

## ANTEPROYECTO DE EDIFICIO PEUGEOT

Arquitecto: Roberto Puig Alvarez.  
Ingeniero: Diego Martínez Boudes.

El hombre constantemente huye y retorna a la Naturaleza. La Arquitectura, que nace en un principio en contra de la misma Naturaleza y a favor del hombre, se acaba nutriendo de los mecanismos formales de la vida actual de nuestras ciudades.

La deshumanización de la Arquitectura es la pérdida de la relación oposición Arquitectura-Naturaleza.

No creemos que la solución esté en copiar o inspirarse sistemáticamente en las formas de la Naturaleza, sino en no olvidar las soluciones que ésta ha dado a los problemas que nos son comunes en nuestra labor creadora.

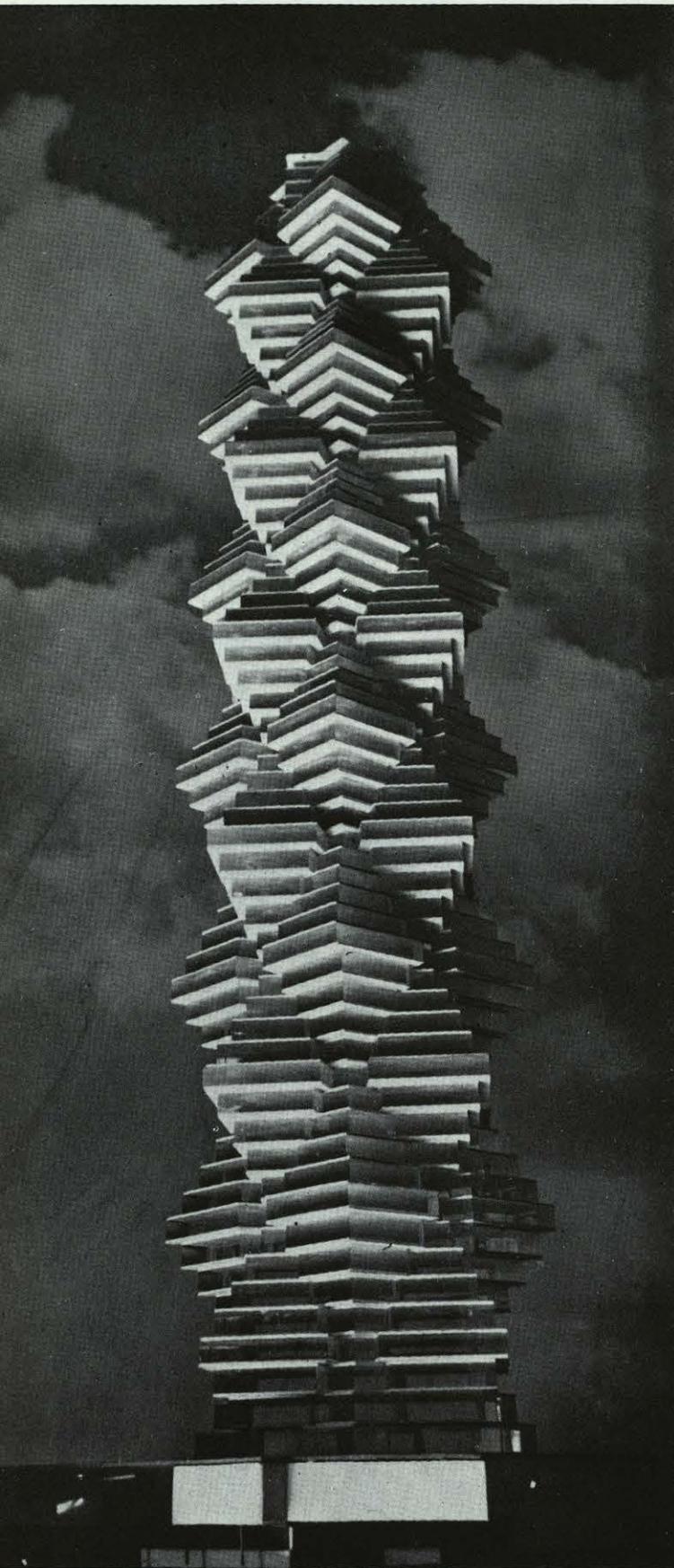
Si observamos la forma en que se disponen las hojas de una planta lineal a partir del tallo para conseguir una máxima iluminación, comprobaremos que éstas van abriéndose por grupos, idénticos entre sí, que se presentan a lo largo del tallo, girados cada uno de ellos con respecto al anterior.

