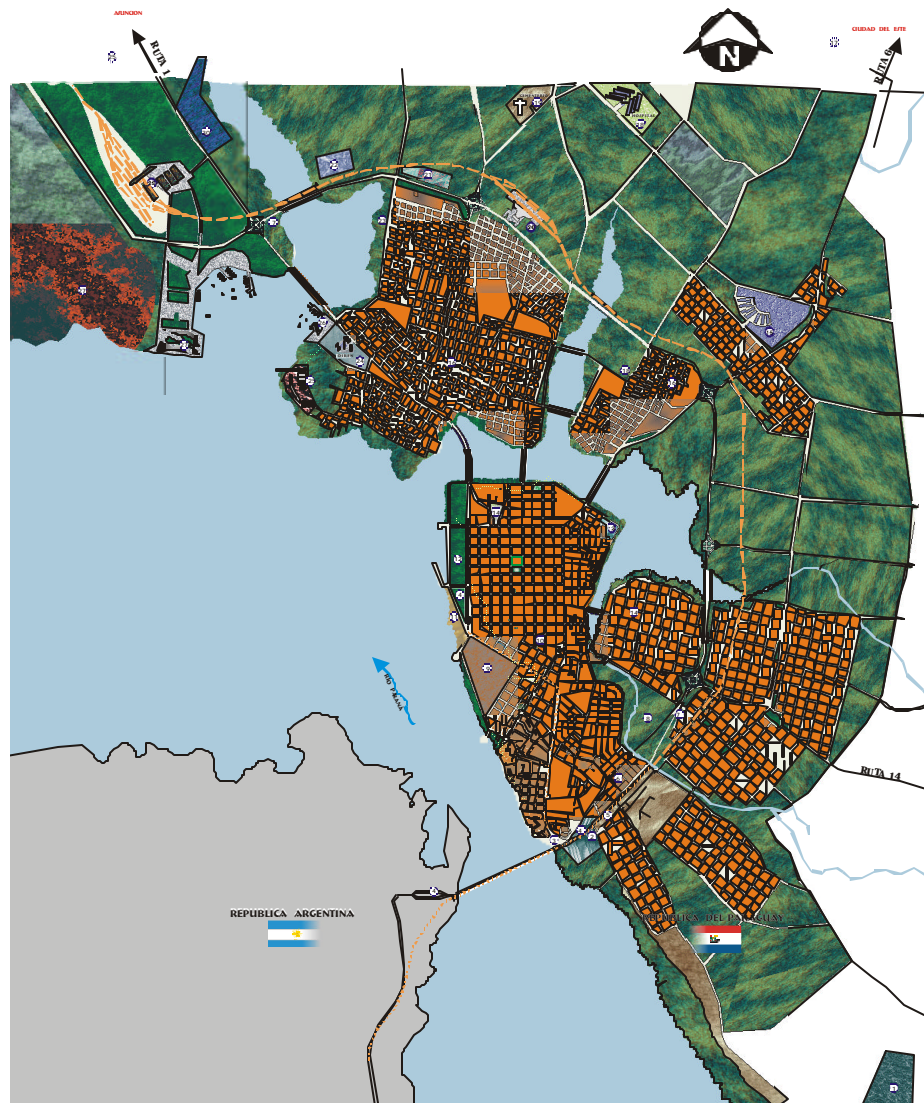


"IDEAS PRELIMINARES PARA EL PLAN REGULADOR AMBIENTAL DE ENCARNACIÓN"



Facultad de Ciencias y Tecnología de la UCI
Encarnación - Paraguay

Arq. Jorge D. Acuña
Arq. Juan R. Guidura
Arq. H. Daniel Szyszkowski

IDEAS PRELIMINARES PARA LA ELABORACIÓN DEL PLAN REGULADOR AMBIENTAL DE LA CIUDAD DE ENCARNACIÓN PARAGUAY

El presente trabajo fue elaborado por alumnos de la carrera de Arquitectura de los últimos cinco años produciendo un banco de datos, que sirvió de base y permitió elaborar las ideas preliminares por el grupo Tesis 2000, conformando un "Paquete técnico" de tres partes:

- 1) Ideas preliminares para la elaboración del plan regulador ambiental Encarnación Paraguay.
- 2) Código de planeamiento urbano de la Ciudad de Encarnación
- 3) Código de Edificación para la Ciudad de Encarnación Paraguay

Como el título lo expresa son ideas sujetas a modificaciones. Se aclara el concepto de ciudad como un sistema abierto y a los efectos de su estudio se divide en diferentes sub sistemas. Apoyado en la "teoría de sistema" y la base del método del planeamiento con la incorporación de nuevos componentes conceptuales del urbanismo contemporáneo.

Se establece el enfoque a tomar con respecto a diferentes aspectos: el económico, el sociocultural, el patrimonial y el político. El rol de la ciudad de Encarnación a distintas escalas apoyada por la idea fuerza que se pretende en donde se proponen metas para lograr el crecimiento y fortalecimiento de Encarnación; con la participación ciudadana, en la cual el ciudadano es el protagonista destacando sus actitudes y aptitudes para lograr su desarrollo potencial. Se desarrollan los distintos subsistemas:

- Administrativo
- Comercial
- Residencial
- Educativo
- Salud
- Infraestructura y servicio
- Cultural recreativo

En los mismos se establecen: las pautas particulares, se diagnostica, se reconocen las condicionantes, destacando las potencialidades y se desarrollan las líneas de acción

1 EL ROL DE LA UNIVERSIDAD EN LA REGION

La trascendente situación que nos sitúa en una región estratégica de América del sur, como una suerte de “llave” en el Mercosur; con los atributos que generosamente le ha dado la naturaleza, para disponer de variados e importantes recursos reales y potenciales, como por ejemplo el imponente Río Paraná, ubicado entre los más importantes del mundo, que desde sus primeros aprovechamientos por los pobladores de la región, ha sido el medio y el factor dinamizante del asentamiento y desarrollo de importantes pueblos, hoy consolidados en ciudades. Esta región fue el escenario del proceso cultural e histórico de los pueblos de la región Guaranítica descubierto por los Jesuitas. Para plasmar el gran “Proyecto de la humanidad” hoy patrimonio Cultural Universal; que ha sido el escenario de la “Guerra grande” de la triple alianza, lugar donde se extendió el primer ferrocarril de Sudamérica, espacio territorial que los visionarios han descubierto el reaseguro energético de la región, y el aprovechamiento del transporte por intermedio de la hidrovía. Con el impacto ambiental y ecológico de estos macro emprendimientos que pondrá a prueba la capacidad de los recursos humanos asentados en la región, indudablemente que la inteligencia, el saber científico y la creatividad, permitirán no solo enfrentar sino resolver los grandes desafíos que nos impone el futuro. Es en este ESCENARIO donde pretendemos ubicar EL ROL DE LA UNIVERSIDAD para generar importantes proyectos que permitan transformarse en “herramientas” para mejorar la calidad de vida de la región con un sentido de “Desarrollo integral y sustentable”. Desde esta visión académica en la carrera de arquitectura de la Facultad de Ciencias y Tecnología de la UCI (Universidad Católica De Itapua) desde un tiempo a esta parte se han realizado distintos ensayos en la región y es así como se ha podido iniciar un proceso de investigación para concretar las IDEAS PRELIMINARES PARA EL PLAN REGULADOR Y AMBIENTAL DE LA CIUDAD DE ENCARNACION en la Republica del Paraguay.

Institucionalmente el estado municipal de La Ciudad De Encarnación no cuenta con un Proyecto o plan, llámese de desarrollo estratégico o regulador. Como contrapartida y con fuerte poder de decisión sectorial, la Entidad Binacional Yacyreta creada por la Argentina y Paraguay, para la ejecución y puesta en funcionamiento de la represa hidroeléctrica, localizada aguas abajo del Río Paraná, para el cumplimiento de compromisos bilaterales de ambos países, entre otras obligaciones importantes; la de resarcir a la ciudad de Encarnación por las grandes y significativas afectaciones, tanto físicas como ambientales, que ha producido y generara en el futuro la obra principal de la citada represa. Es así y ante estas realidades la “EBY” se encuentra realizando distintos tipos de proyectos a escalas Urbana y arquitectónica en diferentes sitios del ejido urbano. Sumada a esta fuerte condicionante, el sistema de gobierno centralizado de la República del Paraguay, que impone una cultura de independencia a este sistema en todos los niveles de decisión y una cultura en general, limitando sobre manera una vocación de región a los verdaderos actores de la ciudad.

La universidad, asumiendo su rol institucional y sin resignarse a ser mudo testigo de las trascendentales transformaciones que afectará a la Ciudad de Encarnación, en forma objetiva y sin condicionamientos sectoriales se ha propuesto iniciar un profundo proceso de investigación metodológica y científica

de toda la ciudad en sus aspectos; cualitativos y cuantitativos, como así también su interrelación con la región y su fuerte interdependencia histórica, cultural, económica y comercial con la Ciudad de Posadas.

De esta tarea surge la formulación de un instrumento eminentemente técnico, conformado por un plan y los códigos de planeamiento urbano y de edificación que permite concretar una tesis de grado de la carrera de arquitectura y a partir de ello se pretende que dicho instrumento sirva como ensayo académico en la universidad y fundamentalmente permita que el estado Municipal de Encarnación, disponga, de un elemento de consulta o de opinión para decidir los destinos de la ciudad y su gente.

2 CONTEXTO

2.1 Aspecto Geográfico

El Paraguay es un país mediterráneo, situado en el centro de América del Sur, limitado por tres grandes países: Brasil, Argentina y Bolivia. La superficie del Paraguay es de 406.752 Km². El significado etimológico de la palabra de origen guaraní, Paragua-y es: AGUA QUE ORIGINA UN MAR



Situación geográfica: Itapúa está situada en la parte sur oriental del país, entre los paralelos 26° 06´ y 27° 30´ de latitud y los meridianos 54° 20´ y 56° 45´ de longitud oeste.



EN EL CORREDOR BIOCEÁNICO



EN LA HIDROVÍA

Características generales: La superficie Itapúa es de 16.525 Km², su densidad poblacional es de 27,5 hbtes./km². Esta dividido en 29 distritos, siendo su capital Encarnación. Tiene una población de 454.757 hbtes. 8,94% de la población del país. Un 29% es población urbana y un 71 % es rural. La tasa de crecimiento anual es de 3,6%.

2.2 Aspecto Histórico

FUNDACIÓN:

El 25 de marzo de 1615 y con el nombre de Nuestra Señora de la Anunciación de Itapúa, el Padre Roque González de Santa Cruz da comienzo a una reducción n con puerto sobre el margen izquierdo del río Paraná (que correspondería a la laguna de San José) reducción que luego se trasladaría a la orilla derecha del río.

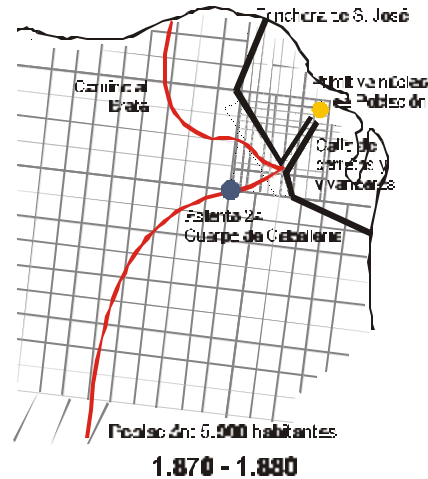
A partir del año 1810 con las liberaciones de los pueblos de Argentina, Paraguay y Brasil, empezaron las disputas por el territorio misionero hasta la Cédula Real de 1803 que expresaba: "Dicha Provincia Misiones no debería pertenecer a Buenos Aires ni a Paraguay, sino que se había de gobernar en forma independiente".

