. Realizado en el marco del desarrollismo que caracterizó al gobierno de Arturo Frondizi, el llamado tuvo una recepción sin precedentes, recibiendo proyectos de todas partes del mundo. Una vez finalizado y anunciado los ganadores, se hicieron notas en televisión, periódicos y revistas y, además, se realizó una enorme exposición con una buena cantidad de los trabajos presentados. En el *Boletín de la SCA* publicado con motivo del certamen, se expresaba que:

El deseo de los inversores franco-suizo-argentinos, agrupados en la *Foreign Building and Investment Company S.A.* 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. (Arquitectura contemporánea. Concurso Peugeot, 1963, p. 53)

El tiempo pasó. El edificio nunca llegó a construirse. La importancia del concurso se diluyó con el paso del tiempo. De los 228 proyectos presentados, sólo quedaron unas pocas imágenes de aquellos que fueron difundidos en el *Boletín de la SCA* y en algunas publicaciones periódicas del momento. El episodio tampoco ha sido objeto de interés para la historiografía local o internacional que, cuando lo ha abordado, ha sido de forma más bien tangencial. Es el caso, por ejemplo, de Jorge Francisco Liernur (1980, 1994, 2001) que, entre sus numerosos trabajos que estudian el problema de las construcciones en altura en Argentina, no avanzó específicamente sobre el concurso.¹

En el presente trabajo nos interesa indagar en el concurso y su contexto: ¿Qué se buscaba producir con el concurso? ¿Cuáles eran los debates

disciplinarios en torno a las edificaciones en altura? ¿Se trataba de una torre o de un rascacielos? ¿Cómo se situaba respecto a la normativa urbana existente? ¿Por qué se lo llamó *Peugeot*? Habría que precisar que la poca información disponible limita las posibilidades de análisis. Por caso, no queda clara la relación entre la entidad promotora del concurso y la empresa Peugeot. Pero tampoco se conocen los nombres de los proyectistas de muchas de las propuestas. De todas maneras, el concurso nos permite, por un lado, indagar en el contexto específico que atravesaba Argentina en los tempranos sesenta, al tiempo que avanzar en una serie de discusiones y normativas que en el momento se estaban dando sobre las construcciones en altura; por otro lado, recuperar una serie de reflexiones teóricas e historiográficas que daban cuenta de una serie de transformaciones en torno a los rascacielos.

Así, quisiéramos plantear, a modo de hipótesis, que, en primer lugar, la elección del nombre Peugeot para el edificio parece haber sido una estrategia de Richard para consolidar su relación con la automotriz francesa, que acababa de instalarse en el país; en segundo lugar, que el concurso se realizó de forma independiente y ajena a las soluciones que la ciudad de Buenos Aires estaba realizando para la época en relación a su área terciaria y de rascacielos con el proyecto de Catalinas Norte; en tercer lugar, que el proyecto ganador, que adoptaba una solución de prisma puro, se acercaba más a un edificio en torre que a un rascacielos y, por último, que dicha propuesta, si bien resultaba novedosa en su momento, en poco tiempo se convirtió en un modelo reproducido. Un modelo que, para una parte de la cultura arquitectónica de la época, era indicio de la “crisis” del rascacielos.

El artículo se organiza en cuatro apartados: el primero busca precisar el contexto argentino en el que se realizó el concurso; el segundo recupera la recepción del mismo en la prensa especializada local; el tercero sitúa al concurso en el marco más amplio de los debates sobre el nuevo código de construcción, los Edificios de Iluminación Total y el proyecto de Catalinas Norte; y, en el último, se recogen una serie de indagaciones de Manfredo Tafuri y Diana Agrest, considerados como

emergentes de una nueva aproximación a la temática del rascacielos.

II El contexto local del concurso

Raimundo Richard, presidente de la *Foreign Building and Investment Co.* fue el impulsor del concurso Peugeot. La *Foreign Building*, en tanto entidad patrocinadora, convocó a Federico Ugarte como asesor del concurso, confirmado en ese rol por la SCA, que había asumido el papel de entidad organizadora. Como se esperaba que el concurso tuviera una gran repercusión internacional, se respetó el reglamento de concursos de la Unión Internacional de Arquitectos, obteniéndose el respaldo de esta y de la Federación Panamericana de Asociaciones de Arquitectos. Las bases fueron elaboradas por Ugarte y Alejandro Billoch Newbery, con la colaboración de Ricardo Coppa Oliver, Luciano Noire y Geraldo B. de Macedo, propuestos por la entidad promotora. Las bases establecían un programa multifuncional para un edificio de unos 140.000 m² destinados en su mayoría a oficinas para grandes empresas, pero que, además, debía incluir unas 20 viviendas, comercios, salas para actividades culturales y sociales (una para 500 personas y otra para 250), restaurantes, garaje y servicios generales.

Según el Boletín de la SCA, “probablemente la mayor importancia de la obra reside no en su magnitud material, sino en la resonancia mundial que despertó el concurso” (*Arquitectura contemporánea. Concurso Peugeot, 1963*, p. 53). Efectivamente, con diez premios ofrecidos (6 premios y 4 menciones, a las que luego agregaron 4 menciones honoríficas), fue mucho el interés internacional que suscitó: solicitaron las bases 866 equipos de arquitectura de 55 países. Finalmente, un 26 % mandó sus propuestas, lo que representó 228 proyectos.

El jurado del concurso estuvo constituido por personalidades de Argentina y del extranjero. En representación de la UIA fueron nombrados Marcel Breuer y Eduardo Reidy. Por la entidad promotora Eugene Elie Beaudoin, Martín Noel y Alberto Prebisch. Por la Federación Argentina de

Sociedades de Arquitectos Francisco Rossi y por la SCA Francisco García Vázquez. Así, buena parte del jurado estaba formada por destacados profesionales con un alto reconocimiento internacional, como Breuer y Reidy, o nacional, como Prebisch.

En marzo de 1962, el diario *Clarín* publicó una nota en referencia al concurso del edificio Peugeot con el título “Confianza en la economía argentina” (*Clarín*, 28 de marzo de 1962). Este título nos permite analizar, por lo menos brevemente, el contexto en el que se realizó el llamado al concurso. Conviene recordar que fue en estos primeros años de la década del sesenta que se sustanciaron algunos de los principales concursos de arquitectura de la época: el Banco de Londres (1960), el Colegio Manuel Belgrano de la Universidad Nacional de Córdoba (1960), la Biblioteca Nacional (1962) o la Ciudad Universitaria de la Universidad Nacional de Córdoba (1962). Estos casos muestran el fuerte impulso que se le dio a la obra pública en el marco desarrollista. Como ha señalado Liernur (2001), buena parte de esa obra pública se hizo bajo la modalidad de concurso, una institución que, si bien existía en el país desde finales del siglo XIX, tuvo su momento de mayor auge en esta época y permitió, por un lado, que jóvenes profesionales – muchos de ellos recién egresados– pudieran conseguir importantes encargos y/o premios y, por otro lado, resultó en una de las principales vías del debate disciplinar, ya que muchas de las propuestas presentadas a los concursos resultaban innovadoras o escapaban de las soluciones usadas hasta el momento.

En 1958, luego del golpe de Estado de 1955 que derrocó a Perón y del gobierno de la autodenominada “Revolución Libertadora”, Arturo Frondizi ganó las elecciones presidenciales con una propuesta de tipo “desarrollista”. Precisamente, el pensamiento desarrollista, que tuvo en Raúl Prebisch, director de la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), uno de sus principales impulsores, postulaba que para que los países pudieran salir de su situación de subdesarrollo –producto de un intercambio comercial desigual–, se requería no sólo fomentar el mercado interno, sino también

convocar grandes capitales internacionales que pudieran financiar determinados sectores económicos que se consideraban estratégicos, sobre todo aquellos ligados a la industria pesada y la energía.² Si bien el comienzo de su mandato estuvo signado por una serie de turbulencias económicas –creciente déficit fiscal, balanza comercial deficitaria, notable incremento de la inflación–, a finales de diciembre de 1958, el gobierno presentó un plan de estabilización que buscaba bajar la inflación, contener y reducir el gasto público y asegurar las condiciones para el ingreso de capitales extranjeros (Gerchunoff y Llach, 2021).

