

PLAN ESTRATÉGICO TERRITORIAL PARANÁ, ENTRE RÍOS

ENERO de 2017

Esta publicación es resultado de los trabajos realizados para el Plan Territorial Fase 0 y Modelo Deseado de la Ciudad de Paraná-financiado por CAF, Banco de Desarrollo de América Latina- en el marco del Programa de Fortalecimiento Institucional de la Subsecretaría de Planificación Territorial de la Inversión Pública.

AUTORIDADES NACIONALES

Subsecretario de Planificación Territorial de la Inversión Pública

Lic. Fernando Álvarez De Celis

Director Nacional de Planificación Estratégica Territorial

Lic. Julián Álvarez Insúa

Director Nacional de Planificación de la Integración Territorial Internacional

Arq. Atilio Alimena

AUTORIDADES PROVINCIALES

Gobernador

Gustavo Bordet

AUTORIDADES MUNICIPALES

Presidenta municipal

Sergio Fausto Varisco

Subsecretaria de Infraestructura

Arq. Eduardo López Segura

EQUIPO TÉCNICO

Coordinador General

Arq. María José Pereira

Consultor

Ing. Guillermo Van Opstal

ÍNDICE

1. Mapa de actores	6
2. Instrumentos Urbanísticos	7
3. Pre - Diagnóstico	11
3.1 Antecedentes.....	14
3.2 Planes anteriores.....	15
3.3 Estudios particularizados	26
4. Indicadores	27
4.1 Mapeo de la Información Básica	29
4.1.1 Tejido municipal.....	29
4.1.2 Curvas de nivel.....	29
4.1.3 Mancha urbana.....	30
4.1.4 Densidad de población por radio 2010.....	30
4.1.5 Hogares sin red de agua por radio 2010	31
4.1.6 Hogares sin red cloacal por radio 2010.....	32
4.1.7 Viviendas irrecuperables por radio 2010	33
4.1.8 Hogares con tenencia irregular por radio 2010	33
4.1.9 Viviendas con Calmat 3 y 4 por radio 2010.....	34
4.1.10 Nivel socioeconómico muy bajo. 2010	34
4.1.11 Equipamiento educativo.....	35
4.1.12 Equipamiento comunitario.....	35
4.1.13 Equipamiento de salud.....	36
4.1.14 Asentamientos informales.....	36
4.1.15 EPH	37
4.1.16 Zonas críticas degradadas.....	37
4.1.17 Movilidad.....	38
4.1.18 Espacios verdes.....	38
4.2 Información estadística	40
4.2.1 Censos Nacionales	40
4.2.2 Equipamiento educativo.....	42
4.2.3 Equipamiento de salud.....	42
4.2.4 Asentamientos informales.....	43
4.2.5 EPH.....	44
4.2.6 Zonas críticas degradadas.....	45
4.2.7 Usos del suelo	46

4.2.8 Movilidad.....	47
4.2.9 Actividades económicas.....	48
5. Modelo Actual.....	49
6. Ejes Problemáticos	53
6.1 Árbol de Problemas y Estrategias	55
Síntesis del modelo actual	60
7. Lineamientos estratégicos	73
8. Modelo Deseado	129
9. Anexos	141
Estudio de borde.....	141
Vialidad. Lineamiento estratégico 1	144
Vialidad. Lineamiento estratégico 2	148
Desague. Lineamiento estratégico 3.....	163
10. Bibliografía.....	165

1. Mapa de actores

- PRESIDENCIA MUNICIPAL
- SUBSECRETARÍA DE PRESIDENCIA
- SUBSECRETARÍA DE PLANEAMIENTO
- SUBSECRETARÍA DE INFRAESTRUCTURA
- SUBSECRETARÍA DE DEPORTES
- SECRETARÍA DE MEDIOS Y COMUNICACIÓN CIUDADANA
- SECRETARÍA DE LA FUNCIÓN PÚBLICA Y MODERNIZACIÓN
- SUBSECRETARÍA DE LA FUNCIÓN PÚBLICA
- SUBSECRETARÍA DE SANEAMIENTO
- SECRETARÍA DE SERVICIOS PÚBLICOS
- SECRETARÍA GENERAL Y DERECHOS HUMANOS
- SUBSECRETARÍA DE AMBIENTE SUSTENTABLE
- SECRETARÍA DE CULTURA
- SECRETARÍA DE DESARROLLO SOCIAL
- SUBSECRETARÍA DE PROMOCIÓN Y DESARROLLO SOCIAL
- SUBSECRETARÍA DE VIVIENDA
- SUBSECRETARÍA PROGRAMAS NACIONALES Y ESPECIALES
- SUBSECRETARÍA DE SALUD
- SUBSECRETARÍA DE EDUCACIÓN
- SUBSECRETARÍA DE TURISMO
- SECRETARÍA DE PRODUCCIÓN, INNOVACIÓN Y EMPLEO
- SUBSECRETARÍA DE HACIENDA
- SUBSECRETARÍA DE PREVISIÓN Y SUMINISTROS
- SECRETARÍA DE RELACIONES INSTITUCIONALES
- SUBSECRETARÍA DE PROYECTOS ESPECIALES
- SUBSECRETARÍA LEGAL Y TÉCNICA
- SECRETARÍA DE PROYECTOS ESTRATÉGICOS

2. Instrumentos Urbanísticos

Un plan de uso del suelo, es un plano que acompaña el marco regulatorio local conjuntamente con la normativa de ordenamiento territorial, local y provincial, y las ordenanzas municipales vigentes, entre otros. El mismo identifica y relaciona el suelo que se destina a usos específicos definidos como razonables para cada área según las necesidades previamente definidas. Con el fin de encontrar una situación deseada entre desarrollo social, económico y medio ambiental, el proceso de definición de los usos del suelo requiere de la mediación entre los diversos intereses públicos y privados. Es por ello que el Plan de uso de suelo (Pus) debe considerar necesidades generales como:

- Demanda de vivienda y trabajo de la población, fomentando la generación y el mantenimiento de estructuras sociales sanas.
- Condiciones de vivienda y trabajo saludables.
- Necesidades sociales y culturales de la población, y especialmente necesidades educativas, deportivas, de ocio y recreación
- Cohesión social.
- Estructura y desarrollo económico, especialmente para el mantenimiento y la creación de puestos de trabajo para la población local.
- Desarrollo, mantenimiento y protección de barrios y otras unidades territoriales.
- Protección del medio ambiente.
- Transporte y movilidad.
- Protección civil y riesgos naturales (inundaciones, actividad sísmica, volcánica, eólica, etc.).
- Patrimonio histórico, arquitectónico, ambiental, cultural.
- Las definiciones de los conceptos y planes locales de desarrollo sectorial e integral, así como los respectivos planes provinciales y nacionales.

Objetivos:

- Prever, ordenar, guiar y controlar el futuro crecimiento urbano (con una perspectiva de desarrollo de 10 años) con todos los elementos necesarios.
- Lograr economías de escala, economías de aglomeración para la construcción de infraestructura, equipamiento, espacio público, verde y crear sinergias entre los diversos usos.
- Integrar los planes sectoriales de las diferentes áreas municipales y las necesidades de los diferentes sectores sociales con una mirada integral territorial para evitar eventuales incompatibilidades entre los mismos.
- Asegurar la dotación adecuada con infraestructura de servicios, equipamiento urbano y espacios verdes.
- Asegurar que la distribución territorial de los usos sea razonable (por ejemplo: equipamiento educativo y deportivo en relativa cercanía de las zonas residenciales, terrenos para las instalaciones de los servicios urbanos según necesidad técnica, concentración de usos comerciales en los centros y sub-centros, usos industriales en polígonos alejados de las zonas residenciales, preferentemente en áreas complementarias)
- La accesibilidad de los usos en las zonas urbanas

Entonces, podemos concluir en que un Plan de uso del suelo es un producto del ordenamiento territorial desarrollado a nivel local que sirve para ordenar y regular el territorio. Siendo potestad exclusiva e indelegable de los Municipios normar en este sentido no debe considerárselo como un elemento aislado de los procesos de planificación sino como la instancia de integración territorial de las distintas demandas

sectoriales que frecuentemente compiten por los mismos espacios, lo que se resuelve con la intermediación de las instituciones del ordenamiento territorial. En nuestro país los Planes de usos de suelo no se encuentran como tal sino que más bien encontramos visualizaciones de Códigos de ordenamiento urbano que si bien zonifican el territorio municipal según las categorías que establece el código, en general se plantean zonificaciones de tipo administrativo, que no determinan o definen claramente los usos de áreas verdes y equipamiento como elementos urbanos esenciales no comerciables. En consecuencia encontramos zonificaciones y sub-zonificaciones que no prevén y/o reservan espacios para los elementos urbanos complementarios.

Un Plan Parcial es un instrumento de carácter normativo legal. Determina en detalle las condiciones de las posibles edificaciones en los lotes afectados por el Plan, así como el uso de las superficies libres no edificables y del entorno de las mismas. No es un Master Plan, como proyecto de propuesta a futuro, sino que regula el uso del suelo en un área delimitada de la ciudad. Para los municipios que cuentan con un Código de ordenamiento urbano vigente, pero también para aquellos que no cuentan con un marco normativo actualizado, es un instrumento útil para poder determinar de una manera simple las condiciones del desarrollo urbano en las áreas delimitadas. Generalmente se elabora un Plan Parcial para un grupo de lotes, parcelas, manzanas o un barrio definido, estas áreas estarán delimitadas de manera razonable y acorde a los objetivos definidos.

El Plan Parcial actualizaría la normativa vigente, siendo conveniente que se corresponda con los usos permitidos en el área de influencia según el Código de ordenamiento urbano/ Plan de uso del suelo (o afín), pudiendo eventualmente diferir de la normativa respecto a algunos indicadores urbanos (por ejemplo Fot, altura) siempre y cuando, a través de las normas modificadas, se alcance una mayor calidad urbana y ambiental para la comunidad, especialmente respecto a los espacios públicos. En cualquier caso, se deben justificar las modificaciones con argumentos razonables. Un Plan Parcial es elaborado por un equipo de profesionales del Área Municipal de Planeamiento o similar. Se deben informar a los actores afectados del proceso de elaboración del plan, para que ellos puedan articular sus intereses (propietarios de parcelas, habitantes, gobierno municipal, instituciones con competencia en materia de urbanismo, etc.). El Área Municipal de Planeamiento juega el rol de mediador entre los diversos intereses y toma un papel activo en la búsqueda de consenso entre ellos, velando por los intereses públicos. El Plan Parcial resultante del proceso debe ser aprobado y autorizado por el HCD, y en algunos casos deberá ser convalidado por el Gobierno Provincial, para luego entrar en vigencia. El plan será incorporado como anexo a la normativa local (Código de ordenamiento urbano/ modificaciones en el Plan de uso del suelo).

Utilidad:

Si bien los parámetros generales definidos en el Código de ordenamiento urbano/ Plan de uso de suelo (o afín) vigente son por lo general suficientes, en algunos casos con terrenos y/o localizaciones especiales, puede resultar útil redefinir el desarrollo futuro del área delimitada con el mayor nivel de detalle posible.

El Plan Parcial es un instrumento útil cuando:

- Se realizan Planes de viviendas
- Se trata de una zona sumamente importantes para el interés público (por ejemplo, el centro de la ciudad, áreas de valor patrimonial, otras)
- Se re funcionalizan grandes parcelas públicas o subutilizadas
- Cuando existan tensiones o conflictos de interés sobre el desarrollo de un área delimitada (densificación de un barrio, otros)

- Cuando la tendencia de desarrollo urbano sea negativa o no deseable, y fuera necesario reconvertir situaciones existentes de acuerdo a la realidad actual.
- Para el desarrollo de nuevos barrios o urbanizaciones en la periferia de la ciudad (extensión urbana)
- Ante la ejecución de grandes obras de infraestructura pública (avenidas de circunvalación, defensas, u otros)
- En sectores vulnerables a desastres naturales, un plan parcial debe considerar y definir objetivos urbanísticos de índole general e integral:
 - Desarrollo sustentable (Considerando requerimientos sociales, económicos, y de protección ambiental)
 - Responsabilidad respecto a las futuras generaciones y el ambiente
 - La dotación de infraestructura suficiente
 - Accesibilidad y movilidad
 - Estética, protección y desarrollo de la imagen urbana y del paisaje local
 - Requerimientos sociales y culturales
 - El bienestar de la población en general y la mejora en la calidad de vida

El plan tiene como objetivo principal generar una visión detallada respecto al desarrollo de un área urbana, pero también su inserción en el contexto urbano en que se encuentra. Esta visión intenta guiar las inversiones necesarias a través de las cuales se realizarán las intervenciones deseadas. En este sentido es importante que el plan defina parámetros realistas, asegurando el proceso participativo con los actores afectados e interesados a invertir.

La metodología de elaboración del plan puede incorporar, en mayor o menor medida, espacios participativos, según la cultura de planificación local y las necesidades detectadas. En general, un mayor nivel de participación por parte de los actores afectados, genera planes con un mayor nivel de coherencia, y aceptación por parte de la sociedad. Además asegura que se

El masterplan es un instrumento clave para la definición de estrategias y propuestas de desarrollo urbano. Es esencial para la urbanización de zonas rurales y periféricas, como también para la revitalización de espacios urbanos degradados. Es un instrumento de planificación que propone los lineamientos generales para el futuro desarrollo territorial de un área determinada. Sirve como orientación y guía para los actores del desarrollo urbano y sus acciones de intervención territorial, sea la administración pública, desarrolladores u otros. Este instrumento debe poder adaptarse a diferentes escenarios, permitiendo flexibilidad al desarrollo de diversos proyectos particulares a futuro.

A partir de la disponibilidad y/o visibilidad de la propuesta urbanística se generan mayores valores de suelo en el área afectada que reflejan de alguna manera las nuevas perspectivas generadas por el Masterplan. Esta nueva situación genera expectativas que pueden iniciar procesos de especulación con los lotes. Otras acciones relacionadas al Masterplan que generan mayores valores de suelo son:

- La decisión pública sobre las modificaciones normativas en el Código de ordenamiento urbano, Plan de Uso de suelo o afín.
- La dotación y/o disponibilidad de elementos urbanos de soporte (infraestructura, servicios, equipamiento urbano, espacios públicos y verdes) de este modo, el Masterplan y las acciones resultantes influyen en las expectativas económicas de diversos actores. Tiene gran relevancia cuales son los actores que elaboran la propuesta y de qué modo, ya que esta propuesta determinará la futura realidad urbana.

Los “loteos” privados se caracterizan frecuentemente por presentar mínimos o insuficientes elementos urbanos complementarios con el fin de maximizar la superficie para lotes comerciables. Es importante comprender que el Masterplan no solo determina una morfología física, sino que también propone un determinado tejido social, además de incluir las modalidades cotidianas del funcionamiento urbano, aspectos de sustentabilidad y de medio ambiente para las próximas décadas. La propuesta urbanística que se proyecta hoy determinará el desarrollo urbano futuro del área delimitada, con diversos efectos en el resto de la ciudad. Para ello es preciso entender que los espacios verdes que no se contemplan desde un inicio, son difíciles de generar a posteriori cuando el área se encuentre consolidada. Del mismo modo para el caso de los equipamientos urbanos, en donde es común que no se prevean las superficies necesarias para la posterior densificación, dado que inicialmente la demanda real es menor.

Objetivos:

El Master Plan permite:

- Visualizar un potencial para el desarrollo urbano integral.
- Determinar los usos de suelo y las volumetrías constructivas de las áreas consideradas.
- Cuantificar los parámetros de los distintos elementos urbanos propuestos (para infraestructura, equipamiento, espacios verdes y espacios públicos, entre otros).
- Señalar la voluntad por parte de la municipalidad y su vocación para desarrollar el área afectada con un modelo específico.
- Orientar a los inversores privados y públicos que desarrollan actividades en el área delimitada.
- Generar expectativas para la producción de valores inmobiliarios, especialmente valores de suelo.

Muchas veces en nuestro país, la producción de ciudad se da a través de las propuestas de urbanización, como resultado de los emprendimientos iniciados por desarrolladores y propietarios de fracciones de suelo. Los proyectos “urbanísticos” de estos actores, comúnmente llamados “loteos”, están generalmente orientados a incrementar los valores de venta del suelo comerciable (lotes para vivienda, comercio u otros), buscando maximizar la rentabilidad de los promotores y no el bien común. A diferencia del Masterplan, estos proyectos o “loteos” mayormente no disponen de una visión integral, ya que no contemplan la producción de ciudad con sus múltiples usos y funciones implícitas. Es por ello que el Masterplan se presenta como una herramienta valiosa que debe contemplar todos los elementos urbanos a producir en la suficiente cantidad y calidad para asegurar una inserción adecuada de la propuesta en la ciudad.

3. Pre - Diagnóstico

Potencialidades

Desarrollar sus potencialidades, como el paisaje, el patrimonio arquitectónico y la escala urbana, sus activos histórico-culturales y naturales, usufructuando una arquitectura urbana propia de una de las ciudades más bellas del país, su integración con el río Paraná y con los diferentes arroyos urbanos. Asimismo, se observan oportunidades de diversificación y calificación productiva que pueden constituirse en motores dinamizadores del desarrollo.



Estación de tren sobre Boulevard Eduardo Racedo



Calle Pescador del Paraná. Puerto Sánchez

Limitaciones

Sus debilidades, como la marginalidad, la contaminación, la congestión, el crecimiento disperso, las redes y servicios urbanos básicos: agua, saneamiento, drenaje y residuos sólidos, presentan dificultades vinculadas con carencias de infraestructura o con problemáticas de gestión.

Por su parte, la vulnerabilidad de la ciudad ante riesgos naturales también presenta desafíos conexos.



Arroyo Las Viejas

Fuente: Relevamiento fotográfico Noviembre 2016

Análisis de la situación actual

Según el informe del documento elaborado por el BID, “Paraná Emergente y Sostenible “(de la ICES), se han detectado tres nudos estratégicos a solucionar que no permiten el desarrollo territorial o bien existe una usurpación del espacio sin reglamentación, ni orden, ni planificación. En estos lugares el estado no ha intervenido.

La Municipalidad de la ciudad de Paraná, para solucionar uno de esos nudos estratégicos, nunca ha contado con un banco de terrenos disponible para hacer frente a las necesidades de los ciudadanos más vulnerables. Si ha contado con terrenos de bajo valor inmobiliario, habiéndolo obtenido como parte de pago de impuestos, ubicado en zonas inundadas y alejado de los servicios esenciales.

Lamentablemente, en estos lugares y por las características de la zona, se han alojado a personas carentes de calidad ambiental. Como la problemática siguió en aumento ante la inmigración de población del interior de la provincia hacia la capital Paranaense y de las vecinas ciudades, como la Santafecina, cuyas personas decidieron residir en la ciudad, buscando las mismas posibilidades de sus localidades, pero sin correr el riesgo de las inundaciones.

Santa Fe y zonas cercanas por razones geográficas y topográficas, presenta inconvenientes graves de inundación, que si bien en parte fueron resueltas, no así el panorama para los más desprotegidos. Es decir que no solo Paraná recibió habitantes del interior de la provincia, buscando una alternativa de subsistencia, sino de la orilla de enfrente.

Ahora bien, el lugar donde pueden habitar dichos ciudadanos, sin ninguna posibilidad de compra de terrenos y ante la falta de repuesta de los estado tanto Nacional, Provincial, y Municipal, fue avanzando sobre zonas no habitadas, sin servicio, sin resguardo de lo privado, inundables, a través de intromisión, usurpando el espacio tanto público, como privado.

Si bien en el documento elaborado por el BID, queda bien definido las áreas donde se ha producido la expansión de la ciudad, y de los lugares conflictivos, la usurpación del espacio tanto público como privado, al no haber poder de regularización por parte de las áreas del Municipio, esta problemática irá en ascenso, aun tomando medidas para mitigar los efectos negativos.

Los programas PROMEBA (Programa de Mejoramiento Barrial) han solucionado en gran parte regiones muy necesitadas de todos los servicios y ha mejorado enormemente el hábitat de muchos pobladores paranaenses, siempre resolviendo problemas inmediatos y de mayor nivel de gravedad, no a largo plazo.

Este avance desmedido y descontrolado, ha permitido que áreas de espacio valioso urbanísticamente y de aprovechamiento para toda la población, sea usurpado, tal es el ejemplo del Nuevo Parque sobre las barrancas del Paraná denominado Parque Humberto Varisco (ex – Intendente de la ciudad y padre del actual Presidente Municipal), ubicado en los viejos terrenos adquiridos por la Municipalidad de Paraná en los años 1986-87 de la ex – fábrica de Portland. Hoy podemos observar que si bien hay intervención de la Municipalidad y se realizan las tareas de mantenimiento de rutina, es incesante la usurpación de nuevos vecinos que construyen sus viviendas, en uno de los lugares privilegiados de la ciudad y para uso de todos.

Este ejemplo de descontrol y falta de autoridad ha hecho que obras importantes de vinculación vial estratégicas, hayan quedado postergadas, a pesar de haber contado en su momento con el financiamiento para llevarlas adelante. Tal fue el caso de la continuación de la Av. Circunvalación José Hernández, que vincula el acceso del Túnel Subfluvial con la Ruta Nacional Nº 12 hacia la localidad de Crespo, en una longitud de 3 km, debido a la usurpación de los terrenos públicos de la traza del camino, (más de 80 viviendas precarias), entre los años 1988 – 2000, como eran tierras públicas y ante la falta de previsibilidad de los estados sobre el futuro de las obras a realizar, esa tierras propiedad del estado nacional, fueron tomadas.

Plan Territorial Paraná, Provincia de Entre Ríos.

Otros de los nudos planteados a resolver, y por las mismas necesidades descriptas anteriormente, es resolver los lugares aledaños a los arroyos que atraviesan la ciudad de sur a norte.-



Volcadero de Paraná, sobre la Costanera Oeste



Vera del arroyo con asentamientos informales



Terrenos públicos utilizados como cementerio de autos y basurales



Fuente: Relevamiento fotográfico Noviembre 2016

3.1 Antecedentes

Gestión de Planeamiento Urbano Precedente

El análisis de la planificación que afecta a Paraná se plantea en distintas escalas, desde la multinacional a la local.

-Escala nacional

La principal referencia de planificación física es el Plan Estratégico Territorial impulsado desde 2004 por el Ministerio de Planificación. Define los roles de las regiones y políticas de infraestructura de la Argentina en un análisis a futuro deseado.

-Escala regional

Entre ríos, junto con Santa Fe y Córdoba, integran la Región Centro Se generan planes en cuanto al desarrollo socioeconómico.

-Escala provincial

El Plan Estratégico del 2010, para el ordenamiento territorial.

-Escala de región metropolitana interprovincial (par urbano Santa Fe – Paraná)

Acuerdos de cooperación en conjunto con estrategias en común para el desarrollo de acciones en ambas capitales, como las conectividades y el turismo.

-Escala del Gran Paraná

Acciones en el sector a través de la actuación del gobierno provincial.

-Escala local (gobiernos municipales)

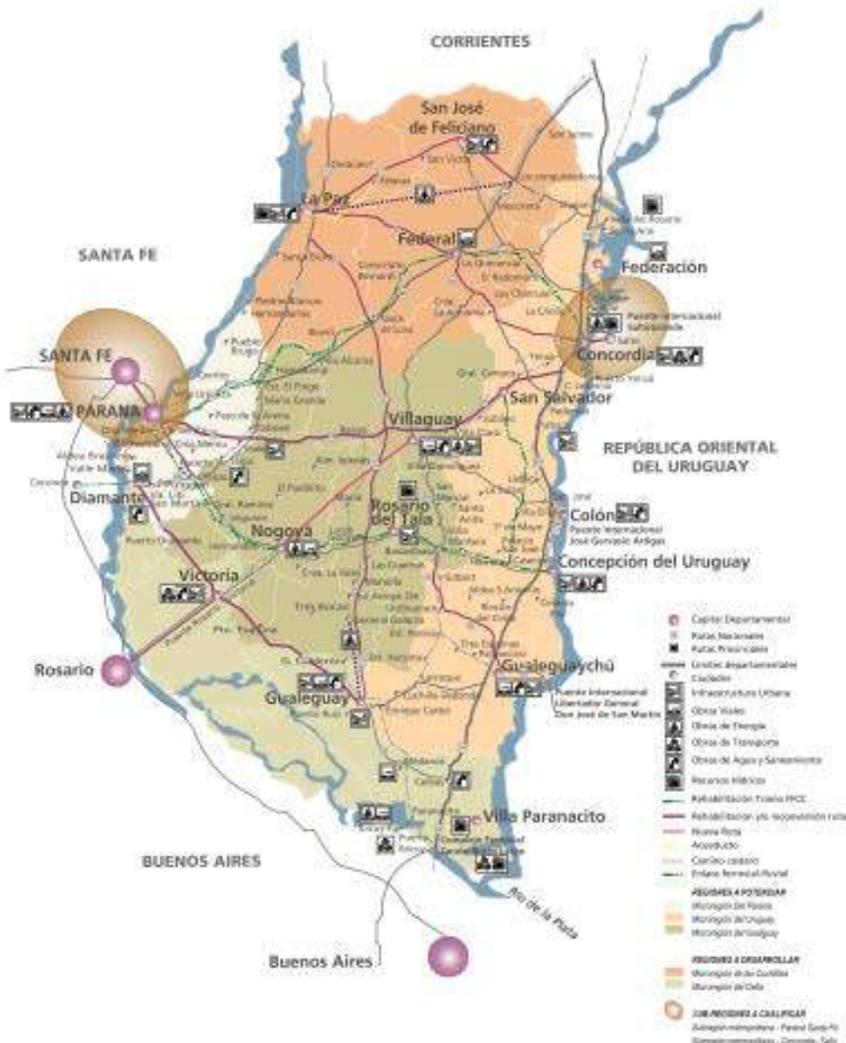
Gestión en ordenamiento y desarrollo urbano. Se apoya en el código de planeamiento urbano y en la elaboración de programas y proyectos, al no contar con un plan integrado de desarrollo urbano.

3.2 Planes anteriores

Provincia de Entre Ríos

PLAN ESTRATÉGICO TERRITORIAL DE LA PROVINCIA DE ENTRE RÍOS 2010

Con el fin de lograr un re-equilibrio territorial que consolide el rol de la provincia, en concordancia con las políticas nacionales de integración y crecimiento y desde una perspectiva histórica de la construcción del territorio mediante un proyecto político-económico. Es intención de la actual gestión dejar programadas, las obras estructurales, fundamentales, en base al planeamiento y a los presupuestos plurianuales; pensar en un horizonte 2016 donde aparezcan obras valiosas y necesarias.



Fuente: Plan Estratégico territorial para la Provincia de Entre Ríos 2010.

PLAN QUINQUENAL DE DESARROLLO SUSTENTABLE DE LA PROVINCIA DE ENTRE RÍOS 2011 – 2015

Responde a los objetivos del proyecto político que encabeza el gobernador Sergio Urribarri en vistas al desarrollo integral, equitativo y sustentable de nuestro territorio y su gente, en armonía con las provincias hermanas, en el marco de una Argentina moderna, justa, libre y soberana, integrada en el continente latinoamericano y el mundo.

PLAN ESTRATÉGICO DE DESARROLLO TURÍSTICO SUSTENTABLE ENTRE RÍOS TURISMO 2020

La provincia de Entre Ríos sancionó en el año 2.009 la Ley N° 9946 “Régimen de Promoción del Desarrollo Turístico Sustentable”, cuyo texto determina el marco de actuación en el que se desenvuelve la actividad turística provincial. A partir de esto la legislatura de Entre Ríos sancionó la propuesta normativa que formalizó el proceso de ordenamiento del Turismo, y así comenzar a planificar las nuevas líneas y programas estratégicos y continuar con el proceso de desarrollo de la actividad

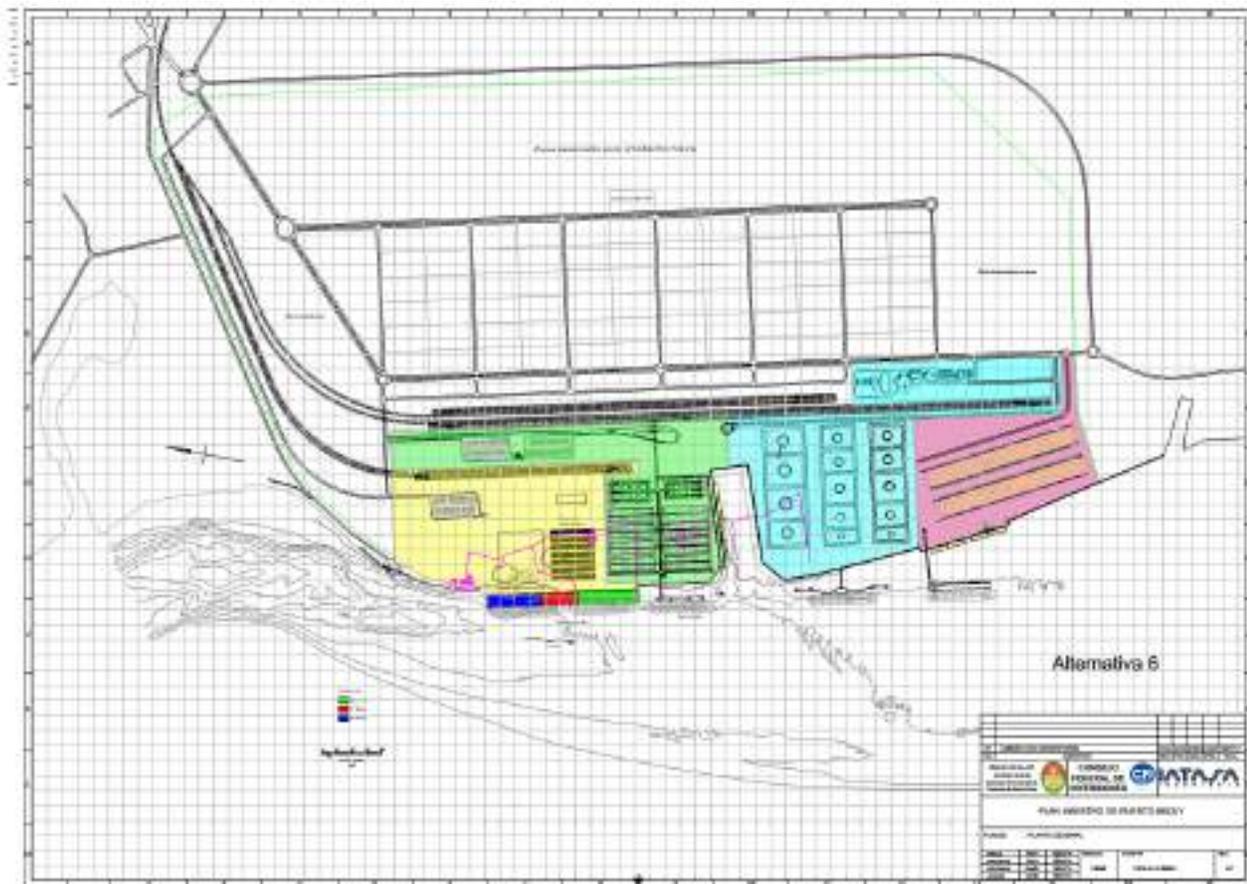


Fuente: Plan Estratégico de desarrollo turístico sustentable, Entre Ríos Turismo 2020.

Localidades de Entre Ríos

Estudio de Desarrollo Territorial en la Zona Sur de la Región Delta de la Provincia de Entre Ríos (Departamento Islas del Ibicuy) en el Marco de la Resignificación del Puerto Ibicuy 2015

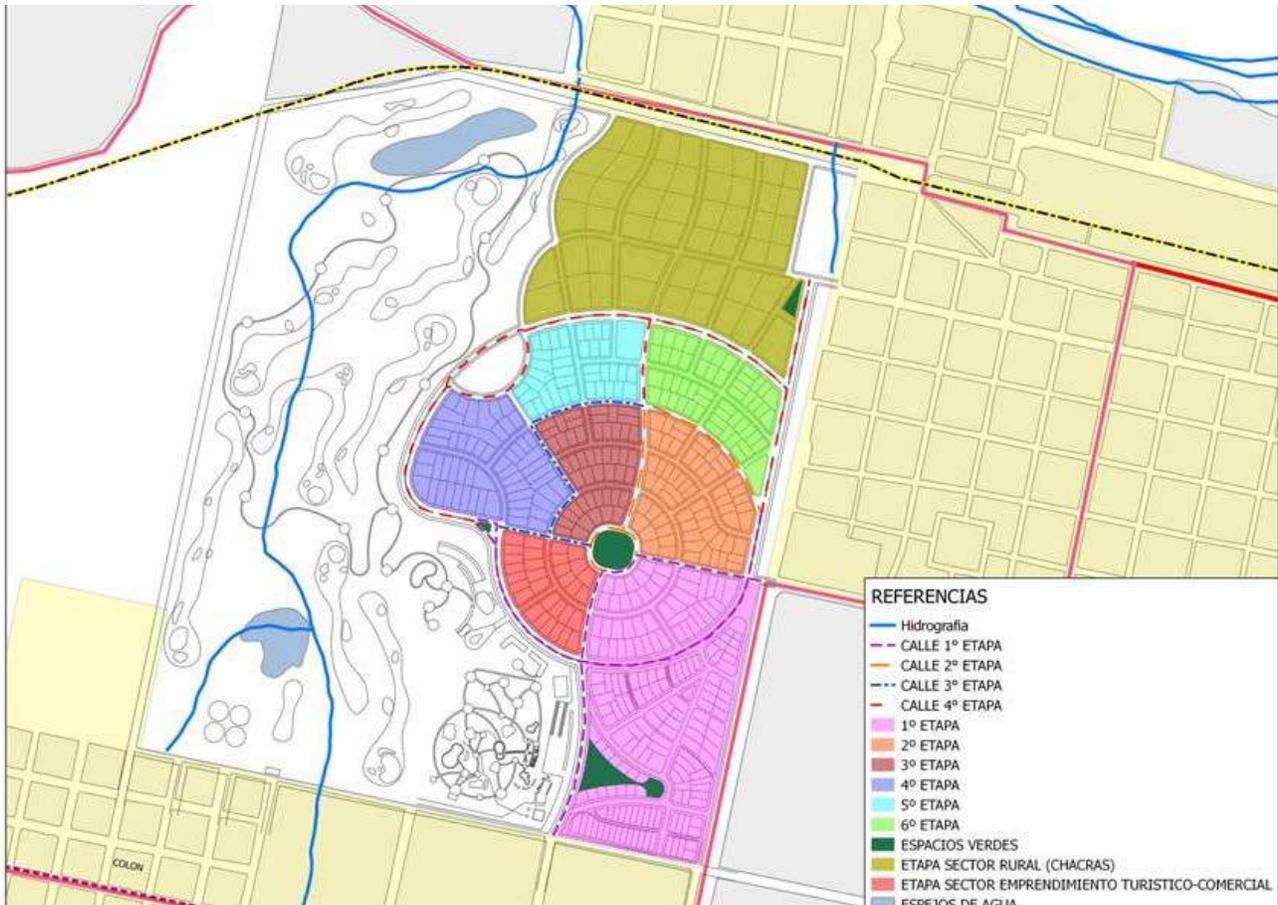
Se propuso definir las directrices de un reordenamiento del Departamento Islas del Ibicuy, considerado dicho reordenamiento a partir, precisamente, de la resignificación del puerto. Conforme lo expresado en los TDR generales de este proyecto, el término “reordenamiento territorial” aquí implica una redefinición de los principales criterios territoriales no sólo desde el punto de vista de la infraestructura y el equipamiento sino desde una perspectiva integral que incluye, además, las dimensiones económica, social y ambiental.



Fuente: Estudio de Desarrollo Territorial en la Zona Sur de la Región Delta de la Provincia de Entre Ríos (Departamento Islas del Ibicuy) en el Marco de la Resignificación del Puerto Ibicuy 2015

PLAN DE SECTOR “CAMPOS DEL EX REGIMIENTO 3 DE ARTILLERÍA” Y LINEAMIENTOS GENERALES PARA EL ORDENAMIENTO URBANO TERRITORIAL DEL MUNICIPIO DE DIAMANTE 2015

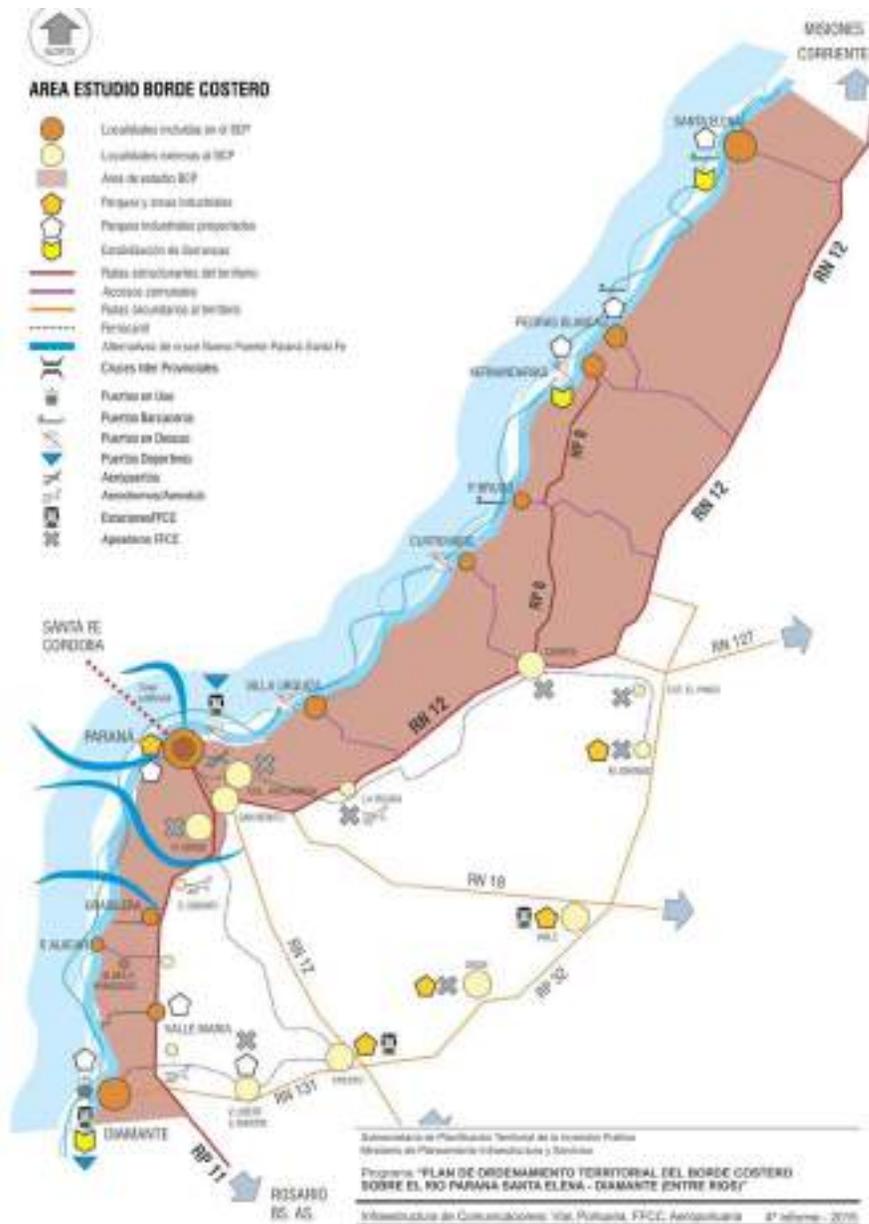
Se trata de una intervención conceptual basada en los estudios con los que el equipo contó que pretende respetar la identidad del sitio en cuanto a altimetrías y conformación fitogeográfica, a través de un proyecto que toma la forma orgánica como pieza fundamental del diseño.



Fuente: Plan del sector “Campos del ex regimiento 3 de artillería” y lineamientos generales para el ordenamiento urbano territorial del municipio de Diamante 2015

PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL DEL BORDE COSTERO SOBRE EL RÍO PARANA. SANTA ELENA-DIAMANTE ENTRE RÍOS 2015

El objetivo es promover y lograr acciones conjuntas que permitan desarrollar y enriquecer íntegramente la capacidad institucional dentro de un proceso de gobernabilidad territorial, posibilitando la concurrencia entre los diferentes rangos jurisdiccionales, y los actores estratégicos que intervienen en el desarrollo territorial del BCP.



Fuente: Plan de ordenamiento territorial del borde costero sobre el Río Paraná. Santa Elena – Diamante Entre Ríos 2015

PLAN INTEGRAL ESTRATÉGICO PARA LA CONSERVACIÓN Y EL APROVECHAMIENTO SOSTENIBLE DE LA REGIÓN DELTA DEL PARANÁ (PIECAS - DP)

Se trata de un plan que propone la regulación de inundaciones, la depuración de agua, la retención de sedimentos, carbono y xenobióticos, la formación de suelos, la provisión de alimentos, maderas y fibras, servicios que provee la Región Delta del Paraná y hacen de la misma un ecosistema fundamental para el desarrollo y el logro de una adecuada calidad de vida de las más de 15.000.000 millones de personas que habitan en la franja costera que conecta Rosario – La Plata

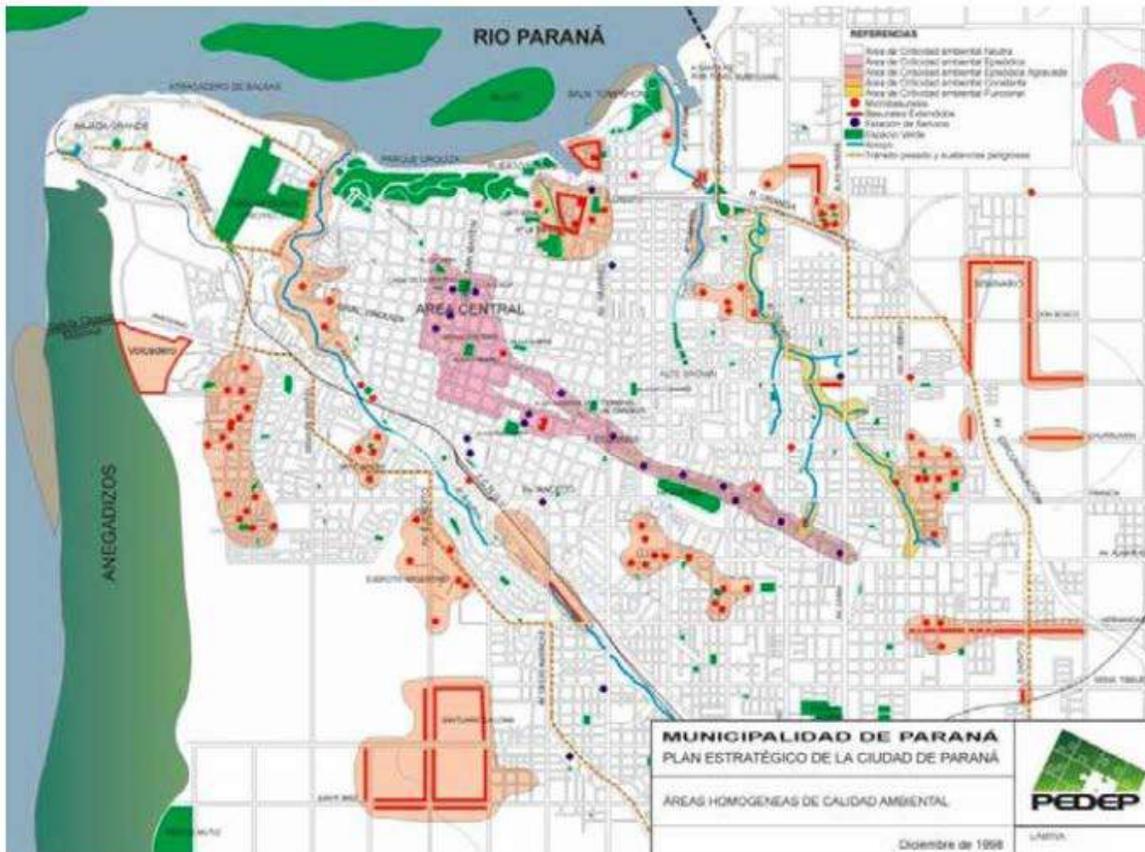


Fuente: Plan integral estratégico para la conservación y el aprovechamiento sostenible de la región delta del Paraná (Piecas – DP)

Ciudad de Paraná

PLAN ESTRATÉGICO DE LA CIUDAD DE PARANÁ (PEDEP, 1998)

Este plan constituye un antecedente en el que se planteó un abordaje integral de la ciudad, tanto de diagnóstico como de propuesta para su desarrollo. Sus definiciones en parte fueron integradas en la gestión durante los siguientes períodos.



Fuente: Plan estratégico de la ciudad de Paraná (PEDEP, 1998)

PLAN MAESTRO PARA LA REFUNCIONALIZACIÓN DE LOS TERRENOS DEL FFCC, SOBRE EL ÁREA CENTRAL DE PARANÁ, Y REGENERACIÓN DE SU ENTORNO URBANO (INFORME FINAL 2012)

PROPUESTA DE ZONA EXCLUSIVA DE FERROCARRIL DE PASAJEROS.

El abordaje de la problemática se inició tomando como punto de partida el sistema urbano de transporte, esto relacionado con la importancia del tren como transporte de pasajeros en el Gran Paraná.



