

CENTRALIDADES

VOLUMEN 6

Ana Raquel Flores, coordinadora

**Paraguay:
Una perspectiva.
Las centralidades
actuales y las posibles**



OLACCHI

Organización Latinoamericana
y del Caribe de Centros Históricos

Editor general

Fernando Carrión M.

Coordinador editorial

Jaime Erazo Espinosa

Comité editorial

Eusebio Leal Spengler

Fernando Carrión M.

Jaime Erazo Espinosa

Mariano Arana

Margarita Gutman

René Coulomb B.

Coordinadora

Ana Raquel Flores

Editor de estilo

Javier Calvopina

Diseño y diagramación

Antonio Mena

Impresión

V&M Gráficas

ISBN: 978-9978-370-24-7

© OLACCHI

El Quinde N45-72 y De Las Golondrinas

Tel: (593-2) 246 2739

olacchi@olacchi.org

www.olacchi.org

Primera edición: mayo de 2012

Quito, Ecuador

Contenido

Presentación	7
Prólogo	9
<i>Ana Raquel Flores</i>	
Centralidades en la era de la globalización: Paraguay-Asunción-Sudamérica	19
<i>Aníbal H. Insfrán</i>	
Urbanización y centralidades en Paraguay. Segunda mitad del Siglo XX	37
<i>María del Carmen Gracia de Villanueva</i>	
Descentralizando centralidades	59
<i>Stella Maris Romero</i>	
Cambios del carácter público y la centralidad del Centro Histórico	79
<i>Mabel Causarano</i>	

Peatonar. La práctica social en el Centro Histórico de Asunción	97
<i>René Canese Azzi</i>	
Aproximación al imaginario urbano de Asunción	137
<i>Carlos Sosa</i>	
San Lorenzo: Condición y factores de centralidad	157
<i>Ana Raquel Flores</i>	

Presentación

Lo urbano, entendido como una forma específica de organización socio-territorial, adquiere en la sociedad contemporánea una especial relevancia en tanto que, a inicios del presente siglo, más de la mitad de la población mundial habita en ciudades. Las tendencias en las que actualmente se enmarca el proceso urbano —donde las lógicas de la globalización, condicionadas, entre otros factores, por la consolidación de una nueva fase de acumulación territorial del capital, por realidades mediatizadas a través de sofisticadas tecnologías de la comunicación y por paradigmas culturales de impronta posmoderna estructurados alrededor de la dicotomía global-local— han determinado que su sentido se redefina desde una noción de concentración demográfica y de urbanización, hacia la idea de estructuras socio-espaciales dispersas y fragmentadas.

Esta concepción implica entender que, si bien la dinámica de las ciudades se genera a partir de un conjunto de interrelaciones de carácter endógeno entre los diferentes sistemas que la conforman, no es menos cierto que los flujos informacionales determinan una serie de articulaciones externas que configuran la emergencia de una organización suprafísica sobre la cual se redefinen los procesos sociales, políticos, económicos y culturales donde converge y se reproduce lo urbano.

En esta perspectiva, se vuelve necesario identificar desde el debate académico las distintas entradas teóricas del campo disciplinar de los

estudios de la ciudad, con el objetivo de entender esta suerte de rees-calamiento conceptual de la condición urbana, incorporando además una lectura transversal de carácter multidisciplinario, que más allá del hecho espacial *per se* permita dar cuenta de la complejidad de esos procesos. El análisis de la problemática urbana, en otrora enmarcado en el aspecto morfológico-funcional de las ciudades, ha incorporado –tanto teórica como metodológicamente– temáticas relacionadas con la interacción Estado-sociedad en los procesos de democratización y sus consecuencias en el gobierno de la ciudad; con la dialéctica cultural del espacio a través de la comprensión de los imaginarios urbanos; con las implicaciones socio-políticas de la seguridad ciudadana frente a la violencia urbana; con la movilidad sustentable y la gestión del riesgo como respuesta a los impactos ambientales en las estructuras urbanas; con el hábitat popular y la inclusión social; entre otros. La interpelación de estos temas permitirá construir una visión de conjunto del fenómeno urbano.

La colección *Centralidades* nace para aportar profundas descripciones a la literatura urbana, no solo del entorno urbano histórico y reciente sino de la hondura psicológica de quienes lo habitan. Esta colección presenta para el debate lecturas de reconocidos académicos y académicas provenientes de diversos países de Latinoamérica, quienes reunidos en torno a un país, muestran de varias formas esos “centros” de los que habla cada uno de los doce libros.

Fernando Carrión M.
Presidente de la Organización
Latinoamericana y del Caribe de
Centros Históricos (OLACCHI)

Prólogo

Ana Raquel Flores¹

La posibilidad de incluir el Proyecto Centralidades Urbanas en Paraguay en el marco del Programa de Estudios de la Ciudad, abierta por la Facultad Latinoamericana De Ciencias Sociales (FLACSO), sede Ecuador, despertó de inmediato un enorme interés. Sin embargo, también surgió una duda profunda, pues la cuestión urbana no es un tema instalado en el país, y es objeto de estudio casi exclusivo de la Academia y las disciplinas de Arquitectura y Urbanismo.

El primer desafío consistió en contactar y comprometer suficientes conocedores e interesados en el tema, para que escribieran los artículos que sustenten el proyecto, lo que produjo en el material que integra este libro.

En este apartado, más que un desarrollo conceptual sobre las Centralidades se pretende exponer algunos aspectos del contexto al que

1 Arquitecta, con Postgrados y Maestrías en Gobierno y Gerencia Pública. Docente de la Cátedra de Diseño Urbano, Docente Encargada de la Cátedra de Riesgos Urbanos, Docente de la Cátedra de Teoría III, y Docente Técnica de la Facultad de Arquitectura Diseño y Arte de la Universidad Nacional de Asunción, UNA. Representante de la UNA ante la Asociación de Universidades del Grupo Mercosur (AUGM), para las Cátedras UNESCO de DDHH. Fue responsable del Área de Rehabilitación Urbana de la Municipalidad de Asunción e impulsora de Planes, Proyectos y de la aprobación de la Ordenanza 141/2000 para Asentamientos Urbanos declarados de Interés Social de la ciudad Asunción, y su complemento, la 195/200.

refieren los artículos de este libro, que constituyen finalmente, en palabras de Fernando Carrión, “una visión de conjunto del fenómeno urbano” en Paraguay (Carrión: 2009, 8).

Cuando se trata de ubicarlo en determinados modelos de desarrollo, Paraguay es un país escurridizo, pues si bien se adscribe al sistema global imperante, también presenta características y ritmos que lo diferencian de los demás países de la Región latinoamericana. Desde la firma del Tratado de Tordesillas que dividió la provincia Gigante de las Indias; la división de la Gobernación del Paraguay que predispuso su posterior condición de mediterraneidad; pasando por el periodo colonial español durante el cual fue el fuerte fundacional, luego capital de la Gobernación, ciudad Nuestra Señora Santa María de la Asunción, fue “amparo y reparo de la conquista” y “madre de ciudades”; desde su independencia en 1811, defendida férreamente contra los intereses externos hasta la guerra de exterminio entre 1865 y 1870; desde la Guerra del Chaco entre 1933 y 1935 y la inestabilidad política que propició posterior régimen de Gobierno dictatorial de 35 años derrocado en 1989; el Paraguay ha atravesado por momentos extremos que dejaron su impronta en el territorio y la idiosincrasia de su gente, así como la escasa población relativa y la urbanización tardía.

Mientras en la década del noventa la mayor parte de los países sudamericanos ya experimentaba la problemática de la urbanización rápida, Paraguay, por su economía de base agropecuaria y escasa producción industrial, se convirtió en un país mayormente urbano recién a partir de 1992, según datos del Censo. Esta situación justifica de cierta forma la escasa atención que todavía concita el tema urbano, así como el manejo predominantemente político-partidario de los gobiernos municipales, sin la suficiente intervención de técnicos en la materia.

Desde la época de la Colonia, la Ciudad de Asunción ha sido el centro del país: como capital de la conquista fue el centro del poder político y económico, transformándose posteriormente en el punto de atracción y distribución del flujo de personas y materia, concen-

trador del capital humano y económico, de las capacidades técnicas, etc., frente al resto de las ciudades del país. Sin embargo, cuando apenas había empezado a desarrollar su proceso de densificación a mediados de los noventa, comenzó a resentir los efectos del direccionamiento político-económico en su desarrollo.

Desde entonces la ciudad no ha crecido y ha disminuido también la población proveniente de los flujos migratorios, retenidos ahora por los 19 municipios que conforman su área metropolitana, o atraídos por otras áreas metropolitanas en formación, cuyo desarrollo se debe principalmente a su situación de frontera: Ciudad del Este con Brasil, y Encarnación con Argentina.

Estas ciudades, junto con Asunción, constituyen las principales centralidades urbanas del Paraguay distribuidoras de flujos y materias, concentradoras de población, capital e información, así como de atractivos turísticos. Todas ellas se encuentran en la Región oriental del país, constituyendo el 93% de 238 municipios distribuidos en el territorio nacional, y albergan a la mayor parte de la población del país.

La urbanización del Paraguay comenzó lentamente, con dinámicas diferentes en cada ciudad, dependientes de los movimientos migracionales, de las condiciones de accesibilidad resultantes del desarrollo vial nacional y de los factores políticos internos y externos, con lo cual se desarrollaron también diferentes jerarquías de centros. Hoy, desde la perspectiva de los arquitectos autores, y con el entusiasmo que brinda la oportunidad de exponer el caso paraguayo, se presentan diversas e interesantes situaciones, relacionadas con las condiciones de centralidad.

Aníbal Insfrán, María del Carmen Gracia, y Stella Marys Romero profundizan en sus artículos sobre las redes y centralidades urbanas en el marco de la globalización y a nivel nacional.

En su artículo *Centralidades en la era de la globalización*, Aníbal Insfrán presenta su visión respecto de la constante pugna entre las fuerzas del sistema económico hegemónico a nivel mundial y las de la identidad social e individual, a través de la conformación de las centralidades co-

mo el instrumento característico de su reproducción. También resalta la complejidad de la vida actual, pues teje relaciones que ya no atañen directamente al territorio y profundizan la polarización entre el centro y la periferia, rigiéndose por la participación en las redes globales propuestas por la hegemonía de la industria de la información. Además, se detiene en la necesidad creada de rectificar rumbos, que ha permitido la conformación de nuevas centralidades y sistemas urbanos policéntricos, que incluso pueden desarrollarse obviando el vínculo precedente: estado-nación-territorio.

Frente a esta realidad, Aníbal Insfrán destaca la similitud existente, salvo honrosas excepciones, entre los Centros Históricos de las ciudades latinoamericanas en general, por su coincidente proceso de deterioro y tugurización. Sin embargo, también reconoce el esfuerzo de adecuación constante, en busca de la gobernabilidad, que deben realizar los Gobiernos nacionales y locales debido a los nuevos requerimientos del sistema económico global. También aborda la situación de Asunción, capital que constituye el centro geográfico del continente sudamericano y “se confunde en forma muy particular con la historia del Paraguay”, advirtiendo cómo se han modificado las ciudades de centro único. Insfrán concluye que la nueva civilización ofrece oportunidades para la ciudad y el país desde los flujos de intercambio y la competitividad.

A pesar de la escasa información disponible sobre la cuestión urbana, María del Carmen Gracia aborda el proceso paraguayo de urbanización en su artículo *Urbanización y centralidades en Paraguay. Segunda mitad del siglo XX*, y lo compara con la situación latinoamericana para resaltar la situación de las ciudades paraguayas en el sistema regional urbano. También expone cómo se conforman las centralidades en el país a partir de los cambios sobre el territorio, derivados de diversas situaciones socio-políticas durante la segunda mitad del siglo XX.

En su análisis histórico, Gracia identifica los tipos de centralidad apreciables en el sistema urbano de Paraguay, y demuestra cómo las ciudades se transforman en la correa de transmisión de las decisiones políticas nacionales e internacionales, subrayando la particular conec-

tividad de los sistemas urbanos en las fronteras y el poder que pueden adquirir las centralidades en el desarrollo de su función, poder que es capaz de potenciar no sólo su propio territorio, sino también el nacional y aun el de la región. María del Carmen coincide con Aníbal al señalar las similitudes entre el desarrollo urbano y las centralidades conformadas a partir de dicho proceso en la región latinoamericana.

Finalmente, Gracia pone énfasis en los problemas que se generan debido al patrón de crecimiento urbano del país, y la necesidad de que la institucionalidad sea responsable de crear mejores condiciones para un desarrollo más equilibrado del territorio nacional, al tiempo que deposita su fe en que sólo la participación ciudadana organizada podrá impulsar los cambios para mejorar la calidad de vida.

En el artículo *Descentralizando centralidades*, Stella Maris Romero aborda el tema de las centralidades como factor de equilibrio para el desarrollo del territorio nacional. Además de exponer su perspectiva de descentralización, hace una breve reseña de las potencialidades de cada una de las ciudades que conforman su propuesta de red, proporcionando al lector una breve reseña de lo que sucede en las ciudades del país. La exposición de Stella Maris ilustra la problemática de los centros analizados, de la que extrae las potencialidades que podrían ser objeto de Programas y Acciones, a nivel nacional, que busquen equilibrar las condiciones del desarrollo territorial a través de una red de centralidades.

Mabel Causarano desarrolla el artículo *Cambios del carácter público y la centralidad del Centro Histórico*, a la luz de la condición de centralidad de Asunción y su Centro Histórico. Así demuestra cómo el Centro Histórico ha experimentado un progresivo debilitamiento de su carácter público por las nuevas condiciones político-administrativas.

Causarano nos cuenta que Asunción, como capital del país, también ha sido siempre la ciudad más poblada, condición que con el desarrollo posterior de otras ciudades no se ha modificado: la Zona Metropolitana de Asunción y su zona de influencia (un radio de 100 km.) concentran la mayor cantidad de población del país y el mayor porcentaje de la población urbana total.

El análisis de Mabel expone una contradicción en el proceso de descentralización (instalado en el país después de la reforma constitucional de 1992), pues, en lugar de equilibrar la distribución poblacional en el territorio, ha contribuido a extender el área urbana próxima a Asunción, mientras ésta se *descapitaliza* y va perdiendo fuerza simbólica y valor como referente nacional. Esta contradicción es el resultado parcial de algunas políticas de desarrollo territorial poco íntegras y carentes de una verdadera voluntad de cambio, propuestas por los Gobiernos nacionales y municipales que sucedieron a la Dictadura.

Una breve síntesis histórica ubica al lector en el proceso de crecimiento de la capital, donde se asientan los Poderes del Estado y la principal institucionalidad pública y privada, que convirtió al Centro Histórico de Asunción-CHA en “el espacio público por excelencia”: el mejor equipado y con mejor oferta de servicios de la ciudad. Pero en los años 70, como consecuencia de la inyección económica derivada de la construcción de la Central Hidroeléctrica de Itaipú con Brasil, la Dictadura dejó su impronta de modernidad en la ciudad, debilitando la centralidad del área matriz con la transformación y/o destrucción de buena parte de su Patrimonio edilicio, e instalando un patrón de intervención urbana emulado posteriormente por otros municipios. Mabel señala que si bien este proceso pudo ser detenido, el protagonismo del sector privado y de las fuerzas del mercado modificaron el paisaje asunceno, a través de inversiones en nuevas centralidades que profundizaron las desigualdades, al propiciar la polarización socio-espacial de la ciudad sin recibir mayor resistencia del sector público.

En la antesala de la conmemoración del Bicentenario de la Independencia nacional (mayo de 2011), la autora encuentra una oportunidad para la recuperación del CHA en su contexto y con visión de futuro, para “saldar algunas de las deudas históricas de las sucesivas administraciones municipales y del Gobierno nacional”.

Siguiendo el hilo temático específico, René Canese presenta el artículo *Peatonar. La práctica social en el Centro Histórico de Asunción*, como

rrollan actualmente en este espacio urbano. Canese señala la urgencia de una revisión de las potencialidades del Centro Histórico de Asunción frente a las nuevas centralidades surgidas en la ciudad, para recuperar los espacios convocantes y evitar su vaciamiento, mientras considera que la peatonalización puede constituirse en el factor de ordenamiento de actividades atractivas.

Haciendo una revisión conceptual de las centralidades, René asume que “cualquiera sea su valoración, el pasado integra la esencia del ser humano, y su reconocimiento fortalece el sentido de pertenencia”. Con múltiples preguntas discurre sobre la relación peatón-vehículo en los Centros Históricos, y la importancia de los espacios centrales como favorecedores del relacionamiento social.

Desde su posición favorable a la peatonalización del Centro Histórico de Asunción, y como una forma de revalorizarlo y mejorar la perspectiva de sus dispersos puntos de interés, René propone recorridos para la recuperación de la trascendencia de ámbitos reconocidos, y su conversión en espacios cotidianos. Canese propone “Convertir la función ‘peatonar’ en mecanismo de apropiación del espacio público (...) [que] permita revalorizar su significado como documento de identidad y memoria de orígenes, como imagen reconocible e irrepetible”. Sin embargo, atendiendo las características naturales, climáticas y propias, así como los patrones de conducta paraguayos, René concluye sobre los aspectos a considerar en la definición de un Sistema estructurador para “peatonar”.

En su artículo *Aproximación al imaginario urbano de Asunción*, Carlos Sosa se enfoca en la memoria y el carácter urbano. Apoyado en la pintura y la literatura, Carlos hace un recorrido por la historia de la ciudad, haciendo hincapié en los momentos de profundas transformaciones, que a su vez significaron intercambios simbólicos y del imaginario espacial en los diferentes planos sociales, incluidos los políticos y religiosos. También pone de relieve la importancia del agua, la vegetación, y el paisaje en la conformación de este imaginario, y la influencia del espíritu político, tanto en la conformación espacial como en los valores y modos de vida que se desarrollaron en Asunción.

Sosa destaca los aspectos urbanos que interesaban a los pintores al momento de plasmar la imagen de Asunción, y cómo esta visión se volvió idílica al enfrentarse a una representación fotográfica capaz de mostrar la realidad resultante de los cambios producidos.

No escapa a la visión de Carlos la década del setenta, cuando tras una inyección económica extraordinaria para el país, Asunción “despertó de su letargo” y se introdujo en la “vorágine de los nuevos tiempos”. Esta transformación ocasionó la pérdida de buena parte de su acervo e imaginario anteriores, y desarrolló barrios de “nuevos ricos” y periferias pobres, nuevas centralidades, y una imagen fragmentada de la ciudad. Carlos Sosa destaca la Chacarita “como un desafío al compromiso de la inclusión de la diferencia desde una voluntad social antes que desde una meramente crematística”, pues constituye el símbolo del desarrollo de la extensa zona costera de la ciudad desde las perspectivas y posibilidades de sus pobladores, fuera de toda norma urbana.

Para concluir, Carlos aborda los procesos instalados en los últimos diez años, cuando se consolida la conurbación con los municipios limítrofes, y percibe en la “estética contrastada (...) la imagen de asimetrías socio-económicas expresadas en cada una de las propuestas espaciales” de estos tiempos.

Finalmente, quien suscribe este prólogo dirige la mirada hacia el área metropolitana de Asunción en el artículo *San Lorenzo: condición y factores de centralidad*, para referirse a una ciudad que, a pesar de su rica historia y las condiciones de centralidad que posee, no ha logrado una calidad de vida adecuada para toda su población, en particular para la de escasos recursos, cuyo hábitat ha sido objeto de prácticas profundamente nocivas con el pretexto del “beneficio futuro”.

Luego de un repaso histórico, la autora examina los factores de centralidad de la Ciudad universitaria, abordando las situaciones actuales de temas como el sistema vial, transporte y comunicaciones; la economía del municipio; la población y su calidad de vida; la organización social y el gobierno municipal.

16 | El análisis continúa con la gestión urbana de los Gobiernos municipales en general, que desde 1989 poco han hecho por la preserva-

ción del centro histórico y los valores patrimoniales de la ciudad, y han realizado acciones increíbles bajo el supuesto “beneficio futuro” de algunas comunidades de escasos recursos, descuidando aspectos básicos para la habitabilidad de los asentamientos humanos de esta ciudad. En ese contexto, la autora encuentra posibilidades de consolidación de la centralidad más allá de su principal función, la distribución del flujo de personas y materia, como propuesta para el próximo Gobierno municipal.

En relación a las centralidades en Paraguay vale agregar que, ante la “urgencia” de crear la espacialidad requerida por el modelo urbano global, los Gobiernos locales han visto superada su capacidad de planificar y controlar la informalidad generalizada, postergando constantemente las acciones de rehabilitación o mejoramiento de las áreas segregadas y excluidas, lo cual constituye una clara actitud discriminatoria. Por otro lado, la escasa presencia y manifestación cultural en las áreas centrales (símbolos, valores, tradiciones) propicia la consecuente debilidad identitaria, incapaz de contraponerse a los “enlatados globalizantes”. Los espacios abiertos, que otrora valorizaban y enmarcaban estas áreas en las ciudades paraguayas, han perdido vigencia frente a los espacios cerrados que concentran atractivos comerciales y profundizan el fenómeno de exclusión, antes mitigado por la posibilidad de que los espacios públicos fueran compartidos por toda la población.

El tiempo y el espacio, virtualmente desaparecidos gracias a la tecnología informática y de comunicación, han provocado que las personas vayan perdiendo el “sentido del otro”, lo que las nuevas centralidades, imbuidas del “espíritu de la modernidad”, sólo logran exacerbar, casi sin resistencia.

Frente a la próxima celebración de los doscientos años de vida independiente del país, los Centros Históricos antiguos y nuevos, carentes de políticas de preservación, revitalización o recuperación, se ven avasallados por valores externos, con la ilusión de formar parte del sistema de poder global, aunque en la realidad sólo se adopten sus formas de expresión.

Tras la lectura de los artículos de este libro, es posible conocer algunas particularidades del desarrollo urbano del Paraguay, pero también sus similitudes con los demás países de la región.

Los diversos enfoques permiten visualizar las variadas posibilidades que otorga el manejo de las centralidades, tanto en lo que se refiere a la proyección y administración territorial como al desarrollo urbano integral o particular de las ciudades.

Tal como se ha producido en otras capitales y ciudades de América latina, existe actualmente un movimiento de recuperación de Centros Históricos que, comenzando por Asunción, debería extenderse a las demás ciudades de Paraguay, no sólo para la recuperación de la historia y los imaginarios, sino como un modo más racional de aprovechamiento de los recursos disponibles en los lugares centrales, y de generación de oportunidades para el mejoramiento de la calidad de vida de la población.

Centralidades en la era de la globalización: Paraguay-Asunción-Sudamérica

Aníbal H. Insfrán Ch.¹

Introducción: La centralidad como jerarquía espacial

La centralidad parece un concepto muy amplio, pues abarca múltiples perspectivas como la geométrica, psicológica, de la teoría urbana, o de los *lugares centrales*². Estas perspectivas convergen en el tema de reflexión de este trabajo: los muy particulares espacios donde se entretujan flujos dinámicos materiales o inmateriales, conformando nodos que por las intensidades de sus fuerzas generan lugares y centralidades.

Las reflexiones teóricas no siempre coinciden con las concreciones físicas y funcionales de la realidad, o con las estructuras económicas y sociales que dinamizan los intercambios de cada una de éstas. Por tanto, este estudio del concepto de la centralidad enfatiza sus fundamentos dinámicos y sus efectos físico-espaciales, y no sólo sus aspectos geométricos o geográficos.

Si se parte desde la conceptualización psicológica de *centro* y *lugar* como uno de los elementos del *espacio existencial* de Norberg-Schulz,

- 1 Arquitecto, Especialista en Planificación Urbano-Regional. Profesor Titular de Urbanismo III y Teoría de la Arquitectura III en la Facultad de Arquitectura, Diseño y Arte de la Universidad Nacional de Asunción. Profesor Titular de Construcciones I en la Facultad de Ingeniería de la Universidad Nacional de Asunción.
- 2 Teoría de los lugares centrales de Walter Christaller.

quien señala entre otras cosas que “el espacio del hombre está subjetivamente centrado” (Norberg-Schulz 1975: 21), es posible pensar el espacio como parte inherente a la identidad individual y colectiva del ser humano. Por ello, una ciudad, como producción colectiva, expresa al mismo tiempo e inseparablemente identidad social e individual. Sin embargo, fuerzas antagónicas luchan por imponerse en dicho espacio: por un lado, la economía global con su fuerza arrolladora y, por otro, la innata necesidad del hombre de mantener y enriquecer su identidad individual y sociocultural.

En un campo de flujos de intercambios entre ciudades de diferentes niveles y de características particulares según su inserción en la red del sistema global de la economía, la dinámica urbano-regional y la centralidad están muy ligadas entre sí. En la actualidad la dinámica urbana, condicionada por los grados y niveles de las interacciones o flujos de intercambios que se dan en una ciudad, determina también su jerarquía en un sistema de ciudades. Este trabajo analiza las características particulares de la centralidad dentro del sistema económico global.

Centralidad y Globalización

En la actualidad nos encontramos frente a una nueva forma de civilización: la era de la información o la globalización. Estas nuevas formas de interacción social presentan consecuencias, muchas veces inesperadas, consideradas en los análisis como positivas o negativas según los intereses genuinos y los niveles de satisfacción, cada vez más exigentes, de las comunidades ubicadas en los diferentes espacios territoriales: ciudad-región-nación. En suma, “tres macroprocesos relacionados entre sí, a saber: la globalización, la información y la difusión urbana generalizada, parecen converger hacia la desaparición de la ciudad como forma específica de relación entre territorio y sociedad” (Borja y Castells 1997: 12).

“El predominio de las industrias de la información y el crecimiento de una economía mundializada, inextricablemente vinculados, han contribuido a una nueva geografía de la centralidad y la marginalidad. Esa nueva geografía reproduce en parte las desigualdades existentes, pero es también el resultado de una dinámica específica de las formas actuales de crecimiento económico” (Sassen, 1991: 38).

El tema de la centralidad será abordado más bien desde sus fuerzas dinámicas, que son las causas de la expresión física del territorio en todos los niveles (local, regional y nacional). No es posible analizar un *centro* sin considerar las fuerzas que convergen en él, y de esta consideración nace una inquietud: ¿cómo responder a la centralidad espacial única con las exigencias de la nueva forma de civilización?

Una intervención positiva o negativa sobre la dinámica de la centralidad de cualquier nivel territorial supone reconversiones, rectificaciones, armonizaciones o eliminaciones de flujos según las intenciones de las propuestas. En la práctica aparecen edificios funcionales, según los requerimientos del nuevo sistema global de la economía, que a su vez generan nuevos polos, nuevas centralidades urbanas, característica actual del crecimiento de las ciudades: *las policentralidades urbanas*. Cabe entonces preguntarse: ¿cuáles son las actividades emergentes en esta nueva era?, ¿cómo se procesan?, ¿cuáles son los nuevos tejidos internos y externos que construyen el espacio?

Un proceso permanente de cambios de viejos vínculos territoriales ya postulados en el concepto de ciudad-región da paso a integraciones facilitadas por la intensidad de variados flujos de intercambios que se agregan trascendiendo fronteras nacionales y continentales, y que condicionan las configuraciones actuales con la aparición de nuevas centralidades.

Se presenta entonces un nuevo escenario, analizado en detalle por Castells, Borja, Sassen y otros, en el que se puede percibir una relación cada vez mayor de ciudades-regiones con otras sociedades globales, sin la participación directa del Estado-Nación. Un Centro Histórico urbano que no acompaña a estas nuevas condicionantes estratégicas pierde vigencia y decae, a menos que intervenciones

coherentes con objetivos claros corrijan esas tendencias y se orienten a nuevas formas de construcción urbana.

Resulta curioso que los *centros únicos tradicionales* de la mayoría de las capitales latinoamericanas presenten idénticas características en su paisaje físico contradictorio. Un pasado paralizado y decadente y una modernidad que no se integra a él tienden a crear espacios museísticos que caminan junto a las nuevas fuerzas de la actual civilización económica, generando un fenómeno urbano muy particular en la actualidad: la *tugurización* del centro.

La crisis funcional del centro urbano único

Toda ciudad es, en cada momento histórico, una síntesis de la vida social y económica, una expresión y compendio desde su nacimiento; en el caso de Asunción, este concepto se confunde en forma muy particular con la historia de Paraguay, por ser el centro geográfico de Sudamérica.

La democratización política de los países y la urbanización dependiente en América Latina han transformado profundamente el modo de vida y la morfología urbana de las grandes metrópolis, que exigen nuevas formas de gobernabilidad en todos los niveles territoriales. La economía de la globalización agudiza aún más esta situación de intereses contrapuestos y de sectores cada vez menos integrados y desarticulados.

La nueva dinámica socioeconómica global se ve reflejada en ciudades-regiones donde conviven una *sociedad legal*, abstracta, teórica y excluyente, y una *comunidad política*, real, concreta, cuantitativamente mayoritaria y con necesidades vitales escasamente atendidas. Cada una de ellas tiene códigos diferentes, culturalmente divergentes y procesos históricos distanciados y muchas veces contradictorios. Esta es la realidad de los espacios urbano-regionales, y la ciudad de Asunción no es la excepción; es más, su particular ubicación geográfica y su larga tradición de dependencias culturales, políticas y económicas acentúan esta condición.

Las condicionantes geográficas, como la ubicación de las ciudades en las costas marítimas, y las condicionantes económicas, como las dependencias únicas del capitalismo industrial, deben ser reemplazadas por las ciudades-regiones, como nuevas centralidades de flujos de intercambios en el interior de cada una de las naciones y del mismo continente sudamericano.

La gobernabilidad de estos nuevos escenarios socioeconómicos exige el diseño de nuevas modalidades de gestión. Las poblaciones históricamente excluidas “están vislumbrando nuevas maneras a través de las cuales elegir cómo quieren ser gobernados” (Chatterjee, 2008: 157). Este es el escenario capaz de imponer verdaderos cambios estructurales en la dinámica regional y a la vez imponer su inserción en la red de ciudades-nodos del sistema de la globalización.

Las tipologías espaciales urbano-regionales, megaciudades que actúan como centralidades líderes, se imponen en la red global desempeñando roles desconocidos en el pasado. Los nodos urbanos que lideran el sistema global de ciudades fundamentan la aparición de un nuevo tipo de sociedad, en la que la violencia, el desempleo y la drogadicción no son datos aislados, sino aspectos que caracterizan la civilización emergente y a los cuales deben responder los gobiernos respectivos.

Ante las fuerzas de intereses que unen ciudades ubicadas en distintas regiones, países o continentes, los vínculos entre ellas se vuelven más productivas y por ese motivo las funciones propias del Estado-Nación se van debilitando, quedando con las meramente protocolares.

A partir de la década de los setenta, los centros metropolitanos que fueron únicos, emblemáticos e históricos, y que formaban parte de un sistema urbano-regional tradicional, entraron lentamente en un proceso de degradación urbana, convirtiéndose en espacios decadentes.

Cabe entonces preguntarse: ¿qué pasó con los centros únicos de nuestras ciudades capitales de la civilización industrial, las que eran escenarios tan ricos y dinámicos en actividades urbanas de jerarquías muy especiales y sofisticadas relacionadas con el exterior?

En la actualidad emergen escenarios más discontinuos, desestructurados, difusos, con actividades dispersas y, con ellos, surge también el

policentrismo. Esta nueva figura, por efecto del patrón de crecimiento urbano actual, cambiante y generador de nuevas e inesperadas realidades espaciales, es otra de las características más importantes de las ciudades en la globalización.

Esta expresión física de la decadencia del centro urbano único, principal, tradicional y fundamentalmente histórico, y la aparición simultánea de otros centros urbanos más alejados y funcionales según los requerimientos de la actual economía no sólo suceden en Asunción, sino también en los principales centros metropolitanos latinoamericanos que sufrieron el mismo fenómeno, con mayor o menor intensidad, según las realidades de cada país.

Podemos aseverar que un centro histórico urbano que no acompaña la dinámica de su ciudad deja de tener vigencia. Con la economía capitalista actual han aparecido nuevas actividades relacionadas con la tecnología y el conocimiento que no encuentran una infraestructura adecuada para su desarrollo espacial, por lo cual se desplazan hacia asentamientos urbanos más adecuados, pero cada vez más alejados del centro histórico referencial.

Este es el proceso del crecimiento de las ciudades que se orienta en varias direcciones y a su vez genera nuevas centralidades urbanas alejadas entre sí. En Asunción se pueden observar estos nuevos patrones de asentamientos físico-espaciales con efectos positivos y negativos propios del funcionamiento de las policentralidades. La nueva civilización ofrece posibilidades que Paraguay, como nación, y Asunción, como metrópoli, no pueden desaprovechar.

Paraguay: Centralidad geográfica de América del Sur

La ubicación muy particular de Paraguay en el interior de Sudamérica exige un planteo reflexivo que enfatice su especificidad geográfica. La ciudad de Asunción, capital ubicada a su vez en el centro geográfico del país, nos lleva a considerar el análisis de tres espacios concéntricos: el centro histórico único tradicional de la ciudad, la ciudad misma de

Asunción como centro del país, y Paraguay como centro geográfico de Sudamérica, porque territorialmente es centro de América del Sur y Asunción está situada también en el centro de Paraguay. La desventaja de la mediterraneidad del Paraguay condicionó el desarrollo de la ciudad de Asunción a partir de la época colonial.

En la actualidad las condicionantes geopolíticas son muy diferentes a las de las relaciones de dependencia colonial y del capitalismo dependiente: la bipolarización ideológica mundial ha desaparecido. Como son otras las reglas del juego de la economía global actual, sin una nueva estructura comercial y de integración las expectativas de cambios para el Paraguay y la ciudad de Asunción como centralidades son muy escasas. Por ese motivo es fundamental un nuevo tejido de flujos del interior sudamericano en el cual el Paraguay ejerza un nuevo papel protagónico. Este protagonismo es una condición para esperar cambios estructurales en la dinámica del resto del sistema ya señalado y, a la vez, la dinamización de Asunción, su ciudad-centro.

Mediterraneidad geográfica, política, dependencias económicas, guerras internacionales (1865-1870 y 1932-1935) moldearon este centro y forjaron una identidad sociocultural particular muy rica en su historia. No se podrían esperar cambios muy importantes en estas centralidades sin la apertura de nuevos escenarios terrestres, fluviales y marítimos que faciliten el funcionamiento de un verdadero sistema territorial, con fuerzas para imponerse en las relaciones internacionales del sistema de la red global.

En el caso particular de Asunción la historia de la ciudad como centro nacional se confunde con la historia de Paraguay más intensamente. ¿Pueden Paraguay, con su actual estructura interna de ciudades, y Asunción, como sede de un centro urbano principal histórico, esperar una readecuación y una refuncionalidad dinámica? Sin cambios en la estructura regional del interior de Sudamérica y sin la conjunción de objetivos con las otras ciudades de la región, que por las mismas causas presentan idénticas características de decadencia, sería muy difícil.

El desarrollo del interior de América del Sur debe ser producto de un cambio sustancial en la estructura territorial interna que sig-

nifique menos dependencia, más participación y equilibrio en los intercambios comerciales, tecnológicos y culturales. Una América del Sur más integrada con estrechas relaciones entre ciudades y regiones que conforman el sistema territorial es una condición para las transformaciones deseadas.

Aunque los conceptos de *centralidad dinámica* y *centralidad geográfica* muchas veces no son concordantes, en el caso de la ciudad de Asunción se dan ambas centralidades con relación al país. Sin embargo, como se dijo, Paraguay es el centro geográfico de Sudamérica, aunque su centralidad dinámica en el interior del continente ha estado subordinada a su larga historia de enclaustramiento obligado y de dependencias geopolíticas y económicas.

Los grandes bloques de países centrales y periféricos de la etapa de la división internacional del trabajo de la Teoría de la Dependencia han perdido vigencia luego de la caída del socialismo, con la desaparición de Rusia como potencia, y han emergido otras centralidades, como los grandes nodos en la dirección y conducción de la economía global. Este hecho replantea la necesidad de articular nuevas formas de interrelación entre sociedades de países de niveles territoriales e institucionales con roles muy diferentes. Por tanto, plantear con inteligencia esa convivencia cultural y económica en los espacios geográficos y dinámicos debe ser el desafío principal de los actuales planes estratégicos.

Asunción: Centralidad urbano-histórica

Para comprender la historia de Asunción y proyectarla en el futuro es preciso remontarnos a los fundamentos estratégicos de su fundación y posterior proceso histórico, porque uno de los objetivos de la fundación de las ciudades en la época colonial fue fortalecer los vínculos de intercambios con la metrópoli antes que con las ciudades vecinas del interior del continente. De esta forma se produjo una centralidad muy particular basada en la desarticulación del interior desde su nacimien-

to, conformando sistemas de intercambio cultural y económico con centros coloniales muy distantes. Este acontecimiento quizás explique la débil estructura físico-territorial de América Latina y la que posteriormente dibujaría la frágil sostenibilidad del desarrollo en el interior del continente.

Evidentemente, con la nueva civilización en proceso de crecimiento, las actividades emergentes son muy diferentes a las que fundamentaron la estructura de las ciudades en sus inicios, muchas de ellas asentadas en espacios culturalmente consolidados, y otras, como en el caso del Río de la Plata, asentadas en espacios primarios y salvajes. Asunción fue fundada para una función estratégica en la expansión de la conquista. Por esto fue llamada *amparo y reparo* de la conquista, y desde ahí partieron grandes expediciones para fundar ciudades en el interior de Sudamérica, como la segunda Buenos Aires, Santa Fe, Concepción del Bermejo, Corrientes (Argentina), Santa Cruz de la Sierra (Bolivia), Santiago de Jerez y Ciudad Real (Brasil), en un proceso de poblamiento necesario del interior del continente.