El año 1959 fue complicado, con la inflación descontrolada y con la presión de los militares sobre el gobierno. La llegada de Álvaro Alsogaray –de extracción liberal– al Ministerio de Economía y Trabajo calmó los ánimos y, durante ese año, las principales variables económicas tendieron a normalizarse. De tal forma, entre 1960 y 1961, la economía creció a un 8 % anual. Gerchunoff y Llach señalan que en 1961 se dio un “boom inversor” de capitales extranjeros, que los autores calcularon en 322 millones de dólares (equivalente al 30 % de las exportaciones). Tanto era así que el *Financial Times* declaró en 1960 al peso argentino como “moneda estrella” del año (citado en Gerchunoff y Llach, 2021, p. 312). Una de las áreas privilegiadas de la política desarrollista, junto al petróleo, la siderurgia y la química, fue la producción automotriz, que creció un 80 % entre 1958 y 1961 (Gerchunoff y Llach, 2021, p. 315). A todo ello, hay que sumarle el lanzamiento, en 1961, de la “Alianza para el progreso” impulsada por el presidente norteamericano John F. Kennedy que ayudó a generar, en el país, la impresión de un “clima favorable” para los negocios (Karuse, 1963).

En este marco es que debemos situar la llegada de Peugeot a la Argentina. En 1956, el modelo 403 de Peugeot comenzó a importarse. Su éxito en el mercado local propició que la empresa francesa decidiera radicarse en el país. En 1958 se firmó un acuerdo con la empresa Industriales Argentinos Fabricantes de Automóviles (IAFA). Al año siguiente, el gobierno aprobó el plan de IAFA, y en 1960, finalmente, se instaló la fábrica en

Berazategui, comenzando la producción local de autos Peugeot (Carrera, 2010, p. 40-41).

Hemos señalado que la entidad promotora del concurso Peugeot fue la *Foreign Building and Investment Co.* que, según *Clarín* (Confianza en la Economía Argentina, 1962), estaba compuesta por un tercio de capitales argentinos, un tercio europeos –con el Imefbank de Ginebra, Suiza, incluido–, y otro norteamericano. Su principal referente, y quien figuraba en los diversos relatos como el impulsor de la iniciativa, era Raimundo Richard. Ahora bien, teniendo en cuenta que las bases del concurso proponían un edificio de oficinas para múltiples empresas, áreas de cultura, gastronomía, etc. y, por tanto, no era un edificio específico para la empresa Peugeot, cabe la pregunta de por qué se lo denominó así. Más aún, teniendo en cuenta la publicidad que significaba un “rascacielos” con el nombre de una empresa, una situación que era corriente en los Estados Unidos. De la poca documentación disponible, no se observa que la empresa Peugeot haya estado involucrada directamente. Aunque Pierre Peugeot, miembro del directorio de la empresa francesa, vino al país con motivo del concurso (Visita nuestro país el señor Pierre Peugeot, 1962). Al parecer, Richard era el representante de Peugeot y director de IAFA (La calidad no se discute, 2001), tenía buenas relaciones con el sector de los “azules” de las fuerzas armadas y había sido uno de los primeros accionistas “secretos” de la revista *Primera Plana* (Mochkofsky, 2003, s/n). Sobre esta información, se podría pensar que, si se entiende al rascacielos como un generador de confianza económica pero también como símbolo y como objeto publicitario, la decisión de llamar Peugeot al edificio que se proponía construir fue una estrategia del propio Richard para consolidar su vínculo con dicha empresa, la que, como se indicó, había iniciado sus actividades en el país tan sólo dos años antes. Abonaría esta hipótesis el hecho de que IAFA comenzó a tener dificultades financieras en 1963, y en 1964 debió cerrar sus puertas debido a problemas legales con la importación de piezas –la empresa fue multada por contrabando de piezas por 17 millones de pesos (Carrera, 2010, p. 41)–. Posterior a esto, fue la propia casa matriz de Peugeot, en asociación con Citroën, la que asumió el control

de la fábrica, por intermedio de la Sociedad Anónima Franco Argentina de Automotores (SAFRAR) (Carrera, 2010, p. 41-43). Y es significativo que, en ese marco, Peugeot no haya insistido con la construcción del rascacielos.

III El concurso y su recepción en medios especializados locales

En este apartado, nos interesa recuperar la recepción del concurso en los medios locales, en tanto dan cuenta de cierto estado del debate disciplinar en el país respecto a esta tipología. En tal sentido, las reflexiones que suscitó el concurso apuntaban, en general, a una mirada más bien negativa o pesimista respecto a su impacto a nivel urbano, en un marco en el que la temática del rascacielos no era objeto de una reflexión teórica específica.

La recepción local del certamen se puede dividir, por un lado, en la amplia difusión que se les dio a los resultados del concurso y la exposición que se organizó luego (Figura 1). Por ejemplo, *Nuestra Arquitectura*, el *Boletín de la SCA* o *Summa* publicaron notas en las que se hacía una breve reseña del concurso y, en general, exponían buena parte de los proyectos ganadores, incluido un extracto del dictamen y, en algunos casos, como en el *Boletín de la SCA*, un considerable número de los proyectos presentados que resultaban de mayor interés. Y, por otro lado, en unas pocas notas que analizaban los resultados del concurso, publicadas en *Summa*. En general, estas tenían un tono pesimista o, por lo menos, escéptico respecto tanto al concurso en sí como al proyecto ganador. Algunos de los argumentos allí esgrimidos se venían usando desde tiempo atrás. La escasez de notas hace pensar que, luego del entusiasmo que generó la cantidad y variedad de propuestas – potenciado por la exposición realizada –, el concurso pasó al olvido.

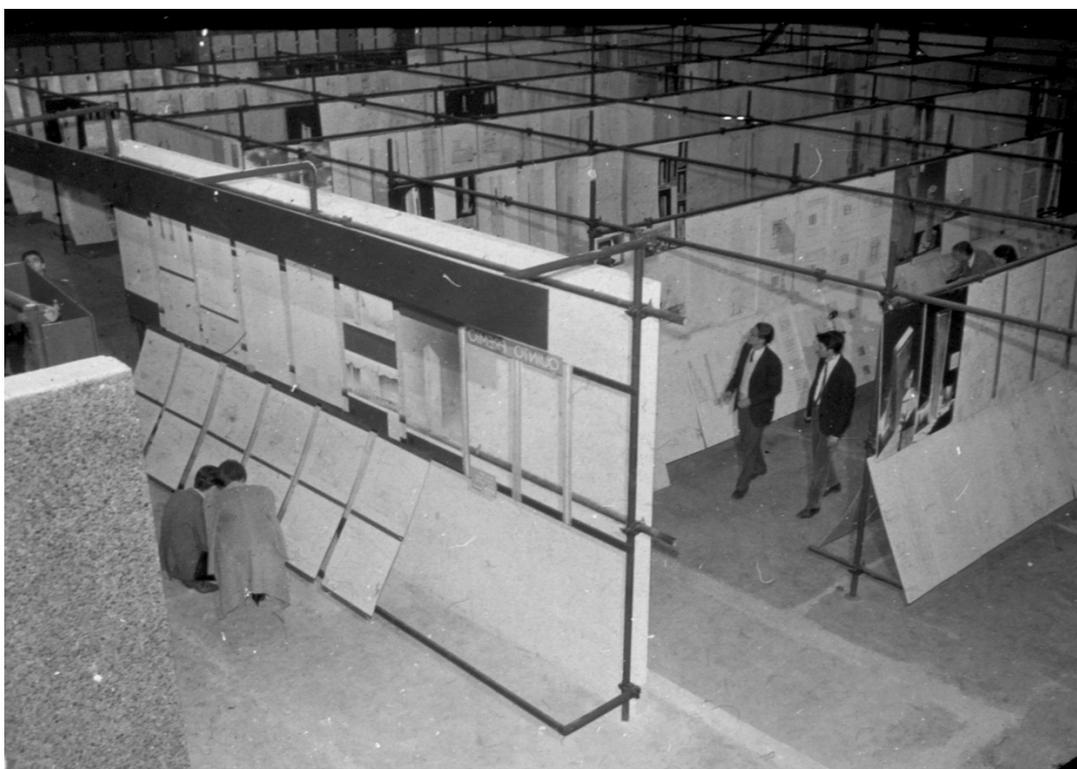


Figura 1. Exposición de los anteproyectos presentados al concurso en el pabellón cedido por la Universidad de Buenos Aires ubicado en Avenida Libertador General San Martín y Schiaffino. Biblioteca Alejandro Christophersen, Sociedad Central de Arquitectos.