En 1841 se firma el tratado de comercio y límites suscrito entre Argentina y Paraguay, en el cual se dividían el territorio misionero, donde las tierras del campamento San José, Rinconada (entre otros) pertenecían al Paraguay.

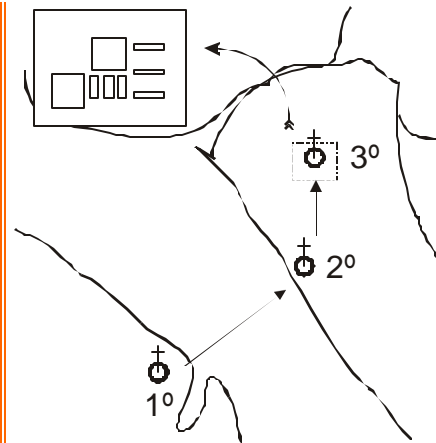
En 1845 Argentina decretó la clausura de los ríos con motivo de la declaración de guerra que le hiciera Paraguay, paso consiguiendo la fortificación de la Trinchera por parte de los Paraguayos, realizada originalmente por el primer dictador paraguayo.

La guerra de la Triple Alianza iniciada en 1865 neutralizó el dominio de tierras de los paraguayos hasta llegar al asentamiento de efectivos militares en "Trinchera de los Paraguayos".

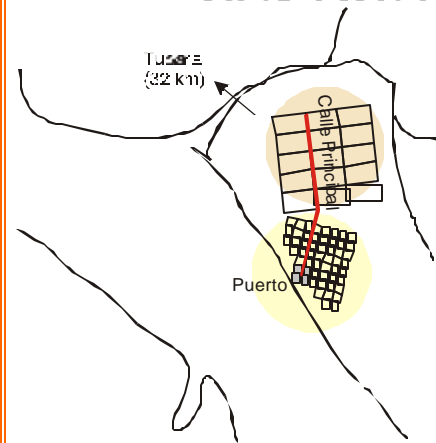
Esto constituye al primer grupo de pobladores que llegó y se asentó en T. de San José. Es posible afirmar que desde 1867 se efectivizó la ocupación de Misiones (Argentina) y por consiguiente el área que actualm ente ocupa Posadas.



POSADAS-ARG.



ENCARNACIÓN-PY



Primeros moradores: los Guaraníes

17 pueblos de la etnia Mby'a-guaraní habitaban la zona, en pequeñas agrupaciones que constituían una comunidad macro familiar socio-residencial Fundación

25/03/1615 fundación de la reducción "Nuestra Sra de la Encarnación de Itapúa", en la margen izquierda del río Paraná, por el sacerdote jesuita Roque González de Sta Cruz; entre los años 1621-32 se traslada a la margen derecha

1703: traslado de la reducción a su emplazamiento definitivo. Se origina una simbiosis cultural

1767 expulsión de los jesuitas; decadencia por la migración indígena

Gno de G. Rodríguez de Francia (1814 - 40): A pesar de la política de enclaustramiento imperante incentiva el puerto de Itapúa como único enlace con el exterior. Gno de Carlos A. López: Fundación de "Villa Encarnación". Traslado de población nativa y mestizos a Tuparaí (Carmen del Paraná)

Corriente migratoria en zona baja = PUERTO PROTAGONISTA. Consolidación de la traza de la calle principal

1861, rectificación del damero independientemente del trazado jesuítico

Hacia 1881 se origina una clara distinción de las dos zonas de la ciudad (Alta y Baja)

Corriente migratoria en zona baja = PUERTO PROTAGONISTA

6 has. / año.

Población: 78.000 habitantes

Ocupación: 1.360 has. Urbanas

Densidad poblacional: 57 has./hab.

1.900 - 1.957



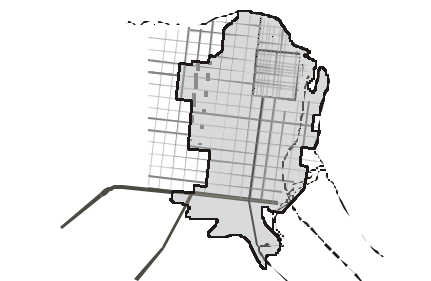
103 has. / año.

Población: 104.000 habitantes

Ocupación: 2.700 has. Urbanas

Densidad poblacional: 38 has./hab.

1.958 - 1.969



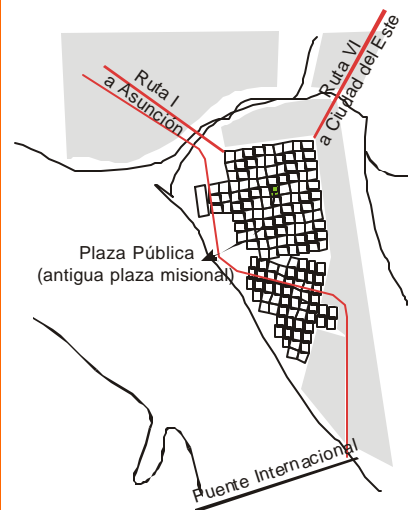
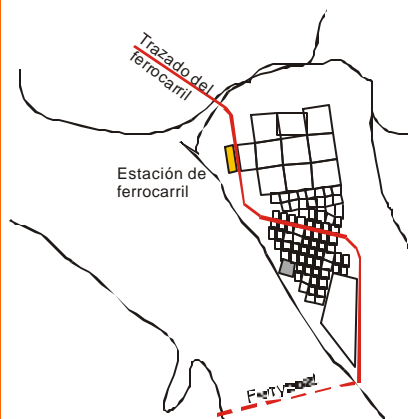
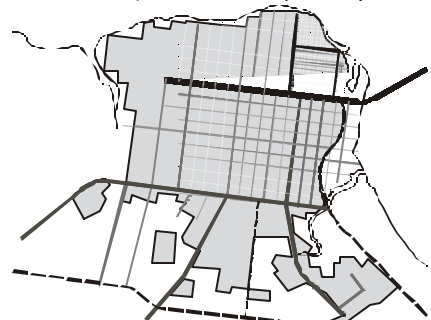
68 has. / año.

Población: 250.000 habitantes

Ocupación: 4.460 has. Urbanas

Densidad poblacional: 56 has./hab.

1.970 - 1.996



1865-1870: Guerra de la Triple Alianza, la población masculina marcha al frente de batalla.

Actividad comercial y portuaria en la Villa Baja, mientras que la Villa Alta presenta características rurales y de producción agrícola.

Siglo XX

1907: se eleva el pueblo al rango de CIUDAD.

1910 construcción de la Estación y línea férrea, que se une con la línea argentina por medio de balsas sobre el río (ferryboat) impulsando el crecimiento económico de la ciudad.

1926: un ciclón afecta seriamente la Villa Baja, exódo de la población a zona alta y Posadas; colaboración del Estado y pueblo argentino en la reconstrucción.

1930 Inicio de RUTAS = "marcha hacia el Este"

1936: comienza el servicio de lanchas Encarnación-Posadas.

Asentamiento de importantes industrias (aserraderos, molinos, olerías)

1950 Expansión del tejido urbano; determinación de LIMITES (nuevos barrios). Expresiones arquitectónicas modernas

1954 Inicio de la Dictadura (Gno de Stroessner)

1960 - 70 Movimiento migratorio. Grandes inversiones

1970 Pavimentación de rutas = Decadencia del ferrocarril debido al movimiento carretero

Nueva corriente migratoria de origen asiático y árabe
YACYRETA consecuencias: relocalizaciones, política de "no innovar" en zonas de afectación, desequilibrio ecológico posterior

1980 - 97 consolidación del trazado

1989 Se inicia el Período Democrático

Puente Internacional = incrementa el paso fronterizo

2.3 Población

■ POBLACIÓN NACIONAL
5.086.768 habitantes.

■ POBLACIÓN DEPARTAMENTO ITAPÚA

454.757 habitantes (8,94 % del total del país)

Superficie 16.525 Km²

Densidad 27,5 hbts./Km²

Crecimiento demográfico 3,6 % anual superior a la media nacional.

Densidad bruta Area urbana = 29 %

Area rural = 71 %

■ POBLACION DISTRITO DE ENCARNACION

99.031 habitantes

Superficie 588 Km²

Densidad 167,6 hbts./Km²

Densidad bruta poblacional de Encarnación

Area urbana = 80 % 79.225 habitantes

Superficie 39,864 Km²

Densidad 1.987,38 hbts./Km²

Area rural = 20 %

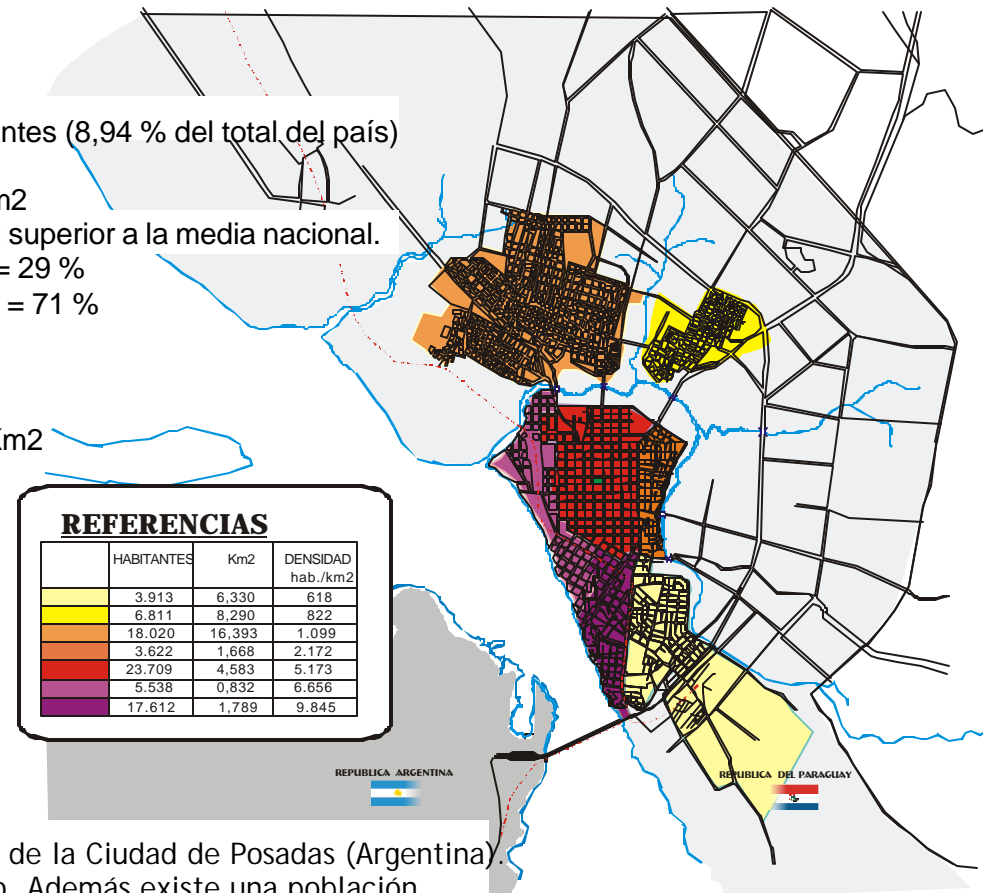
19.806 habitantes

Superficie 548,136 Km²

Densidad 36,13 hbts./Km²

■ DINAMICA POBLACIONAL

Tasa de crecimiento anual de Encarnación : 3,8 %.



En Encarnación se da la migración neta; de distritos limítrofes y de la Ciudad de Posadas (Argentina). El factor determinante de la migración poblacional es el empleo. Además existe una población flotante entre Posadas y Encarnación (12.000 hab) debido a los estudiantes y a los que trabajan en una ciudad y viven en la otra. (Población Posadas - Arg. 300.000 hab.)

