

## La participación italiana en el concurso para el edificio Peugeot en Buenos Aires (1961-62)

Italian Participation in the Competition for the Peugeot Skyscraper in Buenos Aires (1961-62)

Giovanna D'Amia

Dipartimento di Architettura e Studi Urbani. Politecnico di Milano, Italia

### Resumen

El concurso para el edificio Peugeot marcó un momento de reflexión internacional sobre el tema de las construcciones en altura, no sólo por el proyecto de construir el rascacielos más alto de Sudamérica, sino también por la búsqueda de expresividad capaz de convertirlo en un signo reconocible en el paisaje urbano. Aparte de las propuestas ganadoras y de las pocas que fueron publicadas por la prensa especializada, muchos proyectos siguen siendo prácticamente desconocidos, empezando por aquellos de ingenieros y arquitectos italianos. A partir de una investigación en archivos públicos y privados, el artículo presenta las propuestas elaboradas por siete equipos italianos –encabezados respectivamente por Maurizio Sacripanti, Vico Magistretti, Enrico Castiglioni, Sergio Conti, Riccardo Morandi, Elio Piroddi y Vittorio Mazzucconi– así como hipotetiza una participación de Pier Luigi Nervi en la verificación estructural del proyecto ganador. A pesar de la diversidad de los resultados formales los proyectos responden al desafío de dar al rascacielos una “característica diferente” persiguiendo una estrecha integración entre estructura y forma. Y, en algunos casos, anticipan la solución con estructura en forma de árbol adoptada por Mario Bigongiari para la Torre Pirelli, que se construirá en un área cercana en la década de los setenta.

Palabras clave: concurso Peugeot, competidores italianos, rascacielos, Torre Pirelli

### Abstract

The competition for the Peugeot skyscraper marked a moment of international reflection on the subject of high-rise constructions, not only for the project to build the tallest skyscraper in South America, but also for the search for expressiveness capable of turning it into a recognizable symbol in the urban landscape. Aside from the winning proposals and the few that were published by the specialized press, many projects remain virtually unknown, starting with those of Italian engineers and architects. Based on research in public and private archives, the article presents the proposals developed by seven Italian teams –led respectively by Maurizio Sacripanti, Vico Magistretti, Enrico Castiglioni, Sergio Conti, Riccardo Morandi, Elio Piroddi, and Vittorio Mazzucconi– and hypothesizes Pier Luigi Nervi's involvement in the structural verification of the winning project. Despite the diversity of formal results, the Italian projects respond to the challenge of giving the skyscraper a "distinctive character" by pursuing a close integration between structure and form. And, in some cases, they anticipate the tree-like structure adopted by Mario Bigongiari for the Pirelli tower, which was built in a nearby area in the 1970s.

Keywords: Peugeot competition, Italian competitors, skyscraper, Pirelli tower

## El concurso

El concurso para el edificio Peugeot en Buenos Aires ha recibido una limitada atención historiográfica, a pesar de las expectativas generadas en el momento de la convocatoria, donde se suponía que el edificio habría representado “el edificio más alto de Sudamérica” (Confianza, 1962), y a pesar de la gran participación internacional que contó con la inscripción de 866 equipos de proyectistas procedentes de 55 países y con la presentación de 226 proyectos provenientes de una treintena de países.<sup>1</sup> El concurso también tuvo lugar en un momento histórico –el principio de la década de los sesenta– marcado por el desarrollismo del gobierno de Arturo Frondizi y ha contribuido a una amplia reflexión disciplinaria sobre el tema de las construcciones en altura, “ya que muchas de las propuestas presentadas a los concursos resultaban innovadoras o escapaban de las soluciones usadas hasta el momento” (Malecki et al., 2024, p. 116). Para el grupo empresarial promotor, de hecho, “no fue solamente el de hacer un edificio monumental, sino que (...) querían que el Edificio Peugeot fuera un ejemplo como obra de la arquitectura contemporánea” (Concurso Edificio Peugeot, 1963, p. 53). Por esta razón, el llamado de 1961 exigía expresamente “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*, 1961, p. 25).

El concurso fue convocado el 15 de julio de 1961 por la Sociedad Central de Arquitectos (SCA) en representación de la Foreign Building & Investment Company S.A., un grupo empresarial de capitales argentinos, europeos y norteamericanos, presidido por Raimundo Richard, que pretendía atraer, entre las diversas compañías internacionales, la empresa de automóviles francés Peugeot, que acababa de instalarse en el país (Malecki et al., 2024, p. 115). El llamado –elaborado por Federico Adolfo Ugarte (asesor) y Alejandro Billoch Newbery, con la colaboración de Ricardo Coppa Oliver, Luciano Noire y Geraldo B. de Macedo– proponía la realización de un anteproyecto de rascacielos multifuncional de 140 000 metros cuadrados de superficie cubierta (cuyo coste se había estimado en 20.000.000 de dólares) que debería ser construido cerca de la estación de ferrocarril de Retiro, entre Libertador y Esmeralda.

El complejo, formado por una gran placa de base y una torre, estaba destinado a albergar apartamentos de lujo y oficinas de diversas empresas –entre ellas la automotriz francesa del que tomó su nombre– así como diversos equipamientos colectivos, una galería comercial con 40 tiendas, 10 locales bancarios, dos auditorios, una gran sala de recepción con capacidad regulable, tres restaurantes y un garaje con capacidad para 1500 coches (*Bases del Concurso*, 1961).

El jurado estuvo compuesto por expertos internacionales: los argentinos Martín Noel (presidente), Francisco García Vázquez, Francisco Rossi y Alberto Prebisch, el francés Eugène Beaudouin, el húngaro nacionalizado estadounidense Marcel Breuer y el brasileño Affonso Eduardo Reidy. Y el concurso concluyó en marzo 1962 con un fallo seguido por una exposición de los proyectos en el Pabellón del Sesquicentenario, que se presentaba como “un muestreo de la *Arquitectura Contemporánea*”<sup>2</sup> (Sondereguer, 1963).

Finalmente, fueron atribuidos seis premios, cuatro menciones y tres menciones honoríficas;<sup>3</sup> *la victoria fue para el proyecto elaborado* por los brasileños Roberto Claudio Aflalo, Plinio Croce y Giancarlo Gasperini junto con el argentino Eduardo Patricio Suárez (n. 182, Figura 1). El diseño consistía en una torre prismática de 45 pisos con revestimiento en muro cortina: una solución que comúnmente se considera “un proyecto convencional, que cumplía con los cánones estéticos del más puro estilo internacional” (Bernal López-Sanvicente, 2012, p. 313), que, si bien en el momento del concurso todavía constituía una solución novedosa, aunque su difusión contribuyó en unos años “a convertir a la solución de un prisma puro en una tipología repetitiva y repetida” (Malecki et al, 2024, p. 129).

El segundo premio recayó en los franceses Jacques Binoux y Michel Folliasson (n. 142); el tercero a los españoles Julio Bravo Giralt, José Manuel Fernández Plaza, Pablo Pintado y Riba, Alfonso Álvarez Martínez (n. 99); el cuarto a los franceses Georges Bize y Jacques Ducollet (n. 114); el quinto a los uruguayos Milton Pinto, Leonardo Turovlin y Enrique Besuievsky (n. 46); el sexto a los peruanos Carlos Arana Holder, Antenor Orrego Spelucín, Juan Torres Higuera y Luis Vázquez Pancorbo (n. 198).

