

## **PLAZA 25 DE MAYO CORRIENTES CAPITAL**

**PROYECTO: “RESTAURACIÓN, REMODELACIÓN Y MEJORAMIENTO INTEGRAL DE LA PLAZA 25 DE MAYO Y CONSTRUCCIÓN DE CALLES DE CONVIVENCIA PERIMETRALES. PLAZA INTERACTIVA”**

LUGAR: CIUDAD DE CORRIENTES - ARGENTINA

AÑO DE EJECUCIÓN: 2020/2021

ÁREA DE INTERVENCIÓN: 20.000 M2

ORGANISMO EJECUTOR: SUB UNIDAD EJECUTORA PROVINCIAL (SUEP), MINISTERIO DE HACIENDA Y FINANZAS PROVINCIA DE CORRIENTES ARGENTINA

PROYECTO: ARQ. ABEL E. AMBROSETTI

### **PLAZA 25 DE MAYO**

La Plaza 25 de Mayo está ubicada en el Distrito Centro Histórico Monumental de la Ciudad de Corrientes Argentina. El conjunto urbano “Plaza 25 de Mayo” fue declarado Monumento Histórico Nacional según Decreto N° 325/1989.

En torno a la misma se encuentran los edificios político-institucionales del estado provincial (Casa de gobierno, Legislatura, Ministerios), y esto es así desde la fundación misma de la ciudad en el año 1588. También han estado el Cabildo (demolido y en su lugar construida la Jefatura de Policía) y la iglesia Matriz que también ha sido demolida y trasladada, quedando sin embargo la iglesia de la Merced en una de sus esquinas. Otra institución importante es el Rectorado de la Universidad Nacional del Nordeste (UNNE).

### **SITUACIÓN DEL PARTIDA:**

El trazado de la plaza es de fines del siglo XIX y principios del XX fundamentalmente.

Los edificios laterales a la plaza son predominantemente italianizantes (Casa de Gobierno, Legislatura, ministerios, Iglesia de la Merced, etc.), dos edificios eclécticos, como la Jefatura de Policía y el Rectorado de la UNNE, y uno neocolonial, el Ministerio de Hacienda y Finanzas de la Pcia. Lamentablemente ha llegado a nosotros solo un edificio del período colonial que es el Museo de Artesanías y Folclórico.

En general todo el entorno urbano de la plaza 25 de Mayo era un lugar degradado (año 2019), desvalorizado, teniendo sin embargo un enorme potencial por su simbolismo, historia, sus monumentos, la arquitectura y por ser el centro administrativo-político de la Provincia de Corrientes.

Los monumentos como el ecuestre a San Martín, la retreta, monolito, mástil de la bandera, fuente de agua, deteriorados y fuera de servicio (fuente).

En general todo el equipamiento y mobiliario urbano (bancos, basureros) era deficitario, se encontraba deteriorado y no existían bebederos.

La iluminación de la plaza era muy deficitaria desde lo lumínico y con artefactos (columnas y luminarias) muy deteriorados y de escaso diseño.

Tres columnas de principios del siglo XX, con sus respectivas farolas, (dos en el centro de la plaza y una sobre la calle Quintana) estaban muy deterioradas y sin mantenimiento.

No contaban con iluminación focalizada los monumentos y ni la interesante vegetación existente.

Los solados de los senderos se encontraban destruidos, estaban contruidos sin contrapiso y las losetas de H° sueltas en muchos casos, peligrosas para la circulación de cualquier peatón.

Las calzadas peatonales (veredas) de las manzanas laterales eran muy estrechas, con solados de edificios y viviendas no unificados (demasiada diversidad).

Todo el entorno urbano de la plaza y la plaza misma, no tenían veredas con diseño que garantizaran en sus solados accesibilidad universal, no respetando la ordenanza municipal vigente.

La vegetación (arbórea, arbustiva, de plantas y el césped) presentaba distintos tipos de problemas fitosanitarios y de forma (que afectaban su estabilidad). Como muchos ejemplares arbóreos se habían secado, había grandes vacíos dejados por éstos.

La plaza estaba rodeada de estacionamientos de autos, ciclomotores y motocicletas, dificultando la accesibilidad de peatones y obstaculizando las visuales de y hacia la plaza.

El distrito Centro Histórico Monumental (CHM) es atravesado por el corredor de transporte público a través de la calle Salta, con 61 unidades/hora frente a la plaza. Los vehículos de porte mediano (colectivos) ocasionaban: deterioro en los edificios por vibraciones, hundimientos en el pavimento, polución y contaminación sonora. Tampoco era posible colocar refugios para los usuarios de transporte público, por la reducida dimensión de las veredas.