2.4 Aspecto Económico

2.4.1 Mercosur

La globalización económica se manifiesta, entre otros fenómenos, en el espectacular incremento de la circulación internacional de bienes. Este **comercio**, se encuentra altamente concentrado en tres grandes **bloques económicos**, que controlan más del 75% del intercambio mundial:

- La NAFTA, bajo la égida de Estados Unidos,
- La UNIÓN EUROPEA, encabezada por Alemania,
- El sudeste asiático liderado por Japón,

Grandes Bloques Económicos:

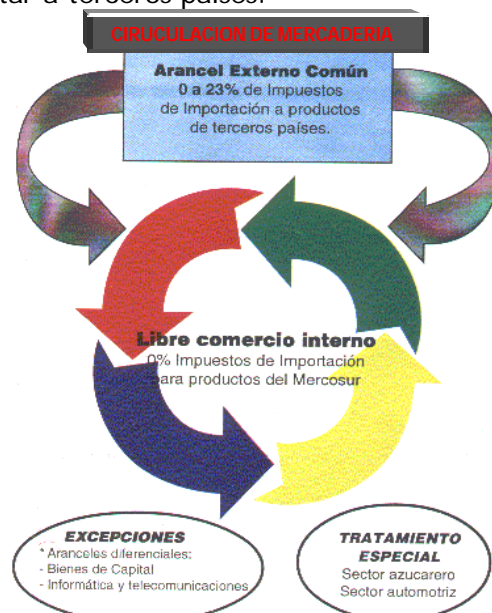
Algunos indicadores comparativos					
INDICADORES	UNIDADES	NAFTA	UNIÓN EUROPEA	SE ASIA	MERCOSUR
Población	Millones	363	320	486	210
Superficie	Miles Km2	21.307	2.401	3.593	11.887
Exportaciones	Miles millones u\$s	590	1.034	552	75
PBI	Miles millones u\$s	6.457	4.606	3.301	1.038
PBI per capita	u\$s	17.787	14.394	6.795	4.934

El Mercosur, es un «*mercado ampliado*» con una población de 210 millones de personas, y una renta anual media per cápita de U\$S 5.000. El aprovechamiento conjunto de las *ventajas comparativas* con la que cuentan los países miembros puede contribuir a mejorar la competitividad y transformar al Mercosur en una «plataforma» para exportar a terceros países.

ALGUNOS INDICADORES

Dato	República Argentina	República Federal do Brasil	República del Paraguay	República Oriental del Uruguay
PBI (millones de u\$s 1998)	297.533	710.468	9.014	18.693
Renta Anual per cápita (u\$s)	8.600	4.250	1.770	5.800
Red ferroviaria (Km)	34.192	29.833	970	2.990
Red de carreteras (Km)	211.369	1.502.600	29.317	52.000
Teléfonos (miles)	3.700	9.860	111	529
Televisores (miles)	6.900	36.000	350	535
Automóviles (miles)	5.700	10.480	61	173

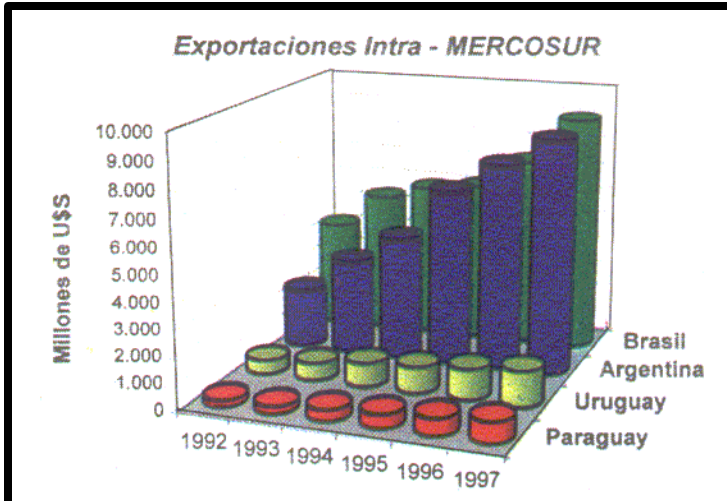
La integración económica regional persigue la constitución de un *mercado ampliado* para alcanzar



- Escalas de producción a través de la especialización industrial
- Una base productiva diversificada
- Mayor competitividad en el ámbito internacional

El MERCOSUR es un espacio económico de mayores dimensiones, ofreciendo escalas para la inversión y la producción, como así también un importante mercado de consumo.

Para fortalecer previamente una integración sudamericana, y para contrapesar el poder de la economía de Estados Unidos en futuras negociaciones, el Mercosur ha

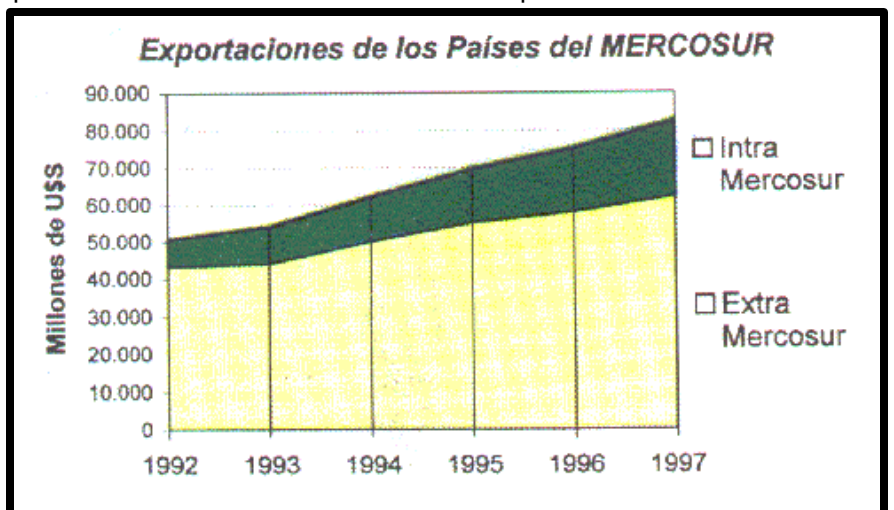


establecido acuerdos de Libre Comercio con Chile y Bolivia y con el resto de los países de la Comunidad Andina (Perú, Ecuador, Colombia y Venezuela) en la intención de lograr una zona de libre comercio en el año 2000.

Con la entrada en vigencia del MERCOSUR se completa un ciclo en el que se han producido importantes transformaciones en las políticas de comercio exterior de los países miembros, especialmente en la coordinación de un tratamiento arancelario común, intra y extra-regional.

La evolución de los diferentes acuerdos, estuvo condicionada por las asimetrías generadas por las diferentes políticas económicas aplicadas en cada país.

Uno de los indicadores fundamentales para analizar el efecto de los acuerdos es el importante incremento del intercambio comercial entre los países miembros.



2.4.2 Hidrovía

La importancia de la hidrovía para la región del Alto Paraná

La Hidrovía es un Programa definido sobre la base de una estrategia de transporte fluvial a lo largo del sistema hídrico (3442 Km) de los ríos de la Cuenca del Río de la Plata, que comprende el centro estratégico del MERCOSUR. El Programa Hidrovía surgió ante la necesidad de mejorar el sistema de transporte de la región debido al incremento del comercio en la misma, ampliado luego con la creación del MERCOSUR.

Los objetivos inmediatos del programa son: mejorar las condiciones de navegabilidad del sistema Paraguay-Paraná - hasta alcanzar un óptima utilización durante las 24 horas, los 365 días del año, adaptar y redimensionar la flota para mejorar la infraestructura de los puertos allí emplazados, acorde a los requisitos actuales de intercambio comercial en el área de influencia. Para alcanzar los objetivos, el Programa fue concebido para actuar en dos aspectos principales relacionados con el transporte hidroviario: los operacionales (transporte) y los vinculados con el mejoramiento o adecuación de la infraestructura (vía fluvial y terminales).

Los análisis realizados indican que la soja y sus derivados son los productos más importantes en volúmenes a transportar por la Hidrovía, seguidos por el hierro y los combustibles. El tráfico de bajada es mucho mayor que el de subida, a razón de cuatro veces más. Una de las hipótesis consideradas señala que los flujos comerciales se incrementarán a más del doble del nivel actual en el año 2020. El tráfico de mayor importancia de subida es el de combustibles (80% del total).

El área de influencia de la Hidrovía constituye una región de gran valor estratégico. Sus potencialidades económicas, variedad morfológica y climática, riqueza en materia de biodiversidad, calidad de los suelos, recursos hídricos, capacidad en materia de infraestructura portuaria, potencialidad productiva, disponibilidad energética, diversidad cultural y finalmente, su situación geopolítica de privilegio en el Cono Sur, la convierten en una región muy apta para la planificación de estrategias alternativas de desarrollo sustentable.

Pero la Región del Alto Paraná (la provincia de Misiones, Argentina y los departamentos del sudeste del Paraguay) no participa plenamente de este esquema, si bien es altamente probable considerar la posibilidad de una mejor conexión con la Hidrovía incrementando la capacidad de transporte logrando economía de escala al tomar barcas en Confluencia cargadas para integrar el convoy con destino tanto norte como sur y entregar aquellas con carga despachada a Misiones u otros puertos del Paraguay sobre el Alto Paraná.

Según estudios sobre el tema se considera un escenario proyectado de cargas a ser transportadas por la Hidrovía mediante embarcaciones fluviales, en el orden de las 15.000.000 de tons. en el año 2010 a partir de una integración espontánea.

Es fácil deducir, por lo expuesto, la importancia que podría tener para la economía de la Región si lograra acoplarse de una manera mas eficiente al sistema y se preparase para ello en términos de prestar adecuadas facilidades portuarias, en cuanto a instalaciones, accesos y todo

lo referente a mejorar la vía navegable.

Por su condición estratégica de ser el centro del MERCOSUR, la región del Alto Paraná tiene asignado un rol especial para alcanzar la consolidación de la integración, natural desde el punto de vista de la región, e intencional a partir del esquema del MERCOSUR con un claro contenido económico, político y sociocultural.

La región deberá adaptarse a esta realidad, partiendo de la base de trasladar su producción a importantes centros de consumo o puertos de ultramar en volúmenes considerables y a costos razonables solo puede lograrse con el desarrollo del transporte fluvial. Los gobiernos nacionales de ambos países (Argentina y Paraguay) están dando sus pasos en este camino a partir del proyecto de la Hidrovía; por lo tanto los gobiernos provinciales y departamentales deberán acompañarlos.

En tal sentido definimos que las estaciones de transferencia estratégicas, se ubican en Encarnación (Paraguay) y Santa Ana (Argentina), convirtiéndose ambas en polos de atracción de cargas más dirigido a las principales producciones de la zona pudiendo llegar a conformar terminales especializadas en cuanto a ese tipo específico de mercaderías.



2.4.3Economía Regional

EL COMERCIO INFORMAL FRONTERIZO COMO FACTOR DE EXPANSION ECONOMICA

Desde los tiempos pretéritos del nacimiento de la ciudad de Encarnación o villa baja a orillas del Río Paraná como Ciudad costera, en su atípica particularidad de asentamiento (primero a la margen izquierda y después a la margen derecha del río) comenzó un proceso de crecimiento poblacional marcado por una dinámica ascendente de la actividad comercial "informal" en su mayor parte de la historia favorecida por la balanza comercial entre ambos países con una marcada asimetría.

Es en este marco económico informal donde se observa como la estructura urbana de la Ciudad se consolidó fuertemente a orillas del río y se expandió al interior del tejido urbano hacia la villa alta donde solamente existían asentamientos semi rurales de familias inmigrantes en su gran mayoría.

