

Título Pampa y Metrópolis. Enclaves de producción para el "desarrollo": Fiat y la motorización en Argentina (1948-1966)

Tipo de Producto Ponencia (texto completo)

Autores Fiorito, Mariana

V Jornadas de Historia de la Industria y los Servicios, Facultad de Ciencias Económicas de la Universidad de Buenos Aires (Agosto 2015).

Código del Proyecto y Título del Proyecto

A14S06- Fomento y Vanguardia: multinacionales en la Arquitectura Argentina. Los casos de Olivetti y Fiat

Responsable del Proyecto

Plotquin, Silvio

Línea

Historia de la Arquitectura

Área Temática

Arquitectura

Fecha

Agosto 2015

INSOD

Instituto de Ciencias Sociales y Disciplinas
Proyectuales

UADE 

V Jornadas de Historia de la Industria y los Servicios
Facultad de Ciencias Económicas
Universidad de Buenos Aires
Buenos Aires, 5 al 7 de agosto de 2015

**PAMPA Y METROPOLIS. ENCLAVES DE PRODUCCIÓN PARA EL
“DESARROLLO”: FIAT Y LA MOTORIZACIÓN EN ARGENTINA (1948-1966)**

Dra. Arq. Mariana I. Fiorito

fiorito.mariana@gmail.com

Universidad Argentina de la Empresa. Buenos Aires, Argentina.

Resumen

Coincidente con la expansión de empresas a nivel mundial posterior a la segunda posguerra y a partir de la sanción de la ley de radicación de capitales extranjeros, en Argentina se fomentó el establecimiento de industrias internacionales. Estos capitales estimularon la construcción de plantas en el interior, a su vez que la realización de edificios en torre en la ciudad de Buenos Aires. Si bien las fábricas tendieron a ubicarse en las zonas ya desarrolladas del país, lo hicieron por fuera de las mayores aglomeraciones. El énfasis desarrollista puesto en la motorización determinó la radicación de esas industrias e implicó el asiento de sus sedes administrativas, locales comerciales y plantas de producción en el país. En el cruce entre industrialización, motorización y atracción de nuevos capitales se encuentra la empresa Fiat, que a partir de los años 50, tuvo un gran impulso con el comienzo de la fabricación en el país de los modelos Fiat 600 y 1500. El objetivo de este trabajo es indagar en la elección de los enclaves de producción para el “desarrollo” y las características de las arquitecturas de esta empresa entre los años 1948 y 1966.

Introducción

Coincidente con la expansión de empresas a nivel mundial en busca de nuevos mercados tras la segunda posguerra y a partir de la ley de radicación de capitales extranjeros¹, en la Argentina se fomentó el establecimiento de industrias internacionales. Diferentes acciones desde la Administración Pública consistieron en promover, mediante incentivos económicos o fiscales, que empresas privadas realizaran actividades consideradas de utilidad general. Para comienzos de los años sesenta, ese tipo de compañías predominaba entre las más dinámicas y con niveles de productividad que duplicaban a las nacionales (López, 2006; Altamirano, 1998; Portantiero, 1977; Tugendhat, 1971; Masson, y Thebergem, 1967).

Con un notable efecto atracción financiera y en el cruce entre industrialización, motorización² y de capitales de proveniencia italiana³, se encuentra la expansión de la empresa Fiat, instalada en Argentina desde 1919 con el objetivo de representar y comercializar vehículos importados. El objetivo de este trabajo es indagar en la elección de los enclaves de producción para el “desarrollo” y las características de la arquitectura para la producción de esta empresa entre los años 1948 y 1966 ya que entonces, adquirió un gran impulso con el comienzo de la fabricación en el país de los modelos Fiat 600 y 1500, automóviles utilitarios de precio accesible para los sectores medios. El período de estudio abarca desde 1948 con la visita a la Argentina de Vittorio Valletta⁴ y la consecuente creación de la *Delegación para América Latina* (DAL) presidida por Aurelio Peccei⁵, con sede en la

¹ Sancionada con anterioridad, la Ley N° 14222/28.08.1953 correspondiente al Régimen de Radicación de Capitales Extranjeros fue derogada por Decreto Ley N° 16640/57. Posteriormente, se promulgaron la Ley N° 14780/04.12.1958 de Radicación de Capitales Extranjeros, la Ley N° 14781/11.02.1959 de Promoción Industrial y el Decreto N° 3693/25.03.1959 de Normas para las fábricas de automotores instaladas o que se instalen en el país (Publicado en: Boletín Oficial, 09/10/1959. Menciona las leyes 14780 y 14781 y los Decretos 1594/1958 y Decreto 2483/1958).

² Por motorización se entiende la acción y efecto de dotar de medios mecánicos de tracción o transporte para el traslado de personas o bienes por medio del transporte público o privado.

³ La investigación financiada tenía como agenda profundizar las características materiales de las inversiones italianas en Argentina.

⁴ (Génova, 1883- Pietrasanta, 1967). Industrialista italiano, Presidente de Fiat desde 1946-1966. Ingresó a la Fiat en 1921.

⁵ (Turín, 1908- Roma, 1984) economista e industrialista italiano. En 1957 creó la oficina de Estudios para la Colaboración Económica Internacional (OECEI) orientada a realizar investigaciones sobre la economía de países latinoamericanos y autora de numerosos trabajos. Por otro lado, en 1958 Peccei fundó Italconsult una empresa de consultoría en la que participan las principales empresas italianas como Fiat, Innocenti, Montecatini. Italconsult fue considerado por Peccei como una manera de ayudar a hacer frente a los problemas del Tercer Mundo, que había llegado a conocer en América Latina. En 1964, se le pidió a Peccei que fuera Presidente de Olivetti, ya que esta empresa se enfrentaba a dificultades significativas en ese momento debido a los profundos cambios que se produjeron en el sector de las máquinas de oficina. Con su visión de futuro y empresarial, fue capaz de revertir la situación de Olivetti. No contento con los logros sustanciales de Italconsult o sus responsabilidades como Presidente de Olivetti, Peccei lanzó sus energías en otras organizaciones, como ADELA, un consorcio internacional de banqueros destinado a apoyar la industrialización en América Latina. Además, Peccei persuadió a la Fundación Agnelli para financiar una reunión de reflexión el 7 y 8 abril de 1968 con economistas y científicos europeos en la *Accademia dei Lincei* en Roma. El objetivo era discutir las ideas de Peccei y Rey de la globalidad de los problemas que enfrenta la humanidad y de la necesidad de actuar a nivel global. La reunión no fue un éxito, pero llevó a la creación del *Club de Roma* en 1970. Ver: “The story of the Club of Rome”. [en línea] [fecha de consulta: 4 de diciembre 2014]. Disponible en: <http://www.clubofrome.org/?p=375>

ciudad de Buenos Aires, hasta el año 1966 en que se hizo cargo de la empresa heredada de su abuelo, Giovanni (Gianni) Agnelli⁶. Valleta fue protagonista de la reconstrucción de la firma luego de la Segunda Guerra Mundial y de su gran expansión en los años cincuenta.

Varios fueron los enclaves destinados al ensamble o a la fabricación de los diferentes productos relacionados con la compañía durante esos años: el establecimiento industrial en Ferreyra, Córdoba; la fábrica de carrozado y montaje en El Palomar, Buenos Aires; la sede comercial y la escuela de Servicio de Asistencia Técnica en la calle Juramento 750, Capital Federal; el Edificio Fiat Concord en Avenida 9 de Julio, Capital Federal. ¿Cómo se elegía el sitio para la localización de los edificios? ¿Cuáles eran sus principales premisas de proyecto? ¿De qué modo estos edificios respondían a criterios de diseño relacionados con la empresa? En primer lugar, se realizará una exploración de las características de la Fiat en Italia, luego respecto del desarrollo de la industria automotriz en Argentina y sus localizaciones, para posteriormente enfocar el caso de Fiat de modo local, los criterios y características de los enclaves y localizaciones de los diferentes edificios.

La importancia del tema radica en profundizar y confrontar aspectos del Estado como interlocutor de la arquitectura, una arquitectura condicionada por programas y utopías de transformación económica, productiva y social. El “desarrollo” ocupó el centro del poder relegando la política a un segundo plano con el crecimiento basado en la industria, abriendo la economía a las inversiones extranjeras del bloque occidental. Ello llevó a la instalación de nuevas plantas, la creación del cuarto cordón en las principales ciudades del país, la definitiva declinación del sistema ferroviario a favor del automotriz, la transformación de la industria de la construcción (diseño de piezas premoldeadas o modulares) o bien, el desarrollo de una “imagen de empresa” que no admitía grandes gestos formales (Liernur, 2001: 295).

