

Propuestas para mejorar el hábitat en asentamientos informales

Caso Bañado Norte
de Asunción, Paraguay





PROPUESTAS PARA MEJORAR EL HÁBITAT EN ASENTAMIENTOS INFORMALES CASO BAÑADO NORTE DE ASUNCIÓN, PARAGUAY

Ministerio de Urbanismo, Vivienda y Hábitat de Paraguay
Vicepresidencia de Desarrollo Sostenible de CAF -banco de desarrollo de América Latina

COORDINACIÓN EDITORIAL

Magdalena Oddone

EDICIÓN GENERAL

F. Elena Laterza d.

EQUIPO DE REVISIÓN Y EDICIÓN

INICIATIVA CIUDADES CON FUTURO DE CAF

Pablo López, Bárbara Zamora, Emil Rodríguez y Andrés Sarache

AUTORES

Ministerio de Urbanismo, Vivienda y Hábitat

CAF

Gabriel Duarte-Renata Bertol

Javier Rodríguez Alcalá

CONTRAPARTIDA TÉCNICA INSTITUCIONAL – MUVH

Dirección General de Planificación: Óscar Mercado, Margarita Elías,

Élida Tonina, Cynthia Rodríguez

DISEÑO GRÁFICO

Karina Galindo

CORRECCIÓN DE TEXTOS

Sylvia von Glasenapp

FOTOGRAFÍA DE RETIRO DE TAPA Y CONTRATAPA

Costanera, de Juan Carlos Meza

IMPRESIÓN

I Gráfica S.A.

Documento impreso en papel ecológico certificado por un sello que garantiza la conservación de los bosques. La marca *Forest Stewardship Council* es un sistema de gestión ambiental que permite visualizar el compromiso de las entidades a favor de la sostenibilidad.





ÍNDICE

Introducción institucional

- Prólogo Ministerio de Urbanismo, Vivienda y Hábitat de Paraguay 9
- Prefacio CAF -banco de desarrollo de América Latina 11
- Iniciativa Ciudades con Futuro 13

Informalidad y desarrollo infraestructural en América Latina. Reflexiones sobre desafíos y oportunidades 14

Breves notas tipológicas. La vivienda informal en Paraguay 22

Problemática del río Paraguay y Bañado Norte 28

Concurso Internacional de Ideas y Anteproyecto de Diseño Urbano para el Bañado Norte de la Ciudad de Asunción

- Cómo se origina el concurso 32
- Detalles de la convocatoria 33
- Deliberación del jurado 34
- **Proyecto Ganador** 36
Yrendague
- **Segundo premio** 48
Consultora de Estudios y Proyectos Ambientales SA
4 ideas fundantes. Distrito Bañado Norte
- **Tercer premio** 54
Arq. Christian Ceuppens
Los 5 ejes de Paisajes Híbridos
- **Mención de honor** 60
Tecnología Arquitectura e Cultura Ltda.
9 pasos para una ciudad donde caminar

PRÓLOGO

La falta de ordenamiento territorial y de planificación urbano-rural induce a una distribución desequilibrada de las actividades de la población en diversas zonas del país, incluyendo a la capital (Asunción) con sus bordes costeros e infrahumanos. La ausencia de políticas públicas integrales en muchos de estos territorios ha contribuido históricamente a la generación de exclusión social y al aumento del déficit habitacional.

El Gobierno Nacional, a través del Ministerio de Urbanismo, Vivienda y Hábitat (MUVH) –anterior Senavitat–, consciente de que la solución a esta grave problemática pasa por la participación, el compromiso y el esfuerzo mancomunado del Gobierno y la sociedad en su conjunto, desde todos los sectores, ha impulsado este concurso internacional de ideas en el Bañado Norte de Asunción en el marco del Plan Maestro de la Franja Costera Norte, segunda etapa, con el apoyo de la Municipalidad de Asunción (MCA) y el Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones (MOPC), asumiendo su rol protagónico en el combate a la pobreza y a la desigualdad, dada la alta rentabilidad social de la inversión en la vivienda y el mejoramiento del hábitat que conlleva mejoras en las condiciones de salubridad y educación, así como en el aumento de las posibilidades de ascenso social.

Un proyecto de cambio de las actuales condiciones en esos territorios, que permita la vinculación de dichas áreas con el resto de la ciudad y propicie la interconexión entre la ciudad y el río, requiere de capacidad y liderazgo institucional para llevarlo a la práctica, y la interacción fluida con los actores sociales conveniente y oportunamente organizados. El MUVH, como rector en la materia de Urbanismo, asume este desafío, liderando el proceso que permita implementar la propuesta ganadora, convocando a todos los actores involucrados en el proyecto.

Finalmente, cabe destacar el trabajo del equipo nacional que tuvo a su cargo la coordinación del concurso. Agradecer además muy especialmente a todos los participantes y a la cooperación de CAF, por su valioso aporte en la gestión y superación de las condiciones mencionadas.

Dany Durand
Ministro
Ministerio de Urbanismo, Vivienda y Hábitat

PREFACIO

La intervención de los bañados que bordean el río Paraguay ha adquirido especial relevancia en el proceso de planificación urbana de la capital guaraní, en particular, en el marco del Plan Maestro para la Franja Costera de Asunción. Su cercanía al centro de la ciudad y la disponibilidad de suelo hacen que esos territorios sean atractivos para las poblaciones más vulnerables. De acuerdo con el Censo de 2012, uno de cada cinco asuncenos vivía en asentamientos informales construidos a orillas del río, número que ha tendido a incrementarse ante el limitado acceso de las familias a viviendas de mejor calidad en suelo urbano. Particularmente en el Bañado Norte, la situación se ve agravada por las habituales crecidas del río, profundizando las condiciones de vulnerabilidad de la población y aislándolas muchas veces y, no obstante, su relativa cercanía al centro de la ciudad, de las oportunidades que brinda la ciudad de Asunción.

En CAF nos hemos propuesto contribuir al desarrollo sostenible de la región con un enfoque territorial que permita abordar integralmente los principales desafíos de las ciudades. A través de la iniciativa Ciudades con Futuro, trabajamos en el fortalecimiento de nuestras intervenciones para garantizar mayores niveles de acceso a oportunidades en las ciudades latinoamericanas y promover modelos de gestión urbana dirigidos a mejorar la productividad, la inclusión social y, en general, el bienestar de los ciudadanos.