Los picos de fuertes devaluaciones de la moneda Argentina / Paraguaya acentuó aun más esta dinámica comercial, transformando a la Ciudad de Encarnación en un emporio comercial exótico y atractivo por la diversidad de productos de importación desde alimentos, electrónicos, indumentarias, etc. provocando no solo un impacto significativo en la ciudad de Posadas, sino también en gran parte de la región del noreste argentino. Esta actividad comercial "informal" dio lugar a la presencia de distintos grupos económicos de medio oriente y de países asiáticos atraídos por las condiciones favorables dando lugar a un fuerte impacto sociocultural sobre los valores propios preexistentes, sumándose a ello el movimiento migratorio interno de los pobladores de las colonias en la búsqueda de mejores expectativas económicas.

El puente Internacional "San Roque González De Santa Cruz" no solo unió ambas ciudades, sino que activó funcionalmente una suerte de "macro ciudad", transformándose en un conector físico por donde diariamente Posadas y el noreste argentino "canalizan" hacia la Ciudad de Encarnación" un volumen de dinero estimado en 3 millones de dólares por año, con una tendencia en baja del 52 % desde 1993.

Observado este fenómeno peculiar desde el urbanismo, la Ciudad de Encarnación sin un plan; quedó expuesta a grandes decisiones sectoriales de los grupos económicos que han usufructuado la Ciudad como escenario espacial de grandes negocios y significativos beneficios.

Esta situación se ve fielmente reflejada en la conformación física que configura el paisaje urbano en todos los sectores: red vial deficiente (pavimento cubre el 18 % del área metropolitana); red cloacal pública 18.95 % del micro centro (a pesar del futuro lago de Yacyreta); Red de servicios públicos de agua 38 % en el micro centro ; equipamientos básicos de salud y educación obsoletos; sistemas de desagües pluviales inexistentes o muy deficientes, espacios públicos de veredas,-plazas, paseos, áreas de

recreación y esparcimiento 7.73 % del uso del suelo céntrico. En cambio, como paradoja se observan bellísimas residencias y mansiones como también importantes equipamientos de servicios privados de grupos económicos en prospera expansión.

3. PLAN REGULADOR AMBIENTAL

3.1 INTRODUCCION

El fin de este proceso tiende a la comprensión acabada del sistema estudiado en todas sus etapas, con el objeto de lograr el encauzamiento planificado de la Ciudad, a través de una propuesta integral, Comprendiendo desde sus inicios como asentamiento costero, hasta su actual conformación como ciudad; para tener una visión amplia y crítica, identificando aspectos positivos y negativos, retardatarios y potencializadores para lograr conclusiones que permitan la integración de Encarnación con el sistema regional sin perder su propia identidad. Definir las intervenciones necesarias para la resolución de los diferentes requerimientos en cada uno de los temas tratados.

Este trabajo esta dirigido a esclarecer:

El aspecto económico, el estudio de su situación en el marco regional-metropolitano, y así determinar las características de su evolución y dinámica.

El aspecto socio-cultural, la interpretación de los esquemas culturales, sociales, educativos, ocupacionales, comportamentales, su evolución y dinámica; posibilitando determinar las necesidades y demandas específicas de políticas y espacios, referidas a las actividades turísticas, productivas, recreativas, etc.

El aspecto del patrimonio cultural, tangible e intangible, relativo a la determinación de unidades con valor histórico arquitectónico.

ROL REGIONAL: VIAS DE INTERCAMBIO

La ciudad de Encarnación presenta un sistema de vías, con infraestructura que contempla los diversos medios de transporte y comunicación adquiriendo potencialmente un protagonismo, (el transporte fluvial, con los proyectos de la hidrovia, y el corredor bioceánico y el mejoramiento del transporte terrestre y aéreo). Esto nos lleva a situar a Encarnación como una ciudad que presenta el rol de vías de intercambio

Idea Fuerza

SISTEMA CIRCULATORIO (CIRCUNVALACIÓN PERIMETRAL)

Pauta: Mejorar el sistema circulatorio; terrestre - ferroviario a través de una avenida de circunvalación que evite la penetración del tránsito pesado a la trama urbana y en la cual se localizarán los equipamientos de abastecimiento de la ciudad. A su vez, se clasificarán las distintas vías según el flujo de uso y localización. En lo que respecta al sistema fluvial, se propiciará el proyecto hidrovia .

ROL METROPOLITANO: ADMINISTRATIVO – SERVICIO

Políticamente es sede de la administración gubernamental, con asiento de todas las instituciones nacionales y departamentales en el casco urbano.

Esta situación trae una fuerte “superposición” en la toma de decisiones, sobre el espacio público urbano, concentrando el poder económico financiero y administrativo de la región.

Idea Fuerza: DESCENTRALIZACION

Pauta; facilitar el intercambio de producción primaria e insumos de la región, localizando los equipamientos de abastecimiento de la ciudad, en la avenida de circunvalación proyectada para absorber la demanda futura del sector, oficinas administrativas.

ROL URBANO: ADMINISTRATIVO – COMERCIAL

La ciudad desde sus orígenes con el puerto tuvo una gran actividad comercial informal de frontera con una marcada interdependencia del vecino país, preservando dicha actividad hasta nuestros días.

Idea Fuerza:

ESPACIO DE CONCERTACION

REGULACION DE LA ACTIVIDAD COMERCIAL.

Pauta: crear un parque administrativo que contenga un espacio de concertación en el cual se debatan y coordinen los intereses de todos los sectores que intervienen el sistema para lograr el desarrollo equilibrado y armónico de la ciudad. Regular la actividad comercial a través de normas ambientales que mejoren su imagen y fortalecer la base económica urbana.

¿QUÉ SE PRETENDE?

Dentro del marco histórico señalado, podemos decir que el rol preponderante actual de la ciudad se mantuvo y se consolidó a través del tiempo. Esto trae aparejado una serie de consecuencias, de índoles diversas, determinantes de las metas a proponer:

- La consolidación de la actividad comercial como elemento de la identidad de la ciudad en su contexto regional.
- La expansión de la actividad comercial informal acelerada, en los últimos tiempos, produjo un impacto negativo en el medio ambiente y el espacio urbano.
- La disminución o pérdida de valores culturales propios preexistentes con la aparición y combinación de nuevos elementos de origen foráneos.

En función a esto, los objetivos propuestos para el crecimiento y fortalecimiento de la ciudad en su contexto regional están apuntados a:

- Consolidar el rol de la ciudad como alternativa de base económica y desarrollo, fundada en la actividad comercial regulada como punto de partida.
- Afianzar los valores culturales
- Fortalecer el sistema de control, que permitan el crecimiento urbano basado en una conciencia de saneamiento y manejo medio - ambiental.
- Lograr la participación activa de los ciudadanos, en la planificación y movilización de los recursos políticos, económicos y técnicos.

3.2.a SUB SISTEMA ADMINISTRATIVO

INTRODUCCIÓN:

Se observa ineficiencia en los mecanismos de control. Se hace necesario ejecutar una profunda reestructuración orgánica funcional por medio de un sistema descentralizado.

El crecimiento vertiginoso de la ciudad de Encarnación, sumado a la falta de previsión de los equipamientos en el tiempo, conllevan a la insuficiencia de la capacidad ejecutiva.

Como medida prioritaria es imprescindible optimizar la operatividad y los mecanismos de control.

Consolidar el complejo administrativo con espacios recreativos y de esparcimiento en el área urbana, donde actualmente emplazado el palacio de justicia, enfatizando los aspectos cuantitativos cualitativos, mejorando la accesibilidad y la infraestructura; creando el marco propicio para el debate abierto, participativo y democrático; con el fin de lograr un protagonismo de alto contenido social donde los componentes serán: gobernación (nacional, departamental y municipal), centro de convenciones, patrimonios, impuestos internos, correo y biblioteca publica.

La descentralización del cobro de servicios y la recepción de los requerimientos y demandas del contribuyente, a través de centros comunitarios periféricos, localizados estratégicamente con accesibilidad a la avenida de circunvalación proyectada con posibilidades dinámicas de crecimiento en su área de servicios, con el objeto de hacer efectiva la participación ciudadana de los contribuyentes en las transformaciones futuras.

DEFICIENCIAS :

- Desborde de la capacidad operativa. Incumplimiento de las ordenanzas vigentes referidas a los espacios libres.
- Catastro desactualizado.
- El soporte legal, para el sostenimiento financiero, física y el aumento de la calidad de vida no se concreta, observando incumplimiento en todos los estratos administrativos por falta de difusión, concienciación y eficiencia de los mecanismos de control.
- Falta de control eficiente para el funcionamiento y sostenimiento de los equipamientos para propender al desarrollo urbano en las áreas de influencia .

Terminal: deficiente capacidad operativa y de gestión. Obsoleta con alto grado de degradación urbana.

Trama física: consolidación de loteamientos, sin cumplimentar las ordenanzas vigentes que rigen para los espacios verdes.

Matadero: no reúne condiciones básicas ambientales con equipamiento obsoleto.

Hacienda: falta de conciencia tributaria y rigor en las penalidades.

Salubridad: Limitada capacidad operativa y mecanismos de control ineficaces.

Catastro: Desactualizado.

Calidad ambiental: La superficie de espacios verdes no compensan un equilibrio ambiental básico ante las condicionantes climáticas, acorde a leyes vigentes.

Transito: Planificación inexistente y sistema de control perimidos.

Cultura, deportes y turismo: No existen políticas dirigidas a estos sectores con criterios de promoción y desarrollo.

LINEAS DE ACCION :

- Realizar Un estudio pormenorizado y establecer políticas urbanas de uso del suelo.
- Lograr una profunda racionalización del estado municipal para mejorar la capacidad operativa de gestión y control, estableciendo políticas estratégicas para interesar a los inversores externos.

Terminal : Relocalizar la actividad articulando con el sistema de transporte ferroviario, fluvial y aéreo, previendo áreas de expansión. Capacitar los recursos humanos. Lograr conciencia tributaria. Crear leyes que permitan realizar controles efectivos. Optimizar los mecanismos de recaudación y de operatividad.

Trama física: Incrementar las áreas verdes mediante la planificación de parques y equipamientos para la recreación. Optimizar los mecanismos de control.

Matadero: Relocalizar la actividad y adecuar la capacidad operativa para la demanda actual con previsión de expansión.

Hacienda: Dictar políticas tributarias con criterios de descentralización a los centros comunitarios periféricos con sistemas eficientes de control y gestión.