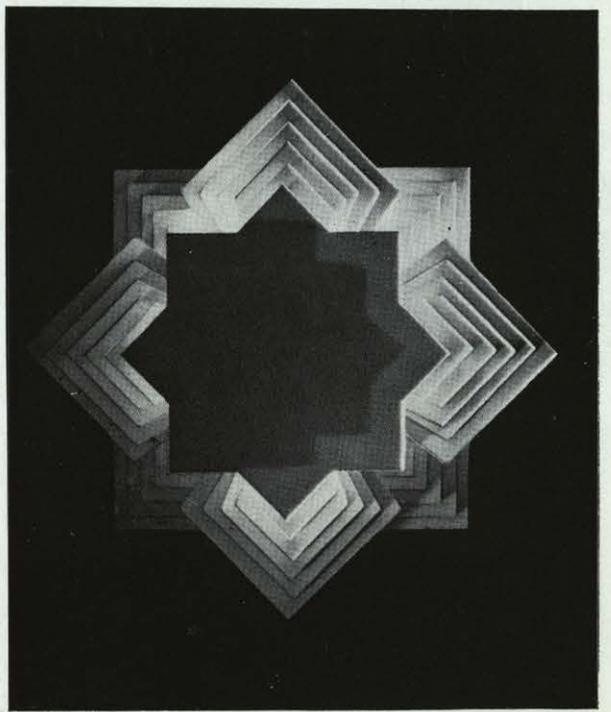
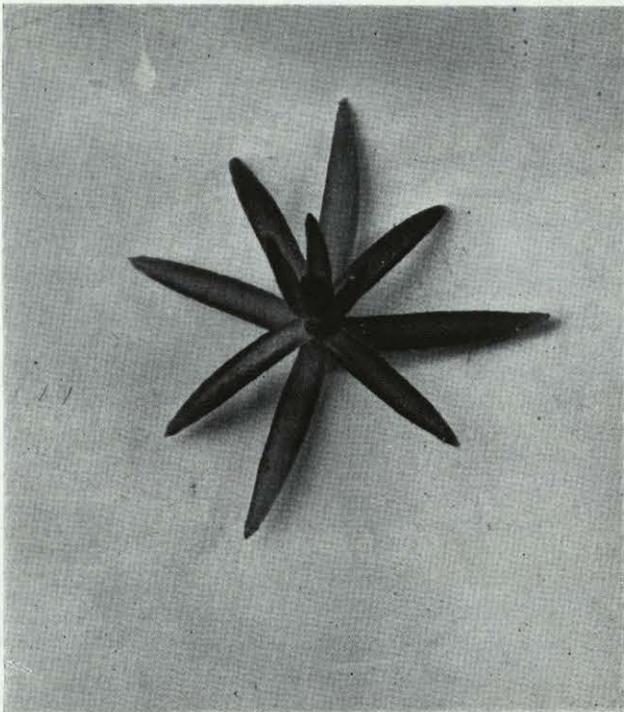
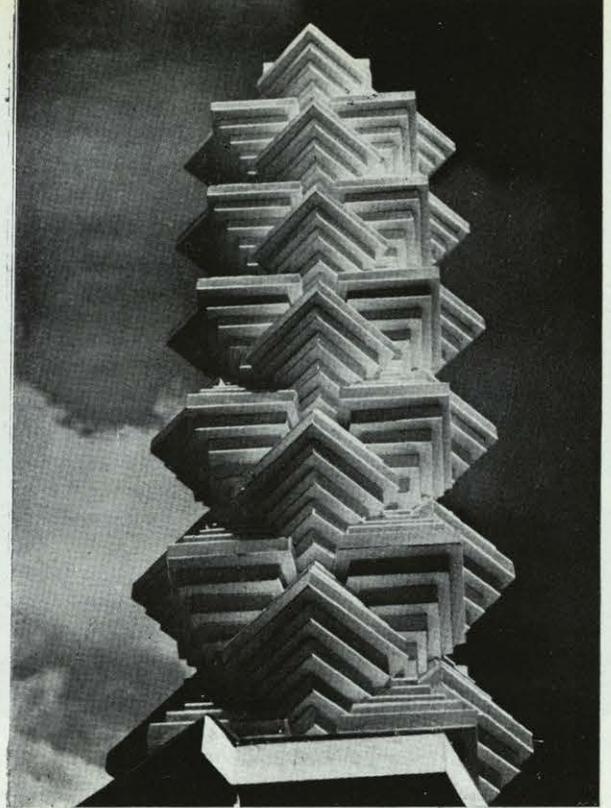
Esta idea inicial nos llevó a concebir una edificación en que los pisos sucesivos se modificasen regularmente para facilitar al máximo la iluminación de los contiguos.

