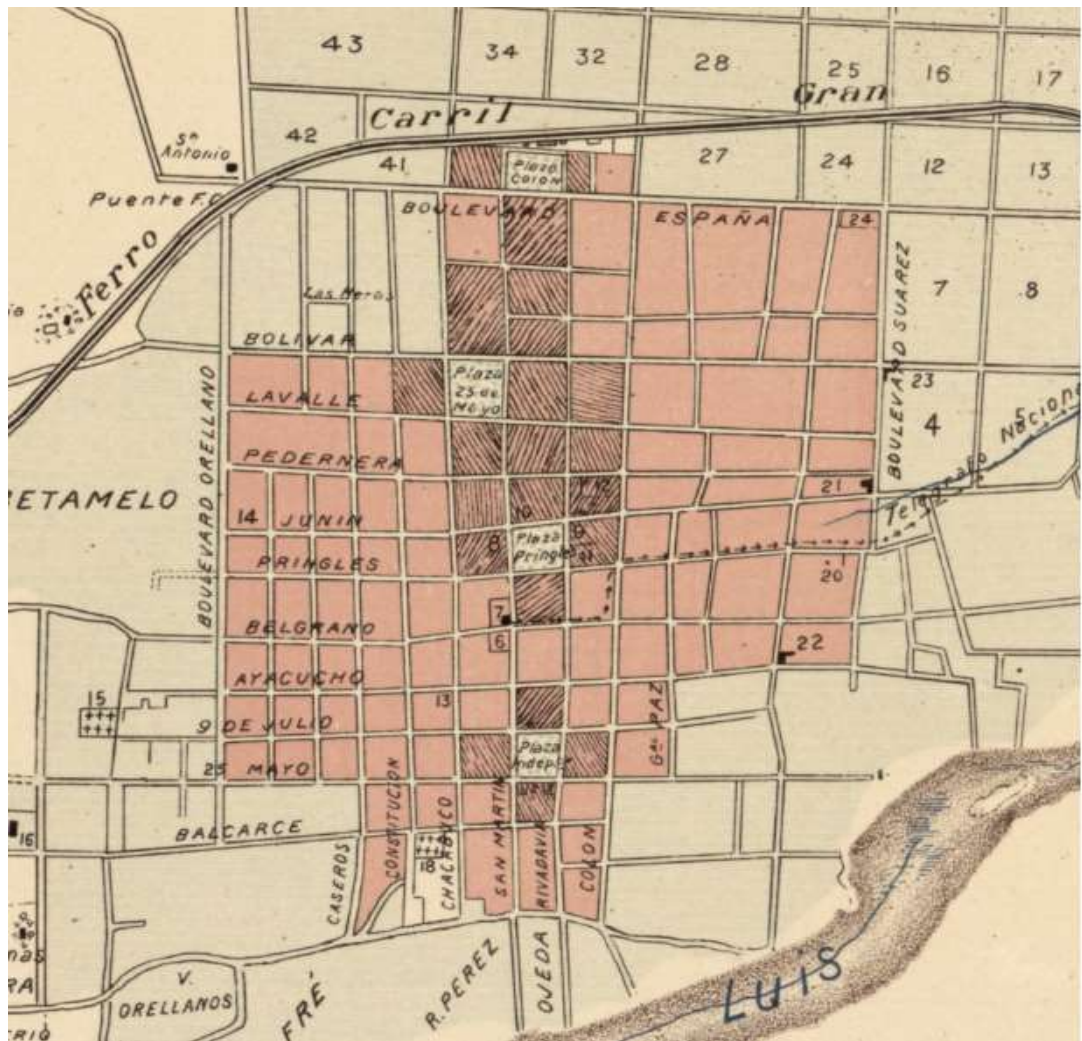


1) La elección del mencionado espacio cuenta con los respectivos fundamentos históricos en función de los cuales puede decirse que su trazado, su desarrollo y expansión y, finalmente, su forma actual, fueron moldeados a lo largo del tiempo por límites naturales, políticos, aleatorios y contingentes de diversa índole. Fundamentalmente, el proceso se dio a través de dos ejes.