Bajo el encabezado "Arquitectura contemporánea", la publicación de la SCA (1963, p. 21) presentaba una selección de los proyectos agrupados bajo diferentes consignas: "lo clásico y lo barroco, lo racional y lo mágico, la forma y el contenido, lo tectónico y lo plástico...". La propuesta no era exponer la totalidad de los casos sino un recorte que dejara en evidencia la multiplicidad de soluciones presentadas al certamen. Así, por ejemplo, aquellos anteproyectos más osados eran publicados bajo el rótulo de "barroco", "la aventura", "la fantasía desatada" (Arquitectura contemporánea. Concurso Peugeot, 1963, p. 21).

En cuanto a las críticas que aparecieron en *Summa*, se trataba de notas escritas por personajes con trayectorias bien diferentes que, podríamos decir, representaban la mirada del urbanismo, de la práctica profesional y de la técnica constructiva, respectivamente. La primera de las notas en *Summa* fue la de Odilia Suárez, una de las principales referentes del urbanismo en el país y miembro de la Organización del Plan Regulador para Buenos Aires (OPBRA). Allí, la autora planteaba tres preguntas respecto al concurso Peugeot: si era un aporte positivo, si era admisible la densidad propuesta y si ésta no generaría congestión y, por último, si el concurso era un acto especulativo o una empresa visionaria. Suárez señalaba que la densidad no era un valor absoluto, sino relativo a un área específica y que debería ser inseparable del tejido urbano. Como se trataba de una realización "aislada, única y excepcional", podía no tener consecuencias nocivas inmediatas sobre el tejido adyacente, en tanto se ubicaba sobre el borde de la masa edificada de Buenos Aires, pero sí tendría un impacto negativo en el área norte de la ciudad. Por otra parte, reflexionaba que "en la libre elección de un gran edificio vertical como medio expresivo, han primado razones psicológicas guiadas por un criterio propagandístico y especulativo a largo plazo" (Suárez, 1963, p. 92). Por otro lado, señalaba que el concurso, que era una empresa espectacular, podría haber resultado en un planteo más modesto, pero más ambicioso si se lo hubiera incluido al proyecto de Catalinas Norte, aprobado poco tiempo antes. Por último, disentía con el jurado en términos de plástica

urbana, ya que, para ella, el segundo premio hubiera "brillado audazmente en la escena urbana como un legítimo reflejo estético de la civilización industrial" (1963, p. 92).

El segundo de los artículos correspondía a Francisco Bullrich, reconocido proyectista e historiador de la arquitectura. Según el autor, las bases mismas pedían que se tratara de un edificio de "gran altura". Pero esto planteaba los problemas relacionados al impacto visual sobre las perspectivas de la Av. Libertador San Martín y sobre las calles más estrechas circundantes. De tal forma, Bullrich sostenía que sólo se podría ver plenamente el edificio desde un lugar alejado (1963, p. 93). Según el arquitecto, la altura del edificio no parecía haber sido un problema para el jurado, en tanto no se desprendía del dictamen un criterio de diseño urbano claro, ya que había elegido uno de los proyectos más bajos para el primer premio y uno de los más altos para el segundo. Pero aún más dudosas eran las condiciones del sitio, no sólo por lo reducido de las dimensiones para semejante programa, sino también por las posibilidades de absorber el flujo de movimientos que éste iba a generar, en línea con lo que planteaba Suárez. De todas maneras, para Bullrich (1963, p. 94) el proyecto ganador era "no sólo el más equilibrado, sino también el que resuelve más inteligentemente y convenientemente la mayoría de los problemas funcionales". Aunque no dejaba de señalar algunos problemas, como la resolución de los garajes o la relación entre la torre y el cuerpo bajo o, incluso, la poca originalidad plástica, a la que inscribía en la línea de Mies van der Rohe y el edificio Seagram.

El último de los textos de *Summa* corresponde al ingeniero Atilio D. Gallo (1963, p. 96), quien consideraba que la "idea de construir un edificio donde unas 10.000 personas concurrirán diariamente (...) parece absurda". Y señalaba que, desde el punto de vista del "hombre común", el edificio Peugeot implicaría una serie de problemas, como la sombra que arrojaría sobre más de una hectárea. Pero comprendía que las razones para realizarlo eran "puramente financieras y, además (...) el edificio aumentará el prestigio de una firma que no es la propietaria"

(Gallo, 1963, p. 96), como ya había pasado en otros casos en Estados Unidos. Dicho esto, el resto del texto de Gallo se enfocaba en cuestiones técnicas y constructivas. Para ello, señalaba la necesaria relación entre los arquitectos proyectistas y los ingenieros que realizaban los cálculos estructurales, indicando dos modos posibles de esa colaboración: la primera, en la que el arquitecto buscaba una expresión plástica original, dejando que los colaboradores técnicos introdujeran “todo lo necesario” –como en el caso de la Torre Pirelli de Gio Ponti y Nervi–. En la segunda, “el arquitecto no desea ser original sino más bien trata de facilitar la tarea a los técnicos”. Según su opinión, en la muestra del concurso, la mayoría de los premios respondían a la primera opción, mientras que el proyecto ganador representaba un camino intermedio: “buscaron la claridad en base a un módulo, acentuaron la verticalidad, pero utilizaron el mínimo de soportes verticales”. También señalaba que sería el edificio más alto construido en hormigón armado: “Como obra de ingeniería, la estructura resistente del proyecto primer premio, es una obra maestra que utiliza todos los recursos de la técnica del hormigón” (Gallo, 1963, p. 97).

IV El Concurso Peugeot en el contexto urbano de Buenos Aires

Nos interesa ahora analizar el contexto normativo y disciplinar en el que se produjo el concurso. Esto nos permitirá indicar de qué manera este resultaba ajeno a los intentos de la ciudad por generar un área terciaria específica, así como precisar las implicaciones en las oscilaciones de los términos en que fue referido el concurso, lo que da cuenta de un estado del debate disciplinar. En tal sentido, para referirse al Concurso Peugeot se usaron como sinónimos “rascacielos”, “edificio” o “torre”. Aunque esta diferenciación entre términos escapa muchas veces al público no especializado, fue un debate de carácter disciplinar que atravesó el desarrollo del concurso. Para comenzar, diremos que entre principios del siglo XX y 1957 podemos identificar el ciclo de los rascacielos. Edificios que, al momento de construirse, superaban ampliamente la altura de su entorno de inserción,

presentando, además una composición volumétrica variada y de gran carga simbólica. Como señala Eleonora Menéndez (2015, p. 127), en la segunda mitad del siglo XX, se continuaba con una política urbana que establecía alturas de fachadas y líneas límites, pero no formas urbanas. Por lo tanto, sus morfologías variadas hicieron de los rascacielos un conjunto más bien heterogéneo –ya sea que adoptaran una forma en *setback*, en bloque con torre anexada, que reprodujera en extrusión la forma del lote o de plantas en H, U, T, entre otros–.³ Efectivamente, el rascacielos irrumpió en la ciudad no sólo como concentración de capitales e inversión inmobiliaria, sino como un objeto de gran importancia simbólica y como excepción urbana (Bonicatto, 2011).⁴

Las torres, por su parte, se desarrollaron en el medio local a partir de 1957, cuando se aprobó el Decreto-Ordenanza 4.110/57. Al contrario de lo que sucedía con los rascacielos, esta normativa introducía la idea de un “tipo especial”: se trataba de una forma integral, generalmente prismática, separada de los límites del terreno para ventilar e iluminar, que buscaba generar espacios abiertos en vínculo con la calle. Las torres –y en particular aquellas destinadas a oficinas– fueron un conjunto más homogéneo que los rascacielos, dado que configuraban una tipología arquitectónica compuesta por un núcleo de servicios y circulación, plantas libres para el armado de oficinas y un cerramiento liviano, generalmente acristalado (Brandoni, 2023).

Ahora bien, el decreto mencionado fue el resultado de un anteproyecto de reglamentación de “Edificios de Iluminación Total” propuesto por la SCA y presentado a la Intendencia Municipal.⁵ La intención de la SCA era “producir la emancipación de la capacidad creadora del proyectista” y lograr avances hacia la “consecución de importantes objetivos edilicios” (La construcción de edificios de gran envergadura, 1957, p. 4). Entre sus objetivos, se incluía favorecer la unificación de predios, eliminar el patio interno en pos de espacios abiertos a la vía pública y localizar los volúmenes habitables cerca de las principales vías de circulación, acercando a los usuarios a los medios de transporte. Sin embargo, se aceptaba que no era todavía un

proyecto ideal, sino un paso para crear una ciudad “racionalmente urbanizada e idealmente edificada”. En este sentido, se insistía en la necesidad de implementar el decreto de manera coordinada con el Plan Regulador.