Se postula que atentos a los cambios coyunturales en relación con las distintas leyes promulgadas, supeditada a los vaivenes políticos y a diferencia del modo en que operaba en Italia, en Argentina, los enclaves para la producción de la Fiat se tensaron entre dos polos: la pampa y la metrópolis. En la pampa se localizaron las fábricas para el montaje o la producción localizadas en lugares estratégicos en los que primó el diseño realizado desde el

⁶ (Turín, 1921- Turín, 2003). Empresario italiano que convirtió a la FIAT en una empresa multinacional, logrando la internacionalización de la empresa. Presidente de la empresa entre 1966 y 1996.

Departamento de Construcciones de la empresa con el uso de materiales prefabricados o bien la (re)utilización de edificios existentes. En cambio, con la compra temprana de un terreno estratégicamente en el centro metropolitano, la realización de un concurso y la posterior adaptación de ese proyecto, no se resignó la producción de un ícono en la metrópolis.⁷

“Il miracolo economico” italiano y Fiat

Fiat, *Fabbrica Italiana Automobili Torino*, es una marca italiana bajo la que se comercializan vehículos desde 1899⁸. Abrió su primera fábrica de automóviles en 1900 produciendo 24 unidades. Ya en la primera década del siglo XX se dio la primera diversificación con vehículos comerciales, tranvías, camiones y motores marinos e iniciando en 1908 la actividad en el extranjero con la fundación de Fiat Automobile Co. en los Estados Unidos. Con las visitas a las plantas productivas de Ford en Detroit, que Giovanni Agnelli, uno de los fundadores de la empresa, realizara en 1906 y 1912, pudo advertir que era trascendental que la manera de fabricación fuera a partir de producción en serie con una cadena de montaje (Clark, 2012; Castronovo, 1999).

Los primeros efectos del nuevo método fueron evidentes con la construcción de Fiat Lingotto en Turín. Diseñado por el joven arquitecto Giacomo Mattè-Trucco y construido entre 1916 y 1923, el edificio consistía en una planta de manufactura de automóviles grande y moderna, tanto en términos de producción de autos como arquitectónicamente (Figura 1). El edificio de 500 m de largo y 5 pisos de alto estaba equipado en su terraza con una pista de pruebas.⁹ Lo revolucionario era que fue entendido como una gran cinta de producción ya que la materia prima entraba por la parte inferior y se iba transformando en automóviles mientras subía en espiral por el interior. El vehículo acabado era probado en el circuito de la terraza (Banham, 1985 /1999). Lingotto se convirtió en el símbolo de la historia de la manufactura italiana, solo comparado en tamaño y escala con el complejo River Rouge Factory de Ford.

⁷ Otras firmas tuvieron estrategias empresariales diferentes. Por ejemplo, Olivetti puso especial énfasis de diseño en los locales comerciales así como en la fábrica de Merlo y en las políticas sociales. (Sambrizzi, 2014, Plotquin, 2014)

⁸ Es el origen del actual grupo industrial, Fiat S.p.A. Bajo la marca Fiat se comercializan únicamente automóviles de turismo, siendo Fiat Professional la encargada de comercializar vehículos comerciales ligeros. Ambas marcas forman Fiat Group Automobiles - con Lancia, Abarth y Alfa Romeo- que junto a Chrysler Group, Ferrari y Maserati son las divisiones automovilísticas de Fiat S.p.A.

⁹ En la década de 1970, el diseño de la fábrica se tornó obsoleto con las nuevas técnicas de fabricación de automóviles. La fábrica cerró en 1982 y en 1984 Fiat SpA anunció un concurso que fue ganado por Renzo Piano para convertir el edificio. El proyecto fue transformarlo en un centro multipropósito manteniendo su carácter arquitectónico. Actualmente allí funciona la fundación Agnelli. <http://pinacoteca-agnelli.it/visit/fondazione/>

Figura 1. Fiat Lingotto, Turín.

Fuente: <http://thecharnelhouse.org/2013/05/01/a-rooftop-racetrack-the-fiat-lingotto-factory-in-turin-italy-1923/>

Quedando insuficiente en 1936, una nueva planta para la producción de automóviles, motores de avión y fundición de metales fue proyectada en Mirafiori, en los límites de Turín, por el ingeniero Vittorio Bonade Bottino (1889-1979). El diseño se definía en una gigantesca estructura en una sola planta que combinaba las diferentes etapas de la producción (Figura 2).¹⁰

Figura 2. Fiat Mirafiori, Turín.

Fuente: http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/2/21/Fiat_Mirafiori.jpg

Con el nuevo orden geopolítico surgido en la segunda posguerra, Italia se ubicó en una posición privilegiada en el Plan Marshall. A corto plazo, la modernización de los insumos norteamericanos, las políticas de productividad y las presiones de liberalización del comercio establecieron la base para el “milagro económico”. Los automóviles que se hacían en Mirafiori fueron símbolo de ese fenómeno ya que Italia se recuperó a una gran velocidad y Fiat se benefició de esas políticas (Fauri, 1996; Fauri, 2012). Con este impulso, la empresa comenzó a incursionar en diversas actividades y rápidamente estableció nuevas plantas en México (1956), Argentina (1958), Yugoslavia (1959-1962), Egipto (1961-1963) o Marruecos (1962) (*Illustrato Fiat*).

Pero más allá de la diversificación, en el plano automotriz se presentó un vehículo que marcaría la historia de Fiat: el Fiat 600 (1955-1969), diseñado por Dante Giacosa¹¹, fue el primer automóvil Fiat de motor y tracción traseras de cuatro plazas del cual se fabricaron más de 2 millones de unidades y que dio el puntapié para la motorización en masa en Italia. Dos años después, apareció el Nuevo 500 (1957-1975) que también fue acogido con gran entusiasmo por parte del público por ser un coche urbano barato y práctico, que permitió afrontar los altos niveles de congestión en las ciudades italianas. Entre 1956 y 1958, se procedió a la duplicación de la superficie del edificio Mirafiori, que no sólo representó una de las principales fuerzas de la producción industrial con la motorización masiva sino que

¹⁰ Un edificio destacable de la empresa Fiat es la estación de servicio realizada diseñada por el arquitecto italiano Giuseppe Pettazzi en 1938 en Asmara, la ciudad capital de Eritrea. [en línea] Disponible en: <http://www.telegraph.co.uk/culture/3666227/Eritrean-timewarp.html>

¹¹ (1905-1996). Ingeniero italiano que diseñó, entre otros, los FIAT 500, 600, 1800/2100, 850 y 127.

también se convirtió como el símbolo de las luchas obreras (Amatori, 1980; Grimshaw, 1984; Scrivano, 2005).

Automotores, inversiones italianas y arquitectura industrial en Argentina

Movimiento, invención, fabricación, estandarización: la mecanización ha tenido enormes efectos sobre la vida de los hombres (Giedion, 1948/ 1969). Los cambios en las formas de transporte, en especial de las personas, han modificado las percepciones produciendo impactos profundos en la vida cotidiana. Signo de status, símbolo de independencia y posibilitador del *American Dream* de la casa con jardín en el suburbio, el automóvil ha sido de los objetos que mayores cambios ha introducido en las ciudades en el siglo XX. A partir de los años 1920, el automóvil¹² dejó de ser solamente un objeto de lujo de las élites para pasar a formar parte de la vida cotidiana de sectores sociales más amplios debido a la innovación en la forma de producción en serie incorporada desde el Ford T. De este modo, el automóvil pudo comercializarse como producto más económico y masivo. Pero también ha viabilizado cambios en la percepción del tiempo y el espacio cotidiano, libertad en los desplazamientos, construcción de territorialidad o prácticas de ocio y de turismo generando transformaciones de amplias dimensiones culturales (Gucci, 2007; Booth, 2009; Ballent, 2005; Ballent, 2008, Piglia, 2011; Piglia, 2008).

La Argentina fue un país de veloz motorización debido a una sociedad favorable a la modernización tecnológica, a los propios avances de confort y seguridad de los vehículos, y a las transformaciones de comercialización iniciadas por las empresas norteamericanas. En los años 30s, a partir el surgimiento de la Dirección Nacional de Vialidad, la red vial nacional fue desarrollada desafiando al transporte ferroviario, así como también la construcción de las estaciones de servicio YPF-ACA (Yacimientos Petrolíferos Fiscales-Automóvil Club Argentino) para el abastecimiento de combustible posibilitaron la vinculación y el desarrollo regional (Gorelik, 1987; Ballent y Gorelik, 2001).