En este contexto, hemos unido esfuerzos con el Ministerio de Urbanismo, Vivienda y Hábitat del Paraguay para recuperar y poner en valor la dimensión urbano-ambiental del Bañado Norte de Asunción, mediante una intervención integral que priorice el acceso a oportunidades y a la vinculación del área intervenida con el resto de la ciudad. Para enfrentar este desafío, en 2018 organizamos el Concurso Internacional de Diseño Urbano del Bañado Norte, con el objetivo de construir una solución espacial que respondiera a la realidad de un territorio con grandes potencialidades, a partir de las ideas y propuestas provenientes desde distintos lugares del mundo, pero referenciadas en la realidad socioeconómica, cultural e institucional de Asunción. La respuesta a la convocatoria y la calidad del material presentado alientan a replicar iniciativas que, como esta, enriquezcan y compartan la visión local para construir políticas y programas que impacten de manera positiva en el tejido social y urbano.

Tras la selección del proyecto ganador, los esfuerzos han estado orientados a la consolidación de esta iniciativa como una propuesta de valor y alto impacto en la dinámica urbana de Asunción. Desde CAF, reiteramos nuestro compromiso en favor de la estructuración de una intervención urbana integral, inclusiva y sostenible, que permita conectar al Bañado Norte con el resto de la ciudad, reforzar su identidad como espacio de integración social, y garantizar mejoras en los niveles de inclusión y productividad de sus habitantes.

Julián Suárez Migliozi
Vicepresidente de Desarrollo Sostenible
CAF -banco de desarrollo de América Latina

INICIATIVA CIUDADES CON FUTURO

Con una tasa de urbanización que se duplicó en poco más de 60 años (pasó del 41 % en 1950 al 80 % en 2015), América Latina se ha convertido en la región de mayor crecimiento urbano del mundo y en la segunda más urbanizada, después de América del Norte, superando incluso los niveles de urbanización europeos. Dicha expansión, en un contexto de crecimiento económico heterogéneo, escasa o nula planificación en los diferentes niveles de gobierno, con instrumentos regulatorios débiles y ausencia de control, ha derivado en distintos tipos de problemas sociales, económicos y espaciales, entre los que destacan aquellos vinculados a la creciente exclusión social en las ciudades.

Alrededor de 1 de cada 4 latinoamericanos vive en condiciones precarias, sin acceso a servicios públicos básicos de calidad, y sin poder disfrutar de las oportunidades que ofrecen las ciudades. Un porcentaje importante de la población tiene dificultades para acceder a una vivienda con condiciones de hábitat adecuado o a un empleo de calidad que le permita mejorar sus niveles de ingresos y desarrollar nuevas habilidades. Adicionalmente, la deficiencia en el acceso a transporte y vivienda que caracteriza a las ciudades de la región refuerza los procesos de informalidad laboral y limita aún más las oportunidades que podrían aprovechar sus habitantes.

Para mejorar sus niveles de inclusión y productividad, una ciudad debe trabajar de manera continua para facilitar la accesibilidad de los hogares, las empresas y los individuos, tanto en términos de tiempo como de calidad y costo, a los servicios públicos, los equipamientos comunitarios como escuelas y hospitales, las fuentes de empleo, los espacios públicos, las viviendas asequibles, entre otros, buscando reducir los costos de congestión y aprovechar las economías de aglomeración que surgen en su entorno.

En este contexto surge Ciudades con Futuro, una iniciativa estratégica de CAF focalizada en promover acciones y políticas destinadas a mejorar los niveles de inclusión social y productividad en las ciudades latinoamericanas, contemplando un conjunto de dimensiones que inciden y atraviesan estos aspectos, como son la resiliencia, la sostenibilidad ambiental, la equidad de género y la gobernanza local y metropolitana. Para ello, desde un punto de vista operativo, la iniciativa identifica e implementa intervenciones que permitan fortalecer el acceso a las oportunidades que las ciudades ofrecen a los individuos, hogares y firmas, para el consumo de bienes y servicios, la producción, el trabajo, la recreación y el esparcimiento.

REFLEXIONES SOBRE DESAFÍOS Y OPORTUNIDADES

Gabriel Duarte y Renata Bertol

Infraestructuras x informalidad

El Concurso del Bañado Norte arroja importante luz sobre un tema urbano que a menudo se pasa por alto, pero que es sumamente relevante: la articulación entre el desarrollo infraestructural y el urbano. Organizado en el marco creado por la construcción de la nueva carretera Costanera, el concurso estableció el escenario ideal para una discusión sobre los impactos de la infraes-

tructura en la ciudad y cómo se pueden mitigar a través de estrategias de diseño urbano y paisajístico. Como esta nueva carretera crea un anillo alrededor de diferentes bañados y asentamientos informales, también ofrece nuevos desafíos para el desarrollo de soluciones urbanas integradas. El dique que se formó a partir de él presentó un resumen de diseño especial



Sergio Souza

Fotografía aérea de casas, Favela do Grajaú.

“Operando fuera de las regulaciones formales de desarrollo urbano, los asentamientos informales albergan, [hoy], entre el 20 y el 50 % de la población de las principales ciudades de América Latina”.

Eduardo Rojas (2004, p. 22)

que exigía una decisión sensata con respecto a la interacción entre la infraestructura en sí, el paisaje transformado y los asentamientos informales presentes en el sitio. Notoriamente conocida por responder a los cambios en los niveles del río Paraguay a lo largo del año, la adaptación de los asentamientos informales del sitio fue uno de los temas claves en el proyecto. Este tema relaciona el concurso con debates más amplios en América Latina sobre la interacción entre infraestructura, informalidad y riesgo ambiental.

América Latina es la segunda región más urbanizada del mundo y enfrenta hoy los desafíos del crecimiento y la propagación de asentamientos irregulares o informales, especialmente junto a los corredores de infraestructura en sus principales ciudades. La creación de asentamientos informales fue similar en la mayoría de las ciudades más importantes de América Latina. Es posible identificar un estándar en el que la informalidad evolucionó junto con el intenso crecimiento urbano, que tuvo lugar en las principales ciudades de América Latina, a fines del siglo XIX. Este periodo estuvo marcado por un salto en la industrialización y el desarrollo de la infraestructura en la mayoría de los países latinoamericanos, con énfasis en la movilidad de personas y bienes.