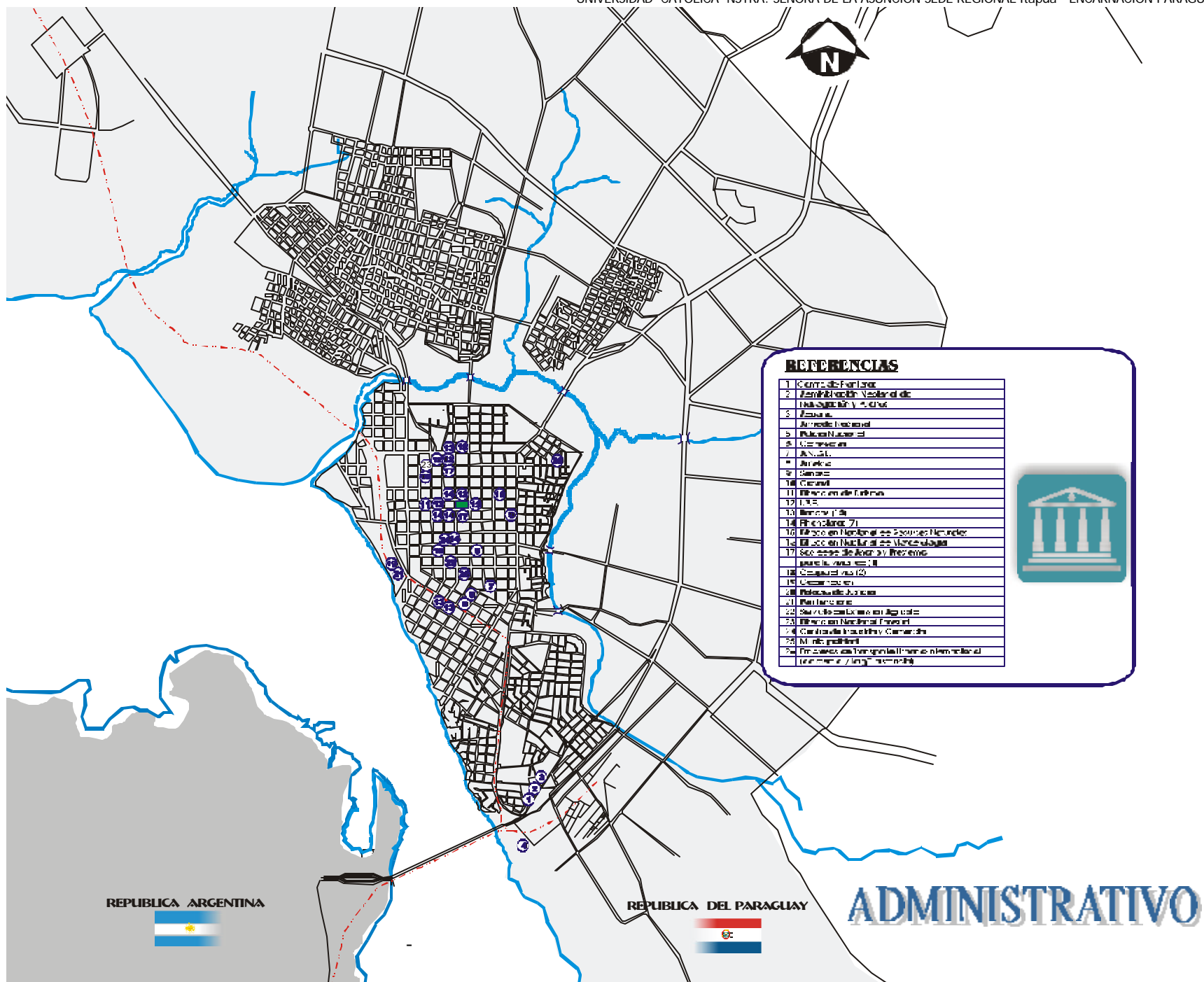
Salubridad : Planificación del tratamiento y destino final de los residuos. Dotar de un sistema eficaz para la actualización y control de las habilitaciones comerciales.

Catastro: Actualizar la información existente para su control y planificación.

Calidad ambiental: Cumplimentar el art. 18 inciso "n", para la preservación, equilibrio y promoción del medio ambiente. Dar cumplimiento a la Ordenanza 292 (Plan de Zonificación) punto 4.4.2, Pág. 19.

Transito: Plan estratégico para el control del transito con aplicación de las leyes vigentes; cooperación de entes especializados en la materia. Mejoramiento de la capacidad operativa y de los recursos humanos y tecnológicos.

Cultura, deportes y turismo: Optimizar la planificación de estos sectores coordinando con los entes departamentales y nacionales, creando políticas concertadas tendientes a la promoción y desarrollo de las actividades. Difundir y promocionar los recursos y productos turísticos de la zona.



3.2.b SUB SISTEMA COMERCIAL

INTRODUCCIÓN:

Encarnación es una ciudad comercial por excelencia verificando esta vocación a lo largo de su historia en las relaciones con el sistema urbano regional que le permite su fácil inserción en el MERCOSUR. Del mismo modo en su área de influencia metropolitana, como cabecera de la región sur del país favorecida por su estrecha relación con la frontera argentina a través de la ciudad de Posadas.

Para lograr el desarrollo de las actividades comerciales de la ciudad, será necesario generar un equilibrio que dependerá de dos tipos de actividades, por un lado las de servicios a la comunidad, auxiliares, no básicas. Por otra parte las actividades de exportación (fuente de ingreso de la comunidad), caracterizadas como básicas. Ambas condicionan el crecimiento satisfactorio de la ciudad.

DEFICIENCIAS :

- El sistema de control a nivel nacional, departamental y municipal presentan irregularidades estructurales, por una fuerte (cultura a la evasión) en detrimento al fisco y a los intereses de estos estados.
- Equipamientos insuficientes y obsoletos para la operatividad y el control tributario.
- En los espacios urbanos afectados para esta actividad, donde se realizan las ventas y comercialización de los productos primarios y alimenticios como en la amplia gama de distintos artículos, no cumplen con las normas básicas de salubridad e higiene, produciendo polución ambiental en importantes áreas urbanas caracterizadas y condicionando la calidad ambiental de los mismos.

LINEAS DE ACCION :

- Consolidar los ejes y las áreas comerciales a escala urbana.
- Codificar el ordenamiento y contextualizar la actividad, para la apropiación del espacio público.
- Localizar un parque concentrador para el asentamiento mayorista en la comercialización y distribución con accesibilidad directa a la circunvalación proyectada que unirá las rutas I y VI.
- Relocalizar la actividad recreando la imagen simbólica de la "zona baja", reinterpretando los valores culturales y folklóricos para su puesta en valor y que permitan caracterizar y hacer peculiar la actividad.
- Relocalizar las actividades características del mercado identificado como "la placita". La futura localización preverá en su equipamiento locales de apoyo a los talleres de artesanías, mejorando la calidad ambiental, abriendo este nuevo mercado al turismo, potencializando la identidad cultural.
- Impulsar el reciclaje de la basura por medio de una planta de tratamiento apropiada con el aprovechamiento de objetos descartables clasificados, apoyado con campañas de educación sobre esta nueva modalidad de reciclaje, previendo la factibilidad de ofrecer estos servicios a otros municipios de la zona.

- Incrementar los controles bromatológicos de los productos de consumo humano primarios y alimenticios comercializados en la ciudad para garantizar al público consumidor.

3.2.c SUB SISTEMA RESIDENCIAL

INTRODUCCIÓN:

El acelerado proceso de urbanización que observan las ciudades latinoamericanas exigen repensar los conceptos y categorías aplicadas al análisis de la problemática residencial.

este proceso se caracteriza como macro encefálica (tendencia a la concentración en una gran cabeza urbana y un cuerpo debilitado), en la cual cada grupo social tiende a ocupar diferentes localizaciones residenciales, planificadas o no. La distribución de las actividades económicas, los servicios, la infraestructura básica, la propiedad del suelo y las características ambientales son factores que en conjunto permiten explicar la distribución de los diferentes sectores y su inserción en el medio urbano.

La ciudad de Encarnación no se encuentra ajena a toda esta situación, ha sufrido un crecimiento poblacional urbano, explosivo y desbordante sin control no planificado. La configuración de su trama actual refleja la capacidad de apropiación espontánea de cada uno de los sectores sociales presentes. El casco antiguo ha mantenido su preeminencia monopolizando varias funciones, y concentrando gran parte de los servicios y la infraestructura, situación que le permite ser el asiento privilegiado de los sectores sociales de mayor poder adquisitivo. Este proceso de urbanización se ve acelerado por las constantes migraciones rural-urbana, tanto de sectores expulsados del agro sumándose a este fenómeno la migración de poblaciones de países limítrofes como de países asiáticos y de medio oriente. En el caso de las primera, estas personas se asentaron fundamentalmente ocupando espontáneamente las franjas de tierras bajas que bordean el casco antiguo, el río y los arroyos de la ciudad por la disponibilidad de tierras no utilizadas por su condición inadecuada, abnegada o escarpada; o carente de infraestructura, servicios y condiciones ambientales de alto riesgo.

La franja costera constituye el espacio urbano de asentamientos carenciados informales que continuamente son reocupados a medida que sus antiguos pobladores son relocalizados. Este patrón de asentamiento ofrece a la población un conjunto de ventajas que compensa con creces los trastornos del traslado por efecto de las inundaciones, en virtud de la cercanía a la población de mas altos ingresos, lo cual representa posibilidades laborales en actividades diversas y bajos costos de accesibilidad. Para revertir estas condicionantes se necesita una planificación integral para el crecimiento urbano apoyada por políticas y estrategias de desarrollo habitacional.

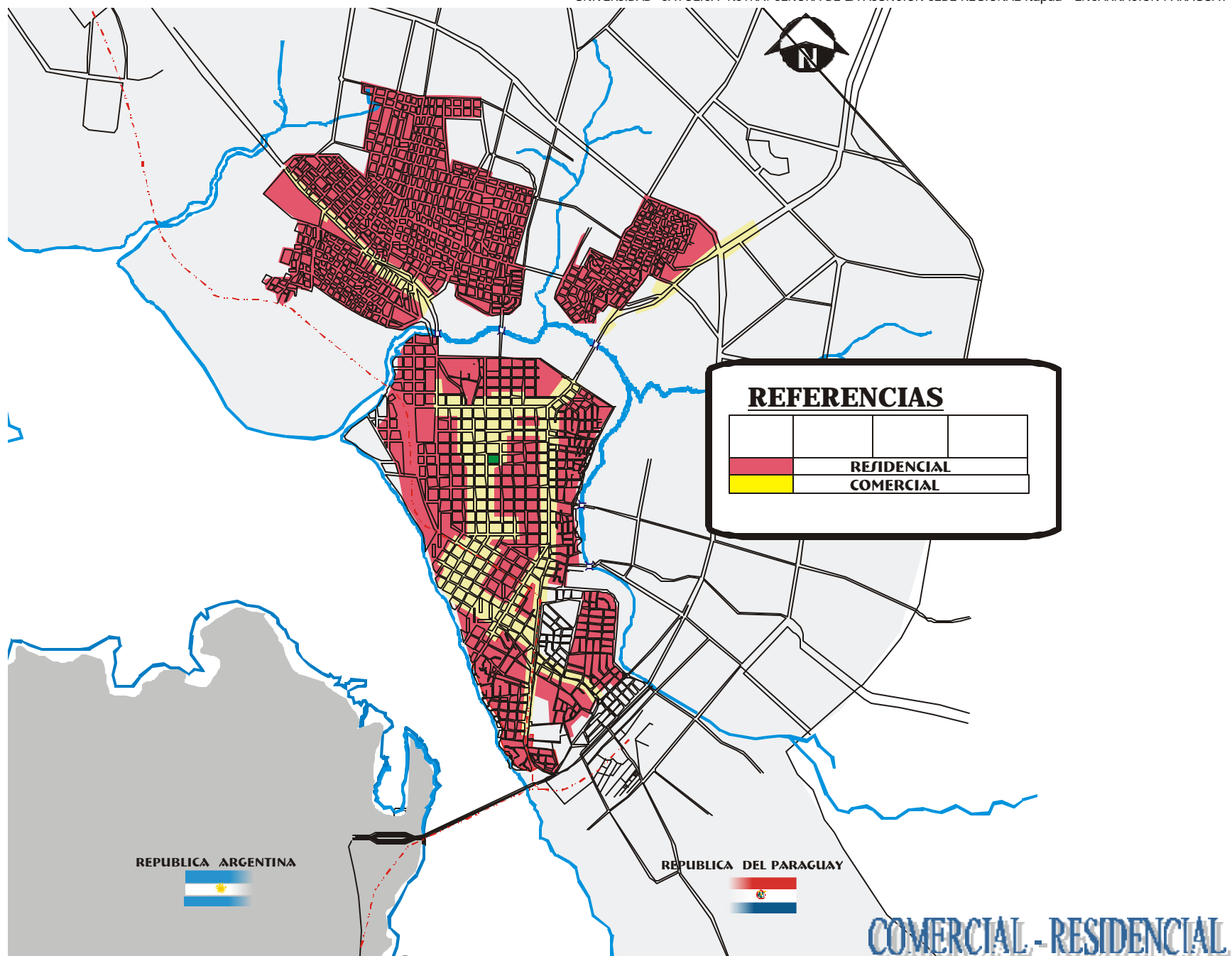
DEFICIENCIAS:

- Desarticulación de los barrios caracterizados de la ciudad.
- Pérdida de la identidad cultural y de los antecedentes históricos.
- Tenencia ilegal de la tierra.
- Formación espontánea e informales de sectores marginales (bordeando arroyos, en la costa del río y los bordes de las vías del ferrocarril).