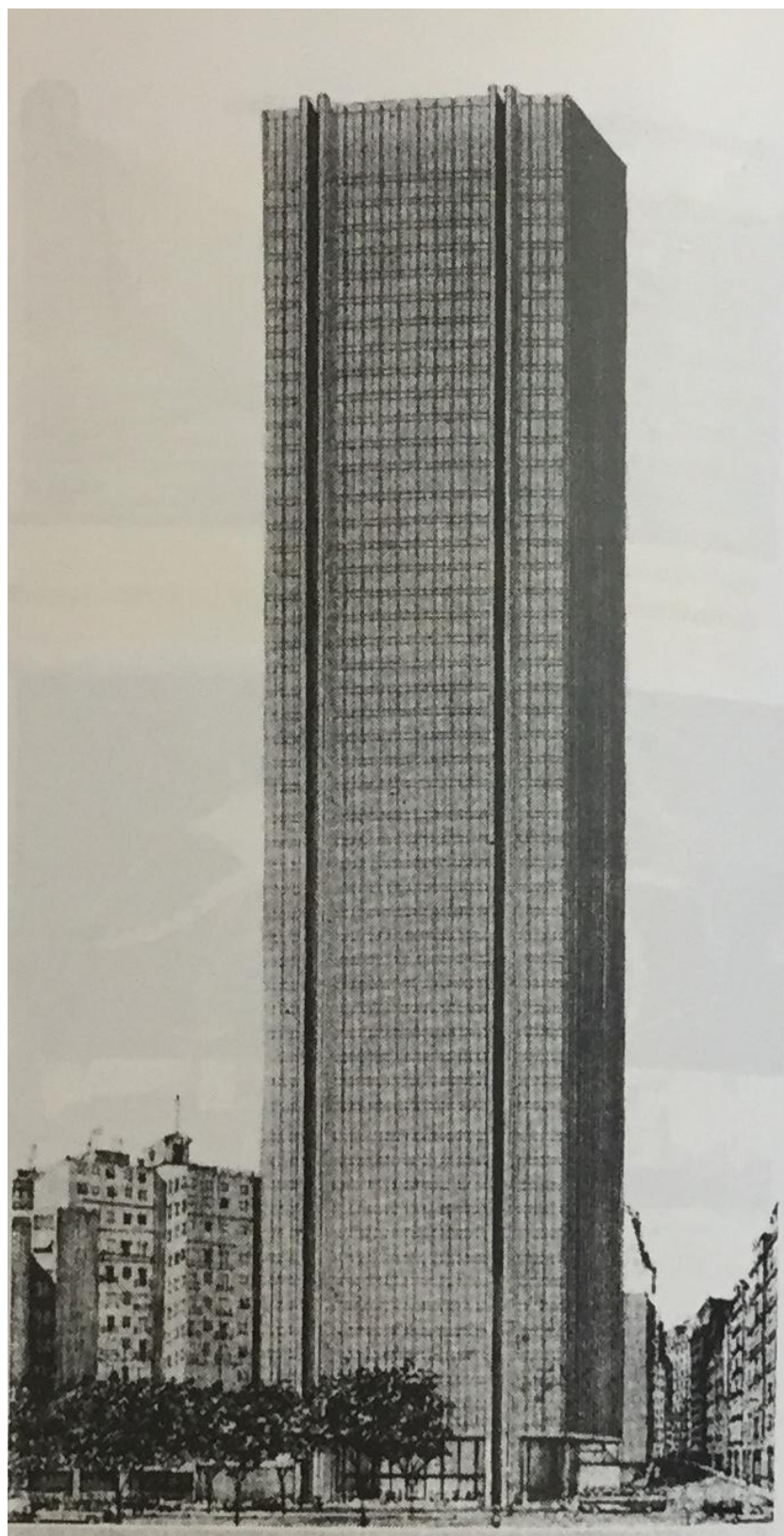


Figura 1. Proyecto ganador de los arquitectos brasileños Roberto Claudio Aflalo, Plinio Croce, Gian Carlo Gasperini y del argentino Eduardo Patricio Suárez. *Boletín de la Sociedad Central de Arquitectos* (1963), 51-52.

Las cuatro menciones, fueron asignadas respectivamente a: los argentinos José Luis Bacigalupo, Alfredo Luis Guidali, Jorge Osvaldo Riopedre, Héctor Ugarte, Juan María Cáceres Monie, Fernando Ferrero, Alicia Mabel Mainero e Isaac Danon (n. 25); los norteamericanos Marvin Hatami y W. Lister (n. 120); Charles T. Berger y Harold J. Landrum, también norteamericanos (n. 204); y los argentinos Carlos F. Lange y Luis A. Rébora (n. 71). Las tres menciones honoríficas a: los brasileños Marcos Konder Netto y Ulysses P. Burlamaqui (n. 3); el mexicano Eduardo Terrazas De La Peña junto a los ingleses Amhed E. Oral y William Jack (n. 110); el italiano Maurizio Sacripanti (n. 113).<sup>4</sup> De la carta del 25 de julio de 1962, con la que se comunicaron los resultados del jurado a los concursantes, sabemos también que los premios se otorgaron por unanimidad, con la excepción del segundo premio (Beaudouin votó por el n. 99), del tercer premio (Beaudouin votó por el n.142), del sexto premio (Prebish, Rossi y García Vázquez votaron por el n. 25 y el premio se otorgó por voto del presidente), de la primera mención (Beaudouin votó por el n. 120) y de la tercera mención (Rossi y García Vázquez votaron por el n. 71).

Si bien el proyecto ganador y los otros premiados, así como las propuestas que resultaban de mayor interés, gozaron de cierta visibilidad en la prensa especializada local e internacional y especialmente en el número monográfico del *Boletín de la Sociedad Central de Arquitectos* (Concurso Edificio Peugeot, 1963),<sup>5</sup> la mayoría de las otras propuestas –muchas de las cuales permanecieron anónimas– permanecen desconocidas y sólo recientemente se ha notado un resurgimiento del interés por parte de la historiografía arquitectónica (Bernal López-Sanvicente, 2012; Bergdoll et al., 2015, Malecki et al., 2024).

### Los proyectos que se difundieron en la época

También con respecto a la participación italiana,<sup>6</sup> que contó con la inscripción de 22 equipos de proyectistas y con la presentación de diez propuestas (Concurso Edificio Peugeot, 1963), sólo unas pocas propuestas fueron publicadas por revistas de la época, donde fue reportado casi exclusivamente el proyecto de Maurizio Sacripanti, que obtuvo una de las dos menciones honoríficas

y recibió el apoyo de Bruno Zevi. De hecho, para el arquitecto romano –que en 1953 había realizado una serie de conferencias en la Universidad de Buenos Aires, donde obtuvo una *laurea honoris causa*– “la giuria assegnando a Sacripanti una semplice menzione d’onore ha (...) mancato l’occasione di segnalare adeguatamente una soluzione assai brillante in tutto, rispondendo allo spirito del concorso” [el jurado, al conceder a Sacripanti una simple mención honorífica, (...) perdió la oportunidad de resaltar adecuadamente una solución muy brillante en conjunto, respondiendo al espíritu del concurso] (Zevi, 1963).<sup>7</sup>

En este contexto destaca la revista *Casabella* que dedicó al concurso para el edificio Peugeot un largo artículo de Francesco Tentori para quien –a cuarenta años desde el concurso del Chicago Tribune (1923)– *la competizione* se aclamaba como una nueva oportunidad para “tracciare un rapido panorama delle odierne idee per la costruzione in altezza” [hacer una rápida visión de las ideas actuales para la construcción en altura] (Tentori, 1962, p. 39). Junto a la ilustración de los seis proyectos premiados –así como del primero y del cuarto proyectos mencionados y de los dos que recibieron una mención honorífica (y entre ellos el de Sacripanti)– aquí están publicadas algunas propuestas no clasificadas. Éstas pertenecen a cuatro grupos finlandeses<sup>8</sup> y a dos grupos italianos: el compuesto por Enrico Castiglioni, Giulio Bacchetti y Edoardo Sianesi y el compuesto por Vico Magistretti, Gian Ugo Polesello y Aldo Rossi.

La comparación entre los tres proyectos italianos ayuda a destacar su diversidad. El de Maurizio Sacripanti<sup>9</sup> (n. 113) –elaborado con la colaboración de F. Frigerio, M. Mafai, M.L. Neri, R. Nigro y L. Tombini– se caracteriza por la idea de un edificio en torre con planta romboidal obtenido mediante una descomposición de volúmenes y se basa sobre diferentes combinaciones, que pueden también cambiar con el tiempo, de bloques de altura variable destinados a las diferentes oficinas (Figura 2). Como explica la memoria del proyecto –conservada en la Accademia Nazionale di San Luca en Roma– “la variabilità di questi volumi è ottenuta attraverso la diversa componibilità in pianta di un certo numero di superfici (...) così da ottenere una serie di piastre sistemabili, secondo necessità, entro la maglia della struttura” [la

variabilidad de estos volúmenes se obtiene a través de la diferente composición en planta de un determinado número de superficies (...) para obtener una serie de placas que pueden disponerse, según sea necesario, dentro de la malla de la estructura].<sup>10</sup> Lo que permanece estable es por tanto únicamente el núcleo central de hormigón armado que contiene las comunicaciones y los conductos, mientras que en la malla estructural periférica es posible dejar huecos destinados a logias y jardines colgantes. Los bloques revelan en el exterior las agrupaciones funcionales internas y se presentan como

entidades volumétricas distintas, enfatizadas mediante el uso de carteles publicitarios, como aparece claramente en un dibujo en perspectiva atribuido al pintor Mario Mafai y conservado en el Museo nazionale delle arti del XXI secolo (MAXXI) de Roma. Además, las fachadas presentan láminas de aluminio salientes, auto-orientables mediante un sistema de fotocélula electrónica, para proteger el interior de la acción de los rayos solares, un expediente especialmente apreciado por el jurado, según el cual el edificio "obtiene un tratamiento exterior de excepción" (Concurso Peugeot, 1962, p. 70).<sup>11</sup>