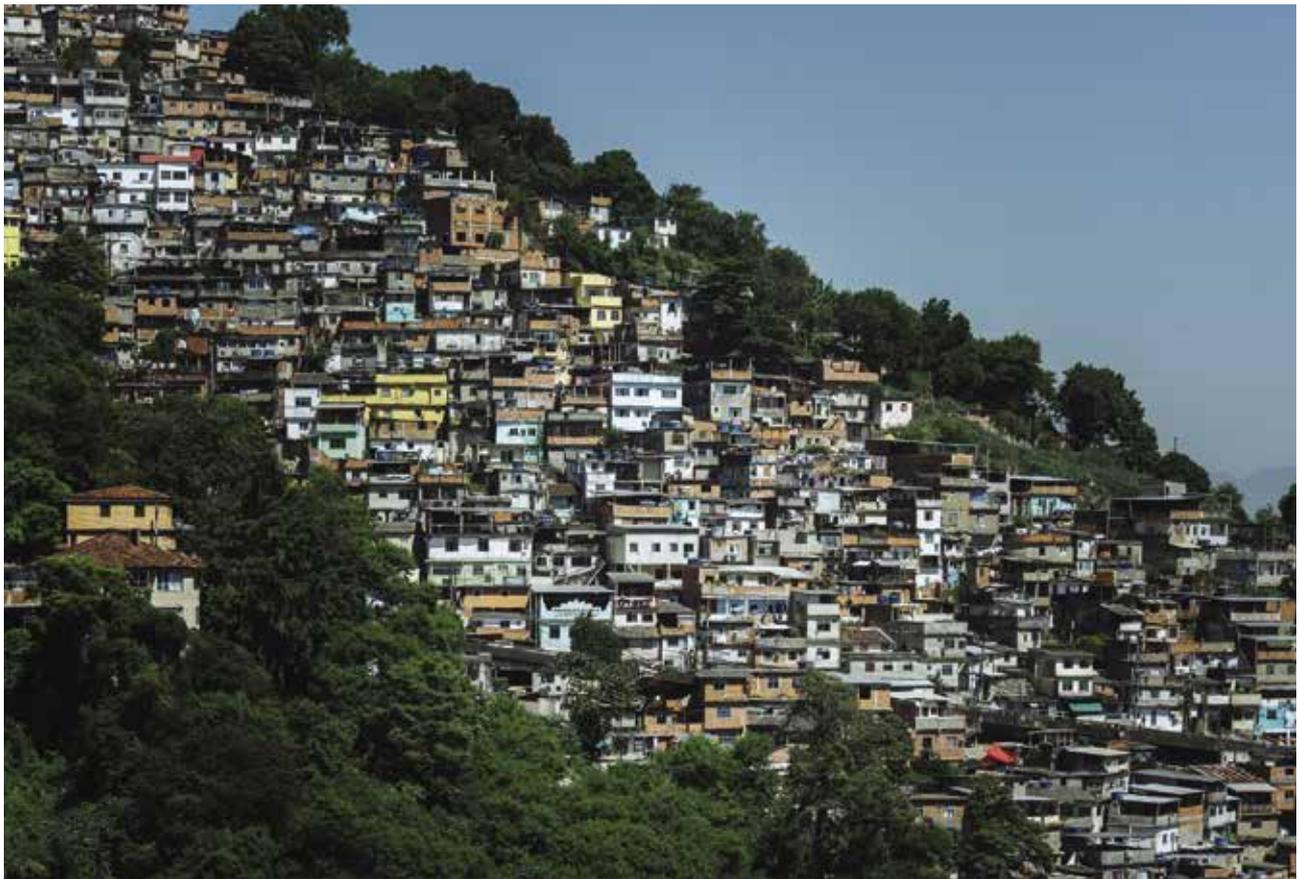
Ahora, con cerca del treinta por ciento de la población en América Latina viviendo en la informalidad, los datos disponibles sugieren que este proceso está lejos de ser disuadido. La velocidad de su crecimiento se intensificó en la década de los 90, especialmente en las grandes regiones urbanas. El deseo de modernización y progreso trajo el crecimiento económico, pero también el de la pobreza urbana. A medida que las ciudades crecieron, se enfrentaron a una expansión continua de su territorio urbano. La incapacidad

de los gobiernos locales para absorber y brindar asistencia a la nueva población urbana contribuyó al establecimiento de numerosos asentamientos ilegales y las consiguientes actividades informales en las ciudades.

A mediados del siglo XX, las principales ciudades de los países de América Latina fueron testigos de la multiplicación de asentamientos ilegales y barrios marginales, y la expansión del sector informal. En un contexto en el que la mayoría de los gobiernos apuntaban a la industrialización y la modernidad, los barrios marginales “a menudo se veían como un *cáncer* y, por lo tanto, necesitaban ser erradicados”. Este periodo también estuvo marcado por el vértice de muchos regímenes militares en el continente, que inició el desarrollo intensivo de carreteras en la mayoría de los países de América Latina, reemplazando gran parte de las redes ferroviarias nacionales y regionales existentes.

Durante los años 60 y 70, estos procesos tuvieron lugar mediante políticas de erradicación de barrios informales que se llevaron a cabo en varias ciudades de la región. Con la excusa de “embellecimiento de la ciudad”, para evitar el crimen y los problemas de salud o para aplicar programas de reurbanización, gobiernos de países del Tercer Mundo aplicaron programas de demolición a gran escala en comunidades desorganizadas y no planificadas. En lugar de mejorar o crear políticas de bienestar, los gobiernos eliminaron los barrios marginales y los asentamientos ilegales de las áreas centrales, trasladando el problema de la pobreza y la irregularidad a las periferias de las ciudades.

