

VI Jornadas de Sociología de la UNLP. Universidad Nacional de La Plata. Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación. Departamento de Sociología, La Plata, 2010.

## La imagen moderna de la ciudad de San Juan.

Sentagne, María Elvira, Solera, Esther, Roses, María Eugenia y Laciari, Militza.

Cita:

Sentagne, María Elvira, Solera, Esther, Roses, María Eugenia y Laciari, Militza (2010). *La imagen moderna de la ciudad de San Juan*. VI Jornadas de Sociología de la UNLP. Universidad Nacional de La Plata. Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación. Departamento de Sociología, La Plata.

Dirección estable: <https://www.aacademica.org/000-027/715>

ARK: <https://n2t.net/ark:/13683/eORb/Vm3>



Esta obra está bajo una licencia de Creative Commons.  
Para ver una copia de esta licencia, visite  
<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/2.5/ar>.

*Acta Académica es un proyecto académico sin fines de lucro enmarcado en la iniciativa de acceso abierto. Acta Académica fue creado para facilitar a investigadores de todo el mundo el compartir su producción académica. Para crear un perfil gratuitamente o acceder a otros trabajos visite: <https://www.aacademica.org>.*

## LA IMAGEN MODERNA DE LA CIUDAD DE SAN JUAN

**Arquitectas: María Elvira SENTAGNE<sup>1</sup>, Esther SOLERA<sup>2</sup>, María Eugenia ROSES<sup>3</sup>, Militza LACIAR<sup>4</sup>.**

### Introducción



Iglesia Catedral de San Juan pre y pos terremoto de 1944

---

<sup>1</sup> Subjefe Gabinete de Formas, Facultad de Arquitectura, Urbanismo y Diseño - Universidad Nacional de San Juan, Argentina. Docente e Investigadora de la FAUD-UNSJ. Prof. Titular Cátedra Morfología I, Carrera Arquitectura y Urbanismo. Directora del Proyecto de Investigación: “SAN JUAN, SUS ARQUITECTOS Y LA MODERNIDAD: Dos décadas de Arquitectura Estatal”. [elvirasentagne@yahoo.com.ar](mailto:elvirasentagne@yahoo.com.ar)

<sup>2</sup> Gabinete de Formas, Facultad de Arquitectura, Urbanismo y Diseño - Universidad Nacional de San Juan, Argentina. Docente e Investigadora de la FAUD-UNSJ. Codirectora del Proyecto de Investigación: “SAN JUAN, SUS ARQUITECTOS Y LA MODERNIDAD: Dos décadas de Arquitectura Estatal”. Jefe de Trabajos Prácticos Cátedra Morfología I, Carrera Arquitectura y Urbanismo. FAUD. UNSJ. [esther-arq@hotmail.com](mailto:esther-arq@hotmail.com)

<sup>3</sup> Gabinete de Formas, Facultad de Arquitectura, Urbanismo y Diseño - Universidad Nacional de San Juan, Argentina. Integrante del Proyecto de Investigación: “SAN JUAN, SUS ARQUITECTOS Y LA MODERNIDAD: Dos décadas de Arquitectura Estatal”. Profesora Adjunta Cátedra Morfología I, Carrera Arquitectura y Urbanismo. FAUD. UNSJ. [eugeniaroses@gmail.com](mailto:eugeniaroses@gmail.com)

<sup>4</sup> Gabinete de Formas, Facultad de Arquitectura, Urbanismo y Diseño - Universidad Nacional de San Juan, Argentina. Integrante del Proyecto de Investigación: “SAN JUAN, SUS ARQUITECTOS Y LA MODERNIDAD: Dos décadas de Arquitectura Estatal”. Jefe de Trabajos Prácticos Cátedra Morfología I, Carrera Arquitectura y Urbanismo. FAUD. UNSJ. [mili\\_laciar@yahoo.com](mailto:mili_laciar@yahoo.com)

La producción urbano-arquitectónica de San Juan responde a condiciones singulares ocasionadas por la crisis que produjo el terremoto de 1944, originador del cambio morfológico y consecuentemente de la imagen de la ciudad. Este suceso convirtió en escombros la expresión material de una construcción socio-cultural con más de 400 años de historia.

La posibilidad de proponer la nueva ciudad y su arquitectura sobre un soporte que se avizó como “tábula rasa” para la aplicación de las teorías urbano-arquitectónicas del Movimiento Moderno entonces en boga, constituyó un ideal para los urbanistas argentinos que se tradujo al seno de nuestra sociedad, en la crisis de cómo y dónde reconstruir la ciudad. Esto sumado a su particular localización en una zona árida y sísmica, constituyó un conjunto de variables concurrentes que han dado lugar al complejo proceso, que dejó huellas en la conformación de la nueva ciudad construida sobre la traza antigua y en su imagen.