Como puede verse, desde sus inicios Asunción ejerció una cierta dinámica en la región y se convirtió en la ciudad *centro* en el interior sudamericano, aunque por motivos muy diferentes a las necesidades actuales de desarrollo. Su función principal entonces fue la de fortalecer la Conquista.

A partir de su independencia política, la ciudad de Asunción ha vivido una dinámica muy particular en su funcionamiento como un verdadero centro, llegando a un nivel de desarrollo que, en esa época, no era muy común en el resto de las metrópolis de América Latina. Con la Guerra de la Triple Alianza (1865-1870) el funcionamiento de la ciudad como centro quedó truncado. Este acontecimiento podría ser considerado la causa de corte del proceso histórico que iba dirigido hacia un fortalecimiento de una centralidad tan necesaria en el centro de América del Sur.

Un centro urbano como Asunción debe volver a ser el corazón vital del espacio local, regional y nacional, integrándose orgánicamente a los desafíos actuales y desarrollando potencialidades espaciales que procu-

ren su inserción en la nueva economía mundial. La etapa de la sustitución de importaciones de las grandes urbanizaciones en América Latina pasó desapercibida en Asunción por las condiciones particulares de su mediterraneidad y, por los impactos de otra guerra internacional, la Guerra del Chaco (1932-1935).

Asunción era una ciudad inmersa en un medio de características rurales. Sin embargo, a partir de los años sesenta *la marcha al este*, la construcción del puente internacional con Brasil y la de la hidroeléctrica de Acaray dinamizaron un nuevo polo, Ciudad del Este, que impactó indirectamente en el desarrollo de la capital. En los años setenta, con el montaje de las represas de Itaipú y Yacyretá y la ampliación de la frontera agrícola a niveles nacional y regional se consolidó el crecimiento de ciudades directamente relacionadas, Ciudad del Este y Encarnación, con sus áreas regionales respectivas, que permitió a Asunción amortiguar los efectos de la migración mediante la atracción de la población al este y al sur de Paraguay. Este hecho facilitó la regionalización espontánea, aunque no institucional, de grandes áreas de la nación y la consolidación de los sistemas de ciudades emergentes, ambos objetivos básicos de la estructuración regional.

Mas se debe convenir que Asunción presenta todas las características de las capitales latinoamericanas. El centro urbano, único y dinámico, decayó a partir de los años ochenta, conforme perdían vigencia las actividades que lo sustentaban en la anterior organización. En la actualidad, y a nivel nacional, la ciudad de Asunción comparte los efectos de la dinámica del crecimiento con Ciudad del Este (al este) y Encarnación (al sur).

El desafío actual de las ciudades-regiones, en la época de la economía global, es potenciar nuevos roles basados en la competitividad. Las nuevas formas de vida, economía y comunicación exigieron paulatinamente nuevos sistemas intraurbanos, y de relacionamiento extraurbano, no sólo a niveles nacional y regional, sino también a nivel global. Se estructuran entonces nuevos escenarios urbanos como las megalópolis, con funciones de dirección y gestión en todo el sistema mundial. Surge entonces una pregunta fundamental:

¿es factible una propuesta orgánica de integración sin el desarrollo de un escenario nuevo que impulse decisivamente los intercambios en la región?

En el caso de Asunción, por su larga historia de enclaustramiento geográfico, la generación de grandes proyectos en el interior de América Latina sería una alternativa para encauzar las expectativas del desarrollo. Se debe recurrir a las potencialidades y proponer nuevos escenarios, pues sin ellos será muy difícil imaginar ciudades y centros vitales.

Perspectivas de un nuevo escenario para el desarrollo del interior sudamericano

No es posible reflexionar sobre centralidades sin imaginar nuevos escenarios territoriales que refuercen su vitalidad y la permanente integración a las exigencias de los sistemas económicos que aparezcan. Existen espacios geográficos y socioeconómicos limítrofes cuyas poblaciones *viven* más la historia cotidiana. Aunque pertenecen a países diferentes, sus respectivas ciudades-regiones conforman auténticos espacios de integración natural, independientes de los planes con que sus respectivos países organizan la vida político-administrativa, que son a veces arbitrarios y contradictorios. También es cierto, y hecho verificado con datos estadísticos, que los intercambios de productos, bienes de capital y tecnologías son muchas veces más intensos en ciudades de espacios comunes como por ejemplo en la región del Pantanal (Bolivia, Brasil y Paraguay); en la región de la confluencia de los ríos Paraguay y Paraná (Argentina y Paraguay); en la región limítrofe de Brasil, Argentina y Paraguay; en las fronteras secas entre Brasil y Paraguay, y en la región de Punta Porá y Pedro Juan Caballero.

No puede planificarse la revitalización de un centro sin redireccionar los objetivos de acuerdo con la nueva economía. Además, la necesidad actual de estructurar grandes corredores que unan los océanos Atlántico y Pacífico obliga a diseñar vías de conexión multimodales entre los mismos.

Indudablemente, la globalización tiene notables influencias en la estructuración y ordenamiento territorial. Las fuerzas de la actual civilización están obligando a varios países de Sudamérica a desplazar su mirada del Atlántico al Pacífico.

Sin el crecimiento de las comunidades del interior de Sudamérica, los países afectados no desempeñarán un protagonismo activo, y probablemente los resultados positivos serán escasos, con lo cual seguirá la larga historia de frustraciones y dependencias, e incluso se agravarán los efectos no deseados del capitalismo industrial pasado.

Los centros urbanos de algunas ciudades latinoamericanas ubicadas en regiones del interior tienen escasas expectativas de vida si no se cumple la adecuación territorial que desde la etapa de la industrialización dependiente expresaba la débil fortaleza de su desarrollo. Sin considerar ese nuevo escenario, esencial para el desarrollo del sistema de ciudades que lo conforma, no sólo a nivel de las regiones interiores de los países sino a nivel de las regiones multinacionales, no se podrían concretar las transformaciones territoriales planteadas.

Impactos de los grandes proyectos en la estructuración territorial sudamericana

“La idea de centralidad urbana hace referencia a la capacidad de ciertos espacios o elementos urbanos para articular flujos de todos los tipos. La articulación de esos flujos depende del grado de influencia de estos espacios sobre los demás componentes del sistema urbano. Tradicionalmente, la noción de centralidad se limitaba a la parte central del espacio urbano por su complejidad espacial y por concentrar diversas actividades urbanas. Sin embargo, con el crecimiento de las ciudades y la dispersión de las actividades urbanas se produce la formación de nuevas formas de centralidad urbana” (Licnerski, 2008: 5).

Conforme hemos recabado, existen proyectos ya realizados que pueden cambiar la historia, aunque existan opiniones contradictorias sobre ellos. Los proyectos pretenden impulsar los circuitos integrados

de producción y el flujo económico a través de verdaderas redes, naturales y construidas, de servicios financieros que sean capaces de crear un nuevo escenario para Asunción y el conjunto de ciudades involucradas en su área de influencia.

Grandes proyectos de inversiones para la integración regional del interior de Sudamérica, como los que aparecen en el *Cuadro 1*, facilitarían la concreción del nuevo escenario que necesitan Paraguay y Asunción para insertarse en la dinámica actual de la economía mundial.

Estos proyectos de desarrollo en el interior del continente nos demuestran la factibilidad de la inserción de Paraguay y Asunción dentro del circuito de la economía mundial y nos alientan a pensar en una nueva etapa de beneficios para las ciudades-región involucradas. Por ese motivo, la integración de Sudamérica es vital. Los proyectos de vías transversales, como la hidrovía y los nuevos puentes con Brasil, ofrecen una alternativa de estructura territorial. Este impulso es una condición básica para crear un escenario geográfico diferente al actual, en el que Asunción pueda desempeñar el rol protagónico que le corresponde por su ubicación estratégica.

Nombre de eje	Países espacialmente vinculados	Número de proyectos en AIC 2005-2010
Amazonas	Brasil, Perú, Colombia, Ecuador	4
Andino	Venezuela, Colombia, Ecuador, Perú, Bolivia	3
Perú-Brasil-Bolivia	Brasil, Perú, Bolivia	2
Interoceánico Central	Brasil, Perú, Bolivia, Paraguay, Chile	7
Capricornio	Brasil, Bolivia, Chile, Argentina, Paraguay	2
Andino del Sur	Argentina, Bolivia, Chile	-
Hidrovía Paraguay-Paraná Brasil	Paraguay, Argentina	-
Mercosur-Chile	Brasil, Argentina, Chile, Uruguay	7
Del Sur	Argentina, Chile	-
Escudo Guayanés	Brasil, Surinam, Guyana, Venezuela	4
Fuente: www.iirsa.org		

3 IIRSA es la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Sudamericana.

Si bien es cierto que las costas marinas ya no constituyen el escenario geográfico de los grandes acontecimientos socioeconómicos, es importante que Asunción se integre a las nuevas redes de relaciones comerciales con otras ciudades, en el marco de una región común. Así, la región podrá integrarse a la red global de acuerdo con los intereses de la comunidad local, regional o nacional, y se logrará el beneficio común mediante políticas incluyentes.

En la actualidad las regiones y ciudades a nivel nacional han retomado su protagonismo por el énfasis que ponen los nuevos niveles de gestión en el desarrollo regional multinacional. El Mercosur es un ejemplo del fortalecimiento de la idea de integración, aunque países pequeños como Paraguay y Uruguay no la hayan logrado completamente. El peso geopolítico de Sudamérica debe hacerse sentir en las relaciones de intercambio con la red global, pero es necesario consolidar primero el interior como un escenario activo, para fortalecer con el tiempo la tesis de integración después.

Ahora bien, ¿estamos en condiciones, como ciudad-región-nación, de establecer pautas de desarrollo, independientemente de los sucesos socioeconómicos, tecnológicos y culturales que se viven a nivel global? ¿Qué papeles desempeñan las ciudades, regiones y naciones ante esas nuevas fuerzas que imponen los flujos de intercambio de la nueva economía?

Ante todo es preciso proponer escenarios físico-territoriales con dinámicas en las que se fundarán nuevas formas de vida, y se deberá enriquecer la cultura para fortalecer las relaciones ancestrales. "Es por estas vinculaciones entre la cultura y el espacio que nace una diferente concepción de la frontera, la cual adquiere en estas comunidades un sentido dotado de plasticidad y de flexibilidad, contra el criterio de rigidez que predomina en la concepción que tienen de la frontera los Estados Nacionales, a su vez motivadores frecuentes de los conflictos internacionales" (Heredia, 1999: 92).

El uruguayo Luis Cincinato Bollo fue quien concretó positivamente y con mayor acierto técnico la idea de intercomunicación de las tres grandes cuencas hidrográficas sudamericanas. Él recomendó en

su libro *South America, past and present*, editado en Nueva York en 1919, la creación del eje Orinoco-Amazonas-Plata, que inspiró la elaboración del Proyecto de la Hidrovía Paraguay-Paraná, en 1987, durante una reunión de la Cuenca del Plata.

Quagliotti⁴ resalta que Colombia se articula fácilmente con Venezuela por el Orinoco; Venezuela, con Brasil, por el Orinoco y el Amazonas; Ecuador, con Colombia y Perú, por el Putumayo amazónico; Perú, con Bolivia, por los ríos Madre de Dios y Madera; y Bolivia, con Brasil, Paraguay y Argentina, por el río Paraná, en la Cuenca del Plata. Esta entramada red fluvial completa el Canal Sudamericano, una conexión de 50.000 km de ríos navegables.

Como se puede observar en el siguiente mapa, la red de grandes proyectos viales en el interior sudamericano ubica a Paraguay y Asunción como centralidades geográficas y dinámicas. Analizando en detalle la estructura de las nuevas redes que conectan carreteras terrestres y vías fluviales, es fácil percibir la ubicación estratégica en la nueva encrucijada que unen los océanos Pacífico y Atlántico, y los ríos que conforman las cuencas del Orinoco, del Amazonas y del Río de la Plata.

Una nueva vitalidad se espera de las concreciones de estos grandes proyectos, además de nuevas fuerzas en las dinámicas de las ciudades y países que emergerán como nuevas centralidades en el interior sudamericano, lo que nos proyectará definitivamente hacia mejores niveles de desarrollo.

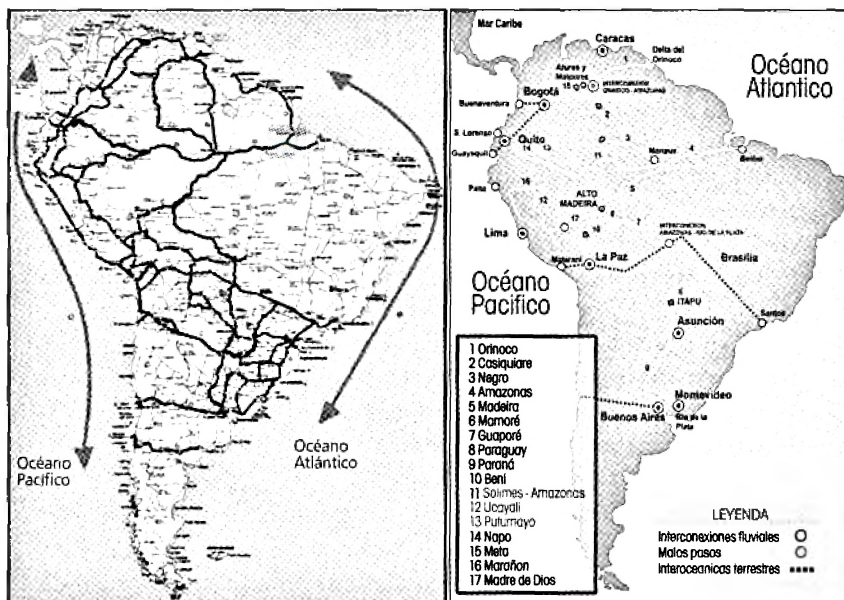
Paraguay debe insistir en esta visión geográfica. Sin estos grandes proyectos, difícilmente el interior de Sudamérica, incluidos Paraguay y Asunción, lograría un papel protagónico, diferente al actual y capaz de acompañar los nuevos requerimientos socioeconómicos.

Los grandes proyectos ejecutados por IIRSA son muy esperanzadores en cuanto a las transformaciones territoriales para el desarrollo. Sin embargo, también generan dudas por la larga historia de resultados negativos para la comunidad.

4 Secretario General de la Asociación Sudamericana de Estudios Geopolíticos e Internacionales.

Si se rescatan sus aspectos positivos, y tras revisiones oportunas y ajustes necesarios, estos grandes proyectos pueden ser objeto de consenso e integración sociocultural entre los pueblos involucrados. Así, las poblaciones olvidadas e históricamente excluidas se convertirán en protagonistas activas de la gran transformación territorial, sobre la que ha girado esta reflexión.

Mapa 1. Proyectos viales y fluviales en el interior sudamericano



Fuente: <http://proyectopraxmalia.blogspot.com/2009/08/159-crear-el-transporte-fluvial.html>

Bibliografía

- Borja, Jordi y Castells, Manuel, 1997, "Local y Global", *La gestión de las ciudades en la era de la información*, Santillana S.A. Taurus, Madrid.
- Castells, Manuel, 2005, *La Sociedad Red: La era de la Información. 2000*, Alianza Editorial S.A., Madrid.
- Chatterjee, Partha, 2008, *La Nación en Tiempo Heterogéneo*, Siglo XXI Editores argentinos, Buenos Aires.
- Elías, José, *Crear el transporte fluvial intercuenas sudamericano*, disponible en: <http://proyectopragmalia.blogspot.com/2009/08/159-crear-el-transporte-fluvial.html>, publicado el 8 de octubre de 2009.
- Heredia, Edmundo A., 1999, *Espacios Regionales y Etnicidad*, Alción Editora, Córdoba.
- Licnerski, João, 2008, *Las grandes intervenciones urbanas como espacio de centralidad*, I Congreso de Urbanismo y Ordenación del Territorio, Módulo V: La recuperación de espacios públicos en la ciudad, Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, Bilbao, España, 7-9 de mayo.
- Norberg-Schulz, C., 1975, *Nuevos Caminos de la Arquitectura: Existencia, Espacio y Arquitectura*, Editorial Blume, Barcelona.
- Quagliotti de Bellis, Bernardo, 2009, "Hace 90 años proyectó el eje fluvial de América del Sur", *Revista Digital*, Rocha Total, Uruguay.
- Sassen, Saskia, 1991, *La ciudad Global*, Universidad de Buenos Aires, traducción de 1999.

Urbanización y centralidades en Paraguay. Segunda mitad del siglo XX

María del Carmen Gracia de Villanueva¹

En este artículo se aborda el tema de la “centralidad” en general, relacionado al proceso de “urbanización” que experimentaron algunas ciudades del Paraguay, desde la interpretación del comportamiento demográfico de su población durante la segunda mitad del siglo XX. El estudio se ha realizado dentro del contexto socio-político correspondiente al periodo de análisis, para sacar a la luz las peculiaridades que caracterizaron la formación de los diversos tipos de centralidades del territorio nacional.

Esta reflexión parte de la visión general de los procesos de urbanización en América latina, comparados con el caso paraguayo, para demostrar las similitudes y diferencias observadas en el contexto espacio-temporal. Luego se analizarán las ciudades paraguayas más representativas, a través de cuadros y tablas, estableciendo un rango de tamaño de las ciudades para ilustrar mejor su rol en el sistema de ciudades de la región.

Para concluir se elaborará una aproximación explicativa del tipo de centralidad que conforma el sistema de ciudades de Paraguay en los

1 Arquitecta con Maestría en Ciencias Sociales (en curso). Profesora Titular de la Cátedra de Teoría de la Arquitectura II y Docente en Arquitectura Bioclimática de la FADA-UNA. Coordinadora del Instituto de Teoría y Urbanismo, Coordinadora de la Materia Optativa de Salida: Eco-urbanismo y Arquitectura Bioclimática, en la Facultad de Arquitectura, Diseño y Arte de la Universidad Nacional de Asunción.

subsistemas regionales, manifestados en los cambios morfológicos más notorios sobre el territorio en la segunda mitad del siglo XX, y relacionados con la situación sociopolítica de aquella época.

El estudio se basa en el comportamiento demográfico de su población, puesto que las instituciones correspondientes no lo han considerado prioritario aún, por lo que se cuenta con escasos estudios o análisis completos. En ese sentido, el presente trabajo pretende constituirse en una contribución para futuras investigaciones sobre urbanización en Paraguay.

¿Cómo se produjo la urbanización en América Latina durante la segunda mitad del siglo XX, y qué tipo de centralidad la acompañó?

Tras soportar un largo proceso de colonización en el siglo XV, seguido de un proceso de independencia política en el siglo XIX, América Latina estuvo fuertemente influenciada en la primera etapa de su desarrollo económico, político y sociocultural por algunos países europeos: Inglaterra, Alemania, España, Portugal, e Italia; y en la segunda etapa, por los Estados Unidos.

Estas situaciones se manifiestan en el proceso de urbanización de los países, a través del comportamiento demográfico de la población, tanto en América Latina como en los países que la forman. Este proceso observado claramente en la segunda mitad del siglo XX, desde 1950 a 1995, se representa en la *Tabla 1*, que muestra la población total y su porcentaje urbano, y en la *Tabla 2*, que muestra las tasas medias de crecimiento urbano y rural. Esta información pretende ilustrar el proceso de urbanización latinoamericano para interpretar las particularidades del caso paraguayo.

Tabla 1. América Latina y el Caribe: población total (en miles) y porcentaje urbano por países, de 1950 a 1995

Países y territorios	1950	1970		1980		1990		1995	
	Población total	Población total	% urbano	Población total	% urbano	Población total	% urbano	Población total	% urbano
América Latina y el Caribe	159312	283345	57,2	358922	65,0	438150	70,9	478736	73,4
América Latina	145891	274696	57,4	349194	65,3	427312	71,1	467363	73,6
Argentina	17085	23962	78,4	28114	83,0	32547	86,9	34587	88,3
Bolivia	3013	4212	36,2	5355	45,4	6573	55,6	7414	60,4
Brasil	52326	95847	55,6	121286	67,3	148477	74,7	161790	77,8
Colombia	11629	21360	57,7	26525	64,4	32300	69,5	35101	71,7
Costa Rica	849	1731	38,8	2284	43,1	3035	46,7	3424	48,5
Cuba	5520	8520	60,1	9710	68,0	10598	74,8	11041	77,5
Chile	6058	9496	73,0	11147	79,0	13100	82,8	14210	84,4
Ecuador	3225	5970	39,5	7961	47,1	10264	55,4	11460	59,2
El Salvador	1922	3588	39,0	4525	44,0	5172	49,4	5768	52,2
Guatemala	3024	5246	36,2	6917	37,2	9197	38,1	10621	38,7
Haití	3380	4520	19,7	5353	24,6	6486	30,6	7180	34,2
Honduras	1389	2592	29,0	3569	35,0	4879	40,8	5654	44,4
México	26640	50596	58,9	67570	65,5	83226	71,4	91145	74,1
Nicaragua	1133	2054	46,9	2790	51,0	3568	55,3	4124	57,7
Panamá	765	1506	47,6	1950	49,7	2398	53,8	2631	55,7
Paraguay	1337	2350	37,1	3114	41,6	4219	48,6	4828	52,4
Perú	7968	13193	58,1	17324	64,2	21569	68,7	23532	71,2
República Dominicana	2303	4423	39,3	5697	50,1	7110	58,7	7823	61,7
Uruguay	2198	2808	82,0	2914	85,1	3094	88,8	3186	90,1
Venezuela	5330	10721	71,8	15091	78,9	19502	83,9	21844	85,8
Puerto Rico	2218	2718	58,3	3206	61,8	3531	71,3	3674	73,4
Población media	6950	13080		16630		20350		22255	

Fuente: CELADE, serie Boletín demográfico, N. 56, 1995.

Tabla 2: América Latina y el Caribe: Tasas medias anuales de crecimiento de la población total, urbana y rural y de urbanización (por cien), periodos 1970-1980, 1980-1990, 1990-1995.

Países y territorios	1930-1940	1940-1950	1970-1980				1980-1990				1990-1995			
	Pobl. total	Pobl. total	Pobl. total	Pobl. urbana	Pobl. rural	Urb.	Pobl. total	Pobl. urbana	Pobl. rural	Urb.	Pobl. total	Pobl. urbana	Pobl. rural	Urb.
América latina y el Caribe	18	2,35	237	363	38	126	200	287	14	87	177	247	-4	70
América latina	1,9	23	240	367	38	127	202	288	16	86	179	249	-3	69
Argentina	1,7	1,9	160	216	-77	56	146	192	-113	46	122	155	-117	34
Bolivia	1,5	1,9	240	397	130	157	205	399	15	194	241	456	-49	215
Brasil	2,3	2,6	235	426	-70	190	202	306	-53	104	172	253	-89	81
Colombia	2,1	2,5	217	327	43	111	197	272	44	75	166	231	11	64
Costa Rica	2,1	3,1	278	382	205	104	284	364	219	80	241	320	170	79
Cuba	1,7	1,9	131	254	-90	123	88	182	-151	95	82	154	-148	72
Chile	1,5	1,6	160	239	-90	79	161	209	-41	48	163	200	-25	37
Ecuador	1,8	2,2	288	463	155	175	254	416	84	162	220	354	41	134
El Salvador	1,2	1,6	232	366	136	134	134	248	32	115	218	314	118	96
Guatemala	2,1	3,2	276	305	260	28	285	307	271	22	288	320	268	32
Haití	1,5	1,8	169	392	106	223	192	411	109	219	203	421	99	218
Honduras	2,6	2,1	320	508	231	188	313	466	219	154	295	465	169	170
México	1,8	2,9	289	391	123	101	208	300	10	92	182	253	-9	72
Nicaragua	1,8	2,4	306	389	226	83	246	326	155	80	290	372	83	82
Panamá	1,7	2,5	258	302	216	44	207	284	124	78	186	258	99	72
Paraguay	2,3	1,9	281	397	206	116	304	460	176	156	270	419	117	50
Perú	1,6	1,6	272	374	13	101	219	286	87	67	174	247	5	73
República Dom.	2,3	2,8	253	496	57	243	222	380	33	158	191	291	40	100
Uruguay	1,3	1,2	37	74	-154	37	60	103	-225	42	58	87	-187	29
Venezuela	2,3	2,6	342	436	51	94	256	318	-13	61	227	272	-26	45
Puerto Rico	1,9	1,6	17	22	8	6	10	24	-19	14	4	7	-4	3

Fuente: Carlos Malamud, 2003: Cuadro 2.1, (p. 28)

¿Cuáles fueron las principales causas de crecimiento de la población urbana en América Latina?

En el periodo de estudio, se pueden encontrar las siguientes causas:

- El mejoramiento de los programas de salud pública, con la disminución de las tasas de mortalidad y el aumento de las tasas de natalidad.
- Las migraciones en general. Las migraciones procedentes de Europa se produjeron en dos etapas: 1ª) Entre la primera y la segunda guerra mundial. La restricción impuesta por los Estados Unidos de América favoreció el desplazamiento de los inmigrantes hacia América latina. 2ª) Después de la Segunda Guerra Mundial. La persecución a los judíos provocó su desplazamiento y encontraron refugio en América, en las ciudades que ofrecían mejor seguridad social, salud y vivienda. Las estructuras latifundistas en muchos países de la región, con sus secuelas de explotación y desigualdad, no favorecerían la retención de los campesinos en las zonas rurales, y provocaron masivas migraciones internas del campo a la ciudad.

¿Qué particularidades presentó América Latina en la urbanización y las centralidades desplegadas?

Al respecto se han detectado las siguientes situaciones:

- Dependencia de los países latinoamericanos *periféricos*, y de los *centros europeos y norteamericanos*.
- En la periferia de las grandes ciudades surgieron cinturones de miseria y pobreza, como ocurrió en Europa en el siglo XIX, asociados al proceso de tercerización de las actividades, pero no al de industrialización.
- Las migraciones favorecieron la concentración de capital humano de escasa preparación.

- La urbanización fue heterogénea en los países de América Latina. En Paraguay y América Central el proceso de urbanización fue tardío, pues empezó recién en 1950.
- La situación de *capitalidad* marcada por la concentración de las funciones político-administrativas de los países, y la consecuente centralización de las funciones y servicios generaron las principales fuentes de trabajo para la población, llegando a concentrar más de la tercera parte, y originaron las *metrópolis capitales* y *áreas metropolitanas* actuales.
- La evolución de los tipos de centralidad desarrollados en América Latina, similar a la observada en el continente europeo en etapas anteriores, marcada por la *centralización* de actividades, respondiendo al tipo *monocentralidad funcional*, con tendencias a la *policentralidad*.
- Un centro urbano con edificios representativos del poder central en cada aspecto del desarrollo del país, grandes avenidas radiales y distribuidoras, amanzanamiento ortogonal, vías circunvalatorias. Posteriormente aparecen los cinturones marginales correspondientes al modelo centro-periferia, y se configuran las metrópolis y el fenómeno de conurbación.
- En los países ubicados en la periferia en el sistema mundial de ciudades², el tipo de centralidad se traslada a los *flujos de intercambio*, manifestados en el territorio a través del trazado vial de interconexión con los centros de abastecimiento externos a ellos, y generadores de un patrón morfológico de asentamiento y desarrollo lineal de algunas ciudades y otras que nacieron en la intersección de dos flujos importantes³.

2 Sistema de ciudades, conformado por un centro, donde se ubican los países desarrollados (Europa y Estados Unidos, principalmente); y en la periferia los menos desarrollados (entre ellos los países latinoamericanos).

3 Suele darse con frecuencia en ciudades intermedias de países mediterráneos principalmente, como en el caso paraguayo de la ciudad de Coronel Oviedo, donde confluyen dos Rutas internacionales importantes: Ruta 7 y Ruta 5.

Mencionado por Luis A. Ratinoff, quien utilizará el criterio asumido por CEPAL en *Distribución geográfica de la población de AL y prioridades Regionales del Desarrollo*, 1963, donde se distinguen cinco tipos de ciudades: I: 190.000 habs., II: 15.000 - 95.000 habs.,

El panorama expuesto sirve de base para analizar el proceso de urbanización en el territorio paraguayo, los tipos de centralidad más característicos y las consecuencias morfológicas en el periodo en estudio.

¿Cuáles son los factores principales que influyeron y/o condicionaron el proceso la urbanización y las centralidades en el Paraguay en el periodo analizado?

En la época de los López, con la apertura de las relaciones exteriores, con Europa particularmente, el auge económico permitió un intercambio cultural, comercial y tecnológico capaz de instalar en el país una industria pesada: la primera fundición de hierro de toda América Latina, que hubiera significado el inicio de la etapa de industrialización, urbanización y desarrollo de las ciudades paraguayas. Sin embargo, este proceso fue truncado por la Guerra de la Triple Alianza (1865-1870), que diezmó la población paraguaya (Galeano, 1978: 244). El siguiente periodo demuestra en todos los aspectos un lento proceso de reconstrucción humana e institucional, y de reocupación de los territorios abandonados. Le sigue una etapa de repoblación en todo el país, hasta 1935, cuando se desata la Guerra del Chaco, que afecta duramente el crecimiento demográfico paraguayo.

Entre 1950 y 1970 se desarrolla una fase radicalmente distinta: aparecen los primeros intentos de abrir el interior del país a una comunicación efectiva. Esto estimula el fenómeno de la migración:

- La masiva emigración hacia el extranjero (Argentina y Brasil), representada en el *Gráfico 1*, y la emigración interna, a Asunción y al este del país, según se observa en la *Tabla 3*.

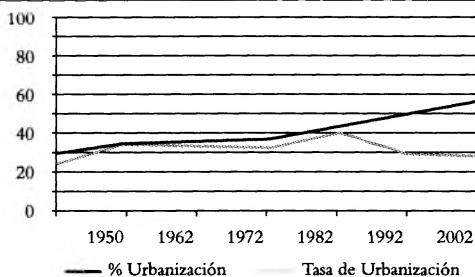
III: 5000 - 15.000 hab., IV: 2000 - 5000 hab., y V: menos de 2000 hab.

Rango-tamaño de ciudades por Zipf: Rango I corresponde a la ciudad de mayor población urbana. Para obtener el rango de las siguientes se utiliza la relación Pp/Pr, donde se supone que el Rango II le corresponde al 1/2 del Rango I, el Rango III al 1/3, el Rango IV al 1/4, y el Rango V al 1/5.

- La inmigración extranjera (Brasil), como consecuencia de la implementación de la política gubernamental contradictoria y favorable a los extranjeros del presidente Alfredo Stroessner, que afectaba al campesinado paraguayo. Así terminó imponiéndose el modelo de modernización del sector agrícola orientado preferentemente a la soja, que acapara las tierras y provoca la decadencia de los espacios donde su introducción llegó tardíamente. Este modelo conllevaba una ocupación espacial caracterizada por la conformación de un centro-periferia interdependiente (Souchaud, 2007: 135), según lo demuestra la disminución de las tasas de crecimiento urbano de Paraguay de la *Tabla 4*.

Más tarde, con la construcción del Puente de la Amistad y la instalación de la Hidroeléctrica de Itaipú con Brasil, se forma un polo de desarrollo en el Este con la ciudad de Hernandarias que provoca un crecimiento en los índices de población urbana, aunque exógena a sus localidades correspondientes, tanto del interior del país como de otras ciudades.

Se desarrollan además otras centralidades urbanas sobre los ejes de interrelación entre los polos de desarrollo, Centro y Este específicamente, que marcan el territorio de manera lineal, en coincidencia con las rutas internacionales y de otros centros urbanos que se dirigen a los polos, creando nuevas infraestructuras viales y de servicios urbanos básicos para los asentamientos urbanos generados.

Gráfico 1. Grado de urbanización en Paraguay de 1950 a 2002, según porcentaje y tasa de urbanización


Fuente: Elaboración de la autora con datos de la DGEEC.

Tabla 3. Urbanización en Paraguay. Población y porcentajes

Años	1950			1962			1972			1982			1992			2002		
	Total	Urbana	%	Total	Urbana	%	Total	Urbana	%	Total	Urbana	%	Total	Urbana	%	Total	Urbana	%
Total país	1328452	59726	35	1819103	651869	36	2357955	882345	37	3029830	1295345	43	4152588	2089688	50	5163198	2928437	57

Fuente: DGEEC, 2002.

Tabla 4. Tasas de crecimiento total por 100

Periodos intercensales					
Periodos	1950-1962	1962-1972	1972-1982	1982-1992	1992-2002
Tasa	2,7	2,6	2,5	3,2	2,2

Fuente: DGEEC, 2002.

Evolución de la urbanización en Paraguay según registros demográficos

Entre 1886 y 1962, la urbanización en Paraguay se mantuvo estacionaria, en términos de porcentaje de población urbana y en relación a los demás países de América Latina. En los periodos posteriores, 1962 a 1982, el proceso de urbanización, instalado ya en Paraguay, fue muy lento en comparación al resto de América Latina (Ver *Tabla 5 y 6*). Posteriormente al periodo 1982, la tendencia es progresiva, pero al interior del país la red de ciudades tiende a transformarse, de un periodo a otro, según se verá mas tarde en las tablas construidas a partir de tres contribuciones: el trabajo de Ratinoff, (Ratinoff, 1995: 895) sobre la urbanización en ciudades importantes, el rango-tamaño de ciudades⁴, y el criterio de clasificación de ciudades establecido por la Dirección General de Estadísticas, Encuestas y Censos (DGEEC), en la proyección para el periodo 1990-2000.

Particularidades observadas en el proceso de urbanización de Paraguay

- La tendencia de urbanización advertida por Ratinoff se mantiene hasta el periodo 1962-1972. En periodos posteriores se observa un giro de timón hacia dos regiones: una tradicional, Asunción y sus alrededores, y otra moderna, constituida por Ciudad del Este y sus ciudades satélite: Hernandarias y Puerto Presidente Franco.
- Según el rango-tamaño de ciudades, propuesto por Zipf en 1940⁵, el liderazgo de Asunción presenta diferencias del orden del 17, 16

4 Debido a las malas condiciones de vida del campesinado, principalmente por la carencia de infraestructura y servicios básicos en relación a los centros urbanos.

5 Rango-tamaño de ciudades por Zipf: Rango I corresponde a la ciudad de mayor población urbana. Para obtener el rango de las siguientes se utiliza la relación Pp/Pr, donde se supone que el Rango II le corresponde al $\frac{1}{3}$ del Rango I, el Rango III al $\frac{1}{4}$, el Rango IV al $\frac{1}{5}$, y el Rango V al $\frac{1}{6}$.

y 11,6 veces superior a las del rango II. Recién en 2002 la relación ciudad de rango I respecto a ciudad de rango II se acerca a la relación rango-tamaño de ciudades propuesta por Zipf.

- Las ciudades de rango II son aquellas ubicadas en el Área Metropolitana de Asunción y Ciudad del Este. Fuera de estas regiones podría establecerse otro sistema rango-tamaño para ciudades del interior del país.
- Las ciudades de rango III son las que más se han modificado, y posiblemente serán las más afectadas por el fenómeno, ya que la tendencia es repetir el modelo de urbanización del país. Ejemplo de esto son las ciudades de Caaguazú y Coronel Oviedo.
- El surgimiento repentino y desmedido de nuevos centros urbanos, como Hernandarias o Fernando de la Mora, se produce junto a una ciudad de mayor rango que se proyecta sobre el nuevo centro.
- Es notorio el registro de porcentajes de urbanización del 100% en ciudades nuevas que no aparecieron en los periodos censales ni en estudios anteriores, ubicadas en zonas del Dpto. Central, Alto Paraná y la Región Occidental, que empieza a aparecer en el escenario de manera tímida pero progresiva, a partir del último periodo censal.