- El primer eje sigue la dirección este-oeste, que está determinada por la pendiente del suelo y por el Río Chorrillo, el que fue seguido en paralelo por el sistema de irrigación de la ciudad. Así, el río marcó un límite natural al sur de la ciudad. A una cierta altura del mismo, el sistema de irrigación se aparta de la línea paralela a la corriente y se orienta levemente hacia el norte –sin perder su dirección hacia el oeste– al efecto de emplazar una toma de agua y a partir de la misma desprender los distintos canales. Por ello, en el mapa de la Ciudad del año 1903, se observa hacia el oeste de la ciudad una mayor amplitud del sistema de irrigación, lo cual genera una forma de abanico con orientación oeste-suroeste en las cercanías de las Avenidas Juan Crisóstomo Lafinur y Juan Gilberto FUNES. Así, a comienzos del siglo XX, su presencia está marcada y se advierte claramente en la sucesión de siete calles paralelas que recorren sin interrupción toda la extensión de la ciudad desde el este hasta el oeste: Ayacucho, Belgrano, Pringles, Junín, Pedernera, Lavalle y Bolívar.
- El segundo eje sigue la dirección sur–norte, que parte desde el área fundacional – Plaza Independencia y sus alrededores– y, a lo largo de su recorrido, aparece marcado por otros hitos: Plaza Pringles, Centro Educativo N°1 Juan Pascual Pringles –ex Estanque Real–, hasta llegar al actual edificio del Rectorado de la U.N.S.L., que fuera el primer emplazamiento de la Estación de Trenes de la ciudad. Cabe destacar que la Estación y las Vías del Ferrocarril, trazados en sus comienzos al norte del área fundacional, consolidaron el desplazamiento del eje sur–norte. Su presencia está marcada, a comienzos del siglo XX, por la sucesión de cinco calles paralelas que recorren sin interrupción toda la extensión de la ciudad desde el sur hasta el norte: Colón, Rivadavia, San Martín, Chacabuco y Mitre.

Así tenemos:

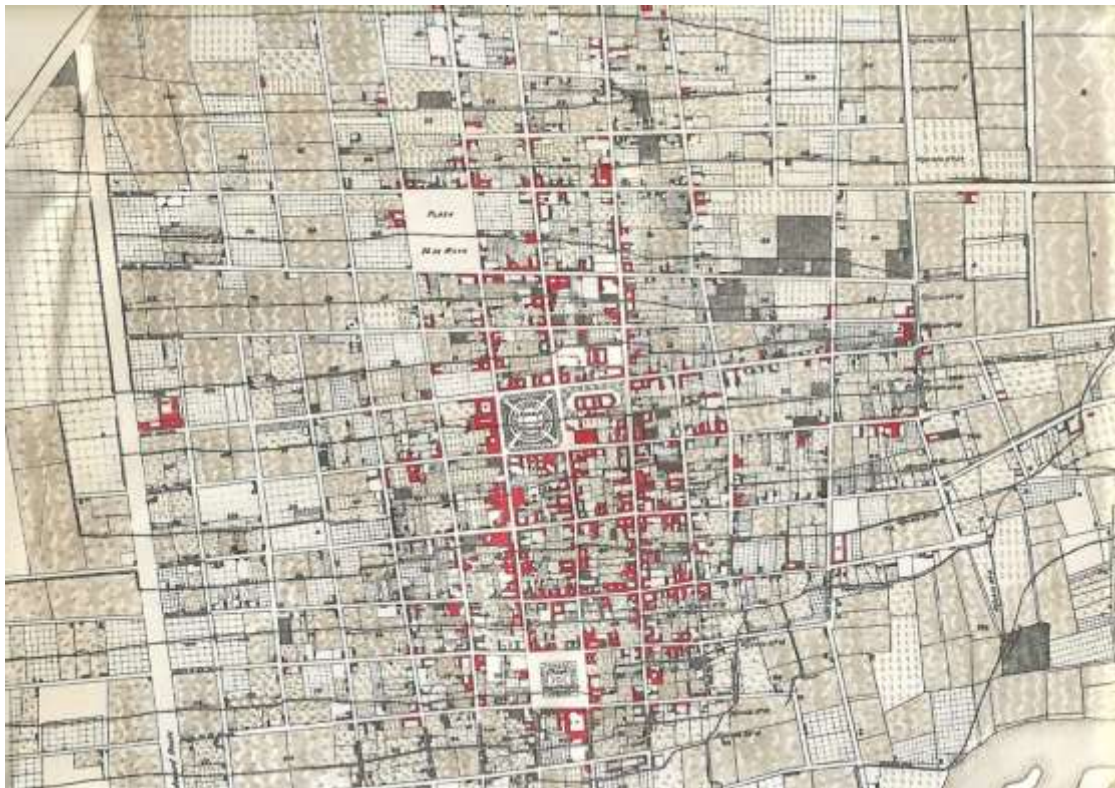
- A. Con respecto a los límites referidos, cabe destacar que su presencia es evidente e indiscutible en la actualidad, y están representados por las cuatro Avenidas ya mencionadas –aunque reflejen un desarrollo diacrónico, es decir, de tiempos diferentes, tal como puede observarse en la secuencia de planos del siglo XX–.