Se cuidó muy especialmente que las distintas circulaciones entre las zonas de oficinas, viviendas, cultural y social, garaje, estacionamiento y servicios generales fuesen fáciles y quedasen bien diferenciadas, evitando los cruces e interferencias entre funciones completamente dispares. Según esta idea, se empezó por separar la zona de viviendas, creando un volumen aparte adosado a la medianería de la calle Esmeralda con orientación Norte (en Buenos Aires, equivalente a nuestro Sur) completamente independiente de la zona comercial, de oficinas y cultural, emplazadas en la torre y basamento. En los sótanos se dispusieron los garajes y servicios generales.

En la distribución de las distintas plantas de la torre se distingue una zona central de núcleo que agrupa las circulaciones verticales y los servicios, alrededor de la cual se disponen las oficinas en las que se procuró prever una máxima adaptabilidad a las posibles necesidades.

En vista de la destacada importancia que en las bases se concedía a la zona de estacionamiento se consideró primordial el estudio de sus accesos y funcionamientos. Teniendo en cuenta la cantidad de vehículos a estacionar (1.400) y que la mayoría de ellos habían de tener entrada y salida a la misma hora, se distribuyeron los accesos y salidas a este grupo entre las dos calles a que tiene fachada el solar, dando, naturalmente, mayor





