

## **La obra pública del gobierno nacional en la construcción de ciudad. El caso del barrio “Perón” de la ciudad de Corrientes.**

**Miguel Ángel Riera**  
**Corrientes Capital**  
**miguelangelriera@yahoo.com.ar**

### **Resumen**

A mediados del siglo XX, dentro de la esfera del gobierno nacional de Juan Domingo Perón, se llevó adelante en la República Argentina un importante volumen de obra pública que contempló la construcción de caminos, centrales eléctricas, hospitales, escuelas, puertos, como así también barrios de viviendas de interés social.

Una de las acciones llevadas adelante como programa inserto en la planificación nacional, tendió a la mejora de la calidad de vida de la clase trabajadora, además de su dignificación a través de la imagen arquitectónica plasmada en las viviendas, otorgando el simbolismo asociado a las clases acomodadas.

En la ciudad de Corrientes se ejecutaron dos barrios de viviendas de interés social: Perón y Evita. El primero de ellos surgió a través de la acción directa del Estado Nacional en su rol de ejecutor de la obra pública, localizado en un sector contiguo al área consolidada de la ciudad, en la entonces “periferia urbana”, destacándose por la implantación de viviendas individuales en el centro de la parcela, con retiro de línea municipal, otorgando importancia a los espacios verdes, llegando al presente con una importante calidad ambiental que lo singulariza a nivel urbano.

### **Introducción**

A inicios de la década del 30, las consecuencias de la crisis económica mundial tendrán repercusión en la República Argentina, generando una alta desocupación acentuada por la importante masa migratoria localizada particularmente en Buenos Aires, proveniente de ciudades menores y del espacio rural, dando inicio a la intervención efectiva de los poderes públicos a fin de atenuar los impactos sociales.

La realización de un importante plan de obras públicas destinadas a mejorar la comunicación y la asistencia social se consolidaron a partir de 1945 y durante una década, dentro de la cual la vivienda de interés social tendrá importante gravitación.

Organizado en aspectos que contemplan la obra pública como acción dinamizadora de la gestión del gobierno nacional, la provincia de Corrientes como escenario de la obra pública, el barrio “Perón” como concreción en la marco de la obra pública nacional y la conclusión, este trabajo tiende a reflejar la manera en que en la ciudad de Corrientes a mediados del siglo XX se gestó la construcción de un barrio de viviendas de interés social, enmarcado en los lineamientos de la planificación nacional en un contexto local dentro del cual se llevaron adelante otros emprendimientos públicos significativos en aquel entonces.

### **La obra pública como acción dinamizadora de la gestión del gobierno nacional**

La crisis mundial que se desencadenó en 1929, tuvo impacto en nuestro país afectando a la estructura económica, sustentada en un modelo agro-exportador. Los movimientos migratorios provenientes de Europa reflejaron una profunda reducción aumentando las migraciones internas de las áreas rurales hacia las ciudades, en particular Buenos Aires, como producto de los cambios que en lo económico afectaron a las actividades agropecuarias, generando con ello una alta desocupación en el espacio rural a inicios de la década del 30.

“Surgía así un nuevo proletariado industrial, que llenando las ocupaciones manuales no especializadas y las tareas más humildes, iba sustituyendo a los extranjeros y a sus hijos que, mientras tanto, se habían transformado en empleados, profesionales y pequeños y medianos comerciantes e industriales” (Rapoport, 2010: 240).

El desarrollo económico a nivel nacional, privilegió particularmente la región de la pampa húmeda, en la cual se asentaron los principales establecimientos industriales que en su mayoría, procesaban los productos primarios generando una dinámica migratoria caracterizada por la población proveniente del espacio rural, situación que se acentúa ante la oferta generada por la concreción de obras de infraestructura y equipamientos en las principales ciudades del país.

“La industrialización a nivel nacional aceleró el proceso de migraciones internas y ya en esta etapa la ciudad de Corrientes no fue en absoluto un punto de convergencia, sino que lo fue el Gran Buenos Aires. Esta situación provocó una concentración del sector obrero, modificando la estructura del poder, iniciando así la etapa del “nacionalismo popular”. (Gutiérrez, Sánchez Negrette ,1988: 206).