En efecto, el Decreto-Ordenanza 4.110/57 fue pensado como una herramienta legal para llevar a cabo algunas propuestas del Plan Director de la OPRBA. Es decir, se buscaba que la normativa se aplique en aquellos sectores urbanos que la OPRBA señalaba como zonas de torres: Catalinas Norte y Puerto Madero. Sin embargo, el vínculo necesario entre código y plan se rompió, y comenzaron a surgir torres en la trama urbana ya consolidada. El Concurso Peugeot fue un ejemplo de esta ruptura: si bien el lote estaba ubicado

sobre una importante avenida de la ciudad de Buenos Aires (Avenida Libertador y Esmeralda), se encontraba dentro del damero porteño y carecía de una perspectiva amplia que posibilitara ver la mole del edificio en su totalidad. Además, y pese a la magnitud de la propuesta, no se incluía una intervención de las zonas aledañas (Figura 2). En pocas palabras, el Edificio Peugeot hacía caso omiso al Plan Director de la ciudad y la elección de su predio parecería asemejarse a la ubicación dispersa de los primeros rascacielos (Bonicatto, 2011).⁶ Esta situación de objeto excepcional, indiferente a la ciudad, que irrumpe en la trama urbana –como muestran los fotomontajes de algunos de los proyectos presentados– (Figura 3) lo acercaba a lo que Tafuri llamó el solipsismo del rascacielos.

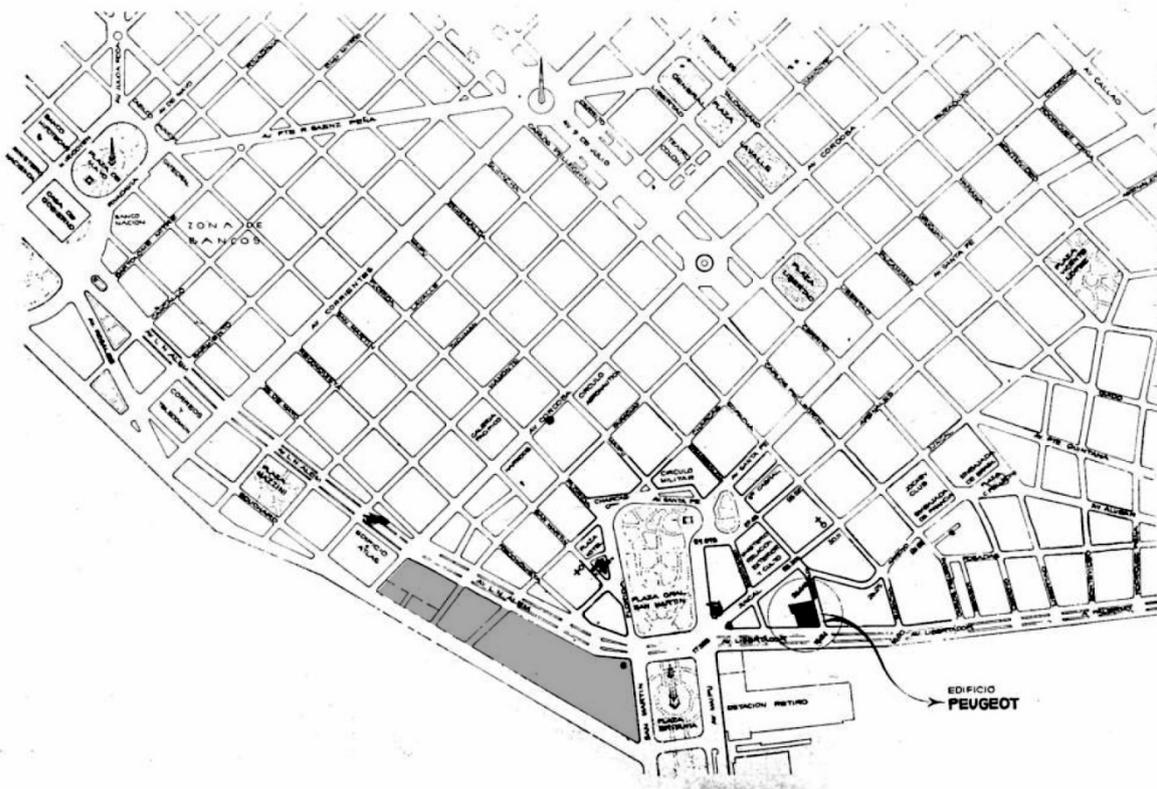


Figura 2. Ubicación del Edificio Peugeot. Agregamos en color gris la ubicación de Catalinas Norte. Revista *Nuestra Arquitectura* (1962), 391.



Figura 3. Segundo premio. Fotomontaje presentado por los arquitectos franceses J. Boinoux y M. Follianson. Revista *Nuestra Arquitectura* (1962), 391.

Como mencionamos, la OPBRA designó a Catalinas Norte, un área apartada, aunque cercana al tejido urbano existente, como espacio exclusivo para la construcción en torre. Resulta interesante poner en relación el Concurso Peugeot con otros emprendimientos similares allí ubicados. Un ejemplo fue el caso de la Unión Industrial Argentina (UIA), que decidió en 1963 construir su edificio aprovechando un terreno fiscal en la zona de Catalinas Norte (Schvarzer, 1991, p. 181). El edificio, de 32.000 metros cuadrados, 28 pisos y 120 metros de altura, fue bautizado como “Carlos Pellegrini” y se concretó muy lentamente. Como explica Schvarzer, a fines de la década de 1960, la UIA obtuvo un préstamo de 6 millones de pesos ley por parte del Banco Nación (Schvarzer, 1991, p.181). Estos datos permiten comparar los 20 millones de dólares que costaría materializar el edificio Peugeot, con sus 140.000 metros cuadrados y sus 45 niveles (en el caso del proyecto ganador). En efecto, a fin de financiar el proyecto sin utilizar fondos propios para su construcción, la

UIA optó por la frecuente operación de vender un porcentaje de las oficinas a empresas interesadas, incluida la venta de buena parte de las oficinas al grupo Techint (Schvarzer, 1991, p.181). El diseño del edificio, producto de un concurso, estuvo a cargo del estudio MPSGSSV (Flora Manteola, Ignacio Petchersky, Javier Sánchez Gómez, Josefina Santos, Justo Solsona y Rafael Viñoly). El mismo exponía cualidades que, como vimos en el apartado anterior, tanto Odilia Suárez como Francisco Bullrich le habían reclamado en su momento a la propuesta del edificio Peugeot, entre ellas la ubicación –en un tejido abierto–, la “escala barrial” a través del basamento, la “modestia” –la altura relativamente baja–, la resolución técnica-estética que se generaba por la unión de la expresión del hormigón armado visto y el muro cortina del prisma, y, principalmente, la respuesta y vínculo del edificio con la ciudad. Considerar este caso permite, en cierta medida, dimensionar la megalómana propuesta del edificio Peugeot.

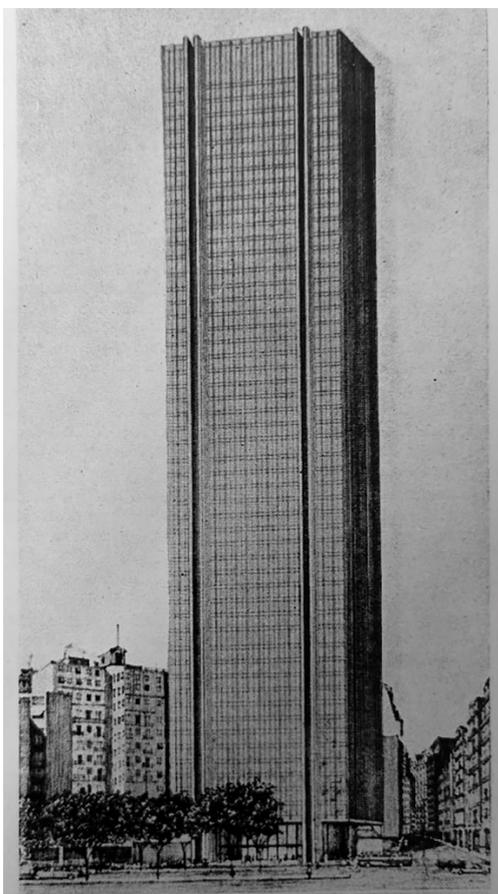


Figura 4. Proyecto ganador de los arquitectos brasileños Roberto Claudio Aflalo, Plinio Croce, Gian Carlo Gasperini y del argentino Eduardo Patricio Suárez. *Publicación de la Sociedad Central de Arquitectos* (1963), 51-52.