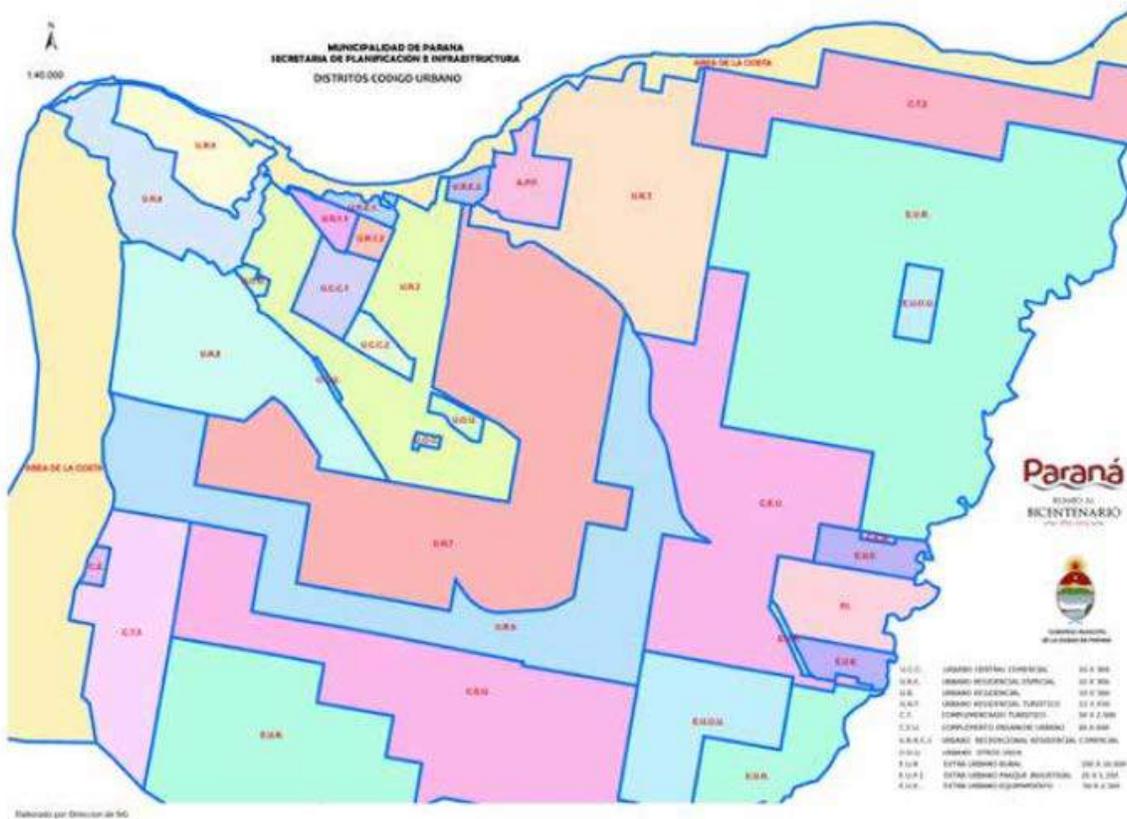
Fuente: Plan maestro para la refuncionalización de los terrenos del FFCC, sobre el área central de Paraná, y regeneración de su entorno urbano (informe final 2012)

PROPUESTA URBANA. PLAN MAESTRO FERRO URBANÍSTICO 2012.

Un desarrollo especial tuvo el tramo que contiene al puerto de Bajada Grande. Por su significancia histórica, por su cercanía a la costa ribereña, por su posibilidad de ser “punta de lanza” en la configuración de una nueva costanera hacia el sector oeste de la ciudad y por la necesidad de contar con un “destino” en el recorrido final del sistema de transporte ferroviario urbano que se constituya como polo de atracción de manera de tensionar e inducir el recorrido.”

EL CÓDIGO DE PLANEAMIENTO URBANO

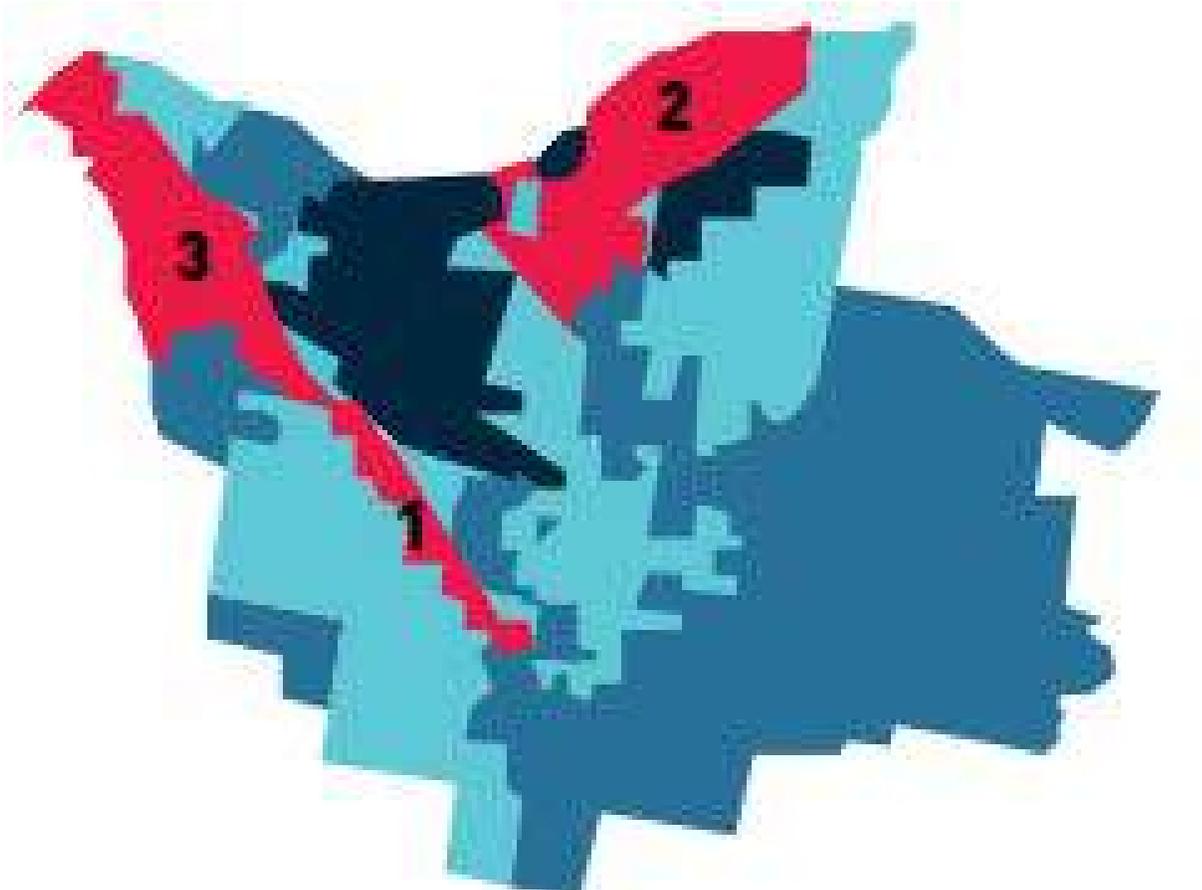
El código de planeamiento de la Municipalidad de Paraná completó su aprobación en el año 2002. Es un instrumento de regulación referido a los usos del suelo, las subdivisiones y urbanizaciones, los trazados de calles, y los parámetros edificación. Se basa en una zonificación de la ciudad y el ámbito rural en distritos.



Fuente: Código de Planeamiento urbano

PARANÁ EMERGENTE Y SOSTENIBLE 2016 EQUILIBRIO TERRITORIAL PARA LA EQUIDAD SOCIAL AMBIENTAL Y PRODUCTIVA

A partir de la solicitud del Gobierno Nacional, ICES inició, a principios del 2013, una relación de trabajo conjunto con la ciudad para apoyarla en el abordaje de estos y otros desafíos, estableciendo los principales retos sectoriales y territoriales de sostenibilidad, la priorización de los mismos y la elaboración de las estrategias y acciones integrales y multidisciplinarias necesarias para abordarlos, y de esta forma contribuir al alcance de su visión a futuro: una Paraná equilibrada en lo territorial, más justa en lo social más integrada en lo urbanístico, más sustentable en lo ambiental, más diversificada y calificada en lo productivo, y más moderna y sostenible en su gestión pública y fiscal



Fuente: Paraná emergente y sostenible 2016. Equilibrio territorial para la equidad social ambiental y productiva.

3.3 Estudios Particularizados

GESTIÓN INTEGRAL DE RESIDUOS SÓLIDOS URBANOS (GIRSU)

Entre otros objetivos, la ordenanza establece: i) Promoverla reducción progresiva del volumen y la cantidad total de RSU que se generan y disponen, a través de programas de valorización, producción y consumo responsable; ii) Propender a sistemas de separación en origen, disposición inicial y recolección diferenciada de los RSU para facilitar su tratamiento y aprovechamiento; iii) Promover la inclusión de recolectores y recuperadores informales al sistema GIRSU, en condiciones de dignidad, seguridad y salubridad; iv) Implementar acciones tendientes a prevenir el tratamiento y la disposición inadecuada de RSU, y especialmente sanear los vertederos a cielo abierto y los cursos de agua y orillas afectadas, así como alertar e intervenir frente a situaciones de quema de basura; y v) Remediar y poner en valor los sitios afectados por basurales a cielo abierto.

OBSERVATORIO DEL ÁREA METROPOLITANA SANTA FE-PARANÁ (AMSFP)



Fuente: Observatorio del área metropolitana Santa Fe - Paraná

Lo que denominamos Área Metropolitana Santa Fe-Paraná se presenta como una particular condición de área aglomerada de doble centralidad, conformando una específica situación metropolitana a partir de la presencia de dos ciudades cabecera, y contradiciendo el modelo tradicional de única centralidad.

El proyecto Observatorio Urbanístico del Área Metropolitana Santa Fe-Paraná (PICT ANPCyT) se inscribe en una línea de trabajo, cuyo objetivo general consiste en producir un conocimiento operativo del territorio, es decir, un conocimiento puesto al servicio de una política territorial.

4. Indicadores

Provincia	ENTRE RIOS
Municipio	PARANA
Codigo Municipio	300840336
Poblacion Municipio	247863
Dato	%
Hogares Sin Agua	0,93
Hogares sin cloacas	26,04
Hogares sin electricidad	2,67
Hogares sin gas	50,44
Hogares con tenencia irregular de la vivienda	14,00
Viviendas irrecuperable	1,36
Viviendas con materiales inconvenientes	12,40
Desocupación general	5,92
Trabajo Infantil	4,23
Desempleo Juvenil	14,77
Desocupación Femenina	3,96
Tasa Analfabetismo	5,85
Población adulta sin educación superior	81,84
Mortalidad Infantil (%)	1,13

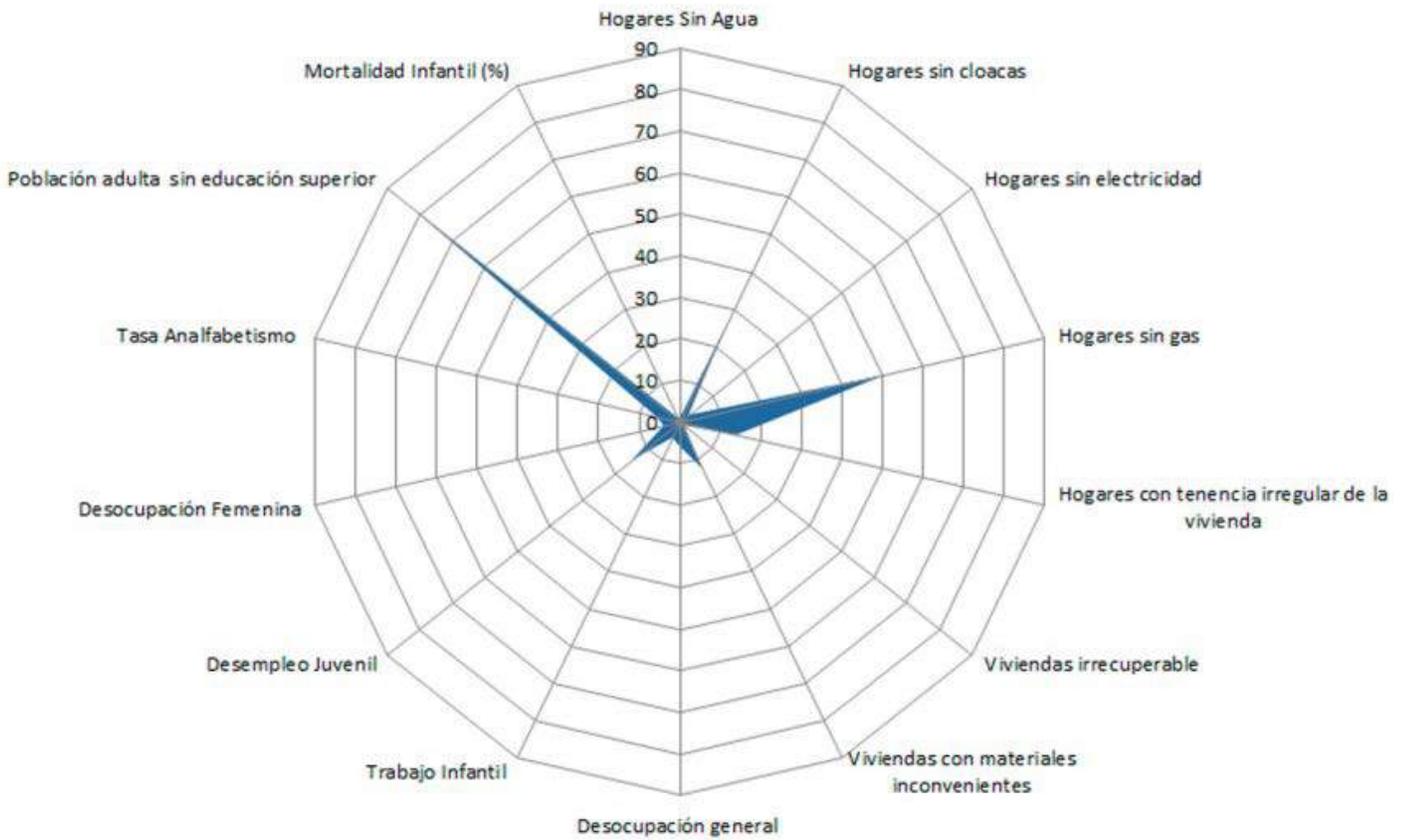
Fuente: SSPT en base a datos del Censo Nacional de Población 2010 INDEC

A partir de este cuadro podemos observar rápidamente cuáles son los indicadores en conflicto y los que están óptimos en el municipio, de esta manera se puede plantear un punteo prioritario de los proyectos a resolver de manera urgente.

El indicador con mayor incidencia es la falta de educación superior en la población adulta, así como la falta de distribución de algunos servicios.

Gráfico

Indicadores: ENTRE RIOS - PARANA



Fuente: SSPT en base a datos del Censo Nacional de Población 2010 INDEC

El desarrollo de la fase cero y la elaboración de los mapas, permiten identificar las áreas deficitarias, los problemas y prioridades. A continuación se detalla un listado de mapas que contienen información esencial necesaria para este estudio y la eventual localización de futuros proyectos.

Mapeo de la Información Básica

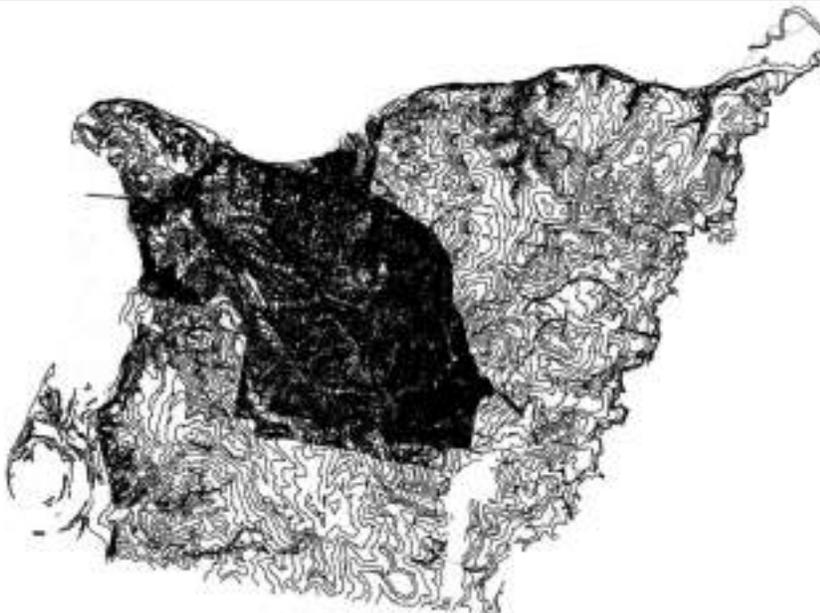
4.1.1 Tejido municipal



Fuente: Elaboración propia junto con SSPT en base a datos del Censo Nacional de Población 2010 INDEC

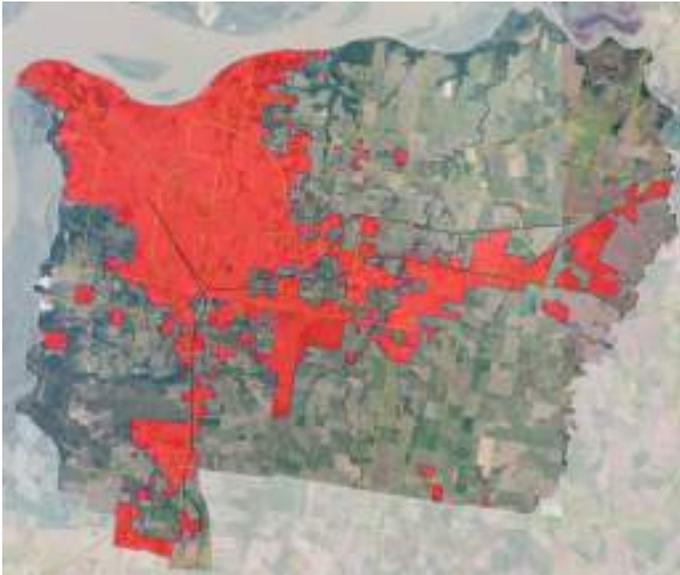
El espacio metropolitano del Gran Paraná está situado sobre el Río Paraná, y forma un par urbano con Santa Fe que se asienta en el margen opuesto. Ambas ciudades son capitales de sus respectivas provincias, Entre Ríos y Santa Fe. Ubicada en el corazón de un centro neurálgico del polo agro-exportador, esta región cuenta con alrededor de 8 millones de habitantes y 377.109 km² de superficie, conformando un área de gran potencial para transitar el nuevo escenario de la economía internacional.

4.1.2 Curvas de nivel



Fuente: Elaboración propia junto con SSPT en base a datos del Censo Nacional de Población 2010 INDEC

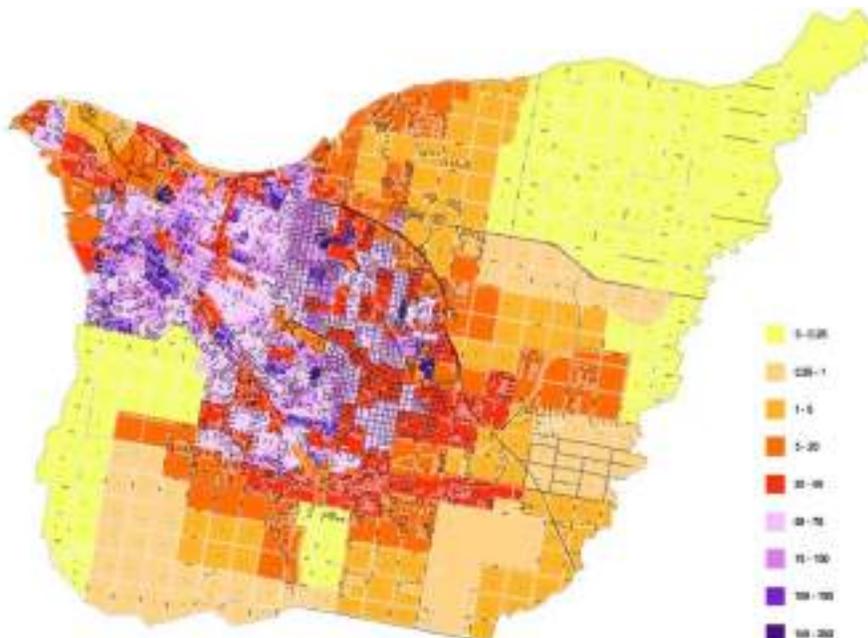
4.1.3 Mancha urbana



Fuente: Elaboración propia en base a datos del Censo Nacional de Población 2010 INDEC

En la situación actual de borde se observa la poca consolidación de la mancha en la periferia Sur Oeste, Sureste y Este, mientras que en la zona céntrica, y en el eje Norte-Sur la consolidación de la mancha está más definida.

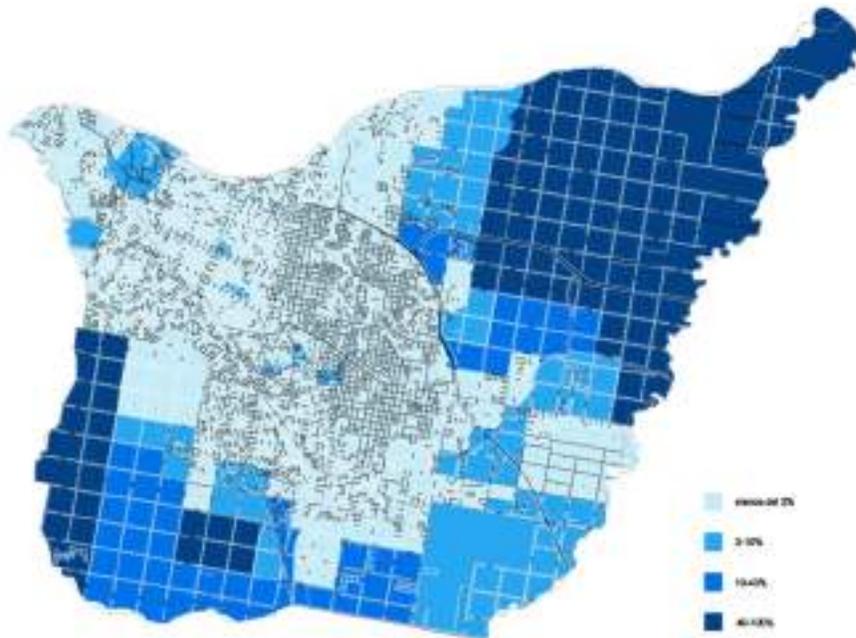
4.1.4 Densidad de población por radio 2010



Fuente: Elaboración propia en base a datos del Censo Nacional de Población 2010 INDEC

Así como muestra la mancha urbana, la densidad acompaña ese dato, en donde se ve la mayor densidad poblacional en la zona central de la ciudad y a la vera de los arroyos.

4.1.5 Hogares sin red de agua por radio 2010

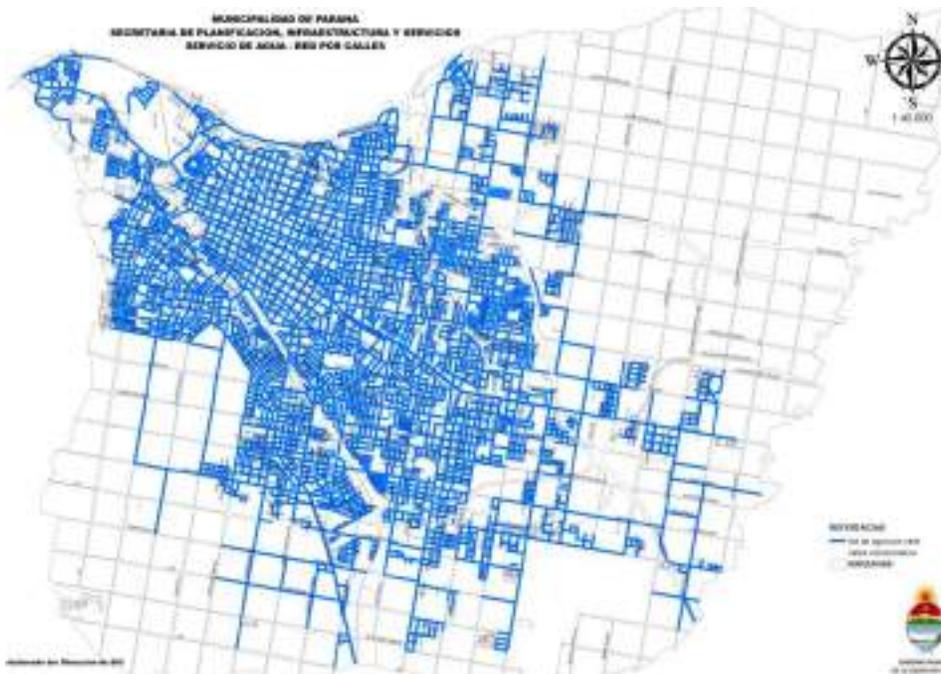


Fuente: Elaboración propia en base a datos del Censo Nacional de Población 2010 INDEC

La distribución de redes de agua se encuentra casi en la totalidad del tejido central de la ciudad, mientras que en las periferias esa distribución es mínima o inexistente.

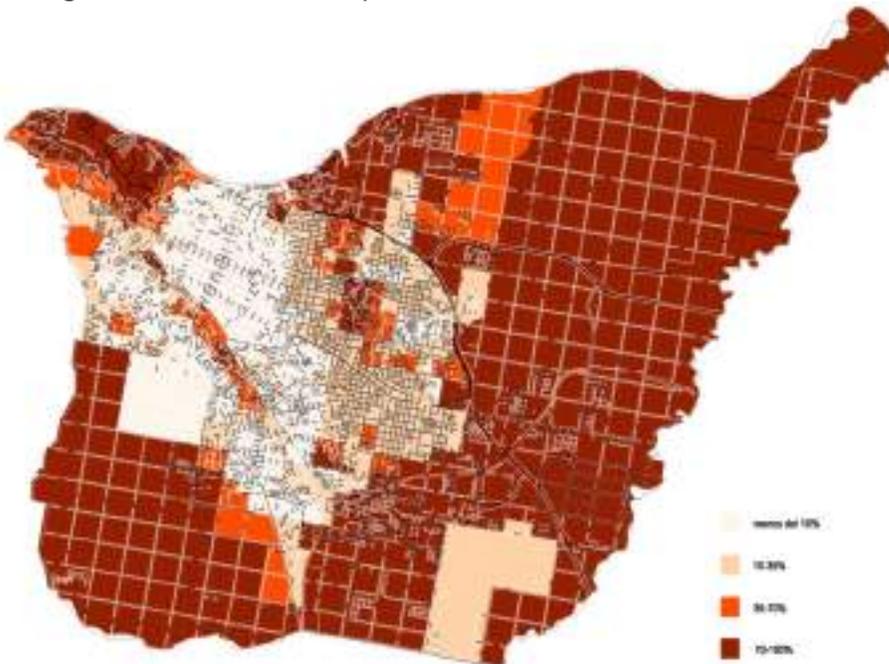
Red de agua por calles

Plan Territorial Paraná, Provincia de Entre Ríos.



Fuente: Elaboración propia en base a datos del Censo Nacional de Población 2010 INDEC

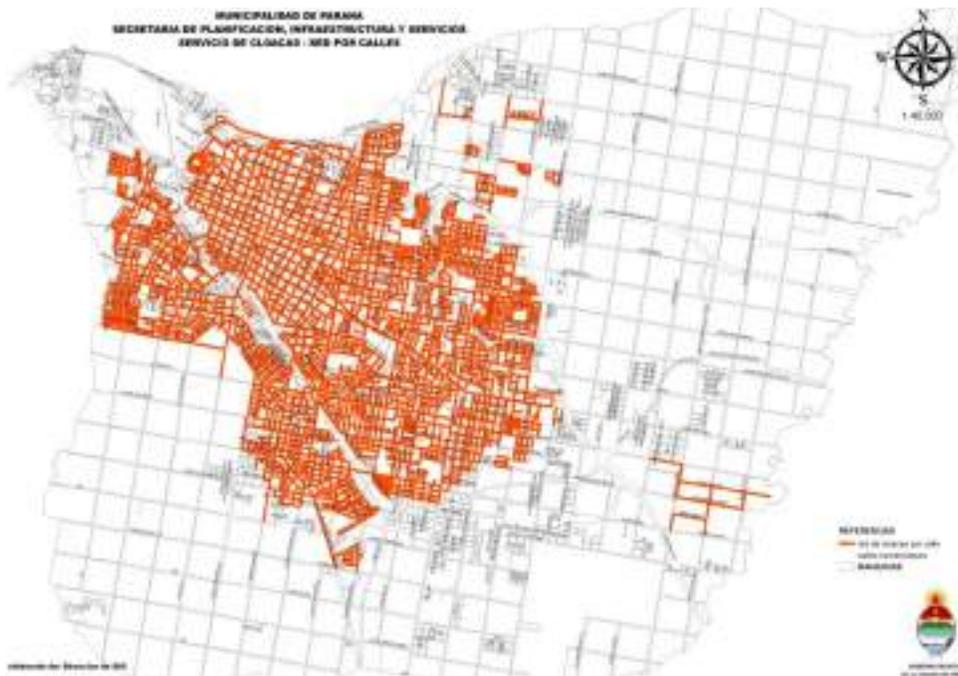
4.1.6 Hogares sin red cloacal por radio 2010



Fuente: Elaboración propia en base a datos del Censo Nacional de Población 2010 INDEC

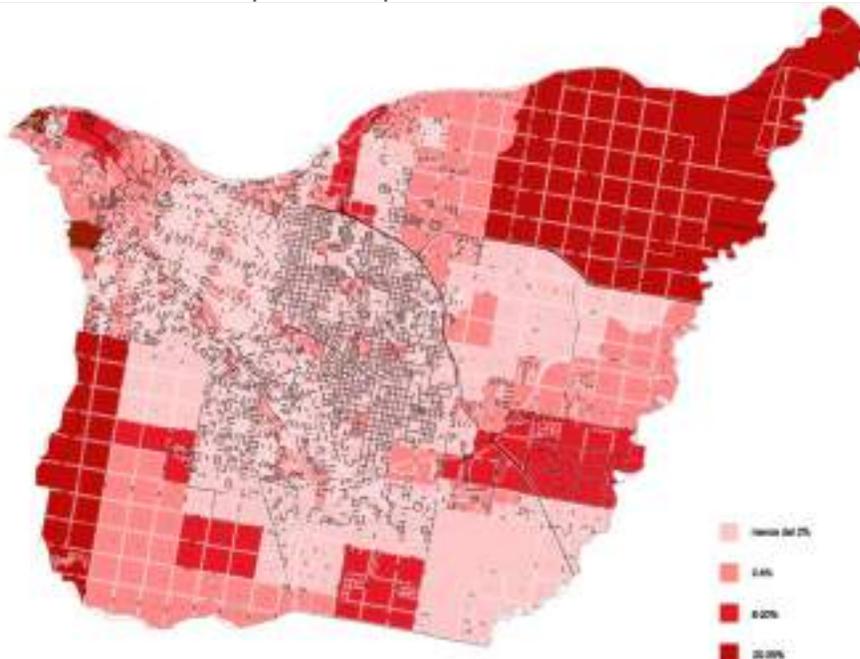
En cuanto a la red cloacal, se observa una mancha similar a la de la red de agua, en donde la periferia se encuentra segregada del servicio. Además, falta red a la vera de los arroyos y el Costanera Oeste.

Red de cloacas por calles



Fuente: Elaboración propia en base a datos del Censo Nacional de Población 2010 INDEC

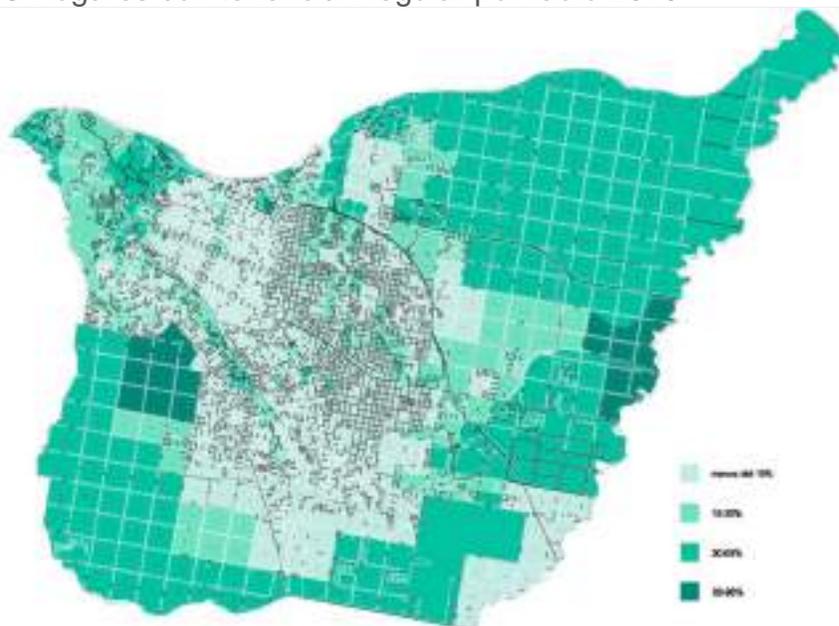
4.1.7 Viviendas irrecuperables por radio 2010



Fuente: Elaboración propia en base a datos del Censo Nacional de Población 2010 INDEC

La mancha de vivienda irre recuperable se intensifica en la periferia Este y Suroeste, así como la mancha en los arroyos, en donde se encuentran los asentamientos.

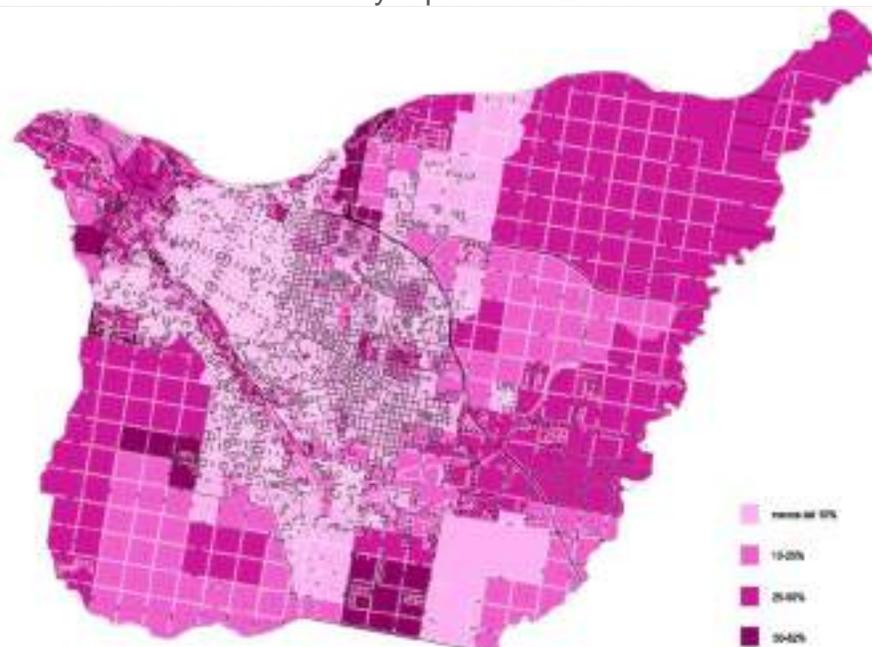
4.1.8 Hogares con tenencia irregular por radio 2010



Fuente: Elaboración propia en base a datos del Censo Nacional de Población 2010 INDEC

La tenencia irregular de hogares se encuentra en la periferia de la zona céntrica, que explica también la falta de servicios.

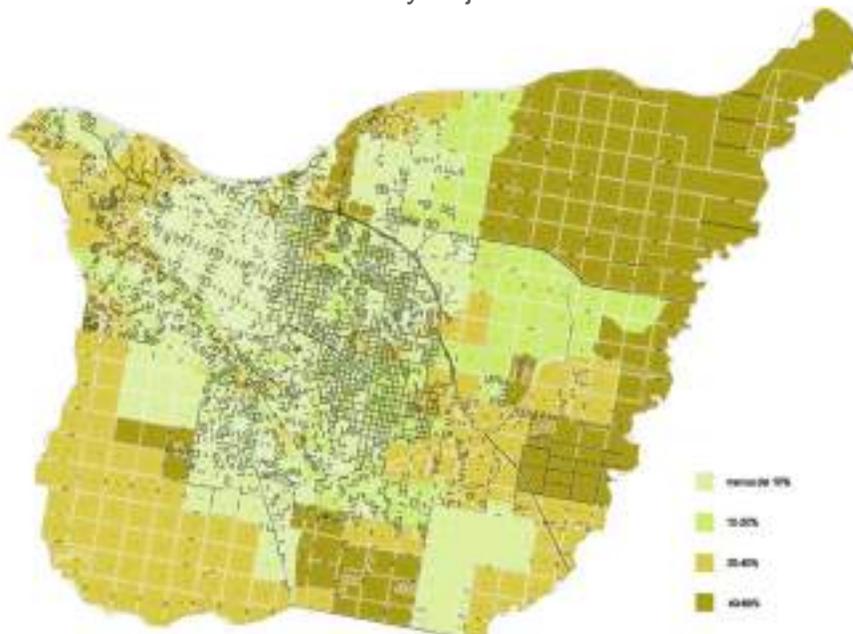
4.1.9 Viviendas con Calmat 3 y 4 por radio 2010.



Fuente: Elaboración propia en base a datos del Censo Nacional de Población 2010 INDEC

Las viviendas con baja calidad de materiales comparten su mancha con la de viviendas irrecuperables y tenencia irregular.

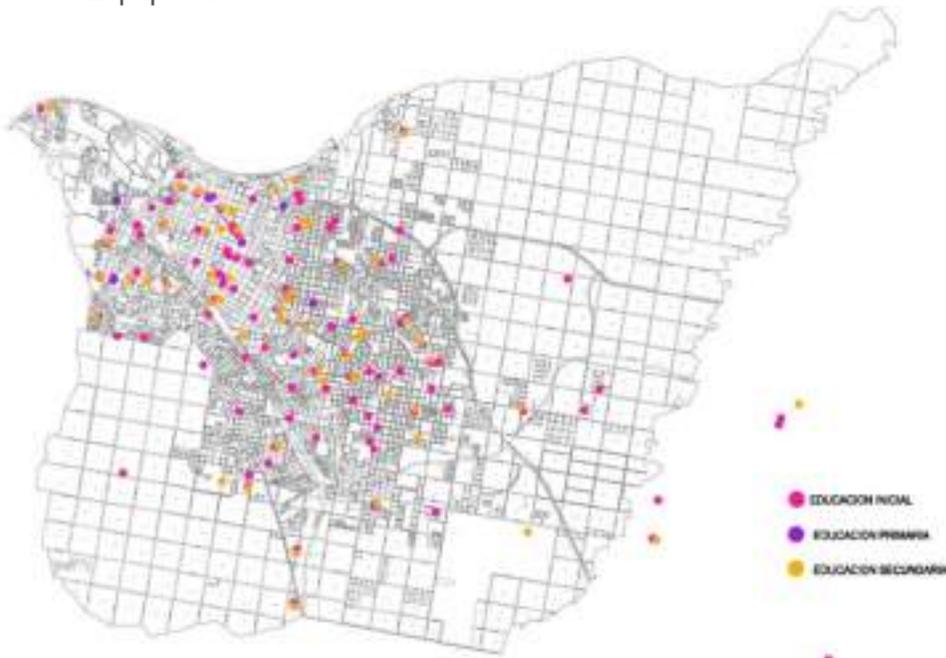
4.1.10 Nivel socioeconómico muy bajo. 2010



Fuente: Elaboración propia en base a datos del Censo Nacional de Población 2010 INDEC

El nivel socioeconómico muy bajo se encuentra segregado en la periferia Este y Sur, y el área que bordea el túnel subfluvial Paraná- Santa fe.

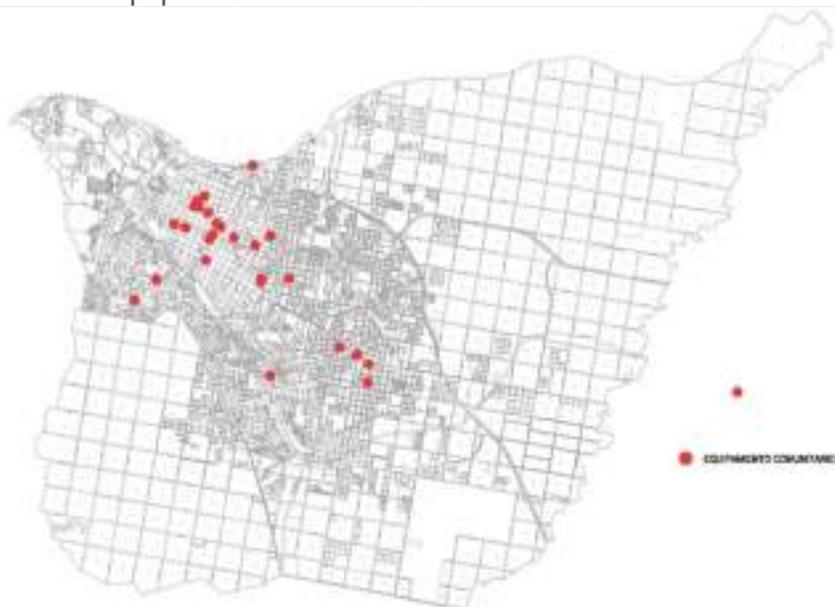
4.1.11 Equipamiento educativo



Fuente: Elaboración propia en base a datos del Censo Nacional de Población 2010 INDEC

En cuanto a distribución, se observa una desestabilidad de oferta de establecimientos en ciertas zonas periféricas.

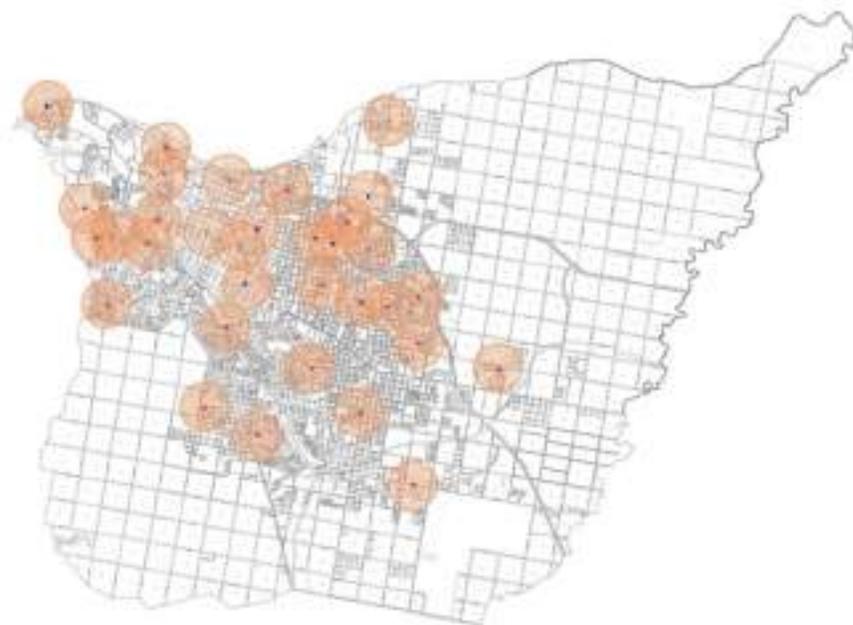
4.1.12 Equipamiento comunitario



Fuente: Elaboración propia en base a datos del Censo Nacional de Población 2010 INDEC

El equipamiento se observa en el centro cívico de la ciudad y sobre la Av. Almafuerce, cubriendo pequeñas zonas del centro de la ciudad y despojada la periferia.

4.1.13 Equipamiento de salud



Fuente: Elaboración propia en base a datos del Censo Nacional de Población 2010 INDEC

Con relación a la cercanía de la población a centros de salud, se observa una buena cobertura en la zona centro de la ciudad y la zona este, disminuyendo en el oeste, noreste y la periferia sureste.

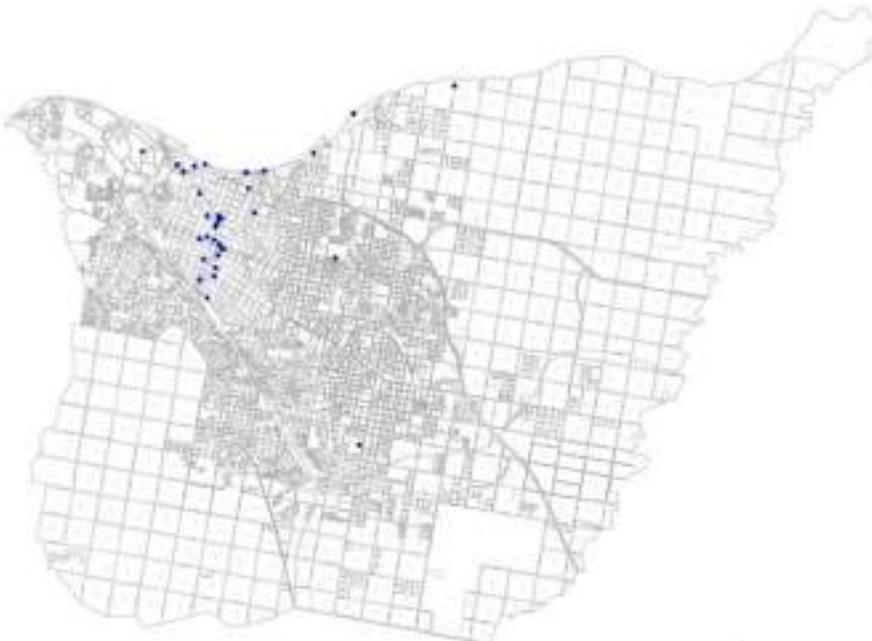
4.1.14 Asentamientos informales



Fuente: Elaboración propia en base a datos del Censo Nacional de Población 2010 INDEC

Han crecido asentamientos informales en las barrancas y áreas inundables, que han deteriorado los cauces de los arroyos, suponiendo un riesgo para la población y para el ecosistema de la zona.

4.1.15 EPH



Fuente: Elaboración propia en base a datos del Censo Nacional de Población 2010 INDEC

El centro cívico, así como la costanera, disponen de espacios y edificios de patrimonio paisajístico, histórico y cultural.

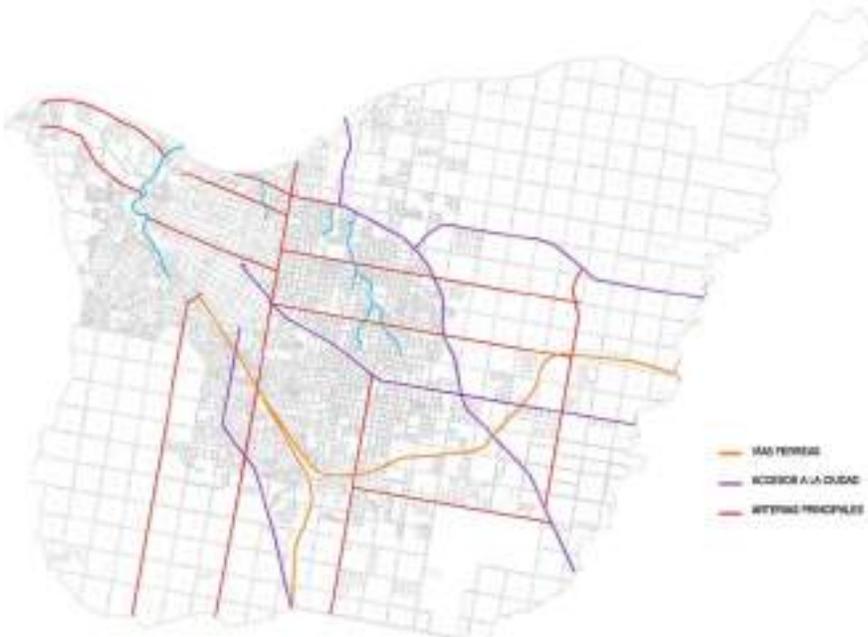
4.1.16 Zonas críticas degradadas.