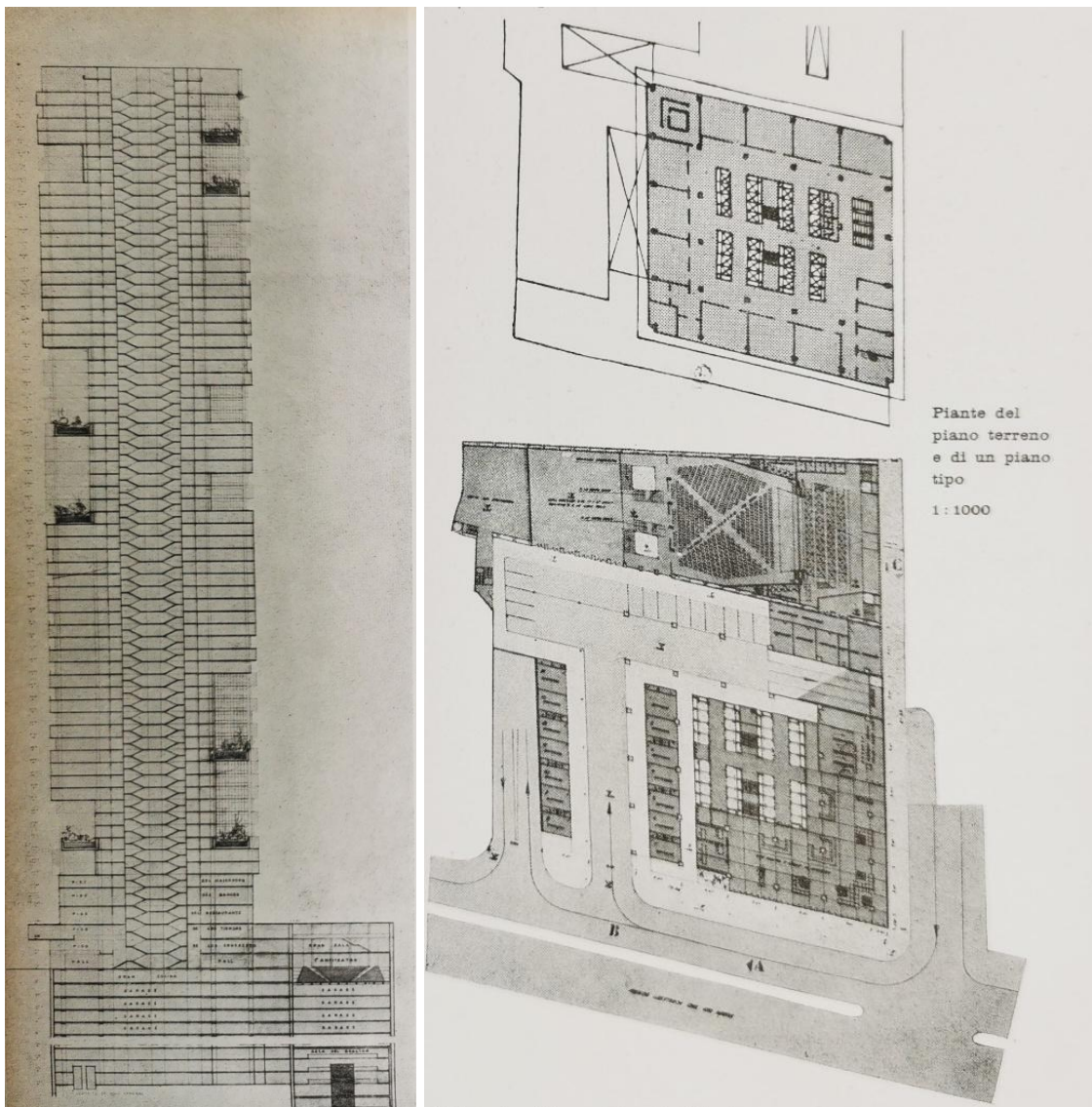


Figura 2. Maurizio Sacripanti, Proyecto de concurso para el Edificio Peugeot, sección y planos (planta baja y piso tipo). *Casabella-continuità*, 268, 1962.

Si el de Sacripanti es considerado por Tentori un "progetto precorritore, rivoluzionario, che non mira all'immagine inamovibile" [proyecto precursor, revolucionario, que no apunta a una imagen inamovible], por el contrario lo del grupo liderado por Vico Magistretti –que ya tenía relaciones con Argentina porque, desde 1959, estaba involucrado en el estudio de un centro cívico para el barrio obrero de Dalmine-Safta en Campana<sup>12</sup>– "non rinuncia (...) a una limpidezza cristalina" [no renuncia (...) a una claridad cristalina] (Tentori, 1962, p. 40). Magistretti, Polesello y Rossi –cuyo proyecto se preserva en la Fondazione Studio Museo Vico Magistretti de Milán– de hecho propusieron un volumen elemental generado por la planta cuadrada que extrae su originalidad de la calificación funcional

y figurativa de los elementos estructurales periféricos, donde grandes pilones verticales en acero, separados de la superficie en muro cortina del edificio, contienen los elementos técnicos, desde los conductos de aire acondicionado hasta los elementos de circulación vertical (Figura 3). Los pilones están rigidizados mediante placas soldadas radialmente que se colocan a diferentes alturas, dejando expuestas las superficies cilíndricas y constituyendo un sistema de nervaduras que Francesco Tentori no duda en definir "nell'insieme, quasi un classico ordine gigante: la colonna di Loos tradotta da simbolo in concreta architettura" [en su conjunto, casi como un orden gigante: la columna de Loos traducida del símbolo a la arquitectura concreta] (Tentori, 1962, p. 40).

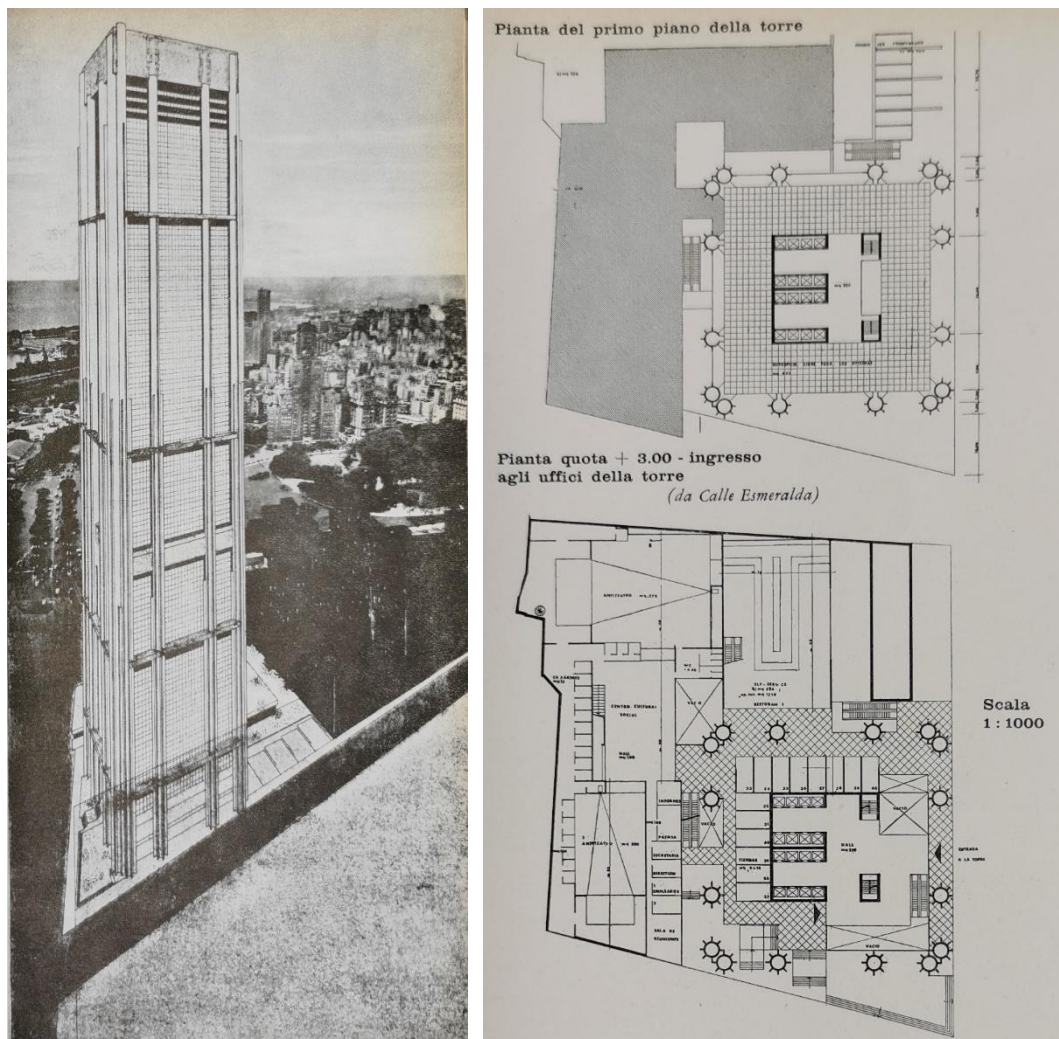


Figura 3. Vico Magistretti, Gian Ugo Polesello y Aldo Rossi, Proyecto de concurso para el Edificio Peugeot, perspectiva y planos (cota + 3 y primero piso torre). Casabella-continuità, 268, 1962.



Figura 4. Enrico Castiglioni, Giulio Bacchetti y Edoardo Sianesi, Proyecto de concurso para el Edificio Peugeot, fotografía del modelo. Servizio Archivi Storici e Attività Museali, Politecnico di Milano, ACL, Fondo Enrico Castiglioni, AEC.PROG.121. Fasc. F078 – GF.