A partir de los años 50s, las nuevas actividades orientadas a la producción de bienes de consumo final duradero -como electrodomésticos, amueblamiento, juguetes o rodados (Dorfman, 1983: 21-23)-, dependieron en menor medida de la concentración demográfica para su localización. Si bien tendieron a ubicarse en las zonas ya desarrolladas del país (Buenos Aires, Córdoba, Santa Fe), ampliando la brecha interregional, lo hicieron por fuera

¹² En los diferentes países de Latinoamérica se denomina: auto, coche, carro, entre otros.

de las mayores aglomeraciones modificando de este modo el patrón de configuración territorial y extendiendo el área de urbanización. A su vez que promovieron la ejecución de plantas industriales en el interior, los capitales extranjeros estimularon la construcción de edificios en torre en la ciudad de Buenos Aires, ya que la Municipalidad consintió su edificación a diferencia de los clásicos entre medianeras¹³.

Las industrias automotrices, especialmente las estadounidenses, se habían instalado en el país desde los años 20, con una estrategia de plantas de ensamblaje y montaje importando partes antes que vehículos completos (Moreno, 2013) (Tabla 1). En los años 50, la industria argentina atravesaba problemas de capital, abastecimiento e infraestructura. Pasado el momento de racionamiento de nafta, neumáticos o repuestos debido a la escasez, como consecuencia de la Segunda Guerra Mundial, el automóvil pudo ser adquirido por una gran cantidad de personas y promover el turismo para “conocer la Patria profunda” (Piglia, 2011: 12) y permitir mayor movilidad.

El surgimiento de la industria automotriz argentina, que tuvo su principal origen en la ciudad de Córdoba, en el contexto de los cambios en la política económica del peronismo respecto al capital extranjero de principios de la década de 1950. La ley 14.222/ 1953, de radicación de capitales extranjeros tendiente a promover inversiones en la industria y la minería, fue el marco jurídico para la instalación, en Córdoba, de FIAT (1953), de origen italiano, y de Kaiser (1955), norteamericana, para producir grandes motores y automotores.¹⁴ En la radicación de ambas empresas tuvo una participación relevante Industrias Aeronáuticas y Mecánicas del Estado (IAME)¹⁵ que a partir de 1952 se orientó a la producción de bienes con fines civiles (tractores, motocicletas, camiones livianos, herramientas y automóviles). La instalación en Córdoba de estas empresas que dinamizaron el crecimiento económico de la región permitió descentralizar la producción y fomentar las economías regionales, la energía eléctrica con la que contaba la provincia, la posición

¹³ El Decreto-Ordenanza 4110/57 la edificación de edificios en torre. Ver: YUJNOVSKY, Oscar (1984). *Claves políticas del problema habitacional argentino, 1955/1981*. Buenos Aires, Grupo Editor Latinoamericano. p. 94

¹⁴ FIAT inició sus actividades en 1954 con la producción de tractores, a la que agregó luego, motores para uso industrial, de material ferroviario, de vehículos de transporte de pasajeros y, más tarde, de automóviles. Mientras tanto, IKA se dedicó a la fabricación de automóviles: las primeras unidades salieron al mercado en 1956, y en 1962 su producción rondaba las 40.000 unidades. La superficie construida por ambos complejos industriales se fue incrementando desde el momento de su instalación.

¹⁵ El IAME fue un ente estatal y conglomerado de 10 fábricas autárquico de Argentina creado en 1952, para promover la fabricación de aeronaves y automóviles. Su creación se originó en la necesidad de fabricar automóviles en el país, para lo cual se decidió aprovechar el desarrollo tecnológico que había logrado la Fábrica Militar de Aviones de Córdoba creada en 1927, llamado Instituto Aerotécnico en 1943. En la época de mayor apogeo, que se extiende hasta 1955, el IAME fabricó aviones, automóviles, tractores, motocicletas, lanchas y armamento. Se fabricaban el automóvil Graciela y la motocicleta Puma.

geográfica central con amplia infraestructura de comunicaciones y la proximidad del IAME, que no sólo participaría en la fundación de las empresas, sino que también las proveería de mano de obra calificada. El desarrollo industrial y el crecimiento demográfico que lo acompañaron se expresaron en una acelerada urbanización de zonas periféricas; particularmente en torno a las empresas terminales, ubicadas al sur de la ciudad. Así comenzó la producción nacional de automotores en el país especialmente con la fabricación de utilitarios y automóviles con IAME, Fiat e IKA en Córdoba, de camiones de Mercedes Benz y la empresas locales Autoar, Panambí y Ryrsa que comenzaron a producir pequeños vehículos. Otras empresas extranjeras rechazaron iniciar la producción en el país alegando falta de condiciones locales.

Posteriormente, en el contexto de las medidas orientadas al desarrollo de la industria como instrumento para el progreso del país (Halperin Donghi, 2008; García Bossio, 2013) tomadas por el presidente Arturo Frondizi¹⁶, se encontraban aquellas que permitían la instalación de empresas multinacionales. Algunas leyes atrajeron la inyección de capitales y la implementación de tecnología extranjera. El énfasis “desarrollista” puesto en la motorización determinó el encauce de créditos y capitales internacionales tendientes a la radicación de estas industrias e implicó el establecimiento de sus sedes administrativas, locales comerciales y plantas de producción.¹⁷ Las empresas multinacionales que tenían armaduras en Argentina establecieron sus plantas de producción debido a su expansión hacia los mercados periféricos y la saturación de las economías centrales. Si bien con tecnologías más obsoletas que en los países de origen la producción argentina creció un 300% entre 1959 y 1965, se redujeron las importaciones y se logró el abastecimiento interno.

Tabla 1. Industria Automotriz Argentina de origen internacional.

Fuente: Elaboración propia. Historia de la industria automotriz argentina. En: <http://www.autohistoria.com.ar/>

Empresa	Actividades en Argentina	Localizaciones
Ford, EEUU	1913. Instala sucursal en Buenos Aires, primera representación en Sudamérica,	Lavalle 1702, Bs As. 1922. Planta en Dársena Sur, La Boca (Villafañe

¹⁶ (Corrientes, 1908 - Buenos Aires, 1995). Abogado, político y periodista Argentino. Presidente entre 1.05.1958 y 29.03.1962 cuando fue derrocado por un golpe militar. Pertenecía a la Unión Cívica Radical Intransigente.

¹⁷ Por ejemplo, en 1959, General Motors Argentina amplió y acondicionó la planta de Gral. San Martín, para la producción integral en Argentina de automóviles, pickups y camiones. Es así que el 25 de enero de 1960, salió de la línea de montaje el primer Chevrolet Argentino, la camioneta Chevrolet C-10. O bien, la Ford Argentina, inauguró la Planta en General Pacheco, en la provincia de Buenos Aires el 21 de setiembre de 1961. Inicialmente, la actividad industrial de la planta estaba destinada a la producción de motores, hasta que en 1963 se tomó la decisión de ampliar la producción a automóviles y camiones. Ese año, se inició la producción del primer Falcón de fabricación íntegramente nacional en esa planta.