Plano del Centro Histórico de la ciudad de San Luis a fines del siglo XIX
 (Fuentes: Atlas de planos catastrales de Carlos Chapeaurouge, 1901)

- B. El límite SUR, como ha quedado dicho, corre en paralelo a un límite natural que la ciudad tuvo durante mucho tiempo: el Río Chorrillo o Seco y que en épocas no lejanas fue rebasado. En el extremo ESTE están en contacto el margen NORTE del lecho con la Avenida Juan Gilberto FUNES. En el extremo OESTE, a causa de la pendiente, esa cercanía se distancia haciendo posible el surgimiento de una zona intermedia entre la Avenida y el Río Chorrillo.
- C. El límite NORTE, se relaciona con el trazado del ferrocarril, que al tener la primera estación en el lugar que actualmente ocupa el Rectorado de la U.N.S.L. orientó el desarrollo de la ciudad hacia el norte pero, a la vez, le fijó un límite que coincide con el recorrido de la Avenida España, la única completamente trazada a comienzos del siglo XX.

- D. El límite OESTE sigue una lógica similar al límite NORTE. En este caso vuelve a incidir el trazado del ferrocarril, que a principios del siglo XX trasladó su Estación a la Avenida Juan Crisóstomo LAFINUR, generando una expansión de la ciudad hacia el oeste y, a su vez, marcándole un nuevo límite. A esta época corresponde el desarrollo de la mencionada Avenida, hasta calle Balcarce. El hecho motivó la apertura de un Boulevard en diagonal, cuyo objetivo fue vincular la nueva Estación con la Plaza Pringles, a la sazón, el kilómetro “0” de la ciudad. En la anterior Estación esa función la cumplían las calles Rivadavia y San Martín. La nueva arteria constituyó un hito ya que fue trazada en diagonal, la única en la trama urbana de la época y hasta la fecha dentro del “Casco Viejo”.



Plano del Centro Histórico de la ciudad de San Luis hacia 1903

(Fuentes: Geografía de San Luis de Juan W. Gez, 1939)

- E. El límite ESTE, en la Avenida Juan Domingo PERÓN, también tiene su razón de ser. Si nos situamos en cualquiera de las calles que dan ingreso al “Casco Viejo” desde la Avenida Juan Crisóstomo LAFINUR y nos dirigimos en línea recta hacia el este, la primera Avenida trazada en forma paralela que encontramos es, precisamente, la Avenida Juan Domingo PERÓN, lo cual podría ser un indicio de la necesidad de señalar un límite a la ciudad, por el ESTE, que fuera paralelo y tuviera una distancia equivalente a la que existe en el eje sur-norte.
- F. EL espacio que se propone como “Casco Viejo”, por otra parte, ha concentrado a lo largo del tiempo y lo sigue haciendo en la actualidad funciones políticas, administrativas, religiosas y económicas de la ciudad.