La búsqueda de una forma esencial, más que de una dimensión límite en altura o de una “perfezione nella misura” [perfección en la medida] (Tentori, 1962, p. 40)<sup>13</sup> es también la meta del proyecto de Enrico Castiglioni,<sup>14</sup> Giulio Bacchetti y Edoardo Sianesi (n. 130) –elaborado con la colaboración de Carlo Barbieri (para los cálculos estructurales) y de Claudio Rabolini (para las instalaciones)– que fue presentado con el proyecto ganador por la revista *Domus* (Per il concorso Peugeot, 1962) y que hoy se conserva en el Servizio Archivi Storici e Attività Museali del

Politecnico de Milán.<sup>15</sup> El proyecto destaca por el dinamismo dado por la planta en triángulo equilátero y por la concavidad en toda la altura del volumen doblemente cónico, que se vuelve más delgado en correspondencia con la sección mediana donde se encuentran los apartamentos (Figura 4). El edificio consiste en un núcleo central resistente, que se eleva estrechándose hacia la cima, como el tronco de un árbol, y en una carcasa exterior que “sale rastremandosi, ma poi tende senza discontinuità ad alleggerirsi e ad

aprirsi verso la sommità (come le ramificazioni dell'albero) fino a conseguire all'edificio la sua compiutezza" [que se eleva estrechándose, pero luego tiende a aligerarse y abrirse gradualmente hacia la cima (como las ramas de un árbol) hasta que el edificio alcanza su plenitud] (Castiglioni, 1965, p. 34).<sup>16</sup> El núcleo triangular de acero está conectado, mediante placas de refuerzo horizontales, a las nervaduras verticales portantes de los muros exteriores y estas son recubiertas con láminas de aluminio anodizado con reflejos bronce que interactúan cromáticamente con el muro cortina en cristales tipo "thermolux" de color verde claro y reflejos metálicos.

### Otros proyectos localizados

Habiendo permanecido al margen de la literatura crítica de la época, algunas otras propuestas presentadas por competidores italianos pueden ser conocidas a partir de la documentación disponible en archivos públicos y privados,

comenzando con el proyecto del arquitecto Sergio Conti –elaborado en colaboración con su mujer Marisa Conti Forlani– que está preservado por el Archivo de Estado de Florencia. El proyecto persigue una separación espacial y funcional entre las oficinas por un lado y las viviendas y los equipamientos colectivos por otro (que tienen accesos separados, respectivamente de la calle Esmeralda y de la avenida del Libertador) y consta de una placa base con estructura de hormigón armado y de una torre prismática de planta rectangular con estructura de acero. Los equipamientos colectivos se concentran principalmente en la placa base, donde se organizan en torno a 'plazas cubiertas' en diferentes niveles, excepto por el restaurante de lujo y por el salón de té que están ubicados en la torre en correspondencia del 10° y del 55° piso, creando con sus terrazas dos rupturas en el bloque monolítico marcado exteriormente por paneles de aluminio arenado y vidrios térmicos de color gris-azul<sup>17</sup> (Figura 5).

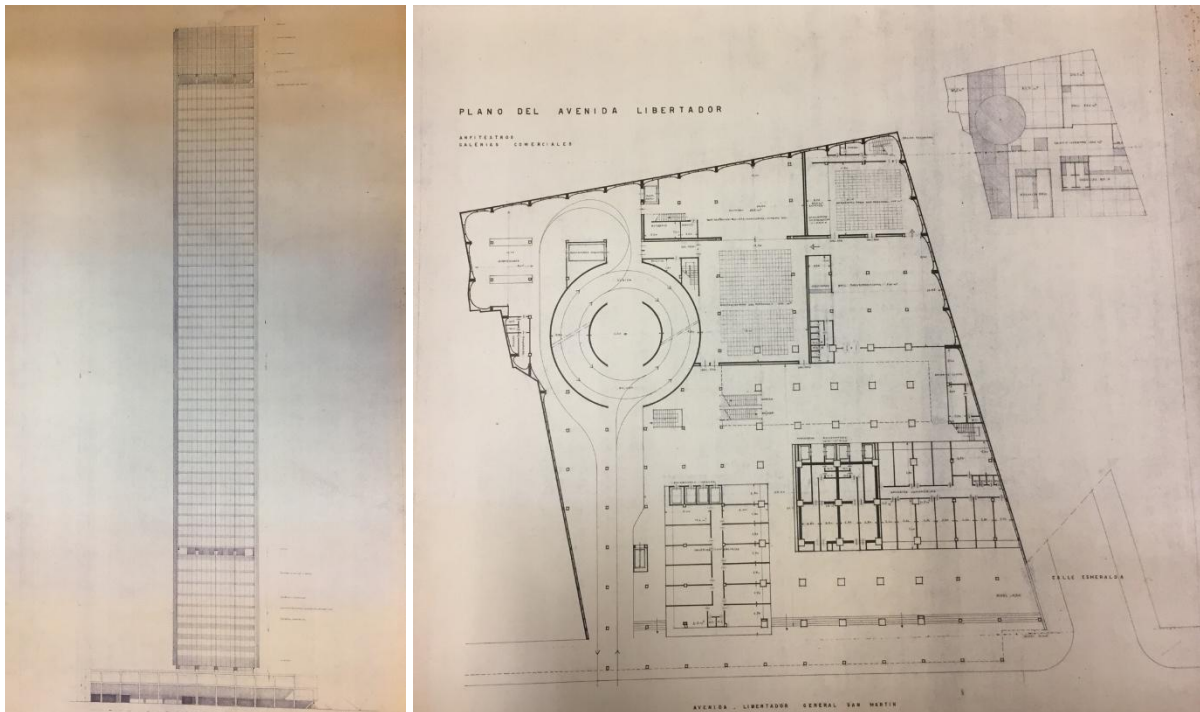


Figura 5. Sergio Conti, Proyecto de concurso para el Edificio Peugeot, fachada hacia la avenida del Libertador y plano a nivel de la avenida. Archivo di Stato di Firenze, Fondo Sergio Conti, proyecto 20. Con autorización del Ministero della Cultura / Archivio di Stato di Firenze.

Otros dos proyectos están preservados por el Archivo Centrale dello Stato en Roma, y precisamente el del ingeniero Riccardo Morandi<sup>18</sup> (n. 60) –que contó con la colaboración de Mario Ingrami y Igino Pineschi– y el del ingeniero Elio Piroddi y del arquitecto Giulio Sterbini<sup>19</sup> (n. 127), realizado con la colaboración de P. Strini y L. Minucci y con la verificación estructural de S. Samuelli y E. Radogna.

Morandi considera agotada, con el Edificio Seagram de Mies van der Rohe, la búsqueda de formas rigurosamente geométricas para los rascacielos y coloca sobre una placa base una torre de planta curvilínea e irregular, que aumenta el desarrollo de los frentes y genera un impactante efecto escultórico en consonancia con su aptitud para crear “strutture che risolvono il calcolo statico in potenti costruzioni spaziali” [estructuras que resuelven cálculos estáticos en poderosas construcciones espaciales] (Saggio, 1991, p. 163) (Figura 6). La estructura portante consta de muros continuos de hormigón armado de espesor moderado, plegados libremente según un diseño de alta rigidez general y conectados mediante forjados en voladizo que se extienden más allá del núcleo resistente, para permitir una mayor libertad de uso. Su objetivo es multiplicar los puntos de vista sobre el exterior, obteniendo “una continua variazione delle ombre a seconda dei diversi momenti della giornata” [una variación continua de sombras en función de los diferentes momentos del día], y “creare all’interno locali meno freddi e più adatti alla vita dell’uomo” [crear espacios menos fríos y más adecuados para la vida humana en el interior],<sup>20</sup> entre los que se destacan la galería comercial elíptica y los tres restaurantes. Por lo que sorprende el juicio de Bruno Zevi que incluye el rascacielos Peugeot entre aquellas obras que “non offrono spazi interni significativi, né involucri adeguati [e dove] la “scatola” resta classicista poiché l’impeto meraviglioso e talora feroce delle strutture non riesce a coinvolgerla” [no ofrecen espacios interiores significativos, ni envolventes adecuadas [y donde] la “caja” sigue siendo clasicista porque el ímpetu maravilloso y a veces feroz de las estructuras no consigue involucrarla] (Zevi, 1975).