Tanto en las ciudades de los países desarrollados como en los países en desarrollo, la gran variedad de actividades, que se realizan fuera de



Andy Falconer

Favela en un morro de Río de Janeiro, Brasil.

las regulaciones preestablecidas, están cada día más presentes en la vida urbana. La informalidad aparece de muchas formas distintas, desde las relaciones sociales hasta la construcción no oficial de distritos completos, e implica a las clases altas y a las desfavorecidas. Si bien reúne una serie de actividades que ocurren fuera de los marcos regulatorios, la informalidad está subordinada a los sectores oficiales que hacen que las ciudades funcionen. Al mismo tiempo, las relaciones formales o los modos de producción dependen de la informalidad para el trabajo.

La informalidad se revela en el espacio de la ciudad a través de muchas formas, desde la venta ambulante a pequeña escala hasta la formación de barrios marginales. Muchos autores atribuyen a la informalidad el cambio en la forma en

que se configuran las ciudades hoy en día. Brillembourg (2005, p. 20) afirma que en Caracas, Venezuela, “la ciudad formal se disuelve en sus márgenes y se reemplaza por un nuevo principio de urbanismo, el del paisaje urbano informal”. En las principales ciudades del mundo en desarrollo, la presencia de la informalidad, en sus múltiples formas, se ha vuelto tan fuerte que ya no es posible desconectar las relaciones interdependientes que se establecieron entre lo formal y lo informal. Castillo (2001) va más allá y se refiere al fenómeno de la “urbanización informal”, que significa no solo la formación de asentamientos irregulares o el desarrollo de actividades informales de manera aislada, sino también el elemento principal en la producción de ciudades en los países en desarrollo. Al referirse a la Ciudad de México, Castillo (2001, p. 103) re-

“La invención de la metrópolis ha estado, desde sus inicios, relacionada con la cuestión de la movilidad. La extensión de las grandes ciudades se ha visto condicionada no solo por las nuevas tecnologías de transporte, comenzando por los ferrocarriles, sino también por la inmensa actividad que siguió al desarrollo industrial y la creación de mercados integrados nacionales de bienes”.

Jean-Louis Cohen (2002, p. 279)

fiere que “la informalidad se ha convertido en el modo dominante del nuevo desarrollo urbano”, y que “la ciudad se ha vuelto informal” (2001, p. 106). Si bien la informalidad incluye una serie de elementos que son esenciales para el desarrollo de las ciudades hoy en día, los asentamientos informales siguen siendo la expresión física principal y más obvia de ella, así como las relaciones entre los sectores formal e informal.

Aunque es difícil identificar características espaciales que pertenecen a asentamientos informales en general, algunos aspectos son comunes a la mayoría de ellos. Brillembourg (2005, p. 21) resalta el “estado permanente de la impermanencia y el estado incompleto” de las estructuras que componen el entorno arquitectónico de los asentamientos informales como un símbolo de las comunidades autoorganizadas. De manera similar, Berenstein-Jacques (2002, p. 53) sostiene que la construcción de las casas en una favela se realiza día tras día y está continuamente inacabada. La casa es como un refugio, y “es temporal incluso si dura para siempre”. La autoorganización que se encuentra en las favelas y en todos los demás asentamientos informales del mundo, junto con su materialización espacial, es un desafío para el diseño y la arquitectura urbana convencional, especialmente debido a su constante transformación y crecimiento, y a la complejidad de los espacios que esos procesos generan.

Infraestructuras x control

La historia de las ciudades formales e informales está inevitablemente ligada a la historia de las infraestructuras, y América Latina es un epítome de esa condición. Ya sea en entornos muy controlados, como las ciudades planificadas de Brasilia (Brasil), La Plata (Argentina), entre otras, o en ciudades grandes y salvajes, como São Paulo (Brasil) o Ciudad de México (México), el movimiento es el *modus operandi* que está configurando su versión del siglo XXI. Este no es un tema nuevo en urbanismo o arquitectura; Louis Kahn y Le Corbusier ya lo habían pensado en sus proyectos para el centro de Filadelfia y para las ciudades de Argel y Río de Janeiro, respectivamente, donde se encuentran la infraestructura y la arquitectura urbana, fundidas en un solo cuerpo. Sin embargo, este tipo de integración completa entre la infraestructura y la ciudad nunca se ha logrado (al menos a propósito) en ningún lugar del mundo. Si la creación de la metrópolis siempre ha estado tan entrelazada con la movilidad (Cohen, en Maas, 2002), ¿por qué nunca ha sido posible un equilibrio perfecto entre ellas? Esta idea ha estado atormentando la mente de los urbanistas desde finales del siglo XIX (Graham y Marvin, 2001, p. 64), y sigue siendo pertinente hoy en día.

El sueño de una ciudad armoniosa, cuyos movimientos estén dictados por un ritmo equilibrado entre la infraestructura y la equidad



Fotografía aérea ciudad de Brasilia, Brasil.

eventh

social, está presente desde la Ciudad Jardín de Ebenezer Howard, la Broadacre City de Frank Lloyd Wright y la Ville Contemporaine de Le Corbusier. Con estos esquemas esperaban proporcionar un conjunto perfecto de herramientas de ingeniería para promover una descentralización radical de la ciudad, en una dispersión ordenada que dependía de la nueva tecnología industrial para funcionar. Pensaron que las definiciones funcionales estrictas de todos los componentes urbanos (en términos de tecnología e infraestructura) y regiones podrían sustentar modelos espaciales, sociales y económicos coherentes para futuros desarrollos (sub)urbanos. Otra visión extrema sobre la integración de la infraestructura de la ciudad provino del ejemplo ya citado de los planes de Le Corbusier para Argel y Río, pero lo que es más importante de los modelos propuestos por el español Arturo

Soria y Mata para La Ciudad Lineal. La Ciudad Lineal era un concepto urbano que integraba en una sola cinta de desarrollo urbano todos los elementos tecnológicos necesarios para la vida urbana. Soria y Mata escribió que “la forma de la ciudad es, o debe ser, derivada de las necesidades de la locomoción” (Choay, 1969, p. 100). Parte de sus ambiciones se lograron realizar parcialmente en las afueras de Madrid, pero nunca alcanzó a desarrollarlas en una versión completa de este modelo.

A pesar de que ninguno de los modelos de integración mencionados anteriormente logró ser realizado de acuerdo con la voluntad de sus autores intelectuales, continuaron produciéndose silenciosas fusiones entre la infraestructura y la ciudad. Tales fusiones, que solían ser comunes en las ciudades clásicas y medievales, han

“La ciudad ahora representa todo el territorio, y todo el territorio debe considerarse y gestionarse como un sistema urbano”.