- La zona céntrica no cuenta con terrenos o áreas urbanas apropiadas para la consolidación y expansión de barrios de la franja social alta.
- No existen sectores residenciales exclusivos para albergue estudiantil.
- Precariedad de la vivienda de familias de bajos recursos, por tratarse con materiales de mala calidad constructiva o de desechos, reutilizados varias veces sin tratamientos mínimos necesarios para evitar el rápido deterioro.
- Creciente especulación inmobiliaria, favorecida por la falta de políticas de uso y control del suelo urbano, por el municipio.
- Crecimiento de la ciudad en forma desordenada, hacia áreas inadecuadas, incompatibles; carentes de la infraestructura de servicios necesarios.
- Avance de la ciudad con áreas residenciales sobre otros municipios vecinos (Cambyreta).

LINEAS DE ACCION:

- Afectar en forma planificada las áreas urbanas costeras liberadas por los barrios relocalizados, con nuevos espacios abiertos de usos comunitarios, provistos de áreas verdes generando una interfase física a partir de la cota 85 de seguridad.
- Implementar políticas de conservación y recuperación ambiental educando y concienciando a toda la sociedad encarnacena.
- Elaborar programas de recuperación y desarrollo mediante la reforestación de la costa con vegetación herbácea y arbórea autóctona.
- Construir barreras vegetales para el control de la erosión del suelo.
- Reelaborar los conceptos que permitan concebir una arquitectura residencial que contenga los valores culturales y la apropiación de los espacios con elementos característicos de la región.
- Planificar los programas y ejecución de la vivienda característica de la región.
- Preservar la identidad rescatando lo simbólico y significativo presente en las manifestaciones socioculturales que se evidencian en la modalidad de apropiación de los habitantes.
- Flexibilizar la política del ente CO.NA.VI. planteando un programa de desarrollo habitacional integral, atendiendo y dando respuestas a la demanda de la población de menores recursos.
- Planificar áreas de uso residenciales de la franja social alta, considerando las dimensiones apropiadas para el equipamiento de servicios.
- Fomentar la construcción de residencias estudiantiles con proximidad a los centros de estudio como opción de albergue.
- Controlar las áreas expropiadas y o afectadas por la E.B.Y. o declaradas de interés público, para evitar el ingreso de intrusos y la consecuente degradación urbana.
- Construir interfases que permitan armonizar los bordes de contactos de la ciudad y el campo para potencializar como reserva productiva y soporte ecológico.
- Integrar estratégicamente al área metropolitana de Encarnación con los municipios vecinos, estableciendo legislaciones concertadas entre ambos distritos.



3.2.d SUB SISTEMA EDUCACIÓN

INTRODUCCIÓN:

Hacia 1950 la tasa bruta de escolarización primaria era inferior al 50%, mientras en 1980 se situaba alrededor del 95% al mismo tiempo, la educación media se duplicó en los años 80 y la matrícula de la educación se multiplicó por 20, transformando la tasa bruta de incorporación de un 2% a un 16%. Simultáneamente al fenómeno de explosión de la matrícula, se observó índices de abandono prematuro que neutralizaban progresivamente los beneficios del incremento de la matrícula.

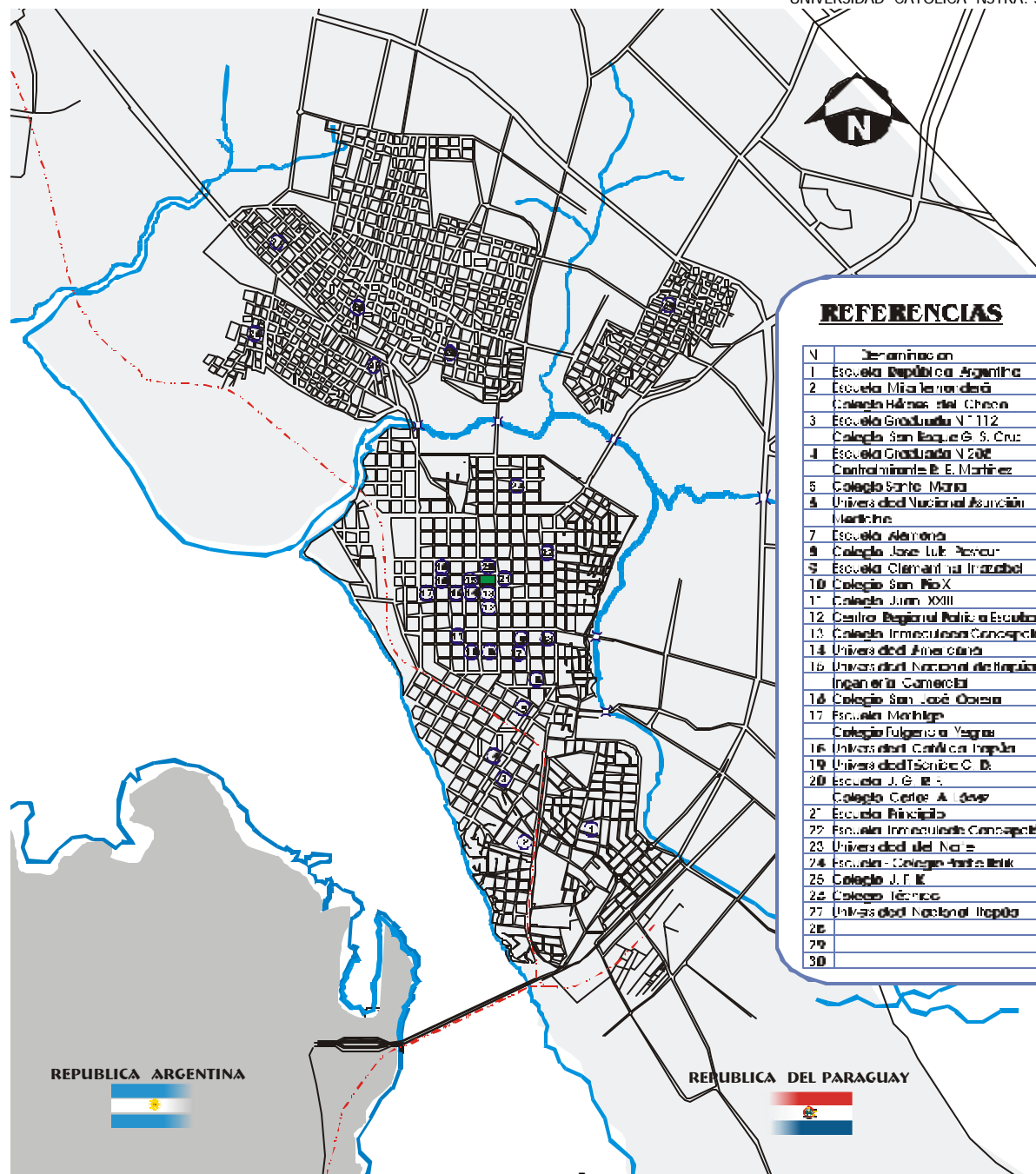
DEFICIENCIAS:

- Educación precaria e insuficiente, con programas y metodologías perimidas.
- Escasez de docente capacitados y magra remuneración. Se suma a ello la carencia de materiales didácticos y equipamientos necesarios.
- Altas tasas de recursantes, fundamentalmente en el nivel primario.
- Alto índice de deserción escolar en el nivel secundario y fuerte reducción de la población que accede a los niveles superiores.
- La educación de adultos, no cuenta con financiamiento del estado y profesionales especializados para desarrollar programas acordes.
- Las áreas periféricas de reciente urbanización, no cuentan en la mayoría de los casos, con establecimientos de nivel medio próximos.
- En áreas periféricas y rurales la infraestructura escolar es insuficiente, manifestándose el hacinamiento en las aulas, además la ausencia de un adecuado sistema vial condiciona y dificulta la accesibilidad a los establecimientos, principalmente en días de lluvias.
- El presupuesto es escaso para el mantenimiento de los edificios escolares. Esta situación provoca un continuo deterioro de los espacios educativos.

LINEAS DE ACCION:

- Adecuar Los planes y programas curriculares en todos los niveles de acuerdo a un proyecto región.
- Elaborar un plan de desarrollo educativo que incentive el aumento del presupuesto general del sector.
- Instalar en la región un centro de investigación y capacitación para docentes en todos los niveles.
- Desarrollar un programa de comedores escolares para sectores de escasos recursos, con la participación de la comunidad educativa.
- Ampliar la cobertura escolar en todos los niveles incluyendo a los grupos sociales de escasos recursos, incentivando con un sistema de becas.
- Planificar escuelas agro-técnicas en el área rural como mecanismo de apoyo al sector productivo de la región.
- Realizar un proyecto que contemple el aumento de la asignación presupuestaria para la educación agro-técnica, a fin de satisfacer la demanda de recursos humanos de los sectores productivos de la región.
- Ofrecer programas de capacitación laboral atendiendo la demanda de mano de obra, aumentar la matrícula y evitar la deserción escolar.

- Reformular el plan de estudios de formación y capacitación docente en todos los niveles y modalidades incluyendo la educación bilingüe.
- Crear la secretaria de planificación escolar regional a través de la cual deberán formularse políticas y acciones coordinadas con los municipios y entidades intermedias.
- Elaborar programas de asignación presupuestaria para el mejoramiento de la infraestructura escolar.
- Concienciar a la comunidad sobre la importancia de la educación ambiental
- Plantear una arquitectura escolar emblemática de la región, con criterios de flexibilidad y tipologías sistemáticas, para nuevos establecimientos.
- Mejorar las condiciones de las vías de accesos a los equipamientos educativos a todo tiempo.
- Promover la integración de la escuela, con equipamientos culturales y recreativos, utilizándolos para actividades físicas, de investigación, etc.
- Ampliar gradualmente la cobertura universitaria con financiamiento estatal, a partir de la creación de carreras que promuevan el desarrollo en la región.



REFERENCIAS

N	Denominación	Primario	Secun	Tercero
1	Escuela República Argentina	✓	✓	
2	Escuela Micaela Rodríguez	✓	✓	
3	Escuela Graduada N° 112	✓	✓	
4	Escuela Graduada N° 202	✓	✓	
5	Escuela Santo María	✓	✓	
6	Universidad Nacional Asunción			✓
7	Escuela Alemana	✓	✓	
8	Escuela José Luis Pereira	✓	✓	
9	Escuela Clementina Iratzebel	✓	✓	
10	Escuela San Pío X	✓	✓	
11	Escuela Juan XXIII	✓	✓	
12	Escuela Regional Politécnica	✓	✓	
13	Escuela Inmediata Concepción	✓	✓	
14	Universidad José G. B.			✓
15	Universidad Nacional de Itapúa			✓
16	Escuela San José Obrero	✓	✓	
17	Escuela Mariluz	✓	✓	
18	Escuela Fulgencio Yegre	✓	✓	
19	Universidad Católica Itapúa	✓	✓	✓
20	Escuela J. G. B.	✓	✓	
21	Escuela Carlos A. López	✓	✓	
22	Escuela Principal	✓	✓	
23	Escuela Inmediata Concepción	✓	✓	
24	Escuela del Norte	✓	✓	✓
25	Escuela J. F. B.	✓	✓	
26	Escuela Técnica	✓	✓	
27	Universidad Nacional Itapúa	✓	✓	✓
28		✓	✓	
29		✓	✓	
30		✓	✓	



REPUBLICA ARGENTINA



REPUBLICA DEL PARAGUAY



EDUCACIÓN

3.2.e SUB SISTEMA SALUD

INTRODUCCIÓN:

La atención medica cuenta con una infraestructura edilicia insuficiente para la atención de las demandas en su funcionamiento.