No existía circuito de ciclovía, ni estacionamiento de bicicletas.

Dos de las calles laterales no contaban con ductos subterráneos multiservicio, por lo que las fachadas de los edificios estaban contaminadas visualmente con cables aéreos de distintas empresas de servicios: eléctrico, de televisión por cable, internet, etc.

La plaza no contaba con una señalética informativa adecuada y no tenía wifi.

### **EL PROYECTO URBANO Y ARQUITECTÓNICO:**

El enfoque del proyecto ha sido urbanístico y arquitectónico, participativo, interdisciplinario e interinstitucional. Participando activamente la comisión de Centro Histórico de la Ciudad de Corrientes e informando permanentemente a

la Comisión Nacional de Monumentos, de Lugares y Bienes Históricos a través de su delegada a nivel provincial. Además, ha tenido instancias de interacción con los vecinos de la plaza, aún en tiempos de la pandemia Covid19.

Previo y durante la ejecución de la obra, en cumplimiento de las Leyes Nacionales N° 12.665 y N° 25.743 y Provinciales N° 4047 y N° 5260, en función de la calidad del patrimonio histórico del espacio a intervenir, se contrató una antropóloga para realizar tareas de monitoreo, acompañamiento de la obra y relevamiento arqueológico. También se realizó un escaneo con geo radar con su respectivo informe.

### **Calles de convivencia:**

Se propuso esta tipología de calle ante la necesidad de tener en todo el perímetro de la plaza una accesibilidad más contemporánea en la que convivan vehículos motorizados, peatones y ciclistas, pero con prioridad de estos dos últimos. Responde también a criterios de diseño urbano a partir del COVID 19.

Para lograr esos objetivos se elevó la calzada vehicular de todo el perímetro de la plaza nivelándola con las veredas perimetrales y la plaza misma. Se utilizó para lograr esto, pavimento articulado de hormigón tipo adoquinado rectangular de 24x12x8 cm, apoyado sobre una capa de arena y tratamiento de juntas de cemento.

Por otra parte, se redujo la velocidad vehicular a una máxima de 20 km/hora y se prohibió la circulación de vehículos pesados (camiones y colectivos).

La Secretaría de Movilidad Urbana y Seguridad Ciudadana de la Municipalidad, a instancias de este proyecto modificó criterios para una nueva jerarquización vial, conforme a lineamientos de movilidad sustentable. Esto, en relación al proyecto, permitió la eliminación de estacionamiento medido y reservado en el entorno de la plaza, dejando solamente sobre ésta 30,00 mts. de dársenas de ascenso y descenso de pasajeros. También impulsaron el traslado del carril de transporte público (colectivos) desde la calle Salta que pasa por la plaza, a la calle Tucumán fuera del perímetro de la misma.

Al eliminarse los estacionamientos de autos y motos y reducir la calzada vehicular de 7,00 mts. a 4,75 mts. permitiendo esto ensanchar las áreas exclusivamente de peatones, tanto en la plaza, como en las veredas frentistas a la misma, siendo sobre todo en éstas últimas muy necesario debido a lo estrechas que eran.

Se unificó el material del solado de estas veredas en todo el perímetro de la plaza como en las calles de acceso a la misma (tanto en edificios públicos como privados), siendo ahora de losetas graníticas de color gris claro de 40x40 cm y en los lugares donde se ensancho mantiene la memoria de dónde estaba el cordón original con losetas idénticas, pero de tono gris más oscuro de 20x40 cm. Se colocaron baldosas podotáctiles tipo "guía" y tipo "alerta" color gris, en las esquinas y en escalinatas de accesos a los edificios, esto brindará más seguridad a las personas de capacidad visual disminuida.

En el caso del ensanche peatonal de las esquinas de la plaza, para mantener la memoria del perfil de fines del siglo XIX, se utilizó un cambio del sentido del granito gris mara fiamatado o de elementos como solias y escalinatas. Para la

demarcación de los ensanches de la plaza y de las veredas se colocaron en las esquinas bolardos de HºAº con luz y reflectivos, indicadores de que se está por circular por calles “con prioridad peatones”. La calzada vehicular y las dársenas de ascenso y descenso quedan enmarcados por bolardos de hormigón diseñados especialmente para el caso.

Con la recientemente creada Comisión de Accesibilidad Universal de la Municipalidad (año 2019), se ajustó el proyecto de la plaza y de todo su entorno, con parámetros de Accesibilidad Universal. Por lo que el proyecto respeta también, la Ordenanza sancionada en 2020 al respecto.