Bruce Mau (2004, p. 45)

adquirido un sentimiento de extrañeza en nuestros días. Hoy en día, sería imposible pensar en esta integración, ya que las regulaciones técnicas e institucionales han colocado la arquitectura, el urbanismo y la ingeniería infraestructural en cajas completamente diferentes. Todas estas disciplinas operan independientemente, a pesar de sus evidentes complementariedades. En este contexto, algunos elementos, como el Ponte Vecchio de Florencia, solían ser lugares comunes en las ciudades medievales. La presencia de un acueducto que atraviesa las islas romanas no fue motivo de inestabilidad social, sino de valor, ya que la provisión de agua estaba garantizada. Agrupar a lo largo de la infraestructura para beneficiarse de esta proximidad fue una solución aceptable durante siglos, aunque algo olvidada hoy en día.

Seguramente, se deben considerar las condiciones apropiadas al comparar la situación actual con contextos antiguos. La importancia real de abordar brevemente este tema es desafiar una limitación inherente no solo en la mente de los diseñadores, planificadores y arquitectos urbanos, sino también en gran parte de las sociedades contemporáneas. Esta limitación, donde siempre se debe hacer una distinción clara entre infraestructura y ciudad, es una herencia parcial del utopismo y el urbanismo prístino que gobernó los debates académicos y profesionales desde la Segunda Guerra Mundial. Aparentemente (y desafortunadamente), las únicas características que dejaron atrás los modelos utópicos introducidos anteriormente fueron su compulsión “neurótica” por los límites claramente definidos entre los diversos elementos que componen nuestras metrópolis.

Infraestructuras x oportunidad

Aunque el desarrollo de la infraestructura es hoy un tema un tanto aislado del pensamiento sobre la urbanidad, sigue siendo el método más objetivo para encontrar soluciones relacionadas con la accesibilidad, la integración y la resistencia de los espacios urbanos. Por otro lado, la influencia de las disciplinas socioespaciales es lenta pero constante en el desarrollo de nuevas infraestructuras, que están empezando a desempeñar nuevas funciones al apoyar la vida urbana más allá de sus objetivos técnicos originales. Los nuevos tipos de infraestructuras de movilidad están aumentando su potencial para la construcción de ciudades más equitativas. Se están encontrando nuevas oportunidades para ampliar el papel cívico de la infraestructura en y alrededor de las conexiones ferroviarias y de carreteras, estaciones multimodales, cruces, intersecciones, entre muchos otros. La presencia física de la infraestructura debe permitir conexiones de alta calidad entre modos de transporte complementarios y, al mismo tiempo, crear espacios urbanos integrados. Por lo tanto, las intervenciones que sincronizan múltiples escalas y disciplinas deben encabezar proyectos que encajen en los marcos tanto del urbanismo como de la infraestructura.

Sin embargo, esta no es una tarea sencilla, especialmente cuando se trata de manejar la informalidad en el alcance de estos enfoques interdisciplinarios. Aunque el desarrollo infraestructural sigue protocolos técnicos preestablecidos que representan una cierta antítesis a la imprevisibilidad que impregna la informalidad, el replanteamiento de estos métodos en relación con los nuevos alcances posibles permite una nueva práctica que considera nuevos modelos de ciu-

dad. Es cierto que algunos autores, como Ananya Roy y Paola Berenstein-Jacques, creen que la lógica interna de la construcción de asentamientos informales, espontánea y en constante transformación, es incompatible con el concepto de planificación, y que las intervenciones en los barrios marginales necesariamente darían lugar a la homogeneización de la ciudad, siguiendo siempre los valores de la ciudad formal. Como observó Holston, esta lógica de planificación sin contradicción y conflicto estaba presente en los ajustes preestablecidos de la planificación modernista. Las técnicas aplicadas por los seguidores del movimiento moderno “enfatan la descontextualización, la desfamiliarización y la deshistoria” (Holston, 1999, p. 160).

Los territorios afectados por el desarrollo infraestructural, ecosistemas tan grandes y frágiles, espacios urbanos intersticiales, regiones asociadas a redes de movilidad, entre otros, forman un nuevo paisaje para la acción institucional.

Al mismo tiempo que se aplican políticas que buscan el mejoramiento de las condiciones de vida dentro de los asentamientos informales en toda América Latina, la mayoría de los proyectos de mejora no mencionan, entre sus objetivos oficiales, el deseo de integración de la ciudad informal con la ciudad formal. Normalmente, las propuestas para mejorar los barrios marginales mantienen su enfoque en la mejora de las condiciones físicas y sociales, así como en los aspectos económicos de la integración. Las mejoras en las provisiones de agua o electricidad o la creación de nuevas instituciones sociales, por ejemplo, son ciertamente componentes esenciales para el desarrollo de los medios de vida de los habitantes de los barrios marginales. Sin embargo, los temas infraestructurales y espaciales a menudo se descuidan en la búsqueda de la integración económica y social. Los proyectos de esta naturaleza generalmente pasan por alto el hecho de que la integración de soluciones técnicas, espacios naturales y públicos solo puede lograrse a través del conocimiento y la accesibilidad. En este sentido, tratar con las dimensiones infraestructurales y urbanas de los proyectos como temas aislados es infructuoso; sin embargo, sigue siendo la norma.

La mejora de los servicios y la infraestructura es quizás el primer paso para que los residentes de los barrios marginales se conviertan en parte de la ciudad. Sin embargo, la mayoría de los proyectos de mejora no pretenden promover la integración, principalmente como consecuencia de la falta de consideración con los problemas espaciales. La vida de los habitantes de los barrios informales ciertamente mejoró en los aspectos prácticos, pero aún viven en una especie de condominios de pobreza, donde la presencia de extraños no siempre es bienvenida, y desde donde casi nunca se aprecia su presencia.