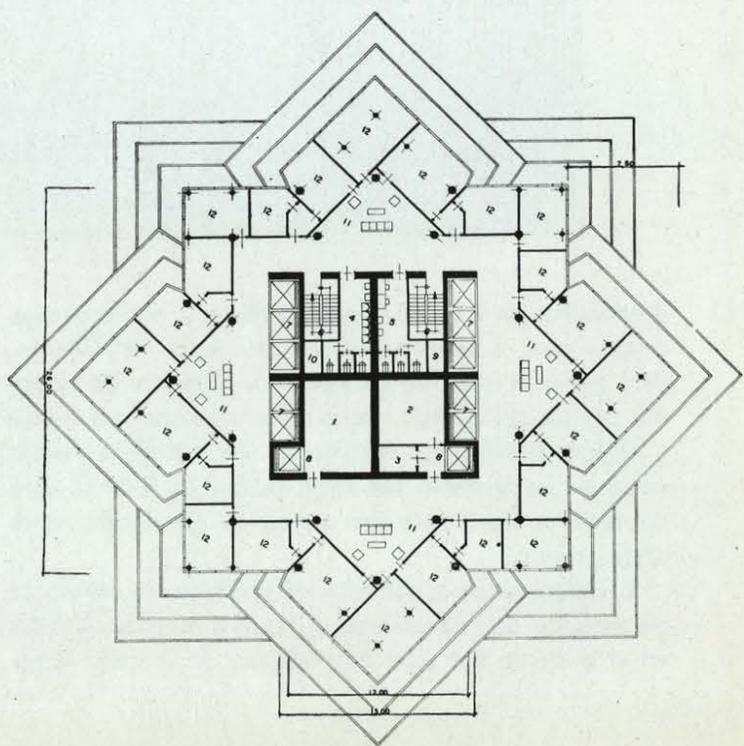
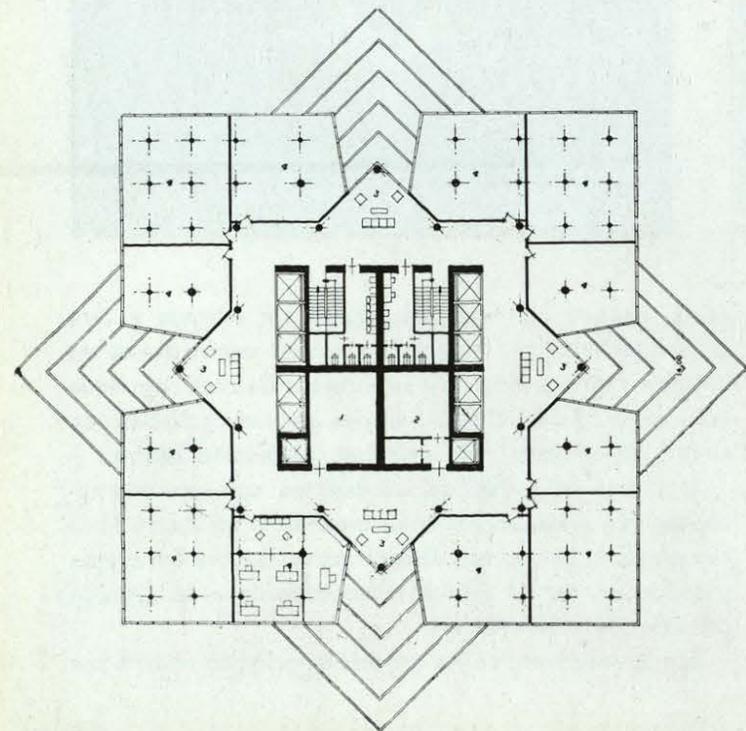
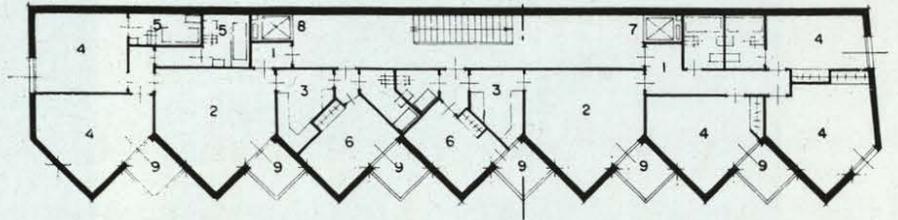
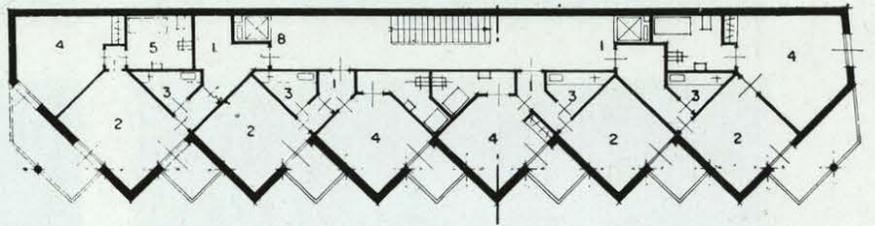
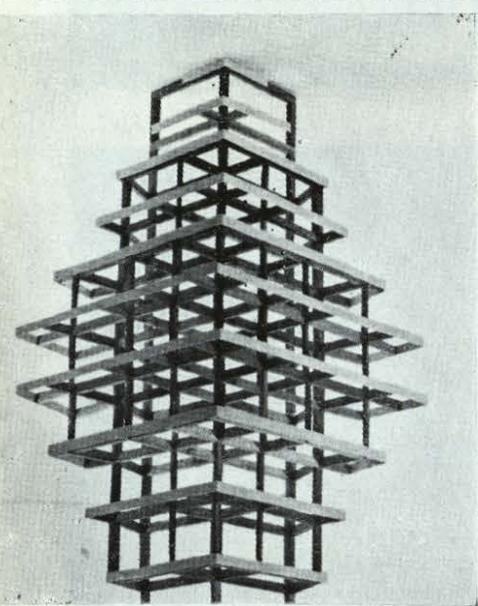
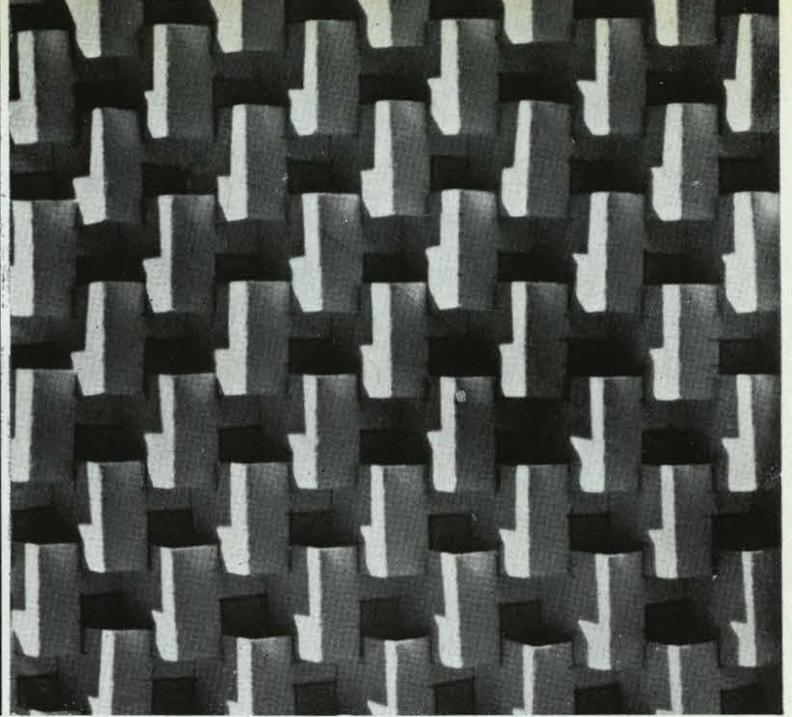
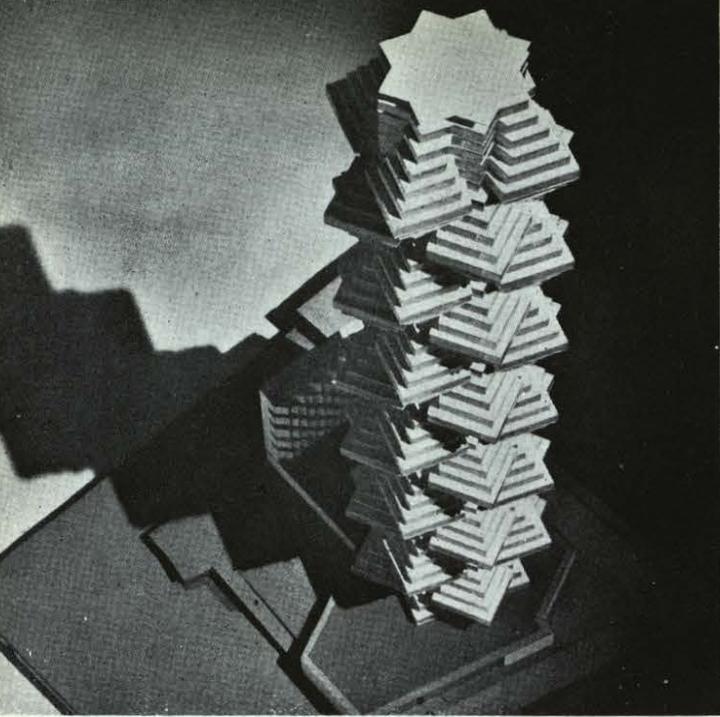
predominancia a la de mayor anchura y doble circulación, o sea, a la avenida del Libertador San Martín. Para evitar el cruce de circulaciones rodada y de peatones dentro del edificio, los accesos y salidas del garaje y estacionamiento se ubicaron en los extremos medianeros de las fachadas del solar, quedando todo el resto de fachada libre para los accesos y circulación a los otros grupos.