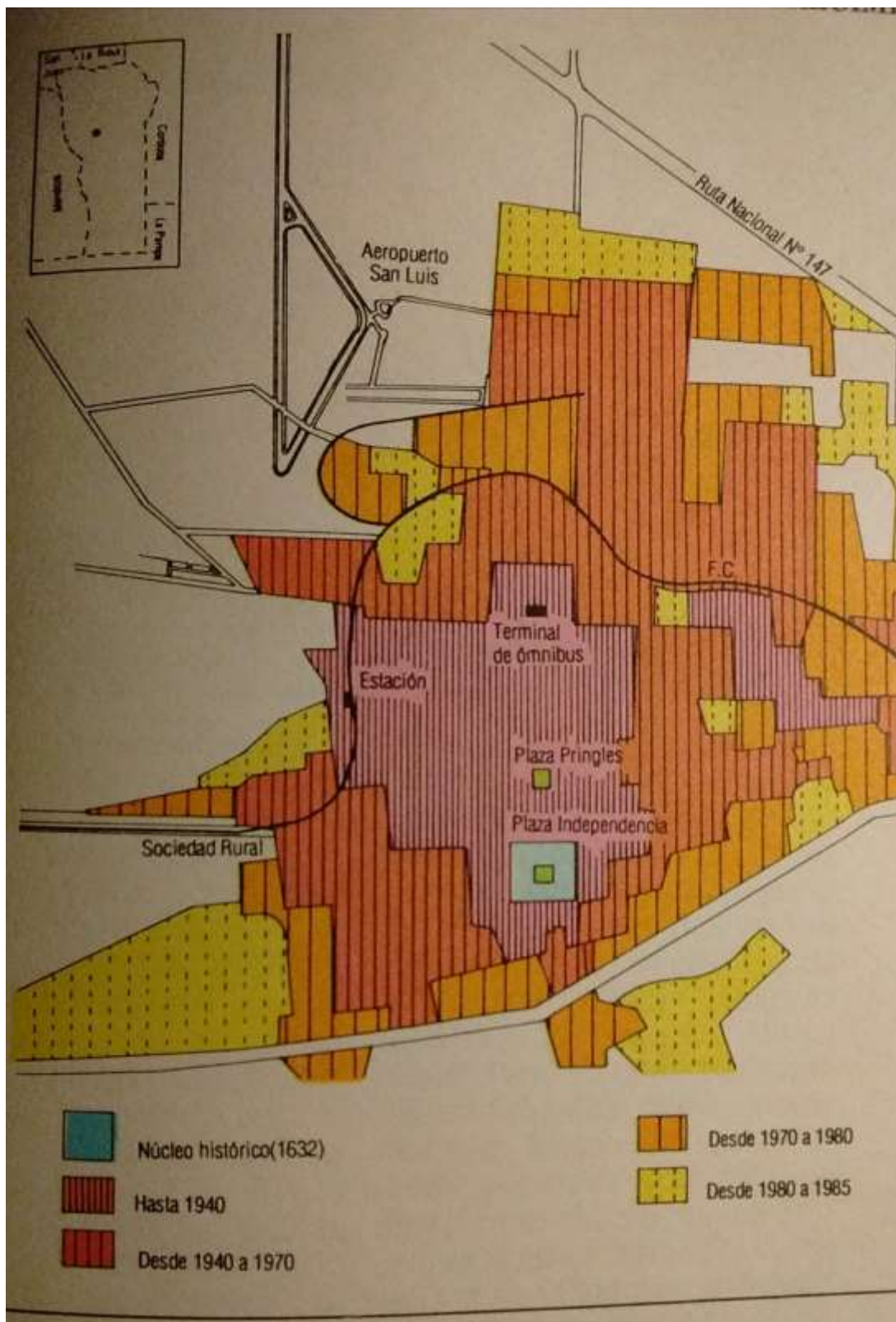
- G. Por lo demás, en función del tipo arquitectónico, este espacio aglutina la mayor cantidad de edificaciones que pueden ser consideradas monumentales –Plaza Independencia, ex Casa de Gobierno, Convento y Templo Viejo de Santo Domingo, Fábrica de Alfombras, Antiguo Cuartel Cárcel, Iglesia Catedral, Escuela Normal de Maestras Paula Domínguez de Bazán, Colegio Nacional Juan Crisóstomo Lafinur, Escuela Técnica N°8 Mauricio Pastor Daract, Escuela N°2 Bernardino Rivadavia, Escuela N°3 Manuel Belgrano, Banco de la Nación Argentina, Banco Hipotecario Nacional, Juzgado Federal, Museo Dora Ochoa de Masramón, Concejo Deliberante, Municipalidad de la Ciudad de San Luis y otros.



Plano del Centro Histórico de la ciudad de San Luis hacia 1935-1939

(Fuentes: Geografía de San Luis de Juan W. Gez, 1939)

- H. En el espacio propuesto, además, se sitúa el desarrollo de la mayor parte de la historia de la ciudad, ya sea por ser el escenario de hechos relevantes, como por ser su zona de origen desde fines del siglo XVII. Y es donde estuvo casi todo lo edificado hasta 1940, aproximadamente, tal como queda demostrado en el siguiente plano donde se señalan las distintas etapas constructivas de la ciudad:



Plano de las etapas de crecimiento de la Ciudad de San Luis

(Fuente: Geografía de San Luis de Ricardo Capitanelli, 1991)

- I. Por último, esencialmente, el plano de la Ciudad de San Luis más antiguo con el que contamos es el del año 1903. En él se refleja claramente lo que hoy en día se conoce como “Geografía de la Percepción”; esto es: el mismo pone en evidencia que los vecinos tenían, entendían, concebían y percibían como “ciudad” el espacio que se propone como “Casco Viejo”.