Volviendo a la pregunta inicial, ¿el concurso pretendía la construcción de una torre o de un rascacielos? La respuesta no es concluyente, pero sí podemos formular algunas hipótesis. En primer lugar, desde la organización del concurso no hay un posicionamiento claro sobre estos dos términos. De hecho, las bases presentaban su uso, un tanto confuso, como sinónimos:

Es aspiración de los promotores realizar la construcción de un edificio que se destaque por su gran altura, un rascacielos, para lo que deberá tenerse en cuenta todo lo estipulado en el Capítulo IV, Reglamentación Edilicia para los edificios en torre. (*Bases del Concurso Internacional de Anteproyectos Edificio «Peugeot»*, 1961, p. 25).

A lo que añadían “sería de gran interés para los promotores, que los participantes estudiaran la posibilidad de crear un elemento arquitectónico que diese a este edificio una característica diferencial que lo identificase y distinguiese netamente” (*Bases del Concurso Internacional de Anteproyectos Edificio «Peugeot»*, 1961, p. 25).

Esto nos indica que, a la vez que se utilizaba la reglamentación del Decreto-Ordenanza 4.110/57, se buscaba la construcción de un edificio singular, situación que no se percibía como contradictoria. En este sentido, consideramos que la oposición entre rascacielos y torres podría matizarse en un momento en el que algunas características de los primeros encontraban ciertas continuidades en los segundos (Brandoni, 2023). El Concurso Peugeot formaba parte de un momento de matices e intercambios que se hacían patentes en este periodo, cuando las fronteras entre las tipologías todavía no estaban del todo definidas.

En segundo lugar, aunque el proyecto ganador puede leerse hoy como una torre “convencional” –por su forma prismática y su *curtain wall* o muro cortina– (Figura 4), en ese momento era una novedad. De hecho, los casos que funcionaban como modelos eran el Seagram (1958) de Mies van der Rohe y la Lever House (1951) del Estudio SOM, que se habían finalizado pocos años antes del certamen.⁷ Dos casos que, a su manera, rompieron con la morfología “tradicional” del *setback* que había establecido la normativa de Nueva York en 1916. Entonces, para el momento del concurso Peugeot, la proliferación de estas torres era aún incipiente: la Torre Brunetta (1961-1962) era la única que se había finalizado en el país, mientras la Torre Air France (1957-1964) y la Torre Fiat Concord (1961-1964) (Figura 5) estaban en construcción. Por tanto, si en 1962 una torre prismática con revestimiento de *curtain wall* podía parecer una innovación, para finales de los años sesenta y comienzo de los setenta se había convertido en una tipología convencional y repetitiva, no sólo en el contexto porteño, sino también en el internacional. Y fue en ese mismo momento en que se volvió objeto de la crítica, como veremos más adelante.



Figura 5. A la izquierda, la Torre Brunetta. Al medio, la Torre Air France. A la derecha, la Torre Fiat. *Summa* (1966), 6-7 y *Nuestra Arquitectura* (1965), 427.

Por último, las notas de prensa tomaron otro camino al presentarlo como “Rascacielos Peugeot”, lo que suponía explotar la condición “mítica” que representa el rascacielos. Es que el título de “el edificio más alto de Sudamérica” no sería el de una torre, sino el de un rascacielos: un objeto que permitiría, como resaltaba la nota del diario *Clarín* de 1962, generar confianza en las inversiones económicas que el gobierno de Frondizi esperaba para el país. El repetido título de “rascacielos” respondía justamente a la recuperación de cierto carácter del cual las torres usualmente carecían, y es en este sentido que interesa pensar el título adjudicado al edificio Peugeot. En esta misma dirección propagandística podemos pensar que se alineaba el hecho de bautizar al edificio con el nombre de Peugeot, a pesar de que la automotriz no fuera la propietaria del inmueble: lograr confianza a través de una empresa de renombre internacional que, además, incrementaba su producción en el país y que, probablemente, generaría seguridad atrayendo nuevos inversores.

V Reconsideraciones sobre los rascacielos en los tempranos setenta

En este último apartado nos interesa situar el concurso Peugeot en el marco más amplio de los debates arquitectónicos internacionales del momento. Justamente, esta perspectiva permitirá una aproximación a la manera en que la cultura disciplinar reflexionaba respecto a los desafíos y problemas que esta tipología presentaba. Para mediados de la década del sesenta, proliferaban por todo el mundo las torres de oficina prismáticas con muro cortina. Este proceso exponía algunos problemas y señalaba, de alguna manera, la declinación del rascacielo como “individuo anárquico” y como “elemento simbólico”. Así, a medida que se multiplicaba la construcción de torres cada vez más altas, destinadas en su mayoría a grandes corporaciones internacionales —como el World Trade Center (1973)—, parte de la cultura arquitectónica comenzaba un proceso de relectura del rascacielos. Justamente, esas reflexiones buscaban dar cuenta de la transformación del rascacielos en torre y de las implicaciones que éstas tenían. Para ciertos autores, esto representaba un momento de

“crisis”. De tal forma, los tempranos setenta fueron un momento en que la discusión sobre la tipología de rascacielos adquirió nuevos caminos y dimensiones.

En ese marco, la comparación entre el concurso Peugeot de 1962 y el concurso del Chicago Tribune de 1922 no era descabellada, más allá de las obvias diferencias, en tanto ambos resultaron ser de las más importantes competiciones internacionales del momento, lo que se verifica en la cantidad de trabajos presentados y en la diversidad de países de los que procedían las propuestas. Ambos certámenes, además, se produjeron en momentos particulares dentro de la historia de las construcciones en altura. La revista *Casabella* se hacía eco de la comparación, al sostener que

cuarenta años desde el concurso del Chicago Tribune (1923, otorgado al proyecto neogótico del grupo de Raymond Hood) otro concurso internacional para la construcción de un rascacielos nos permite hacer una rápida visión de las ideas actuales para la construcción de rascacielos, aunque ciertamente no identifica quiénes serán los Gropius o Saarinen del mañana. (Tentori, 1962, p. 39)

En relación a los rascacielos, hay que precisar que Tafuri, junto a parte de los historiadores de la arquitectura nucleados en el IUAV como Mario Manieri Elia y Francesco Dal Co, comenzó a trabajar sobre la “ciudad americana” en 1969, dictando, además, un curso sobre el tema en el año lectivo 1969 /1970. Estos trabajos tuvieron como resultado el libro colectivo *La città americana* de 1973 (traducido al español en 1975). Tafuri abordaría el tema en, por lo menos, dos trabajos más: un artículo en *L'Architecture D'Aujourd'hui* (1975) y en *La esfera y el laberinto* (1980). Entre ellos, se puede apreciar un desplazamiento que va del análisis del contexto norteamericano, a cómo europeos y norteamericanos leyeron la cuestión tipológica, a un análisis de la temática en contexto europeo.

Frente a los abordajes tradicionales sobre rascacielos que, en general, habían girado en torno al problema del “origen”, su evolución y las

características (estructurales, tecnológicas o de altura) que permitirían caracterizar a un edificio alto como “rascacielos”, Tafuri ponía en el centro de su análisis el rol económico y representativo del rascacielos consolidado en la imagen de “Catedral de Negocios”: un ente autárquico que despliega en su imagen el poder alcanzado por una comunidad o un individuo. En este marco, el rascacielos conformaba no sólo un exponente del proceso modernizador como herramienta de la economía capitalista, sino también una confirmación de la crisis que atravesaba la disciplina arquitectónica desde fines del siglo XIX. Justamente, este nudo crítico era el punto de partida para plantear dos problemas: primero, una ruptura entre innovación tecnológica y el desarrollo del organismo arquitectónico “fomentando búsquedas evasivas o híbridas concesiones a la ideología de las ‘Cathedrals of Business’” (Tafuri, 1975, p. 393). En segundo lugar, y en línea con el eje principal del libro, el rascacielo era leído desde una perspectiva urbana. Es decir, Tafuri hacía hincapié en las diversas hipótesis urbanas que suponía el rascacielos y en los desfases que entre aquellas y el desarrollo real que se producía en la ciudad americana.