**Tabla 5. Proceso de Urbanización en Paraguay durante la segunda mitad del Siglo XX.
Población urbana en ciudades de mayor rango**

Ciudades	1950		1962		1972		1982		1992		2002	
	Pobl. total	Pobl. urbana	Pobl. total	Pobl. urbana	Pobl. total	Pobl. urbana	Pobl. total	Pobl. urbana	Pobl. total	Pobl. urbana	Pobl. total	Pobl. urbana
Asunción	206634	201340	288882	288882	388958	388958	454881	454881	500938	500938	512112	512112
Dpto. Central	167805	44056	229073	75674	310390	136824	497388	298040	866856	690021	1362893	1177738
Luque	22361	6867	30834	11008	40677	13945	64288	25896	116600	84877	185127	170986
San Lorenzo	13100	5994	18573	8593	36811	11621	74552	74552	133395	133395	204356	204356
Itá	18616	4499	23863	6265	25201	7069	28419	9311	36886	14259	50391	17469
San Antonio	4698	3422	5965	4247	7321	4891	8293	5320	14919	7371	37795	37795
Guarambaré	5613	3173	6490	3467	6809	3696	8648	4499	12298	6995	16687	8846
Capiatá	14908	1169	20892	2062	26417	2811	44629	4456	83773	83773	154274	154274
Fdo. de la Mora	5253	1752	14519	10194	36892	36892	66597	66597	95072	95072	113560	113560
Itaguá	13203	1953	17645	3064	20209	3762	25959	5382	37664	13910	60601	45577
Lambaré	-	-	20778	8300	31732	31732	67168	67168	99572	99572	119795	119795
Limpio	8473	1150	10126	1438	12767	2232	16036	3288	35297	26177	73158	73158
M. R. Alonso	4043	-	5686	796	7388	1486	14636	2681	39289	39289	65229	65229
Nemby	4974	712	5984	796	6899	861	11994	2556	38516	26999	71909	71909
Villa Elisa	2365	307	3214	526	4774	609	12038	6784	29796	29796	53166	53166
Areguá	8356	2986	10287	3699	11202	3916	14558	5177	24777	6374	44566	10009
Villa Hayes	18384	2242	23457	4712	31656	4795	19875	7195	27370	11859	57217	15823
Villarrica	25982	14680	30914	16121	33420	17995	34801	21118	43842	27818	55200	38961
Concepción	28331	14640	32517	18232	44664	20914	49978	22957	62100	35276	73210	44070
Ypacaraí	8118	4306	10102	5281	10493	5211	12057	5719	14495	7160	18530	9073
Caacupé	15834	3739	19846	6328	21247	7224	25155	9151	31319	12382	42127	19131
Encarnación	33660	13321	34819	18745	40857	22777	48006	29090	69868	56261	93497	67173

Tabla 5 (Continuación)

Ciudades	1950		1962		1972		1982		1992		2002	
	Pobl. total	Pobl. urbana	Pobl. total	Pobl. urbana	Pobl. total	Pobl. urbana	Pobl. total	Pobl. urbana	Pobl. total	Pobl. urbana	Pobl. total	Pobl. urbana
Cnel. Bogado	12172	3758	12235	3885	13139	3968	14948	5158	14790	7214	17065	9388
Cnel. Oviedo	33611	5804	44695	9468	53777	12885	60757	21913	64736	38316	84103	48773
Caaguazú	6913	2610	25356	2291	58716	7900	66111	19592	83383	38220	98136	48941
Caazapá	19371	3003	21966	3079	21790	3128	20760	2996	20303	3805	22372	5990
Pilar	8904	5061	11207	5317	17209	12462	18348	13084	22103	19121	27980	24300
Paraguari	11227	4658	13028	4880	13724	4990	13644	6592	19278	7269	22154	8307
S.J. Bautista	8764	4602	11085	5972	12337	6445	12497	6839	13453	8127	16563	9822
San Ignacio	10170	3030	14020	5141	15903	6112	16592	7071	20061	11580	24003	13716
P.J. Caballero	11514	3968	25925	10355	48702	21105	50808	37240	77270	53566	88189	64592
Pto. Pinasco	6786	3457	8316	3872	12437	6188	-	-	-	-	-	-
Ciudad del Este	-	-	-	-	26485	7069	62328	49423	133881	133881	222274	222274
Pte. Franco	-	-	-	-	-	-	23695	12637	40408	31825	52826	47246
Hernandarias	3951	706	23373	1646	32844	3896	28188	11139	41922	28180	63248	47266

Fuente: Elaboración de la autora con datos de la DEGEEC, 2002.

Tabla 6. Rango-tamaño de ciudades paraguayas durante la segunda mitad del siglo XX

Ciudades	1950		1962		1972		1982		1992		2002	
	Pobl. urbana	R	Pobl. urbana	R	Pobl. urbana	R	Pobl. urbana	R	Pobl. urbana	R	Pobl. urbana	R
Asunción	201340	I	288882	I	388958	I	454881	I	500938	I	512112	I
Dpto. Central	44056		75674		136824		298040		690021		1177738	
Luque	6867	III	11008	III	13945	III	25896	III	84877	III	170986	III
San Lorenzo	5994	III	8593	IV	11621	III	74552	II	133395	II	204356	II
Itá	4499	IV	6265	IV	7069	IV	9311	V	14259	V	17469	IV
San Antonio	3422	IV	4247	IV	4891	V	5320	V	7371	V	37795	IV
Guarambaré	3173	IV	3467	IV	3696	V	4499	V	6995	V	8846	V
Capiatá	1169	V	2062	V	2811	V	4456	V	83773	III	154274	III
Fdo. de la Mora	1752	V	10194	III	36892	II	66597	II	95072	III	113560	III
Itaguá	1953	V	3064	IV	3762	V	5382	V	13910	V	45577	IV
Lambaré	-		8300	III	31732	II	67168	II	99572	III	119795	III
Limpio	1150	V	1438	V	2232	V	3288	V	26177	IV	73158	III
M. R. Alonso	-		796	V	1486	V	2681	V	39289	IV	65229	III
Nemby	712	V	796	V	861	V	2556	V	26999	IV	71909	III
Villa Elisa	307	V	526	V	609	V	6784	V	29796	IV	53166	III
Areguá	2986	IV	3699	IV	3916	V	5177	V	6374	V	10009	IV
Villa Hayes	2242	IV	4712	IV	4795	V	7195	V	11859	V	15823	IV
Villarrica	14680	II	16121	II	17995	III	21118	III	27818	IV	38961	IV
Concepción	14640	II	18232	II	20914	II	22957	III	35276	IV	44070	IV
Ypacaraí	4306	IV	5281	IV	5211	IV	5719	V	7160	V	9073	V
Caacupé	3739	IV	6328	IV	7224	IV	9151	V	12382	V	19131	IV
Encarnación	13321	II	18745	II	22777	II	29090	III	56261	III	67173	III

Tabla 6 (Continuación)

Ciudades	1950		1962		1972		1982		1992		2002	
	Pobl. urbana	R	Pobl. urbana	R	Pobl. urbana	R	Pobl. urbana	R	Pobl. urbana	R	Pobl. urbana	R
Cnel. Bogado	3758	IV	3885	IV	3968	V	5158	V	7214	V	9388	V
Cnel. Oviedo	5804	III	9468	IV	12885	III	21913	III	38316	IV	48773	IV
Caaguazú	2610	IV	2291	V	7900	IV	19592	IV	38220	IV	48941	IV
Caazapá	3003	IV	3079	IV	3128	V	2996	V	3805	V	5990	V
Pilar	5061	III	5317	IV	12462	III	13084	IV	19121	IV	24300	IV
Paraguari	4658	IV	4880	IV	4990	V	6592	V	7269	V	8307	V
S.J. Bautista	4602	IV	5972	IV	6445	IV	6839	V	8127	V	9822	V
San Ignacio	3030	IV	5141	IV	6112	IV	7071	V	11580	V	13716	IV
P.J. Caballero	3968	IV	10355	III	21105	II	37240	III	53566	III	64592	III
Pto. Pinasco	3457	IV	3872	IV	6188	IV	-	-	-	-	-	-
Ciudad del Este	-	-	-	-	7069	IV	49423	III	133881	II	222274	II
Pte. Franco	-	-	-	-	-	-	12637	IV	31825	IV	47246	IV
Hernandarias	706	V	1646	V	3896	V	11139	IV	28180	IV	47266	IV

Fuente: Elaboración de la autora con datos de la DEGEEC, 2002.

Urbanización y centralidades en el territorio paraguayo en un mundo globalizado

La debilidad del Estado frente al fenómeno de la urbanización en Paraguay fue creciendo frente a los intereses particulares de la libre empresa, basada en principios liberales de dominación del mercado. Además, la situación de periferia frente a los poderosos países centrales, causada por la globalización mundial, ha influido sobre el sistema de ciudades distribuidas en el territorio, generando los diversos tipos de centralidades de la actualidad.

El desarrollo de las ciudades fue determinado por circunstancias coyunturales, ya que a excepción de algunas normativas, no existe un tipo de intervención en la territorialidad y el desarrollo concebido con una visión de desarrollo económico-productivo, o de distribución de servicios (salud, educación, infraestructura). Un único tipo de centralidad es reconocible por cualquier observador: el de la hipercentralidad o de la metropolización. Con una concentración de la mitad de la población urbana alrededor de Asunción y en las inmediaciones de su área metropolitana, se observa la tendencia de la población a extenderse si no se crean las condiciones apropiadas que permitan un desarrollo territorial más equilibrado a nivel nacional.

A pesar de no ser predominantes, otras centralidades se desarrollan en forma aislada y puntual en algunas ciudades, como se verá a continuación.

Ejemplos de centralidades puntuales Centralidades globales

Los centros de desarrollo de algunas ciudades del interior del país no están dentro del territorio. Como ejemplo tenemos el caso Karaguatay, que si bien administrativa y físicamente cuenta con un centro cívico-administrativo, su centralidad económica es externa al país desde hace más de 40 años. Este distrito de la república, ubicado a 200 km

de Asunción, maneja su economía independientemente de la capital y el resto del país. Su población se traslada a las ciudades como Joinville o New York, en EE.UU., para trabajar durante mucho tiempo, y envía las remesas a sus parientes, además de acumular dinero que luego reinvierte en su localidad: construye sus viviendas, o pone algún negocio relacionado con la agricultura. Aquí se manifiesta la influencia de la globalización. La mayor fuente de ingreso de la población está en otra ciudad, en un país lejano. No tiene que ver directamente con las decisiones políticas entre los países, y las transacciones son directas. Existe una relación de centro-periferia en cuanto al tipo de ocupación de su fuerza laboral, que aquel país permite con el desarrollo de oficios menores, como la servidumbre.

Centralidades fronterizas

Otro tipo de centralidades se despliega en las ciudades fronterizas, en especial con Brasil, donde aparecen situaciones coyunturales que afectaron en algún momento la historia y el desarrollo económico y social de sus habitantes, dejando huellas en el territorio y en los centros urbanos.

El caso de Ciudad del Este, antes Puerto Presidente Stroessner, constituye un ejemplo interesante. Esta ciudad, durante las décadas del sesenta y setenta, experimentó una aceleración inusual en su proceso de urbanización, debido principalmente a dos aspectos: la construcción del Puente de la Amistad sobre el río Paraná y la instalación de la Hidroeléctrica de Itaipú, entre Paraguay y Brasil, ubicada en la ciudad de Hernandarias, cerca a Ciudad del Este. Estos hechos favorecieron el comercio de frontera con Brasil e impulsaron la dinámica funcional de la ciudad, impactando decisivamente en su afianzamiento como polo de desarrollo económico del país. Esta doble inyección hizo posible la formación de una centralidad con características de metrópoli, parecida a la de Asunción, con la diferencia de que Ciudad del Este está mínimamente planificada en áreas, como lo explican en parte los registros censales de las *Tablas 5 y 6*.

Un aspecto que contribuye al afianzamiento de Ciudad del Este como centro es su localización sobre la Ruta Internacional N° 2, de tránsito obligado debido a la mediterraneidad de Paraguay. En esta situación la economía resultó muy favorecida: en corto tiempo la ciudad se equipó con edificios y lugares para diversas actividades, y desarrolló la infraestructura vial y los servicios básicos beneficiando también al país.

El intenso movimiento comercial de principios de siglo cambió bruscamente debido a decisiones políticas de Brasil. Esto disminuyó las actividades comerciales entre el 50 y el 60%, y trajo la desconcentración de actividades, población, ocupación, desarrollo. En algunos casos se habló de *sitios fantasma* por los edificios abandonados.

Lo importante en este caso es destacar cómo, a partir de las decisiones políticas entre países limítrofes, se generan oportunidades de formaciones urbanas con centralidades intensas que afectan a los dos territorios, y que sin embargo difieren en sus potenciales de desarrollo.

Otros casos interesantes para este estudio son las ciudades Pedro Juan Caballero (PJC) y Salto del Guayrá (SG), ubicadas al Noreste del país. Estas ciudades fronterizas con Brasil pasaron por situaciones parecidas a las de Ciudad del Este, como la explosión comercial, poblacional y física.

En menos de 10 años, estas ciudades manifiestan el ímpetu urbano con el auge de la construcción, inversiones millonarias en grandes centros comerciales, infraestructura de servicios y equipamientos urbanos, programas nuevos, elevación de los costos de los terrenos, propiedades y alquileres, y otras situaciones que constituyen un tipo de centralidad comercial funcional.

Al revisar la historia político-administrativa de Paraguay, no se observa ninguna intervención que pudiera haber favorecido el desarrollo de este sector del territorio. Sin embargo, algunas medidas en relación al comercio fronterizo, promovidas desde Brasil, impactaron en el desarrollo económico de aquellas ciudades, modificando el escenario de Ciudad del Este, Pedro Juan Caballero y Saltos del Guayrá. La política de Brasil tenía como uno de sus objetivos favorecer el

desarrollo de algunas zonas muy atrasadas, lo que benefició también a las ciudades fronterizas paraguayas. No es nuevo que las decisiones exógenas hayan repercutido, y lo sigan haciendo, sobre el territorio paraguayo.

Conclusión

De cuanto se ha visto en el desarrollo de este artículo, es posible sacar algunas conclusiones:

1. América Latina padeció, con el largo proceso de colonización, la imposición de un modelo dominante de desarrollo y su correspondiente proceso de urbanización. Como consecuencia, el tipo de centralidad que acompaña estos procesos se ha repetido, pero con ciertas particularidades, según las condiciones de territorialidad de cada país.
2. Paraguay crece urbanamente a un ritmo más lento que la mayoría de los países latinoamericanos, debido no sólo al débil desarrollo económico de las ciudades, sino también a la expulsión del medio rural⁶, ya sea por decisiones políticas arbitrarias o las malas condiciones de supervivencia de los lugares de asiento de las poblaciones.
3. Se afianza alrededor de Asunción la *monocentralidad*, manifiesta en la *metrópolis* y la formación de dos anillos. La morfología resultante es una gran mancha urbana que se extiende horizontalmente incrementando el precio del suelo y de la vivienda, y deja amplias capas de la población fuera del mercado, incentivando la producción de viviendas informales y contribuyendo a la marginalidad social (Herce, 2005: 50).
4. Un tipo de centralidad muy desarrollado en las ciudades paraguayas presenta características morfológicas de tipo lineal a lo largo de

6 Debido a las malas condiciones de vida del campesinado, principalmente por la carencia de infraestructura y servicios básicos en relación a los centros urbanos.

las rutas internacionales, pues, debido a las condiciones de mediterraneidad del país, es un punto de interconexión hacia los países limítrofes. Esto también condiciona la ubicación de los polos de desarrollo del país en las fronteras: Ciudad del Este, Encarnación, Asunción, P. J. Caballero, entre otros.

5. Los mayores efectos de la urbanización se sienten en Asunción y su área metropolitana: problemas ambientales generados por el crecimiento exagerado del parque automotor y de abastecimiento del agua potable, debido al modelo de desarrollo urbano centralizado y de expansión horizontal que no previó adecuados sistemas de desagües cloacales y otros servicios.

El proceso de urbanización, y sus consecuencias en la formación de centralidades que impactaron en Paraguay durante la segunda mitad del siglo XX, es todavía muy desequilibrado, y está sujeto a circunstancias económicas y/o políticas, a veces externas, que se suceden.

La falta de políticas efectivas desde el Estado y sus instituciones, el desarrollo económico en relación al territorio y la ausencia de un acompañamiento efectivo y planificado son algunas de las razones por las que Ciudad del Este no ha podido mantener su inicial auge económico.

Así, se advierten dos caminos para abordar la problemática de los centros urbanos: el más corto sería que desde el Estado y sus instituciones se defina un proyecto-país que permita el desarrollo de toda la sociedad, desde el ordenamiento del territorio.

El camino más largo, aunque más seguro y sostenible, sería el de la toma de conciencia por parte de la sociedad paraguaya, para crecer, organizarse cívicamente y ejercer influencia en el gobierno y el destino del país. Una sociedad más participativa e inclusiva en los procesos contribuiría a disminuir las diferencias entre la periferia y el centro.

Bibliografía

- Carrión M., Fernando, 2008, "Poli centralidad: esencia de la ciudad plural", *OLACCHI*. Centro-h, No. 2, pp. 7-9.
- DGEEC, 2004, *Atlas Censal del Paraguay*, "Resultados del Censo 2002".
- Galeano, Eduardo, 1978, *Las venas abiertas de América Latina*, Barcelona, Editorial Calella.
- Herce, Manuel, 2005, "Urbanización, precios del suelo y modelo territorial: la evolución reciente del área metropolitana de Barcelona", *EURE (Santiago)*, v. 31, No. 93, pp. 35-51.
- Malamud, Carlos, 2003, *El Estado en crisis. 1920-1950*, Madrid, Editorial Síntesis.
- Munford, Lewis, 1956, *Historia natural de la urbanización*, Chicago.
- Ratinoff, Luis, 1995, "La Urbanización en América Latina: el caso de Paraguay", *CPES*, vol. I, Asunción, pp. 895-920.
- Souchaud, Sylvain, 2007, *Geografía de la migración brasileña en Paraguay*, Asunción, UNFPA.

Descentralizando centralidades

Stella Maris Romero¹

La centralidad como fenómeno no ocurre solamente a nivel local. A nivel nacional, las ciudades conforman redes centralizadas de cobertura de necesidades básicas. Por tanto, este trabajo propone un análisis de las centralidades de las ciudades dentro del territorio, que conforman una red básica de cobertura de necesidades, a fin de proponer alternativas de descentralización.

Para este análisis se parte de la urbanización excesiva, producto de los problemas socio-económicos que produce el éxodo rural, con los consabidos resultados en las ciudades como la marginalidad, el hacinamiento, la pobreza extrema, la discriminación y la criminalidad entre otros; de la necesidad de una política de estado participativa de desarrollo rural sostenible, que permita llevar a la población, teniendo en cuenta la equidad social e igualdad de oportunidades, el acceso a la educación y el apoyo técnico-económico que mejoren su calidad de vida; y de la propuesta de creación de varias centralidades regionales que produzca una descentralización efectiva del territorio, y genere posibilidades de desarrollo con respeto a las individualidades de cada una.

1 Prof. Titular de Diseño Urbano y de Paisajismo II. Prof. Encargado de Metabolismo Urbano, en la Carrera de Arquitectura de la Facultad de Arquitectura, Diseño y Arte de la Universidad Nacional de Asunción. Prof. Encargado de Ecología Urbana, en la Carrera de Ingeniería Ambiental de la Facultad de Ciencias Agrarias de la Universidad Nacional de Asunción.

Paraguay es un país mediterráneo, ubicado en el centro de Sudamérica, entre los meridianos 54° 19' y 62° 38' oeste, y los paralelos 18° 18' y 27° 30' sur. Tiene una superficie de 406.752 kilómetros cuadrados en plena zona tropical con una población de 5.206.101 habitantes, según el último censo nacional de 2002, lo que da una densidad de 10,2 personas por kilómetro cuadrado, una de las más bajas del continente. Paraguay limita con Argentina al sur y al oeste, con Brasil al este y con Bolivia al norte.

El río Paraguay atraviesa el país de norte a sur, y lo divide en dos regiones naturales: la oriental, donde se asienta la capital, con el 39% del territorio y el 97 % de la población, y la región occidental o Chaco Paraguayo, con el 61 % del territorio y el 3% de la población.

El Paraguay es un país prácticamente llano, y sus pocas elevaciones no sobrepasan los 850 m.s.n.m. Unos creen que el cerro San Rafael en el departamento de Itapúa es el más alto, pero según otros es el cerro Tres Kandu o Perú en el departamento del Guaira.

El trópico de Capricornio atraviesa el centro del territorio, y produce un clima cálido, con temperatura media de 24°, con máximas de 45° y mínimas de 2° aproximadamente. El frío dura muy pocos días en el año.

El territorio paraguayo está dividido en departamentos. El área rural ocupa el 46% de la población, por lo que se mantiene como el país más rural de Sudamérica.

Gráfico 1. Mapa de Paraguay



La región oriental cuenta con los siguientes departamentos:

- Limítrofes con Brasil y Argentina: Concepción, Amambay, Canindeyú, Alto Paraná, Itapúa, Misiones, Neembucu y Central.
- Internos: San Pedro, Cordillera, Caaguazú, Paraguari, Guairá y Caazapa.

La Región Occidental o Chaco cuenta con los siguientes departamentos:

- Limítrofes con Argentina, Bolivia y Brasil: Alto Paraguay, Boquerón y Pte. Hayes.

Paraguay es un país dependiente del sector agropecuario, pluricultural con 95% de mestizos y 5% de indígenas e inmigrantes de varios orígenes, y bilingüe: español y guaraní (el guaraní es hablado y comprendido por el 85% de la población). Entre los pueblos indígenas tenemos 17, pertenecientes a 5 familias lingüísticas, que en realidad representan el 1,7% de la población total del país.

Urbanización

En Paraguay, igual que en muchos países de la región, el poder está concentrado en la capital y en el gobierno central, aunque algo se ha avanzado al respecto desde la década del noventa. Luego de la caída de la dictadura, los gobernadores de los departamentos fueron elegidos democráticamente, igual que los intendentes de las ciudades de los distritos que conforman cada departamento, cuya ciudad principal es la capital departamental.

El problema de las migraciones del campo a la ciudad tuvo entre sus motivaciones, la extensión de la frontera agrícola mecanizada, lo que llevó a una población no preparada para la vida ciudadana a formar en las ciudades cinturones de pobreza que no encuentran una solución real y generan una infinidad de problemas, además de la situación de injusticia e inequidad que les toca vivir en lo económico, social y humano.

Esta situación no es irremediable, pero se debe tomar conciencia de la necesidad de incentivar un verdadero desarrollo rural sostenible, para lo cual es necesario tener una red de ciudades que puedan cubrir, en conjunto, las necesidades de las diferentes regiones del país.

En Paraguay existen dos áreas metropolitanas.

- La Gran Asunción, con una población de 1.944.445 habitantes, que incluye 11 ciudades: Asunción, Capiatá, Fernando de la Mora, Lambaré, Limpio, Luque, Mariano Roque Alonso, Ñemby, San Antonio, San Lorenzo y Villa Elisa.

- La Gran Ciudad del Este, con una población de 331.592 habitantes, que incluye 4 ciudades: Ciudad del Este, Hernandarias, Minga Guazú y Pte. Franco.

Las áreas metropolitanas son las que realmente sufren las consecuencias del desequilibrio de la distribución poblacional. El problema es grave, pues en ellas se encuentra casi la mitad de la población.

Para solucionar esta situación se deben desarrollar algunas ciudades a lo largo del territorio, para cubrir las necesidades de la región en sus aspectos educativos, de salud, de recreación, entre otros. Esto permitiría lograr regiones productivas integradas que propicien un desarrollo rural sostenible, y mejorar la calidad de vida de la población.

Algunos datos

Las cifras del último censo revelan 32 ciudades con más de 10.000 habitantes, distribuidas de la siguiente manera:

Más de 500.000 habitantes, 1 ciudad:

- Asunción, la capital, con 680.250 habitantes

Entre 250.000 y 499.000 habitantes, 3 ciudades:

- San Lorenzo (Central), con 450.000 habitantes
- Ciudad del Este (Alto Paraná), con 349.200 habitantes
- Luque (Central), con 291.225 habitantes

Entre 100.000 y 249.000 habitantes, 3 ciudades:

- Capiatá (Central), con 209.012 habitantes
- Lambaré (Central), con 119.012 habitantes
- Fernando de la Mora (Central), con 113.560 habitantes

Entre 50.000 y 99.000 habitantes, 6 ciudades:

- Limpio (Central), con 73.158 habitantes
- Ñemby (Central), con 71.909 habitantes
- Encarnación (Itapua), con 67.173 habitantes
- Mariano Roque Alonso (Central), con 65.229 habitantes
- Pedro Juan Caballero (Amambay), con 64.592 habitantes
- Villa Elisa (Central), con 53.166 habitantes

Entre 20.000 y 49.000 habitantes, 9 ciudades:

- Caaguazu (Caaguazu), con 48.941 habitantes
- Coronel Oviedo (Caaguazu), con 48.773 habitantes
- Hernandarias (Alto Paraná), con 47.266 habitantes
- Pte. Franco (Alto Paraná), con 47.246 habitantes
- Itagua (Central), con 45.577 habitantes
- Concepción (Concepción), con 44.070 habitantes
- Villarrica (Guaira), con 38.961 habitantes
- San Antonio (Central), con 37.795 habitantes
- Pilar (Ñeembucu), con 24.300 habitantes

Entre 10.000 y 19.000 habitantes, 10 ciudades:

- Caacupe (Cordillera), con 19.131 habitantes
- Ita (Central), con 17.469 habitantes
- Mcal. Estigarribia (Boquerón), con 16.418 habitantes
- Villa Hayes (Pte. Hayes), con 15.823 habitantes
- Minga Guazú (Alto Paraná), con 14.806 habitantes
- San Ignacio (Misiones), con 13.716 habitantes
- San Estanislao (San Pedro), con 13.202 habitantes
- Ayolas (Misiones), con 10.851 habitantes
- Villeta (Central), con 10.106 habitantes
- Aregua (Central), con 10.009 habitantes

De estas 32 ciudades, en la región oriental del país se encuentran la capital junto con 14 ciudades del departamento central (límitrofe con la capital), y otras 15 ciudades distribuidas en el resto de la región relativamente equidistantes, así como 2 ciudades en la región occidental o chaco. De las 32 ciudades citadas, 15 corresponden a las áreas metropolitanas, lo que nos deja 17 ciudades con más de 10.000 habitantes distribuidas en el resto del país.

Para este artículo se consideran 14 ciudades, distribuidas de una manera naturalmente equidistante a lo largo del territorio, como una red:

En la región oriental:

- 2 al norte y 1 al este, ubicadas en departamentos que limitan con el Brasil;
- 3 al sur, en departamentos que limitan con Argentina;
- 4 equidistantes en el centro de la región;
- 1 en el departamento central, la capital.

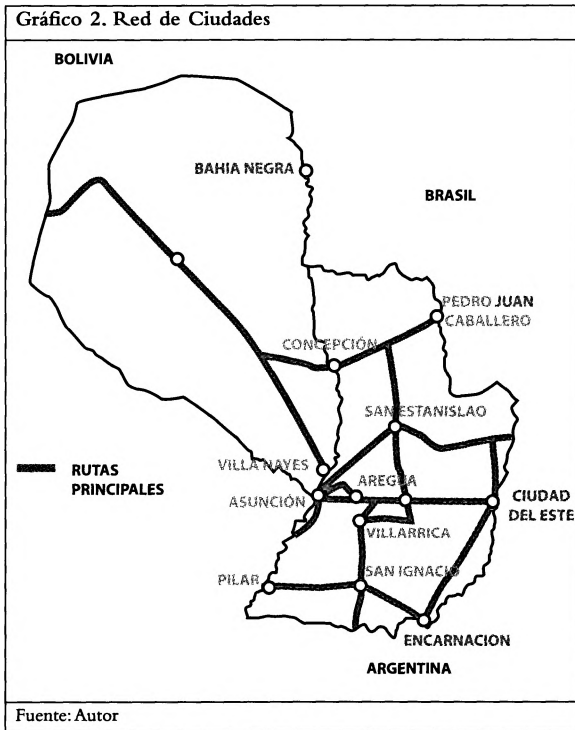
En la región occidental o chaco:

2 en departamentos que limitan con Argentina.

Quedan 4 departamentos que no tienen ciudades con más de 10.000 habitantes: Caazapá, Paraguari (internos de la región oriental), Canindeyú (límitrofe con Brasil), y Alto Paraguay (límitrofe con Bolivia).

Cuadro 1. Ciudades y territorio			
Departamento y porcentaje de superficie	Ciudad	Habitantes	Rango
Capital, 8,9%	Asunción (capital)	680250	(más de 500.000)
Alto Paraná, 3,7%	Ciudad del Este	349200	(más de 250.000)
Itapúa, 4,1%	Encarnación	67173	(más de 50.000)
Amambay, 3,2%	Pedro J. Caballero	64592	(más de 50.000)
Caaguazú, 2,8%	Cnel. Oviedo	48773	(más de 20.000)
Concepción, 4,4%	Concepción	44070	(más de 20.000)
Guaira, 0,9%	Villarrica	38961	(más de 20.000)
Ñeembucú, 3%	Pilar	24300	(más de 20.000)
Cordillera, 1,2%	Caacupe	19131	(más de 10.000)
Boquerón, 22,5%	Mcal. Estigarribia	16418	(más de 10.000)
Pre. Hayes, 17,9%	Villa Hayes	15823	(más de 10.000)
Misiones, 2,3%	San Ignacio	13716	(más de 10.000)
San Pedro, 4,9%	San Estanislao	13202	(más de 10.000)
Central, 0,6%	Areguá	10009	(más de 10.000)
Caazapa, 2,3%	—	—	(menos de 10.000)
Paraguari, 2,1%	—	—	(menos de 10.000)
Canindeyú, 3,6%	—	—	(menos de 10.000)
AltoParaguay, 20,2%	—	—	(menos de 10.000)

Fuente: Autor



Como se puede apreciar, con las ciudades elegidas se ha cubierto casi todo el territorio del país, con una distribución relativamente equidistante. Los departamentos con menor población están en el área de influencia de estas ciudades.

Se observa, sin embargo, la necesidad de potenciar alguna ciudad al norte, en la frontera con Bolivia, pero es también una realidad que la zona chaqueña pertenece a un ecosistema muy frágil y con muchas deficiencias estructurales, sobre todo en lo referente al acceso al agua, ya que si bien a Paraguay no le falta este recurso, no está distribuido de una manera equitativa en el territorio. En la zona chaqueña, con respecto al agua, además del problema de acceso, la que

existe es, en su mayor parte, salada. No obstante, hay varios proyectos de solución para este inconveniente, pero todavía falta tiempo para solucionarlo realmente.

Aun así, si se pensara en alguna ciudad con potencial de desarrollo, ésta sería Bahía Negra, en la frontera con Brasil y cercana a Bolivia, ya que en la frontera boliviana no hay ninguna ciudad medianamente desarrollada.

Aspectos importantes de las ciudades elegidas

1. Asunción

Fundada en 1537, Asunción es la capital del país y sede de los poderes del estado. Está ubicada a orillas del Río Paraguay. Tiene un Centro Histórico en deterioro porque en épocas anteriores no se lo ha protegido.

Asunción es un área de actividad principalmente terciaria (comercio y servicios), con el 16% de actividad secundaria (industria y construcción), y un gran porcentaje de empleo disfrazado para la población migrante que no puede integrarse al trabajo formal, por la falta de políticas de estado. Sin embargo, se debe reconocer que existen propuestas para el bicentenario que se conmemora en 2011, como la ley de capitalidad.

En Asunción existen más de 50 centros de asistencia básica de salud, y posee la única institución de Emergencias Médicas del país.

La vida cultural se desarrolla en teatros, bibliotecas, museos y centros internacionales de cultura. En la actualidad se están incentivando actividades, como conciertos gratuitos en las plazas, en un intento de recuperación del uso del espacio público.

La educación está suficientemente cubierta. Si se tiene en cuenta que en Paraguay el 70% de la población es menor de 30 años, esto constituye un gran potencial para el futuro.

68 El idioma más hablado en Asunción es el castellano, con el 60%; luego el *jopará* (mezcla de guaraní y español), con el 28%; el guaraní,

que constituye el 10%; y otras lenguas, habladas por el 2% de la población, como el alemán, el japonés, el coreano, etc.

Las actividades públicas están concentradas en Asunción, aunque existe una cierta descentralización incipiente en cuanto a la justicia, ministerio público (Fiscalía), y algunos ministerios y secretarías de estado dependientes del poder ejecutivo, que tienen oficinas en algunas gobernaciones. En cuanto al poder legislativo, todos los departamentos del país están representados en la cámara baja con un total de 80 escaños. La cámara alta cuenta con 45 legisladores. Por sus características, Asunción es la principal área metropolitana del país.

2. Ciudad del Este (Departamento de Alto Paraná)

Fundada en 1957, Ciudad del Este es una de las ciudades más jóvenes del Paraguay, y la segunda del país en cuanto al crecimiento económico. Es el núcleo de la segunda área metropolitana, zona también conocida como la de la triple frontera, pues está conformada por Foz de Iguazú (Brasil) y Puerto Iguazú (Argentina). Tiene un aeropuerto internacional con bastante movimiento.

Ciudad del Este es una de las ciudades más cosmopolitas, con población de origen árabe, hindú y oriental, entre otras. Está considerada como la mayor zona de libre comercio del mundo, después de Miami y Hong Kong, y su economía depende básicamente del Brasil.

Es una ciudad principalmente comercial y turística, ya que allí se encuentran, entre otros atractivos naturales, las cataratas de Iguazú, patrimonio de la humanidad, compartidas por los tres países, y la represa de Itaipú, una de las más grandes del mundo. Cuenta con museos, un zoológico muy interesante y parques naturales muy bien conservados.

En el ámbito de influencia de esta ciudad se extiende una zona agrícola muy próspera y, además del español y el guaraní, también se habla portugués. La salud y la educación están cubiertas.

3. Encarnación (Departamento de Itapúa)

Fundada en 1615, Encarnación es, en términos económicos, la tercera ciudad del país. Está vinculada a Posadas, Argentina, y en su área de influencia habitan inmigrantes europeos y japoneses.

En esta zona se encuentra la represa de Yacyretá, la segunda hidroeléctrica más importante del país, y es también un activo puerto fluvial. Además, tiene industrias que exportan algodón, yerba mate y ka a he e (*stevia rebaudiana bertoni*) o yerba dulce, hacia los mercados europeos y japoneses.

Entre sus atractivos turísticos están las ruinas de las misiones jesuíticas (patrimonio de la Humanidad por la UNESCO en año 1993) que, junto a las del lado Argentino, presentan un interesante circuito.

Esta zona tiene una cobertura de salud adecuada, y también funcionan varias universidades.

En la actualidad, debido a la construcción de la represa de Yacyretá, la ciudad está sufriendo grandes transformaciones, pues cierta parte de la población está siendo reubicada por la inundación necesaria para su funcionamiento.

4. Pedro Juan Caballero (Departamento de Amambay)

Fundada en 1899, Pedro Juan Caballero está frente a Punta Pora, Brasil, de la que la separa simplemente una calle. Es muy turística y de gran movimiento comercial. Se habla español, guaraní y portugués.

Los aspectos formales de la educación, incluyendo universidades, están cubiertos por instituciones públicas y privadas, al igual que la salud.

La ciudad tiene gran riqueza natural. Aquí puede destacarse el Parque Nacional Cerro Cora, un parque histórico que conmemora la muerte del Mcal. Francisco Solano López, quien finalizó la guerra de la triple Alianza.

En esta ciudad se realizan también eventos deportivos a nivel internacional.

5. Coronel Oviedo (Departamento de Caaguazú)

Fundada en 1758, Coronel Oviedo siempre fue una ciudad importante desde el punto de vista económico, por su implantación central en la región oriental y la confluencia de las carreteras más importantes del país.

Esta ciudad posee tierras muy aptas para la agricultura y, aunque en menor porcentaje, para la ganadería. Coronel Oviedo fue además una importante zona forestal, antes de la gran deforestación que sufrió el país desde la década de los sesenta. Cuenta con abundante agua y acceso a energía eléctrica por las grandes represas que existen.

La descentralización judicial le da un lugar importante a Coronel Oviedo, que es uno de los principales polos comerciales del país. Cuenta con universidades, museos, espacios deportivos, y se la denomina la capital del trabajo.

6. Concepción (Departamento de Concepción)

Fundada en 1773, Concepción recibió inmigrantes italianos, sirios, libaneses y catalanes, que la impulsaron como un importante puerto comercial durante la primera mitad del siglo XX. La dictadura se olvidó de Concepción por represalias políticas, y aunque esta situación detuvo su crecimiento, le ayudó a conservar el perfil arquitectónico de esa época, lo que en la actualidad le da un valor agregado como ciudad que cuenta con un interesante patrimonio urbano.

Concepción es una de las principales zonas ganaderas del país. Sus carreteras y su cercanía a importantes sitios turísticos naturales han impulsado nuevamente su desarrollo.

7. Villarrica (Departamento del Guaira)

Fundada en 1570, Villarrica es una ciudad muy particular, como Arequipa en Perú o Pasto en Colombia, pues la población está muy identificada con el sitio.

Hasta hoy existen las huellas de las antiguas vías, de una belleza peculiar, habilitadas durante los tiempos de la colonia española, conocidas con el nombre de “camino reales”. A pesar de la erosión del suelo, causada por el paso de las caravanas de carretas, hombres y bestias de carga, al norte de la antigua Villa Rica del Espíritu Santo (antiguo nombre de la población) aún son visibles, aunque cubiertas por una densa vegetación.

Las principales actividades productivas de la ciudad son: la horticultura, la cría de animales menores, la producción de leche, el cultivo de caña dulce, la industria azucarera orgánica, la producción artesanal, la industria textil, los servicios y el comercio. La azucarera Friedmann S.A., fundada en junio de 1910, es una de las industrias más antiguas del país.

Villarrica es una ciudad universitaria de mucha actividad. Algunos profesores de la capital enseñan ahí por la cercanía entre estas dos ciudades. Villarrica es la segunda ciudad cultural del país.

En materia de cultura intangible, los villarriqueños conservan en el repertorio popular diferentes mitos y leyendas, como el “póra, pombero, yasy jatere, kurupi, urutaú, karau, jakare, mala visión, tuguai yvyrá'i”, entre otros.

Entre las tradiciones de origen europeo, se mantienen vivas las fiestas patronales, día de la cruz, romerías, corridas de toros, carreras de caballos, riñas de gallos, así como bailes, danzas, vestidos y adornos femeninos, veladas, conjuntos, etc.