Fuente: Elaboración propia en base a datos del Censo Nacional de Población 2010 INDEC

Las zonas críticas identificadas son: Oeste y Bajada Grande; Vía Férrea y Arroyo Antoñico; y Cuenca del Arroyo Colorado y Las Viejas.

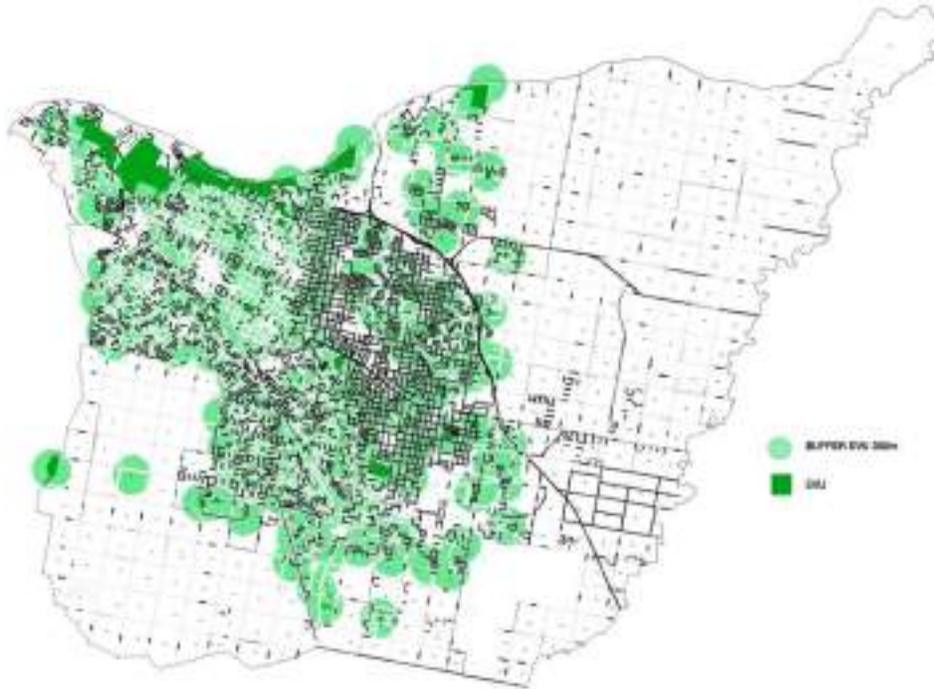
4.1.17 Movilidad: movimientos indicando destinos y razones de traslado



Fuente: Elaboración propia en base a datos del Censo Nacional de Población 2010 INDEC

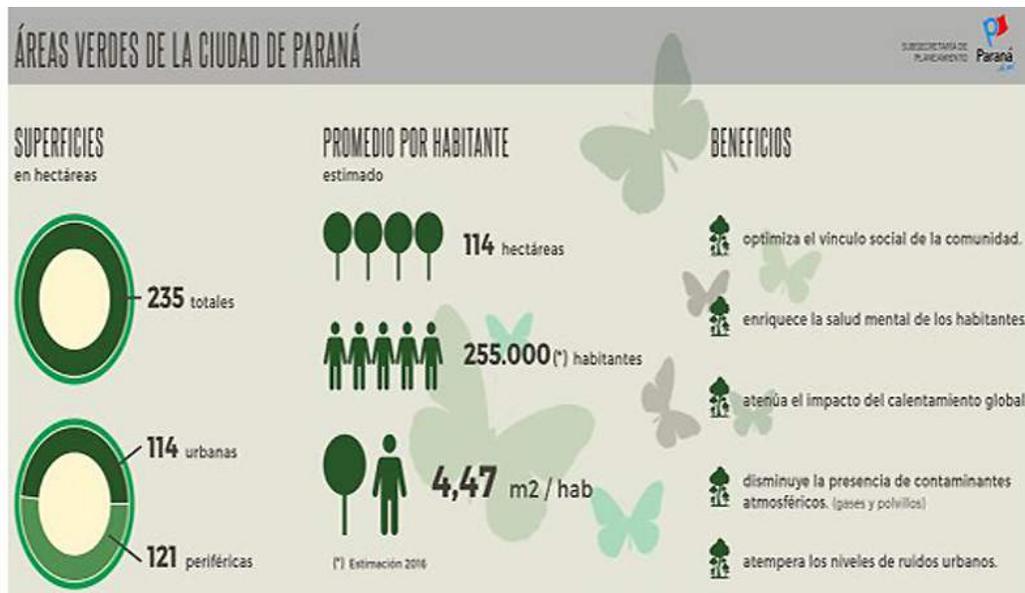
Las arterias principales (rojo) conectan a la ciudad de Norte a Sur y de Este a Oeste, aunque no en su totalidad. Los accesos a la ciudad son múltiples desde todas las direcciones (violeta). Se observa la desconexión de la rivera Noreste y Puerto Sánchez.

4.1.18 Espacios verdes



Fuente: Elaboración propia en base a datos del Censo Nacional de Población 2010 INDEC

Actualmente el problema no está en la cantidad de espacios verdes, ya que hay 19,4m² por habitante del indicador de espacios verdes (194ha/100.000hab); el problema radica en una desbalanceada distribución espacial. Los parques costeros vinculados con el área central no tienen llegada en los barrios interiores, que apenas cuentan con plazas locales. También, a causa de los viejos usos, su privatización total o parcial, su regulación o su falta de inversión para equipamiento y/o accesibilidad, existe una subutilización de los espacios costeros de gran potencial



Paseo Costanero, Av. Laurencena



Parque Varisco

Fuente: Relevamiento fotográfico Noviembre 2016

Información estadística

4.2.1 Censos Nacionales

Densidad

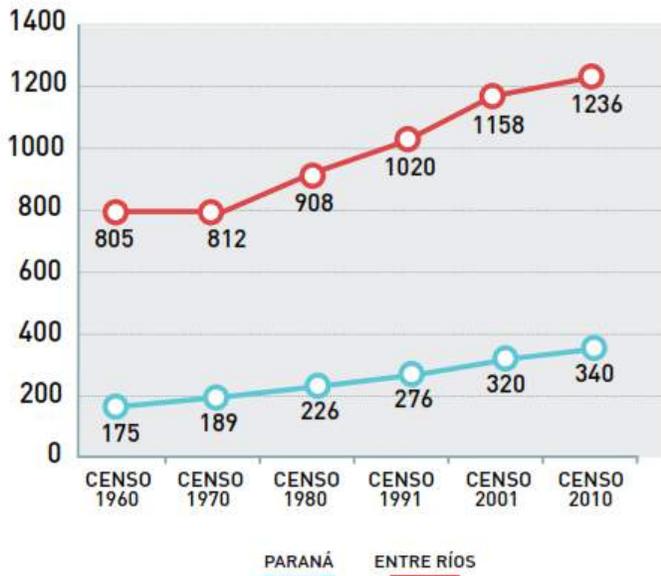
El crecimiento demográfico de Paraná fue muy intenso entre 1970 y 2001, con tasas superiores a la media provincial (entre 1,5% y 1,8% anual), asociadas a una fuerte inmigración desde ciudades y pueblos de su entorno regional. La población de la ciudad ascendía en 2010 a 248 mil habitantes, 265 mil habitantes en el conglomerado del Gran Paraná (Paraná, San Benito, Colonia Avellaneda y Oro Verde), y cerca de 340 mil para el Departamento de Paraná, que incluye un total de 13 municipios y algunos centros rurales. Por su parte, el par urbano Paraná-Santa Fe reunía en 2010 un total de 639 mil habitantes (los dos municipios) y de 755 mil habitantes (las dos áreas metropolitanas). Aunque en la última década el crecimiento de Paraná fue menor, la ciudad enfrenta todavía los desafíos propios del cambio acelerado, que se tradujo en el aumento de la pobreza urbana, la segregación socio espacial, y el avance de la economía informal.

ENTRE RÍOS	1980	1991	2001	2010
Parana	161,638	209,853	237,968	247,863
San benito	1,082	3,149	6,771	9,324
Oro verde	357	1,483	2,548	4,333
Colonia avellaneda	—	1,117	2,190	3,048
Sauce montrull	407	424	586	837
AM PARANA	163,484	216,026	250,063	265,405
Departamento	223,665	276,160	319,947	339,930
Provincia	908,313	1,020,257	1,156,799	1,235,994

Fuente: Paraná emergente y sostenible 2016. Equilibrio territorial para la equidad social ambiental y productiva, en base a datos de IDOM (2014) del Censo Nacional de Población 2010 INDEC

El crecimiento más dinámico de la población se dio entre 1970 y 1990, las décadas en las que la inmigración desde el ámbito rural y ciudades menores de la provincia fue más importante. En cambio, el crecimiento en extensión de la huella urbana tuvo un ritmo más parejo durante todo el período, y en el último período presentó un crecimiento promedio de 82ha anuales, similar al de 1979-1990.

EVOLUCIÓN DE LA POBLACIÓN EN LA PROVINCIA DE ENTRE RÍOS Y EN EL DEPARTAMENTO DE PARANÁ



Fuente: Paraná emergente y sostenible 2016. Equilibrio territorial para la equidad social ambiental y productiva, en base a datos de IDOM (2014) del Censo Nacional de Población 2010 INDEC

EVOLUCIÓN DE LA POBLACIÓN EN PARANÁ Y MUNICIPIOS VECINOS

CENSOS	1960	1970	1980	1991	2001	2010
Paraná	107,551	127,635	161,638	207,853	237,968	247,863
Municipios vecinos	376	558	1,439	5,749	11,509	16,705
Total	107,927	128,193	163,077	213,602	249,477	264,568
Paraná variación / 1960	100%	119%	150%	193%	221%	230%

Fuente: Paraná emergente y sostenible 2016. Equilibrio territorial para la equidad social ambiental y productiva, en base a datos de IDOM (2014) del Censo Nacional de Población 2010 INDEC

EVOLUCIÓN DE LA SUPERFICIE OCUPADA POR LA HUELLA URBANA

AÑO	1967	1979	1990	1998	2012
Superficie en hectáreas	2,454	3,269	4,169	4,593	5,737
Variaciones	-	815	900	424	1,144
Variación anual media	-	68	82	53	82
Variación sobre 1967	100%	133%	170%	187%	234%

Fuente: Paraná emergente y sostenible 2016. Equilibrio territorial para la equidad social ambiental y productiva, en base a datos de IDOM (2014) del Censo Nacional de Población 2010 INDEC

4.2.2 Equipamiento educativo

Tasa de alfabetismo (15 años o más definido por el país)	98%
Porcentaje de la población adulta (mayor de 25 años con secundaria incompleta)	44.70%
Porcentaje de estudiantes de grado 6 con un nivel satisfactorio en pruebas estandarizadas nacionales o locales de lectura	71.10%
Porcentaje de estudiantes de grado 6 con un nivel satisfactorio en pruebas estandarizadas nacionales o locales de matemática	64.70%
Ratio estudiantes/docentes	17.40
Porcentaje de la población de 3 a 5 años de edad recibiendo servicios integrales de desarrollo infantil temprano	63.60%
Porcentaje de la población de 6 a 11 años registrado en escuela	100%
Porcentaje de la población de 12 a 15 años registrado en escuela	97.42
Porcentaje de la población de 16 a 18 años registrado en escuela	87.75%
Vacantes universitarias cada 100.000 personas	5062

Fuente: Paraná emergente y sostenible 2016. Equilibrio territorial para la equidad social ambiental y productiva, en base a datos de IDOM (2014) del Censo Nacional de Población 2010 INDEC

En cuanto a la calidad de la educación, la asistencia y la educación superior, es donde se refieren las problemáticas del área.

Los niveles de cobertura son buenos, pero no en cuanto a equidad y retención del cuerpo de estudiantes. Así mismo, existe una carencia de oferta de capacitación para aquellos que abandonan.

4.2.3 Equipamiento de salud

En cuanto recursos (mano de obra y equipos), los indicadores son adecuados.

Los principales desafíos se encuentran en la integración de servicios prestados por distintos niveles de gobierno. Se puede observar que la tasa de mortalidad por tumores excede la cota superior de referencia tomada de los datos nacionales, constituyendo un problema de Salud Pública con elevados costos de atención sanitaria.

Esperanza de vida al nacer	76 años
Esperanza de vida masculina	71.9 años
Esperanza de vida femenina	80.1 años
Mortalidad materna c/100.000 hab.	0.4
Tasa de mortalidad por enfermedad cardiovascular ajustada por edad c/100.000 hab.	198.9
Tasa bruta de mortalidad por tumores malignos c/100.000 hab.	179.9
Tasa de mortalidad ajustada por edad por enfermedades infecciosas c/100.000 hab.	34.3
Tasa de mortalidad por causas externas ajustada por edad c/100.000 hab.	44.8
Tasa de mortalidad de niños menores de 5 años c/1000 nacidos vivos	12.52
Médicos cada 1000 personas	9.51
Camas de hospital cada 100.000 personas	237.73

Fuente: Paraná emergente y sostenible 2016. Equilibrio territorial para la equidad social ambiental y productiva, en base a datos de IDOM (2014) del Censo Nacional de Población 2010 INDEC

4.2.4 Asentamientos informales

Los arroyos más importantes son Las Tunas, Las Viejas, Culantrillo, la Santiagueña y el Antoñico (el más relevante, que divide a la Ciudad en este y oeste, y a la vez representa una oportunidad única de integración). Estas barrancas interiores y perimetrales configuran el desarrollo de la ciudad.

Población en situación de pobreza	6.1%
Porcentaje de vivienda en asentamientos informales	2.72%
Coefficiente gini	0.383%

Fuente: Paraná emergente y sostenible 2016. Equilibrio territorial para la equidad social ambiental y productiva, en base a datos de IDOM (2014) del Censo Nacional de Población 2010 INDEC



Av. Larramendi, Costanera Oeste



Calle Pescador del Paraná, Puerto Sánchez

Fuente: Relevamiento fotográfico Noviembre 2016

4.2. EPH

<p>Turismo Histórico</p> <ul style="list-style-type: none"> -La Catedral de Paraná -Senado de la Confederación -Escuela Normal "José María Torres" -Palacio Municipal -Edificio de Correo y Tele Comunicaciones Mayo -Centro Cívico Provincial -La Casa Gris, declarada Monumento Histórico Nacional en 1989. -Capilla Norte San Miguel -Biblioteca Popular -Teatro 3 de Febrero -Escuela Hogar "Eva Perón" 	<p>Playas de Paraná</p> <ul style="list-style-type: none"> -Balneario Thompson -Playa Estudiantes -Playa Rowing Club -Playa Municipal -Camping Toma Vieja <p>Espacios culturales</p> <ul style="list-style-type: none"> -Teatro 3 de Febrero -Anfiteatro "Héctor Santángelo" -Casa de la Cultura 	<p>Museos</p> <ul style="list-style-type: none"> -Museo Histórico Provincial "Martiniano Leguizamón" -Museo Provincial de Bellas Artes "Pedro E. Martínez" -Museo de Ciencias Naturales y Antropológicas "Profesor Antonio Serrano" - Museo de la Ciudad "César Blas Pérez Colman -Museo de Sitio "Santo Domínguez y Benguria" -Museo y Mercado Provincial de Artesanías
<p>Monumentos</p> <ul style="list-style-type: none"> -La danza de la flecha -Monumento al General Justo José de Urquiza -Monumento a la Memoria 	<p>Centros Culturales</p> <ul style="list-style-type: none"> -Juan L. Ortiz -La Hendija -La Vieja Usina -Sala Metamorfosis -Elefante Multiespacio -La Panadería -Feria de Salta y Nogoya -Peatonal San Martín -Complejo Tunel Subfluvial -Observatorio Astronómico 	<p>Parques y Paseos</p> <ul style="list-style-type: none"> -Plaza 1º de Mayo -Parque Urquiza -Parque Intendente Varisco -Puerto Viejo -Puerto Nuevo -Puerto Sánchez -Parque Gazzano -Jardín Botánico

En donde se destacan aspectos geográficos, paisajísticos, arquitectónicos, urbanísticos e históricos, la ciudad cuenta con costumbres y prácticas urbanas propias de una ciudad ribereña. Existe una fuerte identidad local, definida por su carácter social y paisajístico.

El código urbano contempla la protección del patrimonio, ya sea en distritos como en edificaciones.

En cuanto a la gestión cultural, hay una decadencia en cuanto a la concientización de protección hacia los valores, la identidad propia y la puesta en valor del patrimonio. Todo esto debe estar relacionado al área de turismo, y trabajarse en conjunto.



Catedral de Paraná, Parroquia Nuestra Señora del Rosario.



Plaza 1° de Mayo

Fuente: Relevamiento fotográfico Noviembre 2016

4.2.6 Zonas críticas degradadas.

Zonas de la ciudad presentan marcados déficits de servicios, vivienda, necesidades básicas insatisfechas, áreas verdes, entre otros, conformando áreas críticas que plantean desafíos de sostenibilidad en varios aspectos, requiriendo la implementación de intervenciones integrales que contemplen distintas acciones sectoriales.



Arroyo Las Viejas





Arroyo La Santiagueña



Arroyo Colorado

Fuente: Relevamiento fotográfico Noviembre 2016

4.2.7 Usos del suelo

Tasa de crecimiento anual de la huella urban (física), dentro de los límites oficiales del municipio	1.77%
Densidad (neta) de la población urbana	4337 hab/km²
Areas verdes por 100.000 habitantes	194 ha
Areas públicas de recreación por 100.000 habitantes	103 ha
Posée un plan de usos del territorio activamente implementado	Sí, en implement.
Existencia de planes integrales o sectoriales estratégicos con visión de largo plazo	No

Fuente: Paraná emergente y sostenible 2016. Equilibrio territorial para la equidad social ambiental y productiva, en base a datos de IDOM (2014) del Censo Nacional de Población 2010 INDEC

El uso del suelo se relaciona directamente a la densidad y la expansión de la huella urbana y la distribución de espacios verdes y recreativos, todo acompañado de la planificación urbana. La densidad de Paraná (43,7 hab/ha) se encuentra por debajo de la media en relación a otras ciudades de sus características. En la comparación a escala de las huellas urbanas de ciudades ICES se puede observar como la de Paraná es de muy baja densidad y con una geometría irregular en la periferia, siguiendo los ejes viales hacia Oro Verde, Colonia Avellaneda y San Benito.

4.2.8 Movilidad: movimientos indicando destinos y razones de traslado



Túnel subfluvial Paraná – Santa Fe.



Puerto Sánchez

Fuente: Relevamiento fotográfico Noviembre 2016

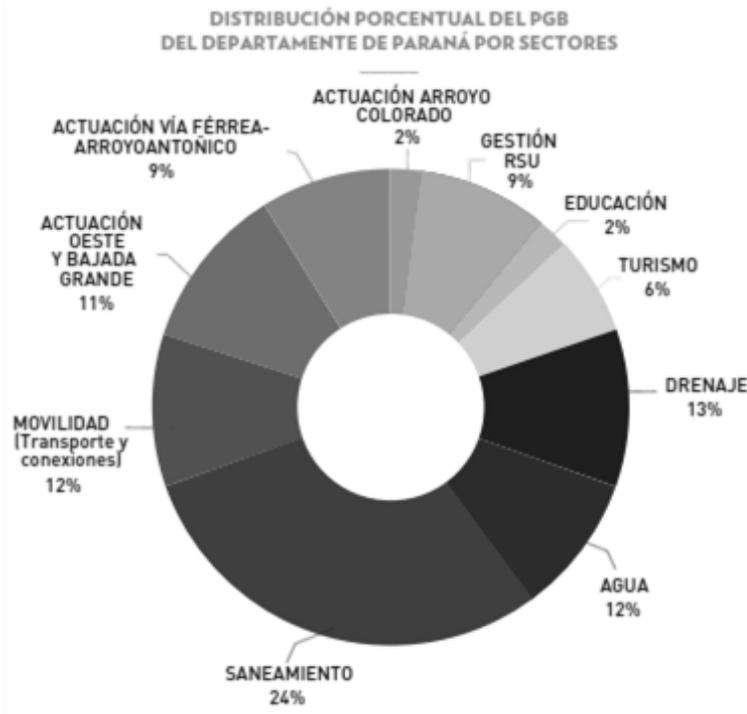
MOTIVO	CANTIDAD	PORCENTAJE
Trabajo	204,326	28.1
Estudio	129,351	17.8
Social/esparcimiento	125,405	17.3
Dejar/buscar	109,032	15
Compras	85,392	11.8
Personal	51,364	7.1
Salud	18,424	2.5
Otros	3,442	0.5

Fuente: Paraná emergente y sostenible 2016. Equilibrio territorial para la equidad social ambiental y productiva, en base a datos de EMD - 2012 SANTA FE -PARANÁ (PTUMA)

DESTINO \ ORIGEN	CENTRO	RESTO	CONURBANO
CENTRO	13	23	52
RESTO	23	14	32
CONURBANO	46	30	14

Fuente: Paraná emergente y sostenible 2016. Equilibrio territorial para la equidad social ambiental y productiva, en base a datos de EMD - 2012 SANTA FE -PARANÁ (PTUMA)

4.2.9 Actividades Económicas



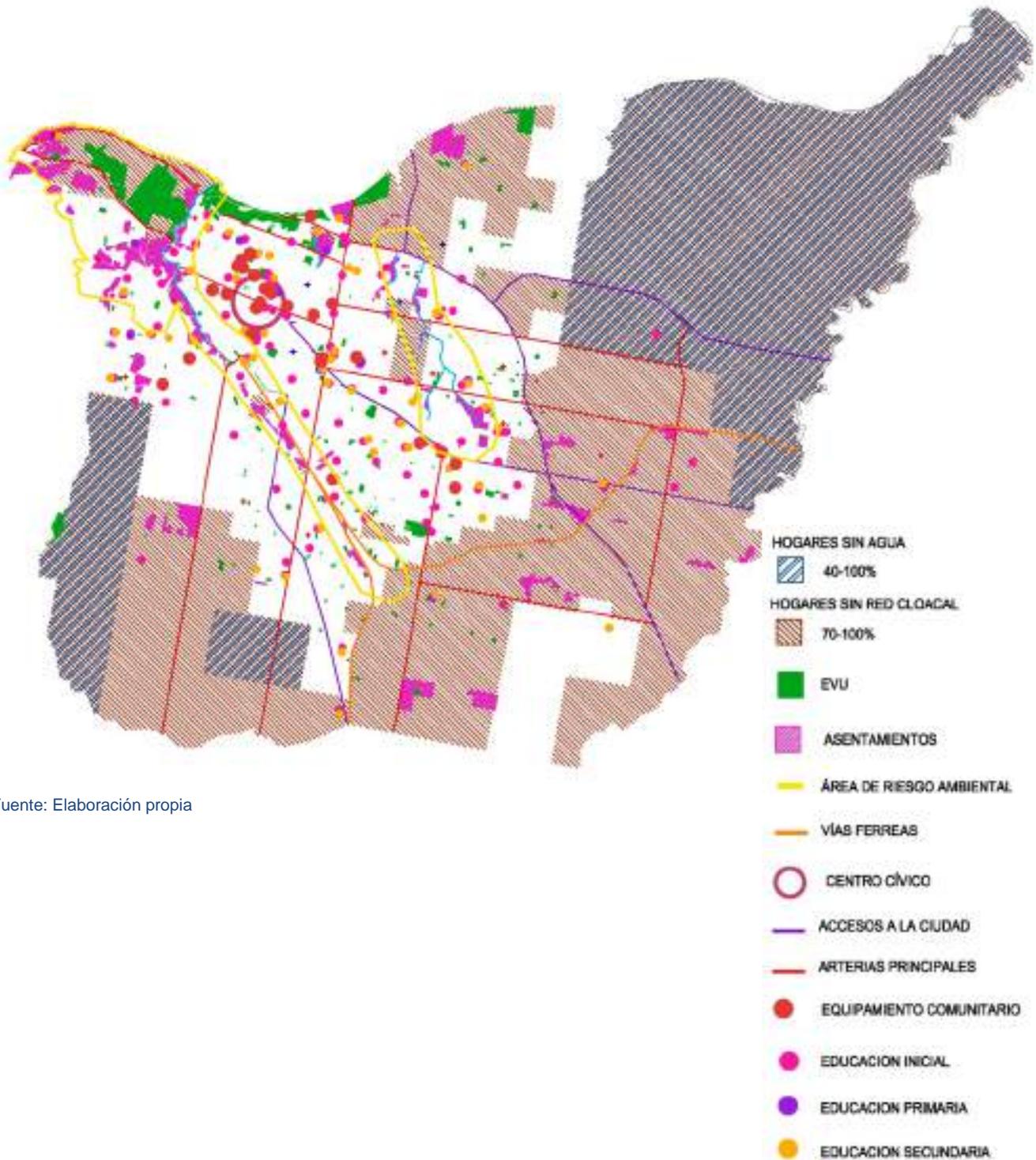
POBLACIÓN OCUPADA DE PARANÁ POR SECTORES DE ACTIVIDAD ECONÓMICA (2011 - 2013)



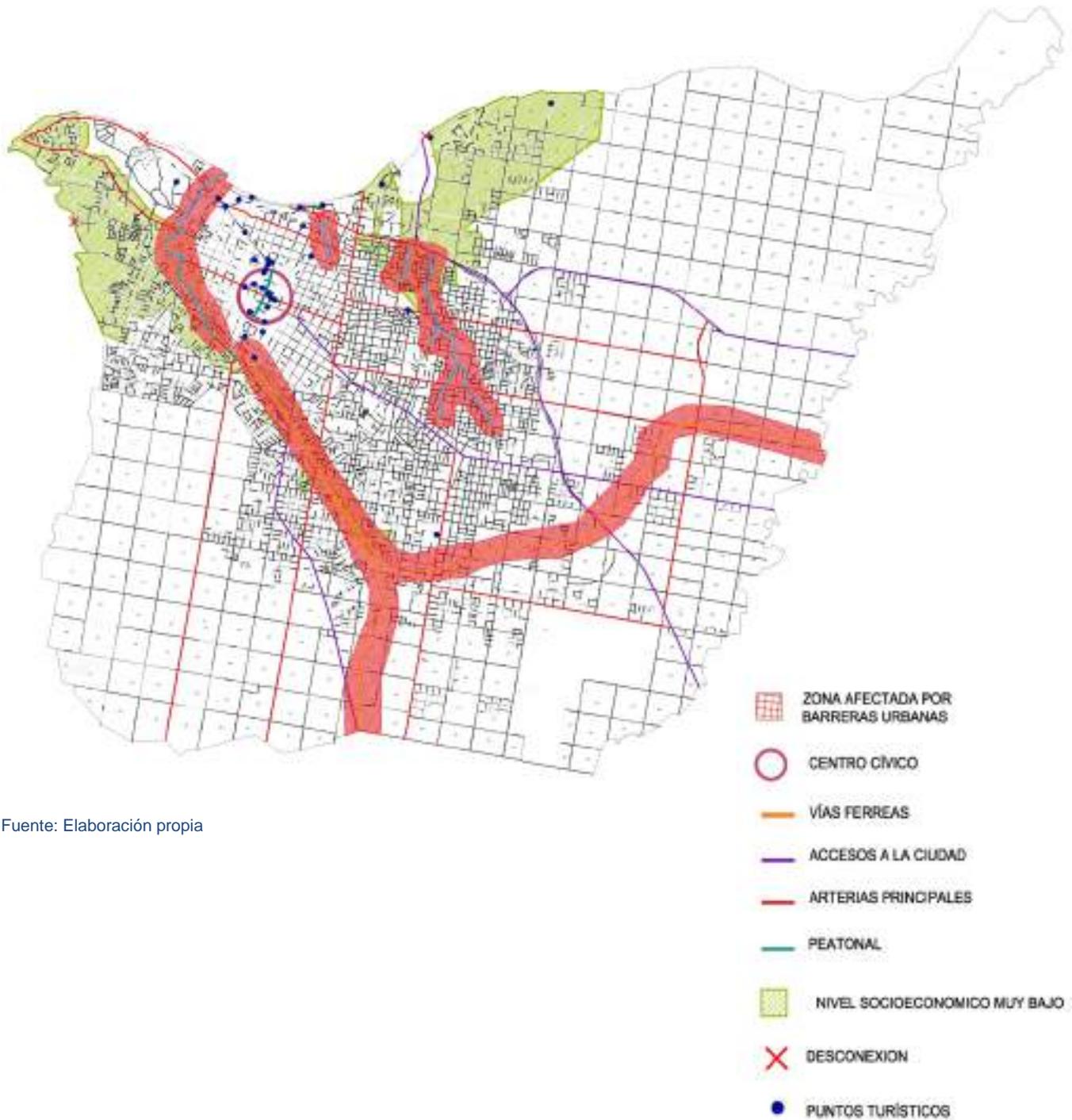
Fuente: Fuente: Paraná emergente y sostenible 2016. Equilibrio territorial para la equidad social ambiental y productiva, en base a datos de EPH (Encuesta Permanente de Hogares) 2014

5. Modelo Actual

El mapa de situación actual, síntesis del diagnóstico previo, pone en evidencia los problemas preponderantes del municipio sobre los que será clave enfocar los programas y proyectos.

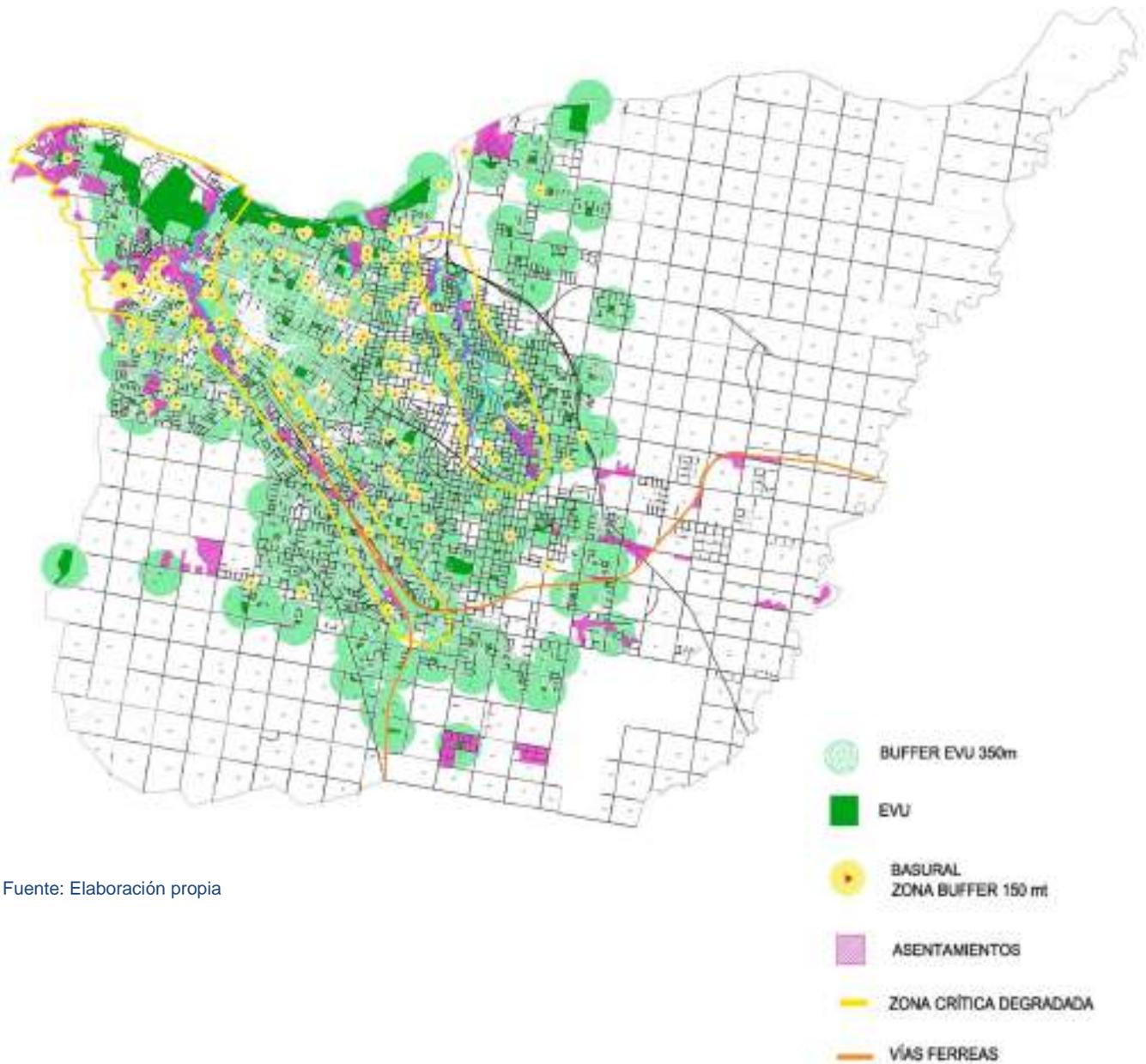


Fuente: Elaboración propia



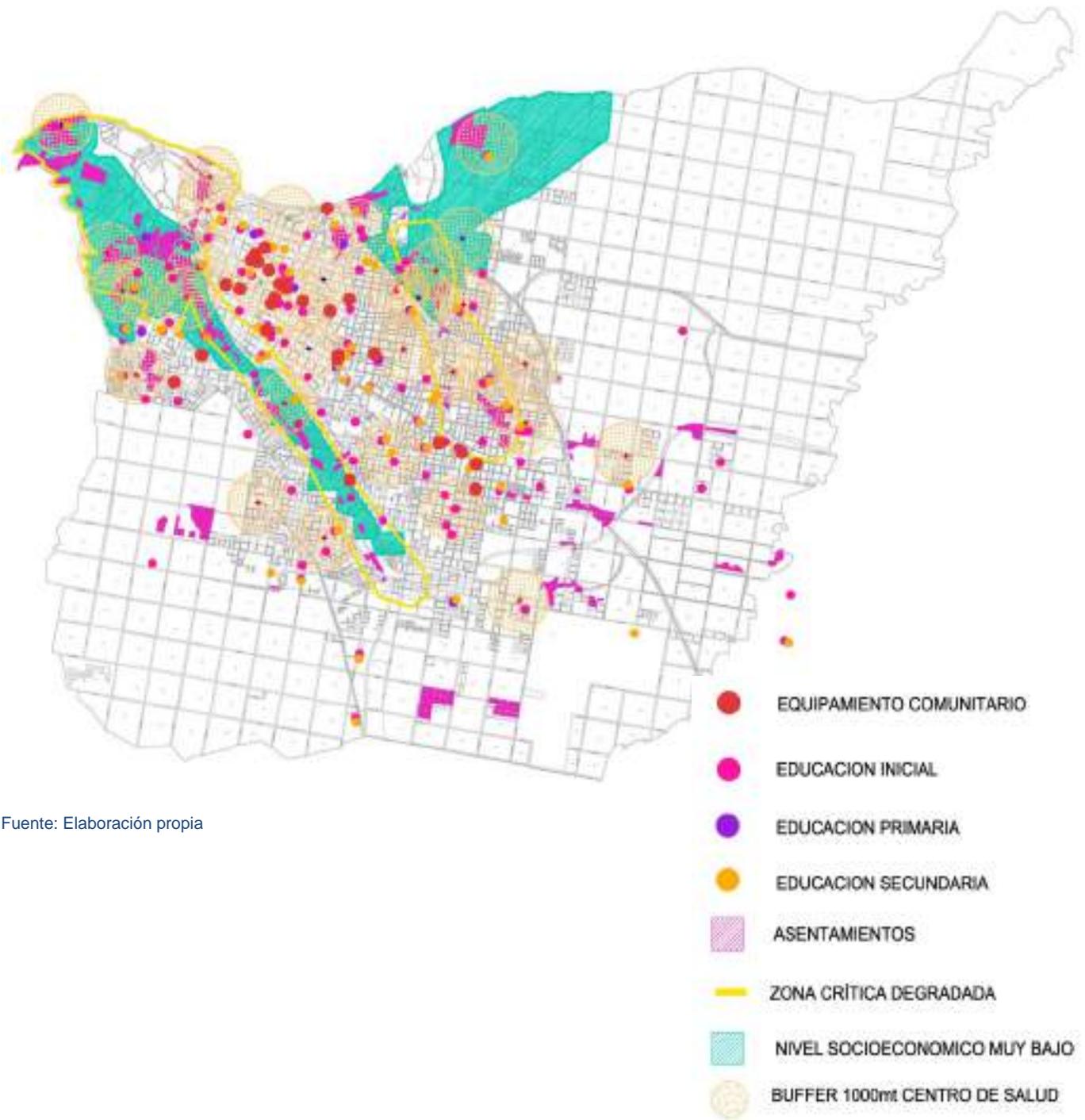
Fuente: Elaboración propia

Con análisis de estos indicadores se evidencia la relación entre las arterias conectivas principales y secundarias, las barreras urbanas y las zonas de desconexión, gran problemática en la ciudad. Se observa la carencia de linealidad en la conectividad, afectada por grandes vacíos urbanos y por las barreras de los arroyos y las vías de los ferrocarriles. La desconexión desde el centro cívico hacia diferentes puntos de la costanera limita los posibles circuitos turísticos que puede potenciar la ciudad, afectando el posible esparcimiento recreativo de paranaenses y turistas.



Fuente: Elaboración propia

Con la superposición de estos indicadores se observa la vinculación de la problemática de las zonas degradadas a partir de la ubicación de los asentamientos (generadores de un hábitat precario en el que se reproduce la pobreza), los basurales a cielo abierto, los arroyos sin saneamiento. Así mismo, los espacios verdes y su falta de ellos en distintos puntos de la ciudad; con respecto a los espacios con potencialidad recreativa en la costanera Oeste, espacio aprovechable turísticamente y a desarrollar a futuro, afectado por el gran Volcadero de la ciudad.



Fuente: Elaboración propia

Superponiendo estos indicadores se puede observar la carencia de equipamiento en las zonas más degradadas, tanto como de educación como de salud y/o comunitarios. Continuando con lo observado en los mapeos anteriores, se concluye que la base de estas situaciones son los asentamientos sobre los arroyos, y la falta de saneamiento, lo que causa problemas de salud en la población y alto nivel de mortalidad, debido a la lejanía a estos centros de salud. Así mismo, hay una alta la deserción escolar en el nivel secundario, y una de las causas es la carencia de establecimientos cercanos.

6. Ejes Problemáticos

El conjunto del análisis territorial puede resumirse ahora en torno a los siguientes problemas o desafíos.

- DESEQUILIBRIOS INTERNOS DE LA ESTRUCTURA URBANA
- PROBLEMAS DEL MODELO EXPANSIVO DE CRECIMIENTO
- RETRASO EN COBERTURA Y CALIDAD DE LAS INFRAESTRUCTURAS URBANAS
- PROBLEMAS DE CONECTIVIDAD Y MOVILIDAD A NIVEL MUNICIPAL Y LOCAL
- FALTA DE MANEJO DE LOS ESPACIOS NATURALES Y EL PERIURBANO
- PROBLEMAS DE ORGANIZACIÓN DEL ESPACIO INDUSTRIAL Y LA LOGÍSTICA (BASURALES)

TIPOS	PROBLEMÁTICA Y DESAFÍOS
Centro	<ul style="list-style-type: none"> - Calidad del espacio público para peatones. - Congestión y conflictos con el uso vehicular. - Renovación del stock edificado/densificación. - Gestión patrimonial.
Barrios consolidados	<ul style="list-style-type: none"> - Completamiento de infraestructuras y conexiones domiciliarias. - Optimización del servicio público de transporte. - Jerarquización y caracterización del viario - Promoción de centros secundarios-subcentros. - Reuso de espacios subutilizados y completamiento de vacantes. - Densificación selectiva con edificación en altura. - Ordenamiento urbano ambiental de márgenes de arroyos.
Dispersos y no Consolidados	<ul style="list-style-type: none"> - Problemas de sostenibilidad del modelo disperso y la baja densidad - Carencias de infraestructuras y servicios de proximidad - Problemas de accesibilidad en transporte público - Falta de espacios públicos de escala zonal - Calidad urbana comprometida a futuro - Conjuntos periféricos con carencias de calidad urbana
Informales	<ul style="list-style-type: none"> - Problemas de precariedad urbana, ambiental y social. - Mala conectividad con la trama urbana general - Mala calidad de la construcción de las viviendas - Conflictos con usos alternativos públicos de los espacios ocupados
Distritos funcionales	<ul style="list-style-type: none"> - Parque industrial: problemas de saneamiento y límites a su expansión, ubicación en un corredor residencial.
Rurales	<ul style="list-style-type: none"> - Problemas de conservación ambiental y paisajística - procesos especulativos ante expectativa de urbanización - espacios naturales con gestión débil y amenazados - sectores de ribera privatizados o subutilizados en el modelo urbano vigente.

Fuente: Paraná emergente y sostenible 2016. Equilibrio territorial para la equidad social ambiental y productiva, en base a datos de IDOM (2014) del Censo Nacional de Población 2010 INDEC

La ciudad debe promover un desarrollo más equilibrado, integrando las realidades urbanas, ambientales y sociales a ambas márgenes de los arroyos, y renovando algunos barrios periféricos con déficit de servicios públicos y equipamientos públicos.

En cuanto al desarrollo urbano-social sostenible, los principales desafíos son: el crecimiento con muy baja densidad, la distribución inequitativa de espacios verdes y recreativos, la marginalidad mencionada a la vera de los arroyos y la fragmentación espacial que estos implican, y los déficits en calidad y cobertura educativa, especialmente en poblaciones más vulnerables. El análisis territorial identificó estas tendencias de crecimiento expansivo y fragmentado, y los desequilibrios internos de la estructura urbana, como las principales amenazas a la sostenibilidad.

Problemáticas sociales

- Saneamiento
- Movilidad
- Educación
- Turismo
- Drenaje
- Agua.

Algunas estrategias para la resolución de estas problemáticas son:

-Recuperar el rol que nunca debió perder el Gobierno Municipal, poder sobre las reglamentaciones vigentes, una decisión política necesaria.

-Instrumentar la actualización de los códigos urbanos, sin intereses minoritarios y pensando en las nuevas generaciones.

-Generación de oportunidades, para que los nuevos inversores vean en Paraná la posibilidad de desarrollo sostenible y sustentable, bajando la carga impositiva y generando servicios

-Cumplimiento efectivo del cuidado del medio ambiente

6.1 Árbol de problemas y estrategias

INTEGRACION SOCIAL

Causas	Problemas	Objetivos	Propuesta
<ul style="list-style-type: none"> • Viviendas bajo cota inundable • Tenencia irregular • Viviendas irrecuperables • Estratos muy bajos • Exposición a basurales 	<ul style="list-style-type: none"> • Inequidad • Pobreza • Inseguridad 	<ul style="list-style-type: none"> • INTEGRACIÓN SOCIAL 	<ul style="list-style-type: none"> • Urbanización de vilas y asentamientos • Construcción de establecimientos educativos, de salud, deportivos, comunitarios y culturales. • Circuitos patrimoniales y turísticos

DESARROLLO URBANO SUSTENTABLE

El modelo de desarrollo urbano sustentable apunta a optimizar la eficacia de los desplazamientos, hacer más equitativo el acceso a bienes, servicios y relaciones sociales (incluidos los transportes) y producir un urbanismo y un sistema de movilidad respetuoso del medio ambiente. Replantear la distribución espacio público y de su uso buscando una forma armónica de convivencia entre los distintos grupos de tránsito, mejora la movilidad y el transporte, y por su intermedio, la calidad de vida urbana.