El proceso de industrialización que se inició en aquél entonces tendió a superar la coyuntura, en la que la población inmigrante de “tierra adentro” será protagonista de la masa proletaria que emergió en la gran ciudad, ocupando espacios en los bordes urbanos en proximidades de los establecimientos fabriles.

“El desarrollo de una incipiente industrialización motivó la migración masiva a Buenos Aires y así “la ciudad más europea fuera de Europa” vino a tomar contacto con las raíces mismas de su país a través de esos criollo marginados que silenciosa, pero sistemáticamente, iban ensanchando la ciudad”(Gutiérrez, 2003: 40).

El Estado tomará un papel intervencionista por cuanto asumió la responsabilidad de tratar de aliviar la grave situación económica en la que se encontraba la mayor parte de la población trabajadora, para lo cual llevó adelante un importante plan de obras públicas, contemplando aquellos equipamientos e infraestructuras para generar la dinamización de la economía.

“Frente a una inicial caída de la inversión en la construcción..., y frente a los casi 400.000 desocupados, la política del Estado fue, entre otras medidas, la del incremento de la obra pública. Grandes emprendimientos fueron encarados en distintas áreas, pero especialmente en construcciones portuarias, en redes camineras y en infraestructuras urbanas”(Liernur, 2008: 174).

Un dato a destacar fue que como resultado del auge constructivo y del proceso de sustitución de importaciones, se produjo un importante incremento de la producción de cemento que pasó de doscientas setenta toneladas con relación a las cuatrocientas treinta

que se importaban en el período 1926-1930 a setecientas ochenta contra veintidós en el período 1935-36.

El alcance territorial de la inversión pública se plasmó cabalmente en la construcción de caminos, priorizando con ello el transporte automotor por sobre el ferroviario.

“La red de caminos fue desarrollada ente 1933 y 1939, a partir de la creación de la Dirección Nacional de Vialidad (1932) y del Fondo Nacional de Vialidad (1934), con lo que se consolidó al importancia del automóvil y, paralelamente, de la producción petrolera” (Liernur, 2008: 174).

La penetración de la producción norteamericana se evidencia por la incorporación del automóvil como medio de circulación más efectivo, sumado a los del transporte de pasajeros con el servicio de ómnibus y al de transporte de cargas a través del importante crecimiento de la flota de camiones. Ello surge como consecuencia de la penetración de la producción norteamericana, junto al desarrollo petrolero, sumado a la obsolescencia y el encarecimiento de los costos relativos del transporte ferroviario.

El aumento de la población trabajadora generó además un escenario de conflictos en la relación entre los obreros y empresarios en virtud de reclamos de condiciones laborales dignas.

“En los años inmediatos a 1943 se fue desarrollando una progresiva tendencia por parte del Estado al asumir, y reclamar como propia, la función de regularizador de las relaciones obrero-patronales. Paulatinamente, la negociación colectiva ente las partes, que se desarrollaba autónoma y voluntariamente en el terreno privado, pasó a ser un ámbito de mediación y regulación a cargo del Estado” (Rapoport, 2010: 258).

La política intervencionista del Estado posibilitó el desarrollo y la expansión de las firmas vinculadas a la industria de la construcción, pero en particular a las empresas de origen alemán quienes tuvieron a su cargo importantes obras públicas en el país. El desarrollo de los emprendimientos llevados adelante por esferas estatales, tendieron a consolidar la estructura de la ciudad existente, con la ejecución de obras de equipamiento e infraestructura urbana, aumentando especialmente el valor de la propiedad de la tierra en las áreas centrales.