Este trabajo comprende una lectura y reflexión sobre la ciudad de San Juan pre terremoto y su transformación morfológica producida a partir de su reconstrucción pos terremoto. Se enmarca dentro de la línea de investigación titulada *San Juan, sus Arquitectos y la Modernidad*, cuyo principal objetivo es reconocer el valor de la producción arquitectónica moderna edificada con posterioridad a 1944, participe en la definición de la actual imagen y perfil urbano de la ciudad.

Esta exposición se desarrolla a partir de entender a la arquitectura como construcción cultural conformante de la ciudad en el tiempo; y a ésta última como el lugar privilegiado de intercambio material y simbólico de la sociedad, superficie de inscripción de memorias, donde se superponen y mezclan huellas materiales y conceptuales diversas, creando fragmentos de identidad.

Se inicia con la reconstrucción histórica de la evolución de la ciudad desde su fundación hasta el sismo de 1944 en sus aspectos más significativos, lo que aporta datos para la comprensión de la ciudad y su producción arquitectónica, inmediatamente pre terremoto. El período de estudio se extiende hasta mediados de la década del 70, en que se consolidan y ponen en crisis los valores del Movimiento Moderno en arquitectura. Esta delimitación temporal, ha permitido explorar tanto la arquitectura oficial promovida por el Estado y asumida desde los organismos públicos ocupados en el trabajo de la reconstrucción (Consejo de Reconstrucción), como desde el ejercicio liberal de la profesión; desde donde se dieron respuestas a las demandas de la sociedad.

Además y considerando que en nuestro medio se produce una apropiación de los principios arquitectónicos del Movimiento Moderno y no una emergencia de los mismos;

intentamos descubrir cómo se materializa la modernidad en nuestra ciudad y su imagen, a partir de la instalación, continuidad, crisis y/o superación de sus postulados fundantes, con todas las superposiciones y fusiones multiculturales con que debemos comprender nuestra identidad.

### **Evolución de la ciudad de San Juan desde su fundación al terremoto de 1944**

La ciudad de San Juan fundada el 13 de junio de 1562, surge al igual que otras ciudades “hispanoamericanas” como respuesta de una sociedad expansionista, que necesitaba colonizar el nuevo territorio en conquista. Se organiza según un patrón de asentamiento (contemplado en las llamadas “Leyes de Indias”), ajeno a la cultura indígena de la región, consistente en un trazado de manzanas en damero con una Plaza Mayor central. Se plasma así una forma de apropiación espacial, que en el transcurso de más de 400 años dará paso a la ciudad moderna en el oasis, tras un traslado y varias reconstrucciones, producto de una inundación en el primer caso y de repetidos sismos en el segundo.

La “vieja aldea”, agrupación de construcciones primitivas ligeramente diferentes a las de los pobladores naturales, fue destruida por una inundación en 1593. Con ello surge la necesidad de su reconstrucción, previo traslado, veinticinco cuadras al Sur sin que se modifique la cuadrícula. De ello se desprende que la primera noción de riesgo estuvo ligada más al agua que a las características sísmicas de la región. Su emplazamiento en una zona semidesértica, valle del pie de monte cordillerano, sobre las márgenes de un río de deshielo, provocó por un lado, que el abastecimiento de agua para consumo y riego, constituyera un problema a resolver desde la fundación; y por otro, la necesidad de protección frente a los desbordes periódicos del río, que en épocas de deshielo, sin barreras, tomaba como curso las calles de la aldea. Se ideó un sistema para el suministro de agua basado en el “quipsi”, acequia derivada de los canales matrices que los indígenas hacían para regadío de sus tierras. Estas acequias se distribuyeron originalmente, en peine por el centro de las manzanas, siguiendo las leves pendientes de los terrenos. Esquema que con el correr de los años determinó fuertemente la impronta de la ciudad, a través del desarrollo de verdes corazones de manzana y soleadas vías de circulación. Esta resolución sin embargo, variaría radicalmente.

Hasta inicios del siglo XIX, el San Juan colonial, vivía un lento proceso de desarrollo. En 1834, un considerable desborde del río, destruye las construcciones de adobe. Lentamente y esta vez sin traslado, la “aldea” comienza a ser reconstruida, con viviendas de mayor prestancia. Frente a la plaza principal se levantan las primeras casas de altos.