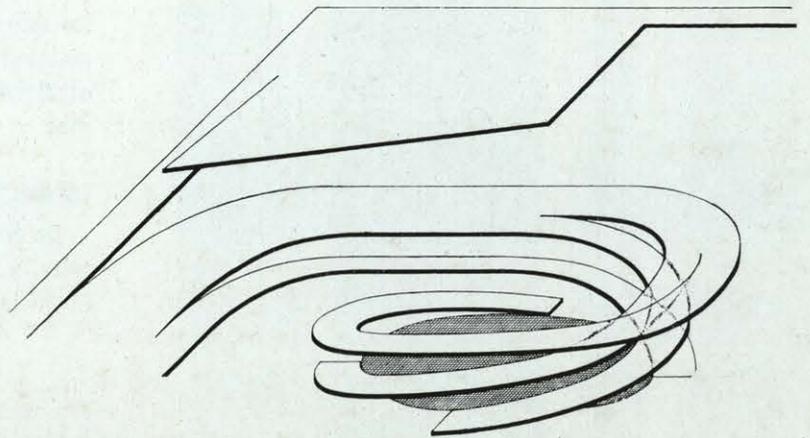
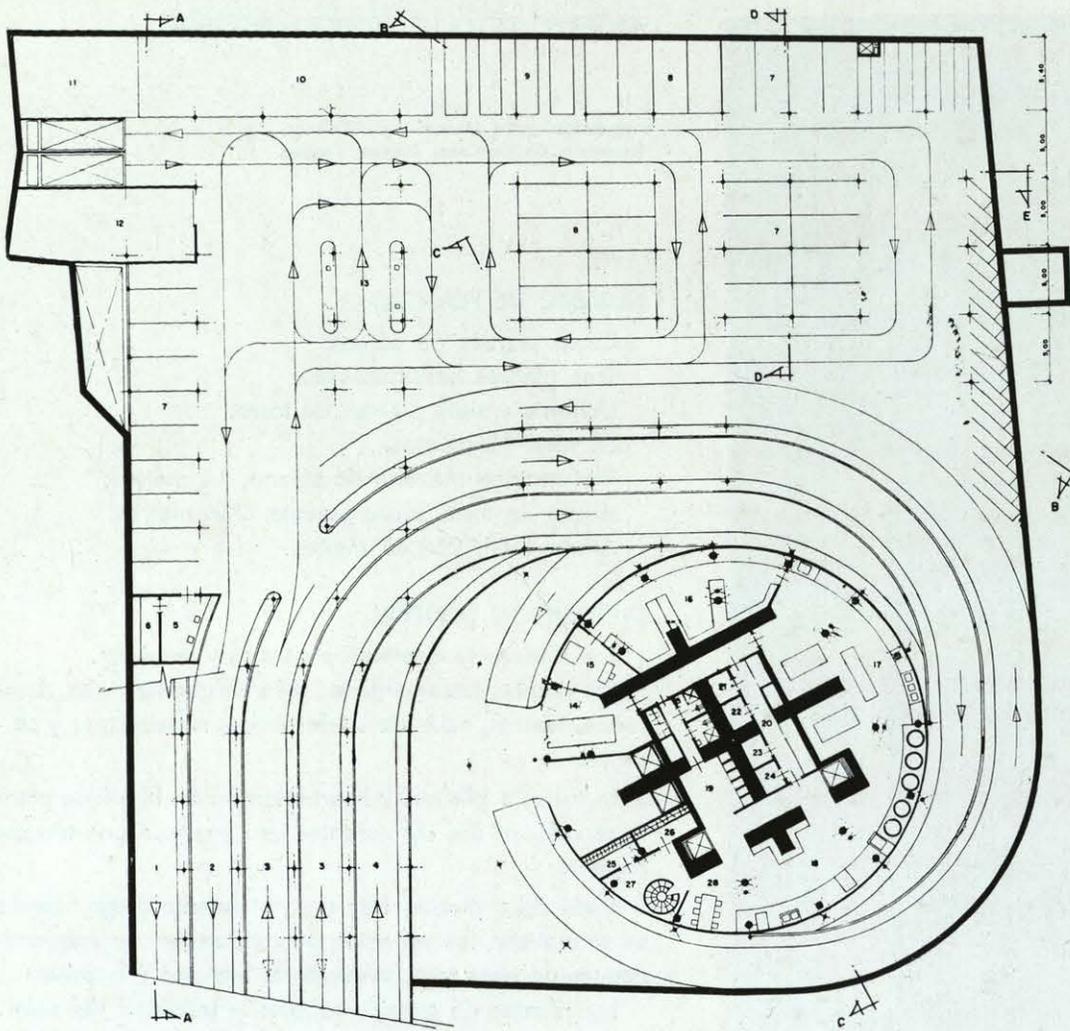
El citado acceso a los estacionamientos en sótano se garantizaba por un sistema de cuatro rampas situadas en el extremo del solar más alejado de la calle Esme-

ralda, ya que con una sola rampa de entrada y otra de salida hubiesen tardado los coches cuatro horas en entrar o salir del edificio a una media de diez segundos por coche. Estas cuatro rampas se desarrollaban en cuatro helicoidales que rodeaban un núcleo central.

El acceso al garaje se completaba con dos montacoches que arrancan del estacionamiento en fondo libre compensado con acceso directo desde la calle Esmeralda y salida en rampa también descendente a la avenida del Libertador San Martín.

Estructuralmente se ha considerado lógico resistir por





separado los dos tipos de solicitaciones que actúan sobre la torre. Las cargas verticales son soportadas por una estructura metálica en la que los pilares recogen las cargas de las vigas Vierendel de los picos. Las solicitaciones de viento se cargan a través de los forjados a un núcleo rígido de hormigón armado en el

que van alojados los servicios y las circulaciones verticales.

La sección del núcleo afecta la forma de un cuádruple cajón, con espesor de tabique creciente hacia cimientos.

La estructura de garaje se resolvió con un sistema de pisos seta.