En su área de influencia está la ciudad de Yataity, centro del tejido nacional llamado “aho poí”, prácticamente todos los habitantes se dedican a la confección de telas y ropas.

8. Pilar (Departamento del Ñeembucu)

Fundada en 1779 a orillas del río Paraguay, al sur del país, Pilar es zona de esterales. Entre sus principales actividades están la pesca, el comercio y la industria, que provee el interior y exporta principalmente productos textiles de algodón.

También el turismo es marcado en la zona de Pilar, pues tiene lugares históricos cercanos como el fuerte de Humaita y las trincheras de Curupayty, vestigios de la Guerra Grande como generalmente se llama a la Guerra de la Triple Alianza.

Pilar es una ciudad que conserva, como Concepción, varias construcciones antiguas de gran belleza y conjuntos de valor patrimonial, por el aislamiento vial en que permaneció hasta hace un par de años.

9. Caacupé (Departamento de Cordillera)

Fundada en 1770, Caacupé es considerada la capital espiritual del Paraguay, pues en ella está la Basílica de la Virgen de Caacupé, venerada por toda la población. El 8 de diciembre de cada año, gran parte del país va en peregrinación hasta la Basílica. La peregrinación comienza el día anterior, y termina la semana siguiente.

Cordillera es un departamento muy bello por su interesante topografía. Desde Caacupé se puede ver el lago Ypacarai, uno de los lugares de veraneo típicos del país. En la zona existen fábricas de aceite, coco, dulces y “chipa”, así como numerosos balnearios y parques, puesto que el agua abunda en la región y la naturaleza es de una gran belleza.

10. Mcal. Estigarribia (Departamento de Boquerón)

Mcal. Estigarribia está ubicada en el Chaco, en el departamento más extenso del país. Es una zona habitada principalmente por indígenas, paraguayos y *menonitas*, aunque se debe aclarar que *menonita* es la reli-

gión a la que pertenece la mayoría de estos inmigrantes, de origen alemán y ruso, que viven principalmente en colonias cercanas como Filadelfia, Loma Plata y Neuland. Ellos se autodenominan *paraguayos*, y a los paraguayos los llaman *paraguayos latinos*. Llegaron a esta zona en la década de 1920, y prácticamente la conquistaron. Han desarrollado ciudades muy prósperas y acogedoras, a pesar de la naturaleza agreste que encontraron. La falta de agua es muy grande en esta región, por lo que se han desarrollado sistemas de recolección y depósito verdaderamente eficientes. Los menonitas han aprendido a convivir con la naturaleza, respetarla y trabajar con ella, logrando así tener, por ejemplo, una cuenca lechera que abastece gran parte país. La zona es preferentemente ganadera, pues en ella se encuentran los establecimientos ganaderos más extensos del país.

11. Villa Hayes (Departamento Pte. Hayes)

Fundada en 1786, Villa Hayes presenta una población principalmente indígena, y descendiente de inmigrantes europeos, menonitas y paraguayos. Los pueblos indígenas de la ciudad son *nivacle*, *toba maskoy*, *angaite*, *guana*, *maka*, y *toba qom*.

Los habitantes se dedican más a la ganadería que a la agricultura. En cuanto al sector industrial, en Villa Hayes está ubicada la planta siderúrgica ACEPAR (Aceros del Paraguay). Villa Hayes también tiene cobertura en educación y salud, y está muy cerca de la capital.

12. San Ignacio (Departamento de Misiones)

Fundada en 1609, San Ignacio es conocida como la capital del barroco hispano guaraní. Está situada cerca de las misiones jesuíticas. Es una zona comercial, ganadera y agrícola, y posee una gran riqueza histórica y cultural, pues forma parte de circuitos turísticos que incluyen a las ruinas jesuíticas, museos y universidades.

En Tañarandy, ‘tierra de los irreductibles’, compañía de la ciudad de San Ignacio, las fachadas de las casas están pintadas con ilustraciones de los trabajos u oficios de sus habitantes. En ese lugar se asentaron los indígenas que no se dejaron dominar por los jesuitas. Tañarandy también significa ‘tierra de los demonios’ o ‘tierra de los herejes’.

En esta compañía hay una tradición que se repite cada Viernes Santo. Al ponerse el sol se realiza una gran procesión o marcha con candiles encendidos, para revivir uno de los ritos más antiguos, el canto y el *jetopa*, ‘encuentro’, de los estacioneros. Éstos son varones que cantan mientras recorren las estaciones del Vía Crucis.

Turistas de todas partes del país y del extranjero acuden en Semana Santa a ver los *cuadros vivientes*: actores locales representan cuadros de pintores famosos en una escenografía muy especial. Esta actividad fue impulsada por el artista plástico paraguayo Koki Ruiz, y recibe el apoyo de toda la comunidad de San Ignacio.

13. San Estanislao (Departamento de San Pedro)

Fundada en 1749, San Estanislao es conocida también como Santaní. Es la ciudad más poblada y activa del Departamento de San Pedro. Su economía se basa en la agricultura y la ganadería, y su producto principal es la yerba mate.

Es un centro comercial y educativo, que cuenta además con museos e interesantes sitios de turismo rural.

14. Areguá (Departamento Central)

Fundada en 1538, Areguá es la capital del departamento Central. Se la conoce principalmente por las plantaciones de frutilla, la industria y artesanía en cerámica, el turismo y el lago Ypacarai.

Entre sus riquezas principales están los cerros Koi y Chorori, de gran atractivo turístico. El Cerro Koi es conocido por sus formaciones

de piedra arenisca hexagonal, parecida a un panal de abejas, únicas en Latinoamérica. Solamente en Canadá y Sudáfrica se encuentra este fenómeno geológico, y se lo ha protegido como Patrimonio de la Humanidad. El cerro Koi fue declarado Monumento Natural en 1993. Los cerros Koi y Chororí ocupan 26 hectáreas.

Conclusiones

Las centralidades tomadas para el análisis se consideran nodos que forman una red nacional de descentralización y desarrollo territorial básico. Como se expresara al principio, existe la necesidad de una política de desarrollo rural, sostenible y participativa, que permita alcanzar, con equidad social, igualdad de oportunidades, acceso a la educación y apoyo técnico-económico, una mejor calidad de vida.

Se ha visto que cada ciudad cumple una función, tiene una actividad principal y otras complementarias. En cada una de ellas deberían implementarse los servicios y equipamientos básicos para que sus áreas de influencia cubran las necesidades en la región.

Es una forma de organización territorial, donde la conectividad de una malla polimodal de ciudades a nivel país debe funcionar y hacerlo en función de lo nacional, regional e internacional.

Debe tratar de distribuirse con equidad social y territorial los beneficios.

Las ciudades juegan roles diferentes de intercambio, producción y servicio a distintas escalas. Además, sus áreas de influencia son distintas, y tienen diferentes grados de diversidad funcional e intensidad de uso en la realización de las actividades cotidianas.

Sin embargo, aspectos como la salud deben ser reforzados en varias ciudades, con la instalación de centros de emergencias médicas, principalmente en 4 o 5 ciudades equidistantes. Si bien la salud básica está cubierta con puestos de salud, sanatorios y hospitales regionales, además de los privados, las emergencias médicas son una deficiencia a nivel nacional que se debería cubrir inmediatamente.

En educación, la cobertura es mayor, aun cuando siempre se la puede mejorar. Las universidades están muy extendidas y tienen filiales en casi todas las ciudades importantes. La cultura y la recreación son servicios básicos y derecho de todos, aun cuando no sean muy asumidos como tales.

Es necesario e imprescindible que las poblaciones de una región tengan suficientes vías de comunicación, así como medios de transporte para la comercialización de sus productos y la cobertura de sus necesidades; esto incide necesariamente en el mejoramiento de la economía. Si bien la cobertura vial está en desarrollo, es necesario extenderla a otras zonas del país, lo que aún está pendiente, así como un mejor servicio de transporte público.

La idea sería trascender lo departamental, en un plan de descentralización y democratización del uso del territorio, teniendo en cuenta los polos de desarrollo y la articulación de las centralidades, en este caso las ciudades. Sin embargo, en la actualidad la idea es evitar las congestiones territoriales manteniendo la escala humana. En los años sesenta crecía la obsesión de lo urbano; en los años setenta, la explosión del desarrollo lleva a un crecimiento patológico; y como consecuencia casi lógica, durante los años noventa surgieron con fuerza las políticas de descentralización, se buscó la integración y la equidad socio-territorial a través de las redes de ciudades a nivel regional, y las alternativas a la hipercentralidad metropolitana.

En este trabajo se estudió una posible red de ciudades o centralidades interurbanas, no las intraurbanas, y se buscó el encuentro y la articulación de un sistema urbano regional, relacionándolo a través de la gestión del territorio, potenciando e impulsando lo existente.

La dinámica poblacional de frontera también es de gran valor e influencia en sus regiones, así como la conservación y valoración de las pequeñas ciudades de valor histórico, que pueden crecer sin perder sus características particulares.

La valoración de lo particular y del conjunto, respetando las especificidades de las diferentes ciudades y atendíéndolas particularmente para que puedan servir a su región, permitirá el desarrollo esperado.

Bibliografía

- Romero, Stella Maris, 2001, "Hacia una propuesta para viviendas y asentamientos rurales", *Vivienda Rural*, pág. 627, Santiago de Cuba-Cuba, *Cyted Habited*.
- Romero Stella Maris, 2002, "Sobre políticas de vivienda en el Paraguay" en *Vivienda Rural y Calidad de Vida en los Asentamientos Rurales*, pág. 255, Pto. Montt, *Cyted Habited*.
- Romero Stella Maris, 2002, "Política de vivienda rural en Iberoamérica" en *Vivienda Rural y Calidad de Vida en los Asentamientos Rurales*, pág. 265, Pto. Montt, *Cyted Habited*.
- Galarza Lucich, Luisa y Del Castillo, Cecilia, 2009, "*Centralidades regionales y jerarquías urbanas: sistema de centralidades urbanas en el Perú*", Quito, Ecuador, Google.
- Gil Beuf, Alice, 2009, "*Policentralidades urbanas entre competitividad y equidad territorial. Reflexiones a partir del caso bogotano*", Universidad Externado de Colombia/Universite París X/IFEA Colombia.
- Mena Segura, Alexandra, 2008, "*Las nuevas centralidades urbanas del Distrito Metropolitano de Quito*", Google.
- Organización Mundial del Turismo, 1993, "*Desarrollo Turístico Sostenible*", España.
- Presidencia de la República GEF, PNUD, 2003, "*Estrategia Nacional y Plan de Acción para la Conservación de la Biodiversidad 2004-2009*", Asunción.
- Romero, Stella Maris y Villanueva Bordón, Julio C., 2003, "*Atlas de la vivienda rural en Iberoamérica, caso Paraguay*", Asunción, Datos del Censo 2002, Dirección General de Estadística y Censo.
- Secretaría de Estado de Recursos Naturales y Medio Ambiente SSERNMA/MAG GTZ, 1996, "*Plan de Modelo de Gestión Ambiental Transfronteriza para el Desarrollo Sostenible de Departamentos y Municipios que limitan con países miembros del MERCOSUR*", Asunción.

Cambios del carácter público y la centralidad del Centro Histórico

Mabel Causarano¹

Introducción

El presente trabajo relaciona dos tipos de centralidades: la que desde finales del siglo XIX ejerce Asunción en todo el territorio nacional, y la que desde su fundación posiciona a su Centro Histórico con relación al contexto urbano capitalino y al de los municipios vecinos. Ambas se analizan tomando como marco referencial el proceso de descentralización político-administrativo del Estado paraguayo, iniciado con la reforma constitucional de 1992.

Se asume la centralidad como una forma de “polarización” que afecta a las áreas y zonas que cuentan con alta concentración de población y de grandes equipamientos. Las áreas centrales se configuran y actúan como polos de atracción que estimulan nuevas dinámicas en sus áreas de influencia, y aportan fuertes transformaciones a las actividades que se desarrollan en el territorio circundante, tanto en lo que atañe a la producción material como a la simbólica.

1 Arquitecta y urbanista paraguaya, graduada y doctorada en la Università degli Studi di Roma. Investigadora y docente universitaria de cursos de grado y postgrado. Autora de varias publicaciones, entre las cuales están *Asunción. Análisis histórico y ambiental de su imagen urbana* (1987) y *Dinámicas metropolitanas en Asunción, Ciudad del Este y Encarnación* (2006).

Para distinguir las centralidades, Terrazas (2004) plantea seis parámetros, referidos a la decisión política, la innovación, la difusión y emisión, el intercambio, las actividades lúdicas o de esparcimiento y las simbólicas. Por su parte, Pinto (2006) detecta diez aspectos: población, educación, salud, recreación, cultura, servicios básicos, movilidad, empresas, instituciones públicas y capitalidad.²

Considerando ambas categorizaciones, tanto Asunción como su Centro Histórico han fungido como centralidades, con las peculiaridades propias de cada período histórico. Mientras la capital sigue siendo una ciudad con primacía territorial, el Centro Histórico de Asunción (CHA), desde mediados de la década de los ochenta ha visto debilitarse su condición de principal centralidad urbana, de referencia no sólo para la ciudad y su entorno sino para el país.

La descentralización del Estado paraguayo, que inició con la transición democrática, acompañó el proceso de decaimiento del CHA y las transformaciones socio-demográficas de la capital, que, a casi dos décadas de su inicio no recibe efectos positivos del nuevo ordenamiento jurídico.

Su configuración y funcionamiento actuales muestran los efectos de la aparición de las llamadas “nuevas centralidades” –que responden a formatos similares a los adoptados en otras ciudades de la región–, la decadencia de su área fundacional, el aumento de la pobreza y de la informalidad económica, la presión de la conurbación metropolitana y el deterioro de la capacidad de gobierno municipal, entre otros fenómenos.

2 Ambos autores son citados por Alexandra Mena Segura en “Las nuevas centralidades urbanas del distrito metropolitano de Quito”, en *Centralidades urbanas del Distrito Metropolitano de Quito*.

Asunción como área central. Evolución urbana y primacía territorial

Desde su fundación, y salvo por un breve período durante la Guerra contra la Triple Alianza³, Asunción fue la sede del poder político y el centro urbano con la mayor población; en él se concentraba la oferta de servicios en educación, salud, recreación y cultura. Su primacía territorial se consolidó tras el conflicto con los países vecinos, que resultó en la drástica reducción de la población paraguaya y comportó cambios sustantivos en la estructura social y económica del país.⁴

A inicios de 1800, Asunción contaba apenas 7.404 habitantes; en la segunda y tercera ciudad más poblada, Capiatá y Piribebuy, vivían 5.394 y 5.018 personas, respectivamente, es decir, que la población capitalina era casi 30% mayor que las de los dos centros urbanos que le seguían en importancia. El censo realizado en 1846 registró para la capital un total de 12.000 habitantes, que representaban menos del 5% de la población total del país. Aun siendo el centro urbano más importante, su peso demográfico a escala nacional no era muy significativo.⁵

A mediados del siglo pasado, la primacía asuncena se había reforzado, a pesar de que la urbanización en Paraguay mantuvo un ritmo

- 3 El pacto firmado por Argentina, Brasil y Uruguay, que desembocó en una guerra contra Paraguay de 1864 a 1870, diezmo la población nacional. Durante la contienda, la función de capital fue asumida temporalmente por Piribebuy.
- 4 Sobrevivieron menos de 200 mil personas, con el 90% de mujeres y niños; inició la venta de las tierras públicas, con la instalación de empresas extranjeras que explotaron productos agrícolas, como la yerba mate y el tanino.
- 5 En sus inicios, y hasta bien entrado el siglo XX, Asunción mantuvo bajas tasas de crecimiento demográfico, debido a diversos factores, entre ellos haber sido sede, particularmente durante los siglos XVI y XVII, de expediciones desde las cuales se fundaron villas y ciudades, entre ellas, Corrientes y Buenos Aires en Argentina. Después de la independencia de España (14 de mayo de 1811), el dictador Rodríguez de Francia no favoreció la urbanización de la capital, sino su despoblamiento. A inicios de la década de 1820, vivían en la ciudad alrededor de 24 mil personas; a su muerte, en 1840, los asuncenos eran menos en cantidad que cuando el citado gobernante tomó el poder.

más pausado que el de los países limítrofes.⁶ En la década de 1960, el gobierno impuso un cambio en las prácticas agrícolas a favor del modelo productivo agroexportador, por el cual el pequeño productor campesino abandonó el cultivo de subsistencia y se volcó al cultivo del algodón. Esta medida tuvo consecuencias en los procesos migratorios y en la distribución poblacional. En 1972, Asunción concentraba el 16.5% de la población total nacional, siendo la misma 10 veces mayor que la de las ciudades que le seguían en número de habitantes, e integran hoy el cinturón metropolitano —Luque, Fernando de la Mora y San Lorenzo—, las cuales, en dichos años, estaban aún bordeadas por áreas rurales.

Esta tendencia no se modificó sustancialmente en las décadas posteriores. Según el censo de 2002, Asunción contaba 513.399 habitantes; la segunda ciudad más poblada, Ciudad del Este, registró 223.350, lo cual, a primera vista, dejaría suponer una mejor distribución poblacional. Sin embargo, la zona metropolitana de Asunción —que comprende 20 municipios conurbados— representaba el 36% del total del país y en su región de influencia, que abarca un total de 43 municipios en un radio de 100 km alrededor de la capital, vivía el 43% de la población total y el 56% de la población urbana total (Causarano, 2006: 231, 233).

En la tabla siguiente se muestra, de acuerdo con los datos censales de tres períodos consecutivos, la concentración poblacional en los tres sistemas metropolitanos paraguayos.

6 El proceso migratorio paraguayo, que cobró impulso tras la guerra civil de 1947, tuvo a Buenos Aires como principal destino. En dicha metrópolis encontraron trabajo y asilo político miles de paraguayos que abandonaron el país por motivos económicos o para huir de la represión, que se intensificó con la dictadura del Gral. Stroessner, iniciada en 1954.

	1982		1992		2002	
Población País	3.029830	1.295.345	4.152.588	2.091.192	5.206.101	2.953.168
	% Total	% Urbana	% Total	% Urbana	% Total	% Urbana
ZOMA	25.8%	54.4%	30.4%	57%	36%	64%
REMA					43%	69%
ZMCDE	3.7%	6.5%	6%	9.7%	7.5%	11%
RMCDE					9%	12%
ZOME	2%	2.3%	2.2%	2.8%	2.5%	2.35%
REME					4.2%	3.15%
TOTAL ZM	31.5%	63.3%	38.6%	69.4%	46%	78%
TOTAL RM					56%	84%
ZM: Zona Metropolitana			ZMCD: Zona Metropolitana de Ciudad del Este			
RM: Región Metropolitana			RMCD: Región Metropolitana de Ciudad del Este			
ZOMA: Zona Metropolitana de Asunción			ZOME: Zona Metropolitana de Encarnación			
REMA: Región Metropolitana de Asunción			REME: Región Metropolitana de Encarnación			
Fuente: Autor.						

Entre 1992 y 2002 –transcurridos los primeros diez años de descentralización–, varios municipios metropolitanos crecieron con tasas que se aproximaron o superaron el 10% anual⁷, lo cual significó el aumento del cinturón conformado por “ciudades dormitorio”, puntos de llegada de inmigrantes de las áreas rurales –expulsados por el avance de la agricultura mecanizada–, de las áreas urbanas de las comunas deprimidas y de la propia capital.⁸ En lugar de que se reforzaran el arrai-

7 Ypané (10.6%), San Antonio (9.7%), Limpio (7.4%).

8 Parejas jóvenes abandonan Asunción y se instalan en los municipios metropolitanos, estimuladas por la posibilidad de acceso a la vivienda propia (ofertas de lotes en dilatadas cuotas por parte de empresas inmobiliarias y de casas económicas que fueron edificadas por el Consejo Nacional de la Vivienda), opción que se ve favorecida por una política de transporte público, denominada “tarifa plana”, gracias a la cual quien vive en uno de tales municipios abona el mismo monto para desplazarse hasta Asunción que quien habita en la capital y debe movilizarse dentro de su ejido.

go y el desarrollo local, según los postulados de la retórica descentralista, la migración urbana –rural y urbana– urbana cobró impulso, ejerciendo una marcada presión sobre los municipios ubicados en los departamentos próximos a la capital, en los cuales las áreas productivas fueron y siguen siendo transformadas en urbanas.⁹

En este contexto, Asunción ha venido sufriendo un proceso de “descapitalización”, no sólo por la desvalorización de muchos de sus activos físicos, históricos y ambientales –el Centro histórico, las costas sobre la Bahía de Asunción y el río Paraguay, las plazas y los parques ocupados para otros usos, el progresivo aumento de la población que desarrolla actividades informales y de los niños en situación de calle–, sino porque, además, está perdiendo la fuerza simbólica que la hizo fungir históricamente como referente nacional para todos los paraguayos, incluyendo a los emigrantes y sus descendientes que, solamente en Buenos Aires, doblan en cantidad a los habitantes de la Capital.

Los cambios experimentados no son sólo consecuencias de las dinámicas socio-demográficas, ni de la metropolización, que le insume energías sin compensarla por la infraestructura¹⁰ y los servicios prestados al Estado central y a una población pendular que supera el 100% a la residente¹¹, sino también de los procesos de globalización, de sus

- 9 En ausencia de una política nacional de urbanización, el cambio de uso de la tierra responde básicamente a los intereses de las empresas inmobiliarias. Las municipalidades, que tienen la competencia legal de regular el uso del suelo, no aplican la normativa adecuada –cuando la tienen– o la adecúan a las presiones de los agentes inmobiliarios. La población del departamento Central que rodea a Asunción creció con una tasa promedio del 4.6%, que dobla la del país, 2.3%, en el mismo período inter censal: 1992 – 2002.
- 10 Asunción recibe, a diario, casi un millón de personas provenientes de su Región Metropolitana, que se trasladan en medios de transporte públicos y privados, muchas de las cuales desarrollan sus actividades en el CHA. Varios municipios del primer y segundo cinturón metropolitano, que utilizan el vertedero municipal capitalino para la disposición final de sus residuos sólidos, adeudan, desde hace varios años, el pago del canon correspondiente por la prestación del servicio.
- 11 Recientemente el Parlamento aprobó la Ley de Capitalidad, que reconoce la deuda pendiente del Estado central con la municipalidad asuncena, en concepto de impuestos, tasas especiales y contribuciones.

tipologías arquitectónicas que reflejan la tendencia hacia una mayor homogeneización del ambiente construido y de sus nuevas formas de socialización, al igual que de la pérdida de sentido y funcionalidad de la plaza, del cambio de la estructura económica, con el aumento de la población en situación de pobreza, la valorización mercantil del suelo en las “nuevas centralidades”, convertidas, a decir de Otilia Arantes, en “máquinas urbanas para producir rentas”, la desvalorización del Centro Histórico y la apatía de los sucesivos gobiernos centrales y municipales.

Si bien no puede endosarse a la descentralización la intensificación de las dinámicas mencionadas, porque éstas empezaron a expresarse antes de la reforma constitucional, resulta manifiesto que dicha medida, de la forma como fue diseñada y está siendo aplicada, no está ayudando a corregir las tendencias dominantes, lo cual confirma que la descentralización *per se* no es buena ni mala, sino que sus resultados están ligados a los procesos sociales, culturales y políticos que la impulsan o la dificultan: la decisión política que refleja la visión de desarrollo territorial, la capacidad de gobierno para traducirla en acciones coordinadas y sinérgicas y la activación social, a escala local, regional y nacional.

El análisis del desempeño institucional y de los resultados socio-territoriales muestra que la debilidad de los tres factores señalados se retroalimentan sistémicamente, fortaleciendo los condicionantes adversos y sus impactos acumulativos.¹²

12 En los últimos años, se ha producido el fenómeno de la creación de nuevos municipios, áreas desprendidas de otros, que no tienen capacidad de gestión autónoma, como expresión de grupos políticos locales que aspiran a la instalación de espacios de poder sin aportar mayores beneficios a las comunidades locales. En consecuencia, las disparidades territoriales se profundizan en lugar de reducirse.

El Centro Histórico de Asunción y sus centralidades

En el curso de las últimas tres décadas, el CHA ha experimentado un progresivo deterioro físico y socioeconómico, concomitante con la intensificación de la metropolización de la ciudad, el abandono de la función habitacional, la transformación de las viviendas en locales comerciales, la ocupación de las veredas por la venta informal, la congestión del tránsito automotor en horas laborales, que tuvieron, como uno de sus resultados, la desertización y la pronunciada pérdida de valor de mercado de las propiedades.¹³

Al igual que otras capitales, el aumento de la informalidad económica, con la ocupación de los espacios públicos para la venta de mercaderías de baja calidad y oferta de servicios no calificados, el abandono de las casas comerciales tradicionales, que migraron a las áreas connotadas como “nuevas centralidades”, la destrucción de edificios y conjuntos edilicios de valor histórico y arquitectónico, se fueron combinando y fortaleciendo, en ausencia de una política pública –tanto por parte del gobierno central como del municipal– que corrigiera la tendencia.

Las temporalidades del Centro Histórico de Asunción

La evolución del CHA se ajusta a los cuatro momentos específicos analizados por Fernando Carrión: a. su constitución como área matriz; b. la diferenciación entre centralidad y ciudad; c. la diferenciación entre centro urbano y centro histórico y d. su papel en el marco de la globalización (Carrión, 2000: 28).

13 En promedio, el precio de mercado es inferior al 50% de cuanto se cotizaba 20 años atrás. Hay edificios con un alto porcentaje de locales desocupados y progresivamente degradados; algunos están siendo invadidos por ocupantes ilegales. El sector público central –ministerios y otras dependencias gubernamentales– es locatario de inmuebles que, por lo general, son modificados y fragmentados internamente en respuesta a las demandas funcionales, y no reciben servicios de mantenimiento.

Desde agosto de 1537, fecha fundacional de Asunción, hasta finalizada la guerra contra los países aliados, en 1870, el área matriz se confundía con la ciudad misma, puesto que el entorno inmediato del espacio urbanizado estaba constituido por unidades agrícolas productoras de insumos básicos para el consumo diario (leche, hortalizas, aves de corral y otros). Recién a finales de 1800, con la llegada de la migración europea, principalmente italiana, se fueron constituyendo los barrios y se ocuparon algunas zonas limítrofes con otros municipios¹⁴, pero sin que en el área matriz se perdieran las relaciones vecinales que le dieron, hasta finales de la década de 1960, características barriales.¹⁵

El aporte migratorio europeo, sirio, libanés y judío, impulsó la densificación del área matriz y extendió la ocupación hacia el este y el sur¹⁶. De esta nueva configuración espacial surgió la connotación de centro de la ciudad, asignada no por su posición geográfica sino por la cantidad y calidad de los equipamientos públicos y privados y de los servicios que ofrecía. La península sobre la cual se asienta la ciudad se fue ocupando, dejando libres algunas áreas intersticiales que habrían de ser edificadas en las dos décadas siguientes. Es durante este proceso que se instala la visión del centro como “el mejor lugar para vivir”.

Por varias décadas, el CHA fue sede de los tres poderes del Estado, de la Municipalidad, de los ministerios, del Banco Central, del Puerto, de la Estación de Ferrocarril, de la Catedral y otras iglesias, de hoteles y plazas que, hasta que la represión política se adueñó de las calles, eran muy concurridas por adultos, jóvenes y niños; allí se ubicaban las embajadas, los centros educativos, los museos, cines y teatros; fue el espa-

14 Ciertas ocupaciones se destinaron a actividades agrícolas, en particular las realizadas por las familias italianas, que establecieron huertas familiares que abastecían el consumo de la ciudad y se comercializaba en el Mercado Guasu, ubicado en el área matriz.

15 Era común que en el área matriz los locales comerciales y las oficinas profesionales compartieran con las viviendas el mismo edificio –de una o dos plantas–. Esta complementariedad de funciones la connotaba como uno de los barrios capitalinos.

16 Las tipologías de vivienda utilizadas dieron características peculiares a los barrios –chalets, villas con amplios jardines, casas con “fachada-tapa”, entre otras– gracias a las cuales la ciudad fue construyendo un paisaje diferenciado por zonas y barrios.

cio público por excelencia, punto de convergencia de sectores muy variados por edad, intereses y condición socioeconómica.

La modernización, iniciada en el campo, se trasladó a la ciudad. A mediados de los años setenta, el centro comenzó a ser objeto de las intervenciones que imprimieron el *zeitgeist* stronista a la capital y se tornaron modelos replicables en otros centros urbanos del país. El proceso fue impulsado por el “auge de la construcción”, relacionado con la ejecución de la represa hidroeléctrica binacional (paraguayo-brasilera) de Itaipu, y el ingreso al país de importantes flujos de divisas.

Esta política se expresó en dos estrategias contrapuestas: 1) la deslocalización de las sedes de instituciones públicas y privadas hacia zonas distantes del centro, ubicadas algunas de ellas en los límites del ejido capitalino, y 2) la densificación del área central y su especialización funcional.

Con la primera estrategia, grandes equipamientos, como la Terminal de ómnibus y las sedes del Banco Central, del Palacio de Justicia, de la Municipalidad, del Instituto de Previsión Social, se instalaron en diversos puntos de la geografía asuncena, en barrios consolidados algunos, y otra en zonas con muy baja densidad de ocupación del suelo. La presencia de estos edificios impactó fuertemente a las áreas en donde se ubicaron, produciendo cambios de uso —de residencial a comercial o mixto— en los barrios afectados y la aparición de dinámicas comerciales y de servicios en las zonas de baja densidad de ocupación del suelo.

La medida fue en detrimento de la centralidad del área matriz, al sustraerle funciones y usuarios de los servicios ofrecidos por las instituciones trasladadas.

La segunda política indujo la densificación de la ocupación del suelo, con la construcción de edificios en altura, destinados a oficinas, en los cuales se ubicaron las entidades bancarias y otras empresas financieras, las sedes de las organizaciones internacionales, varias embajadas y consulados. Este cambio indujo un nuevo tipo de centralidad, que se sumó al ejercido por las casas comerciales tradicionales y la permanencia de numerosas dependencias de los entes públicos. Es

cuando la función residencial emigra a las zonas de la ciudad hasta entonces poco ocupadas, en las cuales se fueron edificando viviendas de alto valor comercial, varias de ellas connotadas por sus características tipológicas que las convirtieron en hitos del imaginario urbano.¹⁷

Los cambios aportados al centro urbano produjeron la transformación o desaparición de numerosos edificios de valor histórico y arquitectónico, que fueron destinados a nuevas funciones, como la de área para estacionar vehículos¹⁸. La adecuación —o re funcionalización— no siempre respetó la estructura de las edificaciones que, en muchos casos, fueron derribadas, mutiladas o sufrieron intervenciones que la desfiguraron, como la causada por la estridente publicidad.

En sus comienzos, la modernización edilicia fue bien vista por la población asuncena y, podría decirse, por la de otros municipios, ya que el tipo de intervenciones, los procedimientos y la estética dominante fueron referentes asumidos en distintas localidades del país.

Al finalizar los años setenta y en la década siguiente, comenzaron a expresarse cuestionamientos a las prácticas agresivas hacia el patrimonio edilicio urbano, en particular, el localizado en el centro capitalino, reclamos que provenían de arquitectos y académicos. La naciente sensibilización sobre el valor patrimonial de los edificios —vistos más en su singularidad que como partes del conjunto urbano— hizo que el área matriz, connotada como centro de la ciudad, fuera reconocida como centro histórico, y categorizada como tal, por ordenanza municipal, en la década siguiente.

17 Se construyeron viviendas que ocuparon una y más hectáreas, imitando modelos palaciegos, mezquitas, ruinas, castillos o adoptaron como modelo algunas construcciones popularizadas por películas comerciales.

18 Parte del predio de la propia "Casa de la Independencia", construcción del siglo XVIII en donde se habría organizado la gesta independentista, fue vendida a un privado que la destinó a estacionamiento, actividad que, ante la creciente demanda, y al no requerir más inversiones que la simple habilitación del suelo, se tornó muy rentable. Siendo, en cambio, el suelo urbano del centro el que paga el valor más alto del impuesto inmobiliario, la decisión del propietario de deshacerse de una construcción que requiere mantenimiento y produce poca o nula renta es directamente inducida por las reglas del mercado.

En 1991, se eligió a los intendentes municipales por primera vez en la historia paraguaya¹⁹. Con las nuevas autoridades, la comuna asuncena inició otra etapa de importantes transformaciones. El CHA fue objeto de un Plan de Revitalización. A partir de 1990²⁰ se diseñó el Plan Maestro para el Desarrollo de la Franja Costera, que preveía la ejecución de programas y proyectos en dicha área; se aprobó la relocalización de los vendedores informales ubicados en las veredas, así como una ordenanza que delimitó el CHA y otra que aplicó tarifas y controles para el estacionamiento en las calles céntricas.²¹

Desde mediados de los 90, el desarrollo urbano asunceno fue claramente orientado por el mercado y conducido por la empresa privada, con la aparición de nuevos centros comerciales y conjuntos habitacionales cerrados. Se postergó la aplicación de un modelo de ciudad inclusiva, feroz y sistemáticamente impedido por la dictadura stronista²², que valorizará el espacio público como componente básico para la promoción de los derechos ciudadanos.

La democratización política y la adquisición de libertades públicas —de expresión, asociación, entre muchas otras— no se tradujo en la democratización de la ciudad, en cuanto bien público.²³ Por el contrario, hubo una clara y sostenida opción por la mercantilización del desarrollo urbano, por el aumento de la privatización de los lugares de ocio y

19 Hasta entonces, los intendentes eran nombrados por el Presidente de la República y sólo eran electos los concejales municipales.

20 Este plan fue realizado con el apoyo de la agencia española de cooperación y fue sólo parcialmente ejecutado. El mismo se inscribió en el marco de las acciones impulsadas para conmemorar los 500 años de la conquista de América.

21 Con excepción de la ordenanza que regula las intervenciones en el CHA, ninguna de las medidas citadas sigue vigente. El Plan de desarrollo costero se está ejecutando 17 años después de su elaboración.

22 El Gral. Alfredo Stroessner fue derrocado el 2 de febrero de 1989.

23 En estos años surgen las asociaciones del CHA, como la de los empresarios formales, las de los comerciantes y prestadores de servicios informales, las de los ocupantes de los espacios públicos y las de los pobladores de los asentamientos costeros de las zonas inundables que bordean la ciudad, buena parte de los cuales se ubica en el CHA y su área de influencia.

entretenimiento, acompañada por la sostenida disminución de la calidad de las áreas de uso colectivo (calles, plazas, parques, costas del río).

El paisaje asunceno actual muestra que la mayor parte de las grandes inversiones inmobiliarias se destinan a los sectores con mayores recursos económicos y se concentran en las “nuevas centralidades”, con lo cual se profundizan las desigualdades, ante la polarización socio-espacial de la ciudad.

A la par que fue aumentando el protagonismo del sector privado, se dio la contracción de la intervención y la inversión públicas: un ejemplo paradigmático es la tajante separación entre la ciudad y el río, cuyas costas son ocupadas por emprendimientos privados, asentamientos precarios e instalaciones militares. Vale también para la capital paraguaya la afirmación de Fernando Carrión: “La privatización hace que la ciudad empiece a ser víctima del abandono de lo cívico, de la pérdida de su condición de espacio público y del fortalecimiento de la exclusión de los sectores populares. Se registra una concentración de la propiedad y la penetración de capitales transnacionales en desmedro del pequeño capital nacional, lo cual reduce el compromiso de la población con la ciudad y erosiona el sentido de ciudadanía” (Carrión, 2007: 48).

La ciudad, en general, y la capital, en particular, no fueron objeto de propuestas políticas, más allá de los planteamientos que habitualmente circulan en épocas electorales; la atención hacia el CHA, cuando la hubo, promovió intervenciones puntuales y eventos de tintes folkloristas, y tuvo carácter coyuntural al margen de una visión integral del desarrollo urbano. Al debilitarse las prácticas cívicas, dicho espacio ha perdido su condición de espacio público.

Asunción sufre los efectos de la crisis de las formas políticas tradicionales, de la baja calidad de los sucesivos gobiernos municipales, que han flexibilizado la normativa para ajustarse a las demandas del modelo privatizador. En consecuencia, al vaciarse del sentido de lo público, la capital adopta una actitud claudicante ante la creciente fragmentación socio-espacial y las numerosas modalidades de exclusión social.

El futuro de la centralidad o la centralidad del futuro: ¿quiénes piensan en el CHA?

Ante la proximidad del cumplimiento de los 200 años de la independencia de España, la totalidad de las instituciones públicas y un gran número de organizaciones privadas impulsan iniciativas de variado tipo y envergadura, para conmemorar la fecha en los diferentes puntos del territorio nacional.

El Congreso de la República conformó por ley la Comisión Nacional del Bicentenario (CNB), que reúne a los tres poderes del Estado y a representaciones del sector académico (universidades y organizaciones de historiadores, científicos, creadores). La CNB es un espacio pluri-institucional, cuyo propósito es dinamizar procesos, impulsar la reflexión sobre los dos siglos transcurridos y promover una lectura actual, consonante con la situación de un país inmerso en procesos regionales y mundiales de fuerte impacto social, económico y político.