Si una ciudad coherente significa una ciudad homogeneizada, como lo fueron las “ciudades genéricas”, cuando los arquitectos modernos las imaginaron, eso significa que una ciudad coherente nunca existirá. “... El empuje y la presión de los grupos sociales principales modelan el espacio de manera diferencial, incluso cuando esperaríamos homogeneidad” (Lefebvre, 2003, p. 127). Los agentes que produjeron la ciudad durante el último siglo y la historia nunca dieron lugar realmente a una ciudad homogeneizada. Si los arquitectos son conscientes de que la heterogeneidad es una característica fundamental de la ciudad, se puede generar un proceso de aprendizaje de realidades diferentes para los ciudadanos, a través de la comprensión de diferentes espacialidades y modos de habitabilidad. Por otro lado, las tendencias predominantes de mediados del siglo XX, hoy en día, la mayoría de los gobiernos reconocen la presencia de asentamientos informales como uno de los componentes que constituyen la ciudad. Y lo que pueden hacer hoy los proyectos poco comunes como Bañado Norte es comenzar a allanar el camino hacia un tipo de urbanismo que comprende y teje todas las dimensiones de la ciudad: técnica, social, cultural y económica.

SOBRE LOS AUTORES

Gabriel Duarte

director de Urbanismo en Bernardes Arquitectura y profesor en el Departamento de Arquitectura de la Pontificia Universidad Católica de Río de Janeiro (Brasil). Fue uno de los fundadores de CAMPO, cuando creó el grupo Nuevas Cartografías para investigar nuevos métodos de mapeo colaborativo. El profesor Duarte ha ocupado puestos de visitante en la Architectural Association, MIT, Harvard, entre otras, y ocupó la Cátedra Lemann en el Centro David Rockefeller para Estudios Latinoamericanos en la Universidad de Harvard. Fue educado como arquitecto y urbanista en la Universidad Federal de Río de Janeiro (Brasil) y en la Universidad de Tecnología de Delft (Países Bajos).

Renata Bertol

arquitecta y urbanista especializada en la coordinación de planes de regeneración urbana e informalidad, y ha dirigido numerosos procesos de planificación participativa en Brasil y en el extranjero. Fue una de las socias fundadoras de CAMPO y, hoy, forma parte de la sección de Diseño Urbano de Bernardes Arquitectura en el desarrollo de diferentes masterplans y proyectos a gran escala. Habiendo sido educada como arquitecta en la Universidad Federal de Río de Janeiro (Brasil), fue becaria del Programa Japón-BID en la Maestría en Vivienda y Urbanismo de la Architectural Association (Reino Unido).

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Berenstein-Jacques, P. (2002).** Espaço em movimento. En: Varella, D.; Bertazzo, I.; Berenstein Jacques, P. *Maré: vida na favela* (pp. 51-57). Río de Janeiro: Casa da Palavra.
- Brillembourg, A.; Feireiss, K.; Klumpner, H. (2005).** *Informal city: Caracas case*. Munich: Prestel Verlag.
- Castillo, J. (2001).** Urbanisms of the Informal: Transformations in the Urban Fringe of Mexico City. *Praxis: Journal of Writing + Building – Mexico City: projects from the megacity*, 1(2).
- Choay, F. (1969).** *The Modern City: Planning in the Nineteenth Century*. Nueva York: Braziller.
- Graham, S. y Marvin, S. (2001).** *Splintering Urbanism-Networked Infrastructures, Technological Mobilities and the Urban Condition*. London: Routledge.
- Holston, J. (1999).** Spaces of Insurgent Citizenship. En: Holston, James (ed.). *Cities and Citizenship* (pp. 155-173). Durham and London: Duke University Press.
- Cohen, J. L. (2002).** The Metropolis, Between Speed and Stasis. En: Maas, Winy (ed.). *Five Minutes City*. Rotterdam: Episode Publishers.
- Lefebvre, H. (2003).** *The Urban Revolution*. Minneapolis: University of Minnesota Press.
- Mau, B. (2004).** Everywhere is City. En *Massive Change* (p. 44-45). Londres: Phaidon Press Limited.
- Rojas, E. (2004).** *The Challenge of an Urban Continent: The Work of the IDB in Urban Development*. Washington: IDB.
- Roy, A. (2005).** Urban Informality: Towards an Epistemology of Planning. *Journal of the American Planning Association*, 71(2). Chicago: American Planning Association.

LA VIVIENDA INFORMAL EN PARAGUAY

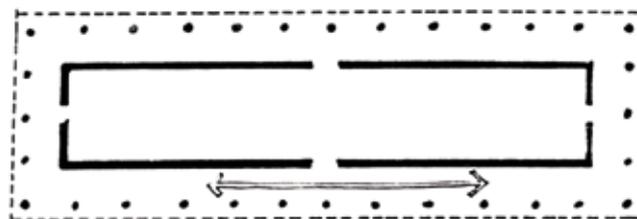
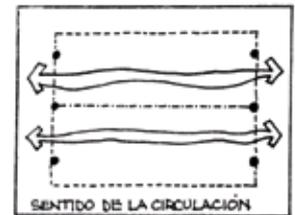
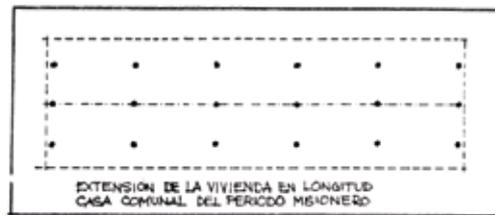
Javier Rodríguez Alcalá *

I. Aproximaciones exploratorias

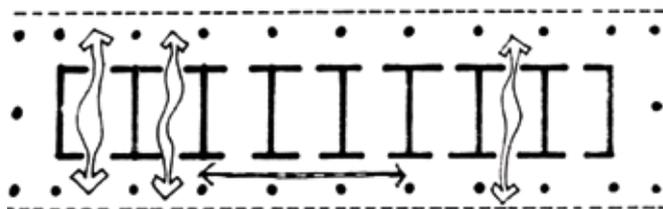
En términos generales, cabría reconocer la vivienda informal (también con mucha generalidad asimilable a la popular/espontánea) como aquella construcción prioritariamente afectada a usos habitacionales, generada por los sectores populares, al margen de las instancias institucionales/profesionales arquitectónicas o de surrealización material/constructiva a través de la gestión empresarial u otra instancia institucionalizada. Aproximaciones más ajustadas han destacado como característica de la vivienda popular-espontánea, el grado de reflexión y/o autoconciencia de los procesos en los que se genera, a efectos de separar lo profesional/reflexivo/formal de lo espontáneo/no reflexivo/informal.