Dentro de la planificación de alcance nacional llevada adelante a partir de 1946 por el gobierno peronista, la temática de la vivienda de interés social se posicionó como uno de los aspectos más significativos. No solamente es asumido como una problemática cuantitativa sino que, además, lo cualitativo es incorporado a través de lo simbólico en virtud de establecer imágenes asociadas a las clases acomodadas tendiendo a la dignificación de la clase obrera, generando un cambio que en lo proyectual y constructivo tenderá a materializar conjuntos barriales con una impronta particular.

Grandes emprendimientos llevados adelante como “Ciudad Evita” en la provincia de Buenos Aires, el conjunto de Parque Saavedra en la Capital Federal y otras de menor escala en el resto del país, contribuyeron a afianzar el paisaje urbano de una población que aspiraba a exhibir una nueva condición social a través de una casa digna plasmado en adecuadas condiciones de habitabilidad.

La planificación llevada adelante contempló la construcción de equipamientos y redes de infraestructura básica que tuvieron efectivo alcance nacional, para lo cual se establecieron obras en las capitales provinciales, intentado equilibrar el crecimiento

desordenado que manifestaba una macro concentración en la capital nacional en desmedro del resto del país.

“El peronismo no sólo había comprendido el profundo cambio social sino que era a la vez, consecuencia del mismo. Frenar la transformación traumática de Buenos Aires en el proceso de urbanización y fortalecer las ciudades capitales de provincia y de territorios nacionales para vertebrar de una manera más equilibrada el país, aparecieron como horizontes de su acción” (Gutiérrez, 2003: 30).

Pero toda planificación debe sustentarse en una política de gobierno que genere las condiciones económicas que posibiliten la concreción de la obra pública, para la provisión de insumos que en grandes cantidades necesitaron los emprendimientos, generando a su vez la reactivación de las economías regionales.

Se hizo necesaria la industrialización del país para abastecer de materiales a las obras de construcción de viviendas dentro de la planificación peronista. Un dato significativo lo dio la implementación de líneas de crédito blandas de los planes Eva Perón que posibilitaron el desarrollo de núcleos urbanos intermedios y pequeños, distribuyendo en el resto del país los beneficios de las operatorias.

La construcción de conjuntos de vivienda masiva, además de ocupar un lugar importante dentro del plan de obra pública, implicó la adquisición de derechos y alcanzar el grado de bienestar para la clase trabajadora.

“En esta felicidad emblemática en una imagen asociada con la vida privada – “vivir como la gente”-, pero construida y promovida en términos públicos, la obra pública ocupaba un lugar destacado y, en particular, los conjuntos de vivienda masiva, representados en la obra por chalecitos californianos, operaban como símbolos de la adquisición de nuevos derechos y de la extensión del bienestar, es decir, de una transformación completa del mundo popular” (Ballent, 2005: 20).

La cantidad de viviendas construidas en el país en un reducido lapso de tiempo, como la importante inversión llevada adelante, es resaltada por la publicidad oficial al señalar que “En 60 años el Banco hipotecario nacional otorgó créditos para 20 mil viviendas, por valor de 400 millones de pesos. Durante 5 años el gobierno justicialista entregó 4.500 millones y posibilitó la edificación de 135 mil viviendas” (Así cumple Perón, 1951: 8).

El lenguaje californiano es adoptado por la simpleza de sus elementos distintivos, particularmente en la arquitectura de escala doméstica.

“Basado en unos pocos vocablos –techos inclinados de tejas españolas, muros blancos, ventanas y carpinterías de madera rústica y, a lo sumo, algún aparato decorativo muy simple en los pórticos-, actuó de manera similar el repertorio elemental del “Californiano” para caracterizar obras de escala doméstica o de inserción no metropolitana, aplicándose en estas últimas otro repertorio elemental normado, el del “monumentalismo” (Liernur, 2008: 150).

Desde lo simbólico, se posicionó como estilo distintivo de las clases acomodadas. El precedente en nuestro país lo daba la utilización de este estilo en reemplazo del normando, vasco, tudor, utilizado particularmente en las ciudades de veraneo. El gobierno peronista lo re-significó para las clases populares como modelo de ascenso social.