En este marco temporal, se están diseñando y ejecutando proyectos que tienen al CHA como área de intervención. Entre ellos, el primer tramo de la avenida costanera —que bordeará un lado de la Bahía de Asunción—, un parque de 12 hectáreas ubicado entre dicha avenida y el frente construido de la ciudad, al que asoman edificios y espacios históricos, civiles y religiosos, implicará la relocalización de unas 500 familias instaladas en un asentamiento precario.²⁴ La habilitación de un centro cultural en la antigua Estación del Ferrocarril, la rehabilitación de un barrio popular, la reconversión de la zona portuaria, la restauración de diversos edificios y la instalación del sistema BRT para el transporte urbano de pasajeros, integran la lista, por cierto incompleta, de obras previstas y en realización.

El Bicentenario ofrece una oportunidad para impulsar la recuperación²⁵ del CHA, planteándola como una estrategia de desarrollo ur-

24 Entre otros, el Palacio de gobierno, el antiguo Cabildo, la Catedral Metropolitana, el Puerto, la Plaza de Armas.

25 El término *recuperación*: “alude a la variedad de intervenciones que un gobierno puede emprender para mejorar las condiciones e intensificar el uso de una zona urbana ya

bano y metropolitano, de fortalecimiento de la capitalidad de Asunción, de convergencia programática entre el gobierno central y el gobierno local y de interacción público-privada. No debería por tanto, confundirse con la práctica de replicar “modelos exitosos” sino lograr localizar el proyecto en su contexto y con proyección de futuro, asumir el enfoque de la inclusión que “implica enfatizar una nueva manera de promoción, respeto, defensa y realización de los derechos civiles, políticos, económicos, sociales, culturales y ambientales garantizados en los instrumentos regionales e internacionales de derechos humanos”²⁶. Tender a la construcción de una “ciudad inclusiva”, entendida como “el lugar donde cualquiera, independientemente de la condición económica, del sexo, de la edad, de la raza o de la religión, puede permitirse participar, productiva y positivamente, en las oportunidades que la ciudad tiene para ofrecer”²⁷

Por ser la ciudad el espacio físico y social que concentra la diversidad, toda intervención en el área fundacional –visto que al tener origen y desarrollo el Centro Histórico es un concepto dinámico– deberá potenciar la heterogeneidad sociocultural. Para el efecto, es preciso encararla con sentido de futuro y no de “reconstrucción del pasado”, asegurar el cumplimiento del derecho a la ciudad “sin discriminaciones de género, edad, condiciones de salud, ingresos, nacionalidad, etnia, condición migratoria, orientación política, religiosa o sexual”²⁸.

Este enfoque prioriza y resignifica lo público como opción frente a los problemas urbanos que, al decir de Carrión (2003), se logra reconstruyendo la ciudad desde el espacio público, a partir del cual se la re-

existente para acomodar población y actividades económicas, en oposición a las acciones destinadas al desarrollo de nuevas áreas urbanas en terrenos periféricos para acoger nueva población y actividades económicas”; es el término “que mejor transmite la idea de equilibrio que es necesario lograr entre las intervenciones de preservación de estructuras existentes y el reemplazo o transformación de otras para lograr los objetivos de desarrollo socioeconómico y aprovechamiento pleno del potencial de desarrollo de las áreas centrales” (Rojas, Eduardo: 2004).

26 I Carta Mundial por el Derecho a la Ciudad. Preámbulo.

27 Hábitat II (2000).

28 Carta Mundial por el Derecho a la Ciudad. Art. 1.

estructura en lo referente a la configuración espacial, y a la densidad de las tramas sociales y culturales. Una trilogía que enlaza la calidad (forma y contenido) de las áreas públicas y la de los servicios ciudadanos (cobertura y accesibilidad), con las expresiones identitarias que, en su diversidad, ofrecen lazos de cohesión e integración. Este y otros autores reconocen “el derecho al Centro Histórico”, que surge y se consolida en la medida que los sujetos sociales se apropian del mismo (Carrión, 2003).

Al ser pensado e intervenido por una variedad de sujetos (instituciones públicas, organizaciones privadas e individuos), el CHA adquiere, a finales del primer decenio del siglo XXI, una nueva centralidad: la de objeto de actuaciones y proyectos que condensan anhelos, expectativas e intenciones de saldar algunas de las deudas históricas de las sucesivas administraciones municipales y del gobierno nacional con relación a la capital y su Centro Histórico.

Ante la persistente ausencia de proyecto urbano, es alto el riesgo de la dispersión de esfuerzos y contrastes no resueltos entre enfoques, objetivos e intereses que los promueven. Esto obliga a la construcción de un programa integral de actuación que compatibilice y dé sentido y coherencia al proceso en curso, relacionando historia y memoria urbana, y reflexionando sobre la relación entre el Estado y la sociedad y sobre las nuevas formas y los alcances de lo público.

Bibliografía

- Arantes, Otilia Fiori, 2000, *Pasen y vean... Imagen y city-marketing en las nuevas estrategias urbanas*, Punto de Vista, 66:16-19, en Gorelik, Adrián, 2000, *Imaginario urbano e imaginación urbana. Para un recorrido por los lugares comunes de los estudios culturales urbanos*, Bifurcaciones: Revista de estudios culturales urbanos, www.bifurcaciones.cl-año 2.
- Carrión M., Fernando, 2000, *Lugares o flujos centrales: los centros históricos urbanos*, CEPAL- ECLAC, Serie Medio ambiente y desarrollo, n° 29, Santiago de Chile.

- Carrión M., Fernando, 2003, *Centros históricos y actores patrimoniales en La ciudad inclusiva*, Cuadernos de la CEPAL, Santiago de Chile. www.eclac.cl/publicaciones/xml/7/14237/lcg2210p.pdf.
- Carrión M., Fernando, 2007, *El desafío político de gobernar la ciudad en Nueva Sociedad* n° 212, noviembre-diciembre 2007, Caracas.
- Causarano, Mabel y Chase, Beatriz, 1987, *Asunción. Análisis histórico-ambiental de su imagen urbana*, El Lector, Asunción.
- Causarano, Mabel, 2006, *Dinámicas metropolitanas en Asunción, Ciudad del Este y Encarnación*. Fondo de Población de las Naciones Unidas, Asunción.
- Mena Segura, Alexandra, *Las nuevas centralidades urbanas del distrito metropolitano de Quito* en *Centralidades urbanas*, en formato pdf, www.cepeige.org/.../centralidadesurbanas DMQ.
- Pinto, Cristina, 2006, *La centralidad funcional de la zona metropolitana Tumbaco*, Tesis de grado, Escuela de Geografía, PUCE.
- Rojas, Eduardo, 2004, *Volver al Centro. La recuperación de áreas urbanas centrales*, Banco Interamericano de Desarrollo, Washington D.C.
- Terrazas, Oscar, 2004, *La centralidad metropolitana en la ciudad de México*, UAM, México.

Peatonar. La práctica social en el Centro Histórico de Asunción

René Canese Azzi¹

Introducción

La escasa concurrencia al Centro Histórico de Asunción tiene, entre sus causas, una falta de atractivos y una cadena de agresiones urbanas: apropiaciones privadas del espacio público, contaminación ambiental y sonora, confusión de tráfico y falta de urbanidad. (Ver *Fotografía 1*).

En contraposición, aparecen lugares sin usuarios, estructuras urbanas vacías y sin sentido (Ver *Fotografía 2*).

Resulta evidente la necesidad de una revisión urgente y profunda que destaque sus ventajas comparativas frente a centralidades periféricas nacidas alrededor de programas comerciales. Es ineludible recuperar rápidamente espacios otrora convocantes; capaces de revertir el proceso de vaciamiento.

Para ello, el Centro Histórico se debe consolidar como patrimonio cultural a través de la peatonalización; como ordenador de elementos y espacios que conformen un conjunto homogéneo y

1. Docente Investigador de Tiempo Completo y Dedicación Exclusiva de la Facultad de Arquitectura, Diseño y Arte de la Universidad Nacional de Asunción. Coordinador de Tecnología y Hábitat. Profesor Titular de Introducción Tecnológica. Profesor Titular de Introducción a las Metodologías del Diseño.

Fotografía 1. Veredas ocupadas y ambulante



Fuente: Autor

estructurado que, a su vez, ofrezca lugares de encuentro, paseo, recreación y trabajo.

Sin esa organización básica, el rescate del Centro Histórico resulta una misión imposible, ya que en Asunción los focos de referencia monumental están dispersos, son escasos y, sin dudas, exigen la configuración de un “sistema de recorridos en tanto que espacio de representación ‘total’ de la forma urbana, en contraposición con los esquemas de poder social basados en un único foco, identificable en un monumento preciso, que aparecía como referencia de los acontecimientos políticos y sociales” (Aymonino, 1993:28).

Fotografía 2. Centro Histórico vacío



Fuente: Autor

Parte I

Análisis y reflexiones conceptuales respecto de las centralidades

El desmesurado crecimiento de las ciudades afecta la validez de la centralidad única, vigente por largo tiempo. Como evidencia pueden observarse otros polos altamente competitivos que son el resultado de diversas dinámicas, en especial la absorción de poblados satélites anejados a la gran metrópoli. Junto a este fenómeno se presenta una extensión interminable del tejido urbano que consume paulatinamente las áreas de borde, desdibujando los límites urbanos.

La propia noción de *centralidad*, asociada a la de lo *fundacional*, lo *antiguo*, y el *monumento*, adquiere una conceptualización más amplia, abarcando manifestaciones culturales vinculadas al carácter patrimonial de conjuntos urbano-arquitectónicos modestos, en el sentido de que, independientemente de su valoración, el pasado integra la esencia del ser humano, y su reconocimiento fortalece el sentido de pertenencia bajo un manto protector.

No existen seres *ahistóricos*, ni es posible olvidar identidades asimiladas culturalmente que, de todas maneras, se expresan en actos de la vida cotidiana. De hecho, se afirma la idea de que “la ciudad del futuro es nieta de la ciudad histórica, no un engendro de la técnica y el progreso” (Peters, 1981:10), y que “su atractivo especial debe ser descubierta, experimentado, en el más estricto sentido de la palabra, caminando y circulando por el lugar” (Peters, 1981:34).

La esencia del problema conduce naturalmente a lograr mecanismos de uso que sostengan una vitalidad permanente, combinada con el carácter testimonial de los Centros Históricos. Para esto resulta fundamental el rescate de la memoria, y que la sociedad desarrolle una personalidad urbana fuerte, arraigada y orgullosa, pero también consciente de su transitoriedad y comprometida en transmitirla, íntegra, a sus descendientes. Por esto la frase *esta es nuestra ciudad, la hemos heredado de nuestros nietos*, proveniente de campañas publicitarias municipales de diversas ciudades, debe entenderse como un concepto que sintetiza el sentido de pertenencia, transferible al Centro Histórico como espacio que confiere identidad a toda una ciudad y, aun, a la nacionalidad.

¿A quién pertenece el espacio público de los Centros Históricos?

El dominio del peatón sobre los espacios públicos centrales no se cuestionó hasta que los vehículos comenzaron a disputárselos. Para colmo, su perfeccionamiento dificulta la conciliación de sus velocidades con la del peatón. En verdad, la irrupción de vehículos ha usurpado el “territorio” perteneciente al peatón, dejándolo arrinconado.

“Capitaneados por los coches de los bomberos y las ambulancias, los vehículos han ido penetrando e invadiendo los resquicios de nuestras ciudades... y los moradores de las casas se ven obligados a tener que deambular por las calles aprovechando islotes, refugios, zonas de seguridad y semáforos” (Cullen, 1981:121).

En Asunción, la inexistencia de islotes hace más calamitosa la situación.

Fotografía 3. Confusión vehicular y peatonal



Fuente: Autor

De este enunciado surgen una serie de interrogantes: ¿Es útil la desaparición del automóvil de los Centros Históricos? ¿Acelera el proceso de deterioro? ¿Es posible la convivencia de peatones y vehículos? Casi nunca hay un acuerdo sobre estas respuestas. En este caso, el Movimiento Moderno fue tajante. Su posición, expresada en la frase “el peatón debe poder seguir caminos distintos a los del automóvil” (Le Corbusier, 1981:100), fue emitida en varios Congresos del CIAM e incluida en la Carta de Atenas, artículo 62. Esta posición fue reafirmada luego, refiriéndose al Corazón de la Ciudad:

“Ítem 3. El Corazón debe ser un lugar libre de tráfico, donde el peatón pueda moverse libre...”

Ítem 4. Los vehículos deben llegar a la periferia del Corazón y aparcar allí... no atravesarlo" (José L. Sert et al, 1951:162).

Este pensamiento tuvo diferentes repercusiones y generó una actitud social antivehicular. Hoy, el tema es mucho más complicado y resurge con mayor fuerza aquella posición modernista; en un intento (¿vano?) de afrontar el problema con disposiciones que hagan más costoso acceder al centro con vehículos propios que por medios colectivos.

La convivencia pacífica vehículo-peatón

Los hechos, al fin, establecieron la necesidad de compartir el único espacio público disponible. Al principio no se notaron excesivos desequilibrios, aunque no siempre la convivencia fue armoniosa. Acaso lo que marcó el punto de inflexión fue el vehículo a motor, por una supremacía que dificulta posibles entendimientos. Como reacción empezaron a surgir propuestas de peatonalización absoluta hasta que, finalmente, aparecieron opciones que buscan interpolar:

1. "Barrios peatonales, creados al eliminar el tráfico de una porción de la ciudad (...)
2. Vías peatonales concretas (...) de las que se ha eliminado el tráfico (...) es sinónimo de 'mall peatonal'²(...)
3. Vías de circulación limitada. Recintos peatonales que restringen, pero no prohíben, el paso de los vehículos (...)
4. 'Semimalls' (...) constituyen un estado intermedio (...)
5. 'Malls cubiertos'. Vías urbanas totalmente cerradas y climatizadas" (Brambilla, 1989:8,9).

2. *Mall*, en norteamérica, describe áreas en las que el tráfico vehicular ha sido prohibido en una vía central.

¿Prohibir o limitar vehículos?

La disminución del predominio de vehículos en los espacios centrales busca resolver situaciones deterioradas, condiciones de vida inadecuada, polución, congestión y fuga de usuarios. Peatonar es una oportunidad para apreciar valores patrimoniales, rescatar la memoria colectiva, revitalizar las actividades tradicionales y usar el espacio a escala y velocidad humanas. Tampoco se trata de una acción aislada, sino de un amplio soporte basado en un sistema que facilite recorridos y genere un ámbito personalizado, pero compartido.

Efectos esperados y expectativas

- Movilidad: Privilegiar al peatón mejora sus desplazamientos. Para ello se requiere separar el movimiento peatonal del vehicular e instaurar un estacionamiento periférico y transporte público de calidad y suficiente.
- Centro de Negocios: Las estadísticas demuestran un mejoramiento del volumen de ventas, sostenido por el refuerzo del equipamiento, la calidad ambiental, la limpieza y la seguridad.
- Hábitat: “la publicidad de los cigarrillos está atravesada por obligatorias advertencias (...) Ningún anuncio de autos advierte que más monóxido de carbono contiene el humo de coches. La gente no puede fumar. Los autos, sí” (Brecha, 29-03-1996). Los efectos contaminantes de los gases que expiden los coches no son discutidos, sino ocultados o ignorados. Esta situación tiene consecuencias muy graves por la estrechez del espacio disponible y, además, por el efecto degradatorio del hollín al depositarse sobre edificios de valor patrimonial. “Se impone como único modelo posible de vida la pesadilla de ciudades donde los autos mandan, devoran las zonas verdes y se apoderan del espacio humano” (Brecha, 29-03-1996). La peatonalización es una reivindicación humana frente a la cultura de la máquina; la reconquista de un derecho frente al mayor alterador de las condiciones de habitabilidad.

Ilustración 1. La opresión de coches



Fuente: Semanario Brecha, 1996, Uruguay

- Comunidad: “La calle, como sala de estar al aire libre, proporciona un lugar de congregación para la familia más extensa que abarca la comunidad” (Brambilla, 1989:26). La idea de protagonismo del peatón se asocia a la función social del espacio central como lugar de intercambio y facilitador de contactos humanos directos, como un organismo vivo en el que las personas adquieren conciencia de su personalidad y su dependencia de otros. Si entendemos la ciudad como la sede natural del hombre, en tanto ser social, el Centro Histórico (Corazón) pasa a comprenderse, según reiteradas expresiones de Le Corbusier, como la *cajita mágica*, el *reino del peatón*. Además, queda claro que “Vamos a la ciudad para establecer contactos. La ciudad es esto: un lugar de reunión. Sin embargo, la gente que vive en la ciudad está, muchas veces, alienada o escasa de contactos. Algunos se encuentran

físicamente solos; la mayoría vive en un permanente estado de íntima soledad. Poseemos miles de contactos, pero vacíos y poco satisfactorios” (Alexander, 1968:3).

- Individualidad: Se abre la oportunidad de apreciación de espacios de variada riqueza, a escala y velocidad humanas. Peatonar es una experiencia valiosa que permite disfrutar, sin prisa, de macrovisiones y microvisiones, otrora ocultas por las interferencias congestionadoras.

- Patrimonio: La reconquista del Centro Histórico necesita la revalorización patrimonial, que se obtiene estimulando conductas sociales de consumidores espontáneos o, incluso, desprevenidos. “Para mí, patrimonio es todo lo que puede ayudar a una comunidad a mantener su identidad. No necesita ser un gran monumento, puede ser una calle, un área (...) Y preservación es mantener vivo ese patrimonio. Mantener el equilibrio entre conservación y cambio, que evite, por un lado, el congelamiento de la ciudad, y por el otro, la destrucción de la identidad” (La Nación, 22-08-1982). Peatonalmente se manejan escalas de apreciación, bajo un criterio temporal-espacial de meditación pausada, que significa experiencias reinterpretativas del uso de espacios. Este valor, a la velocidad del automóvil, sólo exhibe visiones fugaces de una realidad sin dejar rastros en la memoria. Así podría afirmarse que “la ciudad constituye (...) un espacio artificial, histórico, en el cual toda la sociedad (...) intenta en cada época, mediante su autorrepresentación en monumentos arquitectónicos, un objetivo: ‘marcar’ ese tiempo determinado (...) la belleza de una ciudad (...) determinada (...) por las contradicciones existentes entre su conformación inicial y la utilización real de esa herencia” (Aymonino, 1993:13). Este sentimiento construye la personalidad ciudadana y la convierte en un rasgo propio e intransferible, cuyos “valores culturales son complejos y sutiles, pero decisivos para la formación de los pueblos; lo que se logra mediante una curiosa dialéctica que renueva preservando. No hay, pues, cultura sin conservación” (La Nación, 06-12-80).

La multifuncionalidad, esencia del uso pleno del sector

La variedad funcional puede provocar una abundante oferta de usuarios y evita centros especializados, que suenan incompletos, con inactividades periódicas. Así, “la recuperación de las áreas centrales implicará pues un cuidadoso manejo de variables de uso, privilegiando el carácter polifuncional (...) con refuncionalización de antiguas estructuras (...) con destino a núcleos habitacionales y de equipamientos o servicios” (Gutiérrez, 1989:13).

Habitar en el Centro Histórico y su periferia

La provisión de medios humanos está ligada con el alojamiento de habitantes, ya que una parte del proceso degradatorio tiene que ver con la pérdida de su condición de lugar de residencia y con su capacidad de convertir calles en espacios sociales de viviendas; en otras palabras: “No vemos posibilidades de salvar Centros Históricos en América Latina fuera de una nueva estrategia en materia de vivienda y una decisión política expresa” (Gutiérrez, 1989:8).

El espacio público *calle* y el peatón

La calle es el espacio público por excelencia, pues brinda la oportunidad de encontrarse, intercambiar, manifestarse, recuperar la condición de *ser* con sentido comunitario y solidario, sentirse parte de un grupo con objetivos similares. Esto implica pasear, comprar, meditar, identificarse con el lugar, sentirse protegido, apreciar el entorno visual, o simplemente observar. Allí, el ser humano se convierte en *vía-andante*, realizando un acto de inmersión en lo colectivo, un gesto de solidaridad vinculado al deseo de compartir, participar, reconocer el entorno físico y humano, en un escenario protegido de tensiones y poluciones. Las vivencias le permiten “en la escena espontánea de la calle ser,

a la vez, espectáculo y espectador, y (...) también actor (...) [que] la calle sea (...) informativa, simbólica y de esparcimiento. [Donde] se juega y se aprende (...) En la calle hay desorden (...) pero un desorden vivo, que sorprende” (Lefebvre, 1976:25).

Una clave: El sistema estructurador

La revitalización de los Centros Históricos se vincula a un Sistema estructurador que privilegie al ser humano, para que aparezca definitivamente el anunciado *reino del peatón*. Pero, además, se necesita un hilo conductor que le confiera sentido al recorrido y organice las cadenas de elementos urbano-paisajísticos, como un ingrediente extra que conecte y reidentifique lugares urbanos.

Experiencias paralelas

Los Centros Históricos Peatonales se han extendido en el mundo. Y también se expandió una amplia teorización que fue encontrándoles sentido social y sustentabilidad, redescubriendo conceptos olvidados, como *entorno*, *patrimonio* y *sentido de lugar*. El tema no es nuevo, no se trata de la misma forma en todas partes, ni es recibido por los ciudadanos con la misma aceptación.

- *Malls* urbanos norteamericanos: “Un *mall* peatonal no es un idilio urbano creado por el ojo del artista, sino un conjunto de soluciones prácticas a problemas urbanos urgentes” (Rudofsky, 1989:8).
- Zonas peatonales en numerosas ciudades norteamericanas han surgido en las últimas décadas. Muchas han crecido y otras se han desechado. Hay una larga lista encabezada por la estrella (¿fugaz?) del momento: Las Vegas. La calle Freemont ha sido convertida en un “corredor computarizado, [con una] cobertura completa que de día

se comporta como un filtro solar y de noche como una pantalla curva animada con luces y música” (La Nación, 05-06-1996).

Fotografía 4. Peatonal de Las Vegas. Arq. Jon Jerde



Fuente: Suplemento Arquitectura, Diario La Nación, 05/06/1996, Argentina

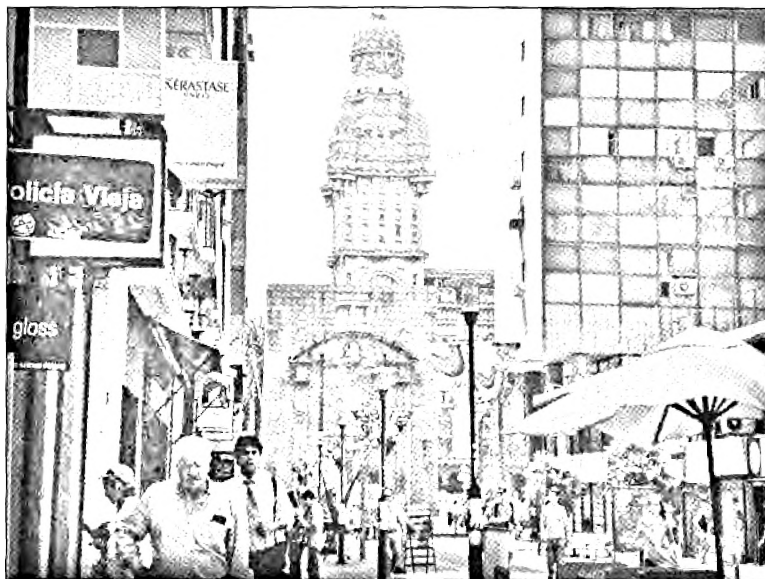
- Zonas para peatones en Alemania

La prometida ciudad para peatones aún está pendiente, pero esto no nos impide apreciar realidades interesantes, como en Baden, Friburgo, Munich. En Europa, la peatonalización nace naturalmente de su idiosincrasia. Es un rol histórico rescatado como un grato recuerdo y, por tanto, no se produce en forma traumática. No hay prototipos grandilocuentes, sino una permanente y modesta acción que recobra la calidad de vida sin gestos ostentosos, y que proviene de una conciencia de intervenir preservando, de valorar el patrimonio, de domesticar el automóvil, y de recuperar las vivencias urbanas colectivas perdidas por negligencia.

- Las experiencias sudamericanas

Cada lugar ha establecido modalidades particulares: Curitiba, en Brasil, prioriza el transporte, y Córdoba, en Argentina, ha peatonalizado una gran superficie del área central. En Santiago de Chile, la implementación de una Política de Recuperación del Centro contempla: ensanche de veredas, plazoletas, pasajes y galerías, y accesibilidad vehicular con parquímetros, y estacionamientos en la periferia y en los subsuelos de los espacios públicos. En Montevideo, Uruguay, la recuperación de espacios para peatones se ha concentrado en la Ciudad Vieja. La línea de acción está dirigida al rescate de rasgos de identidad de un símbolo ciudadano sumamente arraigado.

Fotografía 5. Peatonal Sarandí en Montevideo, Uruguay



Fuente: Autor

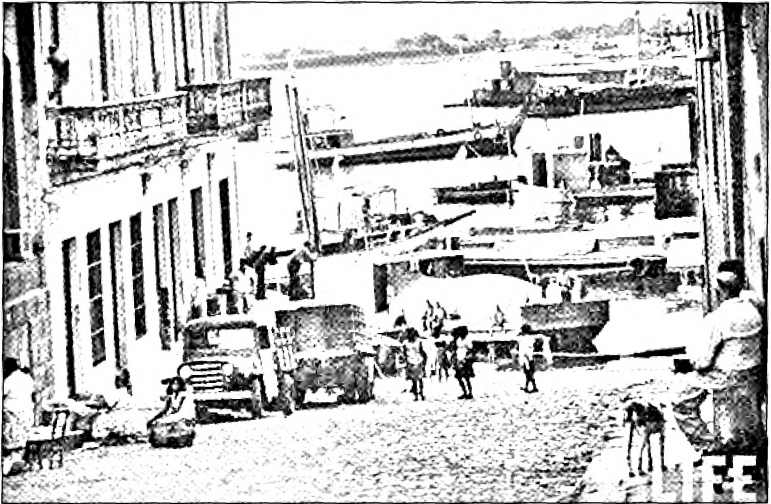
- Evaluación crítica de lo observado:

1. Las experiencias peatonlizadoras son frecuentes y antiguas.
2. La mecánica de intervención dirigida a obtener la estructura peatonal revitalizadora debería ser gradual.
3. No hay modelos trasladables ni situaciones repetibles.
4. No ha habido, ni hay, dos ciudades como Asunción en el mundo.

Parte II

Centro histórico de Asunción El entorno próximo

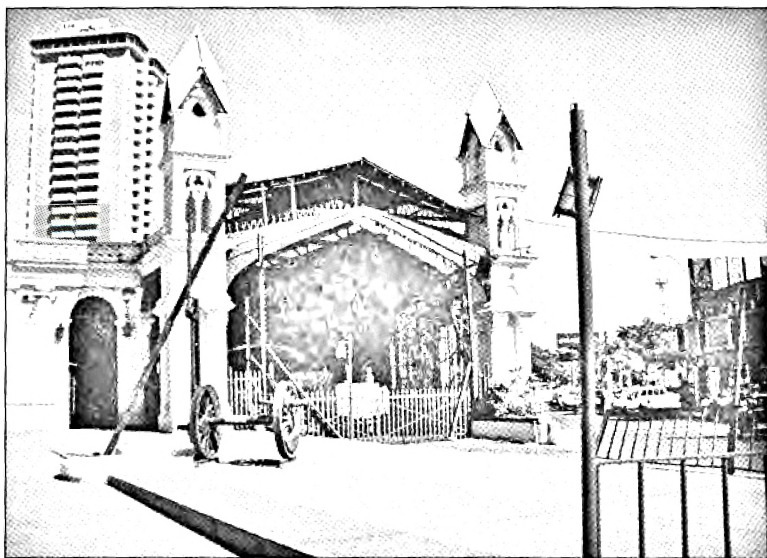
Fotografía 6. Río Paraguay, Asunción, Playa Montevideo



Fuente: Frank Scherschel, octubre de 1959, Revista Life

representa un conflicto adicional derivado de la estructura urbana en abanico que obliga a potenciar circuitos alternativos que compensen o diluyan la accesibilidad concurrente. Surgen, así, ideas de rescate de los medios de transporte tradicionales, como el conformado por una vía de comunicación natural que participó, por años, en la vida cotidiana de sus pobladores: el Río Paraguay, que sigue allí, disponible, sin costos altos de inversión, y capaz de enlazar un sistema fluvial interconectado.

Fotografía 7. Estación central del FFCC, Carlos A. López, Asunción



Fuente: Autor

O un mecanismo terrestre como el tan promocionado Paseo Costanero, que apuesta a recuperar la relación Ciudad-Río, asumiendo el rol de balcón privilegiado al paisaje natural.

La ciudad, el Centro Histórico y el Pericentro

“A menos que una zona libre de tránsito sea concebida en el contexto de un esfuerzo global para resolver los problemas de la ciudad, su éxito no puede ser duradero. Algunos han sido construidos demasiado tarde; si las tiendas y la gente ya han abandonado el centro, añadir los coches a la lista de desertores difícilmente cambiará el rumbo de las cosas” (Brambilla, 1989:26). Por esto, habitar en las zonas céntricas o periféricas fue siempre una costumbre que aseguró medios humanos para sostener actividades permanentes.

Fotografía 8. Rueda de Tereré, bebida refrescante típica



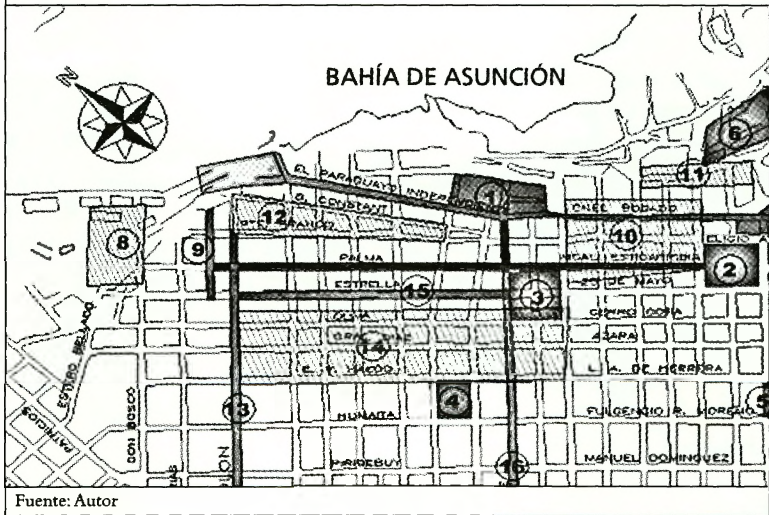
Fuente: Frank Scherschel, octubre de 1959, Revista Life

El sistema de vías para el peatón

A partir del “espacio construido (...) se puede revelar (...) la estructura que ordena su existencia. (...) esta lectura solo es posible si nos permitimos construir (...) una estructura sencilla, que reduzca la ciudad a uno o varios sistemas lógicos” (Veyrenche, Panerai, 1983:219). El Centro Histórico de Asunción no presenta límites demasiado nítidos y, al no mantener demarcaciones, se percibe como una colección de elementos urbano-arquitectónicos semidispersos, con una limitada consolidación que los homogenice, a la espera de una ensambladura ordenadora. A partir de esa situación “el Centro Histórico de Asunción no aparece como un sector perfectamente limitable, con situaciones de borde claras y absolutas, sino como un *sistema de espacios, ejes (tramos) y áreas homogéneas significativas*” (Canese, Morales et al, 1996:32) conformado por:

1. Eje cívico, del Puerto a la Estación Central
2. Plaza Uruguaya
3. Plaza de los Héroes
4. Iglesia de la Encarnación y el eje 14 de Mayo
5. Escalinata Antequera
6. Parque Caballero
7. Chacarita Alta
8. San Jerónimo
9. Calle Garibaldi y puerto
10. Área Mcal. Estigarribia, Eligio Ayala, Cnel. Bogado
11. Área España-Sebastián Gaboto
12. Área Benjamín Constant-Pte. Franco
13. Eje Colón
14. Área Oliva, Gral. Díaz, E. V. Haedo
15. Eje Palma-Estrella
16. Eje Chile, tal como se puede ver en el gráfico a continuación:

Mapa 1. Plano Centro Histórico de Asunción



La fortaleza de este Sistema se basa en la cantidad y diversidad de espacios urbanos, de tal manera que “podemos identificar (...) aquella característica urbana que puede definir, de un modo más intenso, el significado de las ciudades: la organización artificial (...) que permita la utilización de los espacios construidos con respecto a dos parámetros que lo condicionan: el temporal y el espacial”. (Aymonino, 1993:20)

La peatonalización articulativa

El espacio público

El ser humano, protagonista principal de los espacios, es sujeto-actor estructurador. Como objetivo se plantea el rescate del sitio del ciudadano, para que pueda desarrollar una cultura urbana individual-colec-

tiva, logrando así la aparición de un espacio socio-comunitario, evitando su fragmentación o reparto, ejercido por actores que se autoadjudican generosamente lugares públicos abandonados.

La búsqueda propone la recuperación de ámbitos reconocidos y aceptados para el desempeño cotidiano, reintegrándoles su trascendencia. Convertir la función Peatonar en mecanismo de apropiación del espacio público permite revalorizar su significado como documento de identidad y memoria de orígenes. La ciudad se presenta, así, como una globalidad reconocible que debe encajar y entrelazarse en cierto orden. Si es posible diseñar un trayecto coherente y prefigurar los pasos de un paseo placentero, entonces la ciudad nos pertenece.

No se busca un orden rígido, estricto, sin opciones, excesivamente pautado, como una armadura de la que no se puede zafar; sino un sistema abierto, flexible, permisivo, para que cada ciudadano pueda descubrir la riqueza y las variantes de un ámbito con el que tiene compromisos y lazos esenciales. Su redescubrimiento solidificará relaciones, estimulará el sentido de pertenencia y traerá paz y sosiego por el reencuentro con los orígenes, evitando esa sensación de anonimato y desarraigo ciudadano. Por eso es importante que la arquitectura histórica se vincule íntimamente con la realidad humana, ya que no vive por inercia, sino por su continua reanimación e interacción con la humanidad.

La calle, hilo conductor de recorridos y permanencias

La calle es el componente urbano más trascendente, dado el rol que ha cumplido siempre en la estructuración de los Centros Históricos. Pero las calles centrales de Asunción, tan degradadas, sólo podrán convertirse en espacios adecuados para la práctica social si se congenian las tradiciones culturales con su realidad.

La calle debe alcanzar también progresos ambientales imprescindibles, pues ha cumplido un papel significativo como sostén de la vida de relación y conector de las espacialidades. La calle nos concierne a

todos y, además, se trata de lo más público; por eso aumenta permanentemente su poder organizador.

Fotografía 9. A pesar de la confusión, un espacio vital



Fuente: Autor

Palma Semipeatonal, columna vertebral del Sistema

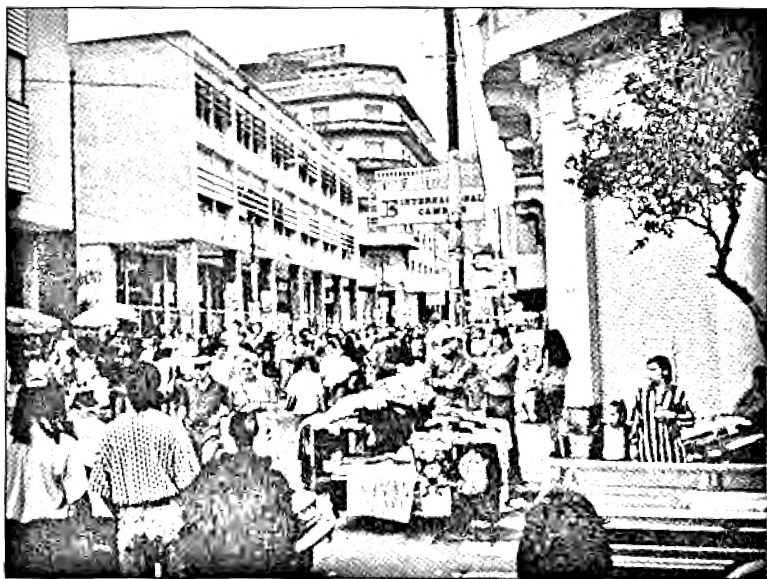
¿Por qué Palma?

La validez de Palma como eje estructurador y sostén del sistema se fundamenta en las raíces presentes y en la memoria colectiva de los habitantes de Asunción, ya que mantiene la condición de *lugar representativo*. Por otra parte, se trata del único *lugar público-calle central* donde se han realizado experiencias de peatonalización, y, finalmente, porque sigue siendo un espacio de gran vitalidad.

¿Cómo Palma?

No se intenta alterar una situación persistente por tanto tiempo, sino corregir deficiencias sin perder valores y recuperando virtudes perdidas, y sin expulsar usuarios, sino atraerlos. No se persigue un ordenamiento reposado, sino uno dinámico. No se busca una conservación del patrimonio *per se*, sino una preservación enriquecida con la utilidad de los espacios recuperados, para que no se conviertan en espacios jubilados, sin uso, sino que sean renovados y capaces de aportar ímpetus vitales. Para lograrlo, Palma tendrá que reorganizarse como columna vertebral de un sistema capaz de recuperar el espacio-tiempo perdido, y asumir su realidad sin provocar el destierro de sus protagonistas sobrevivientes.