En la segunda mitad del s. XIX, se registra un importante crecimiento poblacional en la provincia favorecido por corrientes inmigratorias. La ciudad se expande espontáneamente. A partir de la década del 80, se produce un cambio económico y social en la Argentina, que se refleja en la ciudad. Las estrechas veredas son revestidas de piedra laja y travertino, las angostas calles parcialmente empedradas y el alumbrado público de velas, reemplazado por farolas de kerosén. La casa de adobe crece en altura, para aproximarse a las proporciones de la arquitectura de la academia, lo mismo sucede con los edificios institucionales coloniales. En este escenario de cambio, en 1894, San Juan es sorprendido por un sismo de magnitud considerable, que origina grandes daños a la edificación. Este sismo, marca a la sociedad, desplazando la centralidad del riesgo por las inundaciones. Por primera vez surge la iniciativa desde el Estado de estudiar el fenómeno; para lo cual la Provincia constituyó una comisión integrada por especialistas en la materia. De los informes elaborados por dicha comisión tienen gran importancia sus recomendaciones, que enfatizan la necesidad de atender al diseño, la estructura, la construcción de las edificaciones y al estudio de suelos. Medidas que con el paso de los años fueron desatendidas.

En 1885 llega a San Juan el primer ferrocarril. La entonces estación de trenes constaba de dos pisos resultando monumental para la época. Con el terremoto de 1944, se resiente el edificio, conservándose actualmente sólo la planta baja. A éste ferrocarril, se suma el segundo



Estación del Ferrocarril Gral. San Martín. 1885

en 1910 y la interconexión férrea entre los distintos departamentos. La instalación de la primera usina de producción de electricidad (1905), la instalación de las primeras farolas eléctricas (1909), la circulación de los primeros autos (1910), el aterrizaje del primer aeroplano en suelo sanjuanino (1912), la instalación de los primeros teléfonos (1920), avances tecnológicos de gran magnitud, constituyeron la base del habitar moderno en San Juan, en el marco del nuevo modelo de país instalado a partir de 1880.

El inicio del siglo XX, encuentra una ciudad donde los cambios se reflejan con mayor celeridad. El Estado, con motivo de los festejos del centenario, había impulsado la construcción de nuevos edificios institucionales en todo el país, San Juan no es la excepción. Surgen 19 obras con estructura de hormigón, entre las que se destacan el “Edificio Episcopal” (románico bizantino); la Escuela Normal Sarmiento (obra del Ing. Domingo Selva); la nueva sede del Banco de la Nación Argentina; el Teatro Coliseo (obra del Ing. Leopoldo Caputo) y el Club Social.



Vista de calle Mendoza en las primeras décadas del s. XX.

La llegada al poder provincial de la controvertida figura de Federico Cantoni en 1923, plantea un modelo populista con fuertes notas de progresismo económico y social, que tiene consecuencias en todas las áreas. Este gobierno, cuya influencia hegemónica perduró casi dos décadas, coloca al Estado como principal impulsor de la actividad económica, por lo que las obras más significativas tendrán carácter público, tal el caso de la Bodega del Estado y la Azucarera de Cuyo.

La idea de progreso impulsada por Cantoni, se centraba en la construcción de un Estado empresario, interventor y redistribuidor. La idea del espacio público y de una política edilicia acorde al nuevo perfil del Estado está presente en su obra. Se construyen varios edificios escolares, se amplía la capacidad hospitalaria y se materializa el Estadio del Parque de Mayo. El desborde periódico del río es controlado por la construcción de las obras de defensa, “Costanera” en el margen Sur del río San Juan. Acción que luego de tres siglos permitió mayores niveles de seguridad, no la eliminación del riesgo en forma definitiva.

A partir de 1933, en la Nación, el urbanismo adquiere un papel central junto a la idea de ordenación estatal mediante Planes Reguladores<sup>5</sup>. En este contexto, a inicios de la década del 40, el gobierno de la provincia representado por la fórmula democrática Pedro Valenzuela- Dr. Horacio Videla, reconoce que el crecimiento y desarrollo desordenado que se venía dando en la ciudad de San Juan<sup>6</sup>, era un resultado espontáneo.

Para entonces, el casco central de la ciudad mostraba una imagen arquitectónica en la que se acrecentaba la presencia de estilos de origen diverso. A la arquitectura de la Academia, ya de fuerte Eclecticismo, se sumaba el Art Decó que se constituyó en el pivote del cambio hacia las primeras manifestaciones arquitectónicas modernas.