“Cuando los migrantes criollos fueron atraídos a la ciudad por la incipiente industrialización, el californiano fue percibido por vastos sectores como el modelo más

apto por convertirse en símbolo de ascenso de las masas, que pugnaban por incorporarse a la extensa clase media argentina”(Aboy, 2005: 33).

El amplio abanico de emprendimientos que beneficiaron a distintas regiones del país, posibilitó la incorporación de equipamientos y redes de infraestructura a localidades carentes de los mismos, como así también a aquellos que presentaban un alto déficit en dicha cuestión.

“En cuanto a las obras públicas, éstas abarcaron un espectro de amplitud nunca antes vista: puertos, aeropuertos, líneas férreas, elevadores terminales y de campaña para granos, represas, centrales hidroeléctricas, plantas siderúrgicas, fábricas de aviones, laboratorios de investigación de la energía atómica –los primeros del Tercer Mundo- , obras de saneamiento, gasoducto, puentes, autopistas, nuevos edificios para las grandes empresas nacionalizadas por el Estado, etc” (Larrañaga, Petrina, 1987: 109).

Un acontecimiento significativo fue la habilitación efectiva de un puente internacional, construido entre los años 1942 a 1945, el primero en la región mesopotámica, que se realizó el 12 de octubre de 1945, aunque su inauguración oficial es llevada adelante el 21 de mayo de 1947, posibilitando la conexión física de las ciudades de Paso de los Libres (Argentina) y Uruguayana (Brasil).

“Dicha inauguración fue presenciada por los presidentes de ambos países, Juan Domingo Perón (Argentina) y Eurico Gaspar Dutra (Brasil), en el año 1947, llamándole Puente Internacional vial y ferroviario Agustín Pedro Justo/Getulio Vargas. Dicha construcción enmarcada en el contexto del momento, fue considerada una de las obras de ingeniería más importantes de América Latina” (Martelli, Marum, 2012: 164)

### **La provincia de Corrientes como escenario de la obra pública**

Hacia mediados del siglo XX, la provincia de Corrientes sustentaba su economía mayoritariamente en las actividades agropecuarias, con un incipiente desarrollo industrial que no había sido potenciado en concordancia con el auge que tuvo en la región de la pampa húmeda, definiendo además una población económicamente activa ocupada en el rubro terciario, conformado en su mayoría por una amplia franja de empleados públicos.

En el escenario político, la prevalencia de los llamados “partidos provinciales”, personificados principalmente por el autonomista y el liberal, caracterizaron la conducción institucional, a los cuales se sumaron los partidos nacionales a través de acuerdos políticos durante muchos años. En 1946 se llevaron adelante elecciones que llevaron al poder al peronismo en el ámbito nacional.

“En las elecciones de febrero de 1946 el peronismo se consagró triunfador en todo el país, no solo accedió a la presidencia de la República y consiguió una abrumadora mayoría en la Cámara de Diputados de la Nación sino que logró imponer sus fórmulas en los gobiernos de caso todas las provincias, con una sola excepción, la provincia de Corrientes, en la que resultó ganadora la fórmula radical” (Solís Carnicer, 2010: 59).

Esta situación generó un ambiente adverso particularmente en la esfera del gobierno nacional, siendo apoyado en ese pensamiento por legisladores que respondían a su ideología política, dando inicio a un proceso que sustentado en irregularidades del acto electoral en el espacio provincial, en 1947 dio lugar a que la provincia sea intervenida por el gobierno nacional, disponiendo al frente de la Intervención Federal al General Juan

Filomeno Velazco, quien asume el destino institucional con el mandato de integrar a Corrientes al proyecto nacional.

“El 12 de septiembre de 1947 asumió sus funciones el interventor federal, general Juan Filomeno Velazco, que era correntino y profundo conocedor de su provincia y sus necesidades. Fue evidente que su misión consistía en allanar el camino para la llegada del peronismo al gobierno de Corrientes y esto lo consiguió con su propio triunfo como candidato a gobernador en las elecciones realizadas el 5 de diciembre de 1948, luego de reformarse la ley electoral, aplicándose el régimen de elección directa que se utilizaba en el orden nacional” (Castello, 2008: 286).