Fotografía 10. Palma peatonal, una tradición de 20 años

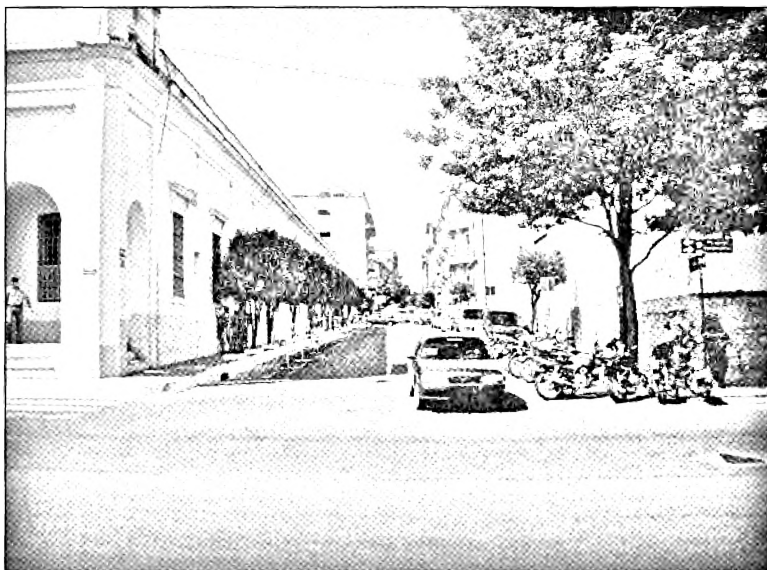


Fuente: Autor

Las vías transversales

El carácter unidireccional que propone el eje estructurador, y su paralelismo con la bahía de Asunción combinado con lugares de alto valor patrimonial, exigen una contrapartida vinculante. Así, las vías transversales serán, en definitiva, el canal y costurador que restablezca los vínculos ancestrales entre la ciudad y su Río.

Fotografía 11. Calles transversales costurando, caso Chile



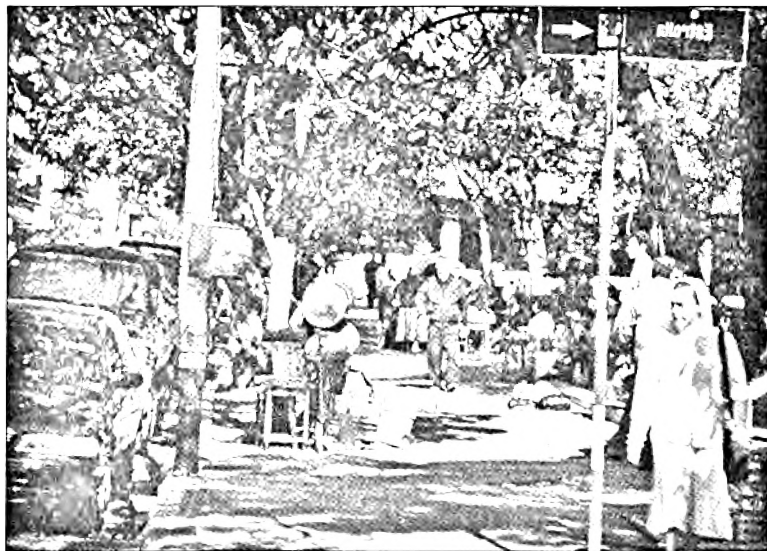
Fuente: Autor

Los grandes espacios abiertos

Insertados en el mismo corazón, persisten espacios de actividad peatonal exclusiva muy valiosos para el Sistema Estructurador Global, ya que actúan como *amortiguadores*, es decir, como albergues transitorios que representan el instante tranquilo, la pausa de la actividad febril, un re-

manso, un recinto protegido. Se sienten como el ámbito donde el desborde vial encuentra un rincón apropiado, una liberación espacial y, además, agregan un desahogo cualitativo para situaciones de estrechamiento, consecuencia de la calle-corredor como tejido urbano persistente.

Fotografía 12. Plazas y parques. Refugio y remanso



Fuente: Autor

Parte III

Caracterización de las vías peatonales

“La ‘calle’ aparece a partir del momento en que los edificios acompañan de manera más o menos fiel el recorrido de la vía sobre sus dos costados, buscando formar un espacio libre lineal. La calle es, pues, la redundancia (...) de dos sistemas: el viario y el edificatorio” (Borieau, 1994:37). La calle-corredor caracteriza al tejido urbano. Su definición mantiene componentes inseparables, plano de base y envolvente verti-

cal, que interactivamente obtienen una cualidad apropiada para la presencia humana, favoreciendo una buena condición ambiental que recupere la envolvente vertical y privilegie el espacio humano.

Palma semipeatonal y sus tres fases funcio-espaciales

¿Por qué Palma Semipeatonal?

El Centro Histórico de Asunción no puede darse el lujo de realizar experiencias que signifiquen un deterioro irreversible. Un fracaso representará su vaciamiento definitivo. Conviene ser prudente en la toma de ciertas decisiones como la eliminación total de la circulación vehicular, dado que:

Fotografía 13. Coexistencia automóvil-peatón



Fuente: Autor

- a. No se tiene asumida una tradición de clausura de la circulación vehicular.
- b. El paraguayo tiene una “cultura” del automóvil.
- c. El peatón actual convive con los automóviles.

Al fin, la semipeatonalización puede significar una etapa dentro de un plan a largo plazo, con situaciones evaluables periódicamente, cuya gradualidad asegure una paulatina concienciación y aporte flexibilidad suficiente que la haga reversible, si es necesario. “El lema es la atenuación del tráfico (...) sobre todo en zonas que (...) son sensibles a las molestias que provocan las altas densidades del tráfico (...) debe adaptarse al medio. Bajo estas condiciones, el tráfico puede compartir la calle con los peatones” (Peters, 1981:53). Disminuir el tráfico motorizado permite la coexistencia según las necesidades del más débil, el peatón, y convierte al automóvil en un huésped tolerado.

¿Por qué la semiespecialización zonal?

Cada espacio recoge costumbres ciudadanas y mecanismos de apropiación reconocidas por su persistencia histórica. Se desarrolla, así, una caracterización zonal basada en tendencias o rasgos tradicionales, sin convertirse en un exclusivismo que atente contra la polifuncionalidad, como en los siguientes casos:

- Tramo Cultural, de Plaza Uruguay a calle Yegros
- Tramo Juvenil-Festivo-Comercial, de calle Yegros a Chile-Panteón de los Héroes
- Tramo Turístico-Comercial, de calle Chile a su remate en el Puerto

Ampliación del espacio peatonal Palma

Acciones en el espacio público

Las administraciones municipales han tomado algunas medidas positivas para el peatón, como el ensanche de las veredas existentes, manteniendo dos carriles para los vehículos y habilitando estacionamientos. Lo que no se observa es una superación de la situación preexistente, probablemente por tratarse de disposiciones aisladas de un Plan integral.

Acciones en el espacio privado

Se requiere la recuperación de normativas de recovas y la promoción de corazones de manzana, por medio de galerías de penetración y canales diversos, para ampliar el radio de acción del espacio público peatonal al interior de los lotes.

Los canales transversales y sus nodos

El eje estructurador presenta situaciones especiales, que derivan de la existencia de espacios públicos relevantes y de cruces clave con vías transversales que conducen al Paseo Costanero:

El Nudo Palma-Chile conecta el eje con el corazón del área fundacional y cívica, y con espacios y edificios institucionales de valor patrimonial.

Fotografía 14. Lido-Bar en Palma y Chile



Fuente: Autor

Canales transversales

- México: ata espacios patrimoniales de interés.
- Yegros: une edificios de carácter cultural.
- 14 de Mayo: incluye la Casa de la Independencia y el Cabildo.
- Ayolas: aporta la Manzana de la Ribera y Palacio de López.

Otras situaciones

La preferencia de la función Peatonar abarca todo el sector Central, y no se descartan acciones puntuales en calles como Estrella o El Paraguayo Independiente.

La cuestión natural

Clima

Ninguna permanencia en el Centro Histórico puede garantizarse si no se regula la incidencia de un clima tan exigente. Para ello, jugará un papel determinante la recuperación de la naturaleza en el espacio público.

Paisaje Natural

Las macrovisiones asociadas al paisaje chaqueño (el Río Paraguay, los grandes espacios abiertos) requieren miradores estratégicamente posicionados, para que la contemplación atraiga visitantes. Esto no descarta la disponibilidad de espacios íntimos, acogedores, tranquilos, como los rincones para la meditación.

Fotografía 15. Panorámica aérea



Fuente: Imágenes Google

Lo que no puede obviarse es una organización que sustente la viabilidad de la acción revitalizadora que se plasmará en un Sistema Estructurador Urbano, casi un modelo lineal basado en un eje estructurador principal, Palma semipeatonal, que funciona como columna vertebral, más una serie de vías transversales a modo de peine, que actúan como sustentadores del imprescindible rescate de la relación Centro-Bahía.

Algunas acciones puntuales directas

La cuadra frente a La Riojana:

- Conserva una recova continua e incluye un sector comercial concurrido, incluso en horas de abandono.

Fotografía 16. La cuadra frente a la Riojana



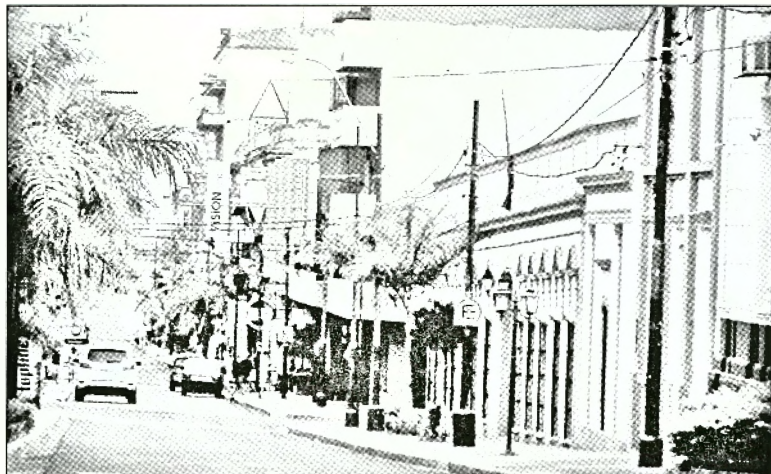
Fuente: Autor

- Instaladas desde hace bastante tiempo, permanecen en el sector las vendedoras de *chipá*, comida típica apreciada por locales y turistas. Esta particularidad la perfila como una cuadra especial, que merece reforzar sus características para bautizarla como el Paseo de las Chiperas.

La cuadra de la Facultad de Derecho:

- Su tipología calle-corredor sin recovas, donde persisten edificios de valor patrimonial y ambiental, la constituye como una envolvente vertical sumamente homogénea.
- Contiene patios con abundante vegetación.
- Tiene carácter cultural-educativo.

Fotografía 17. Facultad de Derecho



Fuente: Autor

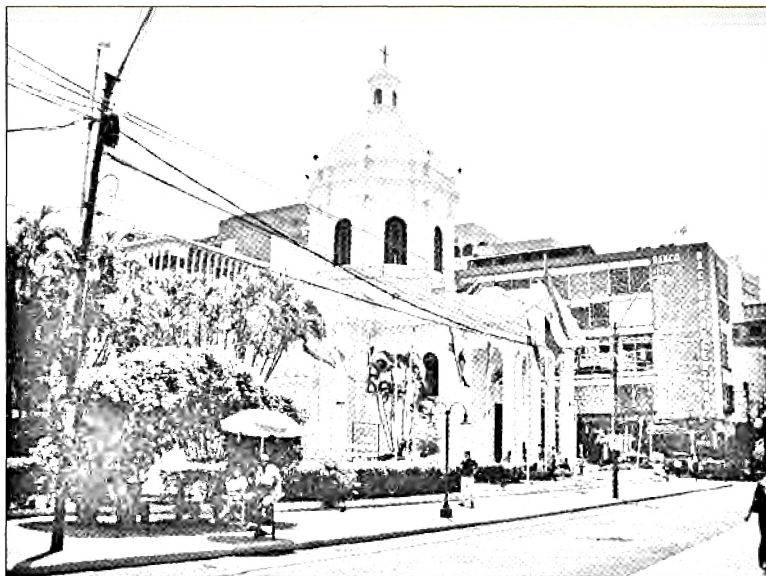
Esta imagen urbana presenta un perfil más tranquilo, una pausa para enriquecerse mentalmente. Acaso como Paseo de las Exposiciones, donde la calle y los edificios públicos, como el Museo de Bellas

Artes y la Casa Lynch, se asocian al arte. Es un lugar para aprender y meditar.

La cuadra frente al Panteón:

- Aparece como un espacio cívico, de reunión y conmemorativo, que aglutina a los ciudadanos en diversas convocatorias comunitarias, en especial aquellas de carácter festivo.
- El edificatorio es semihomogéneo y representa una imagen urbana relativamente valiosa.
- Es un lugar de visita obligatoria para ciudadanos y/o turistas, y mantiene, además, un valor emblemático-simbólico para todos los paraguayos.

Fotografía 18. Panteón de los Héroes



Fuente: Autor

Parte IV

La práctica social y el Centro Histórico de Asunción

“La práctica inviste, socializa, cualifica el espacio: crea, o no, lugares que no son forzosamente (...) los que se han proyectado o diseñado” (Panerai, 1983:191). Los espacios públicos no son espacios huecos e inanimados, perfectamente diseñados. No es un éxito urbano lograr un efecto escenográfico sin gestos de apropiación social. Quienes validan los triunfos o fracasos son los ciudadanos, al invadir y llenar los espacios con su vitalidad, en una atmósfera animada por la presencia humana compartida. Por esto, la acción se orienta a la búsqueda de espacios atractivos, llenos de carácter y, sobre todo, animados por la presencia humana.

Fotografía 19. Espacio público incautado



La usurpación del espacio urbano

Los modos de apropiación siempre representan las características socio-demográficas y urbanas, e incluyen actores sociales que sobreviven en un ambiente que deben entender, y al que deberían respetar y dignificar. Sorprenden, por ello, algunas formas de agresión espacial que demuestran poco arraigo, uno de los factores necesarios para establecer fuertes vínculos con el sitio. *Véase Fotografía 19.*

En el Centro Histórico de Asunción, aún no se ha formado una conciencia colectiva que permita que monumentos, edificios, conjuntos, espacios y paisajes sensibilicen el archivo mental de los pobladores, y sean capaces de generar un símbolo que desarrolle el sentido de pertenencia. Las convocatorias que servían de excusa para el encuentro se han ido diluyendo, faltan espacios acogedores que las faciliten, e incluso los edificios de valor histórico y/o urbano-arquitectónico han dejado de representar hitos de interés individual-colectivo en medio de una verdadera confusión visual. Pero aún es necesaria la creación de condiciones para la inserción del ciudadano y la promoción de mejores formas de comunicación e intercambio.

Los actores principales y su comportamiento

Los residentes

En las últimas décadas se acentuó el proceso de tercerización formal e informal del sector, alterando patrones históricos de asentamiento. Se perdieron mecanismos de apropiación del espacio público que estaban asociados a ciertas pautas culturales de pobladores que lo usaban como extensión de las actividades domésticas rutinarias.

La rotación de usuarios del sector requiere compensaciones, por lo que es útil generar condiciones para acoger a una población permanente que lo utilice como la sala de su propia vivienda, un lugar de encuentro cotidiano. Esta costumbre se ha perdido, lamentablemente,

por la especialización funcional-comercial que trastornó los modos de ocupación del espacio público. La incorporación de programas habitacionales en los Centros Históricos es un recurso de revitalización y una respuesta a otros temas como el vaciamiento y la degradación.

Los transeúntes

La coincidencia con el centro administrativo-financiero implica fuertes oscilaciones diarias de usuarios. En contrapartida apareció una de las escasas experiencias colectivas de peatonalización de una parte del Centro Histórico: la denominada palmeada de los sábados por la mañana, que permanece aún en la memoria de sus habitantes, como vivencia de un ritual comunitario perdido que sirvió para demostrar que sólo se necesitan oportunidades y condiciones adecuadas para que los actores sociales se apropien de los espacios públicos.

Fotografía 20. Sector muy concurrido



Fuente: Autor

Los semirresidentes

Los semirresidentes son una categoría especial de habitantes, llamada popularmente “vendedores ambulantes o callejeros”, resultado de la compleja realidad socioeconómica de países que padecen un alto grado de desocupación, que se agrava por el escaso nivel de preparación para un mercado laboral basado en la competencia y una pobreza heredada históricamente. Además, en el caso de Asunción, es una respuesta rápida del emigrante interno³ para su inserción urbana. Representa incluso una peculiaridad local, remarcada por la presencia de chiperas en La Riojana, cambistas del Wall Street local, indígenas en el Panteón de los Héroes.

Fotografía 21. Vendedores ambulantes



Fuente: Autor

3. La gente que llega a las ciudades necesita un trabajo y una casa. Luego requiere el resto de los beneficios que ofrece la ciudad: variedad, educación, esparcimiento.

Esta franja de pobladores-usuarios de alta permanencia actúa como amortiguadores de los picos mínimos de uso, proporcionando usuarios que disminuyen los efectos de vaciamiento. Tienen, además, una gran capacidad de adaptación, y no se les puede negar cierto sentido de pertenencia hacia el sitio que les proporciona medios de sobrevivencia, aunque exhiban el estigma de su persistente marginalidad por su instalación en zonas en permanente conflicto. Sin embargo, es un grupo capital para la revitalización; ya que media entre situaciones críticas.

Fotografía 22. Indígenas ofreciendo artesanías



Fuente: Autor

Finalmente: Peatonar

Circular está en la base misma de la función Peatonar. Pero no se trata sólo de eso. Incluye, además, una cualidad ciudadana más compleja que deriva en un recorrido con sentido urbanístico. En realidad es una actitud que evoluciona como experiencia colectiva y transforma un estilo acelerado y tensionado de consumir espacios.

Obviamente, la mayor disponibilidad espacial-peatonal facilita una mejor cualidad ambiental y abre un amplio abanico de oportunidades. Pero debe quedar claro que no se trata sólo de ganar espacio para el peatón, acaso una condición necesaria para lograr el objetivo final. Se busca una verdadera reconquista espacial, una cruzada liberadora del ser humano. Peatonar hace referencia directa a una forma especial de apropiación del espacio público sin ninguna función específica. Se relaciona, en todo caso, con una condición, particular del ciudadano, de disfrute y apropiación, que abarca maneras efectivas de ejercitación, recorrido y permanencia, y que persigue la apreciación del entorno y el sitio.

Representa un estado de intercambio sensorial completo entre el ser humano y su medio, sea éste natural o artificial, para que el ciudadano recupere el *sentido de lugar* por medio de un proceso de sensibilización inducida, rescatando de su memoria retazos de prácticas que conformaron una verdadera red de recuerdos experimentados o heredados.

Sin embargo, Peatonar tampoco se trata de un movimiento errático, casual, aleatorio, aunque en ocasiones pueda producirse así. Se requiere, para su pleno goce, de la existencia de una estructura básica, mínima, pero flexible, que ordene y organice la movilidad humana y estructure espacios, que permita apreciarlos pensando en su carácter simbólico como resultado de haberse convertido, a través del tiempo, en el lugar democrático por excelencia, en un contenedor urbano capaz de gestar la participación durante acontecimientos o eventos de trascendencia colectiva.

Las condiciones adecuadas para que el Sistema Estructurador funcione incluye, además, el rescate del patrimonio natural-cultural exis-

tente, mediante una eficiente acción preservadora, y la formación de una conciencia ciudadana para la apreciación de los valores urbanos.

Por último, y por el carácter congregante que tiene todo espacio social y cívico, no debe admitir discriminaciones, ni se necesita un estado de concentración especial para apreciar sus valores patrimoniales. Puede ser sólo parte de una actividad cotidiana, casi rutinaria, durante la cual Peatonar resulte otra forma de desarrollar tareas habituales.

“La ciudad es el escenario de la vida y de todas las vidas, encierra la historia de todas las historias, la habitamos, la disfrutamos de amor y silencio. Sentimos la infinita necesidad de besarla con los pies, de tocarla con los ojos” (Escobar, 1994:90). Esa idea de *besarla con los pies* debe ser convertida en una consigna de centralidad y estímulo suficiente para que el Centro Histórico de Asunción recupere su valor tradicional como espacio-símbolo y sea disfrutado colectivamente.

Sólo sobre estas bases se podrá construir un Centro Histórico cuya estructura peatonal y la preservación de su patrimonio sean el motor para mejorar la calidad de vida donde sus habitantes refuerzan el sentido de pertenencia a un espacio que estimula su identidad ciudadana; permitiéndoles reconocerse —con orgullo— como parte integrante del lugar a través de la persistencia y rescate de los objetos urbano-arquitectónicos.

Se trata de una ardua tarea de concienciación que tiene sus fundamentos en la participación activa y la formación de opinión pública, como parte de un difícil y continuo proceso que resulta insoslayable para que el espacio central no sea, finalmente, manejado por intereses que persiguen lucros propios y se interesan muy poco por el sentir comunitario.

Bibliografía principal citada

- Brambilla, R., Longo, G., 1989, *Centros urbanos peatonales*, Editorial Oikos-tau S.A., Barcelona.
- Foglia, M.E., 1992, *El tejido urbano y el diseño*, Editorial Arquna, Asunción.
- Foglia, M.E., 1994, *La Inserción del futuro en el tejido histórico*, Editorial Arquna, Asunción.
- Naselli, C., 1992, *De ciudades, formas y paisajes*, Editorial Arquna, Asunción.
- Panerai, P., Depaule, J.Ch., Demorgon, M. et al, 1983, *Elementos d'análisis urbano*, Editorial Fareso S.A., Madrid.
- Peters, P., 1981, *La ciudad peatonal*, Editorial Gustavo Gili S.A., Barcelona.

Bibliografía complementaria

- Aymonino, C., 1993, *El significado de las ciudades*, en CEA, editor, *El significado de las ciudades. Fragmentos*, OLCEDA, Córdoba.
- Borie, A. y Denieul, F., 1994, *Método de análisis morfológico de los tejidos urbanos tradicionales*, Editorial UNESCO, París.
- Cullen, G., 1981, *El Paisaje Urbano: tratado de estética urbana*, Editorial Blume, Barcelona.
- Le Corbusier, 1981, *Principios del Urbanismo: La carta de Atenas*, Editorial Ariel, Barcelona.
- Lefebvre, H., 1970, *La revolución urbana*, Alianza Editorial, Madrid.
- Lynch, K., 1960, *La Imagen de la ciudad*, Editorial Infinito, Buenos Aires.
- Roca, M.A., 1990, *Lugares urbanos y estrategias*, Editorial Nobuko, Buenos Aires.
- Rossi, A., 1966, *La arquitectura de la ciudad*, Editorial Gustavo Gili, Barcelona.
- Waissman, M., 1990, *El interior de la historia*, Editorial Escala, Bogotá.

Waissman, M., 1985, *La estructura histórica del entorno*, Editorial Nueva Visión, Buenos Aires.

Revistas, Folletos, Diarios, Publicaciones varias

Alexander, Ch., 1968, *Nuevas Ideas sobre diseño urbano*, Cuadernos Summa, Nueva Visión 9.

Escobar, R. y Vendrasco, A., 1994, *Montevideo, diciembre, tres versiones*, Revista Trazo 26.

Galeano, E., 1996, "La religión del automóvil", *Semanario Brecha*.

Galeano, E., 1996, "El fin de la carrocracia", *Semanario Brecha*.

Giedion, S., 1951, "El corazón de la ciudad", *VIII CIAM*.

Gutiérrez, R., 1989, "Los Centros Históricos de América Latina", página 8, *Sumarios*, No. 132, Ediciones Summa, Buenos Aires.

Sábato, E., 1980, *La Nación*.

Waissman, M., 1982, *La Nación*.

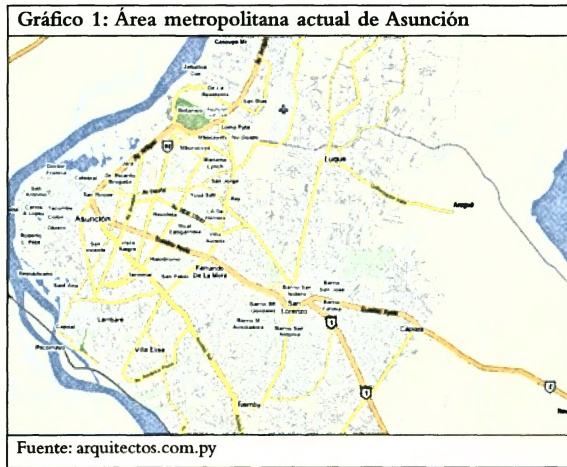
Aproximación al imaginario urbano de Asunción

Carlos Sosa¹

Notas iniciales

En el marco de la centralidad urbana contemporánea, asumida en una de sus dimensiones como la sistemática complejidad y transfiguración de la ciudad postindustrial en megaciudades, y la consecuente dispersión y multiplicación de centralidades alternativas, abordar el problema del imaginario como instancia de construcción de sentido supone considerar dos de los modos en los que puede llevarse a cabo: la ciudad como materialidad plena y lugar de la simbolización –la imagen codificada– y el imaginario –dimensión creativa y productora de sentido–.

1 Arquitecto por la Facultad de Arquitectura Diseño y Arte de la Universidad Nacional de Asunción. Doctorado –en curso– en Metodologías de Investigación en el Ámbito de las Artes Plásticas y Visuales (Universidad de Granada, España y Universidad de Misiones, Argentina). Segundo ciclo culminado, período de docencia 2003. Profesor Adjunto de Historia de la Arquitectura I. Profesor Asistente de Historia del Arte Paraguayo en el Instituto Superior de Arte (ISA). Docente Técnico del Instituto de Historia, Facultad de Arquitectura, en la Universidad Nacional de Asunción. Profesor Encargado de la Cátedra de Crítica de la Arquitectura, Carrera de Arquitectura, en la Universidad Americana de Asunción. Profesor Encargado de Cátedra Estética Arquitectónica, Carrera de Arquitectura, Universidad Católica Nuestra Señora de la Asunción.



La complementación de estos dos modos permitiría lecturas más transparentes de las diversas maneras en que el imaginario crea alternativas de adecuación a los cambios, a veces radicales, de la estructura profunda de la experiencia urbana, cuya descripción atenta resulta imprescindible para resaltar algunos de sus elementos: la memoria, los valores y las estrategias de simbolización en la complejidad cultural, tecnológica y ambiental de hoy.

La contribución teórica y metodológica de muchos estudiosos de lo urbano abrió posibilidades para avanzar en las estrategias de abordaje de la ciudad moderna, la de la información y la de la globalización económica. En este proceso universal, tanto las ciudades medianas como las metrópolis se vieron afectadas no sólo en su fisicidad, sino también en su significado histórico y sus expectativas de futuro. Por ejemplo, Kevin Lynch, en *La imagen de la ciudad*, proporciona un método de análisis e interpretación sobre cómo opera en la ciudad, desde las estructuras de lo visible y lo imaginado. Por otro lado, algunas aproximaciones a lo urbano fueron contribuciones provenientes de cartografías, de relatos fundacionales, de la literatura, de la canción y de las visiones urbanas en las artes visuales.

A fin de cuentas, la ciudad es el escenario activo de la ficcionalidad de sus habitantes, traspuesto a niveles de correspondencia de funcionalidad e integración de actividades e intereses compartidos o contrapuestos.

Las ciudades policéntricas contemporáneas, productos de la tensión centro-periferia típica del capitalismo en sus diversas etapas de desarrollo, tienden a desintegrar la gravitación histórica de la centralidad y a exacerbar la ambigüedad coyuntural que las constituye, aunque en origen provengan de estrategias y necesidades supletorias provocadas por la expansión descontrolada de la mancha urbana, tanto en la megalópolis como en los fenómenos urbanos de menor expansividad.

El caso de Asunción, capital de Paraguay, se inscribe en la segunda clasificación. Su expansión, fenómeno que se acelera desde la década de los años setenta con el boom de Itaipú, desborda sus límites y confunde su identidad y funcionalidad con otros centros periféricos afectados por la conurbación sostenida. Por tanto, términos como *centralidad* serán afectados de forma permanente, y se percibirán en desajustes estructurales significativos que pondrán al borde de la desintegración la preponderancia de la capital como ciudad rectora.

Uno de los objetivos de este trabajo es considerar los sectores de la ciudad como campo de investigación —con orientación descriptiva y analítica— del fenómeno de transformación integral que la afecta, atendiendo los factores que influyen en el proceso: barrios, plazas, calles, edificios y monumentos, topografía y agua y paisaje. Estos factores, mirados desde el mecanismo del imaginario, favorecen cruces e interacciones generadores de ideas y estrategias, para controlar el poder erosivo de la especulación urbana y los equívocos políticos sobre los valores materiales y espirituales que la ciudadanía comparte y tiende a promover a través de la historia.

La materialidad de los sectores trabajados permite contrastar, desde el marco de las expectativas simbólicas e identitarias, el valor y el sentido de los lugares en el imaginario de los pobladores con la voluntad real de conferirles diversos modos de apropiación social:

institucionalidad y monumentalidad, diferenciación e integración de lo público y lo privado, lo sagrado, lo profano y lo ambiental, expresados en jerarquías estéticas específicas propias de la iconografía asuncena.

La exposición inicial de las estrategias de análisis plantea organizar esquemáticamente las diferentes miradas sobre la historia de la ciudad, es decir, la memoria, la tradición, los usos y las prácticas sociales extendidos. Por su lado, el imaginario de la literatura y el arte se integra a través de su función descriptiva como espacio de simbolización.

La consideración metodológica atiende el concepto de imaginario desde aportes tales como el de Gilbert Durand, quien define el imaginario como “la inevitable re-presentación, la facultad de simbolización de la cual emergen continuamente todos los miedos, todas las esperanzas y sus frutos culturales desde hace aproximadamente un millón y medio de años, cuando el homo erecto se levantó sobre la tierra” (Durand 1994: 77). Es claro entonces que el imaginario funciona sobre la base de las representaciones de la realidad material, como imágenes mentales o conceptos. Néstor García Canclini complementa el sentido del imaginario a través de la definición lacaniana de lo simbólico².

Se asume que la atención al imaginario de la vida en comunidad urbana, heredada de otros imaginarios y hoy patrimonio colectivo, avivaría el compromiso de sostenerlo ante el avance inevitable de concepciones ajenas e indiferentes a la tradición (la manera en que el ser se posiciona en el tiempo y el espacio habitable, lo que crea y monumentaliza) y los intereses específicos.

2 Simbólico: conjunto de repertorios de símbolos con que una sociedad sistematiza y legaliza las imágenes de sí misma, y también se proyecta hacia lo diferente. (Néstor García Canclini, *Imaginario urbano*, Buenos aires, Edudeba, 2005, p. 101).

La ciudad imaginada en los relatos históricos

Primer nivel: imaginario fundacional e independiente

Historia de mi ciudad, de Carlos Zubizarreta, imagina el acto fundacional de la ciudad de Nuestra Señora Santa María de la Asunción en el marco de una naturaleza benigna y casi paradisiaca, el 15 de agosto de 1537. La bahía, recodo sereno y azul del río Paraguay, acogió en sus costas barrancosas a los españoles que cumplieron el rito fundacional, detallado en los documentos reales, materializado en el cuadrilátero de empalizadas –circundada por fosos– y en la erección de sus primeras instituciones simbólicas: “En el centro plantaron el rollo y construyeron con maderos una casa rústica y espaciosa techándola con paja, a la cual adosaron una pequeña iglesia coronada por cruz de madera, bajo la advocación de la encarnación de Cristo. Nada más que eso era la casa fuerte” (Zubizarreta 2007: 23).

Esta ceremonia fue atestiguada por los naturales, en una actitud llamativamente conciliadora y en la que encontramos muchos de los elementos históricos con los que la imagen integral de Asunción fue elaborada y transmitida como origen y legitimación identitaria: natural, fértil, pacífica y hospitalaria, salvo la furia eventual de la naturaleza y la ambigua condición del carácter de sus naturales.

Soldada a las aguas del río y mirando el vasto Chaco nació el centro urbano, que en 1541 se convirtió en el primer Cabildo de la Provincia Gigante de las Indias, configurado con las primeras instituciones civiles, militares y religiosas.

Fotografía 1. Panteón de los Héroes



Fuente: Autor

En 1821, el Doctor Francia, entonces Dictador Perpetuo de Paraguay, operó sobre la estructura orgánica general delineando la Asunción reticular, cuya huella original sobrevive en lo que hoy se denomina La Chacarita³.

Más tarde, la estructura franciana acogió en su geometría ortogonal la transformación que sufrió la ciudad en la era lopizta (1844-1870). Carlos Antonio López imaginó la ciudad, enmarcada por su revolución socio-económica y cultural, bajo el régimen urbano de las nacientes capitales políticas de la Europa liberal, y cambió el rostro del antiguo Fuerte. Por ejemplo, la arquitectura del poder resignó el espa-

3 Barrio humilde ubicado en la Bahía de Asunción, cuyo origen se remonta a los tiempos coloniales. Algunos historiadores, según documentos, se refieren al lugar desde inicios del siglo XVI.

cio de articulación entre lo público y lo privado, propio de la era colonial y francista, y definió la fachada, *frente azotea*, –sucedáneo de la galería frontal pública– como símbolo del orden liberal en ciernes. Por esto los primeros palacios de la ciudad, construidos con los más finos materiales nobles como indicio civilizatorio incuestionable, se construyeron bajo la impronta estilística neorenacentista, como símbolo del gusto refinado de la primera burguesía nacional. A su modo, los programas de tinte social, político y de la incipiente industria se afanarían por alcanzar la síntesis formal que las ubicase en el consenso del progreso urbano generalizado.

Por primera vez la ciudad fue el lugar de los intercambios simbólicos intensos, y el imaginario espacial provino de concepciones que pusieron a raya a la dominante funcionalidad. Con todo, lo religioso y lo político no fueron relegados hasta consolidar y enlazar los procesos de identificación de alcance social que, a la larga, sobrevivieron a la catástrofe bélica de la Triple Alianza (1865-1870), e integraron el paisaje contemporáneo de la ciudad.

Por su parte, el agua y el paisaje, siempre admirados y comentados por quienes conocieron y entendieron la importancia de este recurso más allá del pintoresquismo, forjaron uno de los imaginarios más potentes de la naciente ciudad: los paseos en barcazas eran el lugar común de las clases dominantes, ávidas de los placeres que promete la exuberancia de la naturaleza. Además de aportar recursos económicos, el agua fomentó intercambios en diversos niveles de información y cultura. Finalmente, los pintores y poetas complementaron el imaginario del lugar privilegiando la transparente luminosidad y el estimulante colorido de la flora.

Segundo nivel: imaginario de postguerra

A inicios del siglo XX, Asunción cambió lentamente su fisonomía. Durante la Era Liberal⁴ mejoró la economía paraguaya, lo que se reflejó en las transformaciones urbanas: “Era Asunción por entonces una aldea con pretensiones de ciudad (...) Estrella era la calle de las tradicionales familias de arraigo, afincadas algunas de ellas desde antes de la guerra (...) La calle Palma era –como ahora– poco menos que comercial (...) Los grandes bailes en el Palacio de Gobierno, en el Teatro nacional o en el Centro Español (...) Las familias principales llegaban en auto, propio o de alquiler (...) Allá por 1906 –o quizá fuera por 1907– hizo su aparición en las calles de la ciudad el primer automóvil (...) Hasta entonces, no hubo más medio de transporte colectivo que el tranvay (...) Más allá de la calle Brasil comenzaba la ciudad a poblarse de quintas, con estatuitas baratas en el jardín, flecos de pasto inglés en los canteros de albahaca y pensamientos, rejas trenzadas con santarritas, árboles frondosos de sombra acogedora, patio enladrillado con el colonial aljibe y glorieta para los coloquios íntimos a media tarde (...) Hacia fines del año 1912, Asunción presenció por vez primera el vuelo de un avión sobre tierra paraguaya; era su piloto el francés Marcel Paillette” (Bray: 2007, 75–84).

Estas descripciones destacan el acelerado proceso de cambio que afectó a la ciudad en la primera década del siglo XX, pues acababa de ingresar tardíamente al orden del progreso que alentaba la expansión del liberalismo económico de entonces. Por esto, la dinámica urbana, simbolizada en la presencia automotriz y el advenimiento de la aviación comercial, no es menos significativa en el desborde de los límites históricos de la ciudad. En cualquiera de los casos, la estética pequeño-burguesa fue una novedad conseguida e identificada plenamente con la cultura liberal en pleno ejercicio del poder.

4 Época entre 1904 y 1940, en que Paraguay fue gobernado por el Partido Liberal, fundado en 1887.

La ciudad de la Postguerra del Chaco correspondía a la hegemonía del Partido Colorado⁵, dictadura de por medio, y al advenimiento de la economía promovida por el Emprendimiento Binacional Itaipú⁶. De hecho, estas transformaciones iniciaron procesos desmesurados sobre la estructura de Asunción, cuyos resultados dispares se abordarán en los próximos capítulos.