A fin de convertir a San Juan en una ciudad moderna, el Estado contrata un equipo de especialistas para el estudio de los problemas urbanos. Este equipo estuvo integrado por el arquitecto-ingeniero Ángel Guido y el ingeniero agrónomo Benito Carrasco, cuyos antecedentes como urbanistas argentinos habían quedado manifiesto en las propuestas de otros Planes Reguladores del país.

Este Plan de 1942 no llega a instrumentarse, ya que una intervención Nacional (1943) pone fin al gobierno de Pedro Valenzuela y del Dr. Horacio Videla. No obstante, resulta de interés considerarlo por proporcionar un diagnóstico e imagen de la ciudad de San Juan antes del terremoto de 1944; sólo que se ha de tener en cuenta, que el análisis así como la propuesta elaborada por estos profesionales, son realizados desde los postulados del urbanismo funcionalista<sup>7</sup>.

Los especialistas describían la ciudad haciendo referencia a su estructura en damero en el casco central. Los problemas por ellos señalados fueron: arterias angostas y sin árboles. Ciudad “seca y polvorienta” donde se advertía la falta de agua. Ausencia de previsión de espacios verdes y zonas de esparcimiento. Ciudad invadida por el ferrocarril y seccionada en dos partes, con una precaria vinculación entre ambas. Accesibilidad a la ciudad muy imbricada. Ciudad desordenada, poco confortable, con funciones urbanas distribuidas “caprichosamente”. Es de notar que esta objeción es realizada por los especialistas desde una perspectiva funcionalista. Falta de un “centro de prestancia monumental” que los autores

---

<sup>5</sup> Liernur Francisco, 2001. “Arquitectura en la Argentina del siglo XX. La construcción de la modernidad”. Fondo Nacional de las Artes.

<sup>6</sup> Sobre todo teniendo en cuenta el crecimiento poblacional, el último censo arrojaba la cifra de 115.000 habitantes, en la provincia producto del arribo de inmigrantes en sucesivas etapas a partir de 1880.

<sup>7</sup> Dora Roitman de Schabelman, 1995. “San Juan: la ciudad y el oasis”. EFU, San Juan.

acusaban como la carencia de un “hall de la ciudad”. Respecto a las construcciones del sector central se señalaba la “falta de su uniformidad arquitectónica” y su “dudoso gusto artístico”.

La propuesta consistió básicamente en la delimitación del ejido municipal, concebido en base a una “superficie funcional”, extensión urbana para una población limitada y preestablecida, previéndose para 1970 en 100.000 los habitantes de la ciudad. Trazado de la Av. de Circunvalación, “Modelo Park Way”. Esta sería para el Plan, la articulación periférica destinada a estructurar la sistematización viaria. Transformación ferroviaria, traslado de las estaciones. Sistematización de espacios verdes y forestación de las aceras. Establecimiento de áreas con funciones específicas, en base a la idea del “zoning” del urbanismo moderno (distribución funcional de los usos urbanos). Se preveía un centro cívico de carácter monumental entre las plazas 25 de Mayo y Aberastain. Plan de transformación viaria. Valorización del agua en una zona de clima semidesértico.

Reglamentaciones y recomendaciones sobre estética arquitectónica, arquitectura funcional, materiales y sobre todo sugerencias acerca de la utilización de galerías y recovas en atención a la realidad climática de la región.

Los autores de este Plan Regulador, advertían con énfasis sobre los peligros que entrañaba la imitación de estilos que venían de Buenos Aires, de procedencia europea y reclamaban la necesidad de formular propuestas locales, sobre todo en relación a temas como el clima y el contexto. Sin embargo, llama la atención que, el Plan Regulador propuesto por estos especialistas, no contara con ninguna prevención de carácter sísmico. Indudablemente los casi cincuenta años transcurridos desde el sismo de 1894 habían alejado el peligro, y las recomendaciones elaboradas en aquella oportunidad una vez más, fueron desestimadas. El sistema de peine interno de las manzanas ya se venía reemplazando por el de acequias perimetrales, dando origen al túnel verde que hoy nuestras calles presentan, rasgo pregnante en la imagen de nuestra ciudad.

## **El terremoto de 1944**

El sismo producido el 15 de enero de 1944 a las 20 horas 50 minutos, deja la ciudad en ruinas y provoca la muerte de aproximadamente 10.000 habitantes. Este fenómeno natural destruye tanto el tejido social, como la ciudad y su aparato productivo, generando un profundo dolor colectivo.