Su período de gobierno se extendió hasta el año 1952, caracterizándose entre otras cuestiones, por una importante obra pública llevada adelante en el territorio provincial.

“Su gobierno fue uno de los más progresistas que tuvo Corrientes y las obras públicas estuvieron a la orden del día, tanto en la capital como en los departamentos. La mayoría de los decretos dictados por la Intervención Federal fueron ratificados por distintas leyes sancionadas en 1949” (Castello, 2008: 287).

La sanción de una ley posibilitó la ejecución de un amplio programa de obras públicas, comprendiendo equipamientos y redes de infraestructura que tendieron a mejorar la calidad de vida de la población.

“El 14 de septiembre de 1949 se sancionó la ley N° 1394 aprobando el Plan de Obras Públicas y Viales de la provincia, caracterizándose este gobierno por las múltiples obras realizadas en estos dos campos. En la capital se levantaron barrios suburbanos para las clases modestas; se amplió la Avenida Costanera; se urbanizó el puerto y se pavimentaron los accesos a la ciudad. Se construyeron los edificios del Palacio de Justicia, del Ministerio de Hacienda y del Banco de la Nación. En toda la provincia se construyeron caminos y puentes y en la ciudad de Esquina el Palacio Municipal y un enorme matadero modelo” (Castello, 2008: 290).

Se creó un organismo público que tuvo importante gravitación en ejecutivo provincial como lo fue “... el Instituto Inversor de la Provincia de Corrientes, que actuó como entidad autárquica, formando parte del Ministerio de Hacienda, Obras Públicas y Economía y teniendo como objeto promover el desarrollo forestal, agrícola-ganadero, radicación de industrias, lugares de turismo, urbanismo, construcciones, propendiendo así al mejoramiento y embellecimiento de las distintas zonas de la provincia” (Castello, 2008: 290).

En su mensaje durante el inicio de sesiones ordinarias de la Legislatura Provincial el 1° de mayo de 1951, el Gobernador Velazco destacó una serie de logros de su gestión, como el de la construcción de caminos que posibilitaron la conexión de las ciudades localizadas junto a los dos grandes ríos que limitan la provincia, posicionándose como alternativa al transporte fluvial y ferroviario.

“Dentro del Plan de Obras Públicas y Viales que ha emprendido mi gobierno –y en el que deposito la confianza de que constituirá un paso decisivo para el progreso integral de la Provincia – deseo destacar, en esta oportunidad, a la consideración de V. Honorabilidad, dos de ellas, por su singular relevancia en muchos sentidos. Me refiero a las rutas del Uruguay y del Paraná, que si en sus aspectos materiales asumen proporciones sumamente destacadas al dotar de medios de comunicación -vehículos para su comercio y producción- a las grandes zonas adyacentes a los ríos respectivos, tienen en nuestro caso un valor más, imponderable, que trasciende lo enunciado” (Velazco, 1951: 5).

En la ciudad capital, coincidente con la planificación del gobierno nacional, se inició la ejecución de un importante edificio sanitario (el cual no pudo ser finalizado a raíz del Golpe de Estado de 1955) como así también la concreción de un equipamiento destinado a albergue infantil, novedoso en el ámbito provincial. “Testimonios que se materializan, en grandiosas realizaciones.

En nuestra Capital, el Hogar Escuela, con capacidad para 1500 niños, alojados en las mejores condiciones; el magnífico Policlínico que se construye en esta ciudad –similar al de Paso de los Libres- que será sin duda modelo en su género, dotado de todos los adelantos de la técnica moderna” (Velazco, 1951: 6). En la faz recreativa y como insumo tendiente al desarrollo de la actividad turística en la provincia, se concretó la construcción de los hoteles de turismo en la ciudad capital en 1948 y en Paso de los Libres en 1950, éste último demolido hace algunos años.