Promovido desde este proyecto, la Municipalidad planificó por calle Salta la **primera calzada vehicular con ciclovía** que, partiendo de la Plaza 25 de Mayo, genera un circuito que permite conectar el puerto, pasando por el área comercial central (calles Junín e Irigoyen) y luego de atravesar la Av.3 de abril (eje estructurador fundamental de ciudad) conecta al sur de la misma al nuevo centro administrativo institucional y bancario de la Pcia., desde allí, continúa hasta la Costanera Sur y por la vieja costanera culmina de nuevo en la Plaza 25 de Mayo. Es un circuito estratégico por los lugares que conecta (nodo de transporte, centro comercial y administrativo, etc.) y por ser un circuito también atractivo turísticamente.

En el perímetro de la plaza bajo las nuevas calles de convivencia se construyeron ductos subterráneos multiservicio en las dos calles que faltaban: Buenos Aires y Quintana.

También se garantiza el drenaje pluvial de toda la zona a través de ductos enterrados y canales de desagüe con rejillas de hierro galvanizado con bisagra, dimensionados de acuerdo al proyecto hídrico.

La iluminación de las calles de convivencia se garantiza con nuevas columnas de iluminación con luminarias tipo IL 7 y cableado subterráneo, según proyecto lumínico. Desde estas columnas además se incorporaron reflectores que iluminan la fachada de los edificios públicos del entorno.

### **Proyecto arquitectónico-paisajístico de la plaza:**

Como se dijo anteriormente el proyecto respeta el trazado de fines del siglo XIX y principios del siglo XX.

Entre otros trabajos se realizaron los siguientes:

Restauración y limpieza del monumento a San Martín que incluyó el monumento mismo, su basamento, acceso principal, cadenas de delimitación del parterre y balaustres metálicos y de mampostería del mismo. También se restauraron la retreta, la fuente, un monolito conmemorativo, el mástil y su basamento.

Respetando el trazado de las circulaciones laterales, diagonales y transversales, de fines del siglo XIX, se construyó totalmente nuevo el piso de las mismas. El material del nuevo solado es granito gris fiamatado de ancho regular por largo libre, de 1” de espesor, antideslizante y de alto tránsito y asentado en un contrapiso de HºAº de 10 cm de espesor. Cubriéndose 6500 m2 con este material.

Se garantiza la accesibilidad universal en las circulaciones internas de la plaza y de sus monumentos, mediante sendas podotáctiles de guía y alerta. Se utilizaron losetas de 40 x 40 cm, de Hº, color natural, respetando la ordenanza del Centro Histórico de la ciudad.

Se ensancharon las esquinas, recuperándolas como espacio peatonal, de su anterior uso vehicular, ya que se utilizaban como estacionamiento de autos y motos. Se tuvo como criterio dejar bien claro el perímetro original de la plaza (como se dijo de fines del siglo XIX) a través de elementos como solias, escalinatas y/o con el cambio de posición del solado.

Se restauraron también las escalinatas existentes, recuperándose en el caso de la situada sobre calle Salta, los escalones de bloques de granito del año 1931, según información que se encontraba grabada en uno de los mismos y que se dejó a la vista.

La plaza tiene desniveles naturales de hasta un metro sobre calle Quintana (entre su solado peatonal y el nivel de la nueva calle de convivencia), para salvar los mismos se incorporaron rampas de acceso, una sobre calle Quintana y la otra sobre la calle Buenos Aires, garantizando de esta manera una accesibilidad universal.

Nuevo mobiliario urbano incorporado: 1) bancos "Recoletos" de 6 m cada uno, 24 unidades; 2) bebederos tipo Periscopio, 4 unid.; 3) cestos para residuos orgánicos y comunes, 12 unidades de cada uno; 4) se recuperaron y restauraron dos (2) bancos art nouveau de principios del siglo XX que se encontraban en el Museo Histórico de la Pcia. y 5) se hicieron dos (2) réplicas de los anteriores y **se localizaron originales y réplicas en los lugares donde se observaba estaban originalmente en fotos antiguas.** 6) se incorporaron bicicleteros en esquinas vinculadas a la ciclovía proyectada.

Se proyectó y construyó una nueva red de iluminación, totalmente subterránea, incorporándose nuevas columnas y artefactos de tipo Led en las circulaciones. Se restauraron y mantuvieron en su lugar dos columnas y sus farolas en el centro de la plaza y una sobre la vereda de calle Quintana, todas de principios del siglo XX.

Se iluminaron especialmente el monumento a San Martín, la retreta y la fuente. También árboles, como los ficus centenarios, fueron revalorizados con iluminación.