El panorama en el tratamiento de la salud en el medio, se presenta sumamente complejo y los beneficios pueden ser brindados a través de organismos diferentes, arrojando como resultado la heterogeneidad de los servicios a la salud y no la lógica y racional organización del mismo, disipando los esfuerzos en la mala utilización de los recursos. La principal causa de esta situación es la falta de objetivos claros y de una política sanitaria integral. Que permita una amplia cobertura a todos los sectores de la sociedad, siendo necesario establecer para cada situación el grado de centralización y descentralización mas apropiado, siendo el hospital público el beneficiado, debido a que el estado es el único ente que puede invertir en equipamientos, recursos humanos, e insumos hospitalarios de alta complejidad, dado el costo elevado de los mismos.

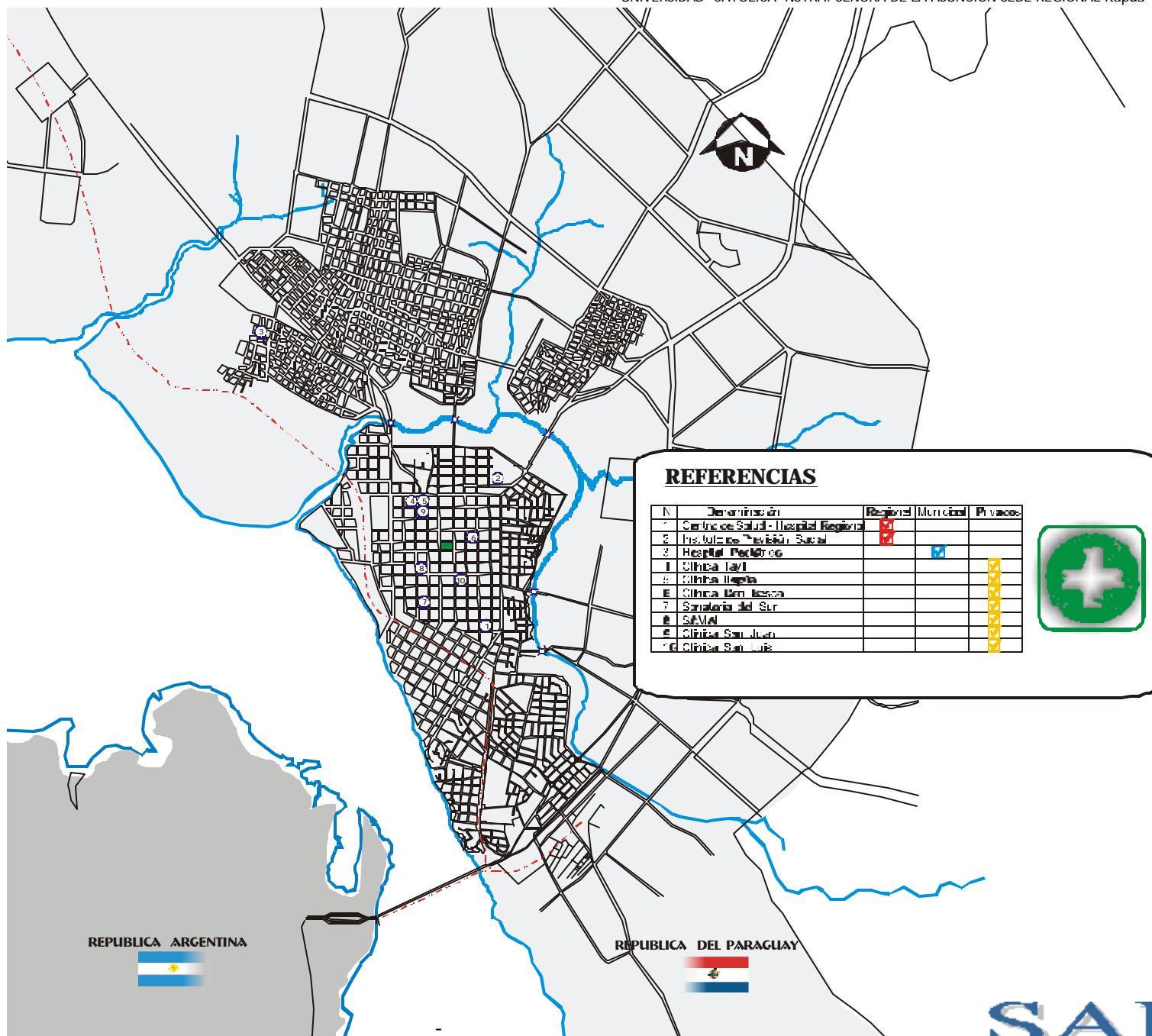
DEFICIENCIAS:

- No existe política de planificación familiar.
- No existe medicina preventiva.
- Grupo familiares numerosos.
- Trabajadores no registrados (sin cobertura ni jubilaciones)
- Escasa educación sanitaria.
- Poca confianza de la información.
- Recursos humanos insuficientes.
- Magro presupuesto al sector y fuerte dependencia operativa.
- Condiciones de insalubridad en puestos de trabajo (terminal de ómnibus, zona baja, matadero, etc.).
- La centralización del sistema no contempla necesidades regionales en la toma de decisiones .
- La estimulación profesional se verifica en el sistema de salud privado a consecuencia de los magros ingresos en el sistema público, comprometiendo la ética profesional en los servicios.
- Existencia de instituciones sanitarias sin registro y control del ministerio de salud y bienestar social, en cuanto a la producción primaria, secundaria y terciaria.
- Disminución de la población rural y fuerte proceso de hacinamiento, tugurización y promiscuidad en las áreas urbanas.
- Falta de equipamiento edilicio y calidad en los servicios.
- Insuficiencia y falta de higiene en los servicios de transporte y accesibilidad.
- El impacto y transformación del medio ambiente a consecuencia del futuro embalse de la represa hidroeléctrica de Yacyreta.
- Enfermedades subtropicales.
- Falta de equipamientos, infraestructura para la asistencia sanitaria a las poblaciones afectadas por fenómenos climatológicos.
- Escaso control de la polución y contaminación urbana.
- Escaso control bromatológico.

- Tendencia de la población al uso de la medicina empírica en áreas rurales y suburbanas.
- Centro de salud con infraestructura insuficiente y falta de equipamiento y mantenimiento.
- Reducidos horarios de atención.

LINEAS DE ACCION:

- Reestructurar el sistema hospitalario regional, planificando el hospital central, proponiendo el actual hospital regional como hospital escuela, transfiriendo su infraestructura y equipamientos a la facultad nacional de medicina.
- Realizar programas de campañas de información sobre las acciones terapéuticas de las infusiones.
- Optimizar las instalaciones del actual hospital regional para agilizar las atenciones. Elaborar proyectos de remodelación de los diferentes sectores con mayor capacidad en los consultorios externos.
- Localizar el nuevo hospital regional de cuarta complejidad con capacidad para 600 camas previendo futuros crecimientos en la cobertura del déficit de internación y atención, codificando su área de influencia, previo estudio y evaluación del impacto ambiental.
- Elaborar una adecuada codificación para localizar el futuro aeroparque previendo la contaminación sonora y sus implicancias ambientales.



REPUBLICA ARGENTINA



REPUBLICA DEL PARAGUAY



SALUD

3.2.f SUB SISTEMA CULTURAL Y RECREATIVO

INTRODUCCIÓN:

La ciudad de Encarnación presenta un escenario cultural potencial en su gente, con deficientes equipamientos y precarios espacios urbanos para su promoción y desarrollo. Sumándose a éste el embalse de la represa hidroeléctrica de YACYRETA, que condiciona el aprovechamiento y recuperación de la costa.

A nivel regional se comporta como centro cultural - recreativo, que se complementa con la ciudad de Posadas.

Dentro del área urbana de Encarnación los equipamientos se encuentran concentrados en el casco antiguo, y aquellas actividades que por su envergadura necesitan grandes áreas de intervención se encuentran en áreas rurales.

Los barrios que se encuentran fuera del casco antiguo, carecen de equipamientos recreativos culturales que tengan adecuada infraestructura y mantenimiento, así como también de espacios verdes para su explotación. En contrapartida, dentro de la región, cuenta con áreas que debido a su condición natural favorecen la explotación de actividades recreativas, así como también de recursos que identifican a la región. Estos patrimonios culturales y naturales se pueden relejar con la propuesta de recuperación de la franja costanera logrando la integración de la ciudad con el río. Potenciando estos recursos, se puede fortalecer la identificación de la ciudad de Encarnación como centro de capital de la región y recuperar los valores culturales para mantener el sentido de pertenencia e identificación con el mismo

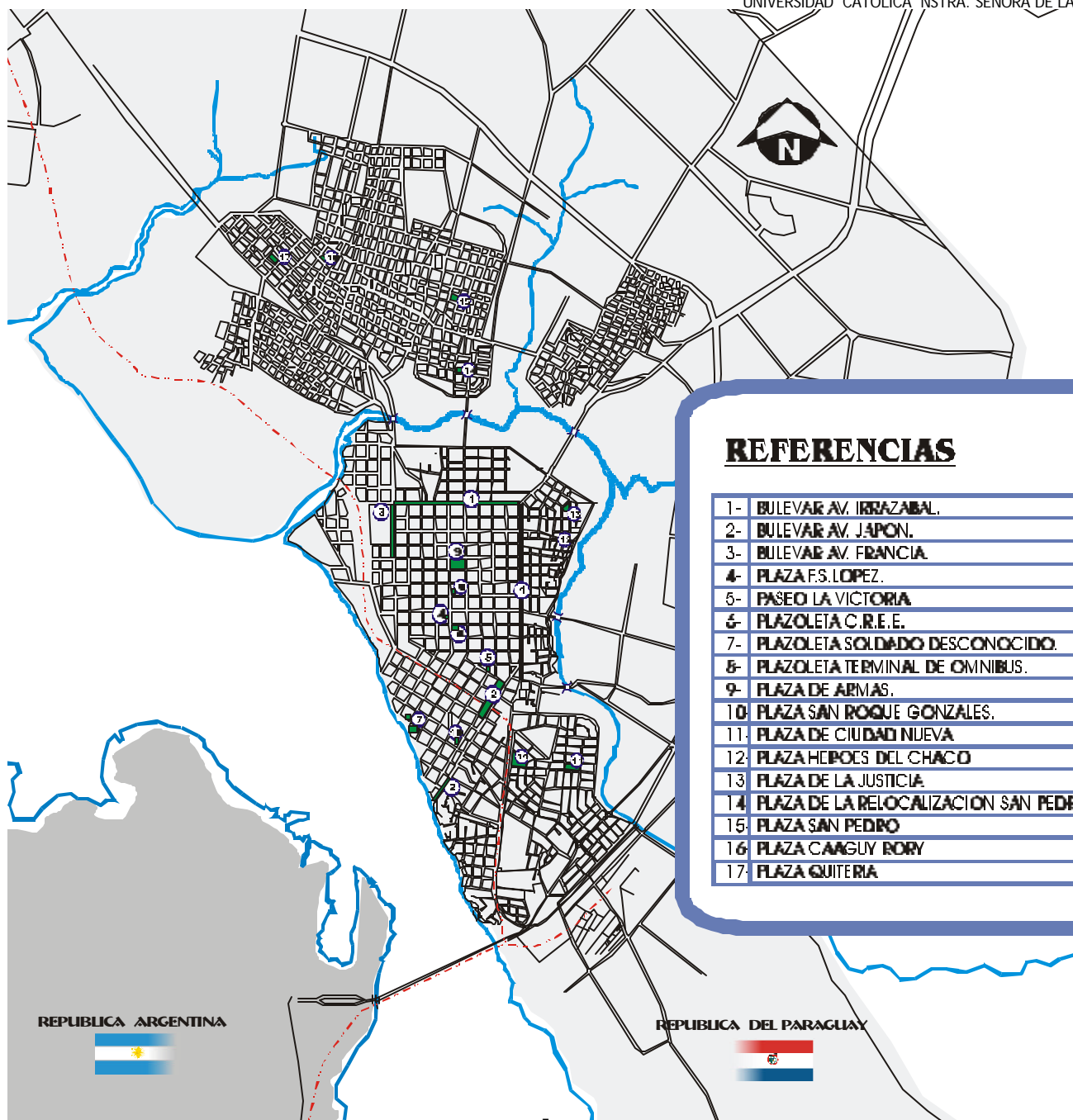
DEFICIENCIAS

- El acceso a la ribera se encuentra discontinuo en sectores, como así también los accesos peatonales y vehiculares se dan a través de lotes privados y públicos.
- La afectación de la represa hidroeléctrica de Yacyreta
- El proyecto de la represa de Corpus.
- Diferenciación cultural, de las diferentes etnias existentes.
- Predominio de las relaciones formales entre individuos.
- Gran influencia de modelos de conducta por parte de los medios de comunicación social.
- Diversidad de credos religiosos con características particulares.
- Alto grado de intercambio cultural debido al Mercosur
- Alto grado de arraigo hacia las costumbres tradicionales.