**Hogar Escuela General Perón**



**Ex Escuela Nacional N° 408**

La educación fue contemplada a través de la construcción de establecimientos escolares en distintas localidades como así también en el espacio rural, enmarcadas en el denominado “Plan Quinquenal” del gobierno nacional.

“Además, ochenta y seis escuelas serán construidas por la Fundación –Eva Perón que quedarán habilitadas antes de finalizar el corriente año, distribuidas adecuadamente en todo el territorio de nuestra provincia, de modo que vayamos aproximándonos al ideal de que ningún niño correntino quede sin saber leer y escribir. Igualmente, en este caso, los terrenos necesarios han sido cedidos por conducto del gobierno que me honro en ejercer” (Velazco, 1951: 6).

El apoyo del gobierno nacional al plan de obras públicas llevadas adelante por la provincia, se plasmó en la finalización de un paseo emblemático de la ciudad capital al presente como lo es la avenida costanera, complementada con los trabajos realizados en el puerto a fin de modernizarlo en su operatividad.

“El Ministerio de Obras Públicas de la Nación ha colaborado en forma permanente con el Gobierno de la Provincia, habiendo, durante el período que se considera, dado término a la construcción de la Avenida Costanera “General San Martín” de esta capital y prosiguiendo activamente la ejecución de las obras del puerto, las que de proseguir con el

ritmo actual han de estar seguramente terminadas para los primeros meses del año próximo” (Velazco, 1951: 25).



**Av. Costanera General San Martín.**



**Barrio residencial sobre la Costanera.**

El gobierno provincial tomó a su cargo la realización de un barrio residencial que complementó las obras realizadas en este paseo, a fin de mejorar su imagen paisajística en un sector que hasta entonces constituía la periferia urbana.

“La Avenida Costanera Gral. San Martín, carece de edificación a tono con su belleza. Preocupado mi Gobierno por este problema urbano de nuestra capital, trazó las bases del futuro Gran Barrio Residencial de la Costanera, y el Instituto Inversor se ha encargado de realizarlo a breve plazo. Una amplia zona de la misma y sus proximidades fueron ya declaradas de utilidad pública, comenzándose la construcción de edificios residenciales y vendiéndose en pública subasta, algunos lotes de terreno” (Velazco, 1951: 29).

### **El barrio “Perón” como concreción en el marco de la obra pública nacional**

En el mes de junio de 1944, el gobierno de la Intervención Federal en la provincia de Corrientes, respondiendo a las decisiones del gobierno nacional instaurado desde el día 4 de junio de 1943, crea el Instituto Provincial de la Vivienda. La finalidad de esta acción estuvo sustentada en dar solución al problema de la vivienda obrera ante la precaria situación que denotaba una importante masa de población trabajadora.

“La situación de las clases obreras de Corrientes plantea la perentoria exigencia de liberarlas de las malas condiciones de alojamiento que padecen... Que es deber del gobierno dar al obrero argentino la forma de vida digna que le asegure el arraigo de un hogar en el suelo patrio con el fin alto de que se aprenda a amarlo y esté dispuesto a defenderlo y proveer el desenvolvimiento de su familia... Que el afán de justicia que movió las armas de la Nación el 4 de junio debe plegarse a las exigencias de lo real a fin de que no se convierta en una ilusión malograda.” (El Liberal: Corrientes, 16/6/44).

Hacia 1949 aproximadamente se inicia la construcción de dos barrios de viviendas de interés social, en consonancia con las directivas emanadas por la autoridad nacional. Los barrios “Perón” y “Evita” se localizaron en la entonces periferia de la ciudad, incorporando el concepto de “ciudad jardín” en su trazado urbano en función de la importancia otorgada a los espacios verdes por medio de la presencia de plazas, arbolado y el retiro de la edificación de la línea municipal, posibilitando la incorporación de un jardín



en lote individual. El primero de ellos surge como acción directa del Gobierno Nacional según lo señalado por el gobernador de la provincia

“En otro sentido, no se ha descuidado la eficaz protección de la salud, la infancia y la maternidad, avanzando asimismo, en la solución del problema de la vivienda con las realizaciones que son del dominio público y que, para ejemplificar, citaré en sus más cabales exponentes: los barrios “Perón” y “Evita”, coordinando así la obra del Gobierno Nacional, a quien pertenece la primera...” (Velázco, 1951: 1).