Paisajismo: se trató de consolidar el existente, con Tipuanas tipus (tipas) localizadas en los laterales de las circulaciones perimetrales de la plaza, que era de la primera mitad del siglo XX y con Handroanthus Impetiginosus (lapachos) en las diagonales principales de la segunda mitad del siglo XX.

Se trabajó con una paisajista en el proyecto y en forma conjunta con Parques y Paseos de la Municipalidad y con el Instituto de Botánica del Nordeste (IBONE) de la UNNE en el relevamiento, diagnóstico y tratamiento fitosanitario y de poda de los ejemplares. Debido a los vacíos existentes por ejemplares que se habían secado, se plantaron más de setenta (70) nuevos ejemplares con especies predominantemente nativas y según el criterio arriba mencionado.

Por recomendación de expertos se ensancharon los alcorques planteros en beneficios de los añosos árboles. También se niveló la superficie de los parterres y se sembró y plantó nuevo césped. Se incorporó un sistema de riego por aspersión con tanques y bombas soterrados.

### **PROYECTO PLAZA INTERACTIVA:**

En el marco del proyecto, todo el entorno de la plaza cuenta con wifi, y queda pendiente, ya que se encuentra en fase de ejecución, la generación de un código QR que posibilitará sea una plaza interactiva, donde desde cada celular se podrá acceder a una plataforma con información referida a: 1) Información Turística del entorno inmediato y de la ciudad, 2) Acontecimientos Históricos de la plaza, 3) Vegetación de la plaza (arbórea, arbustiva y de plantas), 4) Edificios que rodean a la plaza, 5) Monumentos históricos de la plaza.

### **ARTICULACIÓN Y COORDINACIÓN CON OTROS ORGANISMOS E INSTITUCIONES PÚBLICAS Y PRIVADAS CON PROYECTOS COMPLEMENTARIOS. FUNDAMENTALES GENERANDO SINERGIAS.**

PROYECTOS COMPLEMENTARIOS, ARTICULADOS Y COORDINADOS		
RECUPERACION FACHADAS DE EDIFICIOS INSTITUCIONALES DEL ENTORNO PLAZA 25 DE MAYO	PUESTA EN VALOR DEL ENTORNO INMEDIATO COMO PARTE DE LA ESTRATEGIA DE REFUNCIONALIZACION DEL SECTOR FUNDACIONAL	MINISTERIO DE OBRAS Y SERVICIOS PUBLICOS DE LA PROVINCIA DE CORRIENTES
RECUPERACION INTEGRAL DE LA ESCUELA N°2 "DOMINGO FAUSTINO SARMIENTO"	REFACCION INTEGRAL DEL EDIFICIO	MINISTERIO DE EDUCACION DE LA PROVINCIA DE CORRIENTES
RECUPERACION DE FACHADA DE LA JEFATURA DE POLICIA DE CORRIENTES (EN EJECUCION)	PUESTA EN VALOR DEL ENTORNO INMEDIATO COMO PARTE DE LA ESTRATEGIA DE REFUNCIONALIZACION DEL SECTOR FUNDACIONAL	MINISTERIO DE SEGURIDAD DE LA PROVINCIA DE CORRIENTES
RECUPERACION INTEGRAL DEL MUSEO DE ARTESANIAS TRADICIONALES Y FOLKLORICAS – "EX CASA MECCA"	REFACCION INTEGRAL DEL EDIFICIO	INSTITUTO DE CULTURA DE CORRIENTES
MODIFICACION RECORRIDO TRANSPORTE PUBLICO EJECUCION DE CIRCUITO DE CICLOVIAS (EN EJECUCION)	ADECUACION Y MEJORA DE LA MOVILIDAD DEL AREA Y CONEXIÓN A SECTORES DE INTERES	MUNICIPALIDAD DE LA CIUDAD DE CORRIENTES
RECUPERACION Y PUESTA EN VALOR DE FACHADAS RESIDENCIAS PARTICULARES	DESARROLLO TAREAS DE COMUNICACIÓN Y PARTICIPACION COMINUTARIA COMO PARTE DE LA ESTRATEGIA DE REFUNCIONALIZACION DEL SECTOR FUNDACIONAL	FRENTISTAS PRIVADOS SUB UNIDAD EJECUTORA PROVINCIAL (SUEP)
ORGANISMOS INFORMADOS		
COMISION NACIONAL DE MONUMENTO, DE LUGARES Y BIENES HISTORICOS DE LA NACION		MINISTERIO DE CULTURA DE LA NACION
COMISION DE CENTRO HISTORICO DE LA CIUDAD DE CORRIENTES		MUNICIPALIDAD DE LA CIUDAD DE CORRIENTES