	2da en el mundo. 1917. Importación de autos.	y Caboto), Bs. As. 1961. Fabrica en Pacheco, Gran BsAs. ¹⁸
Chrysler Dodge, EEUU	1916. Importación de Dodge por Julio Favre y cia. 1927. Resta hermanos obtiene la representación de Chrysler Corporation.	1928. Palacio Chrysler en Figueroa Alcorta 3300, Palermo Chico, Bs As. 1948-1950. Fábrica en San Justo, Pcia de Buenos Aires. 1970. Se agrega la planta de Siam Di Tella en Monte Chingolo.
Fiat, Italia	1919. Se establece sucursal de Fiat Turín en Buenos Aires 1923. Se constituye Fiat Argentina S.A.	Sarmiento 767, Bs As. 1919. Primera sucursal de FIAT en Buenos Aires en Godoy y Demaría, Bs As. 1921. Salón de exhibición en la Av. de Mayo al 600 para la venta y asistencia técnica de los automóviles y camiones importados de Italia. 1939. Edificio en Av. del Libertador 3046, Bs As. 1954. Los talleres de Fiat Argentina se localizaron en Echeverría y Sucre. 1954-58. Fábrica en Ferreyra, Córdoba. 1960. Planta en Caseros, Gran Bs As. 1960. Nueva sede en edificio de 7 pisos en la calle San Martín 353, Bs As. 1962. Planta en Palomar, Gran Bs As (240 ha) 1961-64. Torre Mirafiori, Bs As. 1964. Sede Comercial, en la calle Juramento 750. Bs As. Nació también la escuela SAT (Servicio de Asistencia Técnica) destinada a capacitar mecánicos en la manzana contigua. Godoy Cruz y Oro 1974. Fábrica de tractores en Sauce Viejo (reacondicionamiento de la fábrica automotriz Santa Fe S.A. (IASFSA)
Hispano Argentina Fábrica de Automóviles Sociedad Anónima (HAFDA SA)	1936. Taller de ensamblaje bajo licencia Hispano Suiza	
Chevrolet de General Motors, EEUU	1922. Hampton y Watson llegan a un acuerdo con General Motors Co. para el armado en Argentina de algunos modelos de la marca Chevrolet. 1925. Se constituye General Motors Argentina.	1923. Garay 1, cerca de la Dársena Sur, Bs As. 1925. Av. Ing. Huergo 1167 entre Garay y Azopardo, Bs As. 1929. Calle Limay, Barracas, Bs As. 1940. Planta en Gral. San Martín en terrenos perteneciente al Ferrocarril Central Argentino en las cercanías de las avenidas Gral. Paz y San Martín
Mercedes Benz, Alemania	1951. Se funda Mercedes-Benz Argentina	1952. Planta en San Martín. 1952. 3 km 43.5, González Catán, primera planta de producción integrada de Mercedes Benz fuera de Alemania 1954. Se inaugura la Casa Central en Capital. 1956. cierra Planta San Martín 1963. Escuela N° 106, anexa a fábrica.
IKA Industrias Kaiser Argentina S.A, Empresa Mixta EEUU Argentina	1955. IAME + Kaiser Motors Corporation	1955. Fábrica en Santa Isabel, Córdoba.

¹⁸ <http://www.ford.com.ar/corporativo/acerca-de-ford/planta-pacheco>

Renault, Francia	1959. la Régie Nationale des Usines Renault, firma con Industrias Kaiser Argentina (IKA) un contrato de licencia y asistencia técnica para la producción. 1967. Régie Nationale des Usines Renault se transforma en el socio mayoritario de la sociedad y asume la dirección administrativa. La empresa pasa a denominarse IKA-Renault. Los productos Renault, ya representaban más del 55% de la producción total. Finalmente en 1975, Renault adquiere el resto del paquete accionario y se constituye Renault Argentina S.A	
Peugeot, Francia	1956. Comienza la importación de Peugeot a Argentina	1949. Planta en Jeppener, en Berazategui 1962. Concurso internacional torre Peugeot (no construido) 1990. compra la planta de El Palomar a Fiat
Citroën, Francia	1958. la Societe Anonyme André Citroën decide radicarse en Argentina 1965. Peugeot se fusiona con Citroën en SAFRAR	1959. Se adquiere un inmueble sobre la calle Zepita 3220, Barracas. Bs As. 1960. Se recurre a las instalaciones de Pfaff-Bromberg ubicadas en la localidad de Jappener, Brandsen

La arquitectura industrial ya había comenzado a ser tema de preocupaciones arquitectónicas desde principios del siglo XX con la realización por parte de Peter Behrens de la nave de turbinas de la fábrica de la empresa eléctrica alemana AEG en Berlín donde hizo pleno uso de nuevos materiales. Asimismo, efectuó el diseño de productos de consumo, piezas estandarizadas y los gráficos de la compañía desarrollando una identidad corporativa coherente e integrando con éxito la producción en serie a gran escala con el arte. En Argentina esta temática se promovió desde fines de los 50s con la instalación de fábricas como Olivetti en Merlo por Marco Zanuso, Kaiser Aluminio SA o de General Motors por SEPRA o el proyecto de la fábrica Igamm por Amancio Williams (*Summa* 5, julio 1966).

Otra de las líneas que se entrecruzan en el caso de Fiat es la de la inmigración italiana en Argentina, fenómeno de masas de finales del XIX, que tuvo luego de la Segunda Guerra Mundial una nueva oleada. Se destacó un grupo de arquitectos que se asentaron, proyectaron, dieron clases y publicaron libros inéditos en Argentina (Liernur, 1995). Además, ya existía una estrecha relación entre el establecimiento de italianos, su integración a la vida nacional argentina y la radicación de industrias de ese origen en el país: una alta proporción de los denominados “capitanes de industria”, de los formadores de las empresas de punta, de la dirigencia empresarial y sindical habían sido o eran italianos (Korn, 1981; Devoto, 1988; Devoto y Rosoli, 2000; Devoto y Miguez, 1990; Gesualdo, 1996; Nascimbene, 1988; Roncelli, 1987; Barbero y Cacopardo, 1991; Di Tella, 2011; Reig; 2009; Goldstein y Lluch, sf).

Estas tres líneas: la industria automotriz, la arquitectura industrial y los capitales italianos se lían en la empresa Fiat y su producción en los años 50s.

Camiones, locomotoras, vagones y motores diésel: Plantas para la diversidad de producción de Fiat en Argentina

A los pocos años de creada la empresa, la Fiat exportaba vehículos a Argentina. El modelo Victoria que circulaba por las calles de Buenos Aires desde principios de siglo, un camión recorriendo la Patagonia y el stand de Fiat en la Exposición del Centenario muestran la aceptación ganada por la marca. Por esta razón en 1919, se estableció la primera representación oficial de la marca italiana en Buenos Aires. Debido al éxito de las ventas y las perspectivas de un mercado automotor en expansión, cuatro años más tarde se constituyó Fiat Argentina S.A. con el objetivo de la comercialización y asistencia técnica de automóviles y camiones importados desde Italia. A medida que la casa matriz crecía y diversificaba su producción, se fueron incorporando al mercado argentino tractores, motores diésel y aviones. Hacia principios de los años 40, la filial había crecido en el número de concesionarios (5 en Buenos Aires y 1 en La Plata) y también había aumentado el número de representantes en el interior del país.

A raíz de la Segunda Guerra Mundial se interrumpió la importación de autos, camiones y tractores ya que la planta en Turín se dedicó a la fabricación de productos militares y bélicos. Finalizada la contienda, la empresa encaró una enérgica reconstrucción y expansión comenzando un segundo período de crecimiento y, su consecuente crecimiento en Argentina.

En 1949, Aurelio Peccei, quien estuvo involucrado en varios esfuerzos privados y públicos para reconstruir la economía italiana, incluyendo la fundación de Alitalia y la reestructuración de Fiat, aceptó ir a América Latina para reiniciar las operaciones de Fiat entorpecidas durante la guerra. Para estudiar la posibilidad de contribuir con técnicos y capitales para el desarrollo en los ámbitos del agro, la energía y el transporte se creó la Delegación Fiat para América Latina (DAL) establecida en la calle Sarmiento 767, Buenos Aires. Ya en Argentina y ante las condiciones legales favorables, Peccei advirtió la

posibilidad de crear una filial para la producción local y convocó a Oberdan Sallustro¹⁹, una figura clave en el crecimiento de Fiat en Argentina.

Desde entonces, a partir del trabajo realizado por Peccei y Sallustro, se creó *Agromecánica S.A.C.I.F.* para la comercialización, importación y asistencia técnica de tractores Fiat. Asimismo, otras de las actividades de la empresa fueron el mantenimiento y asistencia técnica de grandes motores diésel con *Fidemotor* fundada en 1951. En 1953, se firmó un acuerdo con Industrias Aeronáuticas y Mecánicas del Estado (IAME) y SEVITAR (Filial de una sociedad francesa productora de tractores con licencia FIAT) para la construcción de una fábrica para la producción de tractores originando *Fiat Someca Construcciones Córdoba* (*Fiat Concord*) dando surgimiento al Centro Industrial en la localidad de Ferreyra.