El barrio “Perón” (actualmente denominado “Yapeyú”) fue inicialmente ofrecido en alquiler a los asociados a gremios y sindicatos locales, tal como lo enuncia un periódico de aquella época.

“La Delegación del Ministerio de Hacienda de la Nación que se encuentra en nuestra ciudad, a los efectos de proceder a la adjudicación de las viviendas del Barrio Juan Perón del distrito Capital nos pide hacer saber a los dirigentes de gremios y sindicatos, que deben remitir a la brevedad a la sede de la Delegación, calle Irigoyen 1027, la nómina de los asociados que deseen alquilar las mencionadas viviendas. El número de casas a adjudicarse asciende a 200...” (El Liberal: Corrientes, 6/6/50).



**Ubicación del barrio en la ciudad.**



**El barrio y su entorno inmediato.**

Las “200 viviendas populares” fueron construidas por la empresa Baggini Gerding Bellora S.R.L. quién también tuvo a su cargo la construcción de otras obras públicas en la capital como el barrio “Evita”, el centro sanitario y el maternal.

Localizado al este del área central, en proximidades del arroyo Manantiales, sus límites estaban dados al norte por la calle Pellegrini (actual avenida Gobernador Ruiz), al sur por la calle Ayacucho, al este por la calle Estados Unidos y al oeste por la calle Santiago del Estero (actual Tránsito Cocomarola).

Como equipamientos próximos se localizaban la estación cabecera del Ferrocarril “Económico”, el “Corrientes Tenis Club” y el “Hipódromo General San Martín”, éste último con una amplia convocatoria de público al haber sido uno de los ámbitos recreativos más importantes de la ciudad en aquél entonces.



**Viviendas al momento de la habilitación del barrio.**

La tecnología constructiva empleada fue de tipo tradicional con muros portantes en ladrillos comunes, cubierta de tejas coloniales a dos aguas con la particularidad de combinar este criterio en función de la conformación edilicia, carpintería de madera, paramentos de revoque a la cal y solados en mosaicos calcáreos, contemplando instalaciones sanitarias y eléctricas.

El trazado urbano planteó una estructura de calles que dan continuidad a la traza urbana preexistente, presentando alteraciones por la localización de una avenida con parterre central en diagonal, además de pasajes y una calle curva, introduciendo con ello un elemento novedoso que no era común por la extensión en damero que desde tiempos de la colonia caracterizó a la ciudad.

El sector central del barrio fue destinado a un espacio verde, el cuál al presente constituye la plaza “1° Junta”. El criterio de localización de las viviendas en lotes con espacio libre circundante se asoció a la idea de mejores condiciones de higiene e independencia social, entendidos como crítica al amanzanamiento tradicional de la ciudad, interpretado esto último como un aspecto negativo al contener una alta densificación edilicia y malas condiciones de salubridad.

La concreción del barrio formó parte de una planificación integral que implicó además de la construcción de viviendas con infraestructura básica, la ejecución de una escuela, plaza, red vial pavimentada y arborización, otorgándole importancia a la calidad ambiental.

Actuó como un fragmento urbano que se anticipó al desarrollo de los barrios próximos, al posicionarse como área consolidada en similares características que el central.

Ello dio como resultado la definición de una porción urbana con elementos propios como la infraestructura completa, destacándose plenamente en su entorno inmediato, carente entonces de servicios básicos.

Constituye un modelo de construcción de ciudad que al Este del área central posibilitó la extensión efectiva de infraestructura y servicios, potenciando también al aumento de la cotización de las propiedades inmuebles existentes con anterioridad en el entorno inmediato.