Causas	Problemas	Objetivos	Propuesta
<ul style="list-style-type: none"> • Vías del FFCC como barreras urbanas • Arroyos como barreras urbanas • Estructura urbana • Grandes predios • Basurales a cielo abierto 	<ul style="list-style-type: none"> • Desconexión Este - Oeste • Espacio público urbano degradado 	<ul style="list-style-type: none"> • DESARROLLO URBANO SUSTENTABLE 	<ul style="list-style-type: none"> • Mejorar comunicación vial • Conectar la ciudad a la Rivera • Jerarquizar circuitos Norte - Sur, Este - Oeste • Plan Hidráulico integral • Recuperar Costanera Oeste • Generar circuitos turísticos

CENTRALIDADES

Causas	Problemas	Objetivos	Propuesta
<ul style="list-style-type: none">• Vías del FFCC como barreras urbanas• Concentración administrativa y comercial en una sola área• Falta de herramientas para potenciar el desarrollo de distintos sectores• Falta de infraestructura• Centralización administrativa• Crecimiento histórico	<ul style="list-style-type: none">• Inexistencia de subcentros administrativos - comerciales• Alta concentración en el área central	<ul style="list-style-type: none">• RECUERACIÓN Y CREACION DE SUBCENTROS• DESCENTRALIZACION	<ul style="list-style-type: none">• Minimización del efecto del FFCC como Barrera Urbana• Mejorar conectividad de transporte público• Reforma y actualización de normativa urbana

TRANSPORTE Y MOVILIDAD

Causas	Problemas	Objetivos	Propuesta
<ul style="list-style-type: none">• Falta de planificación• Barreras físicas y naturales• Falta de conectividad• Escaso acceso a transporte público• Falta de obras• Contaminación de arroyos	<ul style="list-style-type: none">• Escasa conectividad entre centro y periferia	<ul style="list-style-type: none">• SUPERAR BARRERAS	<ul style="list-style-type: none">• Saneamiento de arroyos• Hacer accesible el transporte público en la periferia• Apertura de nuevos pasos a nivel• Apertura de nuevos puentes

Causas	Problemas	Objetivos	Propuesta
<ul style="list-style-type: none"> • Falta de jerarquización de vías • Falta de vías para tránsito pesado • Falta de infraestructura 	<ul style="list-style-type: none"> • Falta de jerarquización de red vial • Priorización de tránsito vehicular 	<ul style="list-style-type: none"> • JERARQUIZACION VIAL • VALORAR AL PEATÓN 	<ul style="list-style-type: none"> • Ordenanza de red de tránsito pesado • Implementación de pares viales • Equipamiento urbano y señalética • Rampas accesibles

PATRIMONIO URBANO

Causas	Problemas	Objetivos	Propuesta
<ul style="list-style-type: none"> • Falta de catalogación de edificios y áreas de valor patrimonial • Falta identificar áreas urbanas con valor urbanístico y ambiental • Falta preservación de edificios y áreas patrimoniales 	<ul style="list-style-type: none"> • Deterioro del patrimonio urbano • Falta de identidad local 	<ul style="list-style-type: none"> • RECUPERACION DEL PATRIMONIO 	<ul style="list-style-type: none"> • Creación de circuitos turísticos • Puesta en valor de EPH • Ordenanza para la preservación de bienes catalogados • Rehabilitación de áreas con valor ambiental y paisajístico

ESPACIOS VERDES

Causas	Problemas	Objetivos	Propuesta
<ul style="list-style-type: none"> • Irregular distribución de espacios verdes • Deterioro del borde costero • Falta preservación y mantenimiento de áreas • Proliferación de Basurales a cielo abierto • Falta de controles ambientales • Fata de educación civil 	<ul style="list-style-type: none"> • Corredores verdes de arroyos degradados • Abandono de espacios costeros • Falta de espacios verdes en ciertas áreas • Deficiente gestión de residuos sólidos urbanos 	<ul style="list-style-type: none"> • RECUPERACION DEL SUELO PARA NUEVOS ESPACIOS VERDES • GESTIÓN INTEGRAL DE RSU 	<ul style="list-style-type: none"> • Ordenanza de Plan de Gestión Integral de RSU • Separación en origen • Sensibilización y concientización. Educación ambiental • Erradicación y/o reubicación de basurales • Recuperación de lugares contaminados

HABITAT Y VIVIENDA

Causas	Problemas	Objetivos	Propuesta
<ul style="list-style-type: none"> • Equipamiento de salud insuficiente • Equipamiento educativo insuficiente • Exclusión social • Falta de infraestructra esencial 	<ul style="list-style-type: none"> • Parte de la población no accede de manera adecuada a servicios • Necesidades basicas insatisfechas 	<ul style="list-style-type: none"> • AMPLIACIÓN DE REDES DE INFRAESTRUCTURA Y EQUIPAMIENTO 	<ul style="list-style-type: none"> • Unidades de inclusión social • Creación de equipamiento de salud, educación, cimunitaria, deportiva y cultural • Ampliación de redes de servicios • recuperación de predios en desuso para equipamiento • Prolongación de recorridos de líneas de transporte público de pasajeros

Causas	Problemas	Objetivos	Propuesta
<ul style="list-style-type: none">• Falta de oferta habitacional• Inaccesibilidad al crédito• Fata de suelo urbano• Falta de planificación	<ul style="list-style-type: none">• Déficit habitacional	<ul style="list-style-type: none">• SOLUCIONAR EL DÉFICIT DE MANERA CUALITATIVA Y CUANTITATIVA	<ul style="list-style-type: none">• Plan para la construcción de viviendas en tierras fiscales vacantes para grupos familiares.• Obras de mejora, refacción y ampliación para viviendas con bajo CALMAT• Reubicación de asentamientos a a vera de los arroyos

Causas	Problemas	Objetivos	Propuesta
<ul style="list-style-type: none">• Exclusión social• Vulnerabilidad económica• Ruptura de la trama urbana• Flata de planificación	<ul style="list-style-type: none">• Existencia de villas y asentamientos	<ul style="list-style-type: none">• RECONSTRUCCIÓN DE LA TRAMA	<ul style="list-style-type: none">• Apertura de calles cosiendo la trama urbana existente• Consolidacion de calles existentes• Apertura de accesos a asentamientos• Reubicación de viviendas afectadas por inundaciones directas con los arroyos

7. Modelo Deseado

Tabla con indicadores deseados

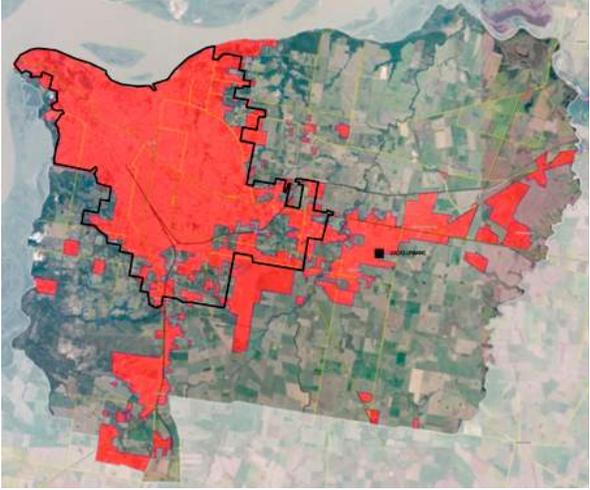
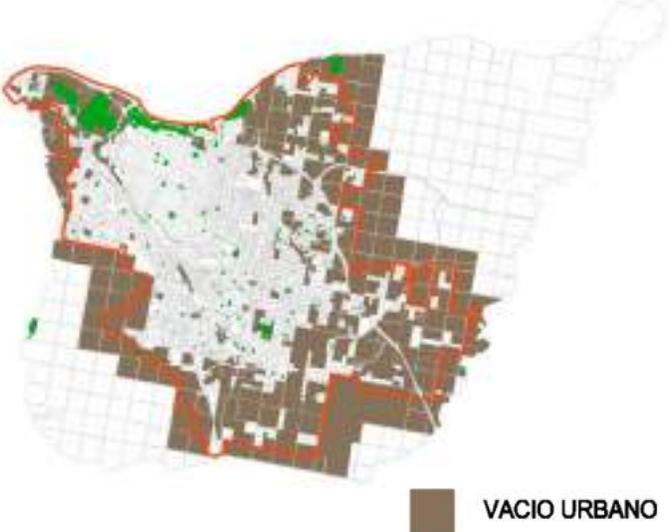
Provincia: Entre Ríos

Municipio: Paraná

Dato	DATOS CENSO 2010	CORTO	MEDIANO	LARGO
	INDEC	PLAZO - 2019	PLAZO - 2025	PLAZO - 2030
	%	%	%	%
Hogares Sin Agua	0,93	0,60	0,30	0,00
Hogares sin cloacas	26,04	20,05	9,50	0,00
Hogares sin electricidad	2,67	1,40	0,50	0,00
Hogares sin gas	50,44	35,50	22,30	7,00
Hogares con tenencia irregular de la vivienda	14,00	10,80	6,50	2,50
Viviendas irrecuperable	1,36	0,90	0,20	0,00
Viviendas con materiales inconvenientes	12,40	10,40	8,30	4,70
Desocupación general	5,92	2,50	1,00	0,00
Trabajo Infantil	4,23	1,50	0,00	0,00
Desempleo Juvenil	14,77	8,60	5,55	1,20
Desocupación Femenina	3,96	3,50	2,25	1,5
Tasa Analfabetismo	5,85	3,86	1,65	0,00
Población adulta sin educación superior	81,84	70,65	62,50	51,40
Mortalidad Infantil (%)	1,13	0,96	0,23	0,00

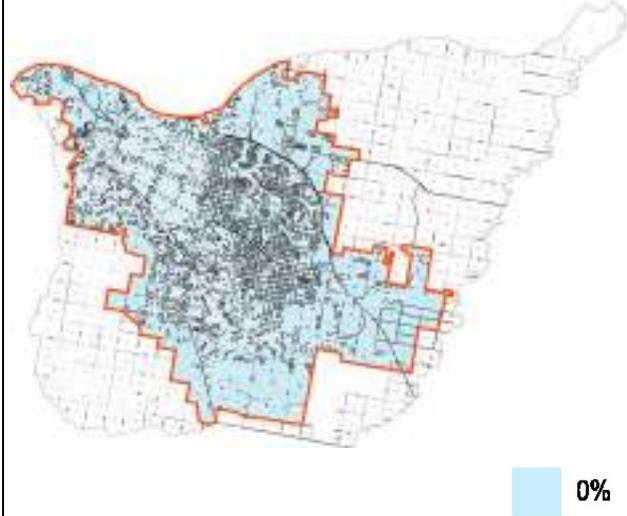
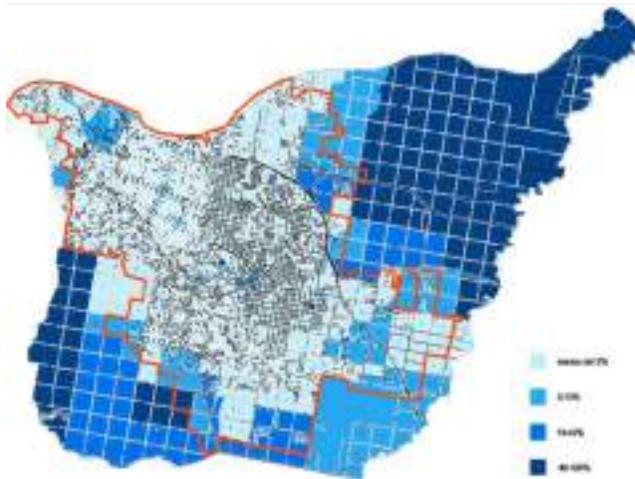
Fuente: Elaboración propia con SSPT en base a datos del Censo Nacional de Población 2010 INDEC.

Comparación de Mapas del Modelo Actual y Deseado

MODELO ACTUAL	MODELO DESEADO
<p style="text-align: center;">MANCHA URBANA</p> <p>Se muestran la mancha urbana actual y la comparación con la expansión urbana planificada con el fin de fomentar el uso racional de las tierras productivas y suelo urbano priorizando la consolidación y el completamiento de la planta urbanizada.</p> <p>La mancha urbana actual presenta una problemática en cuanto a su desarrollo, por la multiplicidad de espacios o lotes vacantes (vacíos urbanos), que se desarrollan como barreras para alcanzar la equidad social y la conectividad en el territorio. En el siguiente mapeo se muestran las vacancias sobre la mancha urbana actual y su más próxima periferia, lo que nos lleva a concluir que la expansión futura de esta mancha a largo plazo será, justamente, de densificación sobre la misma.</p> <p>El análisis de borde de la expansión actual y tendencial se detalla en el Anexo N° 1 página 86.</p> <p>Este escenario se sustenta principalmente en la densificación de áreas ya consolidadas, ocupando vacíos urbanos y elevando la altura de edificación, fortaleciendo el funcionamiento de las zonas urbanizadas que cuenten con la dotación de todos los servicios e infraestructuras básicas: provisión regular de agua potable y energía eléctrica, sistema colectivo de evacuación de líquidos cloacales, pavimento, recolección de residuos y accesibilidad vial permanente. Es muy importante tener en cuenta que la densificación de algunas áreas urbanas pasaría a condicionar los hábitos de la población local, en cuanto implicaría aumentar la concentración y altura de la edificación.</p> <p>Mediante estas acciones a continuación se detallarán las áreas de acción y estrategias para la futura densificación de la mancha urbana de la ciudad de Paraná. Para esta “expansión” progresiva, el eje de acción es cubrir de servicios y equipamiento la mancha, haciendo foco en proyectos de Vialidad, que marcan el modelo tendencial de la mancha urbana y su crecimiento.</p>	
	

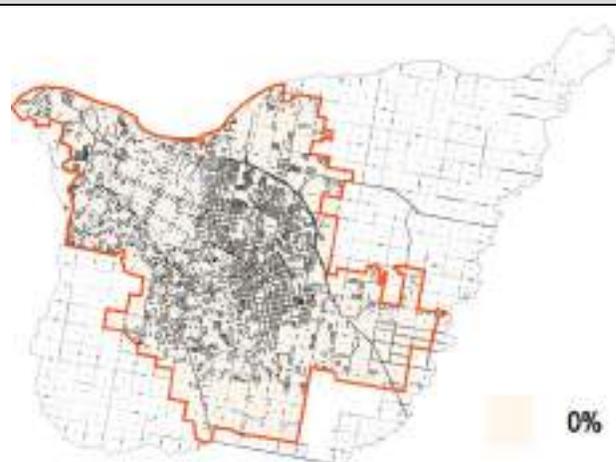
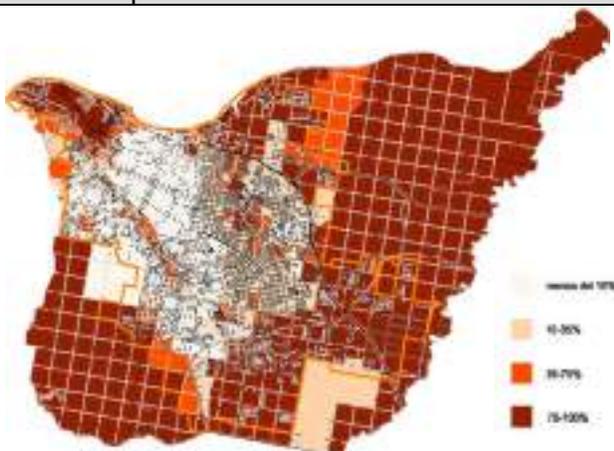
COBERTURA RED DE AGUA

Si bien el servicio de agua potable cuenta con adecuados niveles de cobertura, calidad y continuidad, la densificación de la mancha urbana presupone la dotación de red total de la mancha actual, para el abastecimiento y cubrimiento total del servicio, desarrollando la calidad de vida equitativa.



COBERTURA RED DE CLOACAS

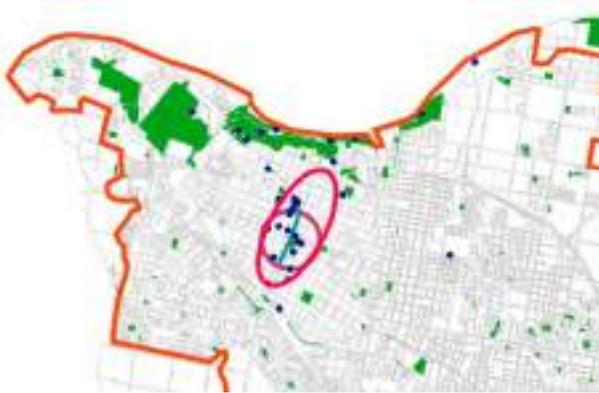
En el caso del servicio, es marcado el contraste entre las zonas centro e intermedia con el resto de la ciudad. Esto supone tejidos urbanos de mala calidad ambiental y de servicios en gran parte de la ciudad (problemas de cobertura, de calidad y de gestión). Al igual que con la cobertura de red de agua, se busca la provisión de red total de la mancha urbana, cubriendo con la totalidad del servicio. Se plantea como el marco necesario para programar la ampliación de la red cloacal en las áreas no servidas, priorizando las zonas más densas de población y las conurbaciones, y la construcción de una nueva planta de tratamiento.



Fuente: Elaboración propia

AREA CENTRAL Y COMERCIALES

Se plantean nuevos subcentros administrativos, y el desarrollo de un nuevo subcentro cívico comercial, además de nuevos corredores identificados, comerciales, turísticos o gastronómicos. Este proceso tendrá consecuencias sobre la congestión vial y la revalorización de las zonas periféricas, así como el desarrollo del turismo y la economía.



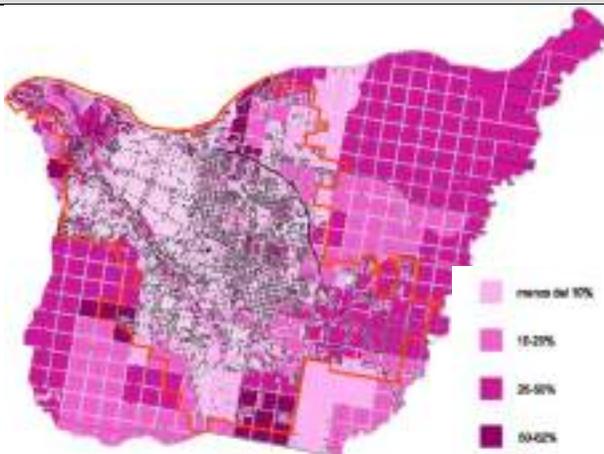
- CENTRO CÍVICO
- POLO COMERCIAL
- PEATONAL EXISTENTE
- PUNTOS TURÍSTICOS



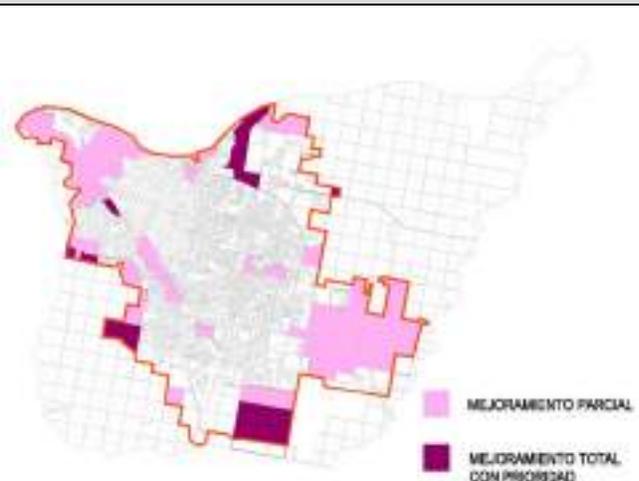
- NUEVO CENTRO ADMINISTRATIVO (UNIDAD MUNICIPAL EXISTENTE)
- CENTRO CÍVICO
- NUEVO CENTRO CÍVICO
- POLO COMERCIAL
- NUEVO CORREDOR COMERCIAL
- PEATONAL EXISTENTE
- CORREDOR GASTRONÓMICO
- CIRCUITO TURÍSTICO
- PUNTOS TURÍSTICOS

VIVIENDAS CONSTRUIDAS POR EL ESTADO

La falta de suelo urbano disponible a precios razonables dificulta mucho la promoción de viviendas para grupos sociales más desfavorecidos en el contexto urbano, por lo que la promoción de vivienda social en grandes predios alejados al núcleo urbano está contribuyendo al modelo urbano disperso. Este modelo impacta en los territorios limítrofes, en especial, Oro Verde, Colonia Avellaneda y San Benito. En estos municipios, el precio del suelo es bajo y no existe planificación urbana, por lo que se está generando un modelo disperso, de baja calidad y con déficit de servicios y equipamientos públicos. El déficit de vivienda cuantitativo promedio de la ciudad posee distintas realidades a nivel zonal.



Fuente: Elaboración propia en base a datos del Censo Nacional de Población 2010 INDEC

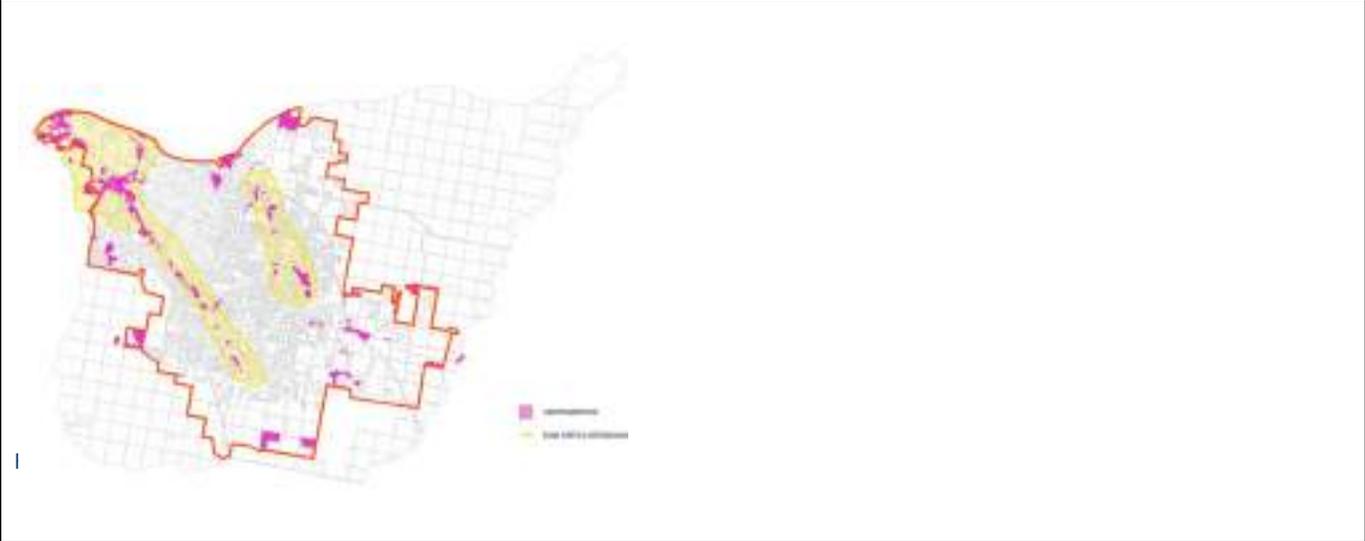


Fuente: Elaboración propia

ASENTAMIENTOS INFORMALES Y ZONAS CRÍTICAS DEGRADADAS

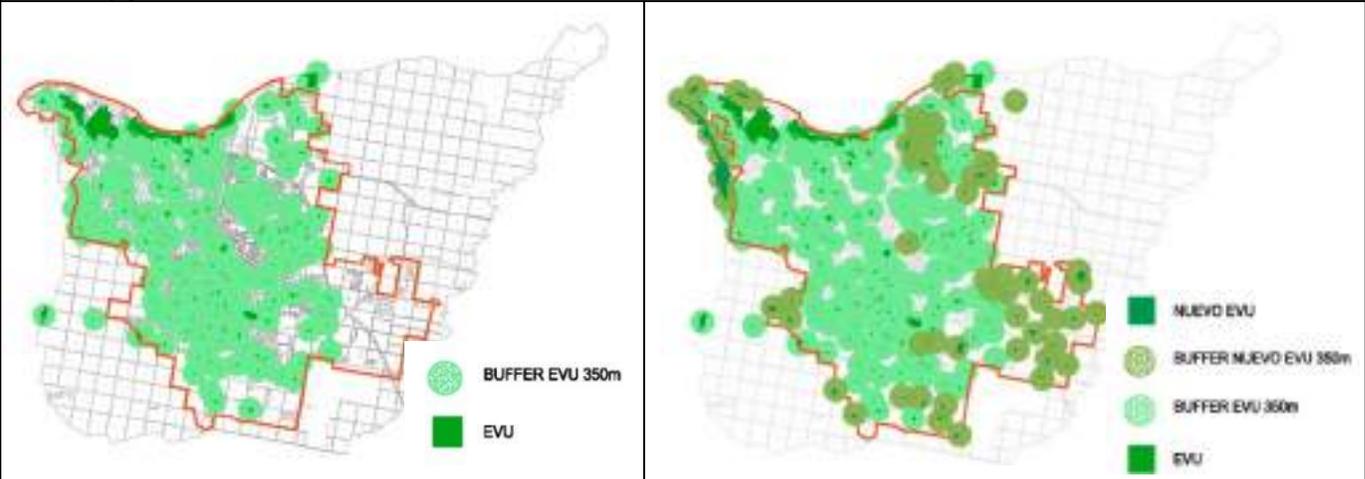
Mediante las operaciones urbanas anteriormente mencionadas, que abarca una serie de transformaciones con respecto al saneamiento, la equitativa distribución de servicios, nuevos espacios verdes y puentes conectivos, las zonas críticas del Corredor Antoñico, el Arroyo Colorado-Las Viejas y Bajada Grande irán desapareciendo de manera progresiva.

Los arroyos de Las Tunas, Las Viejas, Culantrillo, la Santiagueña y el Antoñico (el más relevante, que divide a la Ciudad en este y oeste) que configuran el desarrollo de la ciudad y en las últimas décadas han crecido asentamientos informales en las barrancas y áreas inundables y que han deteriorado los cauces de los arroyos, serán reubicados y/o urbanizados. Así como también se recuperarán predios en desuso y se generarán planes para la construcción de viviendas en tierras fiscales vacantes para grupos familiares.



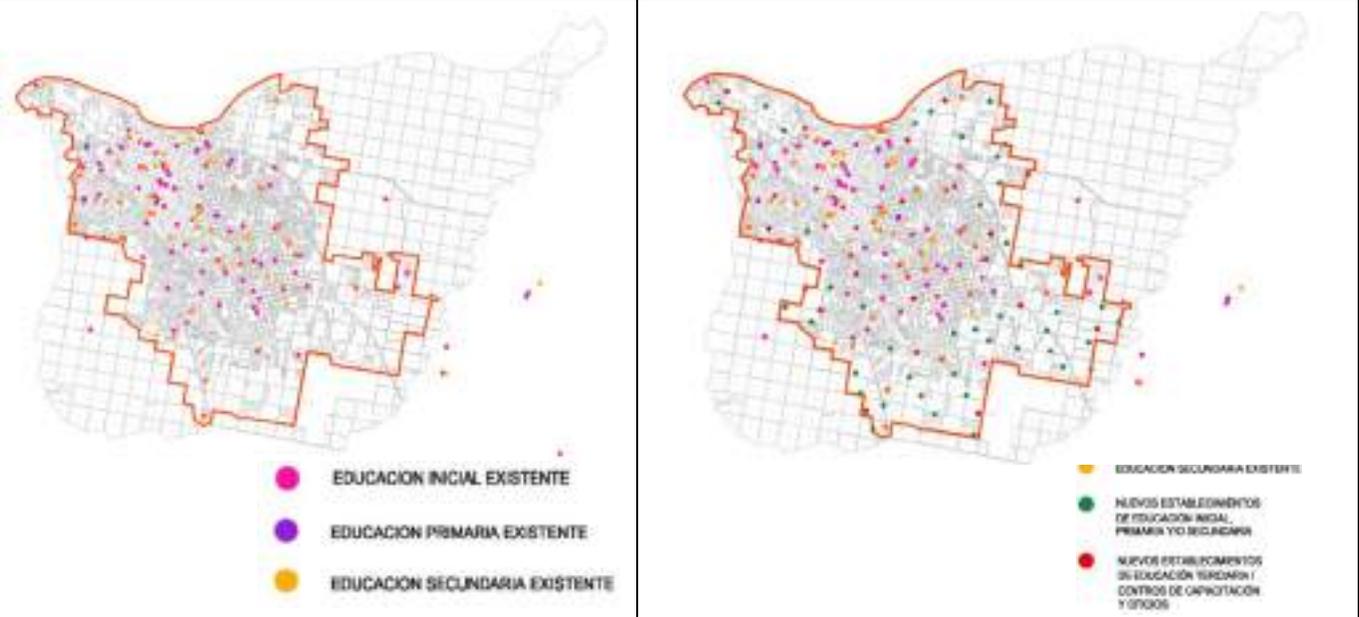
NUEVOS ESPACIOS VERDES URBANOS Y PROTECCIÓN DEL PAISAJE

La distribución inequitativa de espacios verdes y recreativos apunta al desarrollo urbano-social sostenible. Balanceando la distribución espacial, se apunta al desarrollo de los lineamientos estratégicos de equidad, competitividad económica (a raíz del turismo generado por el gran borde costero) y servicios ambientales sostenibles.



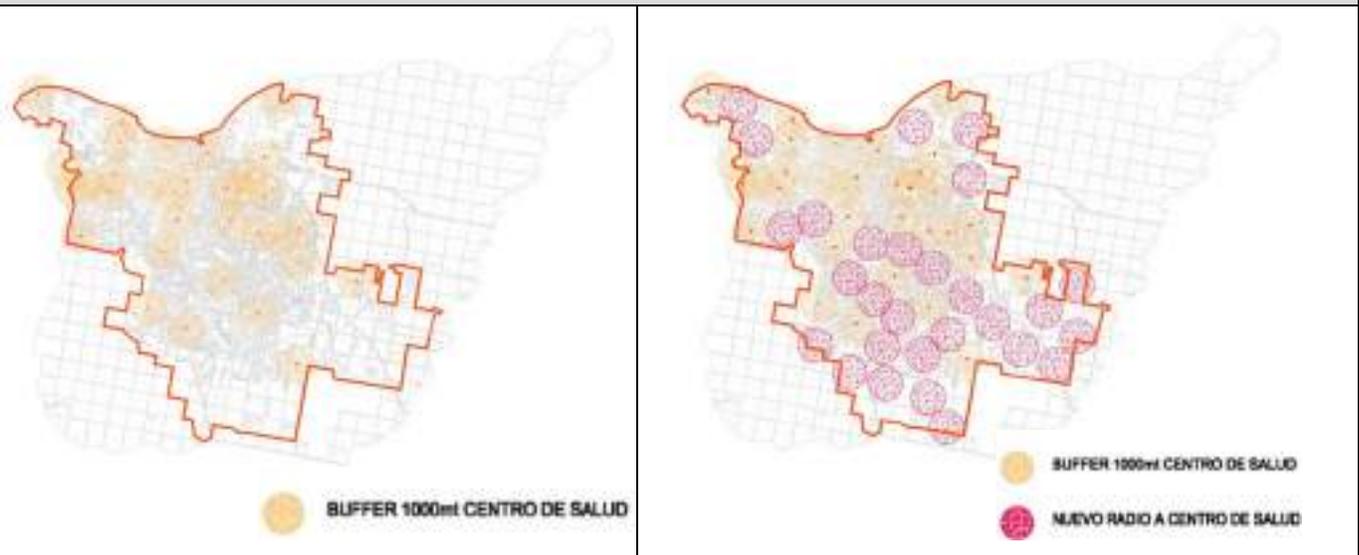
NUEVOS ESTABLECIMIENTOS EDUCATIVOS

Si bien los niveles de cobertura en los distintos niveles son buenos, aún quedan importantes desafíos en cuanto a calidad, equidad y retención. Ante la carencia de oferta de capacitación para aquellos que abandonan la escuela, se ubican estratégicamente nuevos centros, principalmente las áreas con mayor número de deserción, así se genera un sistema de células educativas accesibles a todos. Además, ampliar las infraestructuras educativas necesarias, ya sea con la construcción de nuevos establecimientos y mobiliario, o con la rehabilitación y ampliación de infraestructura existente, tanto para la formación secundaria como la primaria y la inicial.



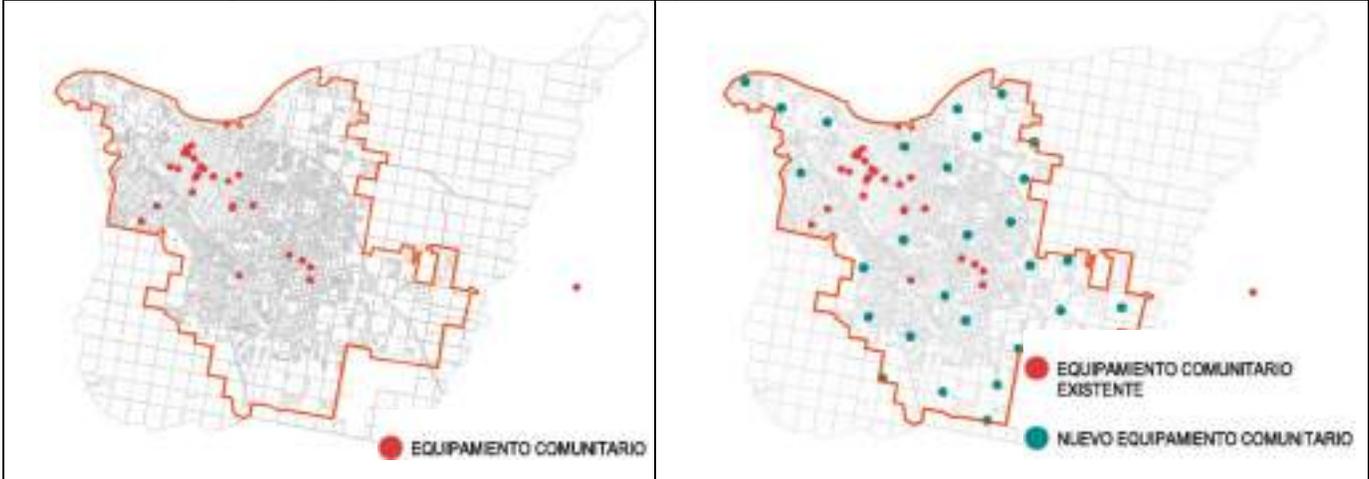
NUEVOS ESTABLECIMIENTOS DE SALUD

Se busca cubrir la mancha con buffers de alcance de 1000 metros a establecimientos de salud, principalmente las zonas de riesgo ambiental, junto a un plan de reubicación de asentamientos para que sea posible el saneamiento de los arroyos. Los nuevos establecimientos se ubicarán, así como todo lo considerado “nuevo equipamiento”, sobre los vacíos urbanos anteriormente desarrollados, dotando así de calidad la mancha actual.



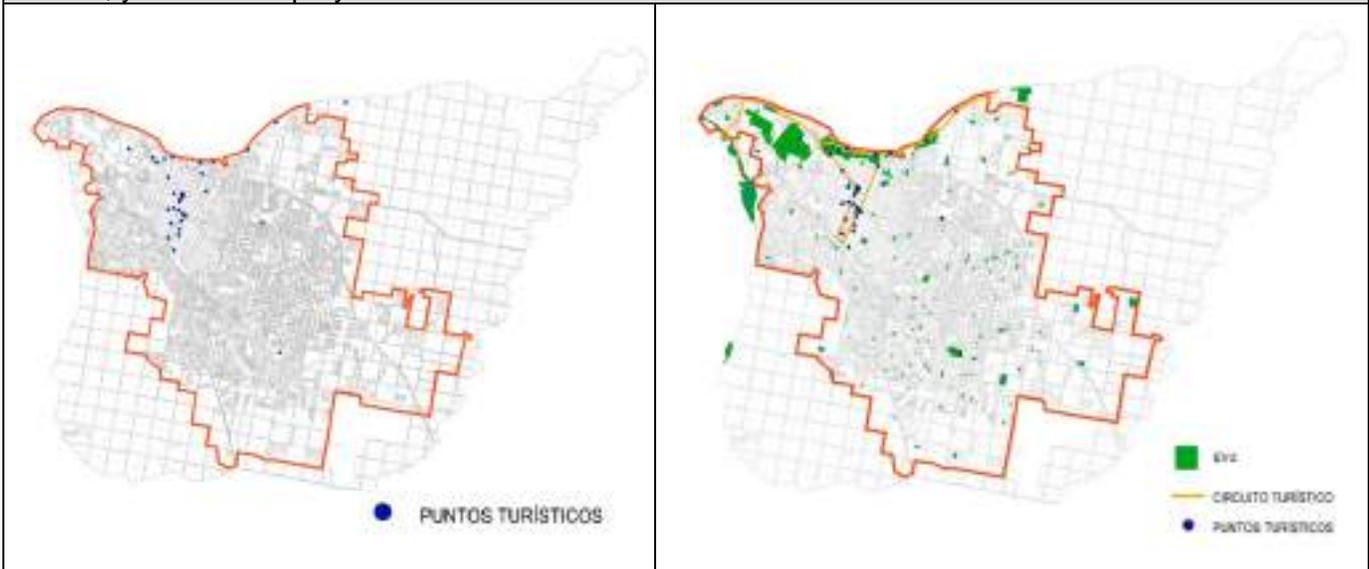
NUEVOS EQUIPAMIENTOS COMUNITARIOS

Se plantea cubrir equitativamente la oferta de equipamiento comunitario para abastecer las zonas carentes de ellos, sobre los vacíos urbanos analizados. De esta manera la población más excluida tendrá acceso a muchos servicios de los que en la actualidad no disponen, como también podrá empezar a dialogar íntegramente con el municipio y participando de él.



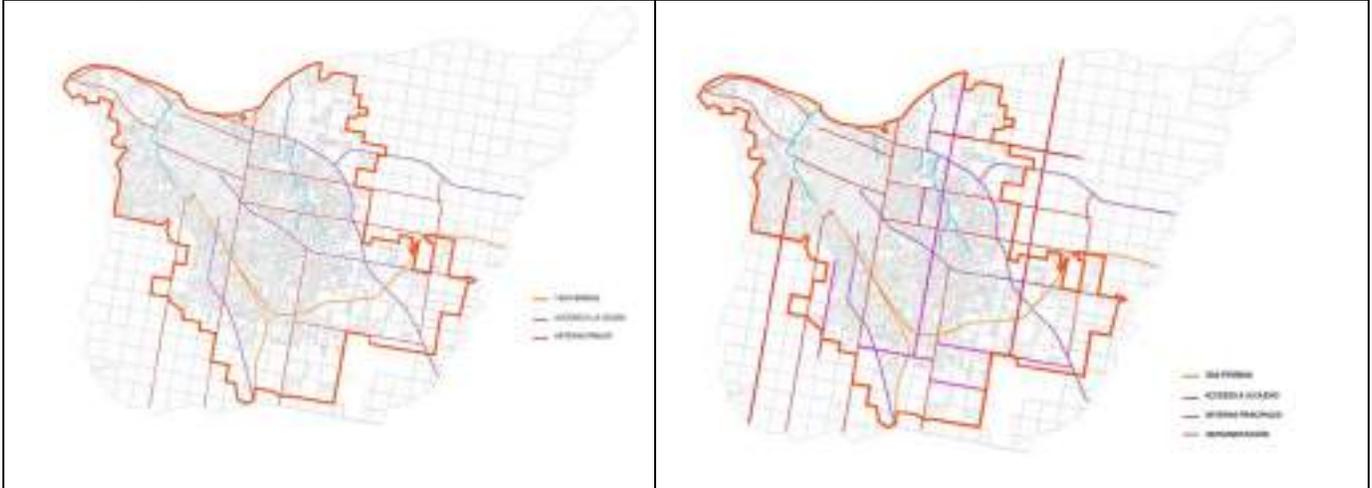
CORREDORES TURÍSTICOS

El Turismo es percibido como una actividad que crea puestos de trabajo y que trae beneficios económicos en la localidad. En ese sentido, el desarrollo de nuevos proyectos podría fortalecer a Paraná como destino turístico, mediante el impulso a distintas modalidades (urbano, de convenciones, recreativo y deportivo), que apuntan a diversos públicos regionales y nacionales. La puesta en valor del patrimonio histórico cultural comenzada con las obras del Bicentenario de la ciudad, a través de las cuales se pusieron en valor 27 monumentos de la capital provincial, debe continuarse en el tiempo, con una ampliación de la oferta de espacios turísticos por medio de normativas de protección históricas y ambiental, dándole valor a los hitos de la ciudad. Esta línea de acción se vincula con la extensión de las playas al oeste, la revitalización turística de Bajada Grande, el desarrollo del Parque Nuevo, el proyecto privado en Puerto Urquiza, la renovación del sector urbano entre Parque Nuevo y el Río incluyendo la prolongación de la rambla, las mejoras en el sector costero central, y los nuevos proyectos al este de la ciudad.



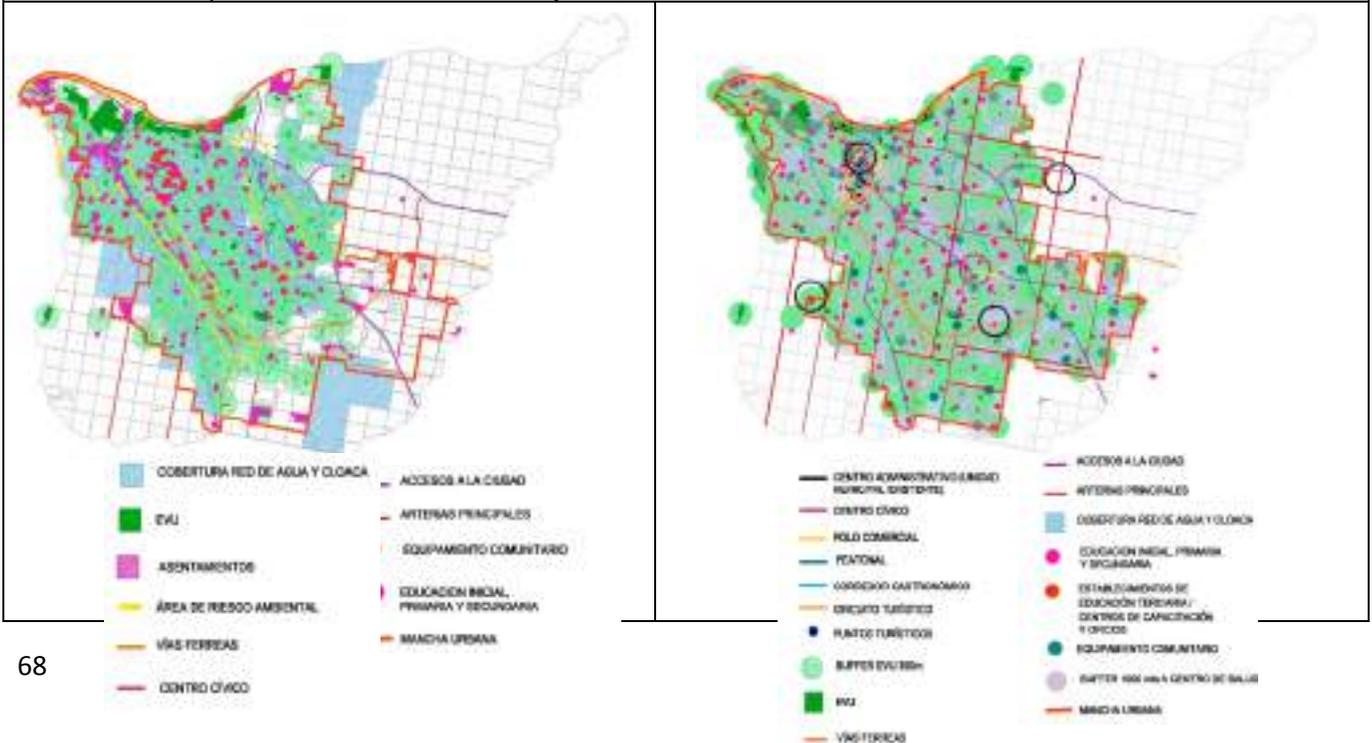
MOVILIDAD URBANA (CONECTIVIDAD Y TRANSPORTE)

La elaboración de un Plan de Movilidad deberá contemplar estas acciones a corto plazo, como la reorganización el transporte Colectivo, jerarquización circuitos Norte - Sur, Este – Oeste, repavimentación y ensanche de veredas, implementación de pares viales, minimización del efecto del FFCC como Barrera Urbana con puentes y pasos a nivel, etc. Además, acciones a mediano plazo, como mejorar la conectividad externa, fortaleciendo la estructura primaria de vialidad, etc.



SINTESIS DEL MODELO

El modelo deseado nos muestra la ciudad de Paraná de manera ideal, concluyendo en un escenario deseado con la superposición de los mapas individuales, equitativamente distribuido para toda la sociedad en cuanto a espacios verdes, equipamiento y servicios. Se muestra la anulación de las áreas con riesgo ambiental y los asentamientos a la vera de los Arroyos, así como la multiplicidad de centros administrativos y cívicos, como la variedad de corredores comerciales, gastronómicos, turísticos, etc. La completa cobertura de servicios básicos para la mancha urbana, para una futura expansión de la ciudad, todo acompaña a la realización de la “ciudad productiva” que queremos para Paraná, junto con su par urbano, Santa Fe. También la equitativa distribución de espacios verdes y la recuperación del borde costero del Noroeste, junto con las nuevas accesibilidades de conectividad y transporte, que apuntan a la equidad social y a una ciudad sostenible. La aparición de centros de capacitación para el desarrollo competitivo de los ciudadanos y así, de la ciudad en sí misma.



MAPA MODELO DESEADO:



REFERENCIAS:

- | | |
|--|---|
| CENTRO ADMINISTRATIVO (UNIDAD MUNICIPAL EXISTENTE) | ACCESOS A LA CIUDAD |
| CENTRO CÍVICO | ARTERIAS PRINCIPALES |
| POLO COMERCIAL | COBERTURA RED DE AGUA Y CLOACA |
| PEATONAL | EDUCACION INICIAL, PRIMARIA Y SECUNDARIA |
| CORREDOR GASTRONÓMICO | ESTABLECIMIENTOS DE EDUCACIÓN Terciaria / CENTROS DE CAPACITACIÓN Y OFICIOS |
| CIRCUITO TURÍSTICO | EQUIPAMIENTO COMUNITARIO |
| PUNTOS TURÍSTICOS | BUFFER 1000 mts A CENTRO DE SALUD |
| BUFFER EVU 350m | MANCHA URBANA |
| EVU | |
| VÍAS FERREAS | |

8. Lineamientos estratégicos

Para la formulación de los lineamientos estratégicos propuestos se consideraron distintas líneas de acción sobre tres entornos o medios, definidos a partir de una categorización muy elemental del territorio analizado, limitada a una diferenciación entre el soporte territorial, las actividades antrópicas sobre el territorio y la articulación o mediación que entre éstos debe establecer el sistema institucional:

- Acciones sobre el medio socio-económico y cultural
- Acciones sobre el medio físico (territorio y ambiente)
- Acciones sobre el medio político-institucional

Por tratarse de un Plan focalizado en los aspectos sociales, territoriales y ambientales del municipio, en los lineamientos estratégicos que a continuación se presentan (derivados del diagnóstico y que orientarán las propuestas de intervención) predominan las acciones sobre el medio físico. No obstante, las acciones de índole socio-económico-cultural y político institucional están integradas en la mayoría de los lineamientos e incluso son estructurantes de algunos de ellos.

Estos estarán directamente relacionados con las potencialidades a explotar y las limitaciones a contrarrestar del Gran Paraná

Potencialidades:

- el paisaje
- el patrimonio arquitectónico
- sus activos histórico-culturales y naturales
- su integración con el río Paraná y con los diferentes arroyos urbanos
- oportunidades productivas del desarrollo.