En *La città americana*, Tafuri abordaba el problema del rascacielos en “La montaña desencantada. El rascacielo y la ciudad”. Su artículo iniciaba con un análisis del concurso del Chicago Tribune de 1922 para señalar, justamente, que dicho concurso fue realizado en un momento de crisis del rascacielos “como elemento mediador, como estructura que no se identifica del todo con las razones de su propia existencia” y, por tanto, “el tema del control de este ‘individuo anárquico’ empieza a ser obsesivo” (Tafuri, 1975, pp. 389-390). Las presentaciones al concurso le permitían a Tafuri realizar un diagnóstico de las principales líneas de investigación dentro de la cultura arquitectónica internacional sobre el rascacielos y sus vínculos con hipótesis urbanas, técnicas e ideológicas. No es nuestra intención hacer un estudio pormenorizado del extenso análisis de Tafuri – imposible, por otra parte, en unas pocas líneas–, pero sí señalar que eran, precisamente, las hipótesis urbanas que subyacían a los principales

proyectos de rascacielos –desde el Chicago Tribune, el Rockefeller Center a las Torres Gemelas– uno de los principales ejes del trabajo, que articulaba otras cuestiones como tipología, técnica, lenguaje o las relaciones más amplias con la cultura disciplinar y la política. El artículo cerraba con el análisis de algunos emprendimientos urbanos –como el *Golden Triangle* de Pittsburg o la renovación urbana de Filadelfia– pero, sobre todo, se detenía en la producción de “rascacielos” durante la década del sesenta –que concuerda con el concurso Peugeot–. En tal sentido, en una visión pesimista, Tafuri sostenía que:

operaciones como Battery Park City o el Embarcadero Center de San Francisco pueden considerarse, así, como las legítimas herederas de la lección de Rockefeller: el territorio urbanizado rechaza todo tipo de utopía, relegando a museos a ‘escala comunitaria’ cualquier intento de devolver el encanto perdido a una ‘aventura’ urbana que no es más que la imagen de los necesarios desequilibrios del desarrollo capitalista. (1976, p. 509)

Más aún, Tafuri (1975, p. 509) proseguía diciendo que “las dos surrealistas torres que señalan la punta de Manhattan o la pirámide truncada del súper-rascacielos de Chicago no son más que signos vacíos, intentos de comunicar únicamente su surrealista presencia”. El historiador italiano terminaba su artículo indicando que la “relación rascacielos-ciudad queda definitivamente rota”, ya que los súper-rascacielos son ciudades en sí mismos “*cities within cities* (...) se puede residir, trabajar (...) sin salir jamás de esta gigantesca máquina antiurbana” (Tafuri, 1975, p. 512). Así,

el círculo se cierra. El Flatiron enunciaba, con todos los instrumentos formales a su disposición, su profunda adecuación a las leyes tendenciales del crecimiento urbano; el Woolworth se disparaba hacia arriba con una ley telescópica coherente con su situación urbanística; el Empire State podía justificar su altura con la función pionera por él desarrollada en la Midtown de Manhattan.

Entre rascacielos y metrópolis, la imaginación popular podía, al menos hasta los años cuarenta, leer una integración. (Tafuri, 1975, p. 512)

Pero ya no: “los *skyline* no quedan perturbados por emergencias urbanas sino por paradojas antiurbanas, por artificiosas ‘fábulas’ tecnológicas” (Tafuri, 1975, p. 512).

Poco tiempo después, Tafuri (1975) volvió sobre la temática en el artículo “*La dialectique de l’absurde*”, publicado en *L’Architecture D’Aujourd’hui*, en un número dedicado a los rascacielos, motivado por los proyectos del barrio de *La Défense* y la torre de Montparnasse –cuyas torres irrumpían en el tejido compacto de la París de Haussmann– y que llevaban a una revisión de los mismos. La tónica general del número era más bien negativa respecto al impacto de los rascacielos, como puede leerse en los trabajos de Marie-Christine Gangneux, Michel Viguier y Claude Vié. En su intervención, Tafuri desarrollaba un análisis histórico e ideológico sobre los usos del rascacielos en Estados Unidos y en Europa. Señalaba que los europeos leyeron el rascacielos norteamericano como símbolo de un nuevo espíritu de comunidad, cuando en realidad se trataba de un instrumento de las políticas económicas. A su vez, los norteamericanos hicieron una lectura deformada de la cultura arquitectónica europea al aplicarla a su tipología. Para Tafuri (1975, p. LXIV), se trataba de una operación antiurbana e irracional que “sin reformas estructurales en las políticas de uso del suelo y en las fuerzas políticas, que permitan realizar un desarrollo coherente, la crítica del rascacielos como solución viable no pasa de ser un ejercicio moralístico”.

En ese mismo número, Diana Agrest (1975) publicó “*Le ciel est le limit*”.⁸ El artículo buscaba analizar al rascacielos en su “lógica de funcionamiento signifiante”, que le permitía discutir la crisis de sentido en arquitectura y ciertos mecanismos de producción de estos. Del artículo, nos interesa destacar que la aproximación semiótica que proponía Agrest le permitía señalar de qué manera se produjo una separación entre avances técnicos y significado simbólico en torno

a los rascacielos. Este hiato, además, era el que le permitía reflexionar sobre cómo el rascacielos supuso un medio para crear una transformación ideológica de la arquitectura, en cuyo proceso el “eclecticismo” tuvo un rol destacado, por ejemplo, “en relación al edificio en la ciudad, él demuestra que el significado es una relación de valor” (Agrest, 1975, p. 59). Por otra parte, los rascacielos habían sido entendidos como “monumentos” en sí mismos, aunque esta característica no residía en el edificio mismo, sino en su relación con el entorno urbano. Así, “El rascacielos revela la naturaleza necesariamente ecléctica del crecimiento urbano semiplanificado” (Agrest, 1975, p. 59). A partir de los años sesenta, se puede apreciar un cambio en el funcionamiento significativo del rascacielos que, de alguna manera, daba cuenta de su estatus presente:

A través de la circulación de significados, el eje del edificio emerge como el único elemento que engendra otra forma de funcionamiento simbólico en el rascacielos. La relación significativa se convierte ahora en el espacio entre los edificios, y su repetición ahora, se convierte en el aspecto esencial del significado. Esto queda claro en el World Trade Center, donde el ‘edificio más alto’ es en realidad dos edificios, y la cresta como símbolo ha sido sustituida metonímicamente por un doble aspecto: la repetición y el espacio entre ellos considerado como forma en sí misma. (Agrest, 1975, p. 62)

En 1977, el texto fue publicado nuevamente en *Oppositions*. La revista se orientaba, principalmente, a la discusión teórica y fue una de las primeros espacios intelectuales norteamericanos en entrar en contacto con ciertas tendencias teórico-intelectuales muy en boga en Europa – como la semiótica y el estructuralismo –, pero más particularmente con la renovación historiográfica que estaba llevando adelante Tafuri y su grupo en Venecia. Fue Agrest, justamente, quien invitó a Tafuri a dar una conferencia en Princeton en 1974 y luego lo introdujo en el círculo del IAUS. El cruce es interesante porque los trabajos de Tafuri y Agrest comparten ciertos presupuestos teóricos – en principio, la semiótica y el postestructuralismo – y algunas hipótesis –destacamos las que más nos

interesan–: por un lado, que los rascacielos se habían convertido en signos vacíos y, por el otro, que la nueva escala que estos estaban adquiriendo –los super-rascacielos– hacían de ellos hipótesis antiurbanas. Así, podemos ver que, durante la década del setenta, y para este sector de la cultura arquitectónica internacional, el rascacielos era leído e interpretado desde hipótesis urbanas antes que como hecho arquitectónico aislado y que los rascacielos estaban ligados, además, al desarrollo terciario de la economía.

Volvamos ahora al contexto argentino para señalar, entonces, dos cuestiones en torno a *Summa*. La primera es la continuidad en las reflexiones y las críticas sobre el rascacielos y su configuración urbana. Cómo vimos, dichas críticas se hacían presentes en los artículos sobre el Concurso Peugeot publicados en los tempranos sesenta y se mantuvieron en los números dedicados a Catalinas Norte de 1975 y 1976. La segunda es la lectura contemporánea por parte de la revista argentina de un debate internacional sobre la crisis del rascacielos y su intento por extrapolarla a la situación local. En tal sentido, poco tiempo después del número de *L'Architecture D'Aujourd'hui*, *Summa* lanzó los dos números mencionados sobre Catalinas Norte. La intención era la de presentar un panorama completo y una crítica del desarrollo de dicha área. En una operación similar a la propuesta por *L'Architecture d'aujourd'hui*, *Summa* desarrollaba contenido de orden más teórico en torno de un proyecto en particular. En efecto, para ese análisis teórico tomó prestados algunos planteos de la revista francesa reelaborándolos en dos artículos cortos anónimos, ambos publicados en el número 96. El primero formaba parte de la sección “arquitrampa” y llevaba como título “La angustia de las torres”. Este breve artículo se basaba en estudios médicos que exponían las graves consecuencias a las que estaban expuestos quienes habitaban las torres, principalmente la depresión y la agresividad. El segundo, titulado “El rascacielos en la picota”, era parte del “servicio de novedades”. Se trataba de una breve reseña del ya mencionado artículo de Tafuri *La dialectique de l'absurde*. Los dos artículos se ubicaban a modo de “marco” –introducción y cierre– del contenido específico sobre Catalinas Norte.