Los edificios de estructura de hormigón armado, de muy reciente data, al momento del sismo, aunque no fueron construidos bajo prescripciones sísmicas específicas, algunos



quedaron en pie, dando la mejor lección de cómo se debía construir en adelante<sup>8</sup>. Otro de los edificios que resistió la fuerza sísmica fue el de la Escuela Normal, comenzado a construir en 1906, con un nuevo planteo estructural.



Terremoto de 1944. Vistas del edificio Cine-Teatro, Hotel Estornell y de una calle de la ciudad

### **Propuestas para la Reconstrucción de la ciudad**

Ocurrido el terremoto, desde 1944 se sucedieron diversas propuestas para la reconstrucción de la ciudad, las que se alinearon en dos posiciones antagónicas: las que proponían su traslado a otro sector del territorio provincial y las que sustentaban su re-edificación en el mismo lugar. El principal gestor de estas propuestas fue el Estado, quien desde su óptica y rol, consideró temas prioritarios la planeación y el diseño del entorno colectivo, junto a consideraciones técnicas y estéticas de las nuevas propuestas espaciales. La existencia de varios Planes de Reconstrucción, que quedaron en propuestas, puso en evidencia la crisis entre discurso y realidad.

Hasta 1948, rigió el llamado “Reajuste del Planeamiento” sancionado por Ley provincial n° 1122 que en rigor, se trataba de un simple plano de ensanche y apertura de calles, cuyo objetivo de emergencia fue atender la solicitud de permisos de edificación de la iniciativa privada que ansiaba construir. Las operaciones de arbolar y otorgar mayor dimensión a las veredas en todas las calles de San Juan constituían hasta entonces las

---

<sup>8</sup> A partir de 1931, el uso del hormigón armado en Argentina fue promovido. Este material había reemplazado al hierro como material estructural. Sustitución determinada por dos factores: la consolidación de la producción nacional de cemento y la hegemonía de las grandes empresas alemanas en la industria de la construcción. Francisco Liernur, 2001. *Arquitectura en la Argentina del siglo XX*. Fondo Nacional de las Artes.

principales tareas. En ese año, el Consejo de Reconstrucción consciente de dar un sentido urbanístico integral al planeamiento, iniciado por el plano Ley 1122, confía a su Asesoría Urbanística, a cargo del Arq. José M. Pastor, la puesta en marcha de toda la reconstrucción.

Esta Asesoría completa el planeamiento del casco urbano y en mayo de 1948 el Consejo aprueba el anteproyecto del centro administrativo gubernamental, el esquema del Plan Regulador y la zonificación de la ciudad.

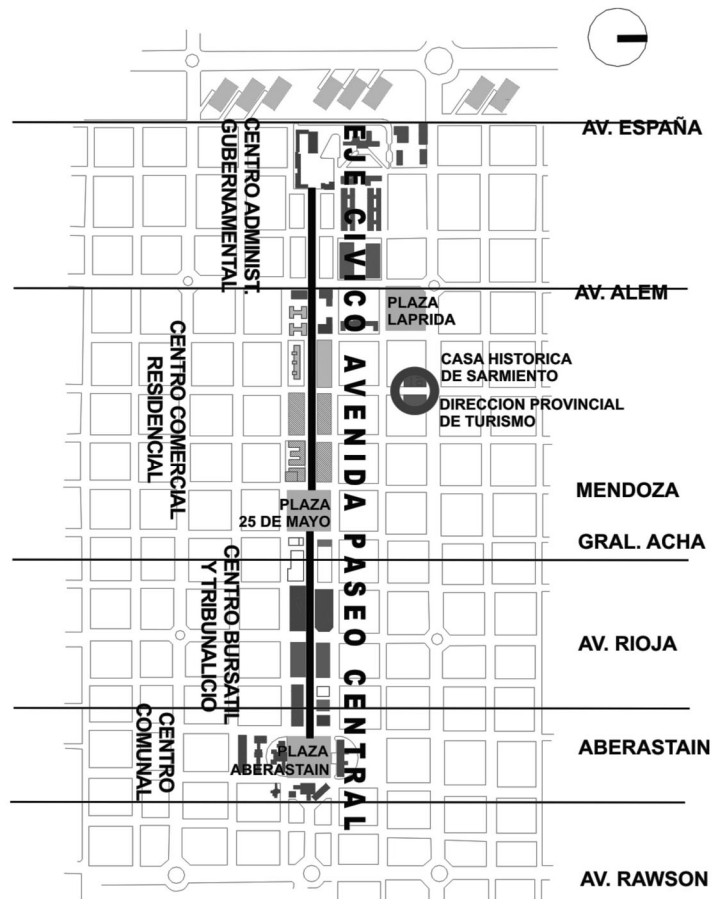
En julio del mismo año, se sanciona el Plan Regulador que se asienta sobre tres premisas básicas: la estructuración social de la ciudad, su trama viaria y la zonificación del uso de la tierra, proponiendo:

1. La ubicación de edificios públicos.
2. El plan ferroviario.
3. La apertura de la Avenida Central.
4. Esquema de Planeamiento Regional y aplicación del método de reparcelamiento.
5. Prescripciones urbanísticas. Las primeras que se pusieron en vigencia en el país.
6. Normas Edilicias.