Limitaciones/problemas:

- la marginalidad
- la contaminación
- la congestión
- el crecimiento disperso
- carencia de infraestructuras en las redes y servicios urbanos básicos: agua, saneamiento, drenaje y residuos sólidos
- la vulnerabilidad de la ciudad ante riesgos naturales

TIPOS	PROBLEMÁTICAS/DESAFÍOS
CENTRO	CALIDAD PEATONAL EN ESPACIOS PÚBLICOS CONGESTIÓN VEHICULAR DENSIFICACIÓN GESTIÓN DEL PATRIMONIO
BARRIOS CONSOLIDADOS	INFRAESTRUCTURA Y CONEXIÓN DOMICILIARIA OPTIMIZACIÓN EN EL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO JERARQUIZACIÓN VIAL PROMOCIÓN DE SUBCENTROS REUTILIZACIÓN DE ESPACIOS VACANTES DENSIFICACIÓN EDILICIA EN ALTURA ORDENAMIENTO AMBIENTAL EN MÁRGENES DE ARROYOS
DISPERSOS Y NO CONSOLIDADOS	CARENCIA EN INFRAESTRUCTURA Y SERVICIOS PRÓXIMOS INACCESIBILIDAD EN TRANSPORTE PÚBLICO FALTA DE ESPACIOS PÚBLICOS CALIDAD URBANA COMPROMETIDA CARENTES CONJUNTOS PERIFÉRICOS
INFORMALES	PRECARIEDAD AMBIENTAL Y SOCIAL FALTA DE CONECTIVIDAD MALA CALIDAD DE CONSTRUCCIÓN EN VIVIENDAS CONFLICTOS DE ESPACIOS PÚBLICOS OCUPADOS
DISTRITOS FUNCIONALES	PARQUE INDUSTRIAL: FALTA DE SANEAMIENTO
RURALES	PROBLEMAS DE CONSERVACIÓN AMBIENTAL - PAISAJÍSTICA ESPECULACIÓN INMOBILIARIA ANTE SUPUESTA URBANIZACIÓN ESPACIOS NATURALES AMENAZADOS RECTORES DE LA RIVERA PRIVATIZADOS

El conjunto del análisis territorial puede resumirse ahora en torno a los siguientes desafíos, que serán los desarrollados en este informe propositivo:

- DESEQUILIBRIOS INTERNOS DE LA ESTRUCTURA URBANA
- PROBLEMAS DEL MODELO EXPANSIVO DE CRECIMIENTO
- RETRASO EN COBERTURA Y CALIDAD DE LAS INFRAESTRUCTURAS URBANAS
- PROBLEMAS DE CONECTIVIDAD Y MOVILIDAD ENTRE LA PERIFERIA Y LA RIBERA
- FALTA DE MANEJO DE LOS ESPACIOS NATURALES Y EL PERIURBANO
- PROBLEMAS DE ORGANIZACIÓN DEL ESPACIO INDUSTRIAL Y LA LOGÍSTICA (BASURALES)

La ciudad debe promover un desarrollo más equilibrado, integrando las realidades urbanas, ambientales y sociales a ambas márgenes de los arroyos, y renovando algunos barrios periféricos con déficit de servicios públicos y equipamientos públicos.

En cuanto al desarrollo urbano-social sostenible, los principales desafíos son: el crecimiento con muy baja densidad, la distribución inequitativa de espacios verdes y recreativos, la marginalidad mencionada a la vera de los arroyos y la fragmentación espacial que estos implican, y los déficits en calidad y cobertura educativa, especialmente en poblaciones más vulnerables, además de la desconectividad desde la zona periférica a la costera.

Principales Problemáticas sociales

- 1) Saneamiento
- 2) Movilidad
- 3) Educación
- 4) Turismo
- 5) Servicios

Los objetivos de este plan de acción son favorecer la equidad social, ambiental y productiva del Gran Paraná. Para esto se tomarán los siguientes lineamientos estratégicos:

1. Desarrollo económico diversificado y competitivo
2. Equidad social y territorial
3. Servicios ambientales sostenibles

Para esto se tuvo en cuenta el diagnóstico previo y se priorizaron ciertos puntos. En todos los casos, el crecimiento de las actividades se asocia a la ampliación de los mercados y las políticas de cooperación estratégica entre Paraná y Santa Fe.

Estrategias

1. Desarrollo Económico Diversificado y Competitivo

Consolidación de sectores con mayor potencial de crecimiento

- **Potenciar la conectividad externa e interna del Gran Paraná**

Externa

Con la construcción del puente Paraná–Santa Fe, coinciden intereses nacionales y locales, su presencia permitirá a la ciudad potenciar sus roles de turismo, servicios y logística en el transporte internacional de cargas, esto vinculado con un parque industrial. Mejorar sus accesos carreteros, completando la circunvalación y fortalecer el rol del aeropuerto de Paraná en la conectividad interurbana de larga distancia.

Interna

Mejorar la conectividad en el transporte público, así como la accesibilidad a ellos, para los barrios más informales. Mejorar la conectividad física entre barrios zonas urbanas a través de las barreras constituidas por los cauces de los arroyos.

- **Potenciar el turismo diversificado**

Intensificarlo (extensión de la estada) y diversificándolo con propuestas urbanas, recreativas, deportivas, apuntando a públicos regionales y nacionales. Se trata de un lineamiento estratégico central con cooperación entre actores públicos y privados. Su promoción debe alcanzar a todos los servicios asociados, con enfoque metropolitano y en cooperación con Santa Fe.

- **Fomento de emprendimientos con base tecnológica**

Emplear fuerzas productivas jóvenes, con capacidad académica local y de la demanda no solo local o regional, sino también internacional. Iniciativas de Parques tecnológicos e incubadoras presentando una gran oportunidad de diversificación productiva.

- **Fortalecer las actividades culturales**

Fortalecer la identidad paranaense instruyendo a la sociedad a la conservación y promoción de la cultura, generando un trabajo en conjunto para promoverla a nivel regional.

- **Oferta de educación terciaria.**

Generar alternativas para estudiantes de bajos ingresos o desertores escolares, para ofrecerles un futuro digno.

2. Equidad territorial y social

Visión de una sociedad integrada con iguales calidades de vida y oportunidades.

- **Mejorar el alcance y la calidad de la educación**

Promover, por parte de la Municipalidad, el acceso y permanencia de los niños y jóvenes en el sistema educativo sin distinción de niveles socioeconómicos, garantizando a los más vulnerables las bases de su integración social.

- **Promover la integración socioespacial superando los problemas de segregación y fragmentación urbana presentes**

Presente en los márgenes de los arroyos y en las áreas de crecimiento disperso, este lineamiento busca solucionar las situaciones más críticas mediante acciones de reurbanización y traslados.

- **Adoptar un modelo de crecimiento urbano sostenible.**

Crear alternativas entre una ciudad de muy baja densidad y muy dispersa, con alto impacto ambiental y escasa calidad en sus espacios públicos y equipamientos.

- **Fomentar la equidad en sus calidades y servicios**

Las periferias al este y al sur son zonas carentes de servicios y de empleos, contraponiéndose con el área central. Las barreras urbanas (vías férreas y arroyos) son una causante de esta segregación. Mediante la inversión en infraestructuras, equipamiento y transporte se espera revertir esta situación.

- **Crear un sistema metropolitano de espacios verdes recreativos y naturales**

Ante el diagnóstico de la desigual distribución de espacios verdes, y los arroyos como corredores verdes no planificados e inaccesibles, se procura recuperarlos, crear un sistema de espacios naturales protegidos, poner en valor de nuevos tramos costeros, y el manejo paisajístico y ambiental de las áreas periurbanas.

- **Reorganizar la movilidad urbana y calificar sus espacios**

La movilidad urbana de pasajeros tiene que adecuarse y contribuir a consolidar un modelo de ciudad socialmente integrada y sostenible. El transporte de pasajeros tiene que estar coordinado con las decisiones sobre los usos del suelo, el sistema de subcentros urbanos, y los procesos de densificación.

- **Promover la mejora de los ingresos y a la integración social de los paranaenses mediante políticas activas de empleo.**

Priorizar las políticas activas de empleo como clave de la integración y el desarrollo social. Su eficacia depende de acuerdos sostenidos entre actores públicos y privados, y se vincula con las políticas de promoción en los sectores consolidados y emergentes de la economía local.

3. Servicios ambientales sostenibles

En respuesta al diagnóstico ambiental se plantea:

- **Mejorar la provisión de servicios públicos con impactos ambientales, completando las infraestructuras básicas y modernizando su gestión**

Completar sus infraestructuras básicas de agua, drenajes de pluviales y saneamiento, así como su sistema de manejo de residuos sólidos. A la vez, se plantea el desafío de la modernización de las infraestructuras. En relación con este lineamiento existen varias acciones en curso, en fases de planificación o de ejecución, que deberán ampliarse y sostenerse en el tiempo.

LINEAMIENTOS ACCIONES	DESARROLLO ECONÓMICO DIVERSIFICADO Y COMPETITIVO	EQUIDAD TERRITORIAL Y SOCIAL	SERVICIOS AMBIENTALES SOSTENIBLES
Agua potable		X	X
Saneamiento	X	X	X
Drenaje		X	X
Gestión rsu	X	X	X
Educación	X	X	
Turismo	X	X	
Movilidad	X	X	X
Otras acciones sect.	X	X	
Oeste y bajada grande	X	X	X
Antoñico - vía férrea	X	X	X
Colorado - las viejas	X	X	X
Gestión pública		X	

Fuente: PARANÁ EMERGENTE Y SOSTENIBLE EQUILIBRIO TERRITORIAL PARA LA EQUIDAD SOCIAL AMBIENTAL Y PRODUCTIVA

Operaciones Urbanas

Si bien la búsqueda del equilibrio territorial es una prioridad también en el diseño de las propuestas sectoriales, las actuaciones integradas son una respuesta a ciertas áreas de la ciudad que, por su grado de precariedad pero a la vez de oportunidad urbana; necesitan un enfoque de actuación intensivo y multisectorial, contemplando aspectos de infraestructura, ambiente, vivienda, servicios y otros, en forma concurrente y simultánea. Las tres Operaciones Urbanas Transformadoras son:

- El Oeste y Bajada Grande, que incluye parte del sector Oeste entre los terrenos anegadizos y el corredor del Antoñico, y las áreas de Bajada Grande, como un sistema que hoy se presenta incompleto en su urbanización y cargado de conflictos, pero que a la vez es una oportunidad muy relevante para equilibrar la ciudad con nuevos desarrollos y equipamientos anexos al sector central, y a la vez poner en valor grandes tramos subutilizados de la ribera del Paraná.
- Corredor Antoñico-FFCC, que tiene como ejes a la vía férrea entre Bajada Grande y su bifurcación, y el cauce del Arroyo Antoñico. En este caso se plantean como grandes objetivos el contribuir a una mejora del transporte urbano, generar una secuencia de espacios verdes públicos recreativos y recorribles, recuperar sectores urbanos precarios, impulsar procesos de renovación de usos y edificación, poner en valor estructuras subutilizadas. La ejecución de esta intervención permitirá costurar una vieja herida en el desarrollo urbano de la ciudad.
- Arroyo Colorado-Las Viejas, que contempla las áreas urbanas anexas al sistema del Arroyo Colorado, incluyendo tejidos formales e informales, y los espacios no urbanizados inmediatos al cauce, para una operación de recalificación urbana y ambiental integrada, creando un pasillo verde continuo entre Av. de Circunvalación y Av. Almafuerte, con tres parques nuevos al servicio de los barrios circundantes.

Programas y Proyectos

Criterios de selección de proyectos prioritarios según lineamientos

El equipo de consultores ha discutido diversas estrategias y criterios de priorización de proyectos para definir en forma más precisa y eficiente los criterios de selección y jerarquización. Los criterios aplicados para la priorización de proyectos han sido los siguientes:

- Integración vertical y horizontal de programas y proyectos.
- Incidencia sobre más de un área territorial de intervención (corredor o tejido), posibilitando sinergias positivas en la intervención
- Capacidad de gestión o manejo de recursos por parte del estado municipal
- Impacto estratégico sobre otros lineamientos o acciones del Plan
- Impacto negativo de la no realización del proyecto sobre los lineamientos y objetivos del Plan

Se propone una serie de proyectos, según dos criterios complementarios:

- Territorial: por corredores y ejes de intervención (desarrollados anteriormente en esta sección),
- Sectorial: por programas cuyo alcance comprende la totalidad del territorio municipal o aspectos segmentados de dicho territorio o de su contexto social, político, económico y cultural.

9.1. DESARROLLO ECONÓMICO DIVERSIFICADO Y COMPETITIVO

La visión sobre el modelo de desarrollo económico de Paraná plantea a largo plazo una economía más dinámica y diversificada. La estrategia atiende tanto a la consolidación de las fortalezas actuales como a la promoción de sectores con mayor potencial de crecimiento. En todas las acciones propuestas, el crecimiento de las actividades se asocia a la ampliación de los mercados y los vínculos con cadenas de valor de alcance regional, nacional y global, y las políticas remiten a un marco de cooperación estratégica entre Paraná y Santa Fe.

DESARROLLO ECONÓMICO DIVERSIFICADO Y COMPETITIVO

PROGRAMAS	PROYECTOS	PLAZOS		
		Corto	Medio	Largo
9.1.1. Recuperación de infraestructura	9.1.1.1. Puesta en valor del legado			
9.1.2. Generación de empleos	9.1.2.1. Predio ferial multievento			
	9.1.2.2. Incubadoras de empresas			
	9.1.2.3. Centro Logístico de transporte de cargas			
	9.1.2.4. Rehabilitación ramal FF.CC. Paraná			
	9.1.2.5. Línea ferroviaria de carga			
9.1.3. Planificación del sistema de transporte	9.1.3.1. Pavimentación			

	9.1.3.2. Enlace área metropolitana de Paraná-Santa Fe			
	9.1.3.3. Autovía Paraná-Crespo			
	9.1.3.4. Circunvalación Villa Valle María			
	9.1.3.5. Autovía Paraná y Oro Verde			
	9.1.3.6. Reestructuración del Aeropuerto Paraná			
	9.1.4. Accesibilidad Urbana	9.1.4.1. Jerarquización Vial		
9.1.4.2. Transporte Público Urbano				
9.1.4.3. Red de Ciclovías				
9.1.4.4. Prioridad Peatón				
9.1.5. Instrumentos para el Mejoramiento de la Movilidad Urbana Sustentable	9.1.5.1. Seguimiento del Plan Propuesto de Movilidad			
	9.1.5.2. Campaña de Educación y Promoción de Seguridad Vial.			
	9.1.5.3. Nuevo Acondicionamiento del Estacionamiento Medido.			

SÍNTESIS DE PROYECTOS DEL LINEAMIENTO



Fuente: Elaboración propia

9.1.1. PROGRAMA: Recuperación de infraestructura

Dicho programa tiene por objeto la rehabilitación y resguardo de patrimonio histórico cultura, mejorar la gestión cultural, impulsando la conciencia colectiva sobre los valores propios y proyectando una identidad paranaense contemporánea, abierta a la innovación.

La Ciudad cuenta con un valioso patrimonio en el que se destacan aspectos de su geografía y sus paisajes, lugares urbanos y arquitecturas de fuerte significado histórico, modos de vida propios de la ciudad ribereña que se reflejan en las costumbres y prácticas urbanas. La identidad local está fuertemente anclada en el carácter de la ciudad y su geografía, y en la interacción entre ambas.

En materia de patrimonio urbano, el enfoque de protección está presente en el código urbano referido a distritos y arquitecturas, pero faltan líneas de acción propositivas para la puesta en valor de los múltiples patrimonios latentes que alberga la ciudad.

- A corto plazo / en cartera
- ❖ 9.1.1.1 Puesta en valor del legado

9.1.2. PROGRAMA: Generación de empleos

Complementando la inclusión educativa y urbana, las priorización de las políticas activas de empleo se plantean como clave de la integración y el desarrollo social. Su eficacia depende de acuerdos sostenidos entre actores públicos y privados, y se vincula con las políticas de promoción en los sectores consolidados y emergentes de la economía local. Emplear fuerzas productivas con capacidad local y de la demanda no solo local o regional, sino también internacional, que presenten una gran oportunidad de diversificación productiva.

- A corto plazo / en cartera
- ❖ 9.1.2.1. Incubadora de empresas
- ❖ 9.1.2.2. Predio Ferial multievento de Paraná

- A mediano plazo
- ❖ 9.1.2.3. Centro logístico de transporte de cargas

- A largo plazo
- ❖ 9.1.2.4. Rehabilitación ramal FF.CC. Paraná
- ❖ 9.1.2.5. Línea ferroviaria de carga

9.1.3. PROGRAMA: Planificación del sistema de transporte

Dicho programa tiene por objeto resolver los desafíos importantes de mejora en conectividad regional y nacional. Los aspectos de movilidad urbana en la ciudad se regulan y gestionan en forma fragmentada, y con visión de corto plazo. La ciudad no cuenta con un plan integral de movilidad o de vialidad que pueda aportar una jerarquización de los temas y orientar las acciones en forma coordinada. Si bien la planificación vigente establece categorías y clasifica el viario en vías expresas, vías arterias, vías colectoras y vías locales en función de un ancho y del flujo vehicular que pueden soportar, es claro que toda esta estructuración está pensada

en función del tránsito vehicular, y no se contempla un concepto más amplio de calle urbana de sección diversa que albergue otros tipos de movilidad, ciclista y peatonal por ejemplo. Además se plantea potenciar los roles de servicios y logística en el transporte internacional de cargas, así como su proyección externa en tanto centro de servicios y de turismo.

Se buscará la implementación de un modelo de movilidad urbana sustentable para la ciudad, articulando todos los componentes, implementando el sistema de transporte público urbano, red de ciclovías y mejorando la estructura urbana priorizando al peatón.

Debido a la cantidad de proyectos viales, este lineamiento se desarrolla en mayor profundidad en el Anexo N°2 página 89.

Mapa resumen del Plan de vialidades a intervenir.

- A corto plazo / en cartera
- ❖ 9.1.3.1. Pavimentación
 - 9.1.3.1.1. Pavimentación de avenida Espejo entre Alvarado y Juan Báez.
 - Repavimentación de calle Crisólogo Larralde entre Zanni y Avenida de las Américas.
- A mediano plazo
- ❖ 9.1.3.2. Enlace área metropolitana Paraná – Santa Fe
- ❖ 9.1.3.3. Autovía Paraná – Crespo
- ❖ 9.1.3.4. Circunvalación Villa María
- ❖ 9.1.3.5. Autovía Paraná – Oro Verde
- ❖ 9.1.3.6. Reestructuración aeropuerto de Paraná

9.1.4. PROGRAMA: Accesibilidad Urbana

Todo Programa superador debe quedar definido y consensuado con las actuales autoridades y pasar a ser una política de Estado en el Gobierno Municipal.

No solamente se debe abordar la movilidad urbana sostenible con ideas y lineamientos para generar una mejora en la integración social aportando una accesibilidad más universal, reducir la necesidad de desplazamiento en vehículos particulares y reducir el impacto medioambiental negativo para incrementar la calidad de vida de los ciudadanos, sino además generar los recursos necesarios para llevar esos cambios pretendidos.

Actualmente la ciudad de Paraná en estos últimos años, en materia de mejoras de accesibilidad, ha llevado adelante algunas de las alternativas propuesta y que día a día se ven los resultados esperados, específicamente nos referimos a la jerarquización de algunas arterias y al ordenamiento del tránsito.

Aún queda mucho por realizar, y se sugiere con estas intervenciones una mejora sustancial a corto plazo, que es lo urgente, pero por supuesto sin el apoyo de Nación con recursos, ni la

Provincia, ni Estado Municipal, pueden encarar las modificaciones mínimas y necesarias. Todas las intervenciones que hoy se llevan adelante y están en etapa de finalización son encaradas con recursos Nacionales, a través de créditos internacionales, o aportes del tesoro Nacional.

- A mediano plazo
 - ❖ 9.1.4.1. Jerarquización vial
 - ❖ 9.1.4.2. Transporte Público Urbano
 - ❖ 9.1.4.3. Red de ciclovías
 - ❖ 9.1.4.4. Prioridad peatón

9.1.5. PROGRAMA: Instrumentos para el Mejoramiento de la Movilidad Urbana Sustentable.

- A largo plazo
 - ❖ 9.1.5.1. Seguimiento del Plan Propuesto de Movilidad
 - ❖ 9.1.5.2. Campaña de Educación y Promoción de Seguridad Vial
 - ❖ 9.1.5.3. Nuevo Acondicionamiento del Estacionamiento Medido

9.2. EQUIDAD TERRITORIAL Y SOCIAL

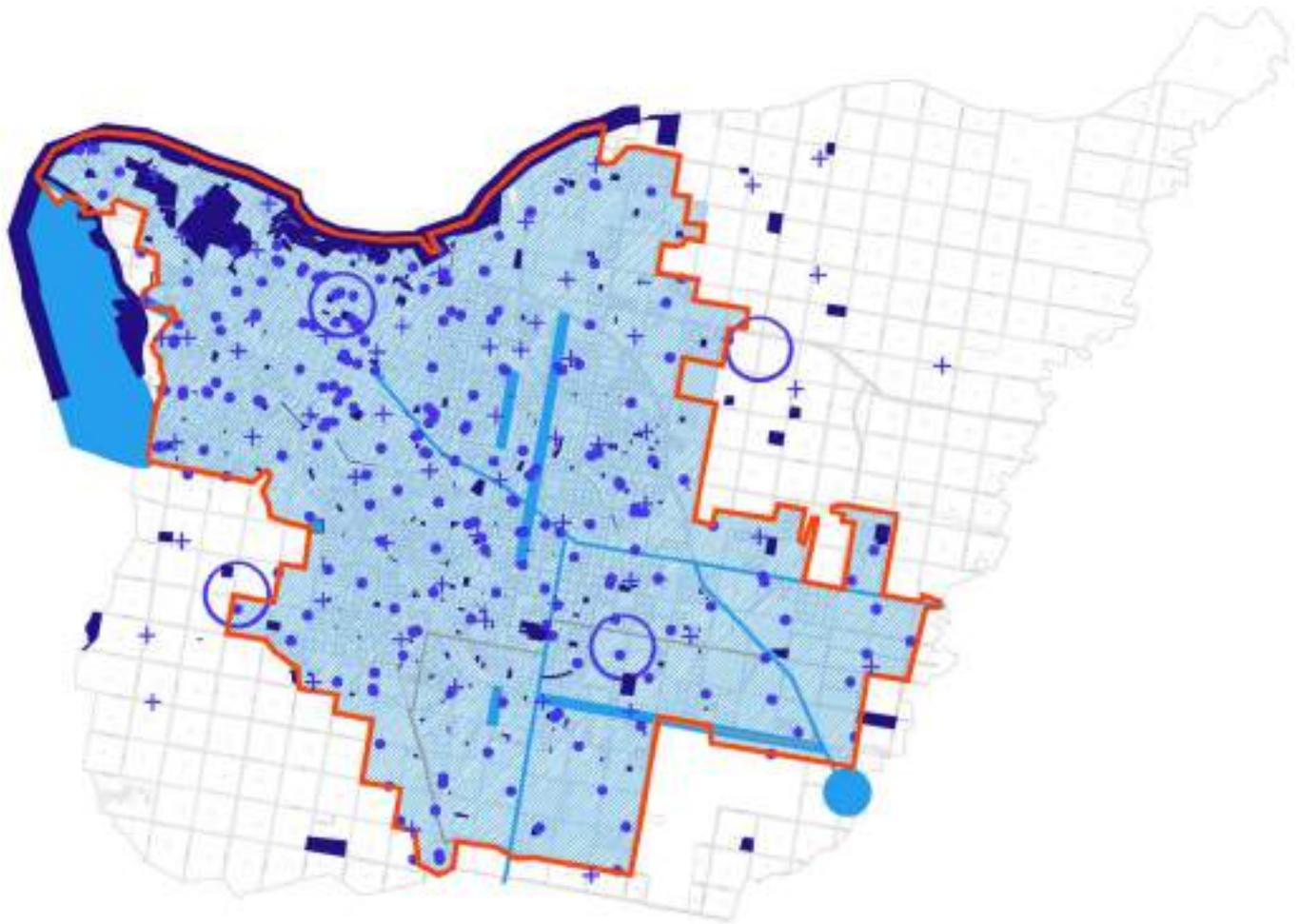
El objetivo de este lineamiento es el de un desarrollo territorial equilibrado, que favorezca la equidad social, ambiental y productiva. La visión a largo plazo es la de una sociedad integrada con iguales calidades de vida y oportunidades de educación y empleo para todos los paranaenses. Los lineamientos de estrategia se orientan corregir las debilidades y amenazas presentes, y a preparar a la sociedad para los desafíos futuros.

La construcción de una ciudad equilibrada se puede lograr mediante muchas acciones complementarias y bien coordinadas: la inversión en infraestructuras, las políticas de vivienda, los equipamientos sociales, el transporte, el fomento de subcentros urbanos, etc.

EQUIDAD TERRITORIAL Y SOCIAL				
Programas	Proyectos	Plazos		
		Corto	Medio	Largo
9.2.1. Planificación del sistema de transporte	9.2.1.1. Circunvalación entre Acceso a San Benito y calle Almafuerte			
	9.2.1.2. Ensanche y Repavimentación de Av. Zanni			
9.2.2. Equilibrada distribución de equipamiento	9.2.2.1. Nuevo edificio de la legislatura			
	9.2.2.2. Unidad penal			
	9.2.2.3. Nuevo Hospital Paraná			
	9.2.2.4. Programa de equipamiento para centros de salud			

	9.2.2.5. Adecuación de edif. Educativos para propuestas pedagógicas			
	9.2.2.6. Nuevo centro administrativo gubernamental			
9.2.3. Equilibrada distribución de servicios	9.2.3.1. Colector cloacal Sureste y Redes subsidiarias			
	9.2.3.2. Redes nuevas de agua potable			
	9.2.3.3. Planta potabilizadora de agua			
9.2.4. Generación de empleos	9.2.4.1. Proyecto Ribera Noroeste			
	9.2.4.2. Sistema de Riego Zona Núcleo			
	9.2.4.3. Ordenamiento territorial del borde costero			
	9.2.4.4. Espacios Verdes Urbanos de la Ciudad de Paraná			
	9.2.4.5. Sistema de Espacios costeros			

SÍNTESIS DE PROYECTOS DEL LINEAMIENTO



Fuente: Elaboración propia

-  -PROYECTOS A CORTO PLAZO
-  -PROYECTOS A MEDIANO PLAZO
-  -PROYECTOS A LARGO PLAZO

De la observación de los mapas testigo que muestran la ciudad se observa como ha sido la expansión territorial, pero aun no es territorialmente una ciudad con grandes extensiones. Ante esta situación actual, lógicamente surge, la pregunta, porque entonces la demora en recorrer pocas distancias, de no más de 10 km entre un punto alejado y el lugar donde uno se encuentre.

Partamos de la base que la ciudad hace 200 años surge como una villa, ni siquiera se sabe con exactitud si fue fundada, aunque se dice que el 3 de febrero es la fecha fundacional, pero esta hermosa ciudad nunca fue imaginada como posible desarrollo organizado.

Los gobiernos han avanzado como se ha podido, a pesar de los últimos intentos de planificación, el problema hoy es que no se puede proyectar mejoras sustanciales a lo ya construido y mal organizado.

Específicamente para poder mejorar uno de los más graves inconvenientes de conectividad vial, es tratando de mejorar lo existente, y una alternativa es ampliar las arterias o calles de concesión a través de ensanches, para de este modo ir permitiendo una mayor fluidez y descongestión de la zona comprimida.

Es importante mencionar que las actuales vías de comunicación en el casco céntrico y en los barrios periféricos tienen un ancho de calzada de 7 metros y de 12 metros en arterias de concesión, además los anchos de línea de edificación a línea de edificación son de 15 m para calles comunes y 25 metros para las de concesión, con el agravante que el caso céntrico el ancho de línea a línea es menor, no quedando margen ni para veredas.

Ante este panorama, en la gestión anterior se comenzó, y en el actual gobierno se continuó, con los ensanches de avenida de concesión, como es el caso de Av. Don Bosco arteria que recorre de oeste a este con salida a la Av. Circunvalación de Paraná, el ensanche de calle Blas Parera que vincula el acceso norte de la ciudad con las Rutas Provincial Nº 11 y la Ruta Nacional Nº 12, en un tramo de 2800 metros, obras de gran importancia y próximas a concluir.

Pero aún quedan otras arterias estratégicas, que sin lugar a dudas aliviará y reducirá los costos de transporte de los ciudadanos de Paraná.

9.2.1. PROGRAMA: Planificación del sistema de transporte

El objetivo es lograr una visión actualizada de la movilidad interna en la ciudad, que atienda a los diferentes tipos de entorno barrial. El replanteo del diseño urbano de las vías buscará en general mejorar su calidad como espacios públicos y promover la coexistencia de distintos modos de transporte. Un objetivo específico es incorporar calles de coexistencia en las que el espacio público resulte compartido por vehículos a baja velocidad y peatones, y generando ejes transversales para lograr una comunicación integrada en la ciudad, en donde el centro y el borde de la mancha estén interconectados con vías primarias y secundarias.

- A corto plazo

- ❖ 9.2.1.1. Proyecto: Circunvalación entre Acceso a San Benito y calle Almafuerde
- ❖ 9.2.1.2. Ensanche y repavimentación de Avenida Zanni, entre Provincias Unidad y Jorge Newberry.
 - 9.2.1.2.1. Ensanche y repavimentación de Avenida Rondeau entre José Hernández y Almafuerde.
 - 9.2.1.2.2. Ensanche y repavimentación de Calle Garrigo entre Almafuerde y Provincias Unidas.
 - 9.2.1.2.3. Ensanche y repavimentación de Avenida Ayacucho entre Don Bosco y Churruarín.
 - 9.2.1.2.4. Ensanche y repavimentación de Avenida Newberry entre Zanni y Ruta Nacional N° 12.
 - 9.1.2.5. Pavimentación de calle Garrigo entre Newberry y Crisólogo Larralde.
 - 9.1.2.6. Pavimentación de calle Ricardo Balbín entre Zanni y Caputto.
 - 9.1.2.7. Pavimentación de calle Caputo entre Balbín y Jorge Newberry.

9.2.2. PROGRAMA: Equilibrada distribución de equipamiento

El objetivo del programa es equilibrar la ciudad para la población con nuevos desarrollos y equipamientos anexos al sector central, y a la vez poner en valor grandes tramos subutilizados. Se plantea un Plan de implementación escalonado, que priorice las zonas más vulnerables, que incluya infraestructura y equipamiento. Los estudios realizados muestran un desequilibrio importante entre el casco central de la ciudad donde se concentran los servicios de administración y gobierno, y los principales equipamientos sociales de salud, educacionales y deportivos, y el resto del sistema urbano.

Un programa de Equipamiento Social en los barrios, con el objetivo de dotar al tejido urbano de una mayor densidad y equidad de equipamientos de salud, educacionales, recreativos y deportivos tendiente a solventar prioritariamente las aéreas menos equipadas. En el marco de este programa se dará prioridad a un enfoque de carácter zonal, buscando concentrar servicios en puntos accesibles a distintos barrios, y asociados a espacios públicos calificados.

- A corto plazo

- ❖ 9.2.2.1. Nuevo edificio de la Legislatura
- ❖ 9.2.2.2. Unidad Penal
- ❖ 9.2.2.3. Nuevo Hospital Paraná

- A mediano plazo

- ❖ 9.2.2.4. Programa de equipamiento para centros de salud.
- ❖ 9.2.2.5. Adecuación de edificios educativos para propuestas pedagógicas.
- ❖ 9.2.2.6. Nuevo centro administrativo gubernamental.

9.2.3. PROGRAMA: Equilibrada distribución de servicios

La búsqueda de un mayor equilibrio en la dotación de servicios entre el centro y los barrios se plantea como un primer objetivo. En segundo lugar, se observa que las acciones en materia de infraestructuras y de vivienda social a menudo pierden de vista una visión más integrada del desarrollo comunitario en los barrios. La ciudad debe promover un desarrollo más equilibrado, integrando las realidades urbanas, ambientales y sociales a ambos márgenes de los arroyos, y renovando algunos barrios periféricos con déficit de servicios públicos y equipamientos públicos.

- A corto y mediano plazo

- ❖ 9.2.3.1. Colector cloacal sureste y redes subsidiarias.
- ❖ 9.2.3.2. Redes nuevas de agua potable

- A mediano plazo

- ❖ 9.2.3.3. Planta potabilizadora de agua

9.2.4. PROGRAMA: Generación de empleos

El objetivo del programa es la generación de nuevos empleos, como clave de la integración y el desarrollo social, a partir de la activación, revitalización y puesta en valor de los espacios costeros, paisajísticos y naturales. El modelo propuesto es planificado y ordenado, donde se promueve la consolidación de los suelos urbanos y la puesta en valor de los suelos productivos y control de las áreas de alto valor ecológico y turístico, potenciando las cualidades topográficas de la ciudad.

- A corto plazo

- ❖ 9.2.4.1. Proyecto Ribera Noroeste.

- A mediano y largo plazo

- ❖ 9.2.4.2. Sistema de riego Zona Núcleo.
 - A largo plazo

- ❖ 9.2.4.3. Ordenamiento territorial de borde costero.
- ❖ 9.2.4.4. Espacios verdes urbanos de la Ciudad de Paraná.
- ❖ 9.2.4.5. Sistema de espacios costeros.

9.3. SERVICIOS AMBIENTALES SOSTENIBLES

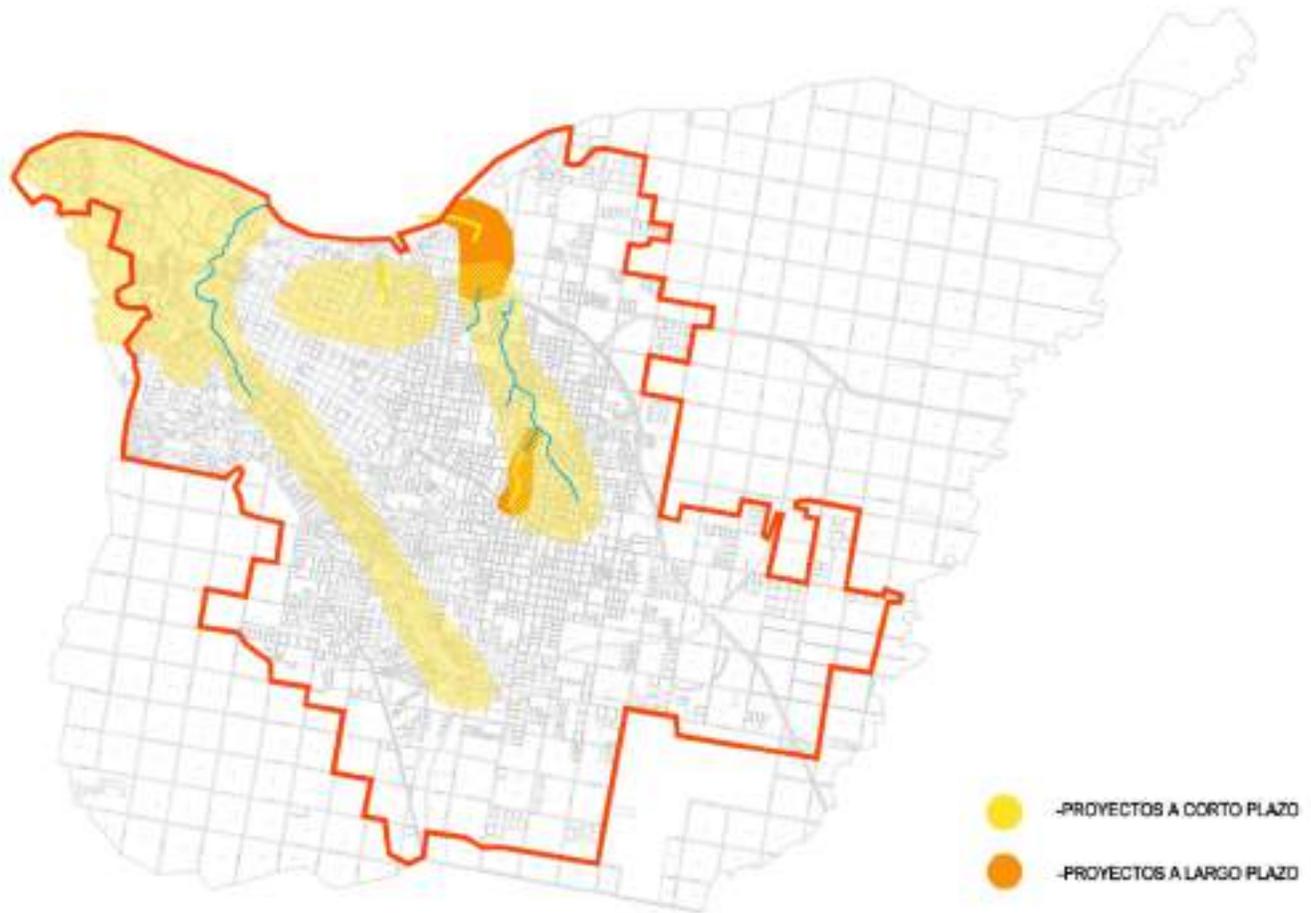
Se propone una estrategia de desarrollo que genere una dinámica virtuosa de incremento en las calidades urbanas y ambientales, y en el acceso a las oportunidades de desarrollo personal y profesional de cada ciudadano, en armonía con las vocaciones y las ventajas comparativas de cada componente del territorio. En la dimensión de sostenibilidad ambiental se concentran los principales desafíos sectoriales que enfrenta la ciudad de cara a su desarrollo. Las redes y servicios urbanos básicos: agua, saneamiento, drenaje y residuos sólidos, presentan dificultades vinculadas con carencias de infraestructura o con problemáticas de gestión, todos ellos básicos para la calidad de vida de la población. Las consecuencias se reflejan no solo en la calidad del servicio, sino también en otros impactos negativos sobre el sistema urbano.

SERVICIOS AMBIENTALES SOSTENIBLES

Programas	Proyectos	Plazos		
		Corto	Medio	Largo
9.3.1. Saneamiento	9.3.1.1. Saneamiento del Arroyo “LA SANTIAGUEÑA”			
	9.3.1.2. Saneamiento del Arroyo “COLORADO” entre calle Almafuerte y Churruain.			
	9.3.1.3. Saneamiento del Arroyo “LAS VIEJAS” Complejo Playas del Thompson.			
	9.3.1.4. Planta de efluentes industriales en Paraná y Crespo.			
	9.3.1.5. Saneamiento Arroyo Las Tunas – Paraná.			
	9.3.1.6. Rectificación Arroyo Las Viejas Tramo Final – Paraná.			

9.3.2. Equilibrada distribución de servicios	9.3.2.1. Desagües Pluviales en pleno Casco Céntrico, Cuenca La Santiagueña.			
	9.3.2.2. Programa de desarrollo de planes de ordenamiento de locales			
	9.3.2.3. Planta de tratamiento de efluentes cloacales.			
9.3.3. Déficit de infraestructura	9.3.3.1. Gestión de residuos sólidos urbanos			
	9.3.3.2. Drenaje			

SÍNTESIS DE PROYECTOS DEL LINEAMIENTO



Fuente: Elaboración propia

9.3.1. PROGRAMA: Saneamiento

La definición de objetivos de calidad de agua para los arroyos y para el Río Paraná, acompañada de acciones para el saneamiento de los arroyos y de controles periódicos de vertidos industriales, resulta fundamental. Para ello se debe comenzar por la elaboración de un inventario de industrias y caracterización de vertidos industriales. Ante la falta de infraestructura, no se realiza tratamiento de efluentes cloacales, los líquidos recolectados por la red de saneamiento son vertidos al río Paraná directamente. El servicio de Saneamiento cuenta con baja cobertura. Algunos troncales de conducción se encuentran al límite de su capacidad, por lo que los efluentes son evacuados directamente a los arroyos.

- A corto plazo

- ❖ 9.3.1.1. Saneamiento del Arroyo “LA SANTIAGUEÑA
- ❖ 9.3.1.2. Saneamiento del Arroyo “COLORADO” entre calle Almafuerte y Churruain.
- ❖ 9.3.1.3. Saneamiento del Arroyo “LAS VIEJAS” Complejo Playas del Thompson

- A mediano plazo

- ❖ 9.3.1.4. Planta de efluentes industriales.

- A largo plazo

- ❖ 9.3.1.5. Saneamiento Arroyo Las Tunas – Paraná.
- ❖ 9.3.1.6. Rectificación Arroyo Las Viejas Tramo Final – Paraná.

9.3.2. PROGRAMA: Equilibrada distribución de servicios.

Dicho programa tiene por objeto la equitativa cobertura de servicios de drenaje y desagüe, para responder a los las calidades ambientales sostenibles. En las áreas con servicio, existe una alta interferencia con el drenaje pluvial, ya que en varias zonas se vuelcan estos a la red cloacal ocasionando desbordes y obstrucciones por sedimentación del arrastre de sólidos y basuras en la vía pública. Esta extensión del área urbanizada no está siendo acompañada de las necesarias obras de infraestructura en materia de drenaje urbano.

- A corto plazo

- ❖ 9.3.2.1. Desagües Pluviales en pleno Casco Céntrico, Cuenca La Santiagueña.

- A mediano plazo

- ❖ 9.3.2.2. Programa de desarrollo de planes de ordenamiento de locales.
- ❖ 9.3.2.3. Planta de tratamiento de efluentes cloacales.

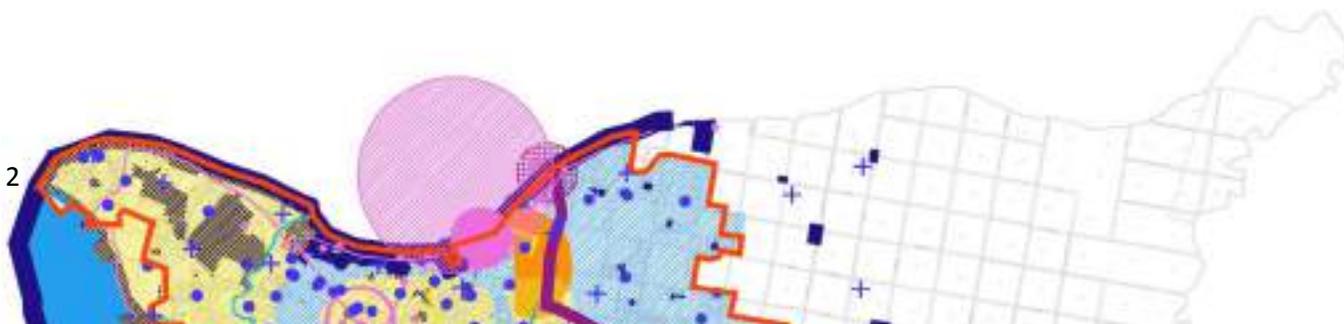
9.3.3. PROGRAMA: Déficit de infraestructura

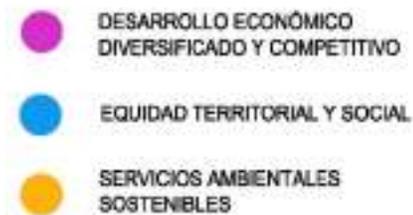
La actualización del Plan de Saneamiento se plantea como el marco necesario para programar la ampliación de la red cloacal en las áreas no servidas, priorizando las zonas más densas de población y las conurbaciones, y la construcción de una nueva planta de tratamiento. Asimismo, la gestión de residuos sólidos urbanos es una de las áreas clave para la sostenibilidad ambiental de la ciudad. Si bien el Gobierno Municipal ha avanzado mucho en los últimos años en la realización de acciones para mejorar la gestión de las distintas etapas del manejo de residuos, aún quedan importantes acciones por concretar, especialmente la construcción de un nuevo relleno sanitario y la clausura y saneamiento del principal pasivo ambiental de la ciudad, el volcadero municipal.

- A corto plazo

- ❖ 9.3.3.1. Gestión de residuos sólidos urbanos
- ❖ 9.3.3.2. Drenaje

MODELOS DE PROYECTOS PRIORITARIOS





Fuente: Elaboración propia

LA NORMATIVA URBANA Y TERRITORIAL EN EL ÁREA METROPOLITANA DE PARANÁ

Paraná no cuenta un marco normativo colaborativo a escala de región metropolitana. Los instrumentos vigentes se concentran en el desarrollo urbano-arquitectónico de la ciudad central. Estos son:
-Código Urbano (1997), sancionado por la Ordenanza 7933, instrumento normativo que pone en práctica los objetivos del Plan de Ordenamiento: ordenar el espacio, las construcciones y los usos en la ciudad.

-Reglamento de Edificación

-Ordenanza 7305, "Previsión del Patrimonio", que prevé la confección de un Catálogo Oficial de bienes de interés municipal.

Escalas de aproximación del Gran Paraná que comprenden diferentes dimensiones con normativas de escala provincial:

-Región metropolitana. Planeamiento estratégico con gestión intermunicipal y supramunicipal. Proyectos relacionados con infraestructura, coherencia territorial y equilibrio de desarrollo urbano.

-Dimensión metropolitana: Procesos promovidos por la misma ciudad central, con sus propias herramientas. Integración selectiva de Paraná y sus respectivas aglomeraciones

-Aglomerado Gran Paraná. Ciudad central y su periferia inmediata (el continuo urbano). Acciones de servicios comunes, proyectos sociales y de desarrollo urbano hasta la media escala. Las decisiones y acciones se basan en el principio de redistribución equitativa e igualdad de oportunidades respecto a localidades más desfavorecidas de la aglomeración. Gestión local, intermunicipal y supramunicipal.

-Dimensión urbana. Territorio del ejido, ámbito de jurisdicción del Municipio

El Artículo 75 de la Constitución Provincial, reformada en 2009 advierte que podrá integrarse regionalmente celebrando acuerdos, con facultades de crear órganos administrativos de consulta y decisión, sujetos a la aprobación legislativa y fomentará la creación de regiones o microrregiones dentro de su territorio, atendiendo características de comunidad de interés, afinidades poblacionales y geográficas, para posibilitar un desarrollo económico y social sustentable.

La provincia se organiza político-administrativamente, dividiendo su territorio en departamentos, que se subdividen en distritos. A nivel de gobierno local, están los municipios de 1° y 2° categoría, los cuales tienen autonomía para dictar sus propias cartas orgánicas¹, definir presupuestos y recibir coparticipación.

La organización político institucional de la Provincia está definida por la Constitución Provincial recientemente reformada y por la Ley 3001 o de "Municipios", que establece que todo centro de población mayor a 1.500 habitantes y 75 km² de superficie serán considerados municipio.

La Ley 7555 es la que define los Centros Rurales de población como extensiones territoriales de una población superior a 200 habitantes. Los municipios tienen entre sus diversas atribuciones aquellas vinculadas al desarrollo y ordenamiento del territorio.

En cuanto al Régimen Municipal, el Artículo 240 establece que los municipios tienen las competencias de regular, disponer y administrar cuestiones en torno al planeamiento y ordenamiento territorial, vialidad, rutas y caminos, apertura, construcción y mantenimiento de calles, planes edilicios, control de la construcción, política de vivienda, diseño y estética urbana, plazas, paseos, edificios públicos y uso de espacio públicos, tránsito y transporte urbanos, protección del ambiente, del equilibrio ecológico y la estética paisajística. Pueden ejercer acciones de protección ambiental más allá de sus límites territoriales, en tanto se afecten los intereses locales, preservación y defensa del patrimonio histórico cultural, artístico y arquitectónicos, convenios interjurisdiccionales, pudiendo crear entes con conocimiento de la Legislatura.