Líder del mercado local argentino con una participación del 23% en 1967 supera la producción de 40.000 unidades, llegando a 50.000 en 1969 cuando se lanzó el Fiat 1600. En 1970, se produjo la coupé 1600, un desarrollo exclusivo para Argentina. La producción de la empresa siguió creciendo y en 1971 al lanzarse el Fiat 128 superaba las 60.000 unidades anuales. A principios de la década de 70, se comenzó la exportación de partes para la fabricación de automóviles a la República Oriental del Uruguay, de piezas a la casa matriz de Turín y de motores del modelo 128 a Yugoslavia para la fabricación del modelo Yugo. Colombia es otro destino de las exportaciones de Fiat. Desde mediados de los '60 el Fiat 600 fue el auto más vendido del país y en 1976 alcanzó el récord de producción de 250.000 unidades (imagen 3).

Figura 3. Fiat 600 en Argentina (1970).

Fuente: Álbum familiar MIF

http://www.portalplanetasedna.com.ar/fabrica_autos.htm

El proyecto del Centro Industrial de Fiat en Ferreyra, Córdoba fue realizado por el Departamento de Construcciones de Fiat en un terreno de 210 ha en las proximidades de la capital de la Provincia (*Nuestra Arquitectura*, 1961).²⁰ El centro fabril estaba compuesto de 4

¹⁹ (Asunción, 1915- Buenos Aires, 1972) empresario ítalo-paraguayo, Director General de la empresa Fiat Concord en Argentina. Fue secuestrado y muerto en 1972 por la organización guerrillera Ejército Revolucionario del Pueblo (ERP). Luego de su muerte, la empresa entra en un período de decadencia.

²⁰ El 21 de enero de 1953 se coloca la piedra fundamental de la nueva Fábrica de Tractores que sería construida por Fiat Impresit para el IAME. Un año más tarde el 27 de julio de 1954 se ensamblan los primeros tractores Fiat Someca que llegaban en cajones desde Italia y en los primeros años solo se les colocaba el aire a las gomas y el combustible. Producida la revolución de 1955, El estado, que aún le debía la construcción a la empresa Fiat decide no continuar con el plan de industrialización y llega un acuerdo para que la empresa se haga cargo de la planta y continúe produciendo tractores. Hasta ese momento no había la Fiat manifestado ningún interés en instalarse en Argentina y solo actuaba en el ramo de

plantas principales: la fábrica *Concord* de tractores y motores industriales (1958-1960), la fábrica de *Grandes Motores Diesel GMD* para usos ferroviarios, industriales, navales y grupos electrógenos debido a la obtención de una licitación de fabricación de 250 locomotoras para Ferrocarriles Argentinos (1956-1957), la planta *Materfer* destinada a la fabricación de coches ferroviarios de pasajeros (1958-1960) y el establecimiento de forja *Metalcor* (1958-1960). La diversificada producción del centro en Ferreyra contribuía a la producción de energía y transporte ferroviario, automotor y naval así como también a la mecanización agropecuaria.

Cada establecimiento constaba de un taller principal para la zona de trabajo y almacenes anexos con estructura metálica y cubiertas tipo *shed* orientadas al sur con superficie vidriada fija y extractores para la ventilación (Figura 4). En la descripción se destaca el modulado de las mallas estructurales (10 x 20 m, 10 x 25 m, 8 x 16 m, etc). Al frente se encuentran edificios para las oficinas técnicas y administrativas ejecutados con estructura de hormigón armado. En algunos casos anexos se utiliza hormigón armado premoldeado para la ejecución con mayor rapidez (Sargiotti, 2013).²¹ Además de las instalaciones fabriles, administrativas y asistenciales, almacenes y depósitos se previeron áreas destinadas a viviendas del personal de los distintos establecimientos. No existía relación entre Lingotto y Mirafiori y lo realizado en Córdoba, salvo las disposiciones internas, con los *open spaces* que eran los que mejor se adaptaban a los lugares elegidos.

Figura 4. Centro Industrial en Ferreyra, Córdoba.

Fuente: Catálogo Inauguración Torre Mirafiori + Centro Storico Fiat

600 | 1500: hacia la motorización de las masas

Podemos decirle mucho del Fiat, de su calidad, de su cuidada terminación, de lo fácil que resulta comprarlo, de la eficaz asistencia técnica que los respalda, de cómo conserva su valor por más que lo usen y muchísimas cosas más. Pero preferimos que usted hable con cualquiera de los miles de personas que han hecho con un Fiat, su propia experiencia, esa es la opinión que más vale.
Fiat me da más.²²

En 1954, se inauguró la nueva sede comercial en la calle Juramento 750, en Belgrano y la Escuela de Servicios de Asistencia Técnica (SAT) destinada a capacitar a mecánicos en la

las construcciones. Apenas un año después, se instala la empresa FIAT Concord —que absorbe la empresa local de tractores Pampa—.

²¹ Ver: “Elementos premoldeados en hormigón armado. Sistema Ypsilon” (abril, 1975). En: *summa*. N° 88. pag. 49-58.

²² Publicidad Fiat Argentina años 60s. [en línea] Disponible en: <https://www.youtube.com/watch?v=W0tk1Oq6XBw>

manzana adyacente de la empresa Fiat. Los cursos estaban propuestos para a los tres sectores: automóviles, camiones y tractores (Figura 5).

Figura 5. Sede comercial en Juramento 750 y Escuela de Asistencia Técnica en Echeverría 750, Buenos Aires.

Fuente: Gentileza José Alonso

Si bien desde un comienzo, la Fiat apuntó al agro y la industria pesada con la fabricación de tractores y grandes motores diésel para ferrocarriles realizada desde Córdoba, luego del año 1959 se comenzó con la construcción de vehículos chicos y medianos para el mercado automotriz argentino (Vernengo, 2009) ya que con el decreto 3693/1959 se habían establecido las normas que debían cumplir las industrias automotrices que se instalarán en el país.²³ A raíz del mismo se presentaron 23 proyectos de radicación.

En septiembre de ese año, el gobierno argentino aprobó la inversión de Fiat para la construcción de una planta para la producción nacional de vehículos. Si bien el polo industrial de Fiat en Ferreyra se encontraba con tres fábricas (Tractores, Grandes Motores Diésel y Materfer), garantizando sinergias y una buena base técnica y humana; en la ubicación del establecimiento gravitaron otros factores –a presencia de industrias auxiliares, la importación de materiales, la concentración del mercado– que determinaron que la producción de la carrocería, el ensamblaje, la pintura, la integración de partes, la tapicería y demás procesos finales se efectuarán en una planta en Caseros, Provincia de Buenos Aires.

La situación económica del país analizada por Fiat había dado como resultado que se fabricarían dos modelos de vehículos: uno chico el Fiat 600 y otro mediano-chico que sería el Fiat 1100. En abril de 1960 un Fiat 600 D gris claro se convirtió en el primer Fiat argentino. Al poco tiempo, se agregó a la línea de producción el 1100 completándose entre ambos modelos una producción de 4000 unidades para ese año. En el año '63 se dejó de producir el Fiat 1100 que fue reemplazado por el Fiat 1500. En 1964, ya comenzó la exportación de partes para la fabricación de automóviles a la República de Chile. La gama crece con diferentes modelos. El 8 de abril de 1960, adhiriéndose al régimen aprobado por el Gobierno Nacional argentino para promover la industria automotriz, sale de la planta de Caseros un Fiat 600 “el fitito o bolita” color Gris claro, el primer automóvil Fiat realizado en Argentina (Figura 6).

²³ Ver nota al pie N° 2

Figura 6. Publicidades gráficas argentinas del Fiat 600

Fuente: <http://www.magicasruinas.com.ar/publicidad/fiat600.jpg>

<http://www.magicasruinas.com.ar/publicidad/fiat6001967.jpg>

http://mla-s1-p.mlstatic.com/publicidad-fiat-600-043-4194-MLA2772353320_062012-F.jpg

A partir del año 1962, la Fiat comenzó con la construcción de una nueva planta en la localidad del Palomar en la provincia de Buenos Aires ya que la de Caseros era demasiado pequeña. A menos de 1000 metros fueron adquiridas 240 hectáreas de terreno donde se instaló la producción de carrocerías complementada con las prensas, el estampado de la chapa, pintura, montaje, etc. La nueva planta del Palomar poseía además de amplias instalaciones, una pista de pruebas. Allí se fabricaban las carrocerías y se hacía el montaje de los vehículos (Figura 7).²⁴

Figura 7. Fábrica de carrozado y montaje de automóviles en El Palomar, Provincia de Buenos Aires (1962)

Fuente: Gentileza Jose Alonso + Centro Storico Fiat

Construir en torre: el Edificio Fiat Concord en Buenos Aires (1961-1964)

*Estoy hecho para el trabajo. Pero también fui construido por el trabajo. Porque he surgido del generoso esfuerzo de profesionales, técnicos y obreros que, día a día, durante más de tres años me fueron dando forma. Tiene la Palabra el Edificio.*²⁵

En el año 1954, la filial argentina de la empresa italiana Fiat Concord, concibió la posibilidad de construcción de un edificio para su sede central y oficinas en el centro de Buenos Aires. Al año siguiente adquirió un terreno ancho pero poco profundo sobre la calle Cerrito esquina Viamonte, buscando la ubicación estratégica y simbólica de la “avenida más ancha del mundo” junto al Teatro Colón (Novick, 2012). El primer proyecto del edificio fue objeto de un concurso nacional cuyos ganadores fueron los arquitectos Rafael Amaya, Miguel Devoto, Alberto Lanusse, Eduardo Martín y Augusto Pieres con una edificación de 10 pisos (*Construcciones*, 1964; *summa*, 1966; *Nuestra Arquitectura*, 1965).