La zonificación urbana del casco de la ciudad determina áreas: Residenciales de distintos tipos; Cívico-Comerciales; Industriales; Recreativas; Reservas de Expansión y Funerarias.

En la zona Cívico-Comercial de la ciudad, el Arq. José M. Pastor propone la apertura de la Avenida Paseo Central, inexistente en la cuadrícula fundacional. Se pensó como un eje cívico monumental, asiento de los principales edificios institucionales que conformarían una nueva imagen pública. Se previó como un gran eje de composición urbana, en cuya extensión se descentralizarían las distintas funciones cívicas-comerciales, aplicándose ideas del urbanismo moderno que sostenían una clara diferenciación de las funciones urbanas; con dos remates, uno al Este y otro al Oeste, que le conferirían un cierre visual y físico.

El centro de actividad comunal se desarrollaría alrededor de la plaza Aberastain donde se levantarían la Municipalidad, el Auditorio Municipal, el Mercado Vecinal, la Parroquia de la Merced, el Juzgado y la Policía Federal. El centro bursátil y tribunalicio, se extendería entre las plazas Aberastain y 25 de Mayo, donde se ubicarían el edificio de Tribunales, el Distrito Militar, la Dirección Impositiva y Aduana, bancos oficiales, y el edificio de Correo y Telecomunicaciones. En torno de la Plaza 25 de Mayo, se desarrollaría predominantemente la zona comercial de grandes tiendas, oficinas, bancos privados, cines, restaurantes y departamentos. Entre la citada plaza y la Av. Alem, se desarrollaría una zona intermedia, con edificios públicos, casas de departamentos y comercios.



Zona Cívico-Comercial de la ciudad

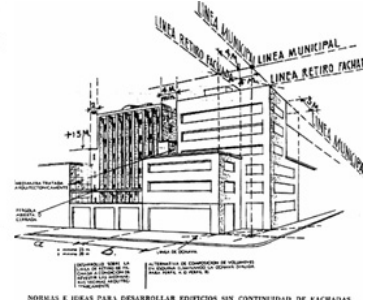
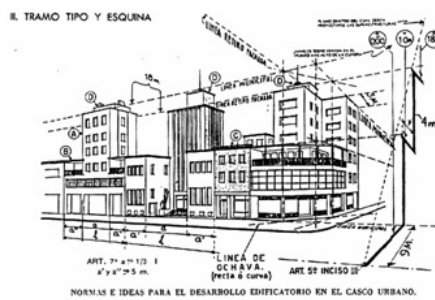
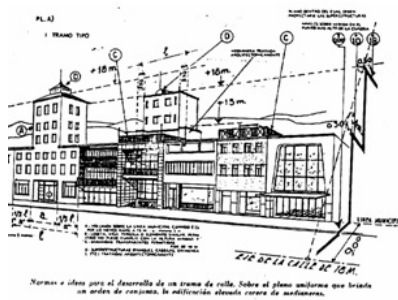
En torno de la Plaza Laprida y, entre ésta y calle España se levantarían los edificios del Centro Administrativo Gubernamental. En el extremo Oeste de la Avenida Paseo Central, se situarían en unas megamanzanas, la Catedral de San Juan de Cuyo, formando un gran conjunto edificatorio con el Palacio Episcopal, la Casa de Gobierno y otros edificios nacionales; y próximos a ellos unos edificios en torre destinados a vivienda colectiva.

### **Prescripciones Edilicias y Urbanísticas**

El diseño tanto de la Avenida Paseo Central y adyacencias; como de la Plaza 25 de Mayo y del Casco Urbano estuvo sujeto a prescripciones edilicias que considerando el condicionante sísmico local, procuraron la armonía y unidad del conjunto.