¹ Conjunto de normativas desarrolladas para regir la vida institucional, política y económica del municipio, por ello se transforma en la ley fundamental del municipio, ya que declara los principios que regirán el sistema, su modelo de organización, de crecimiento y de distribución de recursos; de tal manera que se constituye en el instrumento político y jurídico que posibilita la fijación de una serie de derechos, organizando los poderes y determinando las atribuciones y funciones de los órganos municipales.

La Constitución Provincial posibilita la asociación entre municipios y establece competencias para que cada uno disponga de las herramientas necesarias para su regulación.

La ciudad de Paraná cuenta con un código urbano que fue elaborado en el período 2000-2002 y se reúne en la Ordenanza Nº 8.563. Oro Verde cuenta también con un código, que maneja diferentes criterios y categorías de suelo, mientras que Colonia Avellaneda y San Benito carecen de una normativa urbana completa. En este sentido, la descoordinación normativa constituye una debilidad del urbanismo metropolitano. En cuanto al código de Paraná, se observó cómo debilidad la ausencia de un modelo claro de crecimiento y estructura urbana. Al menos este no se refleja en la organización de los distritos en los que se divide la ciudad a los efectos de la regulación, ni en los contenidos detallados de la normativa. Por tanto el código “resulta más bien un instrumento legalizador de la realidad vigente, pero no es un instrumento estructurador del territorio”. Por otro lado, se constató que existe un énfasis muy fuerte en la regulación detallada de los usos del suelo, mientras que la forma urbana es tratada desde una visión abstracta, con parámetros cuantitativos que no reflejan una clara intención proyectual. Se consideró que para una mirada contemporánea de la calidad urbana sería necesario revisar estos aspectos. Finalmente hay que reforzar los aspectos ambientales, que se manifiestan por un lado en la necesidad de proteger mejor los cauces de los arroyos y las áreas de humedales, y por otro en la necesidad de integrar estándares de calidad ambiental en las normas que regulan la urbanización y la edificación.

Elementos normativos a implementar para alcanzar el modelo deseado y/o cumplir con los lineamientos estratégicos

Existen problemas metropolitanos que no están plenamente reconocidos en el marco normativo pero que se manifiestan cada vez con mayor contundencia. Algunos temas abordados en este informe carecen de un marco normativo especial para ellos.

REGULACIÓN HÍDRICA

- Regulación coordinada respecto del Río Paraná y cuenca tanto en su calidad ambiental como en su condición de vía de comunicación, regulación que debe tener correlato en el área urbana (arroyos).
- El mantenimiento de las defensas hídricas.
- La regulación hídrica de los arroyos en todo su recorrido urbano y rural, previendo protección de nacientes, y un manejo de su cauce integrado con los planes de rehabilitación urbana en el entorno
- La coordinación necesaria con la revisión del Código Urbano para que los arroyos y sus márgenes reciban una atención particularizada en la normativa de fraccionamiento, usos y edificación.

USOS DE SUELOS

- Regulación normativa de usos y edificación a nivel de cada parcela, considera distritos abstractos sin objetivos claros de control de la forma urbana y la escala intermedia.
- Instrumentos normativos para un urbanismo promotor del desarrollo, más proactivo, y para la cooperación público privada

- La elaboración de un Plan Parcial para las tierras del Ejército Argentino localizadas en la cuenca media y baja del Arroyo Tuyucúá representa una importante oportunidad de establecer un nuevo modelo de urbanización sustentable
- Instrumentos de incentivo para la densificación de las áreas urbanas consolidadas mediante tipos multifamiliares en altura media, destinados a vivienda de clase media y vivienda social.
- Nueva normativa en lo referido a la intervención pública en el mercado de suelo. Obtención de suelo mediante expropiación, derecho de preferencia y otras modalidades.
- Creación de una “Empresa Municipal de Desarrollo Urbano” pública o público-privada, constituida para promover el desarrollo urbano del área delimitada, y que participe como desarrolladora en el mercado inmobiliario local.
- Creación de un “Banco de tierras municipal” para que adquiera terrenos al patrimonio municipal, posibilitando la disponibilidad de terrenos públicos para la implementación de estrategias municipales de desarrollo urbano, económico y social. Así mismo, destinar cada una de las parcelas a un uso productivo (aunque el mismo sea temporario) para evitar su abandono y/o ocupación irregular.
- Creación de un “plan de uso del suelo”, que acompañe el marco regulatorio local conjuntamente con la normativa de ordenamiento territorial, local y provincial, y las ordenanzas municipales vigentes. El mismo identificará y relacionará el suelo que se destina a usos específicos definidos como razonables para cada área según las necesidades ya definidas, y permitirá la coexistencia armónica entre el desarrollo social, económico y medio ambiental.
- Implementación de “Planes parciales” que determinen en detalle las condiciones de las posibles edificaciones en los lotes afectados por los mismos planes, así como el uso de las superficies libres no edificables y del entorno de las mismas.

INTEGRACIÓN SOCIAL

- Normativa y criterios de transporte y tránsito interurbano, con regulaciones que estimulen la integración y accesibilidad al servicio.
- Regulación y equilibrio de distribución en relación a servicios médicos, culturales y educativos.
- Regulación en la organización espacial de la centralidad - sistema de centros (un gran monocentro expandido, ausencia de subcentros desconcentrados)
- “Reajuste de parcelas” en aquellos casos de revitalización de barrios en áreas que se vean afectadas a cambios de uso por los nuevos subcentros
- Regulaciones para la distribución-accesibilidad-mantenimiento de los espacios verdes
- Políticas de desegregación social urbana, con acciones complementarias
- Las políticas sectoriales de vivienda (nacionales) con criterios de adecuación territorial respecto a la macro localización y respecto a la inserción urbana.
- Políticas para el desarrollo y protección del espacio periurbano.
- Políticas de integración social para las poblaciones que hoy habitan en condiciones precarias en las barrancas y bordes del arroyo.
- La atención a la emergencia social, ya sea la relocalización de población en malas condiciones ambientales, falta de servicios, sin prestación de salud, con precariedad en la propiedad, etc.
- “Cesión de suelos” para proveer las superficies necesarias para la localización de los elementos urbanos de soporte y accesos, en la cantidad suficiente para cubrir la demanda y en la localización óptima de mayor accesibilidad para la comunidad (Equipamiento de salud, educativo y comunitario)

- “Reajuste de parcelas” por razones ambientales de sustentabilidad

ESPACIOS DE PROTECCIÓN Y/O PATRIMONIO

- Normativa coherente referida al cuidado de los recursos naturales y culturales, con particular interés en la promoción del turismo sustentable.
- Elaboración de un inventario y catálogo de elementos y espacios patrimoniales y adopción de una normativa de protección y deber de conservación en base al catálogo.

DESARROLLO ECONÓMICO

- planes en previsión de la nueva logística que podría desencadenarse a partir de la construcción del puente con Santa Fe.
- Políticas con respecto a la rehabilitación del servicio ferroviario e integración tecnológica.
- Políticas de promoción de inversiones en áreas y modalidades prioritarias
- Convenios urbanísticos entre la Municipalidad y agentes privados.
- Fortalecimiento normativo y programático del mercado laboral

Instrumentos urbanísticos para llevar a cabo los lineamientos estratégicos

Plan de uso de suelo

Acompañará el marco regulatorio local conjuntamente con la normativa de ordenamiento territorial, local y provincial, y las ordenanzas municipales vigentes. El mismo identificará y relacionará el suelo que se destina a los usos específicos definidos como razonables para cada área según las necesidades definidas, y así ordenar y controlar el futuro crecimiento urbano, y asegurar la dotación adecuada con infraestructura de servicios. Este considerará:

- Demanda de vivienda y trabajo de la población
- Necesidades sociales y culturales de la población, y especialmente necesidades educativas, deportivas, de ocio y recreación
- Estructura y desarrollo económico, especialmente para el mantenimiento y la creación de puestos de trabajo
- Protección del medio ambiente
- Transporte y movilidad.
- Patrimonio histórico, arquitectónico, ambiental, cultural,..

Este instrumento se implementará para lograr los siguientes objetivos:

- Proyecto Ribera Noroeste
- Nuevas centralidades y áreas comerciales
- Nuevos espacios verdes urbanos
- Nuevos establecimientos educativos
- Nuevos establecimientos de salud

-Nuevo equipamiento comunitario

Plan Parcial

Tiene carácter normativo legal, y determinará en detalle las condiciones de las posibles edificaciones en los lotes afectados por este Plan, así como el uso de las superficies libres no edificables y su entorno. Este considerará:

- Planes de viviendas
- Zonas importantes para el interés público (el centro de la ciudad, áreas de valor patrimonial, espacios verdes)
- Refuncionalización de parcelas públicas o subutilizadas
- Desarrollo de las urbanizaciones en la periferia de la ciudad (extensión urbana)
- Ejecución de grandes obras de infraestructura pública (avenidas de circunvalación, defensas, u otros)
- Sectores vulnerables a desastres naturales
- Dotación de infraestructura suficiente
- Accesibilidad y movilidad
- Protección y desarrollo de la imagen urbana y del paisaje local

Este instrumento se implementará para lograr los siguientes objetivos:

- Proyecto Ribera Noroeste
- Nuevas centralidades y áreas comerciales
- Nuevos espacios verdes urbanos
- Nuevos establecimientos educativos
- Nuevos establecimientos de salud
- Nuevo equipamiento comunitario
- Pavimentación de la Av. Espejo entre Alvarado y Juan Báez
- Repavimentación de calle Larralde entre Av. Zanni y Av. De las Américas
- Ensanche y repavimentación de Av. Rondeau
- Ensanche y repavimentación calle Garrigo
- Ensanche y repavimentación de Av. Ayacucho
- Ensanche y repavimentación de Av. Newbery
- Nuevos corredores turísticos
- Pavimentación de calle R. Balbín entre Zanni y Caputto
- Pavimentación de calle Caputo entre Balbín y Jorge Newbery

Fondo de desarrollo urbano

Cuenta de capital específica que servirá para financiar las inversiones en bienes públicos con fines del desarrollo urbano. Se alimentará sobre todo de los aportes que resultan de los recursos generados a través de la aplicación de:

- Convenios urbanísticos
- Gravámenes para inmuebles en desuso
- Contribución por Mejoras
- Contribución por Valorización del suelo
- Reajuste de Parcelas

- Compensación de deudas
- Donaciones
- Multas

Los fondos deben ser utilizados estrictamente en concepto de inversión en el desarrollo urbano de la localidad. Se destinará a las obras de infraestructura, equipamiento, espacio público y espacios verdes, lo que denominaremos “producción de bienes públicos”.

Este instrumento se implementará para lograr los siguientes objetivos:

- Nuevas centralidades y áreas comerciales
- Nuevos espacios verdes urbanos
- Nuevos establecimientos educativos
- Nuevos establecimientos de salud
- Nuevo equipamiento comunitario

Masterplan

Instrumento que definirá propuestas de desarrollo urbano, esencial para la urbanización de zonas rurales y periféricas, como también para la revitalización de espacios urbanos degradados, e influirá en las especulaciones económicas. Este permitirá:

- Visualizar un potencial para el desarrollo urbano integral (Ribera)
- Determinar los usos de suelo y las volumetrías constructivas de las áreas consideradas.
- Cuantificar los parámetros de los distintos elementos urbanos propuestos (para infraestructura, equipamiento, espacios verdes y espacios públicos, entre otros).
- Orientar a los inversores privados y públicos que desarrollan actividades en el área delimitada.
- Generar expectativas para la producción de valores inmobiliarios, especialmente valores de suelo.

Este instrumento se implementará para lograr los siguientes objetivos:

- Nuevas centralidades y áreas comerciales
- Nuevos espacios verdes urbanos
- Proyecto Ribera Noroeste

Convenio urbanístico

Acuerdos entre la autoridad competente en materia de desarrollo urbano (Municipio) y otros actores, respecto a la realización de diversos tipos de proyectos o intervenciones; como también entre un par urbano. Este contempla:

- Provisión o reinversión en infraestructura técnica.
- Provisión de espacios públicos y verdes.
- Provisión de equipamiento urbano.

Reajuste de Parcelas

En la revitalización de barrios en áreas que se vean afectadas a cambios de uso; definirá la estructura parcelaria catastral, las propiedades y los propietarios.

Este instrumento se implementará para lograr los siguientes objetivos:

- Nuevas centralidades y áreas comerciales
- Nuevos espacios verdes urbanos

Cesiones de suelo

Se aplicarán ante los elementos urbanos complementarios, de soporte, como vías que permitan la accesibilidad, infraestructura de servicios, equipamiento urbano, espacios verdes, acuáticos, espacio público y otros elementos que aseguren el buen funcionamiento de las áreas urbanas.

Por esta condición se deberán ceder al Municipio los terrenos necesarios para los usos “públicos” en el transcurso del proceso de producción de suelo urbano sin ningún costo, para incorporarlos como bien público.

- Accesos: Vías, trochas de ferrocarril y estaciones, puentes, túneles, puertos, muelles, aeropuertos.
- Redes de servicios: agua potable, cloacal, desagüe pluvial, gas, electricidad, telecomunicaciones, alumbrado público, transporte público, recolección de basura.
- Equipamiento urbano: establecimientos educativos, culturales, deportivos, de salud, de administración pública, elementos e instalaciones técnicos de las infraestructuras de servicios urbanos.
- Áreas naturales protegidas: plazas, parques, cinturones verdes, espacios de recreación.
- Superficies Acuáticas: arroyos, riachos, ríos, canales, lagos, lagunas, mar.

Este instrumento se implementará para lograr los siguientes objetivos:

- Colector cloacal Sureste y Redes subsidiarias
- Redes nuevas de agua potable
- Gestión de residuos sólidos urbanos
- Drenaje

Banco de tierras Municipal

Adquirirá lotes, parcelas y propiedades, entre otros, para que el municipio pueda cumplir funciones estratégicas definidas como:

- Gestionará activamente el patrimonio de suelo municipal y las propiedades de terceros.
- Destinará cada una de las parcelas a un uso productivo (aunque el mismo sea temporario) para evitar su abandono y/o ocupación irregular.
- Generará una reserva de suelo para intervenciones estratégicas futuras.
- Frenará la especulación inmobiliaria, influenciando en el mercado inmobiliario y sus precios.
- Ordenará de futuras extensiones del ejido urbano que puedan absorber el crecimiento poblacional y orientarlo hacia las áreas priorizadas por los planes respectivos (Plan de desarrollo urbano, ordenamiento territorial, uso del suelo, etc.)

Provisión de suelo para:

- La instalación de nueva infraestructura.

- La instalación de polos productivos que generen empleo.
- La construcción de vivienda accesible y vivienda social.
- La localización de equipamiento público, como medida esencial para garantizar la gestión urbana sostenible (establecimientos educativos, sanitarios, usos deportivos y culturales, edificios de administración pública, etc.).
- Espacio público y zonas verdes (plazas, plazoletas, parques, bosques, anillos o ejes verdes, etc.).

Este instrumento se implementará para lograr los siguientes objetivos:

- Nuevas centralidades y áreas comerciales
- Nuevos espacios verdes urbanos
- Nuevos establecimientos educativos
- Nuevos establecimientos de salud
- Nuevo equipamiento comunitario
- Reubicación de asentamientos

Gravámenes a inmuebles en desuso

Los Inmuebles en desuso (baldíos y edificaciones) son aquellas propiedades que, habiendo sido producidas en su momento para un uso específico, se encuentran actualmente en estado de abandono y/o desuso. Al existir dicha situación de improductividad, además de impactar negativamente en el entorno urbano barrial, ocasiona una subutilización de elementos urbanos de soporte (infraestructura y equipamiento) lo que justifica mayor carga impositiva sobre dichos inmuebles.

Aumentando el costo de posesión del bien, a través de un aumento significativo en la contribución Municipal, se intentará transmitir al propietario una señal económica de que su bien inmueble le resultará más costoso si lo mantiene en desuso que si lo utiliza o vende/alquila.

Contribución por Mejoras

La Contribución por mejoras es un instrumento que permitirá recuperar, de manera posterior a la inversión, al menos una parte del costo de la obra pública cobrando a los beneficiarios de las mismas, siempre y cuando sea factible su identificación, una contribución proporcional.

- Recuperación total o parcial de las inversiones públicas.
- Captación parcial de subas en el valor del suelo.
- Redistribución de fondos para inversiones en barrios con menor desarrollo.

Financiamiento de redes de infraestructura

Al ser la instalación de infraestructura un resultado beneficio concreto, se deberán trasladar los costos de inversión principalmente a los propietarios-beneficiarios, con una “justa” distribución de costos y beneficios en el proceso de producción de ciudad. Solo en casos particulares, cuando sea necesario y justificado, se aplicarán mecanismos de financiamiento solidarios: como por ejemplo, si no se pueden identificar claramente a los causantes y/o beneficiarios, o si las situaciones sociales individuales así lo requieren.

Este instrumento se implementará para lograr los siguientes objetivos:

- Colector cloacal Sureste y Redes subsidiarias
- Redes nuevas de agua potable

Plan Territorial Paraná, Provincia de Entre Ríos.

- Gestión de residuos sólidos urbanos
- Drenaje

Fuente: GUIA DE INSTRUMENTOS URBANÍSTICOS, Secretará de Asuntos Municipales (Agosto 2015)

9. Anexos

Anexo 1.

Estudio de borde.

ÁREA DE EXPANSIÓN PLANIFICADA

Por la importancia que reviste el posible crecimiento ordenado de la ciudad sobre bases que garanticen una mayor sustentabilidad a las actividades y personas que en ella se localizan, se ha considerado conveniente plantear escenarios posibles para la expansión física de la ciudad, con consideraciones específicas.

Se ha indicado el actual crecimiento de la ciudad, o hacia donde se está desarrollando la ciudad de Paraná. El motivo es simple, para la zona noroeste existen barreras naturales y existenciales. Dentro de las naturales el oeste es una zona de anegadizos y el actual sector del depósito de residuos sólidos de la ciudad, además de ser el lugar de zonas invadidas territorialmente con afincamientos de villas, hoy cuenta con todos los servicios y con un alto porcentaje de suelo urbanizado.

El otro motivo son los terrenos del Ejército Argentino, que ha hecho que la ciudad tenga una mancha territorial limitando el crecimiento.

Como consecuencia de estos motivos la ciudad ha ido creciendo hacia el noreste y sureste, como se indica en la figura, con mayor inmobiliario el noreste de la ciudad, por contar con todos los servicios y con vías de circulación más ágiles que los terrenos ubicados al sureste de la ciudad.



Fuente: Elaboración propia

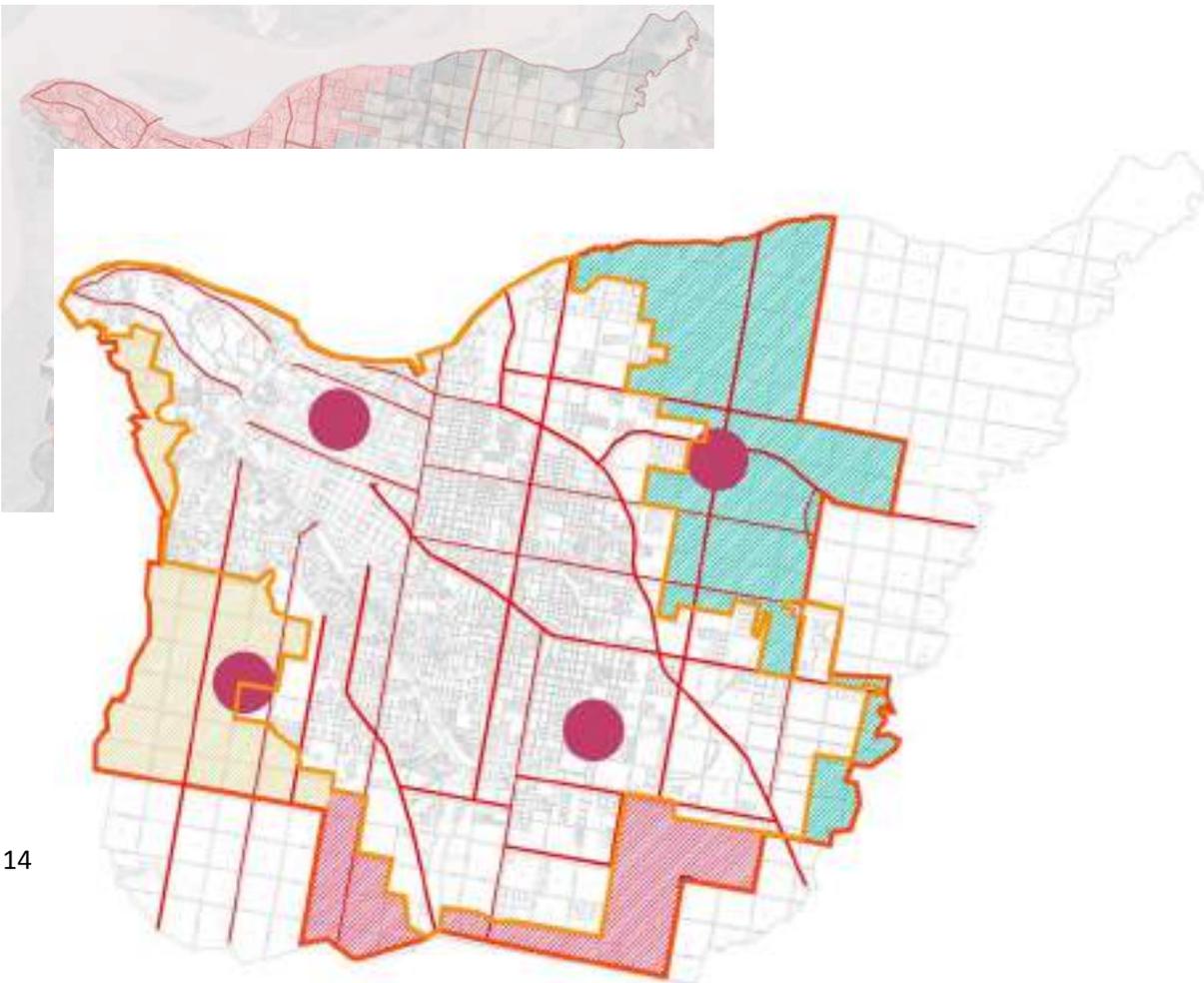
Si hubiese un crecimiento futuro, la etapa siguiente a contemplar una vez realizada esta densificación, podría ser la expansión hacia la periferia, que mostraremos con esta breve introducción, pero no se desarrollará en profundidad en este informe.

-EXPANSIÓN



Fuente: Elaboración propia

Se puede regular un amplio sector ocupado de manera informal y ejecutar obras de infraestructura orientadas a mejorar la conectividad e integración con el área urbana actualmente consolidada y de saneamiento ambiental. Evitar un proceso de ocupación indiscriminado, dada la falta de infraestructuras y su distancia al núcleo central urbano, deberá ser ordenado y coordinado, con acuerdos previos de ejecución de planes, programas y proyectos municipales, así estar preparado para albergar los nuevos usos.



Fuente:
Elaboración
propia

Fuente: Elaboración propia

La ocupación de áreas aptas para urbanizar hacia la periferia de la ciudad requerirá reforzar y/o mejorar la conectividad con el centro de la ciudad, especialmente a partir de la ejecución de desagües pluviales y pavimentación de calles.



La pavimentación y ensanche de ejes trazarán el tejido de manera conectiva hacia la periferia. Así mismo, los nuevos centros gubernamentales dispuestos en la periferia fomentarán la consolidación del tejido en las áreas Este, Sur y Oeste, agrandando la huella urbana.

-En una primera etapa, se comenzará a consolidar la periferia Oeste, con la anulación y reubicación del Gran Volcadero, el saneamiento de arroyos y el proyecto de la Ribera Noroeste; generando así un espacio con equidad social y servicios ambientales.

-En una segunda etapa, la expansión hacia el Oeste y Sur, con los proyectos viales y de transporte, que conecten a nivel local y a nivel provincial.

Anexo 2.

Lineamiento estratégico:
DESARROLLO ECONÓMICO DIVERSIFICADO Y COMPETITIVO.

9.1.1.1.

Proyecto: <u>Puesta en valor del legado histórico, cultural, ambiental, urbano y arquitectónico</u>
Estrategia: Instrumentos para la recuperación de infraestructuras territoriales
Objetivo: Conservación y preservación el patrimonio
Problema: Falta de concientización social colectiva
Causas:
Falta de decretos
Falta de campañas de concientización
Descripción: Relevación y catalogación de construcciones (públicas y privadas), áreas y corredores urbanos, espacios públicos, ejes y áreas ambientales

Las propuestas de estrategia turística se encuentran acompañadas por estas acciones:

- ampliación de la oferta de espacios recreativos y servicios turísticos en la ribera del Río Paraná
- construcción del Centro de Convenciones y/o Polideportivo multieventos
- recuperación Borde Costero Noreste y Equipamientos; v) Potenciar el turismo náutico de la ciudad
- rehabilitación y resguardo de patrimonio histórico cultural; vii) adquisición de tribunas y escenarios móviles para eventos desarrollados al aire libre.

Con relación a los aspectos organizacionales, la conformación del Ente de Turismo de la Ciudad, que institucionalice la mesa de participación público-privada actualmente en operación, es una de las prioridades del sector.

Paraná cuenta con un potencial turístico que todavía no está plenamente aprovechado, habiéndose identificado en la etapa de diagnóstico varios desafíos.

- Ampliación de la oferta de espacios recreativos y servicios turísticos en la ribera del Río Paraná, incorporando los espacios subutilizados al Oeste de la ciudad. Esta línea de acción se vincula con la extensión de las playas al oeste, la revitalización turística de Bajada Grande, el desarrollo del Parque Nuevo, el proyecto privado en Puerto Urquiza, la renovación del sector urbano entre Parque Nuevo y el Río incluyendo la prolongación de la rambla, las mejoras en el sector costero central, y los nuevos proyectos al este de la ciudad.

- Construcción del Centro de Convenciones y promoción del desarrollo de las capacidades logísticas y servicios asociados a este tipo de turismo, consolidación del Bureau del Centro de Convenciones, que se ocupa de traccionar eventos hacia la Ciudad. La obra demandará una inversión de casi 100 millones de pesos y será financiada por el Instituto del Seguro de Entre Ríos. El edificio tendrá capacidad para albergar a 2500 personas.

- Recuperación Borde Costero Noreste y Equipamientos. El Municipio tiene como objetivo potenciar las áreas, interviniendo con diferentes obras que permitan optimizar el uso de los bienes existentes y brindar a la comunidad un espacio con diferentes alternativas de recreación y actividades deportivas, lúdicas y de salud física. Entre las intervenciones contempladas se encuentran el paseo y puesta en valor de barrancas en Toma Vieja y el Parque Recreativo, Deportivo y Acuático Toma Vieja, que poseerá seis grandes piletas al recuperar las viejas instalaciones de Obras Sanitarias.

Rehabilitación y resguardo de patrimonio histórico cultural. La puesta en valor de monumentos comenzada con las obras del Bicentenario de la ciudad, a través de las cuales se pusieron en valor 27 monumentos y esculturas de la capital provincial, debe continuarse en el tiempo para poner sobre relieve este activo histórico de la ciudad.

9.1.1.2.

Proyecto: predio ferial multievento de Paraná
Estrategia: Capacitación y acompañamiento a nuevas empresas
Objetivo: Modelo Productivo Diversificado y con creación de puestos de trabajo acordes a la demanda laboral
Problema: Modelo económico con alta participación del empleo público y baja generación de puestos laborales genuino
Causas: Baja Radicación de nuevas actividades productivas Limitado acceso al financiamiento para pequeñas y medianas empresas Matriz agrícola ganadera con escasa diversificación
Descripción: Infraestructura recreativa y cultural Plazas, plazoletas, balnearios, bicisendas

9.1.1.3.

-Proyecto: Incubadoras de empresas
Estrategia: Capacitación y acompañamiento a nuevas empresas
Objetivo: Modelo Productivo Diversificado y con creación de puestos de trabajo acordes a la demanda laboral
Problema: Modelo económico con alta participación del empleo público y baja generación de puestos laborales genuino
Causas: Baja Radicación de nuevas actividades productivas Limitado acceso al financiamiento para pequeñas y medianas empresa Matriz agrícola ganadera con escasa diversificación
Estrategia: Programas de fomento de las actividades productivas
Descripción: Promoción de la agricultura

9.1.1.4.

Proyecto: Centro logístico de transporte de cargas
Estrategia: Infraestructura de apoyo a la producción
Objetivo: Modelo Productivo Diversificado y con creación de puestos de trabajo acordes a la demanda laboral
Problema: Modelo económico con alta participación del empleo público y baja generación de puestos laborales genuino
Causas: Baja Radicación de nuevas actividades productivas Limitado acceso al financiamiento para pequeñas y medianas empresas Matriz agrícola ganadera con escasa diversificación
Descripción: Nodos multimodales / transporte terrestre

9.1.1.5.

Proyecto: rehabilitación ramales ferrocarril Paraná- Federal- Concordia
Estrategia: Infraestructura de apoyo a la producción
Objetivo: Modelo Productivo Diversificado y con creación de puestos de trabajo acordes a la demanda laboral
Problema: Modelo económico con alta participación del empleo público y baja generación de puestos laborales genuino
Causas: Baja Radicación de nuevas actividades productivas Limitado acceso al financiamiento para pequeñas y medianas empresa Matriz agrícola ganadera con escasa diversificación
Descripción: Vías ferroviarias

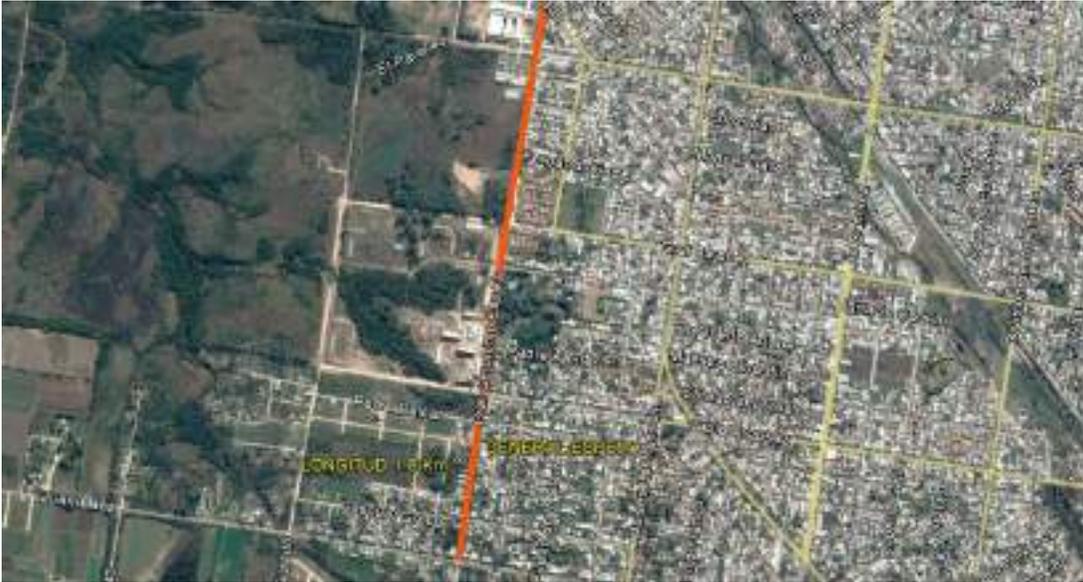
9.1.3.1.

Proyecto: PAVIMENTACION
Estrategia: Planificar y mejorar el sistema de transporte metropolitano
Objetivo: Adecuada infraestructura de accesos viales, servicios básicos y equipamiento del área metropolitana de Paraná
Problema: Desequilibrio y déficit de infraestructura básica y accesibilidad
Causas: Conectividad insuficiente y deteriorada Crecimiento no planificado de ciudades Escaso mantenimiento y señalización de rutas Ausencia de planes estratégicos de transporte metropolitano Baja calidad del sistema público de transporte
Descripción: Pavimentación de Av. Espejo entre Alvarado y Baez Repavimentación calle Larralde en tre Av. Zanni y Av. De las Américas
Valor aproximado: \$ 330.000.000 (pesos trescientos treinta millones)

9.1.3.1.1.

Proyecto: PAVIMENTACION de AVENIDA ESPEJO entre Alvarado y Juan Báez
Estrategia: Planificar y mejorar el sistema de transporte metropolitano
Objetivo: Adecuada infraestructura de accesos viales, servicios básicos y equipamiento del área metropolitana de Paraná
Problema: Desequilibrio y déficit de infraestructura básica y accesibilidad
Causas: Conectividad insuficiente y deteriorada Crecimiento no planificado de ciudades Escaso mantenimiento y señalización de rutas Ausencia de planes estratégicos de transporte metropolitano Baja calidad del sistema público de transporte
Descripción: En una longitud de 1800 metros, actualmente sin pavimentar y ubicada sobre uno de los laterales del Nuevo Hospital de la Ciudad de Paraná, daría solución al acceso desde el interior de la Provincia, hoy es una zona muy complicada para poder acceder y además no cuenta con un salida de emergencia programada
Valor aproximado: \$ 150.000.000 (pesos cientos cincuenta millones)

IMAGEN SATELITAL DE LA TRAZA (EN ROJO)



Fuente: Elaboración propia.

INICIO COINCIDENTE CON INTERSECCION AVENIDA GENERAL ALVARADO (NUEVO HOSPITAL)



Fuente: Imagen satelital.

FIN COINCIDENTE CON INTERSECCION AVENIDA JUAN BAEZ

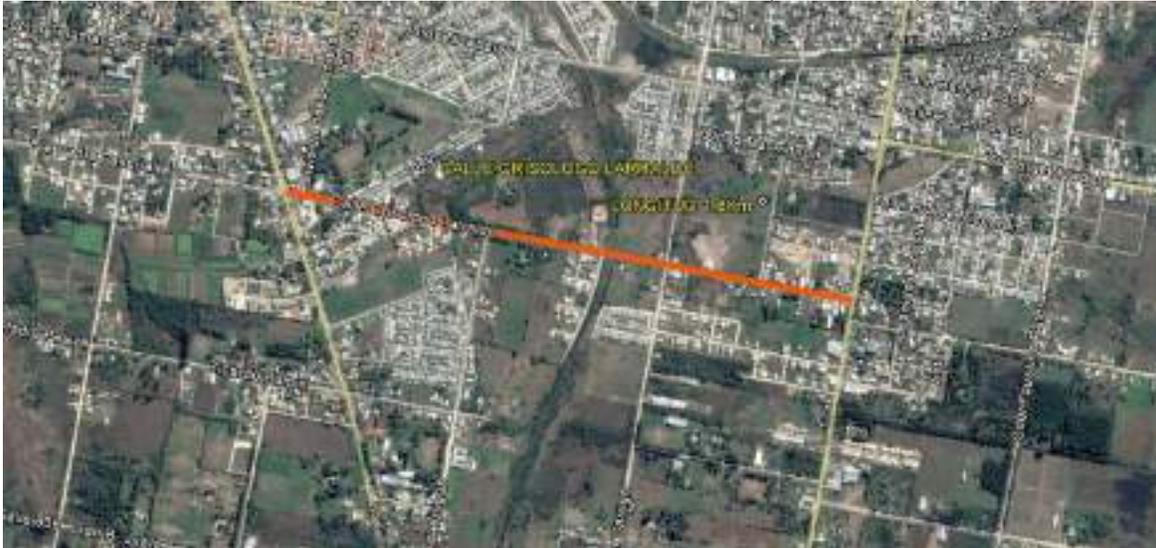


Fuente: Imagen satelital.

9.1.3.1.2.

Proyecto: • REPAVIMENTACION de CALLE CRISOLOGO LARRALDE entre Zanni y Av. De las Américas
Estrategia: Planificar y mejorar el sistema de transporte metropolitano
Objetivo: Adecuada infraestructura de accesos viales, servicios básicos y equipamiento del área metropolitana de Paraná
Problema: Desequilibrio y déficit de infraestructura básica y accesibilidad
Causas: Conectividad insuficiente y deteriorada Crecimiento no planificado de ciudades Escaso mantenimiento y señalización de rutas Ausencia de planes estratégicos de transporte metropolitano Baja calidad del sistema público de transporte
Descripción: En una longitud de 1.750 metros, es la actual vinculación, paso obligado para poder acceder desde la zona sur de la provincia hacia la zona del Túnel subfluvial y rutas del interior de la provincia hacia la zona norte y central, actualmente en mal estado y sin posibilidades de reparación por los costos que representa.
Valor aproximado: \$ 180.000.000 (pesos cientos ochenta millones)

IMAGEN SATELITAL DE LA TRAZA (EN ROJO)



Fuente: Elaboración propia.

INICIO COINCIDENTE CON INTERSECCION AVENIDA DE LAS AMERICAS



Fuente: Imagen satelital.

9.1.3.2.

Proyecto: nuevo enlace área metropolitana Paraná- Santa Fe
Estrategia: Planificar y mejorar el sistema de transporte metropolitano
Objetivo: Adecuada infraestructura de accesos viales, servicios básicos y equipamientos del área metropolitana de Paraná
Problema: Desequilibrio y déficit de infraestructura básica y accesibilidad
Causas: Ausencia de planes estratégicos de transporte metropolitano Conectividad insuficiente y deteriorada Baja calidad de sistema público de transporte Crecimiento no planificado de ciudades Escaso mantenimiento y señalización de rutas



Fuente: Ministerio de Transporte de la Nación

9.1.3.3.

Proyecto: <u>autovía Paraná - Crespo</u>	
Estrategia: Planificar y mejorar el sistema de transporte metropolitano	
Objetivo: Adecuada infraestructura de accesos viales, servicios básicos y equipamientos del área metropolitana de Paraná	
Problema: Desequilibrio y deficit de infraestructura básica y accesibilidad	
Causas: Conectividad insuficiente y deteriorada Crecimiento no planificado de ciudades Escaso mantenimiento y señalización de rutas Baja calidad de sistema público de transporte	
Estrategia: Construcción en autopistas / autovías/ 3ra trochas	



Fuente: Provincia de Entre Ríos, Dirección provincial de Vialidad

9.1.3.4.

Proyecto: <u>circunvalación Valle María</u>
Estrategia: Planificar y mejorar el sistema de transporte metropolitano
Objetivo: Adecuada infraestructura de accesos viales, servicios básicos y equipamientos del área metropolitana de Paraná
Problema: Desequilibrio y deficit de infraestructura básica y accesibilidad
Causas: Ausencia de planes estratégicos de transporte metropolitano Baja calidad de sistema público de transporte Crecimiento no planificado de ciudades Conectividad insuficiente y deteriorada Escaso mantenimiento y señalización de rutas
Descripción: Construcción en empalmes / rotondas / intersecciones / cruces / conexiones

9.1.3.5.

Proyecto: <u>Autovía Paraná- Oro Verde</u>
Estrategia: Planificar y mejorar el sistema de transporte metropolitano
Objetivo: Adecuada infraestructura de accesos viaes, servicios básicos y equipamiento del área metropolitana de Paraná
Problema: Desequilibrio y déficit de infraestructura básica y accesibilidad
Causas: Conectividad insuficiente y deteriorada Crecimiento no planificado de ciudades Escaso mantenimiento y señalización de rutas Baja calidad del sistema público de transporte
Descripción: Construcción de Autovía



Fuente: Dirección Provincial de Vialidad/Ministerio de Planeamiento e Infraestructura

9.1.3.6.

Proyecto: Reestructuración aeropuerto de Paraná
Estrategia: Planificar y mejorar el sistema de transporte metropolitano
Objetivo: Adecuada infraestructura de accesos viales, servicios básicos y equipamientos del área metropolitana de Paraná
Problema: Desequilibrio y deficit de infraestructura básica y accesibilidad
Causas: Ausencia de planes estratégicos de transporte metropolitano Baja calidad de sistema público de transporte Crecimiento no planificado de ciudades Conectividad insuficiente y deteriorada Escaso mantenimiento y señalización de rutas
Descripción: Transporte Aéreo

9.1.4.1.

Proyecto: Jerarquización vial

Este proyecto tiene el objetivo de continuar la mejora de la transitabilidad, la accesibilidad vial y contribuir a la conectividad entre diferentes sectores urbanos y periurbanos, considerando que los vecinos tengan vías de comunicación ágiles, recorridos reducidos por calles barriales, adecuando el esquema circulatorio a las necesidades actuales y haciendo más eficiente el uso de la infraestructura existente.

Así como se lograron mejorar sustancialmente la circulación a través del ensanche de calles principales como calle Blas Parera entre Av. Circunvalación y Almafuerte, como el ensanche de Av. Don Bosco entre Av. Ramírez y Av. Circunvalación, el ensanche de Av. Almafuerte entre Av. Circunvalación y A° Las Tunas, todas obras en un 98 % de avance, todas estas con recursos Nacionales a través de la Dirección Nacional de Vialidad, hoy se ha comenzado con la jerarquización de Av. De las Américas entre Av. Ramírez y la localidad de Oro Verde, que permitirá lograr accesibilidad y conectividad entre ambas localidades vecinas. Esta obra en financiada por la Provincia de Entre Ríos a través del Fondo Fiduciario Federal de Infraestructura Regional (crédito Provincial).

Todas estas obras planteadas y resultas permitieron disminuir los conflictos ocasionados por la movilidad. Creemos que se debe continuar con propuestas de corrección a las deficiencias, para generar un tránsito más fluido y colaborar en la disminución de los accidentes de tránsito, y además optimizar los tiempos de traslados, que hoy son una carga presupuestaria importante.

Considerando los beneficios de accesibilidad que genera una trama vial jerarquizada la pavimentación y repavimentación urbana se continuara desarrollando prioritariamente en los ejes primarios, secundarios y terciarios de la estructura vial. El objetivo es mejorar la conectividad de la ciudad, transformando el esquema circulatorio en eficiente, aprovechando la estructura actual y en las posibilidades técnicas disponibles.

9.1.4.2.

Proyecto: Transporte Público Urbano

El principal objetivo es promover el acceso a la ciudad a todos los habitantes aportando la inclusión social a partir de la posibilidad de moverse dentro del territorio libremente, y a su vez generar un incentivo de la disminución del uso de automóviles privados y motos y finalmente la reducción de la accidentabilidad.

Consta en promover un transporte de calidad para todos los vecinos y que sea sustentable, lo que requiere el desarrollo de estudios técnicos, económicos, sociales y ambientales.

Actualmente la Municipalidad de Paraná está llamando a licitación la nueva concesión del transporte público, donde se deberá incorporar el boleto estudiantil gratis (primario y secundario) y el boleto combinado.

El sistema de transporte público también se compone con el servicio de taxis y remises, el cual requiere un análisis y ajuste de su funcionamiento,

Por otra parte, se realizan estudios de factibilidad para el traslado de la nueva terminal de Ómnibus, donde se pretende localizarla fuera del centro urbano, con una ubicación estratégica en la intersección de las rutas que circunvalan la ciudad, en busca de lograr una mayor eficiencia en el transporte de pasajeros de larga distancia, y evitar la entrada de los grandes colectivos al centro de la ciudad, deberá contar con un sistema de transporte alternativo de paradas que la vincule con el área central de la ciudad fundamentalmente para los viajes provenientes de Región.

Hoy la ciudad cuenta con lugares estratégicos disponible, solo es cuestión de decisión y aporte económico, el apoyo de la ciudadanía es total y necesario.-

Actualmente se complementa el transporte público, con el recorrido de dos tramos de vías férreas desde la terminal de trenes ubicada a seis cuadras de la plaza principal y las localidades de Oro Verde y Colonia Avellaneda, ciudades lindantes a menos de 10 Km del centro de la ciudad, se pretende mejorar el servicio intensificándolo y mejorando los lugares de accesibilidad al peatón a través de paradas debidamente diseñadas y adaptadas.

9.1.4.3.

Red de ciclovías

La ciudad de Paraná presenta sobre su margen paralela al río Paraná altas barrancas y una geografía quebrada, uno de los principales motivos de la falta de implementación del sistema de transporte a través de las bicicletas en el tiempo, es debido a las grandes pendientes que hay que recorrer.

Además como hemos indicado el viejo casco céntrico de la ciudad no da margen para poder instrumentar una ciclovía segura. Los anchos de calles de 8,00 metros y las veredas de anchos 1,20 m, no permiten lograr mejoras para adaptar las ciclovías seguras.

Actualmente desde hace varios años, en el área de recreación de la ciudad el Parque Urquiza y en el Nuevo Parque Humberto Varisco, cuenta con las ciclovías sin uso.

Proponemos seguir tratando de instrumentar el uso de las bicicletas y dada las características topográficas de la ciudad, se proyecta algunas alternativas.

Actualmente la Provincia, como ya hemos mencionado, lleva adelante la adaptación de la calle Av. De las Américas hacia la localidad de Oro Verde en una longitud aproximada de 6800 metros, en esta obra se construirá una ciclovía sobre las colectoras, esto permitirá, poder transitar con seguridad y unir ambas localidades.

Otra alternativa que se propone es vincular con la incorporación de una ciclovía, por Av. Almafuerde uniendo las localidades de Paraná centro con colonia Avellaneda, San Benito y el parque Industrial de Paraná.

El Proyecto propuesto se podría complementar con otras arterias hasta llegar a los puntos

pretendidos unir. Esta red de ciclovías a modo de inicio será el motor para la implementación de un modelo de movilidad urbana sustentable para la ciudad, incentivando el uso de modos de transporte alternativos y garantizando la seguridad de sus usuarios. Estas ciclovías urbanas, permitirán interconectar los diferentes puntos estratégicos de las ciudades e integrarse con los otros modos de transporte

Para que la implementación del sistema de red de ciclovías resulte exitosa, se deberá realizar una socialización del proyecto desde su etapa de diseño con el fin de fomentar educación y cultura ciudadana que promueva la implementación del nuevo modelo de movilidad sustentable.

9.1.4.4.

Proyecto Prioridad peatón

La priorización de la movilidad peatonal dentro del área urbana, tiene como objetivo mejorar la accesibilidad, e incorporar la infraestructura necesaria para mejorar la movilidad de personas con capacidades físicas limitadas y/o diferentes en los sectores urbanos centrales, a partir de la realización de veredas, con un tratamiento diferencial para discapacidad y la generación de sendas de cruce a nivel.