Por otra parte, además de las reflexiones teóricas, *Summa* publicaba tres casos particularmente importantes porque eran alternativas locales al modelo prismático de *curtain wall*, modelo ya convencional y repetido en diferentes ciudades del mundo. Esto mostraba, de alguna manera, el agotamiento de esta tipología o, en todo caso, su “crisis”. En el número doble destinado a Catalinas Norte se publicó la Torre de la UIA, cuya característica diferencial era el trabajo con el vacío dentro del prisma que conformaba la torre, en oposición a la típica sucesión de pisos. Allí también se publicaba la Torre Conurban (ya presentada en el número 70 de 1973) proyectada por Estanislao Kocourek, Ernesto Katzenstein y Carlos Llorens y la Torre para Aerolíneas Argentinas diseñada por Clorindo Testa, Héctor Lacarra y Francisco Rossi. Ambos casos proponían una alternativa al revestimiento de muro cortina: mientras que el Conurban contaban con un cerramiento de ladrillos, el edificio para Aerolíneas utilizaba una gran cantidad de hormigón armado,

dos materiales con un importante desarrollo local (Figura 6).

Esta digresión por diversos autores y revistas nos permite aproximarnos a cómo era conceptualizado el tema de los rascacielos en los años setenta. Si bien el concurso para el edificio Peugeot no parece haber tenido impacto en esas discusiones, el resultado del mismo hubiera podido servir de material de reflexión para Tafuri y Agrest, en tanto adelantaba alguno de sus planteos. En tal sentido, esto nos permite sostener la hipótesis de que el resultado del concurso venía a ofrecer una resolución tipológica que en muy poco tiempo iba a entrar en crisis –en tanto modelo repetible– y que, además, no tenía en cuenta el impacto urbano que causaría. Porque, en definitiva, el proyecto ganador, más que un rascacielos, proponía una torre prismática sin elementos simbólicos. Por la escala que tenía el proyecto en el contexto de Buenos Aires –“el rascacielos más alto de Sudamérica”– resultaba, ciertamente, en una hipótesis antiurbana.

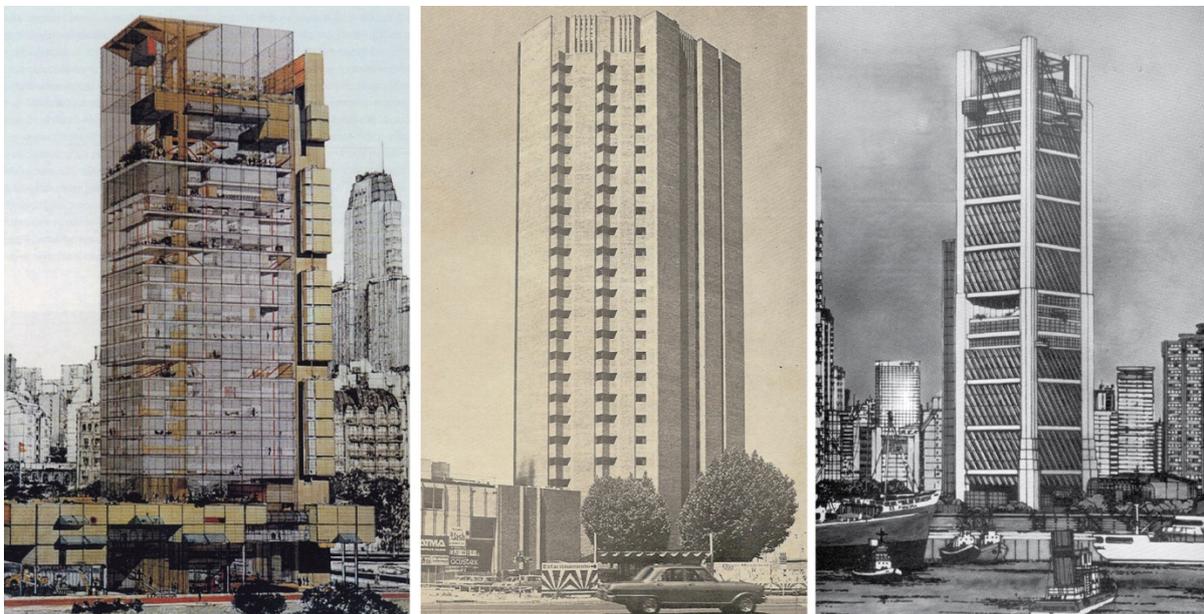


Figura 6. A la izquierda, la Torre de la UIA. Al medio, la Torre Conurban. A la derecha, la Torre para Aerolíneas Argentinas. *Nuestra Arquitectura* (1969), 458; *Summa* (1973), 70; *Summa* (1975), 96.

Por caso, recordemos que el edificio Peugeot tendría 45 pisos de altura, 140.000 m² de superficie, albergaría viviendas, comercio y salas para actividades culturales, por dónde circularían 10.000 personas, es decir, toda una ciudad dentro de la ciudad (aunque la escala del edificio Peugeot no pudiese compararse con la del World Trade Center). Más aún, si tenemos en cuenta que, para el momento, la zona de Catalinas Norte ya estaba en consideración y era la forma en que el municipio pensaba resolver la relación torres-ciudad.

V Palabras finales

El presente trabajo analizó el concurso para el edificio Peugeot teniendo en cuenta el contexto de producción en el cual se llevó a cabo. Si bien hay pocos trabajos que se han concentrado en el análisis de algunos de los proyectos presentados, el concurso, como problema, no ha sido aún abordado en profundidad por la bibliografía especializada. En este sentido, el hecho de estudiar este caso teniendo en cuenta no sólo el contexto político económico del desarrollismo sino también diferentes variables que trascienden el ámbito disciplinar, como la historia de las empresas o los medios de difusión, permitió reformular preguntas e hipótesis. Por ejemplo, preguntarnos por qué el edificio fue llamado *Peugeot*, si la firma no era la propietaria o repensar la manera en que se le otorgó el título de rascacielos. Pues, para la prensa, “el edificio más alto de América del Sur” no podía ser una torre, sino que debía ostentar el título de “rascacielos”. En efecto, como vimos, una torre presenta condiciones diferentes. En este sentido, ubicar la propuesta ganadora en un contexto más amplio y compararla con otros casos permitió notar la innovación de su *curtain wall*; el mismo exponía la novedad que este sistema representaba al momento del concurso. Una experimentación técnica que, junto a la magnitud de su tamaño, su autonomía en la trama urbana y su propagandismo lo acercaban a la condición de rascacielos.

El concurso se realizó, precisamente, en un momento de transición, en el que los rascacielos perdían su “aura” significativa para devenir en torre. Si en 1962 la torre prismática con revestimiento de *curtain wall* podía resultar novedosa, al poco tiempo, esta resolución, a fuerza de su repetición, se volvía convencional. Como vimos, para una parte de la cultura arquitectónica internacional la crisis del rascacielos residía en esa transición. Por otra parte, si la propuesta ganadora del concurso Peugeot retomaba el modelo del Seagram como novedad tipológica, podría pensarse que esa operación buscaba salvar el carácter “simbólico” del rascacielos según lo planteaba Agrest, en tanto el Seagram había sido pensado por el propio Mies como un artefacto urbano singular, según indica Felicity Scott (2016). Sin embargo, al realizar esta operación, la propuesta del concurso Peugeot contribuía, tempranamente, a convertir a la solución de un prisma puro en una tipología repetitiva y repetida. Situación que ponía en “crisis” al rascacielos al convertirlo en una torre.

Por último, considerando la magnitud de la inversión y el despliegue inicial, podemos arriesgar que la intención no era construir la obra, sino que el concurso en sí mismo tuvo como único fin ser una estrategia publicitaria orquestada para atraer capitales extranjeros. Por otra parte, como pudimos observar, la preocupación por el impacto que la obra hubiera generado en su contexto de inserción puede verse en las críticas y análisis de profesionales como Suárez o Bullrich. Una obra que, rompiendo la trama urbana ya consolidada, desafiaba la propuesta urbana de la OPRBA, al proponerse por fuera de Catalinas Norte, sector que Buenos Aires había destinado para sus torres. Como hemos podido observar, si bien son muchas las aristas que quedan por explorar, como también las preguntas por responder, esperamos que el avance de este trabajo pueda contribuir a esclarecer algunas de ellas.