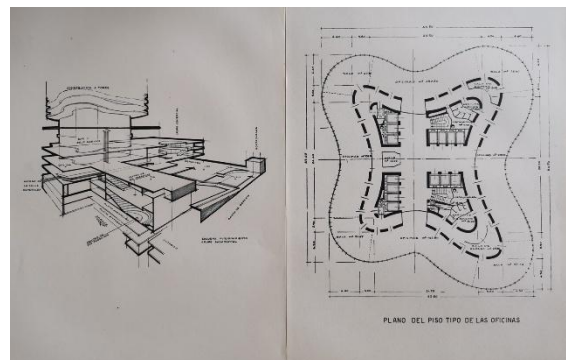
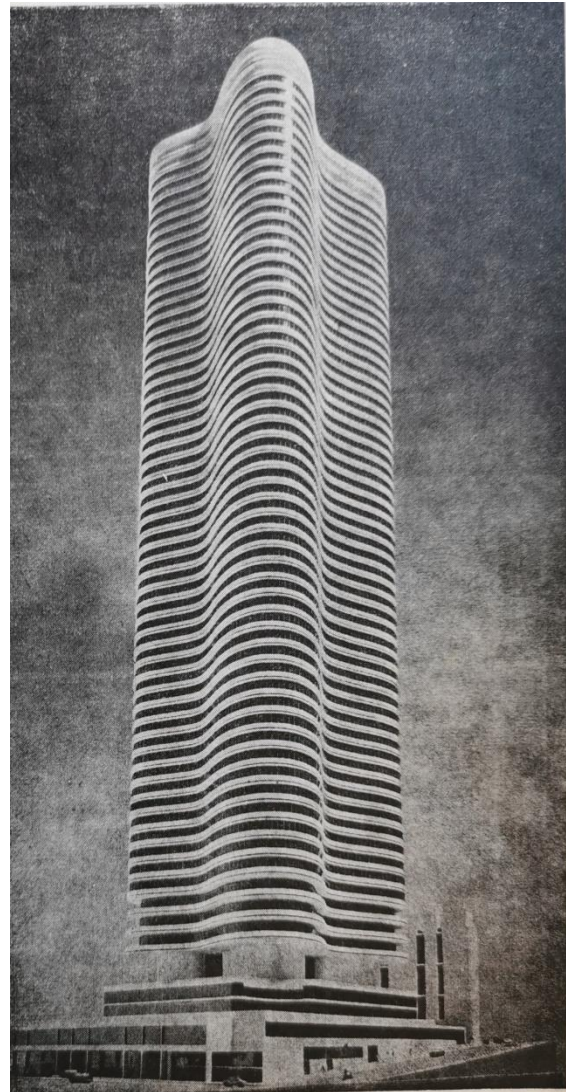


Figura 6. Riccardo Morandi, Proyecto de concurso para el Edificio Peugeot, perspectiva, esquema del grupo basamental y plano del piso tipo. Roma, Archivo Centrale dello Stato, Fondo Riccardo Morandi, carpeta 339. Con autorización del Ministero della Cultura/Archivo Centrale dello Stato, prot. n. 966/2026.

Piroddi y Sterbini también interpretan el concurso como una oportunidad para establecer una imagen inconfundible y sumamente atractiva en el paisaje urbano, donde la caracterización de la forma se consideró un tema crucial, más allá de las preocupaciones económicas o de la maximización del espacio. La búsqueda de la forma, sin embargo, surge "dalla soluzione dei complessi problemi strutturali e tecnologici dell'organismo, in una sintesi di struttura e forma" [de la solución de los complejos problemas estructurales y tecnológicos del organismo, en una síntesis de estructura y forma], y el complejo presenta una articulación volumétrica generada por la intersección de una serie de matrices cilíndricas que otorgan expresividad a la torre, evitando una estructura de soporte única en favor de piezas autoportantes<sup>21</sup> (Figura 7). El proyecto se

caracteriza, de hecho, por la adopción de una estructura vertical compuesta por cilindros huecos de hormigón armado, considerados "gli elementi più idonei ad assolvere 'per forma' alla funzione portante" [los elementos más adecuados para cumplir la función portante 'a través de la forma'], y por la adopción de una serie de pisos portantes horizontales, destinados a servicios, consistentes en tabiques que se extienden en voladizo desde los cilindros estructurales en un patrón radial y que soportan, mediante tirantes, los niveles subyacentes destinados a las funciones principales. La conexión entre la placa base y la torre, donde se dejan en evidencia los núcleos cilíndricos estructurales, aumenta el dinamismo del conjunto y la distinción entre pisos ciegos 'portantes' y pisos vidriados 'colgados' ayuda a romper la uniformidad de los frentes externos.

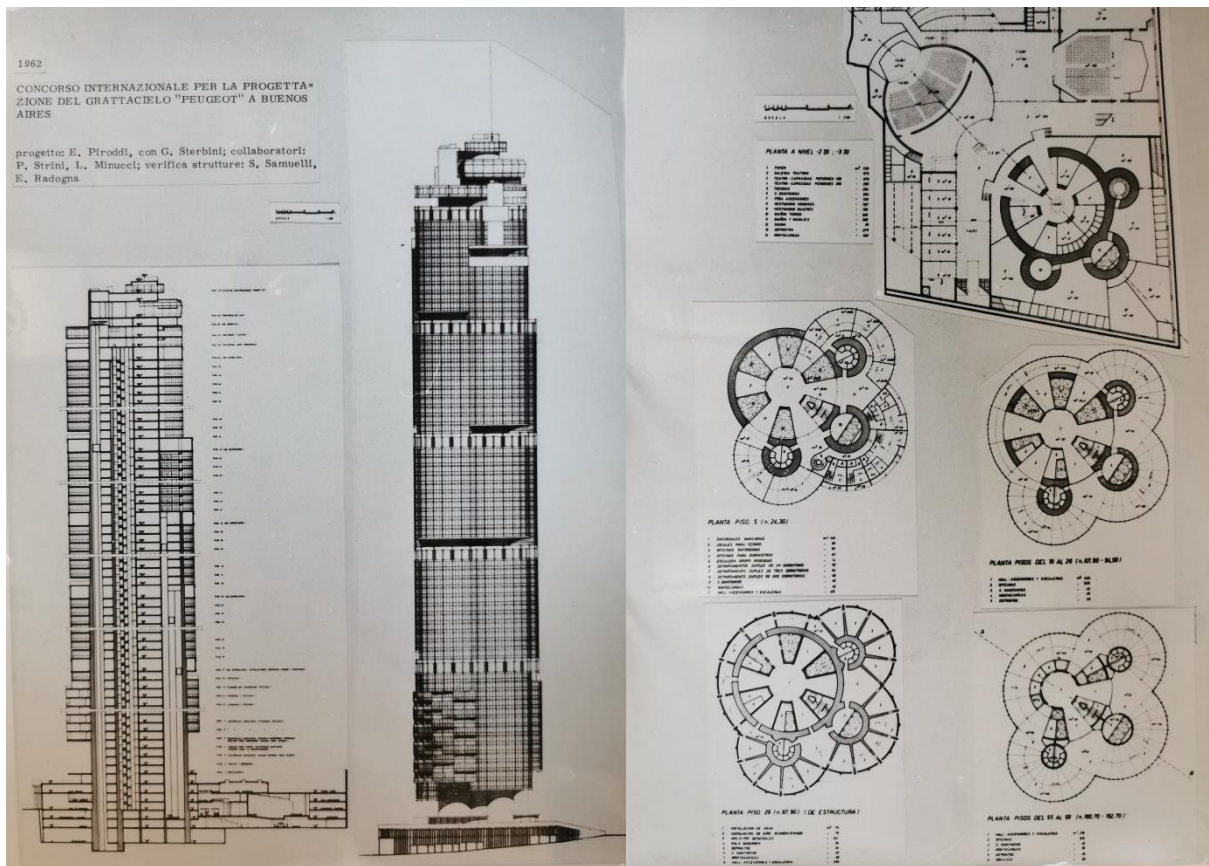


Figura 7. Elio Piroddi y Giulio Sterbini, Proyecto de concurso para el Edificio Peugeot, sección, fachada y planos. Roma, Archivio Centrale dello Stato, Fondo Elio Piroddi, carpeta 2. Con autorización del Ministero della Cultura / Archivio Centrale dello Stato, prot. n. 966/2026.

Siempre en Roma, en las colecciones del Museo nazionale delle arti del XXI secolo (MAXXI), se conserva el archivo de Pier Luigi Nervi, el famoso ingeniero italiano que ya había establecido relaciones con la Argentina –cuando, en 1949, participó en el concurso para la construcción de dos nuevos hangares para el aeropuerto de Ezeiza y, en 1950, estuvo en Buenos Aires para recibir un título honorario de la nueva Facultad de Arquitectura y Urbanismo (dictando una serie de conferencias luego publicadas en *El lenguaje arquitectónico*)<sup>22</sup>– y que en los años anteriores a la competición había participado como ingeniero estructural en la construcción del rascacielos Pirelli de Gio Ponti en Milán (1956-60). En su archivo pueden encontrarse diversos dibujos del proyecto elaborado por el grupo Aflalo, Croce, Gasperini y Suárez –incluida la perspectiva que enmarca el rascacielos en el contexto urbano– apoyando la hipótesis de que su contribución no consistía en un proyecto autónomo, sino en una consultoría estructural a favor del proyecto ganador.<sup>23</sup> De hecho, esto se distingue por una estructura de hormigón armado compuesta de dos núcleos rígidos en el centro y de cuatro pares de pilares gemelos periféricos que sobresalen del volumen marcando las fachadas a lo largo de toda su altura. Un marco estructural que Atilio D. Gallo juzgó “una obra maestra que utiliza todos los recursos de la técnica del hormigón” (Gallo, 1963, p. 97), mientras que Tentori no dudó en definirlo “ardito ma nettamente convenzionale” [audaz pero claramente convencional] y, en cualquier caso, incapaz de atenuar “la stereometria elementare e un po’ gélida di una delle solite *curtain wall*: che finiscono sempre per far somigliare gli edifici ad enorme bacheche da museo di storia naturale, più adatte a contenere uccelli impagliati che uomini” [la estereometría elemental y ligeramente fría de uno de los muros cortina habituales: que siempre terminan haciendo que los edificios parezcan enormes vitrinas de un museo de historia natural, más adecuadas para contener pájaros disecados que hombres] (Tentori, 1962, p. 39).