Busca un reordenamiento del área central de la ciudad, promoviendo la circulación peatonal, de bicicletas, áreas libres de estacionamiento y una disminución de la velocidad vehicular. Este ordenamiento y caracterización de la zona central, promueve el cambio de modelo y cultura ciudadana en función de la movilidad sustentable y la integración urbana.

Se proyecta transformar calle Urquiza entre Corrientes y Buenos Aires (dos cuadras) en arterias peatonales integrando una de ellas a la plaza principal de la ciudad, (uno de los lugares históricos fundacionales de la Nación).

9.1.5. PROGRAMA: Instrumentos para el Mejoramiento de la Movilidad Urbana

Sustentable.

Las políticas públicas en movilidad necesitan apoyarse en diferentes estrategias que en su conjunto buscan modificar y mejorar la circulación y ocupación del espacio público, con el fin de promover dinámicas equilibradas en función de la movilidad.

9.1.5.1.

Proyecto: Seguimiento del Plan Propuesto de Movilidad

El objetivo es el seguimiento del plan propuesto de movilidad con el uso de nuevas tecnologías que ayuden a mejorar el tránsito y la seguridad, controles e inspección y educación preventiva. Su función es analizar, evaluar, controlar, coordinar y gestionar todos los temas y entes relacionados con la movilidad urbana, generando una coordinación centralizada y en función de las políticas públicas de movilidad sustentable.

A través del mismo se busca articular los componentes de la movilidad urbana de la ciudad en todos sus modos: transporte público, privado, especial, motos, carga y modos alternativos de movilización; la coordinación de las dependencias y áreas involucradas en el tema del transporte y movilidad con el fin de que todas trabajen en función de un plan de movilidad propuesto.

9.1.5.2.

Proyecto: Campaña de Educación y Promoción de Seguridad Vial

Este proyecto tiene como objetivo mejorar la seguridad vial y la calidad de vida se debe aumentar la conciencia vial través de campañas de Educación vial incentivando la participación en la toma de decisiones relacionadas con la seguridad vial. Considerando que el tránsito es un sistema que hacemos entre todos, donde cada usuario de la vía es responsable de la correcta utilización de la misma.

A su vez requiere de un proyecto físico incluye la intervención de intersecciones peligrosas y nodos conflictivos dentro de la ciudad, la implementación de reductores de velocidad y la incorporación de señalización vial, para brindar mayor seguridad en los desplazamientos.

Toda campaña debe perdurar en el tiempo, ya sabemos de los resultados de gestiones que proponen la enseñanza y concientización vial, e incluso en los colegios esta instrumentado dentro de la curricular el estudio y concientización de la seguridad vial.

Lamentablemente siempre las medidas de enseñanza y concientización son transitorias y los resultados están a la vista.

9.1.5.3.

Proyecto: Nuevo Acondicionamiento del Estacionamiento Medido

El objetivo de este proyecto es lograr una nueva adecuación del sistema de estacionamiento medido en el área central de la ciudad, en el marco de un nuevo modelo de movilidad sustentable y prioridad peatón.

Este Instrumento se encuentra enfocado en regular el uso del espacio público como estacionamiento en la zona centro de la ciudad y articular los recursos para el mantenimiento de las campañas de educación vial e infraestructura de la ciudad.

Mapa de Movilidad Sustentable de Vías Jerarquizadas, redes de ciclovías, peatonales, y transporte férreo propuesto para la ciudad de Paraná:

Se ha indicado las arterias principales a desarrollar en el corto y mediano plazo, son obras de pavimentación, rehabilitación, ensanche y repavimentación y construcción de peatonales, y ciclovías. En el gráfico hemos indicado el sentido de vinculación principal de las avenidas y calles, que vinculan con el túnel subfluvial y rutas del interior de la Provincia tanto Nacionales, como provinciales.

En color celeste se indicaron obras que se han realizado en estos últimos años y recientemente terminadas que permiten demostrar la fluidez que se ha logrado y la organización urbanística que ha tomado el sector intervenido, por citar las pintadas es la ampliación de calle Blas Parera, continuación de Zanni, y la repavimentación de calle Juan Báez obra que vincula con el nuevo Hospital Provincial con la salida hacia la zona sur de la Provincial (calle Av. De la Américas).

En color verde las propuestas ciclovías, en azul las actuales vías ferrocarril FFCC, que son utilizadas parcialmente por trenes de pasajeros en dos horarios al día y de color naranja se ha indicado la transformación de una de las calles céntricas (Urquiza) en peatonal (dos cuadras).

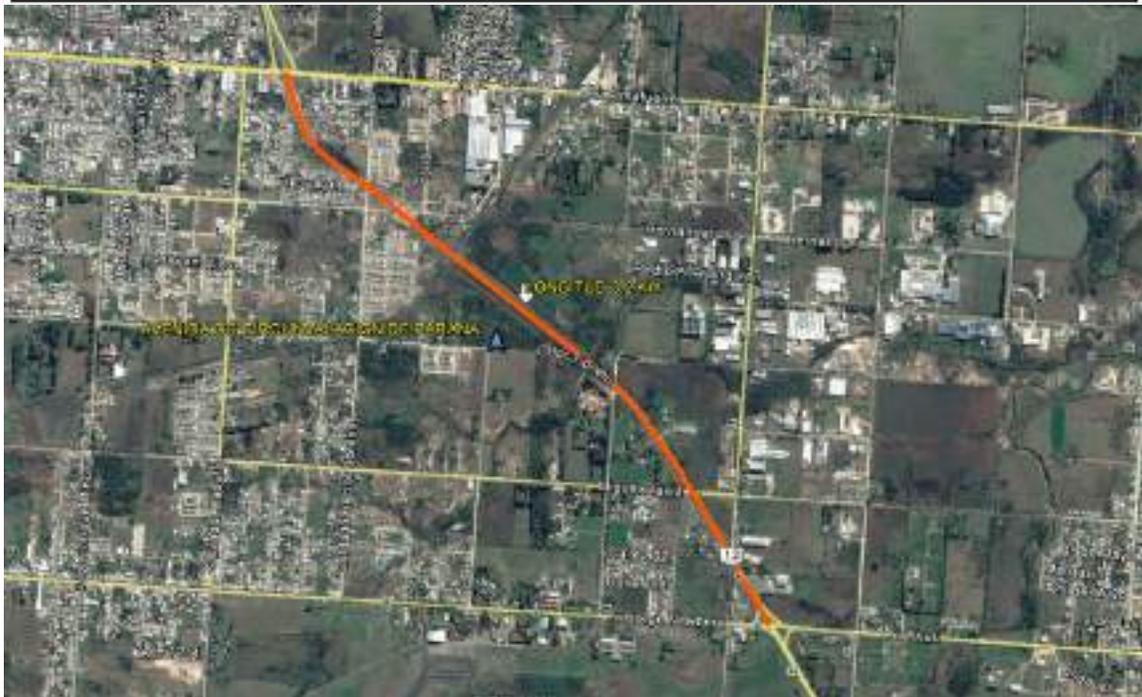
Este Plan de Movilidad Sustentable tanto de la trama vial, como de las ciclovías, las calles peatonales y la mejora del transporte público, es factible, si se cuenta con los recursos económicos Nacionales o líneas de créditos a largo plazo.



Lineamiento estratégico:
EQUIDAD TERRITORIAL Y SOCIAL

9.2.1.1.

Proyecto: AUTOVIA de CIRCUNVALACION entre Acceso a la localidad de San Benito y calle Almafuerite
Estrategia: Planificar y mejorar el sistema de transporte metropolitano
Objetivo: Adecuada infraestructura de accesos viales, servicios básicos y equipamiento del área metropolitana de Paraná
Problema: Desequilibrio y déficit de infraestructura básica y accesibilidad
Causas: Conectividad insuficiente y deteriorada Crecimiento no planificado de ciudades Escaso mantenimiento y señalización de rutas Ausencia de planes estratégicos de transporte metropolitano Baja calidad del sistema público de transporte
Descripción: Permitiría el ingreso de los vehículos que vienen de la Ruta Nacional Nº 12, directamente al Túnel Subfluvial Paraná – Santa Fe y al acceso Norte de la ciudad, que es la salida hacia las rutas del interior de la provincia.-
Valor aproximado: \$ 300.000.000 (pesos trecientos millones)



Fuente: Elaboración propia, Imagen satelital de la traza (en rojo)

INICIO COINCIDENTE CON EL PUENTE YA CONSTRUIDO SOBRE AVENIDA ALMAFUERTE.- EN LA ACTUALIDAD SIN USO POR LA AUSENCIA DE LA OBRA QUE NOS OCUPA



Fuente: Imagen satelital.

PUENTE EN AVENIDA ALMAFUERTE (SIN USO)



Fuente: Imagen satelital.

FIN COINCIDENTE CON EL EMPALME DE LA RUTA NACIONAL N°12 Y LA AVENIDA JORGE NEWBERY DE PARANA, CUYA CONTINUACION SE DENOMINA AVENIDA FRIULI, LA CUAL SIRVE DE ACCESO A LA LOCALIDAD DE SAN BENITO



Fuente: Imagen satelital.

9.2.1.2.

Proyecto: ENSANCHE Y REPAVIMENTACION de AVENIDA ZANNI, entre Provincias Unidad y Jorge Newbery
Estrategia: Planificar y mejorar el sistema de transporte metropolitano
Objetivo: Adecuada infraestructura de accesos viales, servicios básicos y equipamiento del área metropolitana de Paraná
Problema: Desequilibrio y déficit de infraestructura básica y accesibilidad
Causas: Conectividad insuficiente y deteriorada Crecimiento no planificado de ciudades Escaso mantenimiento y señalización de rutas Ausencia de planes estratégicos de transporte metropolitano Baja calidad del sistema público de transporte
Descripción: Lograr la fluidez de los barrios ubicados al sureste de la ciudad, como con el aeropuerto y las Rutas Prov. N° 11 y R.N.N° 12, permitiendo llegar hasta el acceso norte de la ciudad y en forma fluida comunicarse con el centro cívico de la ciudad a través de la costanera baja de la ciudad.
Valor aproximado: \$ 180.000.000 (pesos cientos ochenta millones)

IMAGEN SATELITAL DE LA TRAZA (EN ROJO)



Fuente: Elaboración propia.

INICIO COINCIDENTE CON INTERSECCION CON AVENIDA PROVINCIA UNIDAS.



Fuente: Imagen satelital.

TRAMO CENTRAL DE AVENIDA ZANNI



Fuente: Imagen satelital.



Fuente: Imagen satelital.

Proyecto: <u>ENSANCHE Y REPAVIMENTACION</u>
Estrategia: Planificar y mejorar el sistema de transporte metropolitano
Objetivo: Adecuada infraestructura de accesos viales, servicios básicos y equipamiento del área metropolitana de Paraná
Problema: Desequilibrio y déficit de infraestructura básica y accesibilidad
Causas: Conectividad insuficiente y deteriorada Crecimiento no planificado de ciudades Escaso mantenimiento y señalización de rutas Ausencia de planes estratégicos de transporte metropolitano Baja calidad del sistema público de transporte
Descripción: Ensanche y repavimentación de Av. Rondeau entre J.Hernández y Almafuerie Ensanche y repavimentación de calle Garrigo entre Almafuerie y Pcias. Unidas Ensanche y repavimentación de Av. Ayacucho entre Don Bosco y Churruarin Ensanche y repavimentación de Av. Newbey entre Zanni y RN 12
Valor aproximado: \$ 860.000.000 (pesos ochocientos sesenta millones)

Proyecto: <u>PAVIMENTACION</u>
Estrategia: Planificar y mejorar el sistema de transporte metropolitano
Objetivo: Adecuada infraestructura de accesos viales, servicios básicos y equipamiento del área metropolitana de Paraná
Problema: Desequilibrio y déficit de infraestructura básica y accesibilidad
Causas: Conectividad insuficiente y deteriorada Crecimiento no planificado de ciudades Escaso mantenimiento y señalización de rutas Ausencia de planes estratégicos de transporte metropolitano Baja calidad del sistema público de transporte
Descripción: Pavimentación de calle Garrigo entre Newbery y Larralde PAVIMENTACION de CALLE RICARDO BALBIN entre Zanni y Caputto PAVIMENTACION de CALLE CAPUTTO entre Balbín y Jorge Newbery
Valor aproximado: \$ 315.000.000 (trescientos quince millones)

9.2.1.2.1.

Proyecto: <u>ENSANCHE y REPAVIMENTACION de AVENIDA RONDEAU entre José Hernández y Almafuerde</u>
Estrategia: Planificar y mejorar el sistema de transporte metropolitano
Objetivo: Adecuada infraestructura de accesos viales, servicios básicos y equipamiento del área metropolitana de Paraná
Problema: Desequilibrio y déficit de infraestructura básica y accesibilidad
Causas: Conectividad insuficiente y deteriorada Crecimiento no planificado de ciudades Escaso mantenimiento y señalización de rutas Ausencia de planes estratégicos de transporte metropolitano Baja calidad del sistema público de transporte
Descripción: En una longitud de 2.800 metros. Esta arteria es una de las calles de concesión que se pretende agilizar los flujos vehiculares a través de los ensanches atraviesan la ciudad de norte a sur y vincula el acceso norte de la ciudad con la zona sur de la ciudad
Valor aproximado: \$ 280.000.000 (pesos doscientos ochenta millones)

IMAGEN SATELITAL DE LA TRAZA (EN ROJO)



Fuente: Elaboración propia.

INICIO COINCIDENTE CON INTERSECCION AVENIDA ALMAFUERTE



Fuente: Imagen satelital.

TRAMO CENTRAL DE AVENIDA RONDEAU



Fuente: Imagen satelital.

TRAMO CENTRAL DE AVENIDA RONDEAU



Fuente: Imagen satelital.

TRAMO CENTRAL DE AVENIDA RONDEAU



Fuente: Imagen satelital.

FIN TRAMO AVENIDA RONDEAU INTERSECCION CON AVENIDA JOSE HERNANDEZ

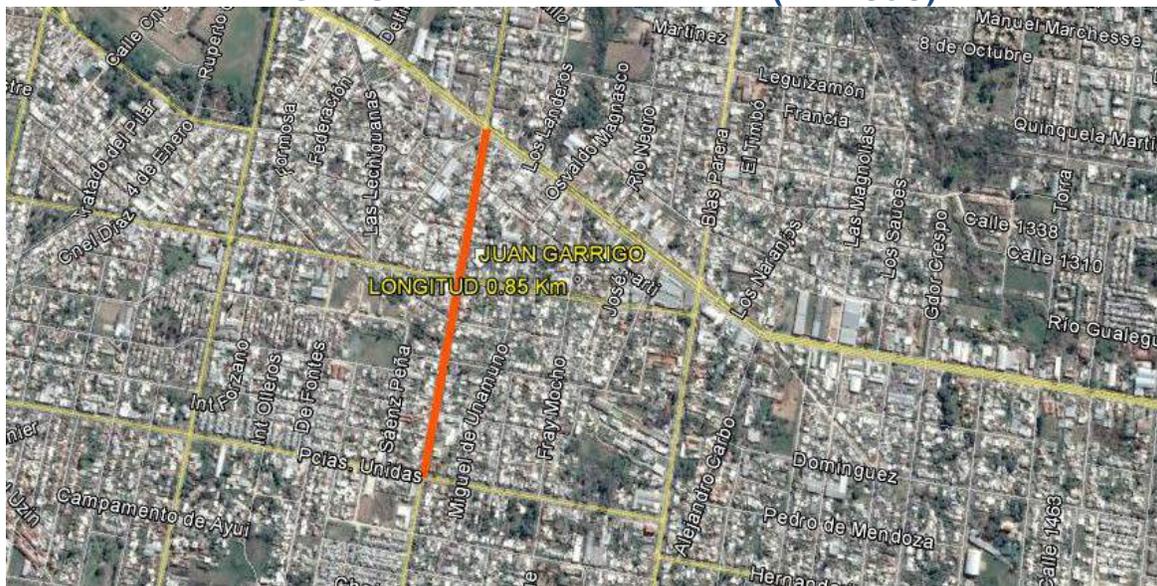


Fuente: Imagen satelital

9.2.1.2.2.

Proyecto: ENSANCHE y REPAVIMENTACION de CALLE GARRIGO entre Almafuerte y Provincias Unidas
Estrategia: Planificar y mejorar el sistema de transporte metropolitano
Objetivo: Adecuada infraestructura de accesos viales, servicios básicos y equipamiento del área metropolitana de Paraná
Problema: Desequilibrio y déficit de infraestructura básica y accesibilidad
Causas: Conectividad insuficiente y deteriorada Crecimiento no planificado de ciudades Escaso mantenimiento y señalización de rutas Ausencia de planes estratégicos de transporte metropolitano Baja calidad del sistema público de transporte
Descripción: En una longitud de 850 metros, es continuidad de calle Rondeau, y permite descongestionar los barrios de la zona sureste de la ciudad hacia la zona céntrica y comercial de calle Almafuerte
Valor aproximado: \$ 80.000.000 (pesos ochenta millones)

IMAGEN SATELITAL DE LA TRAZA (EN ROJO)



Fuente: Elaboración propia

TRAMO CALLE GARRIGO



Fuente: Imagen satelital.

FIN CALLE GARRIGO ENCUENTRO CON AVENIDA ALMAFUERTE



Fuente: Imagen satelital.

9.2.1.2.3.

Proyecto: <u>ENSANCHE Y REPAVIMENTACION de AVENIDA AYACUCHO entre Don Bosco y Churruarin</u>
Estrategia: Planificar y mejorar el sistema de transporte metropolitano
Objetivo: Adecuada infraestructura de accesos viales, servicios básicos y equipamiento del área metropolitana de Paraná
Problema: Desequilibrio y déficit de infraestructura básica y accesibilidad
Causas: Conectividad insuficiente y deteriorada Crecimiento no planificado de ciudades Escaso mantenimiento y señalización de rutas Ausencia de planes estratégicos de transporte metropolitano Baja calidad del sistema público de transporte
Descripción: En una longitud de 1100 metros. Otras de las arterias que permitiría agilizar los flujos vehiculares de norte a sur-
Valor aproximado: \$ 100.000.000 (pesos cien millones)

IMAGEN SATELITAL DE LA TRAZA (EN ROJO)



Fuente: Elaboración propia

INTERSECCION AVENIDA AYACUCHO CON AVENIDA CHURRUARIN



Fuente: Imagen satelital.

TRAMO DE AVENIDA AYACUCHO



Fuente: Imagen satelital.

INTERSECCION AVENIDA AYACUCHO CON DON BOSCO

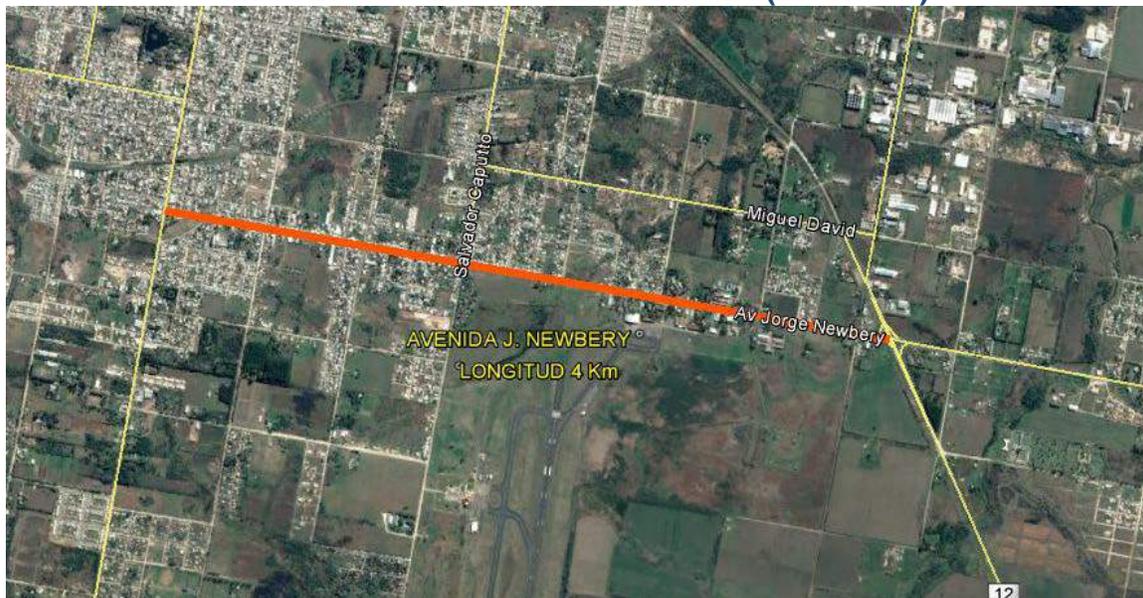


Fuente: Imagen satelital.

9.2.1.2.4.

Proyecto: ENSANCHE Y REPAVIMENTACION de AVENIDA NEWBERY entre Zanni y Ruta Nacional Nº 12
Estrategia: Planificar y mejorar el sistema de transporte metropolitano
Objetivo: Adecuada infraestructura de accesos viales, servicios básicos y equipamiento del área metropolitana de Paraná
Problema: Desequilibrio y déficit de infraestructura básica y accesibilidad
Causas: Conectividad insuficiente y deteriorada Crecimiento no planificado de ciudades Escaso mantenimiento y señalización de rutas Ausencia de planes estratégicos de transporte metropolitano Baja calidad del sistema público de transporte
Descripción: En una longitud de 4000 metros, es una de las obras de acceso que tenía la ciudad a comienzo de los años 1960, además de vincular la zona de la II Brigada Aérea de la ciudad, aeropuerto y Ruta Nacional Nº 12, además la continuidad hacia la ciudad de San Benito, uno de las ciudades satélites del gran Paraná que se ha ido formando en los últimos tiempos por lo ya enumerado en este informe
Valor aproximado: \$ 400.000.000 (pesos cuatrocientos millones)

IMAGEN SATELITAL DE LA TRAZA (EN ROJO)



Fuente: Elaboración propia

INTERSECCION AVENIDA NEWBERY CON RUTA NACIONAL N°12



Fuente: Imagen satelital.

9.2.1.2.5.

Proyecto: PAVIMENTACION de CALLE GARRIGO entre Newbery y Crisologo Laralde
Estrategia: Planificar y mejorar el sistema de transporte metropolitano
Objetivo: Adecuada infraestructura de accesos viales, servicios básicos y equipamiento del área metropolitana de Paraná
Problema: Desequilibrio y déficit de infraestructura básica y accesibilidad
Causas: Conectividad insuficiente y deteriorada Crecimiento no planificado de ciudades Escaso mantenimiento y señalización de rutas Ausencia de planes estratégicos de transporte metropolitano Baja calidad del sistema público de transporte
Descripción: En una longitud de 500 metros, actualmente de tierra, es cerrar un entramado pavimentado y lograr una arteria de vinculación de varios barrios aislados en la zona sureste
Valor aproximado: \$ 45.000.000 (pesos cuarenta y cinco millones)

IMAGEN SATELITAL DE LA TRAZA (EN ROJO)

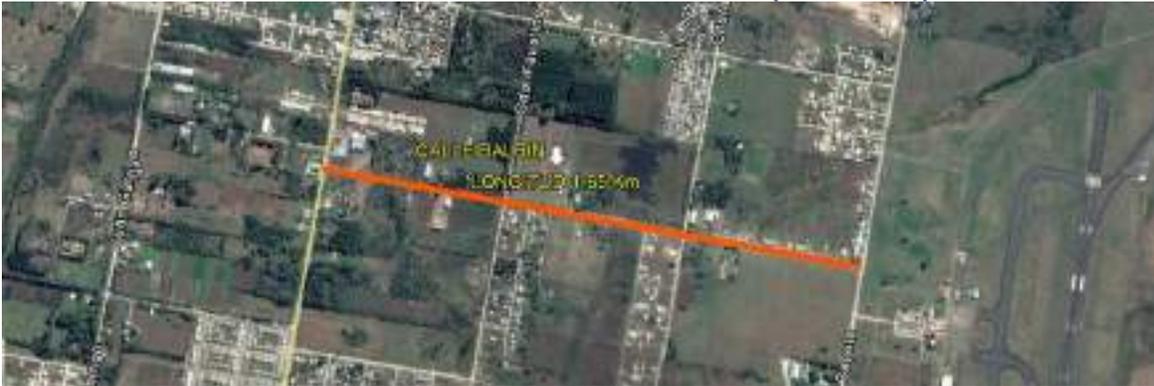


Fuente: Elaboración propia

9.2.1.2.6.

Proyecto: PAVIMENTACION de CALLE RICARDO BALBIN entre Zanni y Caputto
Estrategia: Planificar y mejorar el sistema de transporte metropolitano
Objetivo: Adecuada infraestructura de accesos viales, servicios básicos y equipamiento del área metropolitana de Paraná
Problema: Desequilibrio y déficit de infraestructura básica y accesibilidad
Causas: Conectividad insuficiente y deteriorada Crecimiento no planificado de ciudades Escaso mantenimiento y señalización de rutas Ausencia de planes estratégicos de transporte metropolitano Baja calidad del sistema público de transporte
Descripción: En una longitud de 1.650 metros. Esta arteria comúnmente denominada al igual que Larralde, Caputto, como las calles del Papa Juan Pablo II, en función que se llevaron su construcción en el año 1987, cuando el Papa visito la ciudad de Paraná y la convocatoria se realizó en el Aeropuerto Internacional que a esa fecha no había ingresos pavimentados. Como información adicional estas obras se hicieron en 30 días, con un record de tiempo, más de 10 km de pavimentación. Hoy es la vía de Tránsito Pesado obligado que circunvala la ciudad de sur a norte hacia el centro de la provincia.
Valor aproximado: \$ 150.000.000 (pesos cientos cincuenta millones)

IMAGEN SATELITAL DE LA TRAZA (EN ROJO)



Fuente: Elaboración propia

9.2.1.2.7.

Proyecto: Pavimentación de CALLE CAPUTTO entre Balbín y Jorge Newbery
Estrategia: Planificar y mejorar el sistema de transporte metropolitano
Objetivo: Adecuada infraestructura de accesos viales, servicios básicos y equipamiento del área metropolitana de Paraná
Problema: Desequilibrio y déficit de infraestructura básica y accesibilidad
Causas: Conectividad insuficiente y deteriorada Crecimiento no planificado de ciudades Escaso mantenimiento y señalización de rutas Ausencia de planes estratégicos de transporte metropolitano Baja calidad del sistema público de transporte
Descripción: En una longitud de 1.100 metros, estado de situación el descrito para calle Balbín.
Valor aproximado: \$ 120.000.000 (pesos cientos veinte millones)

IMAGEN SATELITAL DE LA TRAZA (EN ROJO)



Fuente: Elaboración propia

La elaboración de un Plan de Movilidad deberá contemplar estas acciones a corto plazo:

- el estudio de la gestión de demanda, circunvalación de vías, cantidad y sincronización semafórica, gestión de cargas, circuito de tránsito pesado
- nueva terminal de ómnibus multimodal; La función se traslada desde la localización actual, anexa al centro urbano, hacia una de dos ubicaciones a estudio que presentan grandes ventajas
- nueva regulación de estacionamientos en el centro; mejorando la movilidad peatonal y los espacios estanciales para la población laboral y visitante
- Nueva conexión ferroviaria y vial adyacente entre la Estación Central y Bajada Grande, con sus estaciones intermedias
- Incorporar un sistema de ciclovías
- Reorganizar el Transporte Colectivo; potenciar ciertos corredores y centros de intercambio en coordinación con los usos del suelo y densidades propuestas en el plan urbano
- modernizar la información al usuario de transporte colectivo
- Jerarquizar circuitos Norte - Sur, Este – Oeste, mediante la repavimentación y ensanche de veredas, así como dársenas de estacionamiento en las arterias principales.
- Implementación de pares viales
- Equipamiento urbano y señalética
- Rampas accesibles
- Minimización del efecto del FFCC como Barrera Urbana con puentes y pasos a nivel.
- Mejorar conectividad de transporte público
- Reforma y actualización de normativa urbana
- Hacer accesible el transporte público en la periferia, generando nuevo circuitos más largos de transporte
- Ordenanza de red de tránsito pesado, generando vías priorizadas para este tipo de tránsito.
- mejora de conexiones entre barrios y a través de los arroyos; propuesta detallada de nuevos puentes vehiculares y peatonales, como segunda etapa del Programa de Integración Barrios – Centro (la primera se realizó en el 2009), así como pasos a nivel.

Acciones a mediano plazo:

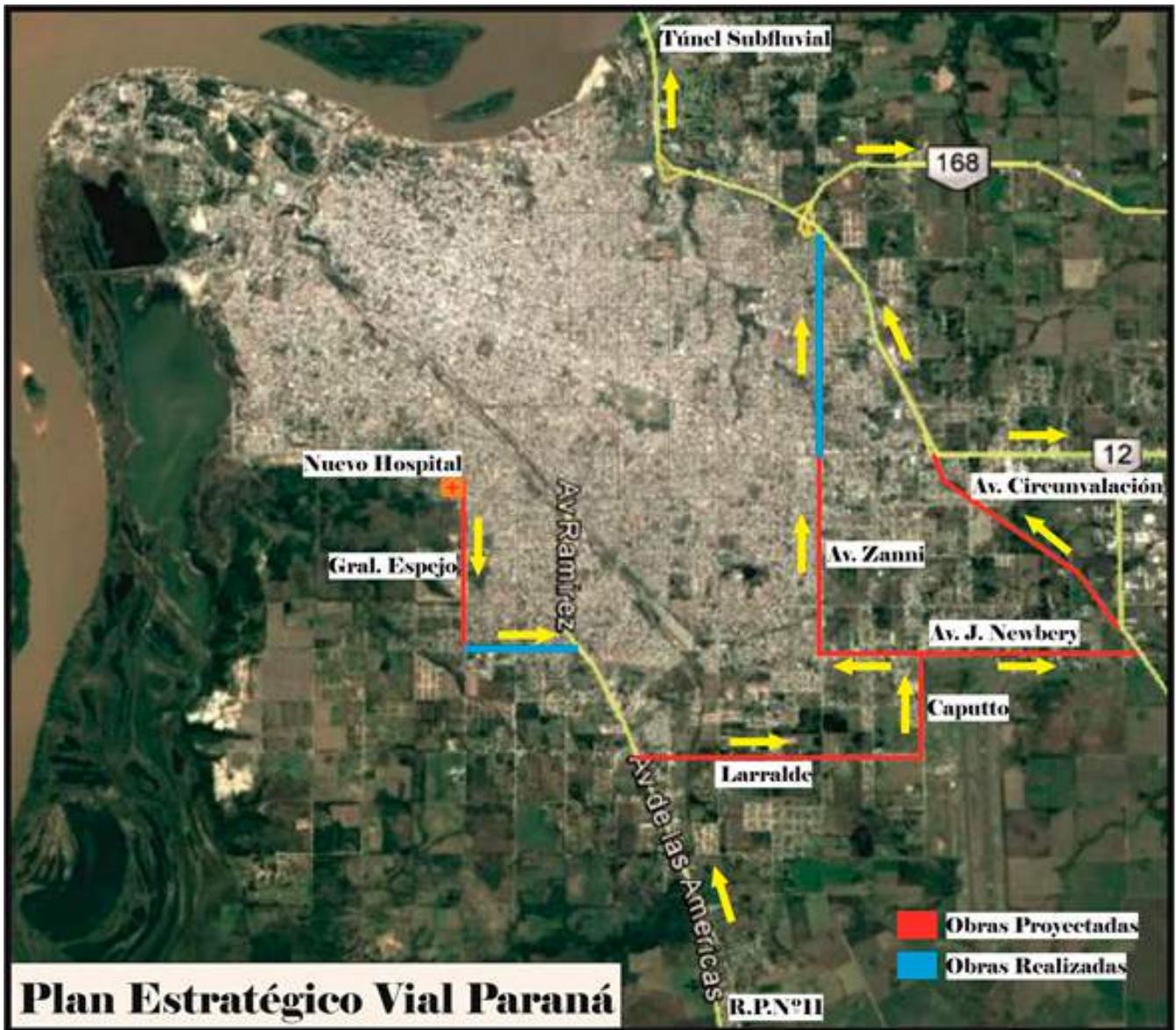
- mejorar la conectividad externa: potenciar uso del aeropuerto para transporte de pasajeros y centro logístico de cargas, nuevo puente Santa Fe – Paraná y desarrollar la infraestructura portuaria; Potenciar el uso del aeropuerto para transporte interurbano de pasajeros, mejorando su accesibilidad en relación con el centro urbano; desarrollar la infraestructura portuaria para posicionar a Paraná como un puerto de salida de la producción agropecuaria provincial y facilitar la actividad turística
- Fortalecer la estructura primaria de vialidad, mejorando los accesos a la ciudad, completando la circunvalación, y resolviendo las dificultades de conexión entre las grandes zonas urbanas.
- mejorar los accesos a la ciudad, completando la circunvalación.



Fuente: Programa de Integración Barrios – Centro Etapa II (incluido en el Programa de Inversiones 2014).

Todas estas acciones fomentan la posibilidad de la inserción de subcentros y corredores, tanto comerciales, gastronómicos y administrativos. Se dará la directa relación entre a periferia y la Rivera a la que se está apuntando, generando la inclusión social que se desea.

Mapa resumen del Plan de vialidades a intervenir.



Fuente de elaboración propia

Con este plan maestro vial hemos minimizado los efectos adversos diarios que todos los ciudadanos Paranaense deben atravesar diariamente, pero a esto hay que sumarle las tareas de mantenimiento rutinario de conservación de la red vial pavimentada y de tierra.

Se ha indicado las arterias principales a desarrollar en el corto y mediano plazo, son obras de pavimentación, rehabilitación, ensanche y repavimentación. En el grafico hemos indicado el sentido de vinculación principal de las avenidas y calles, que vinculan con el túnel subfluvial y rutas del interior de la Provincia tanto Nacionales, como provinciales.

En color celeste se indicaron obras que se han realizado en estos últimos años y recientemente terminadas que permiten demostrar la fluidez que se ha logrado y la organización urbanística que ha tomado el sector intervenido, por citar las pintadas es la ampliación de calle Blas Parera, continuación de Zanni, y la repavimentación de calle Juan Báez obra que vincula con el nuevo Hospital Provincial con la salida hacia la zona sur de la Provincial (calle Av. De la Américas).

9.2.2.1.

Proyecto: nuevo edificio de la Legislatura
Estrategia: Equipamiento en seguridad, salud y educación
Objetivo: Adecuada infraestructura de accesos viales, servicios básicos y equipamientos del área metropolitana de Paraná
Problema: Desequilibrio y deficit de infraestructura básica y accesibilidad
Causas: Ausencia de planes estratégicos de transporte metropolitano Baja calidad de sistema público de transporte Crecimiento no planificado de ciudades Conectividad insuficiente y deteriorada Escaso mantenimiento y señalización de rutas
Descripción: Edificios del Estado Provincial

9.2.2.2.

Proyecto: unidad penal
Estrategia: Equipamiento en seguridad, salud y educación
Objetivo: Adecuada infraestructura de accesos viales, servicios básicos y equipamientos del área metropolitana de Paraná
Problema: Desequilibrio y deficit de infraestructura básica y accesibilidad
Causas: Ausencia de planes estratégicos de transporte metropolitano Baja calidad de sistema público de transporte Crecimiento no planificado de ciudades Conectividad insuficiente y deteriorada Escaso mantenimiento y señalización de rutas

9.2.2.3.

Proyecto: Nuevo Hospital Paraná
Estrategia: Equipamiento en seguridad, salud y educación
Objetivo: Adecuada infraestructura de accesos viales, servicios básicos y equipamiento del área metropolitana de Paraná
Problema: Desequilibrio y déficit de infraestructura básica y accesibilidad
Causas: Conectividad insuficiente y deteriorada Crecimiento no planificado de ciudades
Descripción: Nuevo equipamiento de salud



Fuente: Municipalidad de Paraná

9.2.2.4.

Proyecto: Programa de equipamiento para centros de salud
Estrategia: Equipamiento en seguridad, salud y educación
Objetivo: Adecuada infraestructura de accesos viales, servicios básicos y equipamientos del área metropolitana de Paraná
Problema: Desequilibrio y deficit de infraestructura básica y accesibilidad
Causas: Ausencia de planes estratégicos de transporte metropolitano Baja calidad de sistema público de transporte Crecimiento no planificado de ciudades Conectividad insuficiente y deteriorada Escaso mantenimiento y señalización de rutas

Principalmente, se plantea cubrir las zonas de riesgo ambiental con nuevos centros de salud, combatiendo la tasa de mortalidad por tumores, junto a un plan de reubicación de asentamientos para que sea posible el saneamiento de los arroyos, fuente de enfermedades en la actualidad. También se plantea la cobertura de las zonas con falta de incidencia de centros de salud, como las zonas oeste, noreste y sureste de la mancha.

9.2.2.5.

Proyecto: <u>Adecuación de edificios educativos para las nuevas propuestas pedagógicas</u>
Estrategia: Equipamiento en seguridad, salud y educación
Objetivo: Adecuada infraestructura de accesos viales, servicios básicos y equipamientos del área metropolitana de Paraná
Problema: Desequilibrio y deficit de infraestructura básica y accesibilidad
Causas: Ausencia de planes estratégicos de transporte metropolitano Baja calidad de sistema público de transporte Crecimiento no planificado de ciudades Conectividad insuficiente y deteriorada Escaso mantenimiento y señalización de rutas
Descripción: Educación General Básica (EGB)

Ante la carencia de oferta de capacitación para aquellos que abandonan la escuela, se ubican estratégicamente nuevos centros de capacitación, abarcando toda la ciudad, principalmente las áreas con mayor número de deserción, así se genera un sistema de células educativas accesibles a todos. En cuanto a distribución, se estabiliza en la zona periférica, cubriendo las zonas con menor incidencia de instituciones.

Para lograr incluir en el sistema educativo a los niños y jóvenes provenientes de familias de menores ingresos, se plantea una mayor coordinación entre las escuelas y el barrio, y la ampliación de las infraestructuras.

Con relación a la educación inicial, la obligatoriedad de educación universal para niños de 4 y 5 años requiere desarrollar las infraestructuras educativas necesarias, ya sea con la construcción de nuevos establecimientos y mobiliario, o con la rehabilitación y ampliación de infraestructura existente, al igual que para la formación secundaria. Todas estas acciones estarán focalizadas en las poblaciones de menores recursos, de acuerdo a su ingreso.

Con relación a la educación terciaria y superior, si bien tanto Paraná como Santa Fe presentan una buena y amplia oferta académica, se deberá incentivar la especialización de la oferta en carreras alineadas con las estrategias de desarrollo de la ciudad, especialmente en lo referido a la búsqueda de una estructura económica diversificada y competitiva.

9.2.2.6.

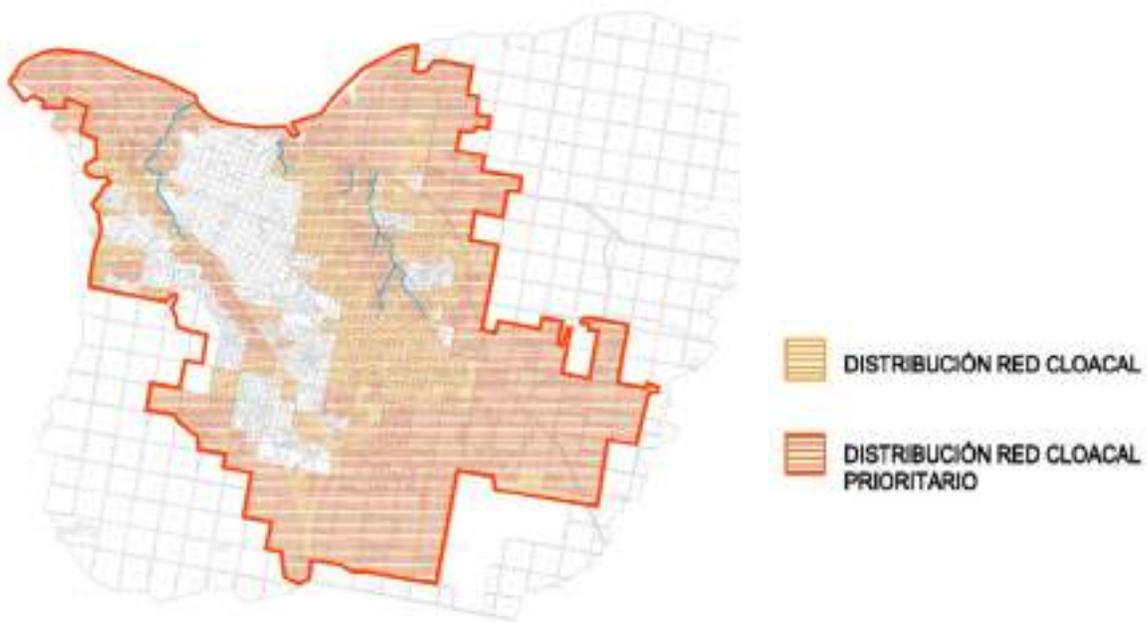
Proyecto: nuevo centro administrativo gubernamental
Estrategia: Equipamiento en seguridad, salud y educación
Objetivo: Adecuada infraestructura de accesos viales, servicios básicos y equipamientos del área metropolitana de Paraná
Problema: Desequilibrio y deficit de infraestructura básica y accesibilidad
Causas: Ausencia de planes estratégicos de transporte metropolitano Baja calidad de sistema público de transporte Crecimiento no planificado de ciudades Conectividad insuficiente y deteriorada Escaso mantenimiento y señalización de rutas
Descripción: Edificios del Estado Provincial

Se proponen nuevos corredores identificados, ya sean comerciales, turísticos o gastronómicos. Además, se plantean nuevos subcentros administrativos, y el desarrollo de un nuevo subcentro cívico comercial. Este proceso tendrá consecuencias sobre la congestión vial y la revalorización de las zonas periféricas.

9.2.3.1.

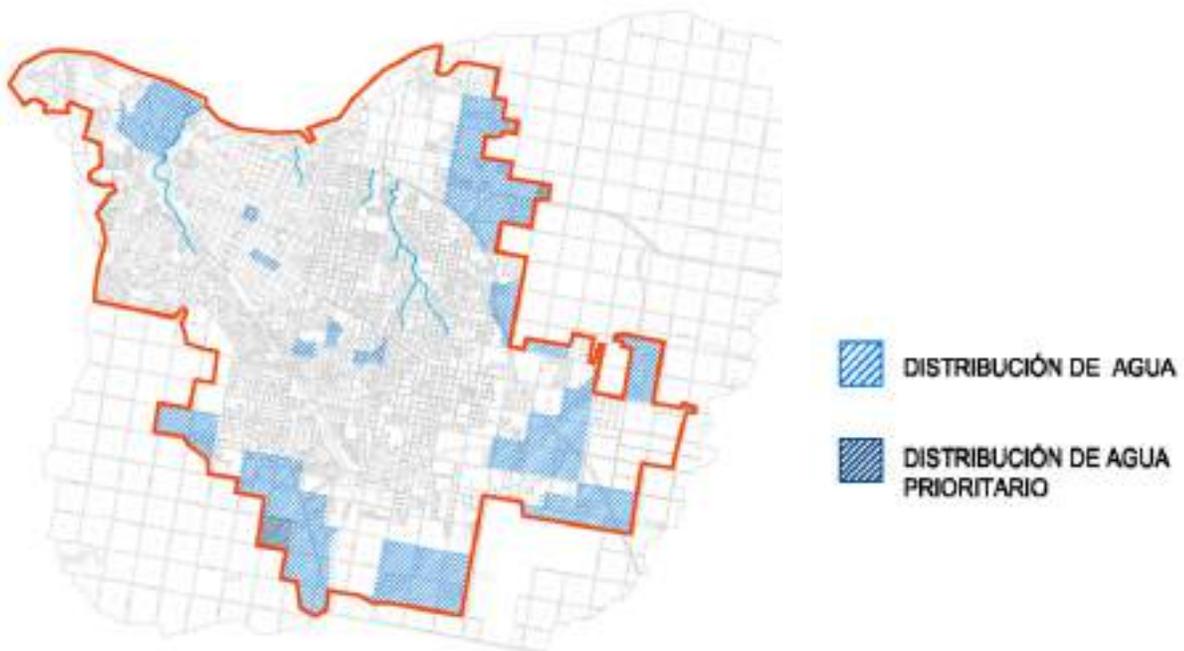
Proyecto: COLECTOR CLOACAL SURESTE Y REDES SUBSIDIARIAS
Estrategia: cañerías maestras subsidiarias y estaciones de bombeo de la cuenca sureste de la ciudad
Objetivo: calidad de agua para los arroyos y para el Rio Paraná
Problema: Desequilibrio y déficit de infraestructura básica y accesibilidad
Causas: Conectividad insuficiente y deteriorada Crecimiento no planificado de ciudades
Descripción: Colectoras subsidiarias, incluyendo un plan masivo de conexiones a redes existentes y nuevas, previendo la asistencia financiera necesaria, el completamiento de subsidiarias de colectoras existentes y nuevos; Disposición final: rehabilitación de la cloaca máxima existente, una nueva cloaca máxima, y la construcción de una planta de tratamiento de líquidos cloacales; Sistema Operativo: Incluye acciones de adquisición de equipamiento para mantenimiento de las redes. • Colectores Cloacales: Sistemas de Conducción y Transporte
Valor aproximado: \$ 100.000.000 (pesos cien millones)

RED DE SERVICIO DE RED CLOACAL



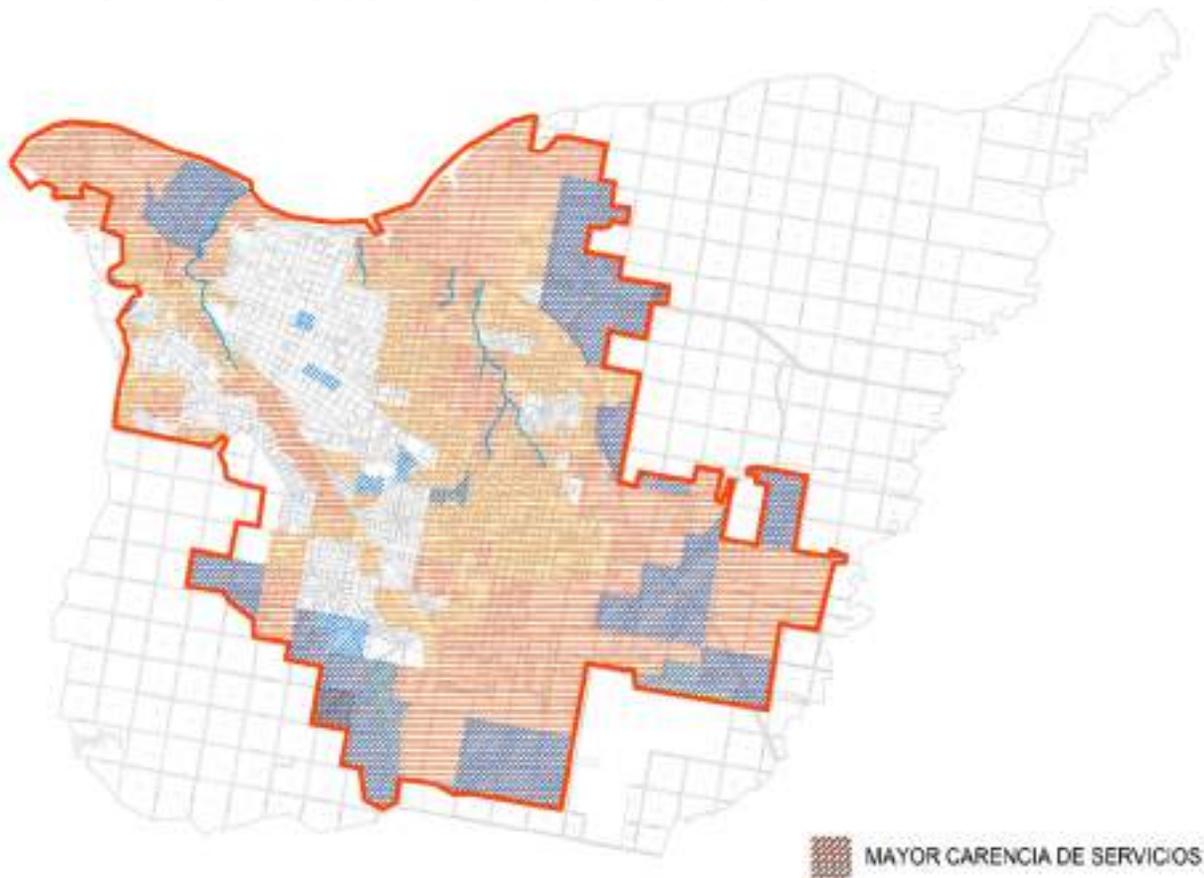
Fuente: Elaboración propia

RED DE SERVICIO DE AGUA



Fuente: Elaboración propia

CARENCIA DE SERVICIOS EN ZONAS ESPECÍFICAS



Fuente: Elaboración propia INDEC

Con la superposición de ambos mapas, aparecen las zonas violetas, y zonas transformadas de color violeta oscuro en donde se observan mayor déficit de servicios (agua y cloacas), los cuales son prioritarios para su resolución a corto plazo, sobre todo en la periferia. La falta de distribución de red cloacal bordeando los arroyos es foco de insalubridad.