Asunción y la imaginación del artista

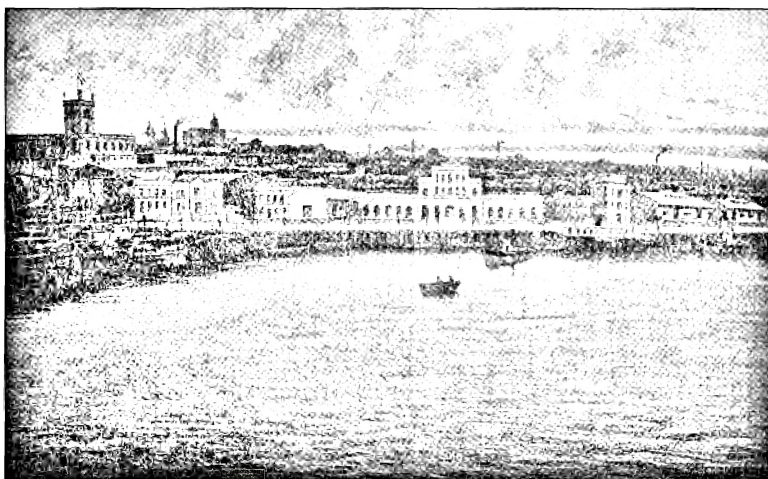
Con seguridad, mucho de lo que imaginamos de la ciudad procede de ficciones del mundo del arte, o de modos alternativos de acceder al conocimiento de la ciudad. La ciudad representada condiciona en el observador significados dominantes al momento de experimentar la ciudad real. Por esto, el placer producido al experimentar la ciudad está sensiblemente vinculado al imaginario estético que le da origen y sentido.

La Asunción pintada por artistas de diferentes épocas plantea cuestiones interesantes. Por ejemplo, el afán de trabajar en torno a determinados elementos urbanos que constituyen hitos urbanos llamativos, o representar anécdotas específicas en el espacio de la ciudad y sus modos de consunción: el ocio, la política, la marginalidad y sus formas peculiares.

5 Nucleación fundada en 1887 que funcionó como ala de tinte social y alternativa al Partido Liberal. Ambos partidos políticos definieron por más de sesenta años el bipartidismo clásico en Paraguay.

6 Emprendimiento hidroeléctrico entre Brasil y Paraguay. Las obras duraron diez años: 1973-1983.

Ilustración 1. Puerto de Asunción



Autor: Hector Daponte

La calle, la plaza y el barrio habían obsesionado a los artistas de la primera modernidad y, al representarlas, el énfasis se especializaba en figurar la importancia jerárquica espacial. Por esto, era común que Ignacio Núñez Soler⁷ pintase tanto la calle Palma como la Plaza Uruguaya y las fiestas patronales, acaso consciente del simbolismo de estos espacios públicos de representación: la calle Palma, por ejemplo, representaba el poder económico diferenciador propio de los anhelos y afanes de la pequeña burguesía dominante; pero en el imaginario de este artista sindicalista y naíf, esta vía comercial, de clara estética liberal y capitalista, fue transfigurada por la espontaneidad expresiva en un espacio participativo social, diverso y conciliador. En cualquier caso, lo que interesa es destacar el poder ficcional de un espacio público compartido como lugar ciudadano.

7 Ignacio Núñez Soler, pintor moderno paraguayo, militó en el sindicalismo durante su vida laboral y artística.

Héctor Da Ponte⁸ pintó los primeros paisajes urbanos, y su estilo fue asumido por artistas de generaciones posteriores, por lo menos hasta la primera mitad del siglo XX. Una de sus pinturas representa una vista luminosa del puerto de Asunción, cuyo fondo estaba constituido por los edificios más importantes de la ciudad en esa época.

La idealización extrema de la ciudad progresista, vinculada al río Paraguay a través del puerto, muestra un orden en torno a paradigmas arquitectónicos dislocados en virtud de lo jerárquico y representativo. Esta estrategia produjo exaltaciones peculiares de la modernidad en ciernes, como símbolo de la universalidad civilizatoria por fin alcanzada.

Fotografía 2. Centro Histórico Contemporáneo



Fuente: Autor

8 Nació en Italia, llegó a Paraguay a fines del siglo XIX y murió en Asunción en 1956.

Del mismo modo, Pedro Di Lascio⁹ se obstina en mostrar, desde otra perspectiva, la complejidad del Centro Histórico de la ciudad en pleno proceso de transformación. Al dislocar en la estructura urbana representada el Panteón Nacional de los Héroes, busca resaltar el valor histórico patrimonial del monumento entre las construcciones más modernas, pues éstas debilitaban la función identitaria de los edificios de carácter histórico con que se había configurado el antiguo casco histórico fundacional.

Cuando la cámara fotográfica y otros medios tecnológicos de estética contemporánea se hicieron de partes de la ciudad, el registro enfatizaba el imaginario urbano fracturado y crítico de la ciudad integrada a la cultura de la globalización y la degradación ambiental.

Imaginarios contemporáneos de Asunción, mirada fragmentaria

Cerrada la década del setenta, Asunción alteró profundamente su paisaje. De la marcada horizontalidad, afectada por la sinuosa topografía natural de asentamiento, pasaría a una sostenida y expansiva verticalidad configuradora del nuevo perfil de la capital, que iniciaba así la marcha hacia lo moderno. Los bloques hormigonados de las torres, símbolo cosmopolita *per se*, disputan al viejo territorio urbano el derecho a la espacialidad contemporánea, como modo renovado de concebir la habitabilidad en condiciones de interacción específicas, que una mirada atenta ordenaba e interpretaba en función de la imagen percibida: lo horizontal y lo vertical, en plena puja territorial, establecían claramente las diferencias funcionales y jerárquicas del imaginario transformador.

En esta operación histórica, Asunción resignó mucho de su acervo edilicio-monumental simbólico, lo que desconfiguró la cohesión espacial del centro histórico, consolidado en la hegemonía liberal de los primeros cuarenta años del siglo XX. Por esto, los vacíos urbanos

difícilmente compensarían, aun con programas alternativos, la fisura en el sistema de referencias espaciales y en la figuración arquitectónica simbólica. Salvo casuistas aisladas, la nueva arquitectura estaba lejos de constituir y legitimar lo que la estética simbólica moderna, casi programática, había contribuido al conjunto social.

El caudal económico, producto de la construcción de la Hidroeléctrica Itaipú (1974-1984), aceleró procesos de transformación urbana en Asunción¹⁰. Incluso los cambios de su área metropolitana pueden explicarse desde esta circunstancia. Entre otras cosas, Gustavo Laterza señala que “El apremio por realizar ‘obras de progreso’ irrumpió asimismo en las municipalidades (...) En esta década se instalan en Asunción los primeros semáforos no experimentales (1974) (...) y se lleva adelante, en medio de escandalosas denuncias, la erección de un viaducto sobre la avenida General Santos, atravesando la de Eusebio Ayala (1974)” (Laterza:1995, 350). Desde entonces, la migración y la especulación darían cuenta del crecimiento de la ciudad y su transformación en un enclave central de imaginarios inestables: la ciudad moderna de Asunción terminaría reflejando los vaivenes de sus recursos y la fractura de sus valores naturales e históricos. Y por otro lado, la multiplicación de zonas marginales, los barrios de los *nouveau riche* y la construcción moderna oficial cerrarían el panorama de la Asunción de los imaginarios contrastados.

La Chacarita, sueño y pesadilla entre el agua y la ciudad

Los especialistas que prestaron atención a la historia de este barrio¹¹, al parecer fundacional, coinciden en la dificultad que supone establecer

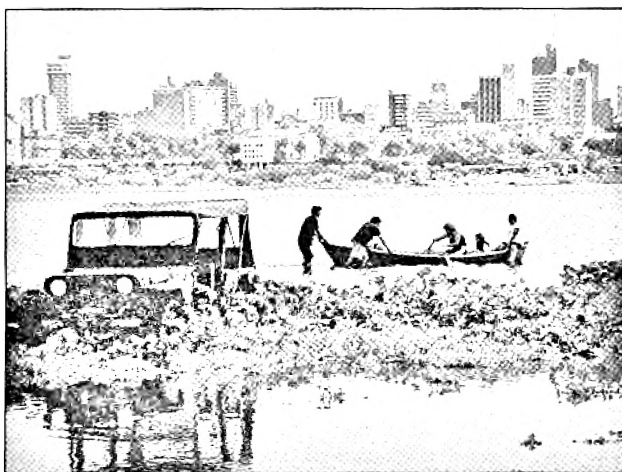
10 Téngase presente que el emprendimiento binacional Itaipú desarrolló paralelamente polos urbanos de frontera: Ciudad Presidente Stroessner, hoy Ciudad del Este, en el lado paraguayo; y Foz de Yguasú en el lado brasileño.

11 El barrio constituye la unidad intraurbana en que históricamente la trama socio-cultural se compatibiliza con la trama biofísica de soporte (José Barbagallo, *Ciudad y Arquitectura-apuntes para la cultura urbana y el quehacer disciplinario*).

sus condiciones de origen. Salvo escasos documentos historiográficos, la memoria del lugar fue construyéndose con relatos orales y otras contribuciones vinculadas a leyendas y citas ocasionales en el imaginario popular. Con todo, el asentamiento inscribe su nombre e identidad en los anales de Asunción, a la que dotó por contraste físico y cultural de imagen diferenciada.

Dotada de espacios institucionales propios, la comunidad chacariteña se configuró con elementos peculiares de lo marginal: construcción precaria y carente de monumentalización, y orden espontáneo en la trama orgánica que pudo burlar la operación franquista¹² de 1821. Hoy, bajo el avance de la intervención en la denominada Franja Costera (1992), ubicada en el frente de río de la ciudad y afectando positivamente a todo el barrio, el desafío al imaginario integral de esta comunidad ocupa gran porcentaje de la reflexión sobre esta excepcionalidad urbana.

Fotografía 3. Asunción desde la bahía



Fuente: carlosmoreirauruguay.blogspot.com

12 El Dr. Francia, entonces Dictador Perpetuo, operó sobre la estructura orgánica original de Asunción transformándola en una ciudad ortogonal, en 1821.

Es posible que en su excepcionalidad encontremos pistas para orientar los términos de relación, como alternativa a los esfuerzos políticos que pretendían desalojar el enclave estimándolo como un espacio potable para la inversión urbana a expensas de su historia, peculiaridad y posible proyección hacia formas más conciliadoras de la dignidad urbana. Quizás el imaginario de esta forma de lo urbano, peculiaridad cultural por excelencia, contribuya a enriquecer las alternativas de la ciudad contemporánea, dirigidas a la creación de proyectos abiertos, sostenibles, participativos y condicionados en función de las siguientes expectativas: reconocimiento y valoración de la diferencia, dignidad ambiental, fomento de inversiones medianas y especializadas e incorporación en el circuito de los proyectos de desarrollo territorial.

Refiriéndose a las características significativas del lugar, Laterza señala “Que los vecinos han subdividido este oblongo territorio con designaciones que vienen a señalar barriadas internas... *Nuestra Señora de la Asunción, 3 de Febrero, Punta Carapá, Oriental, Paraguarí, resistencia, San Blas y San Felipe*” (Laterza 1995: 319). Vale comentar, además, que esta operación sobre el espacio expresa formas de concebir lo existencial desde lo topográfico y paisajístico, vinculándolos a las jerarquías económicas y jurídicas. La Zona Alta y la Zona Baja, por su lado, designan cuestiones de prestigio y poder (Laterza 1995: 320).

De los estudios especializados sobre La Chacarita publicados en los últimos veinte años, quizás podamos recoger aspectos estructurales desde lo sociológico, lo político y lo económico que, en el cruce con variables socio-históricas y culturales, alienten interpretaciones y consideraciones para valorar la marginalidad, como un desafío al compromiso de inclusión de la diferencia, desde una voluntad social antes que de una meramente crematística.

Arquitectura e imaginación moderna

El 15 de noviembre de 1961, en un acto protocolar y de trascendencia socio-cultural, el Dictador Alfredo Stroessner inauguró el fla-

mante edificio del Hotel Guaraní. Pocos sospechaban que detrás de esta escena protocolar el poder político asociaba, conscientemente o no, la idea de progreso y transparencia gubernamental con la estética funcional moderna.

El prisma triangular de trece niveles, que casi como un panóptico dominaba la escena de Asunción durante la década del sesenta, se posa sobre pilotes, delinea en el horizonte su azotea esculturizada y cubre su superficie con parasoles metálicos, mecanismo que le permite vincularse a la luminosidad de la capital tropical. De hecho, la descripción resalta la filiación corbusiana de este objeto urbano paradigmático que, a la larga, minaría el imaginario asunceno e integraría, casi con hegemonía, el conjunto de edificios que dota de peculiar identidad a la ciudad moderna de Asunción. Así, la estrategia de difusión y promoción políticamente programada de la imagen del edificio a través de medios publicitarios, las postales turísticas y el anverso del billete de cinco guaraníes promovieron la consolidación identitaria temprana y sostenida en el tiempo.

Fotografía 4. Hotel Guaraní en 1961



Fuente: postalesinventadas.blogspot.com

Otras consideraciones sobre el Hotel Guaraní permiten entenderlo en el marco de la teoría planteada por Kevin Lynch. Según este autor, “Los mojones, los puntos de referencia que se consideran exteriores al observador, constituyen elementos físicos simples que en escala pueden variar considerablemente (...) Como el uso de mojones implica la opción de un elemento entre una multitud de posibilidades, la característica física clave de esta clase es la singularidad, un aspecto que es único o memorable en el contexto” (Lynch: 1998, 98). Lo interesante, por tanto, es el edificio inserto en la trama del Centro Histórico de Asunción en función referencial y distintiva, cuya singularidad permite al observador construir mapas mentales.

Si se enumeran los factores que contribuyeron al poder seductor del edificio, se destaca, primero, que se funda en la transparencia funcional manifiesta en la forma pura y en la exposición de los materiales modernos: el hormigón estructural, el aluminio anodizado y los cristales templados; en segundo lugar muestra la belleza funcional como símbolo del avance de la sociedad tecnológica; y, por último, expone la forma moderna como metáfora de la transparencia ideológica.

Resulta inevitable reparar en la delicada atención que dedicó el diseño al espacio de articulación entre lo público y lo privado. El espacio de recepción en la planta de suelo es simple y rotundamente una metáfora de las recovas o galerías históricas que conformaron el espacio de transición en el origen de Asunción, y en las que se llevó a cabo el gran ritual de los primeros intercambios simbólicos. De esta consideración final se desprende la importancia de tratar el espacio de representación con los elementos de significación propios de un lugar: la poética de la arquitectura¹³; los elementos conceptuales y materiales compartidos en el imaginario social, como puente conciliador entre la complejidad social (diferencias, intereses, ideologías); y la forma simbólica, toda vez que la integración de los componentes de creación armonizan los valores sociales e históricos universalmente compartidos.

13 La correspondencia entre intención y consecución como acto creativo es un pacto silencioso compartido por la sociedad en el devenir del espacio habitable.

Centralidad alternativa: el imaginario contemporáneo al este y noreste de Asunción. Consideraciones sumarias

A partir de 2000, el paisaje transformado de los antiguos barrios de la periferia de Asunción confirma la tendencia de crecimiento de la ciudad hacia el norte y el noreste. Este fenómeno define los nuevos usos del territorio, antiguamente destinado a programas habitacionales de la clase media y alta de la ciudad; integra sus bordes municipales a los de la ciudad de Luque, Fernando de la Mora y Mariano Roque Alonso, a través de la recién terminada avenida de borde, Madame Lynch; y altera la ubicación periférica del Aeropuerto Internacional Silvio Pettirossi, arriesgadamente integrada a esa zona del área metropolitana.

Es claro que el capital de inversión que opera sobre el sector concibe el área afectada como el espacio efectivo de la representación del sector económico dominante, acorde a la expansión de la cultura de mercado en plena expansión mundial. De esta situación inicial se destaca el sesgo más sobresaliente: la conformación de otra centralidad afectada por el volumen de inversión y su capacidad positiva de conversión espacial y simbólica, aunque, en comparación con el centro histórico, ésta haya sido imaginada desde programas e ideas de expansión que afectaron a todas las ciudades latinoamericanas, y cuya operatividad gira en torno a la estética del espectáculo, el placer, el ocio de consumo y los servicios alternativos superfluos.

A la larga, los programas se focalizaron en las calles del sistema primario de la ciudad y otras colectoras. Así, la avenida Mariscal López, eje tradicional de programas de habitación para las clases altas, diferenciadas y de conexión interurbana, fue convertida en un eje de complejidad mixta, y al parecer aún no afectada por normativas que sigan el ritmo del crecimiento desproporcionado. El caso de la avenida España y su continuación, Aviadores del Chaco, que comunican Asunción con los municipios ya citados y con el Aeropuerto Internacional, es el mismo.

Conscientes de la lógica de crecimiento y transformación de la ciudad, lo que realmente importa viene de la mano de la seriedad con que se lleve a cabo el proceso, considerando los impactos a corto y mediano plazo sobre la estructura social, económica, ambiental y cultural de la ciudad.

Siguiendo el modelo continental, la estética contrastada que resulta del diseño diferenciado exaspera la imagen de asimetrías socio-económicas expresadas en cada una de las propuestas espaciales. Por esto, el contraste radical es la norma que rigiere la confrontación estética en la ciudad contemporánea de Asunción: por un lado, el despliegue de materiales y técnicas constructivas de alto costo dan la sensación, en realidad seductora, de que la ciudad no fue excluida del circuito de los centros con algún prestigio estético; mientras, en contraste, la otra cara más extendida y dominante del fenómeno muestra su mediocridad y lastres estéticos.

Finalmente, la ficción urbana contemporánea dulcifica su filo excluyente apelando a la seducción de las formas del espectáculo, compartida en la materialidad espacial construida y en sus dispositivos electrónicos de persuasión. Justo o no, es lo que vivimos en la Asunción de los imaginarios fragmentados de principios de siglo.

Bibliografía

- Améndola, Giandoménico, 2000, *La ciudad Postmoderna*, Madrid, Celeste Ediciones.
- Barbagallo, José, 2003, *Ciudad y Arquitectura: apuntes para la cultura urbana y el quehacer disciplinario*, Buenos Aires, Nobuko.
- Bareiro Saguier, Rubén, Villagra Marsal, Carlos (Directores), 2007, *Origen e Historias de Asunción del Paraguay*, Asunción, Servilibro.
- Bozzano, Bernardo, Causarano, Mabel y Melián, María Gloria, 2001, *Paisaje Metropolitano: apuntes de un recorrido territorial*, Asunción, Artes Gráficas.
- Fernández, Roberto, T.I.P.U., 2003, *Arquitectura y ciudad: Del proyecto al eco-proyecto*, Buenos Aires, Nobuko.
- García Canclini, Néstor, 2005, *Imaginario Urbanos*, Buenos Aires, Eudeba.
- García Vázquez, Carlos, 2004, *Ciudad Hojaldre: Visiones urbanas del siglo XXI*, Barcelona, Gustavo Gili.
- Gómez de Liaño, Ignacio, 1999, *El Idioma de la Imaginación*, Madrid, Tecnos.
- Laterza, Gustavo, 1995, *Historia del Municipio de Asunción: Desde sus comienzos hasta nuestros días*, Asunción, GG Servicios gráficos.
- Lynch, Kevin, 1998, *La imagen de la ciudad*, Barcelona, Gustavo Gili.
- Moreno, Fulgencio R., 1985, *La ciudad de la Asunción*, Asunción, Gráfica Comuneros.
- Zubizarreta, Carlos, 1964, *Historia de mi Ciudad*, Asunción, EMASA.
- Zubizarreta, Carlos, 2007, *Historia de mi ciudad, Orígenes e Historia de Asunción del Paraguay 7: Colección Imaginación y Memoria del Paraguay*, Asunción, SERVILIBRO, pp. 19-27.

San Lorenzo: Condición y factores de centralidad

Ana Raquel Flores¹

La ciudad de San Lorenzo está ubicada a 12 km de la capital paraguaya, Asunción. Según datos del Censo de Población y Vivienda de 2002, es la tercera ciudad más poblada de Paraguay, y presenta actualmente un gran potencial económico que se manifiesta en el explosivo crecimiento comercial de la ciudad desde hace varios años. Sin embargo, paralelamente a este progreso económico se observa un proceso de creciente disfuncionalidad, en el que la problemática derivada de la expansión urbana (viviendas, servicios, infraestructura y equipamiento urbano), el crecimiento poblacional y el problema del tráfico son aspectos que desbordan la capacidad administrativa municipal actual.

Por otro lado, al ser parte del conurbano metropolitano de Asunción, y el sitio de donde parten las principales vías de comunicación terrestre al interior y exterior del país, San Lorenzo presenta en sí misma, y por su localización, factores de centralidad que podrían perderse frente a los conflictos urbanos existentes y sus necesidades. Mediante un breve repaso histórico, es objetivo de este artículo, exa-

1 Arquitecta con Postgrados en Gobierno y Gerencia Pública. Docente de la Cátedra de Diseño Urbano, Teoría III, y Docente Técnica de la Facultad de Arquitectura de la Universidad Nacional de Asunción (UNA). Representante de la UNA ante la Asociación de Universidades del Grupo Mercosur, para las Cátedras UNESCO de DDHH.

minar las condiciones de centralidad de la ciudad de San Lorenzo para establecer su situación específica.

El San Lorenzo de ayer

“Ubicada en el guaraníco paraje del Ñú Guazú², San Lorenzo es una ciudad con siglos de historia a cuestas” (ABC Revista, 2003: 24). En 1642, el gobernador español Gregorio de Hinestrosa entregó los humedales del Arroyo Tayazuapé a los sacerdotes del Colegio Jesuita de Asunción, cuyo asentamiento fue modificándose hasta llegar al Arroyo *Tapypery*, donde con esclavos negros establecieron, entre 1677 y 1679, *las chacras*, que constituían “el paso obligado del camino real que iba a Villa Rica del Espíritu Santo y las reducciones franciscanas de Caazapá y Yuty, hacia el sudeste. También se pasaba por ella para llegar a Itá y Yaguarón, antiguas reducciones franciscanas, lo mismo que a la estancia jesuítica de Paraguarí, a la estancia de los Dominicos en Tavapy, y las reducciones jesuíticas del sur” (ABC Revista, 1997: 22). San Lorenzo se convirtió entonces en un centro de tránsito hacia puntos importantes en el desarrollo de la vida colonial del país.

Los jesuitas abandonaron San Lorenzo en 1767 y, luego de su expulsión definitiva en 1775, sus tierras fueron confiscadas por la corona. Puesto que habían dependido de la Catedral de Asunción, en 1774 los sanlorenzanos solicitaron al Gobernador Agustín Fernando de Pinedo, habilitar para el culto público la excapilla y casa de los jesuitas, con el título de viceparroquia de Capiatá. Así, con una capilla en el centro del pueblo, el 10 de agosto de 1775 fue fundada la Ciudad de San Lorenzo del Campo Grande.

La población obtenía agua del lejano arroyo Ycuá Paí, por lo que en 1848, y ya en el periodo independiente, se dispuso el traslado del

2 Ñú Guazú: “...tierras de exuberante verde que, que originalmente pertenecieron a los carios-tupí-guaraní, como toda la región encuadrada por los ríos Paraguay, Salado y Tebicuary”. (ABC Color, 24-27)

pueblo hacia el Ycuá cañón, un brazo del primero. El templo anterior fue demolido, y con estos materiales y la contribución de los pobladores se construyó en el nuevo lugar la parroquia, consagrada el 3 de noviembre de 1852. Alrededor de la plaza que la rodeaba se levantaron los edificios que hoy constituyen el patrimonio histórico de la ciudad.

Hacia 1856, la ciudad contaba ya con 14 escuelas y 326 alumnos, y se habilitó un nuevo cementerio que todavía existe. De la huerta sanlorenzana provenían la caña de azúcar y otros productos del Mercado Guazú³, en Asunción. La provisión de leña para la Marina Mercante Nacional inició la depredación de los bosques locales.

Durante la guerra contra Argentina, Brasil y Uruguay, entre 1865 y 1870, San Lorenzo quedó casi desierta. Sin embargo, el 5 de julio de 1872 se conformó la Junta Económico-Administrativa de la ciudad, y en 1884 se conformó la primera Junta Municipal, con lo que inició el proceso de organización administrativa de la ciudad.

En 1877 se instaló, en la Jefatura de Policía, el primer teléfono del pueblo, aunque sólo podía comunicarse con la capital.

El tren fue inaugurado el 9 de agosto de 1894. Los domingos y feriados intensificaba el servicio (de primera y de segunda), para atender el gran número de pasajeros provenientes de la capital. Hacia 1920 se inició el primer servicio de transporte público entre San Lorenzo y Asunción.

A inicios del siglo XX, las condiciones económicas del país mejoraron notablemente: el aumento de la producción interna y la reactivación del comercio internacional (...) hizo que las vías terrestres y fluviales adquirieran un gran movimiento". En San Lorenzo, "...caravanas de carretas arribaban a los depósitos de frutas y casas comerciales para la compra y venta de sus productos y mercaderías" (La Semana, 1997, 19). El Mercado municipal N° 1 fue reubicado el 23 de noviembre de 1913 en su lugar actual.

3 Mercado grande.

Sobre el arroyo San Lorenzo, y a la entrada de la ciudad, se había construido la pileta⁴ de San Lorenzo, que se convirtió en el lugar *chic* de vacaciones de los asuncenos. San Lorenzo era la ciudad de moda, “era una tentadora invitación no sólo para las familias de la alta sociedad capitalina, sino también para bohemios, poetas y músicos”. Lugar de encuentro “de personalidades del mundo intelectual y políticos de aquellos años” (La Semana, 1997:19).

El movimiento comercial impulsó el crecimiento edilicio con estilo moderno, alrededor de la plaza del mercado y de la iglesia. El acelerado loteo de la ciudad y la demolición de las construcciones antiguas diezmó el Patrimonio arquitectónico de la ciudad. De hecho, varias ordenanzas se ocupaban del “mejoramiento urbanístico y social” de la ciudad, y por efecto de ellas “puede afirmarse categóricamente que San Lorenzo no cuenta con ningún edificio ni monumento de origen colonial” (La Semana, 1997: 9).

Con el estilo gótico que caracteriza a San Lorenzo, y debido al estado ruinoso del antiguo, en 1919 comenzó la construcción del nuevo templo que, debido a la pobreza de los feligreses, concluyó en 1968.

En San Lorenzo se estableció la inmigración catalana, y en la Loma Campamento se asentaron los *kambás*⁵, que llegaron a Paraguay con José Gervasio Artigas, formando parte de la multiculturalidad de la ciudad.

Hasta 1950, “la población se surtía de agua potable en varios surgentes como el Ycuá Paí (Barcequillo), el Ycuá Cañón (Yberá), y el Ycuá Laurel (Villa Universitaria)” (La Semana, 1997: 7), así como del propio arroyo San Lorenzo.

Durante los ochenta, la prolongación de la Avenida Mcal. López como nueva vía de entrada a Asunción potenció el desarrollo de otros sectores al noreste de la ciudad.

4 De ella quedan sólo algunas ruinas.

5 Negros que “Se asentaron en la zona que ocupan en San Lorenzo hasta hoy, reclamando la entrega de sus tierras originales, aunque mucho se haya perdido irremediablemente con la urbanización”.

San Lorenzo desde 1989

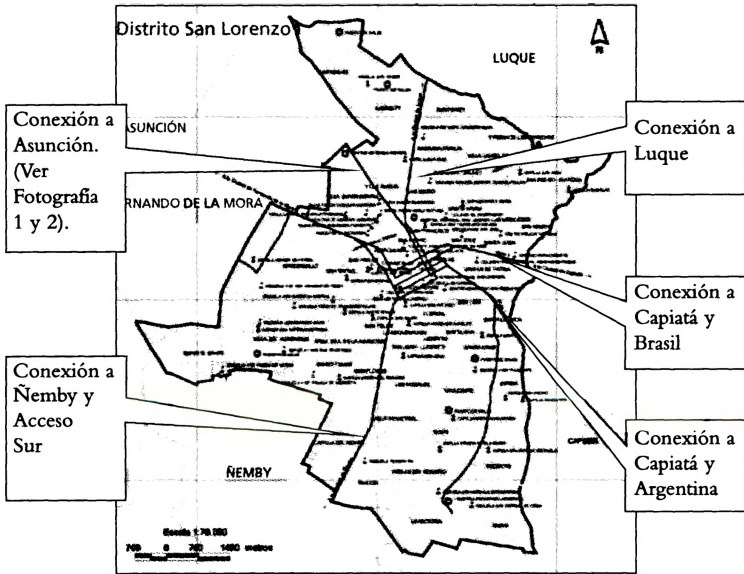
Vinculada funcionalmente a la capital, San Lorenzo, ha sido siempre austera sin el boato de la gran ciudad, pero con el *glamour* del tiempo de los paseos campestres, las tertulias culturales y la bohemia. Su voluntariosa población ha logrado, con o sin ayuda de los Gobiernos municipales, componer una importante oferta urbana que le otorga su gran dinámica actual.

San Lorenzo es uno de los 19 distritos que componen el Departamento Central, conforma el Área Metropolitana de Asunción, y conserva, desde su fundación, su valor como punto estratégico para la distribución de los flujos de personas y mercaderías hacia importantes destinos interiores y el exterior.

En su área de origen se ha desarrollado el nudo vial de arranque de las Rutas nacionales I y II⁶, así como de vías intermunicipales e internas, de conexión radial, entre los 52 barrios en que se dividen los 40 km² de superficie de la ciudad. Así, San Lorenzo se ha convertido en un centro, con el área comercial más grande del país, producido fundamentalmente por la consolidación y expansión de la estructura vial. Sin embargo, debido a la escasa planificación, ha desarrollado situaciones que actualmente le restan calidad urbana.

6 Que conectan por el sur con Argentina y por el este con Brasil.

Ilustración 1. Ciudad de San Lorenzo. Distribución vial



Fuente: Dirección General de Estadísticas Encuestas y Censos – Secretaría Técnica de Planificación

Así las cosas, y a efectos de cumplir el objetivo de este artículo, se ha considerado procedente examinar, la situación del sistema vial, de transporte y comunicaciones; economía del municipio; población y calidad de vida; organización social y gobierno municipal; como factores de centralidad de la ciudad, que podrían perturbar su calidad actual.

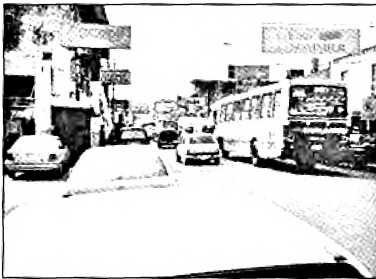
El Sistema vial de transporte y comunicaciones

La estructura vial (existente o en consolidación) que acompaña la expansión horizontal de la ciudad, se distribuye radialmente desde la zona central, favoreciendo la conectividad interna y externa de la mis-

ma, y fortaleciendo la función central de la ciudad. Por esta red circulan a diario vehículos grandes y pequeños, de los cuales se estima que 1/5 corresponde a San Lorenzo. “El 85% de las empresas de pasajeros que se dirigen desde el interior del país con destino a Asunción, pasa por San Lorenzo” (La Semana, 1997:19), además del servicio internacional proveniente del Brasil y del nordeste argentino.

Esta importante función distribuidora y comercial de la ciudad, no encuentra, sin embargo, la calidad de infraestructura y servicios necesaria para su desarrollo, y genera una gran congestión del tráfico, peligrosa para los peatones y los comerciantes, tanto en la zona central como en los accesos a la ciudad (tramo San Lorenzo-Fernando de la Mora-Asunción).

Fotografía 1. Acceso a la ciudad.
Ruta Mcal. Estigarribia



Fuente: A.R. Flores

Fotografía 2. Acceso a la ciudad.
Ruta Mcal. López



Fuente: A.R. Flores

En su estado actual, la estructura vial constituye casi una barrera para el relacionamiento espacial entre los barrios de la ciudad, que dificulta la percepción de los problemas que existen en ellos. Si no se atiende esta situación, es posible que en poco tiempo se convierta en uno de los factores de decrecimiento de la ciudad. Esto pudiera estar produciéndose de acuerdo a las recientes proyecciones demográficas presentadas por la DGEEC.

Directamente vinculado con la estructura vial, también es importante reseñar algunos aspectos relativos al transporte público en la ciudad, que pueden observarse a modo de síntesis en el cuadro siguiente:

Cuadro 1. Transporte Público	
Aspectos positivos	Aspectos negativos
Buena intercomunicación con los Municipios vecinos, nacionales e internacionales. Existen líneas internas de Transporte Público.	Superposición de itinerarios de distintas empresas, y falta del servicio de Transporte Público en ciertas zonas de la ciudad. Deficiencias en sistemas y equipamiento de paradas. Quejas de vecinos respecto de la calidad del servicio de ciertas empresas (calidad y seguridad de los vehículos), tanto internos como intermunicipales.
Existen consorcios del Transporte Público de Empresas sanlorenzanas para el servicio interno, y 6 líneas para el intermunicipal.	Autoridad municipal rebasada por intereses empresariales. La falta de Ordenanzas sobre el servicio de Taxis genera abusos.
Fuente: Elaboración de la autora en base a información de periódicos locales y nacionales desde 1989 hasta 2010	

La calidad del transporte público se ve afectada tanto en la cantidad de unidades, como en la diversidad de modalidades. Pero sobre todo manifiesta dificultad en el ejercicio constitucional autonómico del Gobierno Municipal, al condicionar el servicio en el ámbito de su territorio, y que el empresariado del transporte cumpla las disposiciones sobre calidad y seguridad de los vehículos.

Como parte del mismo punto, respecto de las Comunicaciones pueden observarse los aspectos sintetizados en el cuadro que se expone a continuación:

Cuadro 2. Comunicaciones	
Aspectos positivos	Aspectos negativos
Empresa del Estado ofrece servicio telefónico y de Internet empresarial, domiciliario, y locutorios.	La Empresa del Estado no cubre todo el servicio domiciliario.
Varias empresas privadas proveen el servicio de telefonía móvil e Internet a la ciudad, subsanando en parte la deficiencia de la Empresa del Estado.	
Existen tanto la oficina de Correos del Estado como los <i>Courriers</i> internacionales.	
Fuente: Elaboración de la autora en base a información de periódicos locales y nacionales desde 1989 hasta 2010	

Las comunicaciones en la ciudad han adquirido un nivel de servicio semejante al de la capital. Si bien el servicio telefónico de línea baja no tiene una cobertura general (sobre todo para el uso domiciliario), la telefonía móvil está ampliamente difundida, incluyendo la conexión a Internet, por lo que se podría decir que en este aspecto la ciudad posee una importante infraestructura para la comunicación, con la cual puede satisfacer los requerimientos de comunicación a nivel nacional e internacional, tanto para actividades productivas, comerciales y de servicios, como para el uso domiciliario.

Economía del Municipio

Para continuar con el examen de los factores de centralidad de la ciudad, se debe dirigir la mirada a su economía.

Atendiendo los datos del Censo de 2002, en San Lorenzo se puede observar el siguiente comportamiento económico:

- Sólo 1,42% de la población se ocupa en la Producción Primaria.
- El Sector Secundario ocupa al 23,0% de la población, en un porcentaje mayor que el observado a nivel nacional (19,09%).
- Frente al 55,38% promedio nacional, en San Lorenzo el Sector Terciario ocupa al 75,58% de la población.

Estos datos evidencian un predominio de actividades típicamente urbanas, y que la base económica de la ciudad tiene en el Comercio y los Servicios su piedra angular. El cuadro siguiente ilustra algunos aspectos sobre ellos:

Cuadro 2. Comercio y Servicios	
Aspectos positivos	Aspectos negativos
<p>El Municipio se convirtió en un poderoso Centro Comercial y acopiador del país. El comercio legal e informal genera una intensa dinámica en el Área comercial central de la ciudad. La ciudad tiene aproximadamente 18.783 comercios registrados.</p> <p>Desde hace unos años se han instalado en la ciudad sucursales de grandes tiendas y supermercados de Asunción.</p>	<p>Debilidad institucional, evasión de impuestos, proliferación de juegos de azar ilegales y presencia de moteles y prostíbulos.</p>
<p>El mercado N° 1 es el más grande del Área Metropolitana de Asunción, y una fuente de oportunidades para la población de escasos recursos de San Lorenzo y de otros municipios: más de 5.000 personas trabajan vinculadas a él.</p> <p>El Mercado acoge la producción primaria propia de este municipio (la horticultura es la base del sustento de numerosas familias) y de los municipios vecinos.</p>	<p>Conflictos generados por el Mercado en su zona de influencia, especialmente en épocas festivas. Su constante expansión ha motivado varios proyectos de mejoramiento y traslado, que no se han ejecutado hasta 2010.</p> <p>Aproximadamente el 20% de los vendedores del Mercado proviene de San Lorenzo. Los demás provienen de Municipios vecinos (Fdo. De la Mora, Capiatá, Itauguá, Villeta, etc.).</p> <p>Vendedores ambulantes que ocupan veredas y calzadas. Los comercios formales reclaman ubicación de informales frente a sus locales, pues no tributan y les quitan clientes.</p> <p>Incremento de basura y alimañas debido al Mercado.</p>
<p>Existen bancos del Estado y privados, cooperativas de crédito y producción; financieras, casas de cambio y de transferencia de remesas; oficinas de seguros, etc.</p>	<p>Proliferan casas de empeño y usura.</p>
<p>La gestión de tributos se puede realizar en oficinas ministeriales o comercios autorizados.</p>	<p>El funcionamiento de locales nocturnos genera molestias a los vecinos.</p>
<p>Centro comunitario de Comercialización del B° Laurelty.</p>	<p>Debilidad institucional frente al comercio acarrea problemas de tráfico, seguridad (personal, incendios, derrumbes, etc.), resistencia a medidas judiciales, etc.</p>
<p>Los prostíbulos del microcentro se han clausurado.</p>	
<p>Fuente: Elaboración de la autora en base a información de periódicos locales y nacionales desde 1989 hasta 2010</p>	

La condición de encrucijada vial histórica ha propiciado una intensa y extensa actividad comercial. El paso obligado de los itinerarios desde y hacia Asunción incrementa la visibilidad de la oferta, fortaleciendo su función de centro comercial. Esta dinámica ha despertado el interés empresarial capitalino, que ha instalado sucursales de cadenas de supermercados y grandes tiendas en esta ciudad, incorporando nuevas modalidades y hábitos comerciales que compiten con el mercado tradicional. Éste, sin embargo, por influjo del tráfico y el servicio de transporte público (interno, intermunicipal e internacional), sigue expandiéndose con la instalación precaria de vendedores ambulantes de origen local, y provenientes de otras ciudades de la Región Metropolitana.