Específicamente sobre la Avenida Paseo Central, estas normativas pretendían regular morfológicamente el diseño reglamentando la subdivisión de la tierra, pautando las formas de los edificios, prescribiendo la terminación de las esquinas obligatoriamente en ángulo recto y no en

ochava, sugiriendo materiales de revestimiento preferentemente regionales, para generar particulares cualidades cromáticas; entre otros aspectos. Ordenaban las alturas de los edificios, estableciendo valores máximos sobre la línea de edificación, escalonamientos progresivos desde la línea de frente y retiro de las medianeras hasta una altura máxima de edificación establecida.



### Prescripciones Edilicias y Urbanísticas. Avenida Paseo Central y adyacencias

Establecían además anchos de calles y veredas buscando la seguridad ante el sismo y determinaban obligatoriamente el uso de recovas para circulación peatonal, en aceras orientadas al norte, en atención a los requerimientos climáticos locales.

Sin duda estas prescripciones en términos generales, tenían un fuerte objetivo estético, buscando generar una imagen urbana distintiva en este fragmento de la ciudad.

Esta Avenida se abre en los primeros años de la reconstrucción primeramente hacia el Oeste de la Plaza 25 de Mayo, siendo necesario para tal fin, derribar algunas edificaciones pre terremoto que habían quedado en pie, tales como el Cine Teatro Cervantes, el Palacio Episcopal y la Casa España.



Vista de calle Mendoza antes del sismo de 1944



Apertura de Av. José I. de la Roza sobre calle Mendoza. Vista hacia el Oeste

Mientras que hacia el Este, su apertura se retarda. Sin embargo, en el proceso de plasmación de este Eje, se observa una rápida consolidación hacia este último sector, del área

bursátil y tribunalicia propuesta, en donde se ubican en forma casi simultánea, a comienzos de la década del 50, un importante caudal de obras públicas.



Calle Gral. Acha antes del sismo de 1944



Apertura de Av. José I. de la Roza sobre calle Gral. Acha. Vista hacia el Este

Dentro de este sector, el área donde se verifica con mayor rigurosidad la aplicación de las prescripciones edilicias, es la comprendida entre las calles Aberastain y Av. Rioja, donde la mayoría de los edificios, de carácter institucional estatal fueron construidos entre los años 1949 y 1957. Pese al corto período de aplicación rigurosa de estas prescripciones y a que cada nuevo edificio se implantó independientemente, la armonía del conjunto en esta área está presente, logro parcial de la aspiración reguladora.

Hacia el Oeste, en el sector propuesto para uso mixto comercial y habitacional, la construcción demora en concretarse. La mayoría de las obras de viviendas en altura de carácter privado de este sector datan de la década del 60 en adelante. Por ello, el Estado decide instalar algunos edificios públicos, que no estaban previstos, a fin de promover y activar la construcción privada.

Con la puesta en vigencia del código de edificación de 1951 que permitió construcciones sobre línea con 7,50m de altura, y no 13m mínimos, como establecían la prescripciones edilicias de 1948, se ubicaron sobre esta avenida viviendas unifamiliares, de uno o dos niveles, construidas a partir de la segunda mitad de la década del 50, a veces con retiros frontales o laterales, algunas de ellas de buena valía arquitectónica, pero que no condecían con la imagen monumental pretendida para el Eje, desdibujándolo.

En cuanto al vocabulario de los edificios institucionales que se construyeron en la ciudad con posterioridad al terremoto de 1944, podríamos distinguir básicamente tres etapas. La primera, inmediatamente después del terremoto y hasta 1955; la segunda, en los quince años siguientes y la tercera, a partir de 1970.

En el primer período, el Estado aparece con un papel protagónico que se expresa en la arquitectura a través de las ideas de monumentalidad que destacan el valor simbólico de las obras, combinadas con la sobriedad del racionalismo. El esfuerzo del Estado en estos años se concretó entre la Plaza Aberastain y la Av. Alem, ubicando allí el mayor caudal de obra pública en lotes de grandes dimensiones producto de expropiaciones.