La ciudad de Paraná se vió beneficiada con la construcción de la Nueva Planta Potabilizadora de agua dulce (2005 – 2007). Esta importante obra que prevé el abastecimiento de agua potable a la ciudad y zonas aledañas hasta el año 2027, y posteriormente se logra con la construcción de un nuevo módulo mayor autonomía, no se considera el reemplazo y cierres de mallas de cañerías viejas, esa tarea e inversiones se harían a posteriori.

Recordemos que la parte más antigua de la ciudad de Paraná, posee cañerías de más de 150 años, y muchos sectores necesitan ser reemplazos, más aun teniendo en cuenta que se autorizó la concentración de edificios en el casco histórico de la ciudad.

Como consecuencia de esta situación, Paraná, sufre los inconvenientes periódicos de roturas de caños maestros que dejan sin agua, no por falta de producción (sobra y en abundancia), sino por las constantes roturas diarias, por el agotamiento de los materiales.

Es necesario llevar adelante un plan maestro de reemplazo, y distribución de cañerías maestras de agua potable, como así también de llaves exclusas de cierre de mallas de redes de agua potable.

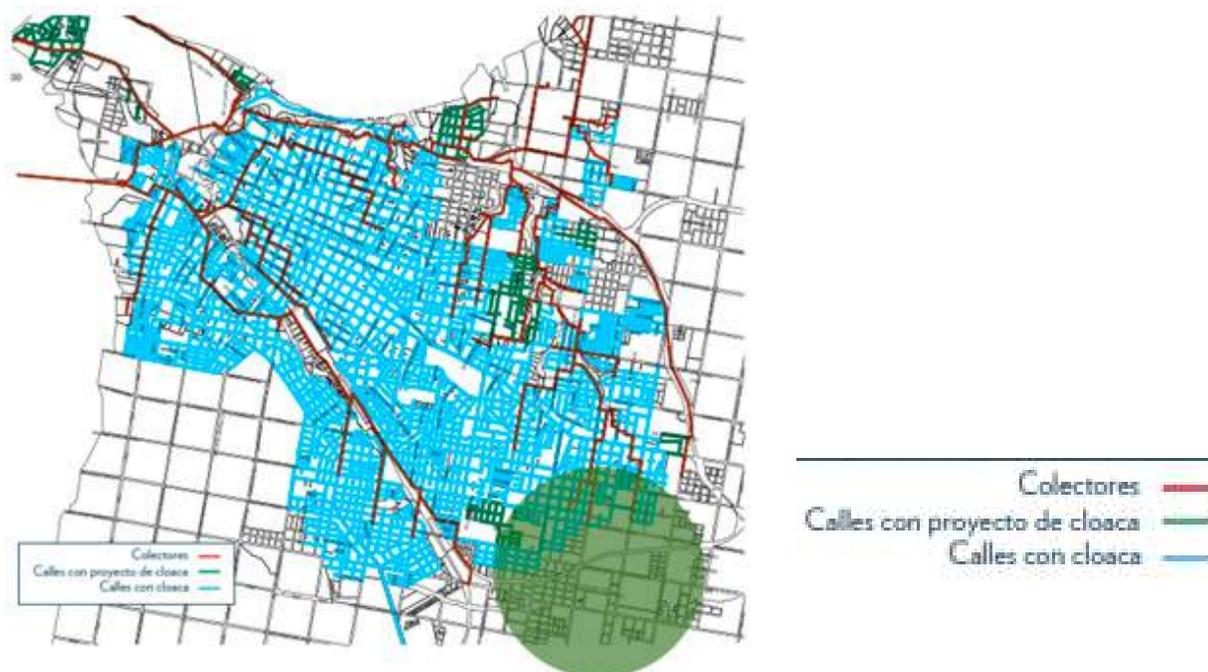
Llevar adelante redes subsidiarias nuevas y de reemplazo de servicio cloacal en la zona céntrica / casco viejo de la ciudad, y ampliación de colectores principales en la zona sur este de la capital entrerriana.

Haciendo un poco de historia de los servicios de obras sanitarias, recordemos que en los años 70, dependía de la Nación, donde los recursos eran nacionales, por decisión del gobierno de turno paso a la jurisdicción de la Municipalidad de Paraná, por supuesto sin recursos, tanto los empleados como las instalaciones y el cobro del servicio paso en manos del Municipio.

En esa época la población de la ciudad era aproximadamente de 80.000 habitantes, aun no existía la expansión territorial de la ciudad, y los nuevos barrios que se instalaban en zonas alejadas del centro de abastecimiento de agua dulce en la zona más alta de la ciudad (vieja planta potabilizadora en el denominado Cristo por la cercanías, vecinos de la iglesia del mismo nombre), se les exigía que realizaran perforaciones (agua muy salada), para poder abastecer esos nuevos emplazamientos. Paraná antes de la Nueva Planta Potabilizadora inaugurada en el 2008, contaba con más de 35 pozos de extracción de agua subterránea (muy salada). Con respecto a la redes cloacales, Paraná se vio beneficiada por la construcción del colector principal noreste, que permitió dotar a la ciudad de la posibilidad de brindar servicio a casi el 70 % de las parcelas domiciliarias (obra llevada adelante con recursos provinciales en la década del 90).

Hoy por la expansión que se puede ver en los informes y planos que ha experimentado la ciudad hacia la zona sureste, no se cuenta con nuevos colectores que permitan brindar ese servicio.

SISTEMA DE CLOACAS - RED Y COLECTORES ACTUALES



Fuente: Oficina SIG (Sistema de Información Geográfica) Municipio de Paraná

9.2.3.2.

Proyecto: REDES NUEVAS DE AGUA POTABLE
Estrategia: plan de acondicionamiento de los servicios
Objetivo: calidad de agua
Problema: Desequilibrio y déficit de infraestructura básica y accesibilidad
Causas: Conectividad insuficiente y deteriorada Crecimiento no planificado de ciudades
Descripción: Reemplazo de cañerías maestras en el microcentro de la ciudad, cierres de anillo o mallas a través de llaves exclusas, permitiendo sectorizar los nuevos centros de abastecimiento con que cuenta la ciudad. Descentralización de cada centro distribuidor y sectorización de cañerías maestras, incluyendo ampliación de redes de distribución y redes maestras, readecuación de sistemas de bombeo con macromedición Mejoramiento Rehabilitación y disminución ANC, incluyendo acciones de sectorización, completamiento de redes, rehabilitación de cañerías, equipamiento de detección de fugas, macromedidores y micromedidores Nueva planta potabilizadora y optimización planta Ramírez Prolongación de redes subsidiarias nuevas, desde los centros de distribución hacia los servicios domiciliarios en diferentes barrios.



Fuente: Elaboración propia, Imagen satelital del área.

9.2.4.1.

Proyecto: Proyecto Ribera Noroeste
Estrategia: Desarrollo ordenado por un plan maestro
<p>Objetivo:</p> <p>Alta calidad urbano ambiental Composición social mixta y variedad de formas urbanas Crecimiento dinámico basado en inversión pública y privada Protagonismo de los espacios públicos de escala local y metropolitana Fluidez de conexiones este – oeste y norte sur, superación de la antigua barrera formada por el Arroyo y la vía de FFCC Creación de nuevos centros con servicios, comercio, equipamientos y carácter cívico</p> <p>Apunta a un modelo de ciudad más compacto y sostenible. Integración social de uno de los sectores más postergados de la ciudad Oportunidad para la expansión/ desconcentración de la centralidad urbana Un sistema de espacios públicos equipados (parques, paseo costero, reservas verdes y playas) al servicio de toda la población de Paraná y alrededores</p>
Problema: Desequilibrio y déficit de infraestructura básica y accesibilidad
<p>Causas:</p> <p>Una de las zonas vulnerable y poblada de la ciudad Crecimiento no planificado de ciudades</p> <p>Descripción: construcción de una Costanera Oeste desde el ex - Puerto de Bajada Grande hacia la zona del actual volcadero calle Ameghino al final en una longitud de 3400 metros en una primera etapa.</p> <p>Valor aproximado: \$ 3.000.000.000 (pesos tres mil millones).</p>



Fuente: Presentación PPT “Construcción relleno sanitario y Costanera Oeste”

Una de las zonas vulnerable y poblada de la ciudad se encuentra en la zona noroeste, donde existe el actual volcadero (lugar de deposición de los residuos sólidos domiciliarios) ya tiene más de 80 años de vida, esta zona donde estuvo desarrollando sus actividades la ex – fábrica de Portland, la ex – fabrica alpargatas (Llave), la ex – fábrica de aceite de soja (ultima en desaparecer en el año 2015), la ex – fábrica de cerámicas (Anichini, Coceramic, etc), el ex – puerto Nuevo de Bajada Grande, etc. Como vemos, un área territorial que se ha ido transformando en el tiempo, quedando abandonada de inversiones, el desarrollo de la ciudad se fue hacia otros lugares de mejor accesibilidad y competitividad.

Esta situación ha hecho que la ciudad en esos sectores quede al acecho de los más necesitados, como se ha descrito anteriormente y sin poder de policía de los gobiernos de turno, es muy fácil imaginar lo que hay hoy.

A través de la intervención en este sector existe la posibilidad de lograr el desarrollo o comenzar a recuperar estos espacios con una de las obras que muchas veces se habló, y que solo hoy hace falta recursos y decisión política de llevar adelante.

Para esta obra fue proyectada la construcción de los terraplenes con relleno sanitario en las zonas inundables, hoy también es factible construirla con refulado contenido de arena de la zona del río Paraná a escasos metros del trazado proyectado.

Valor Residual de la Obra: incorporación del sector más postergado, integrándolo a la trama vial de la ciudad, recuperación de tierras públicas inundables a través de relleno por refulado de arena del río Paraná, tierras para formar un banco de suelo de la Municipalidad, desarrollo inmobiliario de una de las zonas más bellas de Paraná, desarrollo de playas, accesibilidad a la única pista de remo natural de la Argentina y Sudamérica, integración de zonas marginales y saneamiento del actual volcadero.

Se trata de la recuperación de los terrenos anegadizos del sector Oeste, corredor del Antoñico, y las áreas de Bajada Grande, propio de conflictos e incompleto en su urbanización, ya sea por los asentamientos, su desconexión debido a las barreras urbanas de las vías férreas y el arroyo o al gran Volcadero a cielo abierto que se compone dentro de los predios naturales linderos a la ribera. . A su vez, una oportunidad para nuevos desarrollos paisajísticos y turísticos relevantes al centro y a la puesta en valor de los tramos subutilizados de la ribera. Suelo urbano con grandes espacios públicos, equipamiento, riqueza histórica, social y cultural.

El plan trata de revitalizar y dotar de vida el espacio, revirtiendo la pérdida de valor y degradación que ha sufrido. El desarrollo urbano sostenible en las áreas al oeste del este del arroyo, logrando remediar las situaciones críticas existentes (socio urbanas y ambientales) y a la vez crear nuevos valores urbanos para la zona y la ciudad en su conjunto. Al potenciar el oeste, se modifica el patrón de crecimiento de la ciudad, a favor de un modelo más compacto y sostenible.

La ampliación de la oferta de espacios recreativos y servicios turísticos en la ribera del Río Paraná, incorporando los espacios subutilizados al Oeste de la ciudad, se verá beneficiado para el flujo turístico del par urbano Santa Fe – Paraná. Esta línea de acción se vincula con la extensión de las playas al oeste, la revitalización turística de Bajada Grande, el desarrollo del Parque Nuevo, el proyecto privado en Puerto Urquiza, la renovación del sector urbano entre Parque Nuevo y el Río incluyendo la prolongación de la rambla, las mejoras en el sector costero central, y los nuevos proyectos al este de la ciudad. Recuperación Borde Costero Noreste y Equipamientos. Entre las intervenciones contempladas se encuentran el paseo y puesta en valor de barrancas en Toma Vieja y el Parque Recreativo, Deportivo y Acuático Toma Vieja, que poseerá seis grandes piletas al recuperar las viejas instalaciones de Obras Sanitarias, con políticas de inclusión y deporte náutico, e integrando activamente el turismo náutico en el desarrollo del sector.

En Rehabilitación y resguardo de patrimonio histórico cultural, la puesta en valor de monumentos comenzada con las obras del Bicentenario de la ciudad.

El actual volcadero municipal será clausurado y saneado, cancelando de esta forma uno de los principales pasivos ambientales de la ciudad. Consolidar los residuos sólidos domiciliarios de Paraná en el núcleo de un terraplén que servirá de base para la construcción de la Nueva Costanera Oeste a través de sectores inundables. La obra consiste en dos ataguías paralelas de suelo común impermeable, en el que el núcleo del terraplén se realizará con los desechos sólidos domiciliarios, confinados.



Fuente: Presentación PPT "Construcción relleno sanitario y Costanera Oeste"

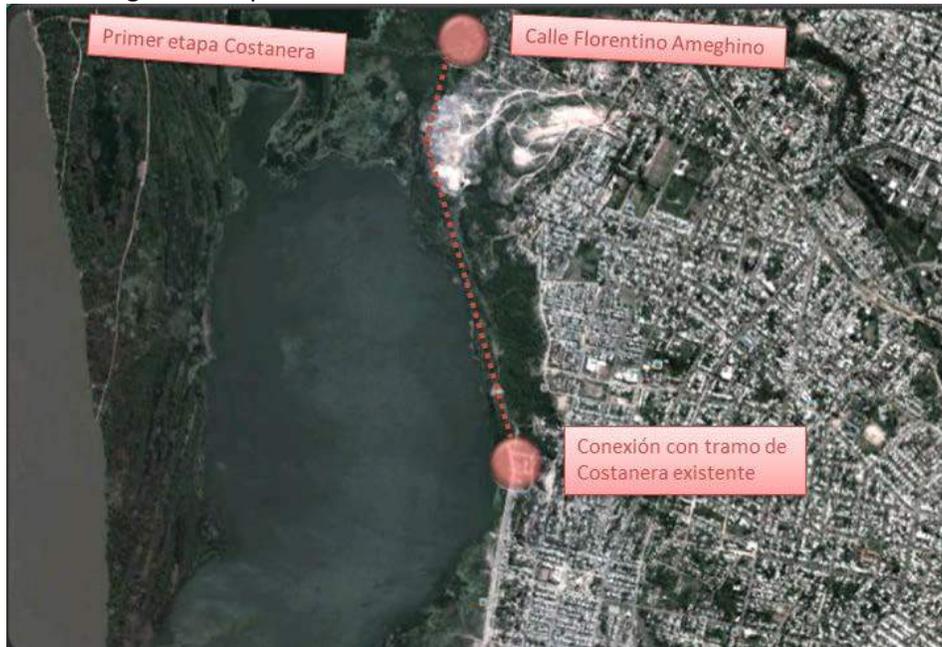


Fuente: Presentación PPT "Construcción relleno sanitario y Costanera Oeste"

- Ejecución de la primera etapa



- Ejecución de la segunda etapa



Fuente: Presentación PPT “Construcción relleno sanitario y Costanera Oeste”

9.2.4.3.

-Proyecto: Plan de ordenamiento territorial del Borde costero del río Paraná
Estrategia: Nuevo posicionamiento estratégico de la región
Objetivo: Modelo Productivo Diversificado y con creación de puestos de trabajo acordes a la demanda laboral
Problema: Modelo económico con alta participación del empleo público y baja generación de puestos laborales genuino
Causas: Baja Radicación de nuevas actividades productivas Limitado acceso al financiamiento para pequeñas y medianas empresas Matriz agrícola ganadera con escasa diversificación

Plan Territorial Paraná, Provincia de Entre Ríos.



Proyecto ganador del equipo que elaboró el Plan Maestro, compuesto por los arquitectos: Marina Blanca, Rodolfo Octavio Castello, Soledad Ferrería, Franco Germán González Elsesser, Claudia Mariana Melhem. Participación del Colegio de Arquitectos de Entre Ríos y el Ministerio de Planeamiento, Infraestructura y Servicios de la Provincia de Entre Ríos. Imágenes aportadas por <http://paranasabe.blogspot.com.ar/>

En la formulación del sistema del BCP, se hace necesaria la implementación de una serie de instrumentos y acciones que inicien, y consoliden a lo largo del tiempo, la identidad del BCP. Uno de estas acciones es el desarrollo de un elemento de referencia repetible en el área de estudio que afiance el sentido de pertenencia de la propia comunidad y el fortalecimiento del perfil turístico de su principal objeto de promoción: el borde costero.

Para ello se crearán nuevos equipamientos en las localidades de BCP de acceso público, conformando por nodos de servicios de atención turística y comunitaria. Estos se transformarán en centros de atención y referencia para la comunidad local y el turismo, que brinde servicio e infraestructura básica, así como un espacio de congregación e intercambio social.

El proyecto consiste en el diseño de módulo básico conformado por batería sanitaria/vestuarios, oficina de control, comercio y/o servicio, oficina de turismo, salón de usos múltiples. Deberá prever ampliaciones en función del tamaño de la pieza, actividades y afluencia de público, así como la posibilidad de incorporar más de un nodo de servicios.

-Identidad comunicacional en la vía pública para el Borde Costero del Paraná (Entre Ríos)

Se propone visibilizar al Borde Costero, posicionarlo en la región y país, promocionar áreas de interés a partir de la información en ruta y de la información en web y folleterías en nodos turísticos. Para lograr estos objetivos se trabajará en: Diseñar un logo e imagen institucional del Borde Costero,

Comunicar la nueva imagen a los visitantes y al público en general y Diseñar hitos de accesos a las localidades y mejorar el sistema de comunicación vial urbano y extra urbano, proponiendo un sistema de señalética consensuado con los organismos pertinentes que sea particular y exclusivo del territorio analizado, que además indique puntos de interés turísticos y microrregiones dentro del territorio.

9.2.4.4.

Proyecto: Espacios Verdes Urbanos de la Ciudad de Paraná
Estrategia: Infraestructura recreativa y cultural
Objetivo: Modelo Productivo Diversificado y con creación de puestos de trabajo
Problema: Modelo económico con alta participación de empleo público y baja generación de puestos de trabajo genuinos
Causas: Baja radicación de nuevas actividades productivas Limitado acceso al financiamiento para pequeñas y medianas empresas Matriz agrícola ganadera con escasa diversificación
Descripción: Revalorización y creación de parques y plazas

Revalorización y creación de parques y plazas. La existencia de superficies verdes en las ciudades representa un importante paliativo al calentamiento global y las altas temperaturas, reducen los caudales excedentes por lluvia debido a la infiltración, disminuyen la presencia de contaminantes atmosféricos y cumplen con una función cultural, social y sanitaria importante para la calidad de vida de los habitantes. Se ha podido determinar que en Paraná los espacios verdes utilizables no son suficientes por lo cual se plantea la necesidad de aumentar la cantidad de superficie aprovechable por sus ciudadanos y mejorar la calidad de los espacios utilizables existentes. La superficie verde utilizable en Paraná arroja un promedio de casi 4,47 metros cuadrados por habitante según cálculos estimativos. La cifra refiere a aquellos espacios verdes integrados a la vida social o de fácil acceso cotidiano de la comunidad, por lo que para ese cálculo no fueron considerados sectores como el Parque Nuevo, la Toma Vieja, los baldíos, el área de crecimiento urbano, ni tampoco el arbolado de las calles y espacios sin equipamiento ni posibilidad de acceso cotidiano por parte de la comunidad. Un estudio realizado por el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) a través de su Iniciativa Ciudades Emergentes y Sostenibles (ICES) concluye en que en Paraná hay 19,4 metros cuadrados de lugares verdes por habitante. Sin embargo, el mismo informe indica que existe un desbalance en su distribución, y que se pone en evidencia en barrios interiores, como aquellos alejados de sectores costeros, del Parque Nuevo y de otras áreas externas a la trama urbana. Al tener en cuenta obstáculos de aprovechamiento como la subutilización de los espacios, el deterioro por el avance del automóvil, privatizaciones parciales, o falta de inversión en equipamiento, la superficie de verdes accesibles y disfrutables de Paraná decae. La ciudad tiene 114 hectáreas de plazas y parques considerados como áreas verdes utilizables. La ciudad tiene 114 hectáreas de plazas y parques considerados como áreas verdes utilizables. El promedio por cada uno de sus 255.000 habitantes (estimación 2016) es de 4,47 metros cuadrados. La superficie verde se extiende a 235 hectáreas si se suman todos los parques dentro del ejido que no están contemplados para el cálculo, debido a su distancia y dificultad de acceso para el grueso de la población. Queda evidenciado que es posible, con una adecuada planificación estratégica, llegar a duplicar el valor resultante actual.

Balanceando la distribución espacial, e invirtiendo en equipamiento sobre todo en la costanera, se podrá generar un circuito turístico natural sobre toda la costa del Gran Paraná. La protección de los espacios verdes y el hábitat tiene que ver con el saneamiento de los arroyos a los que están ligados, mediante la reubicación de los asentamientos en lotes vacantes dentro de la ciudad. Así mismo, la reducción de basurales a cielo abierto o reubicación a la periferia de la ciudad, dándole lugar al desarrollo de nuevos espacios recreativos.

9.2.4.5.

Proyecto: Sistema de Espacios costeros
Estrategia: Infraestructura recreativa y cultural
Objetivo: Modelo Productivo Diversificado y con creación de puestos de trabajo
Problema: Modelo económico con alta participación de empleo público y baja generación de puestos de trabajo genuinos
Causas: Baja radicación de nuevas actividades productivas Limitado acceso al financiamiento para pequeñas y medianas empresas Matriz agrícola ganadera con escasa diversificación
Descripción: Relevamiento y gestión

El avance de la deforestación, contaminación de cursos de agua sobre todo arroyos y desaprovechamiento de la calidad paisajística y ambiental de los arroyos que atraviesan el territorio y explotación agrícola del tipo monocultivo sobre áreas naturales no favorecen el desarrollo del territorio. Se propone incorporar nuevas áreas verdes y de interés paisajístico para mejorar la calidad ambiental del mismo. Se proponen las siguientes acciones:

Sobre zonas de monte nativo:

- Relevamiento físico y dominial
- Gestionar su inclusión en áreas naturales protegidas según ley Nº 8967

En todo el borde costero:

- Evaluar la “capacidad de carga” de cada lugar o zona, previniendo el impacto de actividades humanas en zonas naturales para poder minimizar su impacto en el paisaje
- Integrar con los parques existentes como el Parque Nacional Pre-Delta (Diamante) el Parque San Martín (Paraná)
- Difusión y sensibilización sobre el posicionamiento en las localidades involucradas

Acciones de comunicación del producto en eventos nacionales e internacionales

Lineamiento estratégico:
SERVICIOS AMBIENTALES SOSTENIBLES

9.3.1.1.

Proyecto: SANEAMIENTO del ARROYO “LA SANTIAGUEÑA” entre calle San Luis y Moreno
Estrategia: Obra de entubado y recuperación de espacio verde
Objetivo: Adecuada infraestructura de accesos viales, servicios básicos y equipamiento del área metropolitana de Paraná
Problema: Desequilibrio y déficit de infraestructura básica y accesibilidad
Causas: Crecimiento no planificado de ciudades Ausencia de planes estratégicos de transporte metropolitano
Descripción: Ampliar las instalaciones del área deportiva Sanear una de las fuentes de contaminación a escasos metros del área urbana Conducto de Hº Aº doble de 2,50 m x 2,50 m, sobre el actual cauce y posterior recuperación del espacio
Valor aproximado: \$ 50.000.000 (pesos cincuenta millones).



Fuente: Elaboración propia, Imagen satelital de la traza (en rojo)

INICIO CONDUCTO EN CALLE NOGOYA



Fuente: Imagen satelital.

FIN CONDUCTO EN CALLE MORENO



Fuente: Imagen satelital.

CAUCE DEL ARROYO



Fuente: Imagen satelital.

9.3.1.2.

Proyecto: SANEAMIENTO del ARROYO "COLORADO" entre calle Almafuerte y Churruarin
Estrategia: Obra de entubado, recuperación de espacio verde y vinculación vial
Objetivo: Adecuada infraestructura de accesos viales, servicios básicos y equipamiento del área metropolitana de Paraná
Problema: Desequilibrio y déficit de infraestructura básica y accesibilidad
Causas: Crecimiento no planificado de ciudades Ausencia de planes estratégicos de transporte metropolitano
Descripción: Solucionar los efectos adversos del aislamiento de un barrio Mejorar la condiciones de vida y de seguridad de la zona. Entubado de Hº Aº doble de sección 2,70 m x 2,70m x 2, sobre el actual cauce del Aº Colorado.
Valor aproximado: \$ 90.000.000 (pesos noventa millones)

IMAGEN SATELITAL DE LA TRAZA (EN ROJO)



Fuente: Elaboración propia,

CAUCE ARROYO COLORADO DESDE AVENIDA ALMAFUERTE



Fuente: Imagen satelital.

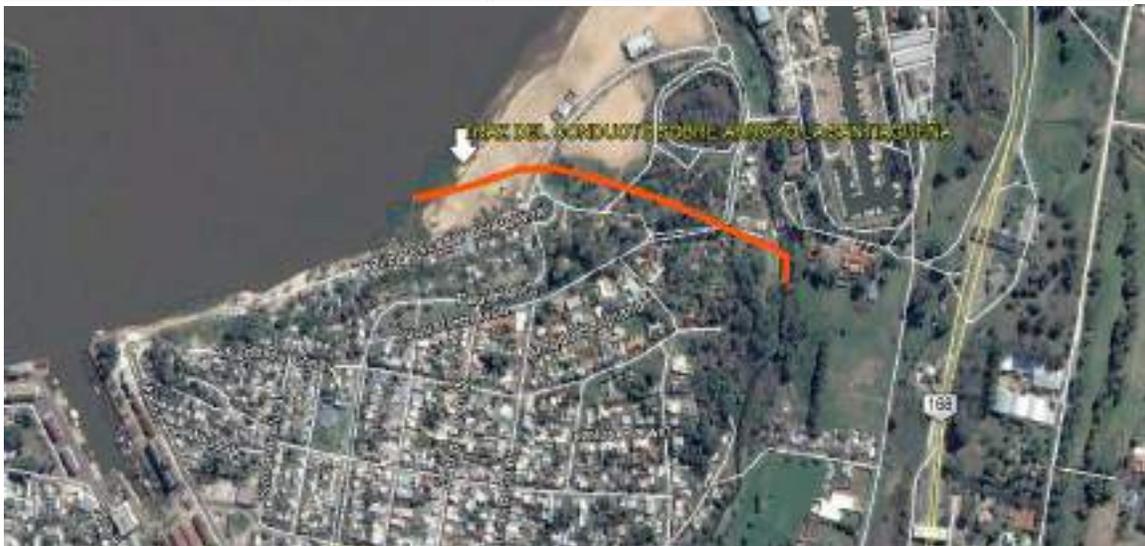
CAUCE ARROYO COLORADO DESDE AVENIDA CHURRUARIN



Fuente: Imagen satelital.

9.3.1.3.

Proyecto: SANEAMIENTO del ARROYO “LAS VIEJAS “Complejo Playas del Thompson”
Estrategia: Obra de entubado y recuperación de espacio verde
Objetivo: Adecuada infraestructura de accesos viales, servicios básicos y equipamiento del área metropolitana de Paraná
Problema: Desequilibrio y déficit de infraestructura básica y accesibilidad
Causas: Contaminada sus playas por la desembocadura del Aº Las Viejas Crecimiento no planificado de ciudades Ausencia de planes estratégicos de transporte metropolitano
Descripción: Permitiría recuperar un espacio, para poder tener playas habitables El proyecto prevé el desvío del Aº Las Viejas aguas debajo de las actuales playas, permitiendo de este modo alejar la contaminación del sector de bañado. Conducto de Hº Aº de 3,30 m x 6,60 m, en una longitud de 620 metros desde el actual cauce del Aº Las Viejas hacia la zona de Puerto Sánchez aguas debajo de las actuales Playas de Thompson
Valor aproximado: \$ 100.000.000 (pesos cien millones)



Fuente: Elaboración propia, Imagen satelital de la traza (en rojo)

9.3.1.4.

-Planta de efluentes industriales en Paraná y Crespo
Estrategia: Mejorar los procesos de tratamiento de efluentes
Objetivo: Región con calidad ambiental
Problema: Deterioro de la calidad ambiental

9.3.1.5.

Proyecto: Saneamiento Arroyo Las Tunas – Paraná
Estrategia: Obra de entubado
Objetivo: Adecuada infraestructura de accesos viales, servicios básicos y equipamiento del área metropolitana de Paraná
Problema: Desequilibrio y déficit de infraestructura básica y accesibilidad
Causas: Escaso mantenimiento Ausencia de planes estratégicos de transporte metropolitano Crecimiento no planificado de ciudades
Descripción: Obras hídricas multipropósito

9.3.1.6.

Proyecto: Rectificación Arroyo Las Viejas Tramo Final – Paraná
Estrategia: Obra de entubado
Objetivo: Adecuada infraestructura de accesos viales, servicios básicos y equipamiento del área metropolitana de Paraná
Problema: Desequilibrio y déficit de infraestructura básica y accesibilidad
Causas: Escaso mantenimiento Ausencia de planes estratégicos de transporte metropolitano Crecimiento no planificado de ciudades
Descripción: Aprovechamiento múltiple hídrico

9.3.2.1.

Proyecto: <u>DESAGUES PLUVIALES en pleno casco Céntrico, Cuenca La Santiagueña</u>
Estrategia: Obra de entubado
Objetivo: Adecuada infraestructura de accesos viales, servicios básicos y equipamiento del área metropolitana de Paraná
Problema: Desequilibrio y déficit de infraestructura básica y accesibilidad
Causas: Inundación de calles y casas en pleno centro Crecimiento no planificado de ciudades
Descripción: Sanear a través de conductos de Hº Aº, insitu o prefabricados los líquidos pluviales que hoy desbordan por la calzada y encauzarlos a los conductos ya construidos en la parte baja de la cuenca
Valor aproximado: \$ 50.000.000 (pesos cincuenta millones)

9.3.2.2.

-Proyecto: <u>Programa de desarrollo de planes de ordenamiento locales</u>
Objetivo: Región con calidad ambiental
Problema: Deterioro de la calidad ambiental
Causas: -Fumigación en áreas periurbanas -Escasa regulación de explotaciones termales -Escaso tratamiento de residuos sólidos Vertido de efluentes industriales y cloacales sin tratamiento -Competencia entre usos productivos y usos urbanos
Estrategia: Planificar y regular los usos y localización urbana y productiva
Descripción: ordenamiento territorial

9.3.2.3.

-Planta tratamiento de efluentes cloacales en Paraná
Estrategia: Mejorar los procesos de tratamiento de efluentes
Objetivo: Región con calidad ambiental
Problema: Deterioro de la calidad ambiental
Construcción de plantas de procesamiento de residuos sólidos urbanos en el Borde Costero del Paraná
Incorporación de plantas de tratamiento de residuos sólidos urbanos y recuperación progresiva de grandes basurales
Incorporación de Plantas de reciclado de escala local o regional.

9.3.3.1.

Proyecto: GESTIÓN DE RESIDUOS SÓLIDOS URBANOS
Estrategia: Plan de Inclusión Social de Recicladores
Objetivo: calidad del hábitat Favorecer los procesos de recuperación y agregado de valor de materiales reciclables
Problema: Desequilibrio y déficit de infraestructura básica y accesibilidad
Causas: Conectividad insuficiente y deteriorada Crecimiento no planificado de ciudades
Descripción: Construcción de un nuevo relleno sanitario mancomunado Clausura y saneamiento del principal pasivo ambiental de la ciudad, el volcadero municipal Acciones de limpieza de microbasurales y medidas preventivas para evitar su nueva generación. Fortalecer el plan de educación ciudadana Reforzada la recolección con la adquisición de equipamiento rodante Contenerización de la unidad centro, previendo la expansión a futuro a otras unidades de la ciudad

9.3.3.2.

Proyecto: DRENAJE
Estrategia: Plan Director de Drenaje Urbano
Objetivo: Alta calidad urbano ambiental
Causas: Conectividad insuficiente y deteriorada Crecimiento no planificado de ciudades
Descripción: Extensión de la cobertura del sistema de desagües pluviales de la ciudad Adecuación de los cauces y riberas de arroyos Ampliación de las secciones de cruce de los caminos y de las partes del cauce que se encuentra entubado Recolocación de las viviendas afectadas que se encuentran en riesgo Reforzada la recolección con la adquisición de equipamiento rodante Analizar el trasvase del arroyo Antoñico hacia un arroyo no intervenido situado al oeste del núcleo urbano

26.01.2017 – Asuntos Municipales

Con la presencia del Director de Estudios de Preinversión Municipal de la DINAPREM, Ernesto Borchichi, los representantes técnicos y legales del Municipio de Paraná y los representantes de los consorcios SERMAN & ASOCIADOS /GRIMAUX y HCA/Proyfe, se dió inicio a la apertura pública de ofertas para la contratación del servicio de consultoría del “Plan Director de Drenaje Pluvial de la Ciudad de Paraná con Proyecto Ejecutivo – Provincia de Entre Ríos”. El proceso de licitación forma parte de la elaboración del proyecto que cambiará la vida de los habitantes de la ciudad de Paraná, resolviendo el problema global del escurrimiento de aguas, evitando inundaciones y estancamientos.

Por su parte la secretaria de Asuntos Municipales, Aida Ayala, manifestó que “el avance de los proyectos son el fruto del trabajo constante por mejorar la calidad de vida de todos los argentinos. Una vez más el Estado nacional está presente al lado de los Intendentes con acciones concretas, trabajando en la transformación de la realidad de sus pueblos”.

El convenio que enmarca la ejecución del plan director y proyecto ejecutivo de drenaje pluvial tiene como objetivo “contribuir de manera concreta a compatibilizar los procesos de desarrollo territorial y urbano con un sistema de drenaje eficiente, que mitigue el riesgo hídrico, preserve las condiciones ambientales y paisajísticas, optimizando el uso de los recursos públicos. De esta manera buscamos resolver los problemas de inundaciones y la contaminación de los líquidos de origen pluvial en forma integrada y en armonía con el ambiente” explicó el Director de Estudios de Preinversión. Los consorcios SERMAN & ASOCIADOS/ GRIMAUX (Argentina) y HCA / Proyfe (España) presentaron sus ofertas a los referentes técnicos y legales de la localidad de Paraná, entregando de esta manera una propuesta técnica y otra económica, quedando la

segunda bajo resguardo a la espera de la evaluación técnica realizada por el BID. Luego de dicha evaluación se decide la mejor propuesta y se da inicio a la elaboración del proyecto que posteriormente será presentado a la Secretaría de Obras Públicas para la ejecución de dicha obra. Durante el proceso de presentación de ofertas estuvieron presentes desde la Dirección Nacional de Preinversión Municipal, el responsable de adquisiciones, José González Aguada y la analista técnica del programa, Ángela Alexandroff; por parte del Municipio de Paraná, la representante técnica, Noelia Ramírez y la directora de Asesoría Legal de la Secretaría de Proyectos Estratégicos, Fernanda Tardelli. Por parte de los consorcios oferentes en representación de APCA SERMAN & ASOCIADOS / GRIMAUX estuvo Pablo Bronstein, y por parte de HCA / Proyfe, Horacio Travecchio.



10. Bibliografía

- PLAN ESTRATÉGICO TERRITORIAL DE LA PROVINCIA DE ENTRE RÍOS 2010
- Plan Estratégico de Desarrollo Turístico Sustentable 2020 (PEDTS, 2008)
- Plan Estratégico territorial 2015
- Plan Integral Estratégico para la Conservación y el Aprovechamiento Sostenible en el Delta del Paraná - (PIECAS.)
- OBSERVATORIO DEL ÁREA METROPOLITANA Paraná-santa fe 2012)
- PLAN QUINQUENAL DE DESARROLLO SUSTENTABLE DE LA PROVINCIA DE ENTRE RÍOS 2011 – 2015
- Estudio de Desarrollo Territorial en la Zona Sur de la Región Delta de la Provincia de Entre Ríos (Departamento Islas del Ibicuy) en el Marco de la Resignificación del Puerto Ibicuy 2015
- 2015. Unidades Geoestadísticas. Cartografía y códigos geográficos del Sistema Estadístico Nacional. Buenos Aires: INDEC,
- PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL DEL BORDE COSTERO SOBRE EL RÍO PARANA. SANTA ELENA-DIAMANTE ENTRE RÍOS 2015
- PLAN MAESTRO PARA LA REFUNCIONALIZACIÓN DE LOS TERRENOS DEL FFCC, SOBRE EL ÁREA CENTRAL DE PARANÁ, Y REGENERACIÓN DE SU ENTORNO URBANO (INFORME FINAL 2012)
- “PARANÁ EMERGENTE Y SOSTENIBLE” EQUILIBRIO TERRITORIAL PARA LA EQUIDAD SOCIAL AMBIENTAL Y PRODUCTIVA
- PLAN DE SECTOR “CAMPOS DEL EX REGIMIENTO 3 DE ARTILLERÍA”Y LINEAMIENTOS GENERALES PARA EL ORDENAMIENTO URBANO TERRITORIAL DEL MUNICIPIO DE DIAMANTE 2015
- PLAN MAESTRO DEL ÁREA COSTERA DE PARANÁ. (INFORME FINAL MARZO 2012)
- GUIA DE INSTRUMENTOS URBANÍSTICOS, Secretará de Asuntos Municipales (Agosto 2015)
- Secretaría de Medios y Comunicación Ciudadana. Dirección General de Ceremonial, Nómina de Autoridades Noviembre 2016
- Plan Estratégico Territorial de la Provincia de Entre Ríos
- PARANÁ EMERGENTE Y SOSTENIBLE EQUILIBRIO TERRITORIAL PARA LA EQUIDAD SOCIAL AMBIENTAL Y PRODUCTIVA
- Ministerio de Planeamiento, Infraestructura y Servicios Dirección General de Planificación Coordinación de Planes y Programas con Fondos Nacionales
- INDEC, 2015. Unidades Geoestadísticas. Cartografía y códigos geográficos del Sistema Estadístico Nacional. Buenos Aires: INDEC, [Consulta: dd/mm/aaaa].
- Código Urbano del municipio de Paraná, Ordenanza N°8563. Subsecretaría de Planificación y Gestión del Desarrollo.
- GUIA DE INSTRUMENTOS URBANÍSTICOS, Secretará de Asuntos Municipales (Agosto 2015)
- “Agenda metropolitana Santa Fe – Paraná”. Soijet, Mirta, Universidad Nacional del Litoral

- Naciones Unidas. “Los objetivos de Desarrollo Sostenible & la iniciativa de ciudades prósperas. La agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible” (2015).
- Naciones Unidas. “Iniciativa para la prosperidad urbana (CPI)” (2016).
- Naciones Unidas. “Argentina: Informe Final 2015. Objetivos de Desarrollo del Milenio. Un Camino hacia los Objetivos de Desarrollo Sostenible. (2015).
- Subsecretaría de Planificación Territorial de la Inversión Pública. Ministerio del Interior. “Plan Estratégico Territorial” (2015), Avance III
- Ministerio del Interior, Obras Públicas y Viviendas, Subsecretaría de Planificación Territorial de la Inversión Pública Guía para la Planificación Territorial (2016).

Bibliografía virtual

- <http://www.indec.gov.ar/codgeo.asp>
- www.entrerios.gov.ar/noticias/galeria/noticias/archivos/1282/1282681569.doc
- <http://www.idera.gob.ar/>
- <http://www.sig.indec.gov.ar/censo2010/>
- <http://www.scielo.org.ar/pdf/cuba/v13n13/v13n13a08.pdf>
- http://municipios.unq.edu.ar/modules/mislibros/archivos/plan_est_parana.pdf
- http://sig.planificacion.gob.ar/maps/detalle_escala/4/?texto=&p=16
- <http://www.entrerios.gov.ar/minplan/>
- <http://sippe.planificacion.gob.ar/EditarProvincia.aspx?Id=6>
- http://www.asapbiblioteca.com.ar/wp-content/uploads/2014/10/plan_estrategico_turismo_entre_rios_1.pdf
- <http://www.entrerios.gov.ar/ambiente/userfiles/files/archivos/Plan%20Girsu/B%20-%20Gesti%C3%B3n%20de%20Residuos/19%20-escenario%20provincial/escenario%20provincia.pdf>
- <http://scripts.minplan.gob.ar/octopus/archivos.php?file=5824>
- http://www.cofeplan.gov.ar/html/pet/documentos/pet_avance_2008.pdf
- <http://www.turismoentrerios.com/turismo.htm>
- <http://obio.ambiente.gob.ar/multimedia/files/PIECAS%20DOCUMENTO%20FINAL%20V%202011%2008%2013.pdf>
- <http://www.parana1.com.ar/gobierno/autoridades.php>
- <http://www.parana1.com.ar/galeria/nomina201611.pdf>
- www.entrerios.gov.ar/noticias/galeria/noticias/archivos/1282/1282681569.doc

Plan Territorial Paraná, Provincia de Entre Ríos.

Futura área metropolitana

- <http://www.eldiario.com.ar/edicion-impresa/la-comuna-proyecta-el-oeste-de-paranaacute-con-un-masterplan-urbano.htm>
- <http://www.eldiario.com.ar/sociedad/primeros-pasos-en-vistas-a-un-polo-tecnoloacutegico-en-el-eje-paranaacute-santa-fe-1.htm>
- http://www.apfdigital.com.ar/despachos.asp?cod_des=154263
- <http://www.parana1.com.ar/noticias/organismo-descentralizado-y-plan-estrategico-claves-para-la-futura-area-metropolitana.htm>

Plan de ordenamiento territorial del Borde costero del río Paraná

- <http://paranasabe.blogspot.com.ar/2012/09/borde-costero-parana.html>
- <http://www.informedigital.com.ar/secciones/parana/53201-realizan-obras-para-recuperar-la-playa-del-thompson.htm>
- <http://www.parana1.com.ar/noticias/el-plan-maestro-para-la-ribera-de-nuestra-ciudad.htm>

Nuevo enlace área metropolitana Paraná- Santa Fe

- <http://www.isletasnoticias.com.ar/?s=santa+fe+parana>

Autovía Paraná – Crespo

- <https://www.youtube.com/watch?v=4rMxxSXWhsU>

Espacios Verdes Urbanos de la Ciudad de Paraná

- <http://www.elonce.com/secciones/parana/465333-se-proponen-duplicar-la-superficie-de-las-nareas-verdes-de-la-ciudad.htm>
- <http://www.indec.gov.ar/codgeo.asp>

Autovía que unirá Paraná y Oro Verde

- <http://www.unoentrierios.com.ar/brindaron-detalles-la-autovia-que-unira-parana-oro-verde-n1193666.html>
- <http://www.entrierios.gov.ar/minplan/noticias/20160713-se-publico-on-line-la-licitacion-para-construir-la-autovia-entre-parana-y-oro-verde>

Imágenes satelitales y uso del suelo Aplicación en el área metropolitana Santa Fe-Paraná, Mg. Arq. Mirta Soijet, Docente investigadora fadu/unl

Plan Territorial Paraná, Provincia de Entre Ríos.

- <http://bibliotecavirtual.unl.edu.ar/publicaciones/index.php/POLIS/article/view/383/477>

OBSERVATORIO DEL ÁREA METROPOLITANA Paraná-santa fe 2012

- <http://www.scielo.org.ar/pdf/cuba/v13n13/v13n13a08.pdf>
- http://www.scielo.org.ar/scielo.php?script=sci_abstract&pid=S1853-36552012000200008
- <http://philpapers.org/rec/SOISY>

Normativa Urbana

- http://www.colegioarquitectos.org.ar/imgarchivos/61051_2222013_E_C%C3%B3digo%20Urbano.pdf