En el caso local, sin embargo, cabría matizar oposiciones muy tajantes (profesional/reflexivo vs. popular/espontáneo), ya que, por razones socioculturales, económicas, climáticas y constructivas, podría decirse que aquí se constituyó un repertorio de rasgos tipológicos relativamente perfilado desde tiempos coloniales, desde los cuales se realizaron –hasta la actualidad– tanto apropiaciones populares/espontáneas como otras relativamente más institucionalizadas (propuestas por constructores e incluso por arquitectos).

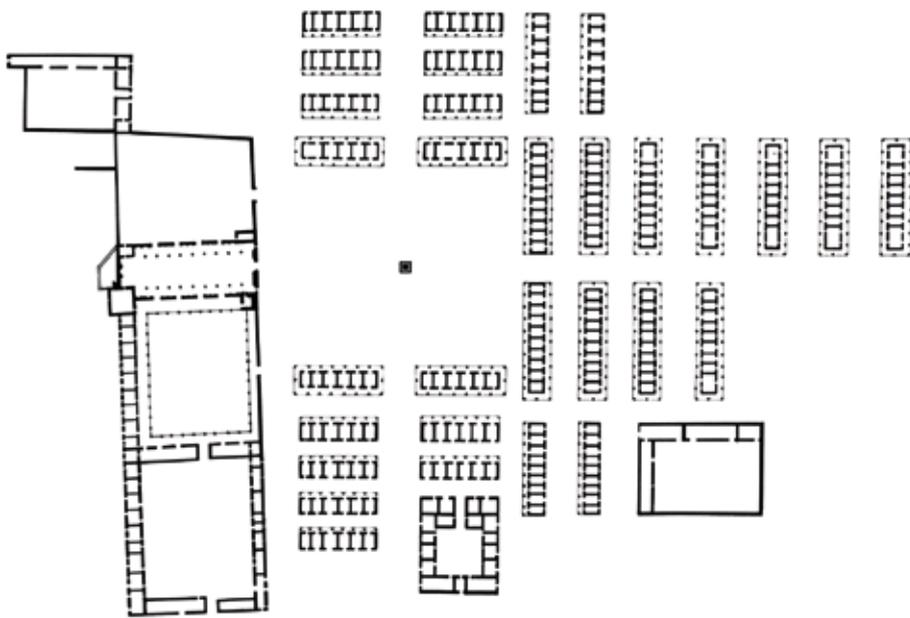
Disposición de la vivienda comunal indígena. I



CASAS DE INDIOS DE LAS RIBI REDUCCIONES
INCORPORACIÓN DE GALERIAS Y DIVISIONES INTERIORES
ACCESOS FRONTALES Y POSTERIORES
DISPOSICIÓN DE LOS "TRONOS" DE VIVIENDAS MIRANDO A LA PLAZA



Modificaciones a partir de la adaptación de la vivienda comunal indígena a la casa de indios en las misiones (ref. Boh y Granada, cit).



Planta de la Misión Jesuítica de San Ignacio Miní (siglo XVII).

2. Los rasgos tipológicos y sus transformaciones

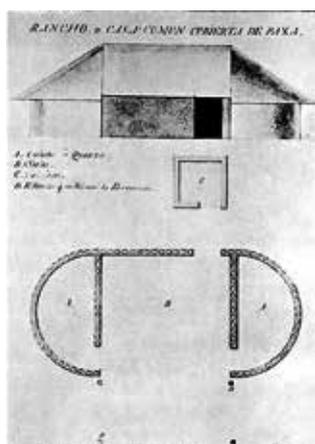
Muy resumidamente descripto el proceso de conformación de la vivienda informal local. Sus principales antecedentes tipológicos se remontarían al periodo de la colonización, cuando se produjo una síntesis (si así se la puede considerar) entre la preexistencia guaraní y la cultura peninsular de la que derivó el citado repertorio de rasgos tipológicos, posteriormente compartido (Gutiérrez, 1983; Boh y Granada, 1984).

Siempre en términos simplificados, podemos identificar, desde la Colonia, al menos dos organizaciones espaciales tipo: la urbana y la rural. La primera podría remitirse a las viviendas comunales indígenas (u óga que, reunidas nuclearmente, formaban las távas –poblados–), adaptadas a los requerimientos espaciales y culturales inherentes al proyecto sociorreligioso reduccional misionero; principal (pero no exclusivamente) el jesuítico y el franciscano. Cabe identificar en esta síntesis dos operaciones

principales: la primera, a nivel de la organización general urbana, introdujo el elemento calle (ausente en las távas guaraníes), que a su vez se dispuso en función a una plaza, funcional y simbólicamente recalificada por los nuevos programas religiosos y administrativos impuestos a los indígenas “reducidos”; con sus respectivas variantes jesuíticas o franciscanas.

En la segunda, a nivel de la reorganización de las távas comunales en sí mismas –devenidas de allí en más casas de indios–, se establecieron particiones internas (correlato espacial de la familia monogámica propugnada por los misioneros); se modificaron las dimensiones de la táva y la ubicación de sus accesos, y el citado elemento calle (como circulación exterior) se materializó en una galería continua (espacio intermedio o de transición), que recorría la totalidad del frente de cada tira de viviendas.

* Las imágenes de este artículo fueron proveídas por el autor.



Planta de vivienda campesina, siglo XVIII.²



Aspecto vivienda campesina a inicios del siglo XIX (ref. Félix de Azara, *Diario; Rengger, Viaje al Paraguay en los años 1818 a 1826*).³

Por su parte, la vivienda rural —aunque desde otros condicionamientos— se organizó desde módulos constructivo-espaciales que también incorporaron los citados espacios de transición. En este sentido, una conformación paradigmática de la vivienda popular rural y semirural local fue la tipología denominada *culata jovái*, persistente como solución espacial desde —al menos— el siglo XVIII al presente.

En ambos casos (urbano y rural), la vivienda popular estuvo caracterizada por la sintonía entre la vivienda y las pautas culturales de habitabilidad, por la disponibilidad de recursos materiales existentes (de recolección hasta la introducción del cerámico o la piedra labrada para los edificios religiosos); por la sincronía entre el módulo estructural (dado por el lance) y el módulo espacial, y, sobre todo, por la adaptación de la vivienda a los no poco rigurosos condicionantes climáticos del medio; adaptación en la que los citados espacios intermedios (en sus diversas versiones) jugaron un rol fundamental.