LINEAS DE ACCIÓN

- Recuperación y puesta en valor de área de la ribera para su uso recreativo, cultural, mediante la creación de un ente municipal responsable de la planificación ante los sectores públicos y privados.
- Potenciar los valores patrimoniales no afectados por la represa.
- Contemplar en la realización de propuestas de equipamientos culturales con a existencia de la variedad de etnias.
- Desarrollar la participación ciudadana para la realización de las diferentes actividades culturales.

- Disponer e involucrar los medios masivos de comunicación para fomentar la cultura autóctona .
- Promover y preservar las actividades del culto religioso.
- Promover programas, que incentiven y mantengan el arraigo y la identidad cultural de la población.
- Promover programas, que incentiven y mantengan el arraigo y la identidad cultural de la población.
- Proponer actividades deportivas en cursos de agua no contaminados (futuro embalse de Yacyreta y arroyos internos)
- Preservar las superficies forestadas como pulmón verde de expansión y equilibrio ambiental ecológico.
- Conservar la gran variedad de especies autóctonas.



REFERENCIAS

- | | |
|-----|--------------------------------------|
| 1- | BULEVAR AV. IRRAZABAL. |
| 2- | BULEVAR AV. JAPON. |
| 3- | BULEVAR AV. FRANCIA. |
| 4- | PLAZA F.S. LOPEZ. |
| 5- | PASEO LA VICTORIA |
| 6- | PLAZOLETA C.R.E.E. |
| 7- | PLAZOLETA SOLDADO DESCONOCIDO. |
| 8- | PLAZOLETA TERMINAL DE OMNIBUS. |
| 9- | PLAZA DE ARMAS. |
| 10- | PLAZA SAN ROQUE GONZALES. |
| 11- | PLAZA DE CIUDAD NUEVA |
| 12- | PLAZA HEROES DEL CHACO |
| 13- | PLAZA DE LA JUSTICIA |
| 14- | PLAZA DE LA RELOCALIZACION SAN PEDRO |
| 15- | PLAZA SAN PEDRO |
| 16- | PLAZA CAAGUY RORY |
| 17- | PLAZA QUITERIA |



REPUBLICA ARGENTINA



REPUBLICA DEL PARAGUAY



3.2.g SUB SISTEMA INFRAESTRUTURA Y SERVICIOS

INTRODUCCIÓN:

Actualmente los planes no responden a las necesidades de todos los grupos humanos interesados, provocando un crecimiento vertiginoso de medios de transportes, originando nuevas vías de circulación, influyendo en prestación de servicios, que gravan los presupuestos y desencadenan la especulación.

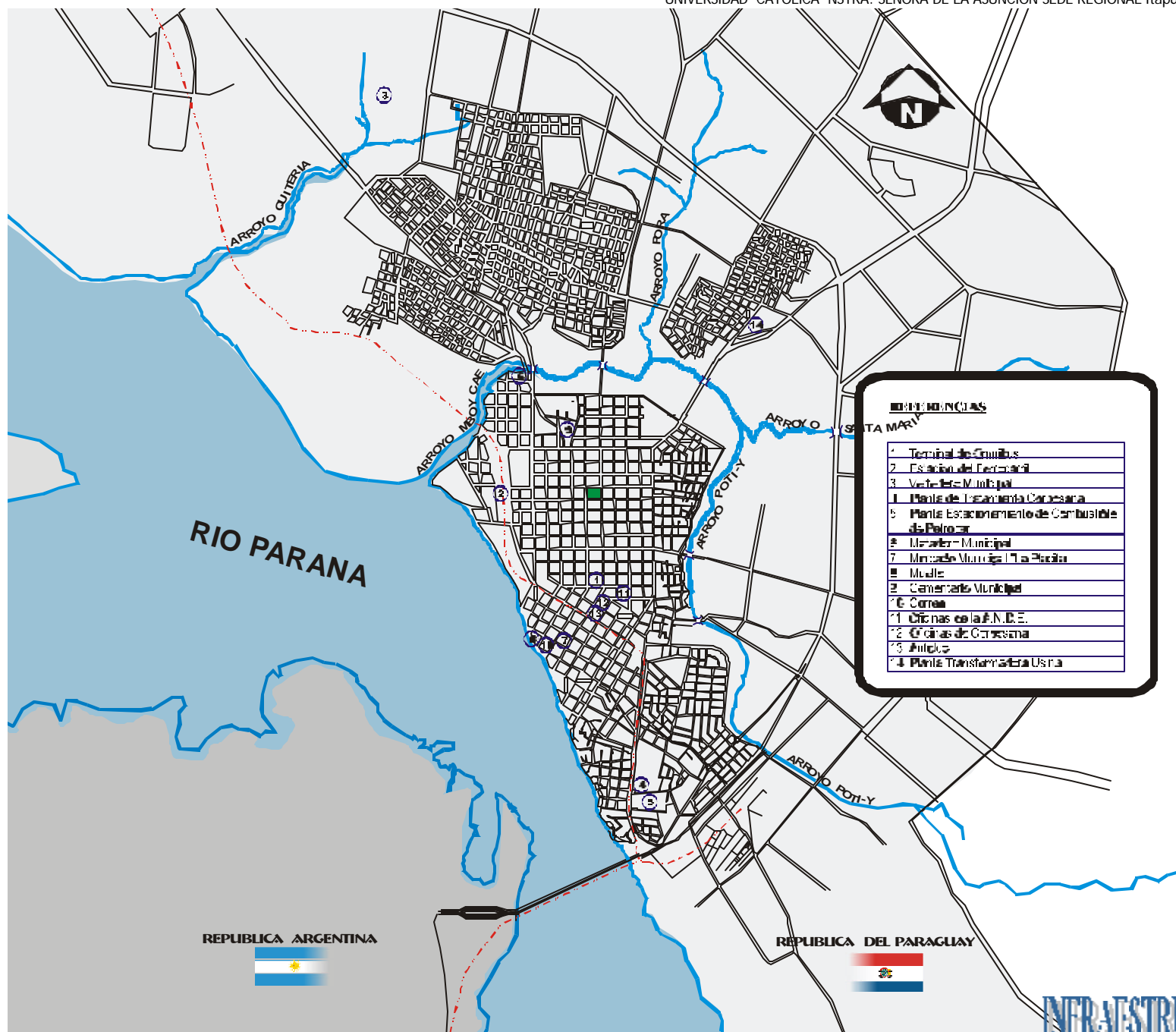
DEFICIENCIAS

- Contaminación vehicular por falta de control municipal.
- Insuficiente producción de oxígeno, debido a la escasa vegetación en el sector público.
- Alto costo en los terrenos.
- Falta de concienciación del impacto ambiental de Yacyreta.
- Deterioro de las instalaciones de servicio potable.
- El impacto Yacyreta elimina la capacidad de depuración del Río Paraná.
- Necesidad de tratamiento de la basura.
- Arroyos urbanos con alto grado de contaminación por desagües furtivos.
- Falta de tratamiento de arroyos afectados al embalse de presa.
- Insuficiente jerarquización y ordenamiento de accesos y vías.
- Mal tratamiento de cruces entre diferentes sistemas de transporte.
- Inadecuada capacidad operativa del puerto.
- Saturada capacidad operativa del cementerio público.
- Escasa iluminación en calles barriales con elementos de transmisión inadecuados.

LINEAS DE ACCIÓN:

- Incentivar a la protección y plantación de especies.
- Crear una zonificación con poder legal, que regule el precio de los mismos por su localización y por los servicios con que cuenta.
- Mejorar el sistema administrativo y de medición del servicio de agua potable.
- Crear programas para la extensión del servicio cloacal y pluvial.
- Relocalizar los equipamientos; matadero, y mercado concentrados, en un sector estratégico para la distribución, con un riguroso control de las condiciones ambientales.
- Establecer un sistema de reciclaje de tratamiento de la basura, mejorando el enfoque de relleno sanitario.
- Establecer un sistema de recolección con carácter especial (infraestructura necesaria y capacitación de personal), siguiendo normas adecuadas de seguridad.
- Posibilidad y alentar actividades acuáticas, recreativas, educativas, etc. Previendo los tratamientos necesarios.
- Incentivar el uso del transporte público.
- Clasificar las vías según tránsito (pesado, liviano, etc.) y según usos.
- Relocalización de terminal respondiendo al sistema multmodal, con la correspondiente jerarquización y ordenamiento de la circulación.
- Reactivar el funcionamiento del ferrocarril como medio de transporte de pasajeros.
- Elaborar un codificación para localización del aeroparque.

- Relocalizar la actividad portuaria a nivel de transporte de pasajeros y cargas.
- Declarar al actual cementerio patrimonio histórico urbano de la ciudad, y promover la localización del nuevo cementerio público siguiendo pautas y normativas que condicionen el equipamiento.
- Adaptar las redes de servicio del ente energético, al estadio tecnológico actual
- Unificar políticas de control de tránsito en conjunto con la ciudad de Posadas.



3.3 CONCLUSIÓN

Después de todo lo expuesto, es nuestro deseo provocar la transformación de Encarnación para que se desarrolle y trascienda. Para lograr esta transformación será necesaria la fuerza dinamizante de sus ciudadanos, fuerza que dependerá del objetivo y vocación de cada uno de ellos, conformando así una conciencia urbana de sociedad.

¿Por qué deseamos transformar a Encarnación?

¿En que beneficia a ciudadano encarnaceno?

Toda la humanidad persigue, de alguna forma, el cambio de su régimen de vida, optando por supuesto, por aquel que le ofrece una mejor calidad. Con este afán, los integrantes del grupo Tesis 2000, hemos emprendido este desafío, que será complementando con otros dos proyectos que son : El Código de Planeamiento Urbano y el Código de Edificación para la Ciudad de Encarnación.

Creemos haber cumplido con la labor de establecer las ideas preliminares para la elaboración del Plan Regulador Ambiental de Encarnación, permaneciendo aún desafíos a ser emprendidos en forma conjunta con el municipio y la ciudadanía; dejando para la posteridad un mensaje de estrategia de trabajo mancomunado, además de nuestro compromiso de partir hacia un desarrollo sostenible. Finalmente podemos afirmar que la planificación es infinita porque el hombre va cambiando y trasformando su medio socio cultural y tecnológico; por ello debe retroalimentarse el proceso de urbanización.