Por último, se han localizado otros dos proyectos de arquitectos italianos en archivos privados de Milán: el del veneciano Roberto Morisi, que no se pudo consultar porque el archivo no es actualmente accesible<sup>24</sup> y el del milanés Vittorio Mazzucconi<sup>25</sup>, que consta de dos soluciones, diferentes en sus efectos formales pero concebidos

según el mismo principio estructural. De hecho, ambas se caracterizan por una estructura de acero que presenta un esquema en forma de árbol, con un núcleo central que se ramifica en correspondencia con pisos técnicos de servicio desde los que están suspendidos los pisos subyacentes por medio de tirantes metálicos (Figura 8). Una estructura que permite una gran libertad en la organización de la plataforma base (sin las limitaciones de elementos perimetrales), a partir de la cual la torre sobresale dejando inicialmente visible sólo el núcleo rígido central, por lo que “il grande volume si innalza, come un missile” [el gran volumen se eleva, como un misil] (Mazzucconi, 1989, p. 37).

La primera solución presenta una torre de planta cuadrada y una plataforma caracterizada por un juego de volúmenes escalonados que culmina en un restaurante de lujo, interpretado como un bloque suspendido y totalmente acristalado. La segunda presenta una torre con un núcleo circular y una planta elíptica –que también involucra la placa base– donde el diámetro variable aporta dinamismo al volumen dándole una forma doblemente cónica. En ambas soluciones, gracias a la presencia de *brise-soleil*, la superficie de la torre “si anima con la mutevole apparenza conferita dalle lame verticali di alluminio, che si muovono continuamente, seguendo il movimento del sole” [se ve animada por la apariencia cambiante que le confieren las lamas verticales de aluminio, que se mueven continuamente siguiendo el movimiento del sol].<sup>26</sup>

De los diez proyectos presentados por equipos de competidores italianos permanecen entonces desconocidos los autores de los proyectos marcados con los números 115 y 177 en el *Boletín de la Sociedad Central de Arquitectos*, que fueron incluidos en la sección “el Orden” por el volumen estereométrico de sus torres. Y solo por el proyecto n. 115, donde la torre se genera mediante el deslizamiento de dos rectángulos, fue publicada la crítica del jurado: “La caprichosa conformación de la planta de la torre, lleva su arbitrariedad a las plantas bajas, las que se ven divididas y desprovistas de interés espacial. El lenguaje plástico con que exprésase exteriormente no reporta una consecución de valor” (Edificio Peugeot, 1963).

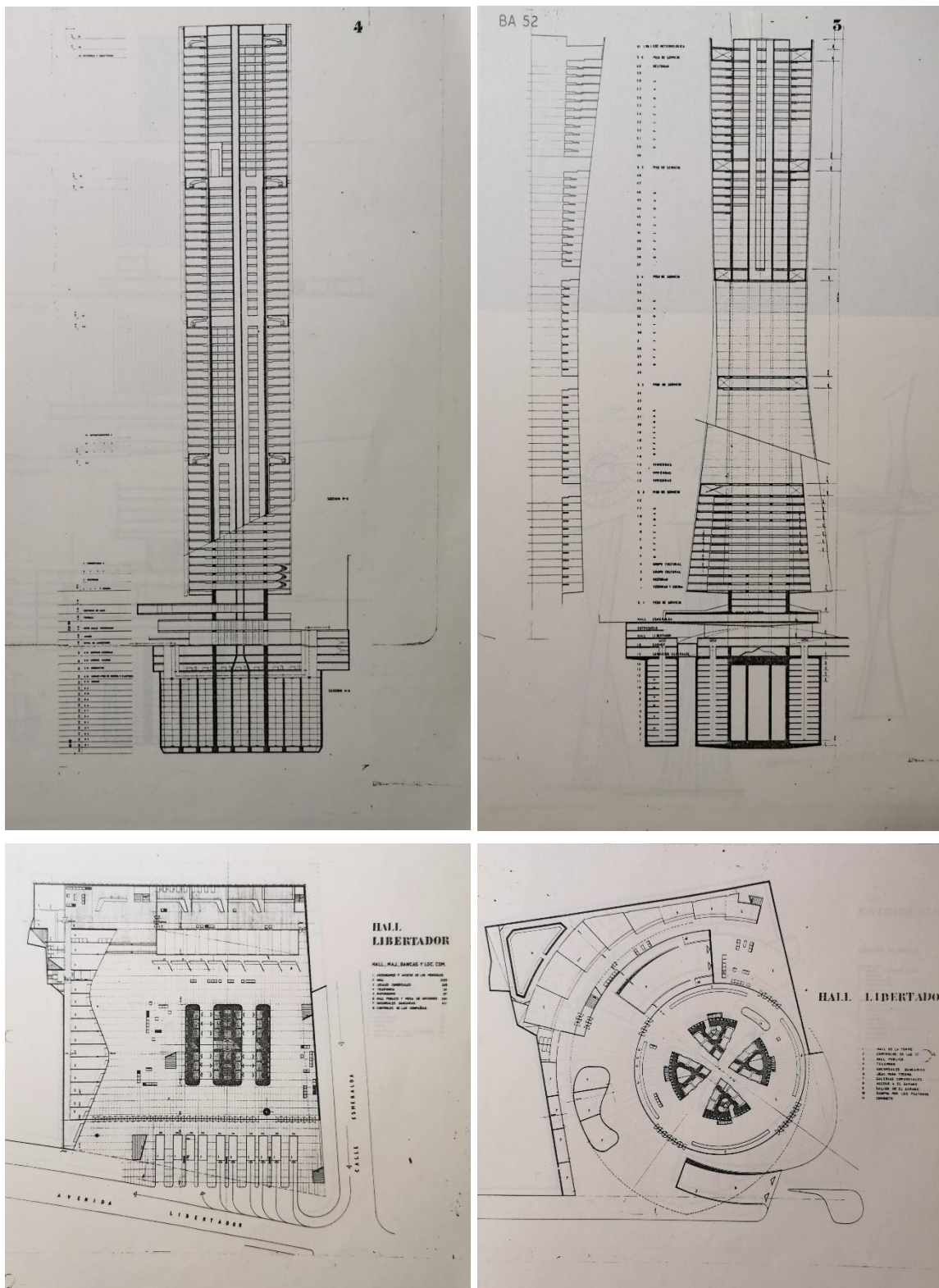


Figura 8. Vittorio Mazzucconi, Proyecto de concurso para el Edificio Peugeot, secciones y plantas de las dos soluciones. Milano, Fondazione Mazzucconi.

### Un legado inesperado

La variedad de las propuestas presentadas por arquitectos e ingenieros italianos confirma cómo el concurso para el edificio Peugeot constituyó una importante oportunidad para reflexionar sobre el tema de las construcciones en altura, que, a principios de los años 1960, eran un símbolo de modernización que exigía soluciones estructurales y tecnológicas audaces, pero también una “voluntad de forma” destinada a convertirse en un objeto icónico en el paisaje urbano. A pesar de los diferentes resultados de sus propuestas, los competidores italianos quisieron aceptar este desafío, persiguiendo una búsqueda de expresión plástica original en el contexto de una estrecha integración entre estructura y forma. Por lo menos, esto es lo que entendieron algunos críticos italianos después del veredicto del jurado, empezando por Bruno Zevi, que escribió abiertamente en las páginas de *L'Espresso*: “bisognava chiedere non 'il più alto', ma il più

originale e creativo grattacielo del mondo. Forse, in questo caso, la giuria avrebbe assegnato il premio a Sacripanti” [era necesario pedir no ‘el rascacielos más alto’, sino el más original y creativo del mundo. Quizás, en ese caso, el jurado habría concedido el premio a Sacripanti] (Zevi, 1962).

Como se sabe, el concurso para el rascacielos no tuvo un resultado concreto y la “torre prismática sin elementos simbólicos” (Malecki et al., 2024, p. 128) del grupo brasileño nunca se construyó. A pocos metros del lugar donde debía levantarse el rascacielos Peugeot, unos diez años más tarde fue construida todavía la Torre Pirelli (1971-74, hoy Torre IRSA), basada en el diseño de un arquitecto italiano (Figura 9). Y, por una coincidencia de la historia, el proyecto de Mario Bigongiari<sup>27</sup> se basó, precisamente, en la idea de una estructura en forma de árbol, así como lo habían propuesto Elio Piroddi y Vittorio Mazzucconi para el rascacielos Peugeot.