## Conclusión

La crisis económica mundial generó en nuestro país la intervención estatal en pos de paliar las consecuencias negativas que afectaron particularmente a la población asalariada. En la década del 30 se llevó adelante la creación de organismos públicos que posibilitaron mediante la ejecución de obras que contemplaron la construcción de caminos, puentes y redes de infraestructura urbana, el efectivo empleo de una importante masa de trabajadores.

Hacia mediados de la década del 40, con el advenimiento del peronismo, esta política se incrementará incorporando edificios destinados a la salud pública, educación, esparcimiento y la vivienda de interés social.

En la provincia de Corrientes la efectiva implementación de esta política se llevó adelante mediante la intervención federal y luego con la institucionalización efectiva a través del voto ciudadano en la figura de una autoridad que, en sintonía con el proyecto nacional, llevó adelante un importante plan de obras públicas que contempló también la construcción de viviendas de interés social.

El barrio “Perón” constituyó uno de los primeros barrios de este tipo en la ciudad capital, conteniendo características similares a otros construidos en el país, singularizado hasta el presente no sólo por el lenguaje arquitectónico de las viviendas sino además por la importancia otorgada al medio ambiente por cuanto se incorporó la vegetación de calles y la plaza, dando también esta posibilidad en las parcelas por la implantación de las viviendas en el centro de lote individual con perímetro libre.

## Bibliografía

ABOY, Rosa (2005): *Viviendas para el pueblo*. Buenos Aires: Fondo de Cultura Económica de Argentina S.A.

BALLENT, Anahí (2005): *Las huellas de la política*. Quilmes: Editorial de la Universidad Nacional de Quilmes.

CASTELLO, Antonio Emilio (2008): *Novísima Historia de Corrientes*. Corrientes: Moglia Ediciones.

GUTIÉRREZ, Ramón y NEGRETTE Ángela Sánchez (1988): *Evolución Urbana y Arquitectónica de Corrientes, Tomo II*. Resistencia: Instituto Argentino de Investigaciones en Historia de la Arquitectura y el Urbanismo.

GUTIÉRREZ, Ramón (2003): “La arquitectura en la Argentina 1945-1965”. En *Historia General del Arte en la Argentina*, tomo IX. Buenos Aires: Academia Nacional de Bellas Artes, 27-101.

LARRAÑAGA, María y Alberto Petrino (1987): “La arquitectura de masas en la Argentina (1945-1955): hacia la búsqueda de una expresión propia. *Anales del Instituto de Arte Americano e Investigaciones Estéticas “Mario José Buschiazzo”*, 25, 107-115.

LIERNUR, Jorge Francisco (2008): *La arquitectura en la argentina del siglo XX, la construcción de la modernidad*. Buenos Aires: Fondo Nacional de las Artes.

MARTELLI, Cristina y MARUM María (2012): “Breve reseña histórica del puente internacional Agustín P. Justo-Getulio Vargas. En *12º Congreso de Historia de la Provincia de Corrientes*. Corrientes: Moglia Ediciones, 159-167.

RAPOPORT, Mario (2010): *Historia económica, política y social de la Argentina*. Buenos Aires: Emecé.

SOLÍS CARNICER, María del Mar (2010): “El peronismo en Corrientes. Entre la frustración de la derrota electoral y la conquista del poder político (1946-1948).” *Folia Histórica del Nordeste*, 18, 59-81.

### **Otras fuentes**

“ASÍ CUMPLE PERÓN” (1951). Buenos Aires: Presidencia de la Nación, Subsecretaría de informaciones.

VELÁZCO, Filomeno (1951): “Mensaje”. En *Mensaje ante la Honorable Asamblea Legislativa de la Provincia de Corrientes, apertura de sesiones ordinarias de 1951*. Corrientes.

### **Fuentes fotográficas**

ARCHIVO GENERAL DE LA NACIÓN, Buenos Aires.

NEDIM – NÚCLEO DE ESTUDIOS DE LA IMAGEN. IIGHI CONICET, Resistencia.

SECRETARIA DE PLANEAMIENTO, OBRAS Y SERVICIOS PÚBLICOS, Municipalidad de la ciudad de Corrientes.