El Comercio y los Servicios marcan la dinámica urbana. Desde las primeras horas del día hasta las primeras horas de la noche las actividades marginales afectan sobre todo a los peatones. De hecho, la escasa oferta de actividades nocturnas provoca que la población deba buscarla en los municipios vecinos, con lo cual se reducen los viandantes y el control social.

En el marco del examen económico de la ciudad, se observa también que la función de centro de distribución de flujos ha propiciado la instalación de industrias, que se desarrollan en las condiciones señaladas en la síntesis del cuadro siguiente:

Cuadro 3. Industria	
Aspectos positivos	Aspectos negativos
Trece Industrias registradas en rubros diversos están instaladas en San Lorenzo.	Contaminación de cauces hídricos por vertido de residuos industriales.
El municipio posee zonas en las que todavía se desarrolla la producción primaria, como base del sustento de numerosas familias. El Ministerio de Agricultura y Ganadería posee, en San Lorenzo, dependencias para la gestión de la extensión agraria.	Emanaciones industriales generan intoxicación y molestias a los vecinos.
	Mal funcionamiento del matadero municipal ha ocasionado su clausura en varias oportunidades.
Fuente: Elaboración de la autora en base a información de periódicos locales y nacionales desde 1989 hasta 2010	

San Lorenzo, como el general de las ciudades del país, no se ha desarrollado al influjo de la actividad industrial. De hecho, no posee un área propiamente industrial, y las unidades de rubros variados se dispersan en el territorio de la ciudad ocasionando, en algunos casos, perjuicios a los recursos naturales depositarios de sus desechos (arroyos), y en otros, graves molestias a los vecinos. La instalación de las industrias responde fundamentalmente a la iniciativa empresarial. No se conocen acciones municipales específicas para estimular la radicación industrial en la ciudad.

La ubicación y rol distribuidor de la ciudad representa ventajas de localización para las actividades de todos los sectores productivos, generando oportunidades laborales a la población local, y también a quienes no habitan en ella, pues su mano de obra es absorbida por la oferta de trabajo generada en estas condiciones. En San Lorenzo se observa un índice de ocupación de la PEA igual al 90,8% (DGEEC, 2004: 343). Se estima que aproximadamente el 50% de la fuerza de trabajo local encuentra oportunidades laborales en la ciudad de origen.

Tanto la actividad comercial (que ha manifestado un creciente mejoramiento de la oferta) como la industrial de San Lorenzo hacen innecesario el desplazamiento hasta la capital, lo cual ha interesado al sector financiero y crediticio, propiciando el incremento y diversidad de oferta de servicios que pueden encontrarse hoy en la ciudad. El incremento constante de entidades bancarias, financieras y de crédito constituye la mejor evidencia del intenso movimiento de capital que se produce actualmente en la ciudad.

Población y calidad de vida

En 2002, San Lorenzo contaba 204.356 habitantes, y de acuerdo a recientes estimaciones de la DGEEC, con una tasa de crecimiento del 5,6% anual la ciudad habría alcanzado 298.287 habitantes en 2009 (Última Hora, 03/01/2010: 56). Si bien en 2002 San Lorenzo era la

ciudad más poblada del Departamento Central y del área Metropolitana de Asunción, proyecciones actuales la ubican en el segundo lugar, lo cual se mantendría hasta 2015, con tasas de crecimiento poblacional decrecientes⁷.

La población sanlorenzana se ha incrementado mucho más rápido que la capacidad de respuesta municipal; y aun con las perspectivas de decrecimiento de los índices se generarían demandas que, sumadas a las actuales, profundizarían los problemas de calidad de vida existentes. El cuadro siguiente corrobora esta aseveración:

Cuadro 4. Vivienda	
<p>Según el Censo de 2002, sobre un total de 44.588 viviendas, 38.596 (86,56%) corresponden al tipo Casa; 2.327 (5,22%) corresponden al tipo Rancho; 891 (2,00%) corresponden al tipo Dpto. o piso; 2.578 (5,78%) corresponden al tipo Pieza de inquilinato; 24 (0,05%) son Viviendas improvisadas; y Otro suman 172 viviendas (0,39%).</p> <p>El promedio de personas por vivienda (4,6) es menor que el promedio nacional (4,7).</p> <p>Respecto de la Tenencia de la Tierra, sobre el mismo total de 44.588 viviendas, 27.430 (61,52%) se asientan sobre Tierras Propias; 3.598 (8,07%) pagan la tierra en cuotas; 1.169 (2,62%) se asientan sobre Tierras Fiscales o Municipales; 7.077 (15,87%) alquilan la vivienda; 3.006 (6,74%) son cedidos; 1.715 (3,85%) constituyen ocupaciones de hecho. Los últimos tres puntos constituirían la base de la problemática habitacional de la ciudad, equivalentes a 12.967 casos (30% aproximadamente).</p>	
Aspectos positivos	Aspectos negativos
Más del 92% de viviendas de la ciudad es adecuada.	30% de la población tiene problemas habitacionales.
El Estado ha desarrollado programas habitacionales de interés social en la ciudad.	Deficiente administración de las tierras municipales. Ocupación y uso indebido de tierras públicas (calles y plazas): 154 plazas ocupadas. Numerosos asentamientos informales, algunos en situación de riesgo. Problemas de accesibilidad y falta de servicios urbanos básicos en los barrios y asentamientos informales.
Los vecinos aprecian y defienden los espacios públicos.	Ocupaciones en propiedad privada. Estafas inmobiliarias: indefensión de los afectados. Rechazo de los vecinos a los asentamientos indígenas. Desalojos en asentamientos informales.

7 La tasa prevista para el periodo 2002-2009, 5,6%, se reduciría a 4,6% en 2015 (Última Hora, 03/01/2010: 56).

	<p>Recuperación de tierras con relleno de basura: Unos vecinos se oponen y otros la conciben como una salida económica.</p> <p>Contaminación ambiental y de fuentes de agua a causa de rellenos con basura.</p> <p>Deficiencias en el desagüe pluvial provocan inundaciones con agua y basura, durante la época de lluvia, en los asentamientos que recuperaron tierras con basura.</p>
	<p>Programas multifamiliares sin solución adecuada de desagües sanitarios.</p>
	<p>Vecinos protestan por el descuido de terrenos baldíos.</p>
	<p>Delincuencia asociada a los espacios públicos (plazas) y a los asentamientos informales.</p>
<p>Fuente: Elaboración de la autora en base al Censo de 2002 e información de periódicos locales y nacionales de 1989 hasta 2010</p>	

Tal como se expresara anteriormente, los voluntariosos pobladores sanlorenzanos han resuelto su problema habitacional fundamentalmente con sus propios medios. Considerando los datos censales de 2002, casi el 30% de la población estaría afectada por el déficit habitacional, sin que se hayan planteado acciones preventivas al respecto. Los casos afectados por la recuperación de tierras con basura deberían atenderse urgentemente para evaluar el grado de contaminación al que pudiera estar expuesta su población, y encarar las correspondientes acciones correctivas.

La administración de la tierra pública constituye un tema que requiere una posición municipal más comprometida para el resguardo de los bienes municipales, y como medida de fortalecimiento de la institución.

Ligados a la calidad de vida y al uso habitacional, la provisión de los servicios urbanos básicos presentan condiciones, que resumidamente se ven en los cuadros siguientes:

Cuadro 5. Agua	
Según el censo de 2002, sobre un total de 44.588 viviendas, 33.905 (76,04%) poseen servicio de agua corriente; 6.690 (15,00%) acceden al agua potable a través de Pozo con bomba; 3.214 (7,21%) tienen Pozo; 779 (1,75%) acceden al agua por Otros medios; y 10.683 (24,00%) no posee servicio de agua potable.	
Aspectos positivos	Aspectos negativos
La provisión privada de agua está regulada por entes nacionales y la Ordenanza Municipal 13/93.	El Estado cubre sólo el área central de la ciudad. El resto está cubierto por aguaterías privadas (alrededor de 30), y soluciones individuales (pozos de agua en cada terreno). Algunos barrios carecen del servicio de agua potable por red y las soluciones individuales no tienen garantía de potabilidad.
Fuente: Elaboración de la autora en base al Censo de 2002, e información de periódicos locales y nacionales desde 1989 hasta 2010	

Se observa un importante déficit en este servicio, lo que requeriría una atención prioritaria por su impacto en la salud de la población.

El alcantarillado sanitario reviste también mucha importancia en relación a la calidad de vida, sin embargo en San Lorenzo se observan situaciones preocupantes:

Cuadro 6. Alcantarillado Sanitario	
Según el censo de 2002, sobre un total de 44.588 viviendas, 3.801 (8,52%) acceden a la Red Pública de alcantarillado, y 40.787 (91,48%) carecen del Servicio Público. Entre estas últimas, 39.063 tienen Pozo ciego, 1.105 utilizan Hoyo o Pozo, 303 se sirven de la Superficie o Arroyo y 316 no tienen baño.	
Aspectos positivos	Aspectos negativos
El área central de la ciudad está servida con red pública.	Fuera del área central, no existe red. El agua servida se vierte en cualquier lugar. Los camiones cisterna de otros municipios descargan líquidos cloacales en los cursos de agua de San Lorenzo.
Fuente: Elaboración de la autora en base al Censo de 2002 y a información de periódicos locales y nacionales	

Los datos expuestos indican que la mayor parte de los asentamientos habitacionales de la ciudad resuelve la problemática de los desagües con sistemas que impiden un control de adecuación, lo que estaría propiciando la contaminación físico-ambiental y de fuentes de agua.

Completando el círculo de la salubridad de la ciudad, se pueden observar los siguientes datos sobre la disposición y el tratamiento de la basura:

Cuadro 7. Basura	
Según el censo de 2002, sobre un total de 44.588 viviendas, 28.989 (65,00%) poseen servicio de recolección de basura, y 15.599 (35%) resuelven el problema de basura por sus propios medios (12.761 la queman, 1.878 la entierran y 960 se deshacen de ella de otras formas).	
Aspectos positivos	Aspectos negativos
	<p>San Lorenzo carece de vertedero propio, y se sirve del de Asunción o de otros municipios. Cualquier área poco poblada puede convertirse en vertedero clandestino.</p> <p>Los municipios vecinos depositan su basura en San Lorenzo: la Municipalidad utilizó basura de otros municipios para recuperar terrenos en algunos barrios. La basura contamina el ambiente y las fuentes de agua en estos barrios. Los afectados cuestionan la lentitud de los rellenos sanitarios.</p> <p>El servicio privado de recolección de la basura no consigue absorber la producción diaria. La basura se acumula en calles y veredas del área central, taponando desagües pluviales.</p> <p>Los vecinos están molestos por la basura.</p> <p>No se cumplen ordenanzas correspondientes.</p>
Fuente: Elaboración de la autora en base al Censo de 2002 y a información de periódicos locales y nacionales desde 1989 hasta 2010	

El problema de la basura deviene básicamente de la dificultad de gestión de un sistema adecuado de recolección, tratamiento y disposición de los residuos urbanos, lo que sumado a la situación del agua y del saneamiento constituye la arista más dramática de la calidad de vida de San Lorenzo: “la habitabilidad y calidad de vida urbana es recíprocamente sensible con la articulación de su tejido social (...) Significan vitalidad presente, y potencialidad para los desafíos futuros previsibles” (Dosso, 2005: 34). Confrontando este parecer con la situación actual, nos encontramos con una sociedad que no ha encontrado hasta hoy el impulso necesario para mejorar su calidad de vida.

Sin embargo, la observación del equipamiento para la salud es bastante auspiciosa:

Cuadro 8. Salud	
Aspectos positivos	Aspectos negativos
El Hospital Regional de San Lorenzo es sede de la 11ª Región Sanitaria, que abarca los 19 distritos del Departamento Central del país.	Falta de consolidación de las condiciones y capacidad de los establecimientos sanitarios del Estado, correspondiente con su alcance regional.
El Hospital de Clínicas de Asunción (Hospital Escuela) se traslada al Campus de la Universidad Nacional de Asunción, UNA, ubicado en San Lorenzo.	
Varios barrios cuentan con puestos de salud.	
En San Lorenzo existen también centros asistenciales de la salud, así como laboratorios de estudios clínicos y centros odontológicos, todos privados.	
Fuente: Elaboración de la autora en base a información de periódicos locales y nacionales desde 1989 hasta 2010	

Respecto del equipamiento de la salud, San Lorenzo es asiento de infraestructura de jerarquía regional, lo que constituye un importante factor de centralidad para la ciudad. Sin embargo, la prensa demuestra la debilidad de los recursos materiales y económicos, observables al momento de cumplir con la responsabilidad que jerárquicamente les corresponde como instituciones del Estado.

La educación es también un aspecto que presenta signos auspiciosos en esta ciudad. De hecho, su status de “Ciudad Universitaria” deviene de este rubro de actividad (*Cuadro 9*).

En términos de la educación formal, la ciudad presenta muy buenas condiciones y oportunidades tanto para la población local, como para el resto del país, aunque se pueden observar algunos casos en los que las instituciones requieren mejores recursos humanos, económicos y materiales, así como la adecuación a las necesidades de capacitación para el desarrollo del país. De hecho, puede decirse que la magnitud y diversidad de la oferta educativa sanlorenzana guarda un enorme potencial en relación a su desarrollo y consolidación como centralidad, considerando la atracción que genera esta actividad. Desde este

punto de vista, la educación también constituiría un importante factor de consolidación de su identidad como ciudad universitaria.

Cuadro 9. Educación	
<p>Los datos relativos a los años de estudio de la población del Censo de 2002 señalan una mejor situación de San Lorenzo frente al promedio nacional:</p> <p>De 1-3 años de estudio tiene el 20,8% de la población a nivel nacional, y el 1,12% de la población de San Lorenzo.</p> <p>De 4-6 años de estudio tiene el 33,5% de la población a nivel nacional, y el 27,49% de la población de San Lorenzo.</p> <p>De 7-9 años de estudio tiene el 13,76% de la población a nivel nacional, y el 17,36% de la población de San Lorenzo.</p> <p>De 10-12 años de estudio tiene el 11,8% de la población a nivel nacional, y el 20% de la población de San Lorenzo.</p> <p>De 13 años de estudio en adelante tiene el 7,08% de la población a nivel nacional, y el 9,8% de la población de San Lorenzo.</p>	
<p>Idioma del Hogar Según el censo de 2002, sobre un total de 45.152 hogares, 30.651 hablan Castellano, 14.367 hablan Guaraní, 39 hablan Portugués, 32 hablan Alemán y 54 personas hablan otro idioma.</p>	
Aspectos positivos	Aspectos negativos
<p>La escolaridad en San Lorenzo es mayor que la nacional. Se dice que “en San Lorenzo no hay niño sin escuela”: existen 107 escuelas y 70 colegios del Estado, municipales y privados. En esta ciudad se asienta el Centro Regional de Educación Saturio Ríos, el más grande del país.</p>	<p>Falta de consolidación de las condiciones de enseñanza, físicas y de recursos humanos en algunas escuelas primarias y secundarias del Estado, y también su adecuación a las necesidades de desarrollo local y nacional.</p>
<p>San Lorenzo es llamada la “Ciudad Universitaria”, debido a que en su territorio se ubica el Campus de la Universidad Nacional de Asunción. Además existen en la ciudad otras siete universidades privadas.</p>	<p>La falta de previsión de equipamiento de apoyo, como estacionamientos, agrava el tránsito vehicular y peatonal, particularmente en las áreas de establecimiento de las universidades privadas.</p>
<p>Centro de capacitación para la Pequeña y Mediana Industria-CCPMI (Cooperación de Taiwán)</p>	
<p>Fuente: Elaboración de la autora en base al Censo de 2002 y a información de periódicos locales y nacionales desde 1989 hasta 2010</p>	

Aunque no en grado similar a la educación formal, la actividad y el equipamiento cultural también es una fortaleza en San Lorenzo:

Cuadro 10. Cultura e Información	
Aspectos positivos	Aspectos negativos
Escuela de Guitarra clásica Agustín Barrios. Cambá Cuá (Comunidad Negra en la ciudad). Centro de Convergencia Cultural de San Lorenzo. Museo Boggiani (Artesanía indígena), Museo Raíces.	Falta de apoyo y promoción a las actividades culturales.
Dirección de Cultura de la Municipalidad, Escuela Municipal de Arte, Ballet folclórico municipal, Teatro Municipal, Biblioteca Municipal.	Inactividad del Teatro Municipal.
En San Lorenzo se editan periódicos locales desde hace muchos años, y a la ciudad llegan todos los periódicos nacionales.	Algunos periódicos locales han desaparecido.
San Lorenzo cuenta al menos con 5 emisoras de radio locales, y hasta aquí llegan ondas de Radio AM y FM de alcance nacional y de Radios Comunitarias. En san Lorenzo hay señal de TV por aire y por cable.	Algunas emisoras de radio han desaparecido.
Fuente: Elaboración de la autora en base a información de periódicos locales y nacionales desde 1989 hasta 2010	

De acuerdo con los datos observables en el cuadro anterior, se podría decir que San Lorenzo posee buenas condiciones para la difusión cultural y la información. Resulta altamente significativa la existencia de medios de comunicación e información locales, pues habla fundamentalmente de un interés por la publicación y el conocimiento de lo que sucede en la ciudad. Así mismo, la disponibilidad de variados canales de información ubica a la ciudad en el marco de las redes globales.

Sin embargo, la ciudad ha perdido mucho del Patrimonio Histórico y Natural (*Cuadro 11*).

Cuadro 11. Patrimonio Histórico y Natural	
Aspectos positivos	Aspectos negativos
Existe todavía un importante Patrimonio Arquitectónico que identifica el Centro Histórico de la Ciudad.	La ciudad está perdiendo su escaso Patrimonio Arquitectónico. El reemplazo de los edificios demolidos no es habitualmente de mejor calidad que el anterior. El área correspondiente al Centro Histórico está cada vez más afectada por el avance del Mercado N° 1.
Creación de la Dirección de Medio Ambiente en la Municipalidad, para la atención del patrimonio y condiciones ambientales de la ciudad.	El arroyo San Lorenzo está altamente contaminado por desechos industriales, del matadero, por basura y por residuos domiciliarios.
El Arroyo Ycuá Paí sigue fluyendo. Proyectos de recuperación y brigadas de limpieza para el arroyo San Lorenzo.	La población y otros Municipios depositan su basura en los arroyos.
Fuente: Elaboración de la autora en base a información de periódicos locales y nacionales	

Fotografía 3. Patrimonio Histórico.
Conjunto edilicio con galerías.



Fuente: A.R. Flores

Fotografía 4. Patrimonio Ambiental.
Arroyo San Lorenzo



Fuente: A.R. Flores

Efectivamente, debido a ordenanzas de inicios del siglo pasado, las construcciones anteriores fueron reemplazadas por nuevos edificios; y sin embargo no se conocen Programas municipales de recuperación y revalorización del Patrimonio Histórico. Considerando que la Ley de Bienes Culturales protege fundamentalmente el patrimonio histórico anterior a 1870, y como en San Lorenzo ya no se dispondría de edificaciones de aquella época, resulta necesario que la municipalidad proceda a la elaboración del instrumento correspondiente para la protección del patrimonio arquitectónico y ambiental.

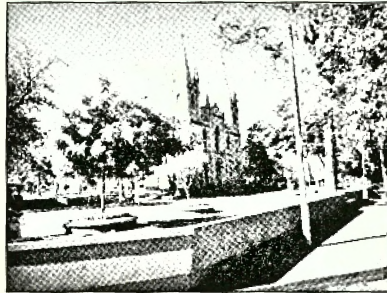
Por otro lado, el Patrimonio Ambiental se ve constantemente avasallado por el avance de la urbanización: el vertido de residuos industriales y domiciliarios, y la contaminación auditiva y la del aire debida al intenso tráfico vehicular.

Respecto de la cuestión religiosa, la infraestructura de San Lorenzo presenta diversidad de equipamientos para las actividades espirituales:

Cuadro 12. Religión	
Aspectos positivos	Aspectos negativos
La ciudad es asiento de la Diócesis San Lorenzo de la Iglesia Católica Apostólica y Romana, que abarca 12 municipios (Villeta, Nueva Italia, Itá, Ypacaraí, Itauguá, Guarambaré, JA Saldivar, Capiatá, Ypané, San Antonio, Ñemby), y tiene influencia en una población, proyectada para 2009, de 1.017.293 habitantes.	
Existe infraestructura diversa correspondiente a otras religiones y cultos.	
Fuente: Elaboración de la autora en base a información de periódicos locales y nacionales desde 1989 hasta 2010	

El carácter diocesano católico de la ciudad y la diversidad religiosa son aspectos que refuerzan la condición de centralidad de San Lorenzo.

Fotografía 5. Catedral de San Lorenzo



Fuente: A.R. Flores

Completando el panorama de las actividades anteriormente señaladas, el cuadro siguiente resume la situación observable en el desarrollo de las alternativas deportivas y recreativas en la ciudad:

Cuadro 13. Actividades recreativas y Deportes	
Aspectos positivos	Aspectos negativos
Actividades de la Secretaría Municipal de Turismo y Deporte.	Un hipódromo improvisado en propiedad pública municipal (calle) genera molestias a los vecinos.
En San Lorenzo se practica principalmente fútbol, fútbol de salón y básquetbol. La Liga de fútbol tiene 14 clubes en 1ª categoría de ascenso, y 8 clubes en 2ª categoría de ascenso.	Escasa oferta de otras actividades recreativas.
Fuente: Elaboración de la autora en base a información de periódicos locales y nacionales desde 1989 hasta 2010	

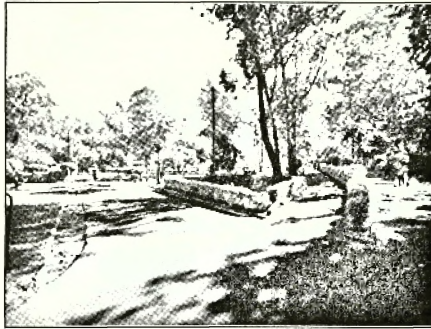
San Lorenzo posee buena oferta de actividades deportivas, entre las que destaca el fútbol. El Sportivo San Lorenzo (el rayadito) constituye un fuerte elemento de socialización e identificación popular.

Sin embargo, las expectativas sanlorenzanas no encuentran satisfacción a su necesidad de otras actividades, pues en la ciudad no existe oferta de eventos populares⁸, teatros, cines, aunque se pueden encon-

8 Salvo las fiestas de San Juan el 23 y 24 de Junio, o las Fiestas Patronales de San Lorenzo el 10 de agosto.

trar casas de alquiler de videos y DVD. La oferta local de comida, discotecas u otras actividades nocturnas son escasas.

Fotografía 6. Ciclovía de San Lorenzo



Fuente: A.R. Flores

Fotografía 7. Ciclovía de San Lorenzo



Fuente: A.R. Flores

Finalmente, en relación a la calidad de vida es de mucha importancia la mención de los aspectos relacionados con la Justicia y la Seguridad, algunos de cuyos aspectos resaltantes se resumen en el siguiente cuadro:

Cuadro 14. Justicia, Seguridad y otros	
Aspectos positivos	Aspectos negativos
<p>En esta ciudad se asienta el Juzgado de 1ª Instancia, parte del proyecto de descentralización de la Justicia.</p> <p>San Lorenzo es sede de la Jefatura de Policía del Dpto. Central, y asiento de la 4ª Brigada Especial de lucha contra el crimen, que trabaja con visión preventiva antes que represiva, y con acciones interinstitucionales para el combate de la delincuencia.</p>	<p>San Lorenzo es la ciudad más violenta del Dpto. Central.</p> <p>Algunos barrios están sitiados por bandidos. Los vecinos se han movlizado reclamando mayor protección del Estado.</p> <p>Comisarías necesitan aumentar personal e infraestructura.</p> <p>Recursos deficientes.</p>
<p>La ciudad cuenta con 2 cuerpos de bomberos.</p> <p>En San Lorenzo se encuentran las oficinas del Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones, del que depende la Policía Caminera y sus Talleres.</p>	<p>Los cuerpos de bomberos se desempeñan adecuadamente, aunque manifiestan constantemente sus necesidades.</p>
<p>Fuente: Elaboración de la autora en base a información de periódicos locales y nacionales desde 1989 hasta 2010</p>	

Tal como se habrá podido observar, existen grandes potencialidades en relación a la calidad de vida de la población, pero también profundos déficits que necesitan atención. A pesar del esfuerzo observable en torno al mejoramiento de algunos servicios existentes, todavía queda mucho que hacer para salvar las deficiencias, particularmente en lo relativo al saneamiento, y al combate y prevención de crímenes y delitos.

La Organización social y el Gobierno

Con el convencimiento de la importancia de la gobernabilidad, como condición del desarrollo de las centralidades, en este punto cabe señalar algunos aspectos que la condicionan, resumidos en los cuadros siguientes:

Cuadro 15. Organizaciones secundarias	
Aspectos positivos	Aspectos negativos
Formación de Comisiones Vecinales representantes de los intereses de barrios y comunidades.	Manipulación de la Comisiones Vecinales por las autoridades municipales y organizaciones político-partidarias.
Existen numerosas organizaciones secundarias: Rotary Club, Club Rotarac, Cámara de Comerciantes y profesionales de San Lorenzo (CACOPSAN), Asoc. de Contadores de San Lorenzo, Asoc. de Agrónomos del Paraguay, Unión Industrial San Lorenzana, Club de Leones, Asoc. de Microempresarios de San Lorenzo, Colegio de Abogados de San Lorenzo, Club Gremio Social y Deportivo San Lorenzo, Cámara Junior, Movimiento Scout, Sindicatos, etc.	
Fuente: Elaboración de la autora en base a información de periódicos locales y nacionales desde 1989 hasta 2010	

Cuadro 16. Gobierno Municipal	
Aspectos positivos	Aspectos negativos
Alianzas con otras instituciones públicas para la atención de los barrios más necesitados.	Ciudadanía inconforme con el desempeño del Gobierno Municipal.
Importante labor de algunas áreas municipales. Acciones para solucionar algunos problemas urbanos y para el embellecimiento de la ciudad.	No hay política de Desarrollo Urbano ni instrumentos que lo faciliten. Escasa iniciativa para solucionar el problema del tráfico; accesibilidad, ordenamiento urbano en general y conservación de recursos naturales.
Las recaudaciones.	Dificultades en el trabajo con el Gobierno Central.
	Dificultades con la Junta Municipal.
	Fragilidad de la institución municipal en la implementación de acciones correctivas de todo tipo, particularmente respecto del incumplimiento de las ordenanzas y normas municipales, así como del incumplimiento de las obligaciones impositivas. La informalidad se ha instalado decididamente en la ciudad.
	Deficiencia en la gestión y/o acción de mejoramiento de las condiciones de salubridad y servicios urbanos básicos.
	Autoridades municipales involucradas en corruptelas.
Fuente: Elaboración de la autora en base a información de periódicos locales y nacionales desde 1989 hasta 2010	

Lo expuesto demuestra una capacidad organizativa importante en la ciudadanía sanlorenzana, que con un manifiesto sentido de pertenencia y una orientación adecuada podría convertirse en el motor de la consolidación de la centralidad de la ciudad.

Huelga referir a la importancia de los Gobiernos Municipales en relación al tema de este artículo. Sin embargo, a lo largo de los 21 años de Gobiernos Municipales electos, no se ha visto todavía la voluntad de orientar su gestión hacia una meta determinada de desarrollo para el municipio. El cuadro 16 muestra algunos aspectos del Gobierno Municipal sanlorenzano.

La apretada síntesis del cuadro anterior muestra la preeminencia de los aspectos negativos sobre los positivos en la gestión del Gobierno Municipal, y una gran debilidad institucional frente a los diversos intereses económicos. De hecho, en el crecimiento de la ciudad no ha intervenido decisivamente el gobierno municipal desde 1989, lo que ha causado los problemas actuales de la calidad de vida y el funcionamiento de la ciudad.

El desempeño de los Gobiernos Municipales sugiere la persistencia imaginaria de la pequeña ciudad dependiente de la capital, cuando ella ya ha desarrollado condiciones de vuelo propio. Sin embargo no se la deja volar, quizás porque significaría compromisos y desafíos que no se quieren o no se pueden asumir.

Por lo anteriormente expuesto es posible afirmar que el comercio, los servicios y la distribución constituyen la función central de San Lorenzo. Por tanto, es importante el sistema vial, de transporte y comunicación, como factor de centralidad, y debería ser objeto de acciones correctivas para su pleno desarrollo.

A lo largo de este escrito se ha visto que otros factores importantes de centralidad en la ciudad son:

- El equipamiento para la educación formal, pues en sus tres niveles genera condiciones de atracción regional, nacional e incluso internacional. Sin embargo, considerando el eslogan de "Ciudad Universitaria" no se observa un sentido efectivo de apropiación

- de este concepto, ni el equipamiento de apoyo para consolidarlo.
- El equipamiento para la salud de rango regional, además del Hospital Escuela y el equipamiento sanitario privado, constituyen importantes factores de centralidad que también requieren equipamiento de apoyo para su consolidación.
 - La Jefatura de Policía del Departamento Central, que también tiene rango regional.
 - La instalación de oficinas ministeriales en San Lorenzo atrae flujos de otros Municipios para la realización de gestiones.
 - Ser Diócesis de la Iglesia Católica implica un área de influencia regional sobre 13 Municipios.
 - La capacidad organizativa y proactividad de la población debe ser mejor canalizada.

Sin embargo, durante más de veinte años de transición democrática, frente a estos factores vistos como potencialidades la ciudad no ha podido resolver importantes aspectos de la calidad de vida de la población, lo que constituye una deuda pendiente, pues, al decir de Ricardo Dosso: “una centralidad adquiere importancia competitiva si su oferta urbana es capaz de satisfacer las necesidades imprescindibles de su población, tanto fija como flotante, y si su tejido social presenta una fortaleza cohesiva” (Dosso, 2005: 34).

En este sentido, es inconcebible la falta de acciones de integración interbarrial y fortalecimiento de la identidad sanlorenzana, a pesar de contar con suficientes elementos para desarrollarla. De hecho, los fuertes factores de centralidad que posee, y que reforzarían su rol e identidad, se hallan opacados por la sensible disfuncionalidad urbana actual. Las dificultades de circulación, acceso y salida de la ciudad podrían potenciar otras vías de desarrollo del país, como el Acceso Sur, con lo cual su importante función distribuidora podría cambiar drásticamente.

La irrefrenable expansión del mercado en la zona central de la ciudad sin duda genera fuentes de trabajo, pero afecta el Centro Histó-

rico, y ha ido deteriorando profundamente la calidad y el funcionamiento de la ciudad, al punto de convertirse en un verdadero obstáculo para el desplazamiento entre las zonas de la ciudad.

En este contexto, la gestión de los Gobiernos Municipales se ha convertido en el talón de Aquiles de la ciudad. Sin una Política de Desarrollo, los instrumentos adecuados que la viabilicen, proactividad en la defensa de los intereses colectivos y ciudadanos, ni compromiso con el futuro, es inminente el deterioro cada vez mayor de sus actuales condiciones urbanas.

La administración municipal de San Lorenzo, elegida en noviembre de 2010, enfrentará como primer desafío la implementación de una nueva Ley Orgánica Municipal, que establezca la intervención de la ciudad a partir de Planes de Desarrollo Sustentable y de Ordenamiento Territorial. Esto requerirá un profundo cambio de orientación política para romper el patrón de gestión desempeñado hasta el presente.

Es necesario un cambio en la conflictiva modalidad de Gobierno desarrollada hasta ahora entre la Intendencia y la Junta Municipal, con mayor proactividad y compromiso para consolidar las condiciones de centralidad de San Lorenzo. Esto implica ver más allá de los límites de la ciudad y detectar los aspectos que fortalecen sus potencialidades y podrían afectar su funcionamiento futuro. De hecho se está desarrollando el Proyecto para el funcionamiento del Sistema de Bus de Transporte Rápido (BTR) a Asunción, con salida desde San Lorenzo, pero el Gobierno Local no se ha pronunciado al respecto.

La nueva administración municipal debería revisar la estructura y funcionamiento de la institución para adecuarla a las exigencias de las redes urbanas y mejorar su relacionamiento interinstitucional a nivel regional, nacional, e internacional, y sobre todo para dar respuestas más eficientes a las demandas de la ciudadanía, priorizando los aspectos que se refieren a la calidad de vida y estimulando las iniciativas que contribuyan al desarrollo de la ciudad, mientras se afianza el ordenamiento urbano y la seguridad, cumpliendo así con los requerimientos de toda centralidad.

Bibliografía

Libros

- Carrión, Fernando, 2010, *Presentación*, en Coulomb, René (Coord). *México: Centralidades Históricas y proyectos de ciudad*. OLACCHI. Crearimagen, Quito.
- Dirección General de Estadísticas Encuestas y Censo, 2004, *Paraguay. Resultados Finales. Censo nacional de Población y Vivienda. Año 2002-Distrital*, DGEEC Publicaciones, Fernando de la Mora.
- Dosso, Ricardo, 2005, *Centralidades territoriales. Aportes y Transferencias*, disponible en: <http://redalyc.uaemex.mx/src/inicio/ArtPdfRed.jsp?iCve=27690203>

Revistas

- Yubi, Javier, 1997, “Buena Memoria. San Lorenzo del Campo Grande”, *ABC Revista* 31 de agosto de 1997, pp. 22, 23, Diario ABC Color, Asunción.
- Verón, Luis, 2003, “Ciudad de San Lorenzo: De Capilla a Catedral”, *ABC Revista*, pp. 24-27, Diario ABC Color., Asunción.

Periódicos

- “Ciudades de la Gran Asunción crecen sin un ordenamiento”, *Diario Última Hora*, 3 de enero de 2010, Asunción.
- “San Lorenzo busca su tren lechero”, *Diario La Nación*, 15 de abril de 1998, Fernando de la Mora.
- “Solucionarán caótico tránsito en San Lorenzo”, *Diario ABC Color*, 24 de agosto de 1995, Asunción.
- “La ciudad de moda en los años 30”, *Semanario La semana*, Año II, N° 26, julio 1997, San Lorenzo.

Este libro se terminó de
imprimir en mayo de 2012
en la imprenta V&M Gráficas
Quito, Ecuador



El Paraguay es un país “escurridizo”, al momento de ubicarlo en determinados modelos de desarrollo, pues, si bien adhiere al sistema global imperante, manifiesta así mismo características y ritmos que lo diferencian de los demás países de la Región Latinoamericana: desde el Tratado de Tordesillas que dividió la provincia Gigante de las Indias, predisponiendo su posterior condición de mediterraneidad, hasta su guerra de exterminio de 1865 a 1870; desde la Guerra del Chaco (1933 al 35) a su régimen de Gobierno Dictatorial que luego de 35 años fue derrocado en 1989; desde sus condiciones intrínsecas que impidieron la directa aplicación de las Recetas del Consenso de Washington, a su escasa población relativa y su urbanización tardía, que delinear algunos de los aspectos de su peculiaridad.

En ese contexto, el presente material, constituye una visión de conjunto del fenómeno urbano en el país y en particular de sus centralidades, desde la perspectiva única de los arquitectos.

A la vista de la creciente importancia de los centros como entidades aglutinadoras de población, de capitales, de información y conocimiento, de cultura y atractivos turísticos, orientadoras de los flujos de personas y materia, este libro reúne siete artículos con distintos abordajes sobre las centralidades en el Paraguay: su instrumentación en la reproducción del sistema económico hegemónico, frente a las fuerzas de la identidad social e individual, las coincidencias latinoamericanas, pasando por la historia, el imaginario, las prácticas sociales y los conflictos en los centros históricos, los procesos territoriales actuales, y aún la prospectiva que pudiera aplicarse a las mismas. Saliendo lentamente de Asunción, por siglos y hasta hace no mucho tiempo único centro del país, se observan otras centralidades y/o sistemas de centralidades posibles de desarrollarlas.

En el marco del Bicentenario de la Independencia del Paraguay, este material invita a profundizar un tema, que en el país se discute aún muy incipientemente y se espera constituya la punta del ovillo que tiene mucho hilo que tirar.



OLACCHI

Organización Latinoamericana
y del Caribe de Centros Históricos