Figura 9. Mario Bigongiari, Torre Pirelli en Buenos Aires, fotografía de la época. Fiesole, Fondazione Giovanni Michelucci, Fondo Mario Bigongiari.

El rascacielos Pirelli ocupa un terreno irregular adyacente a la Plaza San Martín (entre Maipú y Juncal) y consiste en un rascacielos de 24 pisos sobre una gran plataforma ocupada por un estacionamiento. La torre tiene una planta pentagonal y presenta una estructura portante de hormigón armado (cuyo cálculo contó con el creador uruguayo Leonel Viera) que incluye un tronco interior triangular y cuatros ramificaciones en voladizo –es decir, el primero, duodécimo, vigésimo tercero y último piso– desde donde se suspenden los pisos subyacentes. Una solución que permite liberar los pisos de oficinas de los elementos estructurales periféricos, así como de hacer evidente la lógica constructiva en las fachadas, donde los pisos estructurales constituyen elementos ‘llenos’ en contraste con las superficies acristaladas de los pisos flotantes (Torre Pirelli, 1974).

Aunque Bigongiari no aparece entre los participantes del concurso para el edificio Peugeot, la Torre Pirelli –que constituyó la síntesis de sus estudios sobre edificios en altura iniciados en los años sesenta con el proyecto no realizado para la Torre Sudameris (D'Amia y Giurlani, 2026)– parece haber sacado provecho de ello, desarrollando la idea de una estructura arbórea. Entonces, en un momento en que en Buenos Aires y en el mundo, proliferaban las torres prismáticas con muro cortina –convirtiéndose, debido a su indiferencia hacia el contexto, en verdaderas “paradojas antiurbanas” (Tafuri, 1975, p. 512)– un exponente de la cultura arquitectónica italiana supo recoger el legado del concurso del edificio Peugeot, aprovechando l'innovación tecnológica para dar a su rascacielos una *característica diferencial* que permite identificarlo netamente en el paisaje urbano de la ciudad porteña.

## Notas

<sup>1</sup> Es decir: 5 de Alemania, 31 de Argentina, 1 de Australia, 1 de Austria, 23 de Brasil, dos de Canadá, 5 de España, 1 de Egipto, 41 de Estados Unidos, 1 de Filipinas, 4 de Finlandia, 7 de Francia, 2 de Holanda, 1 de Hungría, 14 de Inglaterra, 1 de Israel, 10 de Italia, 21 de Japón, 13 de Méjico, 2 de Perú, 1 de Portugal, 9 de Polonia, 1 de Rumania, 3 de Rusia, 1 de Suecia, 3 de Suiza, 15 de Uruguay, 3 de Venezuela y 1 de Yugoslavia, sin contar los trabajos cuyo país de origen no fue determinado (Shere, 2008, p. 290).

<sup>2</sup> L' exposición fue abierta desde el 2 de abril al 15 de mayo en el pabellón cedido por la Universidad de Buenos Aires ubicado en Avenida Libertador General San Martín y Schiaffino. Muchas fotografías se conservan en la Biblioteca Alejandro Christophersen de la Sociedad Central de Arquitectos.

<sup>3</sup> La convocatoria incluía solo seis premios y cuatro menciones, a las que luego se agregaron tres menciones honoríficas (Schere, 2008, pp. 288-290).

<sup>4</sup> En publicaciones contemporáneas (e incluso recientes), los nombres se extraen del informe del jurado y, en algunos casos, presentan errores que, en la medida de lo posible, se han corregido.

<sup>5</sup> El número de abril-mayo 1963 presenta 104 proyectos, divididos en dos secciones: “La Aventura” y “L'Orden”. Sobre el concurso véase también Concurso Peugeot, 1962 y la revista *Summa*, (1) de abril 1963.

<sup>6</sup> El anuncio del concurso, cuya fecha límite era el 12 de enero de 1962, se publicó en *Domus*, 384, 1961, p. 48. Un primer análisis de la participación italiana fue presentado por el autor de este artículo en la comunicación *El aporte de los arquitectos italianos a los rascacielos porteños a principios de los años sesenta* presentada en el Congreso Internacional HiCA (Historia de las Construcciones en Altura) *La verticalidad en las Américas entre los siglos XIX y XX*, realizado en octubre de 2024 y organizado por el Instituto de Historia, Teoría y Praxis de la Arquitectura y la Ciudad, Facultad de Arquitectura y Urbanismo, Universidad Nacional de La Plata (HITEPAC-FAU-UNLP), de la cual el artículo presenta una reforma sustancial.

<sup>7</sup> Zevi consideraba el proyecto ganador “un insipido blocco vitreo, appena animato da alcune emergenze strutturali, che non esprime alcun contenuto funzionale e potrebbe sorgere in qualsiasi metropoli” [“un bloque de vidrio anodino, apenas animado por algunos elementos estructurales, que no expresa ningún contenido funcional y que podría surgir en cualquier metrópoli” (Zevi, 1971, p. 476)].

<sup>8</sup> Es decir: lo de Veikko Malmio, Kari Järnefelt y Michel Merckling; lo de Viljo Revell, con Heikki Castrén, Taivo Kapsi y Kimmo Söderholm; lo de Taivo Korhonen; y lo de Ilmo Valjakka y Leo Tenhunen.

<sup>9</sup> Maurizio Sacripanti (Roma, 1916-1996) se graduó en 1941 en la Facultad de Arquitectura de Roma-La Sapienza, donde fue profesor desde la mitad de los años 1970.

<sup>10</sup> Roma, Accademia Nazionale di San Luca, Fondo Maurizio Sacripanti.

<sup>11</sup> Por la crítica del jurado véase también Concurso Edificio Peugeot (1963) donde el proyecto de Sacripanti es publicado en la sección "La Aventura". Sobre el proyecto véase también Berselli, 2007; Maggio y La Rosa, 2020; Ferrari, 2023.

<sup>12</sup> Vico Magistretti había sido compañero de clase de Roberto Rocca en el Politécnico de Milán y, por lo tanto, entró en contacto con la Compagnia Tecnica Internazionale (Techint) de Agostino Rocca, propietaria de Dalmine Safta, de Campana. Sin embargo, su diseño para el centro cívico –que comprendía una iglesia, tiendas, un cine, un centro comunitario, un auditorio y un hotel– quedó prácticamente sin concretar: solo se construyó un hotel-restaurante de estilo sobrio y racionalista en 1963.

<sup>13</sup> Véase Tentori, 1962, p. 40: "nella storia dei grattacieli, se la prima fase ha rappresentato la ricerca della "dimensione limite" in altezza, la seconda fase (...) rappresenta la ricerca di perfezione nella "misura". Il presente Progetto appartiene ad una terza fase, con la ricerca di una 'Forma' essenziale" [En la historia de los rascacielos, si la primera fase representó la búsqueda de la "dimensión límite" en altura, la segunda fase (...) representa la búsqueda de la perfección en la "medida". Este proyecto pertenece a una tercera fase, con la búsqueda de una 'forma' esencial].

<sup>14</sup> Enrico (Richino) Castiglioni (Busto Arsizio, 1914-2000) se graduó en 1937 en la Facultad de Ingeniería de el Politecnico de Milan y en 1939 obtuvo el título para ejercer como arquitecto en la Facultad de Arquitectura de Roma.

<sup>15</sup> Véase Servizio Archivi Storici e Attività Museali, Politecnico di Milano, ACL, Fondo Enrico Castiglioni / Progetti / Concorso Internazionale per il grattacielo Peugeot a Buenos Aires, AEC. PROG.069. Fasc.F037 e AEC.PROG.121. Fasc.F078 – GF. El proyecto es publicado en Concurso Edificio Peugeot (1963) en la sección "La Aventura", junto a la crítica del jurado: "Se perjudica este trabajo por el esquematismo que en él se denota, malogrando una solución que podría ser de interés. La expresión de su volumen es atractiva y denota limpieza, aunque para ello se tuvo que hacer sacrificios que no pudieron concretar en el planteo. Las soluciones parciales denotan escaso estudio, llegando a expresiones formales por seguir las direcciones impuestas por el núcleo central". Véase también Bossi, 2024, pp. 262-263.

<sup>16</sup> Véase al respecto Castiglioni, 1965, p. 35: "il profilo altimetrico a curvatura della torre può solo

apparentemente sembrare irrazionale ed esclusivamente progettato per motivi estetici. Ha il preciso compito statico di conferire alle solette dei vari piani una precompressione che riduce il costo ed il peso dei solai stesso" [el perfil altimétrico curvo de la torre puede parecer solo en apariencia irracional y diseñado exclusivamente por razones estéticas. Su función estática precisa es dotar a las losas de los distintos pisos de un efecto de pretensado que reduce el coste y el peso de los propios pisos].