Notas

¹ Como parte de los trabajos que se dedican al tema de manera exclusiva podemos citar el texto de Bernal (2000). A ellos se suman menciones en trabajos de divulgación como el de Leonel Contreras (2006) o el de Rolando Schere (2008).

² Sobre el pensamiento desarrollista, ver Altamirano (1998).

³ Las regulaciones promulgadas en 1911, 1928 y 1944 establecieron criterios para sus diferentes aspectos, como el diseño de la fachada, alturas máximas permitidas, dimensiones de los terrenos, dimensiones de los patios de luz y ventilación, entre otras.

⁴ Precisamente, Jorge Francisco Liernur (1994, p. 92) señala al rascacielos como “fenómeno cultural” revalorizando, por un lado, el lenguaje arquitectónico como respuesta a la demanda de representación de los comitentes y, por otro, la condición del rascacielos como señal urbana, como mito. De acuerdo a Thomas Leslie, (2020) la condición de “mito” es inherente a la tipología de rascacielos, sea desde la historiografía o desde la técnica.

⁵ Aunque el término “Edificio de Iluminación Total” (EIT) se difundió en la historiografía sobre el tema, no era habitual utilizarlo en ese momento. En rigor, no se utiliza en el código, sólo aparece como parte del anteproyecto que presenta la Sociedad Central de Arquitectos.

⁶ La Organización del Plan Regulador para Buenos Aires se creó en 1958 y publicó el Plan Director en 1962, mismo año del Concurso Peugeot. Las contradicciones entre ambos dan cuenta de los intereses en juego de la Intendencia, que permitió la construcción de torres por fuera de los sectores delimitados por la OPBRA.

⁷ Sobre el Seagram y Mies, ver Scott (2016).

⁸ Agrest había estudiado en Francia, entre 1967 y 1969, con Roland Barthes. A su regreso a Argentina, se incorporó a la cátedra de Semiótica de la Arquitectura que había organizado César Janello en la Universidad de Buenos Aires. En 1971 se mudó a Nueva York, donde se integró al *Institute for Architecture and Urban Studies* (IAUS) que dirigía Peter Eisenman.

Agradecimiento

Queremos agradecer a los evaluadores de este artículo, por la lectura y por los comentarios recibidos que han permitido enriquecer y precisar este trabajo.

Referencias

- Agrest, D. (1975). Le ciel est le limit. *L'Architecture d'Aujourd'hui*, (178), 55-64.
- Agrest, D. (1977). Architectural Anagrams: The Symbolic Performance of Skycrapers. *Oppositions*, (11), 28-51.
- Altamirano, C. (1998). Desarrollo y desarrollistas. *Prismas*, (2), 75-94.
- Arquitectura contemporánea. Concurso Peugeot. (1963). *Publicación de la Sociedad Central de Arquitectos*, 51.52.
- Bases del Concurso Internacional de Anteproyectos Edificio «Peugeot». (1961).
- Bernal, A. (2012). Cuatro rascacielos españoles para el concurso del edificio Peugeot en Buenos Aires, 1962. En *Concursos de Arquitectura. 14 Congreso internacional de expresión gráfica arquitectónica*. Valladolid. Universidad de Valladolid.
- Bonicatto, V. (2011). *Escribir en el cielo: Relatos sobre los primeros rascacielos en Buenos Aires (1907-1929)* [Tesis de Maestría en Historia y Cultura de la Arquitectura y la Ciudad]. Universidad Torcuato di Tella. <https://repositorio.utdt.edu/handle/20.500.13098/1326>
- Brandoni, A. (2023). Del desencanto a la creatividad: Revisiones historiográficas en torno a las primeras torres de la Ciudad de Buenos Aires (1957-1977). *Estudios del Hábitat*, 21(1), s.p. <https://doi.org/10.24215/24226483e122>
- Bullrich, F. (1963). Comentarios sobre el Concurso Peugeot. *Summa*, (1), 93-96.
- Carrera, P. (2010). *La lucha obrera durante la 'Revolución Argentina'. Un estudio de caso: Fábrica Peugeot (1966-1973)*. Flor de Ceibo.
- Confianza en la Economía Argentina. (28 de marzo de 1962). *Clarín*. S.p.
- Contreras, L. (2005). *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.
- Gallo, A. D. (1963). El caso Peugeot. *Summa*, (1), 96-97.
- Gerchunoff, P. y Llach, L. (2021). *El ciclo de la ilusión y el desencanto. Políticas económicas argentinas de 1880 a nuestros días*. Crítica.
- Karuse, W. (1963). La alianza para el progreso. *Journal of Inter-American Studies*, (1), 67-81.
- La calidad no se discute (22 de abril de 2001). *La voz del interior*, s.p.
- La construcción de edificios de gran envergadura. (1957). *Boletín de la Sociedad Central de Arquitectos*, (17), 4-5.
- Leslie, T. (2020). Public Lectures. *Technical evolution of the commercial high rise in Chicago, 1871-1934* [Video]. Youtube. https://youtu.be/DpcsT49_41E?si=uVdGbb7BvFaKap7
- Liernur, J. F. (1980). Rascacielos en Buenos Aires. *Nuestra Arquitectura*, (511-512), 75-88.
- Liernur, J. F. (1994). Nuevos Rascacielos en Buenos Aires: Vivir en las nubes. *Arquis*, (3), 92-95.
- Liernur, J. F. (2001). *Arquitectura en la Argentina del siglo XX. La construcción de la modernidad*. Fondo Nacional de las Artes.
- Menendez, E. (2015). *La puerta de acceso americana. Tres representaciones de Catalinas Norte*. Universidad Torcuato di Tella.
- Mochkofsky, G. (2003). *Timerman. El periodista que quiso ser parte del poder (1923-1999)*. Sudamericana.
- Schere, R. (2008). *Concursos 1825-2006*. Sociedad Central de Arquitectos.
- Schvarzer, J. (1991). *Empresarios del pasado. La Unión Industrial Argentina*. CISEA.
- Scott, F. (2016). *¿Qué salió mal?*. ARQ Ediciones
- Súarez, O. (1963). Aspectos urbanos del edificio Peugeot. *Summa*, (1), 91-92.
- Tafari, M. (1975). La dialectique de l'absurde. *L'Architecture d'Aujourd'hui*, (178), 1-19.

Tafari, M. (1975). La Montaña desencantada. El Rascacielos y la Ciudad. En *La ciudad americana: De la guerra civil al New Deal* (pp. 388-512). Gustavo Gili.

Tafari, M. (1980). *La esfera y el laberinto*. Gustavo Gili.

Tentori, F. (1962). L' idea di grattacielo. Il concorso Peugeot a Buenos Aires. *Casabella*, (268), 39-49.

Visita nuestro país el señor Pierre Peugeot (4 de abril de 1962). *Cronista comercial*, s.p.

Sebastian Malecki

Licenciado en Filosofía, Doctor en Historia. Profesor Asistente de Historia de la Arquitectura. Investigador adjunto del Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas (CONICET), Instituto de Humanidades (IDH). Facultad de Arquitectura, Urbanismo y Diseño, Universidad Nacional de Córdoba, Argentina.

sebamalecki@unc.edu.ar

<https://orcid.org/0000-0002-3699-6175>

Virginia Bonicatto

Arquitecta, Doctora en Arquitectura. Grupo de investigaciones sobre construcciones en Altura. Instituto de Investigaciones en Historia, Teoría y Praxis de la Arquitectura y la Ciudad (HITEPAC), Facultad de Arquitectura y Urbanismo (FAU), Universidad Nacional de La Plata. Calle 47 N° 162, La Plata, Argentina.

virgibonicatto@gmail.com

<https://orcid.org/0000-0002-4653-7781>

Ana Brandoni

Arquitecta por la Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la Universidad Nacional de La Plata. Becaria doctoral Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas (CONICET). Instituto de Investigaciones en Historia, Teoría y Praxis de la Arquitectura y la Ciudad (HITEPAC), Facultad de Arquitectura y Urbanismo (FAU), Universidad Nacional de La Plata. Calle 47 N° 162, La Plata, Argentina.

anabrandoni.arq@gmail.com

<https://orcid.org/0000-0002-5951-1150>