²⁴ Luego fue SEVEL y ahora es Peugeot Citroen Argentina, el edificio permanece igual a diferencia que ya no existe la pista de pruebas.

²⁵ Catálogo con motivo de la inauguración del edificio (Noviembre, 1964), entregado a todos los invitados que concurrieron al acto de inauguración. Es un libro de un formato de 135 mm de ancho por 234 mm de alto, tapa blanda, cuenta con 19 hojas, extensibles, o sea al abrirlas quedan hojas de 270 x 234 mm. En el lado interno de la contratapa dice, con letras muy pequeñas: Fiat Concord – Prensa y propaganda – Mod.2003/XI/64/3000-Platt – República Argentina. Datos gentileza del Arq. Eduardo Sprovieri.

La estructura de hormigón armado de gran altura y su acondicionamiento central ya habían sido puestos en evidencia con el Edificio Kavanagh en la década del 30. En los años 50, momento de auge de la construcción y del negocio inmobiliario, se comenzaron a ejercer rápidos cambios en la arquitectura y la vida en Buenos Aires, expandidos también a otras ciudades del interior del país. En 1957, cuando la Municipalidad de Buenos Aires permitió la construcción de edificios en torre, el diseño definitivo y ejecutivo de la torre fue elaborado por el Departamento de Construcciones e Instalaciones de Fiat con la actuación del arquitecto Luis Lanari²⁶. Comenzada en mayo de 1961 y finalizada en noviembre de 1964, la construcción estuvo a cargo de la empresa Impresit S.p.A²⁷, cuyo director ejecutivo el ingeniero italiano Giuseppe Bernardis²⁸. Ya desde el principio fue ocupada no solo por las oficinas de la compañía, sino además por la Oficina de Estudios para la Colaboración Económica Internacional (OECEI), la Italconsult Argentina, salones de exposiciones y biblioteca de Fiat Concord.

La torre Mirafiori es un edificio de 20 pisos con tres subsuelos de estructura de hormigón armado, con un núcleo de circulaciones y sanitarios recostado sobre la cara de mayor dimensión organizando las “plantas libres” simétricamente. Tanto la piel como el sistema de particiones interiores fueron resueltos en base a un módulo de 1,50 m. La distribución interna fue realizada con paneles prefabricados de aglomerado de madera revestidos de tela vinílica sobre montantes de aluminio intercambiables de acuerdo a las necesidades funcionales. Se caracteriza por un revestimiento de unas franjas horizontales que alternan vidrio azul -doble vidrio con persiana americana en el interior- con paneles de aluminio en punta de diamante anodizado en color anaranjado o bronce. Son ventanas panorámicas

²⁶ Luis Lanari era italiano, recibido como arquitecto en la Universidad de Buenos Aires en 1956. Fue arquitecto proyectista del departamento de Construcciones de Fiat Concord, Delegación para América Latina. Actuó como jefe del equipo para el proyecto, diseño y dirección del Edificio Mirafiori. Su activa participación profesional y docente le valió en 1959-1960 una beca del gobierno italiano de especialización en la Universidad de Roma con el Arquitecto Pier Luigi Nervi. Ganó con el arquitecto Gian Ludovico Peani el concurso para el Centro Nacional Patagónico en Puerto Madryn. Ha realizado los Pabellones Dormitorios ESMA con Hector Lanari, Oscar Pulice en 1973; el Santuario Nuestra Señora Madre de los Emigrantes en Necochea 321, La Boca. Participo en las siguientes construcciones:

- Torre Catalinas Norte (1973-1976): proyecto de los arqs. Sanchez Elía, Peralta Ramos y Agostini, Luis Lanari y José Vivo y Dirección de Obra Eduardo J. Sprovieri e ing. Diego Pelizatti
- Torre Madero (1977-1980): proyecto estudio arqs. Kocourek, Luis Lanari, José Sívori e Ing. J.C. Vivo; dirección de obra Sprovieri-Pelizatti.
- Torre 9 de Julio –hoy Torre Berkley- (1978-1981) proyecto arqs. Luis Lanari, José Sívori e ing. J.C. Vivo; dirección de obra Sprovieri-Pelizatti.

El arquitecto Lanari, hacia fines de los ochenta viajó a Italia donde se radicó, pero por problemas de salud volvió a la Argentina a principio de los noventa, donde falleció víctima de un ataque cardíaco.

²⁷ Impresit (Impresse Italiane all'Estero –Empresas Italiana para el Exterior) es una empresa dependiente directa de FIAT en Italia, que suele realizar grandes obras fuera de Italia, habitualmente asociada con otras dos grandes empresas italianas: GIROLA Y LODIGIANI, de donde nació IMPREGILO

²⁸ El ingeniero italiano Giuseppe Bernardis fue el responsable de la construcción de las plantas de Fiat Concord en Córdoba y con Impresit Sideco de la construcción de las torres mencionadas en la nota al pie N°25. Terminadas las tres torres volvió a Italia, donde falleció.

termo-acústicas *Sculponia* fabricadas con perfilera de aleación de aluminio pulida y anodizada que giran 180°, permitiendo la ventilación completa y la limpieza del vidrio desde el interior.

En su remate, el edificio ostentaba un gran reloj digital que marcaba la hora y condiciones climáticas. En planta baja, se realizaron 4 murales de terracota sobre temas alegóricos de la industria²⁹. Allí se encontraban las oficinas de atención al público y salón de exposición. Comedor, biblioteca y asistencia sanitaria eran complemento de las funciones del edificio.

Ascensores de maniobras automáticas con altavoces, tres centrales de energía eléctrica, central de comunicaciones, pisos de goma insonoros, cielorrasos fonoabsorbentes y artefactos de iluminación embutidos para iluminación difusa fueron objetos cuidados en el diseño. Cálido marrón de las columnas, pisos color gris, amarillo o anaranjado según las plantas, beige de las paredes, rojo de las puertas o verde de las plantas naturales son los aportes de color decorativo. El mobiliario fue proyectado con líneas simples con aceros cromados, maderas, laminados plásticos y telas vinílicas y naturales. Así, la revista *Nuestra Arquitectura* destacaba el valor de la *arquitectura más diseño* del edificio, indicando la unidad conceptual entre el edificio y el equipo:

*“[d]esde la vereda, pavimentada con baldosas de goma Roma de Pirelli, hasta el último de los elementos utilitarios de las oficinas, pasando por las obras de arte de planta baja (murales), cada uno y el total de esos elementos están conjugando la verdadera obra arquitectónica en su trato unitario”*³⁰

Figura 8. Torre Mirafiori

Fuente: Gentileza Eduardo Sprovieri

Junto a la Torre Brunetta u Olivetti (1962) encargada a los arquitectos Nicolás Pantoff y Fernando Fracchia³¹ fueron de los primeros edificios porteños de gran altura con fachada completamente vidriada tipo muro cortina al modo del Seagram Building de Mies y Johnson (1954 – 1958) en Nueva York (Hays, 1997). No se encuentra en el concurso realizado la trascendencia del que realizó Peugeot 5 años después³², quizás debido a que el proyecto fuera modificado por el departamento de construcciones de la empresa. De este

²⁹ Uno de terracota esmaltada por Bocchi y Vergara; otro hacia la derecha de la entrada por Obarrio, Barmichón y Cuello.

³⁰ LANARI, Luis (abril, 1965). “El nuevo edificio FIAT: arquitectura más diseño”. En: *Nuestra Arquitectura*. Num. 423, pag. 18-26.

³¹ Otro ejemplo es la Torre Galería Florida (1964) promocionada por la empresa Air France diseñada por Bonta – Sucari.