<sup>17</sup> La documentación del proyecto está disponible en el Archivo di Stato di Firenze, Fondo Sergio Conti, carpeta 32 y rollo 19. Sergio Conti (Florencia, 1927-2001) se graduó en 1953 en la Facultad de Arquitectura de Florencia, ciudad donde trabajó como arquitecto y diseñador.

<sup>18</sup> Riccardo Morandi (Roma, 1902-1989), qui se graduó en Roma en 1927, fue profesor en la Facultad de Arquitectura de Florencia y en la Facultad de Ingeniería de Roma-La Sapienza y se considera como uno de los más importantes ingenieros del siglo XX, especializado en estructuras de hormigón armado pretensado. Sobre su obra véase Imbesi, Morandi y Moschini, 1991, donde a p. 351 se informa sobre el proyecto por el rascacielos Peugeot.

<sup>19</sup> Elio Piroddi (Como 1931-...) se graduó en 1953 en la Facultad de Ingeniería de Roma-La Sapienza, donde posteriormente fue profesor de Urbanismo. Giulio Sterbini (Roma 1912-1987) se graduó en 1935 en la Facultad de Arquitectura de Roma-La Sapienza.

<sup>20</sup> Véase la memoria descriptiva en Archivo Centrale dello Stato en Roma, Fondo Riccardo Morandi, carpeta 339, donde también se conservan notas, estudios y obras gráficas. De la correspondencia se deduce que el proyecto, publicado en Concurso Edificio Peugeot (1963) en la sección "el Orden", estuvo entre los eliminados en la primera ronda.

<sup>21</sup> Véase la memoria descriptiva en Archivo Centrale dello Stato en Roma, Fondo Elio Piroddi, carpeta 2, donde también se conservan algunas reproducciones fotográficas de las obras gráficas. El proyecto fue publicado en Concurso Edificio Peugeot (1963) en la sección "La Aventura".

<sup>22</sup> Pier Luigi Nervi (Sondrio 1891-Roma 1979) se graduó en 1913 en la Facultad de Ingeniería de Bologna. Sobre su actividad en Argentina véase Martinis (2012), que todavía no menciona su participación en el concurso para el rascacielos Peugeot.

<sup>23</sup> Véase Fondazione Museo delle Arti del XXI secolo, Centro archivi architettura, Fondo Nervi, proyecto n. 1146, donde se conservan 19 documentos gráficos a partir de los cuales se desarrollaron estudios estáticos de la estructura. El álbum de la SCA enviado a los concursantes también se conserva en el archivo. Por lo

tanto, es posible que Nervi se inscribiera en el concurso pero luego desistiera de presentar sus obras.

<sup>24</sup> Roberto Morisi (Venezia 1926-2019) se graduó en 1949 y desde 1956 fue colaborador de Luigi Moretti.

<sup>25</sup> Vittorio Mazzucconi (Grosseto 1929-...) es un autodidacta que trabajó en París, Londres y Estados Unidos.

<sup>26</sup> Véase la memoria descriptiva conservada en la Fondazione Vittorio Mazzucconi de Milán.

<sup>27</sup> Sobre Mario Bigongiari (Livorno 1923 - Barcellona 2007 ) véase la comunicación de J.I. Azpiazu online ([https://www.academia.edu/44184414/Mario\\_Bigongiari\\_and\\_Argentina\\_1949\\_74\\_An\\_architectural\\_corpus\\_for\\_Argentine\\_Italy](https://www.academia.edu/44184414/Mario_Bigongiari_and_Argentina_1949_74_An_architectural_corpus_for_Argentine_Italy)) y D'Amia, 2025, pp. 121-139.

## Referencias

*Bases del Concurso Internacional de Anteproyectos Edificio «Peugeot»* (1961). Foreign Building and Investment Company S.A.

Bernal López-Sanvicente, A. (2012). Cuatro rascacielos españoles para el concurso del edificio Peugeot en Buenos Aires, 1962. En M. Úbeda Blanco y A. Grijalba Bengoetxea (Eds.), *Concursos de arquitectura: 14 Congreso Internacional de Expresión Gráfica Arquitectónica* (pp. 313-320). Ediciones Universidad de Valladolid.

Bergdoll, B., Comas, C.E, Liernur J.F. (2015) (Eds.). *Latin America in Construction: Architecture 1955-1980*. Museum of Modern Art.

Berselli, S. (2007). Maurizio Sacripanti, Il grattacielo Peugeot a Buenos Aires. *D'A. D'Architettura*, 34, 174-177.

Bossi, P. (2024) (Dir.). Enrico Castiglioni "Richino" (1914-2000): *ingegnere, architetto, "uomo universale"*. Nomos Edizioni.

Castiglioni, E. (1965). [Tre progetti]. En M. Dezzi Bardeschi y L. Vinca Masini (Ed.), *Prima Triennale itinerante d'architettura italiana contemporanea* (pp. 32-37). Centro proposte.

Concurso Edificio Peugeot. (1963). *Boletín de la Sociedad Central de Arquitectos*, 51.52.

Concurso Peugeot. (1962). *Nuestra Arquitectura*, 391.

Confianza en la Economía Argentina (28 de marzo 1962). *Clarín*, s.p.

D'Amia, G. (2025). *Architetti e costruttori italiani in Argentina. Storie di emigrazione e di mobilità professionale 1880-1974*. Silvana Editoriale.

D'Amia, G., Giurlani, A. (2026). La sede della Banca Sudameris a Buenos Aires di Mario Bigongiarri e Piero Bottoni: un'icona della finanza italiana in Argentina. En F. Castanò, F. Deambrosis, A. De Magistris, (Eds), *Architettura Made in Italy. Il progetto italiano all'estero negli anni della Guerra fredda* (pp. 86-99). Lettera 22.

Ferrari, M. (2023). *Maurizio Sacripanti. Grattacielo Peugeot*, Buenos Aires 1962. Ilios

Gallo, A.D. (1963). El caso Peugeot. *Summa*,(1), 96-97.

Imbesi, G., Morandi, M., Moschini, F. (1991). *Riccardo Morandi. Innovazione, tecnologia, progetto*. Gangemi.

Maggio, F., La Rosa, C. (2020). Disegnare il mutevole. Il concorso per il grattacielo Peugeot di Maurizio Sacripanti. En A. Arena, M. Arena, R.G. Brandolino, D. Colistra, G. Ginex, D. Mediatì, S. Nucifora y P. Raffa (Eds.), *Connettere. Un disegno per annodare e tessere. Atti del 42° Convegno Internazionale dei Docenti delle Discipline della Rappresentazione* (pp. 2383-2404). FrancoAngeli.

Malecki, S., Bonicatto, V., y Brandoni, A. (2024). El Concurso para el edificio Peugeot (1962): entre el rascacielos y la torre. *Registros. Revista De Investigación Histórica*, 20(1), 114–132. <https://revistasfaud.mdp.edu.ar/registros/article/view/639>

Martinis, R. (2012). Pier Luigi Nervi in Argentina: elementos para la construcción de una fama internacional. En G. Bianchino y D. Costi (Eds.), *Cantiere Nervi: la construcción de un'identità* (pp. 236-240). Skira.

Mazzucconi, V. (1989). L'opera di arquitectura e pintura. La casa Uscher.

Per il concorso Peugeot (1962). *Domus*, 394, s.p.

Saggio, A. (1991). Riccardo Morandi. Cemento d'autore. *Costruire*, 102, 163-165.

Schere, R. (2008). *Concursos 1826-2006*. Sociedad Central de Arquitectos.

Sondereguer, C. (1963). *Arquitectura contemporánea. Concurso Peugeot*. En *Concurso Edificio Peugeot. Boletín de la Sociedad Central de Arquitectos*, 51.52, s.p.

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.

- Tentori, F. (1962). L'idea di grattacielo. Il concorso Peugeot a Buenos Aires. *Casabella-continuità*, 268, 38-49.
- Torre Pirelli (1974). *Construccionen*, 249, 315-319.
- Zevi, B. (19 de agosto 1962). Grattacielo Peugeot a Buenos Aires. Vince un fusto pavidó e inespressivo. *L'Espresso*, s.p.
- Zevi, B. (1963). Il grattacielo Peugeot. *L'Architettura. Cronache e Storia*, VIII, 87, 602-607.
- Zevi, B. (1971). 432. Vince un fusto pavidó e inespressivo. En *Cronache di architettura, IV Dai laboratori medici di Kahn al piano di Tange per Tokio*. 321/451 (pp. 474-477). Laterza
- Zevi, B. (1975). 1026. Strutture-paesaggio di Riccardo Morandi. Ingegnere tra minimal e Land Art. En *Cronache di architettura, IX Dai "five architects" newyorkesi ai Bernini plagiaro*. 953/1080. Laterza.

## Giovanna D'Amia

Profesora de historia de Arquitectura. Dipartimento di Architettura e Studi Urbani, Politecnico di Milano. Via Bonardi 3, 20133. Milano, Italia.

[giovanna.damia@polimi.it](mailto:giovanna.damia@polimi.it)

<https://orcid.org/0000-0001-5570-1080>