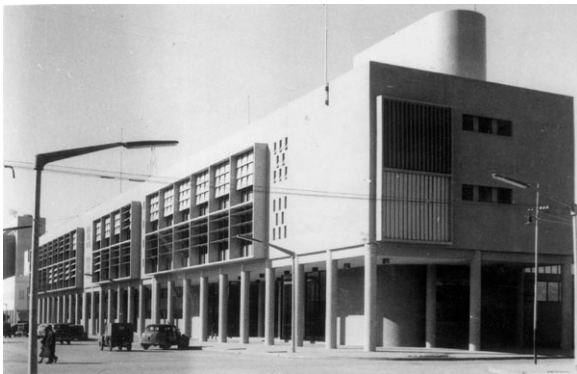
Vista del Eje desde calle Aberastain hacia el Oeste



Banco de Desarrollo

Los edificios institucionales que se localizaron a lo largo de este Eje, como lo proponían las prescripciones edilicias de 1948, se dispusieron en forma aislada o compartiendo la manzana con otros edificios de la edificación pública oficial. Dispuestos como unidades independientes ofreciendo sus cuatro fachadas al espacio urbano y generando con sus retiros laterales, los pasajes de circulación peatonal, que sirven de vinculación entre vías próximas. Una Arquitectura en la que la escala y la calidad de la construcción constituyeron las directrices del diseño.

En el segundo período (1955 – 1970) se manifiesta todavía una actividad importante por parte del Estado, con preocupaciones y logros en relación a la planificación urbana y al desarrollo del espacio público, que encara producto de las circunstancias, problemas de equipamiento en gran escala, construcción de avenidas, puesta en línea, etc.



Edificio de Correo y Telecomunicaciones



Obras Sanitarias Sociedad del Estado

La arquitectura de esta época responde a partidos claros producto de la zonificación de funciones, las que se explicitan y son claramente reconocibles desde el exterior, cuyo interés principal es la verdad funcionalista y la utilización de repertorios y metodologías racionalistas.

En el tercer período, el neo-brutalismo tiene también sus manifestaciones en el Eje, en la década del 70. Sus mejores ejemplos lo constituyen el Centro Cívico proyecto de los Arquitectos Antonini, Llauro, Schon, Urgell, Zemborain y la Municipalidad de la Capital de los Arquitectos sanjuaninos Correa, Miranda, Scognamillo.



Edificio del Centro Cívico



Municipalidad de San Juan

Ambos proyectos fueron resultado de sendos concursos nacionales y se ubicaron en lo que debieron haber sido los remates de este Eje según la planificación original.

## Reflexiones

En lo referente a la pretendida imagen monumental que se esperaba alcanzara el Eje Av. Central, sólo se concretó parcialmente hacia el Este, entre la Plaza 25 de Mayo y la Plaza Aberastain; sector en el que se construyeron casi simultáneamente los primeros edificios institucionales, respetando las normas establecidas por las prescripciones edilicias de 1948. En el extremo Oeste, la propuesta urbana no llegó a concretarse plenamente en cuanto a su trazado, ni a la zonificación funcional prevista, decidiéndose en 1957 la continuación del Eje en esa dirección. La localización mayoritariamente de viviendas unifamiliares, de una o dos plantas, construidas en el loteo pre terremoto, entre medianeras, desdibujó la pretendida imagen monumental buscada en este Eje. Este sector no se consolidó al no concretarse el centro administrativo gubernamental como cierre del Eje por el Oeste según lo previsto originariamente por la normativa. En su reemplazo se propuso la edificación del Centro

Cívico, cuya construcción se paralizó por más de 30 años, lo que tampoco aportó a la activación de este sector. En el año 2007, se reactivó y habilitó esta obra, generando en su entorno una nueva demanda edilicia que lo está transformando paulatinamente, introduciendo un importante cambio en la imagen urbana.

El Eje institucional, rompió con la regularidad del trazado del casco histórico, generando una nueva dimensión de manzana con la apertura de la Avenida Paseo Central. Esta propuesta pretendió construir un espacio urbano moderno. Resolución que signó la imagen actual de nuestra ciudad.

Un testimonio en la ciudad donde conviven la traza original con la arquitectura moderna pos terremoto, lo constituye un singular “lugar” urbano, conformado por la casa Histórica de Sarmiento y la Dirección Provincial de Turismo. El Arquitecto Ramos Correas es el encargado de la puesta en valor de la primera obra, que había sido declarada monumento nacional en el año 1910 y de la construcción de la segunda. Ambos edificios juegan roles opuestos pero complementarios. Mientras la Casa Histórica se cierra como una forma estereométrica, la Dirección de Turismo se abre física y visualmente en planta libre con pocos planos opacos y muchas transparencias.

Los diferentes lenguajes en ambos edificios, uno moderno y otro virreinal de humilde factura enfatizan el contraste y el continuo diálogo de dos realidades que construyen, en distintos tiempos, la imagen colectiva de la ciudad.

Las ciudades narran historias a través de sus formas y espacios. San Juan, tras haber perdido su patrimonio arquitectónico pre terremoto del 44, exhibe una imagen moderna sobre su traza antigua conjugando dos momentos trascendentales de su historia.