³² El concurso internacional para la torre Peugeot se realizó entre 1961-1962, de 60 pisos y 207 m de altura en un terreno ubicado en la esquina de la Av. del Libertador y Esmeralda. No fue construido. Ver: *Summa* (abril, 1963), *Nuestra Arquitectura* (junio, 1962), *Boletín SCA* (abril/mayo, 1963).

modo, se evidencia el contraste entre los edificios realizados en la pampa con la horizontalidad de las fábricas y los enclaves metropolitanos que acentuaban la verticalidad iconográfica de la torre como representación máxima de las corporaciones económicas en la arquitectura internacional.

Conclusión

Si bien mantuvieron sus oficinas en Capital Federal, las grandes empresas multinacionales, y en particular Fiat, localizaron sus plantas industriales fuera de los marcos físicos urbanos aunque en su cercanía. La decisión en la localización de ellas se realizó en las afueras de las ciudades de Córdoba y luego en Buenos Aires. No obstante, se realizaron de manera aluvional. El proyecto "desarrollista" relativo a la industria automotriz tuvo en Córdoba un lugar de contrapunto con el proyecto de la Ciudad Universitaria en Tucumán (Lienur, 2001; Lienur, 1994).

La Fiat se abocó a la construcción de edificios fabriles que constituyeron casos de ajuste de las posibilidades de cara a las necesidades productivas correspondiendo el *expertise* de diseño consistente fundamentalmente en edificios de buena manufactura conforme a la técnica establecida de estructura metálica u hormigón armado con expresión racional de las condiciones tectónicas y una moderna armonía retórica de la funcionalidad de la fábrica. Lo que procuró fundamentalmente Fiat fueron espacios para alojar la línea productiva. No aparecen en estos casos, un plus de diseño elocuente de las condiciones productivas singulares ni se encuentra especial énfasis en *facilities* sociales de la empresa para sus operarios como si lo tenía por ejemplo la fábrica de Olivetti. Los edificios eran determinados por condiciones internas de producción pero no reflejan preocupaciones de orden climático, regional, cultural, social o, bien estos no han determinado su forma. El sistema funcional responde estrictamente a la solución eficiente y lógica de espacio techado con *shed* al cual se le antepone un pequeño edificio representativo de oficinas a diferencia de las casas matrices en Italia. No hay una insistencia política en imagen o en establecer el edificio Fiat como imagen de la marca ligada a su producción como podría ser el caso del Technical Center de la General Motors realizado por Eero Saarinen (1949) ni de estrategias como las de Olivetti con la contratación del arquitecto italiano Marco Zanuso (1916-2001) para sus fábricas de en Merlo, Buenos Aires y San Pablo, Brasil. El contraste entre la arquitectura fabril convencional se evidencia con la clara decisión de concentrar el diseño en el ícono urbano por excelencia.

La Fiat estuvo presente en la satisfacción de gran parte de los bienestares de la vida moderna en Argentina. El agro, el transporte, la energía, la industria contaban en la empresa con adecuado equipamiento y, por ende, fue creadora de bienes de capital contribuyendo a la capitalización y al desarrollo local. Sin embargo, la relación entre hábitat productivo y el producto no es significativa para la cadena de producción en Argentina. La creación de espacios para la fabricación es independiente de la relación producto | usuario. No hay la misma intensidad en el diseño propio del automóvil que en el agenciamiento de los espacios productivos. Salvo en el caso de la torre insignia en la metrópolis, no hay una política integral producto-hábitat-trabajador-usuario. En suma, los enclaves de producción para la motorización de las masas realizados por la empresa Fiat se dirimen entre los ejemplos realizados en la pampa de arquitecturas fabriles con escasa representación icónica y la torre emblema de la metrópolis.

Agradecimientos

Quiero agradecer especialmente a los que me han brindado información, que en un principio resultaba escurridiza, para la realización del trabajo: Pierpaolo Righero del Centro Storico FIAT, Leonardo E. Destéfano de Relaciones Externas y Comunicación de Fiat Argentina S.A., Eduardo Bischoff, Arq. Eduardo Sprovieri quien realizó la conducción y dirección de obra de la Torre Mirafiori, Jorge Alonso de Club Fiat Clásicos de Argentina, Teresita de la Biblioteca Manuel Belgrano de la Facultad de Ciencias Económicas de Córdoba, dra. arq. Claudia Shmidt y a Verónica Ligorria.

Bibliografía

Fuentes primarias

Illustrato Fiat (desde 1953) [en línea] Disponible en:
<http://www.digibess.it/fedora/repository/asfiat:illustrato>

“Stabilimento Fiat Lingotto” [en línea] Disponible en:
http://www.museotorino.it/view/s/2da9c2e6c07446ed89d7480f08820cae#par_152020

“El centro industrial Fiat, Ferreyra, Córdoba” (Enero, 1961). En: *Nuestra Arquitectura*. N° 374. pp.33-37.

LANARI, Luis; BERNARDIS-CALZA (Septiembre/Octubre, 1964). “Edificio Fiat Concord”. En: *Construcciones*. N° 192, pag. 615-624.

“Edificio nuevo edificio Fiat: arquitectura más diseño” (Abril, 1965). En: *Nuestra Arquitectura*. N° 423. Pp. 18-23.

“Edificio Fiat” (Agosto, 1965). En: *Nuestra Arquitectura*. Construir en torre. N° 427 Summa, N° 5. (Julio, 1966). Buenos Aires.

“Edificio Fiat Concord” (Diciembre, 1966). En: *summa* N° 6/7. pp. 59-64.

“Arquitectura industrial”. En: *Nuestra arquitectura*. N° 461 (Octubre, 1969)

Fuentes secundarias

ALTAMIRANO, Carlos (1998). “Desarrollo y desarrollistas”. En: *Prismas. Revista de historia intelectual*. N°2. pp. 75-9.

AMATORI, Franco (Autumn, 1980). “Entrepreneurial Typologies in the History of Industrial Italy (1880-1960): A Review Article”. En: *The Business History Review*, Vol. 54, No. 3. pp. 359-386.

BALLENT, Anahí (Julio-Septiembre, 2008). "Ingeniería y Estado: la red nacional de caminos y las obras públicas en la Argentina, 1930-1943". En: *História, Ciências, Saúde – Manguinhos*, Rio de Janeiro, v.15, n.3. pp.827-847.

BALLENT, Anahí (2005). “Kilómetro cero: la construcción del universo simbólico del camino en la Argentina de los años treinta.” En: *Bol. Inst. Hist. Argent. Am. Dr. Emilio Ravignani*. N. 27. pp. 107-136. [En línea] [Fecha de consulta: 20/07/2010]. Disponible en: http://www.scielo.org.ar/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0524-97672005000100004&lng=es&nrm=iso.

BALLENT, Anahí y GORELIK, Adrián (2001). “País urbano o país rural: la modernización territorial y su crisis”. En: CATTARUZZA, Alejandro (dirección de tomo). *Nueva Historia Argentina. Crisis Económica, avance del Estado e incertidumbre política (1930-1943)*. Tomo 7. Buenos Aires, Editorial Sudamericana. pp. 143-200.

BANHAM, Reyner (April, 1985 / 1999). “Fiat: The Phantom of Order”. En: *A Critic Writes. Essays by Reyner Banham*. California, University of California Press.

BOOTH, Rodrigo (2009). *Automóviles y carreteras. Movilidad, modernización y transformación territorial en Chile, 1913-1931*. Tesis (Doctor en Arquitectura y Estudios Urbanos). Santiago de Chile, Pontificia Universidad Católica de Chile, FADEU.

BULLRICH, Francisco (julio, 1966). “Arquitectura industrial argentina”. En: *Summa*. Num. 5. pp. 23-24.

CAMERANA, Benedetto (1999). *Manifeto dell'Architettura Fiat selezione degli edifici del gruppo Fiat dal 1899 al 1999*. (sin publicar)

- CASTRONOVO, Valerio. (2005). *Fiat. Una storia del capitalismo italiano*. Milan: Rizzoli.
- CASTRONOVO, Valerio (1999). *FLAT 1899-1999. Un secolo di storia italiana*. Milano, Rizzoli.
- CLARK, Jennifer (2012). *Mondo Agnelli: Fiat, Chrysler, and the Power of a Dynasty*. New Jersey, John Wiley & sons.
- DEVOTO Fernando y MÍGUEZ, E (1990). *Asociacionismo, trabajo e identidad étnica. Los italianos en América Latina en una perspectiva comparada*, Buenos Aires, CEMLA-CSER-IEHS. pp. 311-332.
- DEVOTO, Fernando J. (1988). “Las cadenas migratorias italianas: algunas reflexiones a la luz del caso argentino”. En: *Estudios Migratorios Latinoamericanos*, 3, n.8.
- DEVOTO, Fernando y ROSOLI, Gianfausto (editores) (c2000). *Historia de los italianos en argentina*. 2da. Ed. Buenos Aires, Editorial Biblos;
- DORFMAN, Adolfo (1983). *Cincuenta años de industrialización en Argentina 1930-1980. Desarrollo y perspectivas*. Buenos Aires, Ediciones del Solar. pp. 21-23.
- FAURI, Francesca (2012). “Surviving in the Global Market: ‘Americanisation’ and the Relaunch of Italy's Car Industry after the Second World War”. En: *Contemporary European History*, 21, 1, pp. 41-59.
- FAURI, Francesca (Summer, 1996). ‘The Role of Fiat in the Development of Italy’s Car Industry in the 1950s’. En: *Business History Review*, 70, No. 2, pp. 167-206.
- GIEDION, Siegfried (1948 / 1969). *Mechanization takes command. A contribution to anonymous history*. New York, The Norton Library.
- GOLDSTEIN, Andrea y LLUCH, Andrea (s/f). *The Italian Economic Presence in Argentina – The Contribution of Multinational Corporations*. Universidad de San Andrés.
- GORELIK, Adrián (1987). “La arquitectura de YPF: 1934-1943. Notas para una interpretación de las relaciones entre el Estado, modernidad e identidad en la arquitectura argentina de los años 30”. En: *Anales del Instituto de Arte Americano e Investigaciones Estéticas “Mario J. Buschiazzo”*. N° 25. Buenos Aires, Universidad de Buenos Aires, Facultad de Arquitectura y Urbanismo. pp. 97-106.
- GRIMSHAW, Nicholas III (December, 1984). “III. The future of industrial building”. En: *Journal of the Royal Society of Arts*. Vol. 133, No. 5341. pp. 47-60.
- GUCCI, Guillermo (2007). *La vida cultural del automóvil. Rutas de la modernidad cinética*. Bernal, Universidad nacional de Quilmes.
- HAYS, Michael (Agosto, 1997). “Odiseo y los remeros, o nuevamente la abstracción de Mies”. Traducción: John Peard y Jorge Liernur. En: *Block*, Universidad Torcuato Di Tella,

- Nº 1. pp: 115-122. Origina: K. Michael Hays, "Odysseus and the Oarsman, or, Mies's Abstraction Once Again" In: *The Presence of Mies*, ed. Detlef Mertins. New York, Princeton Architectural Press, 1994. pp. 235-248.
- HALPERIN DONGHI, Tulio (abril, 2008). "La CEPAL en su contexto histórico". En: *Revista de la Cepal*, Nº 94. United Nations Publications
- KORN, Francis (comp.) (1981). *Los italianos en Argentina*. Buenos Aires, Fundación Giovanni Agnelli.
- LIERNUR, Jorge Francisco (2001). *Arquitectura en la Argentina del siglo XX. La construcción de la modernidad*. Buenos Aires, Fondo Nacional de las Artes.
- LIERNUR, Jorge Francisco (1994). "Architetti italiani nel secondo dopoguerra nel dibattito architettonico della nuova Argentina 1947-1951/Italian architects of the second post-war period and the architectural debate in "Nuova Argentina" 1947-1951". En *Metamorfosi. Quaderni Di Architettura*. N. 25/26. Roma, pp. 71-81.
- LÓPEZ, Andrés (2006). *Empresarios, instituciones y desarrollo económico: el caso argentino*. Buenos Aires, Cepal.
- MASSON, Francis y THEBERGEM, James (Octubre-Diciembre, 1967). "Necesidades de capital externo y desarrollo económico el caso de Argentina". En: *El Trimestre Económico*, Vol. 34, No. 136(4). pp. 639-687.
- MORENO, Hernán (primer semestre de 2013). "El proceso de internacionalización de la trama automotriz argentina". En: *Revista de historia de la industria, los servicios y las empresas en América Latina*. año 7, Nro. 12.
- NOVICK, Alicia (2012). "La avenida más ancha del mundo: política, arquitectura e imagen." En: *Anales del Instituto de Arte Americano e Investigaciones Estéticas*. Buenos Aires, FADU.
- PORTANTIERO, Juan Carlos (Apr. - Jun., 1977). "Economía y política en la crisis argentina: 1958-1973". En: *Revista Mexicana de Sociología*, Vol. 39, No. 2, pp. 531-565.
- TUGENDHAT, Christopher (1971). *Las empresas multinacionales*. Madrid, Alianza Editorial.
- SAMBRIZZI, Francisco (2014). "La red Adriana". Buenos Aires, UADE.
- SCRIVANO, Paolo (Apr., 2005). "Signs of Americanization in Italian Domestic Life: Italy's Postwar Conversion to Consumerism". En: *Journal of Contemporary History*, Vol. 40, No. 2, Domestic Dreamworlds: Notions of Home in Post-1945 Europe. pp. 317-340.
- OLMO, Carlo (a cura di) (1997). *Mirafiori, 1936-1962*. Torino, Umberto Allemandi & Co.
- OLMO, Carlo (a cura di) (1994). *Il Lingotto, 1915-1939. L'architettura, l'immagine, il lavoro*. Torino, Umberto Allemandi & Co.

PIGLIA, Melina (Septiembre, 2011). ““¿Conozca su patria, veraneé!” Los orígenes del turismo en automóvil en Argentina. 1920-1950”. En: *Encuentro Internacional de Turismo*. Mar del Plata.

PIGLIA, Melina (Diciembre, 2008). “Asociaciones civiles y Estado en los años veinte: las intervenciones públicas del Automóvil Club Argentino y el Touring Club Argentino en materia de vialidad y turismo”. En: *Revista de Estudios Interdisciplinarios de América latina y el Caribe*. Vol 19, N°2. Israel, Universidad de Tel Aviv.

PLOTQUIN, Silvio (2014). “CIMIENTOS SÓLIDOS, PROYECCIÓN AUDAZ: Espacios y objetos en el diseño corporativo de Olivetti de Argentina”. Buenos Aires, UADE

REIG, Ramiro (8.02.2009).”Las corporaciones que cambiaron al mundo XI: Agnelli, Pirelli y Olivetti: príncipes italianos.” En: *La Opinión, Coruña*. [En línea] [Fecha de consulta: 20/07/2014].

Disponible en:

<http://www.laopinioncoruna.es/economia/2009/02/08/agnelli-pirelli-olivetti-principes-italianos/259002.html>

SARGIOTTI, Ricardo (2013). “Sistemas premoldeados en hormigón. El caso Astori, Córdoba, (1959-1982)”. En: 2das Jornadas de Historia y Cultura de la Arquitectura y la Ciudad. La “Teoría de Sistemas” en la transformación de la cultura urbana. Arquitectura, ciudad y territorio entre el profesionalismo y la tecno-utopía (1950-1980). Buenos Aires, Universidad Torcuato Di Tella.

VERNENGO Javier (coord.) (2009). *Presencia italiana en el desarrollo cultural argentino. Homenaje de Fiat en sus 90 años*. Buenos Aires, Fiat Auto Argentina s.a.

YUJNOVSKY, Oscar (1984). *Claves políticas del problema habitacional argentino, 1955/1981*. Buenos Aires, Grupo Editor Latinoamericano. p. 94

Currículum Vitae

Doctora en Arquitectura y Estudios Urbanos, Pontificia Universidad Católica de Chile (Becas MECESUP2 2009-2011 y VRI 2012). Arquitecta y Docente Autorizado, Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo de la Universidad de Buenos Aires. Actualmente, es Jefe de Trabajos Prácticos regular de Historia en Arquitectura de la FADU UBA. Asimismo, es Profesora Adjunta en Ingeniería UCA, Profesora Adjunta en Arquitectura UK y profesora asistente en Arquitectura UTDT. Además, se encuentra dirigiendo o colaborando en diversos proyectos de investigación; entre ellos “Fomento y Vanguardia: multinacionales en

la Arquitectura Argentina. Los casos de Olivetti y Fiat” en UADE (INSOD A14A06)
dirigido por Mg. Arq. Silvio Plotquin.