3. La vivienda espontánea en Asunción: persistencia compartida de rasgos tipológicos

Por diversas razones, desde su fundación en el siglo XVI hasta su rectificación en damero en

las primeras décadas del siglo XIX, el trazado urbano asunceno no respondió ni a la normativa peninsular vigente ni a los esquemas organizativos de los pueblos laicos y religiosos de la provincia. Antes bien, su conformación resultó de la adaptación más o menos pragmática a las condiciones impuestas por las particularidades topográficas e hidrográficas de su soporte físico.

De lo anterior es posible derivar —exploratoriamente— dos aspectos vinculados. En primer lugar, la heterogeneidad tipológica (aunque desde la permanencia de los espacios intermedios) de organizaciones longitudinales, nucleares, así como de planteos tipológicos afines a los rurales citados; estos últimos, sobre todo en las situaciones de borde urbano, de límites difusos en general, dada la trama dispersa de Asunción.

Concurrentemente —en lo que respecta a la vivienda propiamente dicha—, la ubicuidad de ciertas soluciones constructivas y tipológicas, y principalmente la persistencia de los citados espacios intermedios, contribuyeron a que —salvo excepciones— la distinción entre la vivienda formal y la informal fuese más una cuestión cuantitativa (de escala, materialidad, localización urbana más o menos favorable, etc.); antes que cualitativa; esto es que afectara a la organización espacial de la vivienda en sí misma, según se señaló antes.



Asunción: convivencia de organizaciones espaciales nucleares, lineales y de referencia campesina en bordes de trama dispersa. ⁴



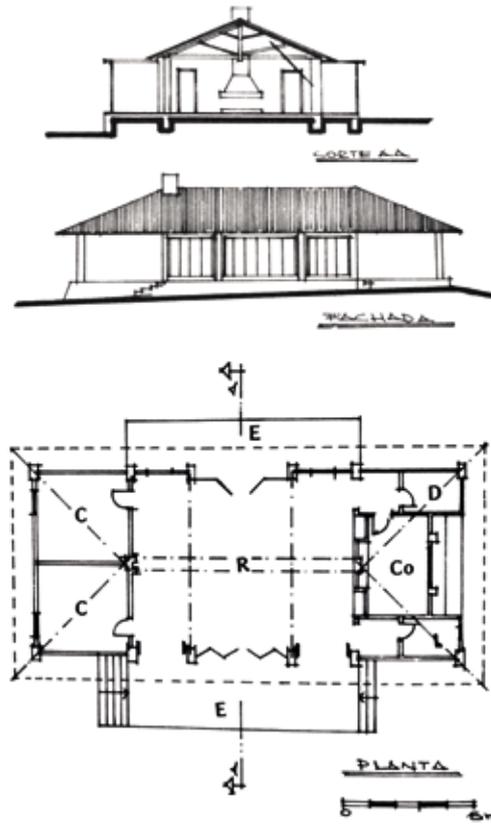
Vivienda en la Chacarita (detalle s/f. a. 1900, ref. Azara, y Rubiani, cit). ⁵

3.1. Los espacios intermedios: Inflexiones

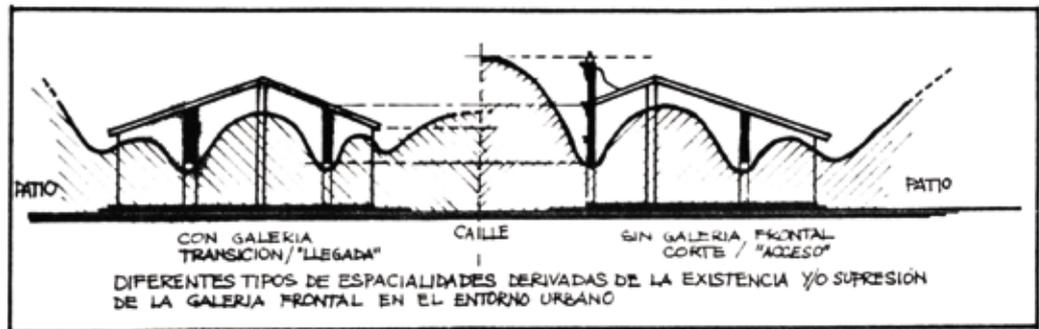
Se ha señalado un incipiente abandono de los espacios intermedios exteriores (las galerías frontales continuas) en las viviendas urbanas desde finales el siglo XVIII, tendencia que se acentuó hacia mediados del XIX (Gutiérrez, 1983, Boh y Granada, 1984).

Un segundo momento de inflexión, similarmente dado por la creciente diferenciación del espacio público y el privado mediante las llamadas fachadas-tapa (asociable además a la progresiva subdivisión de los solares urbanos), cabría identificarlo en las configuraciones de la vivienda denominadas casas chorizo. Se trató básicamente de viviendas cuyos espacios se organizaban por agregación de cuartos en sentido perpendicular al eje de la calle y articulados por una galería que se desarrolla paralela a uno o más patios laterales. No obstante, cabe destacar en este planteo la persistencia de este espacio intermedio (la galería) como articulador de la espacialidad de la vivienda, al margen de las variadas postulaciones dimensionales o formales estilísticas de las fachadas.

Un tercer momento de transformación (o aun de ruptura) tipológica vendría dado por la vivienda de la planta compacta de filiación racionalista, cuya difusión se produjo hacia finales de los años 40 del siglo pasado. Cabría conjeturar



Vivienda en Tapé Tuyá (corte, fachada y planta),
Cordillera, arquitecto J.C. Morra. ⁶



Planta de vivienda campesina -siglo XVIII-; 2.a:Aspecto de la misma a inicios del siglo XIX (ref. Félix de Azara, *Diario*; Rengger, *Viaje al Paraguay en los años 1818 a 1826*).

sin embargo que estos preceptos racionalistas marcaron un quiebre no solo por un sesgo universalista (y en cuanto tal, prescindente de las tradiciones particulares en muchos casos), sino también –o sobre todo– debido a que su incorporación local –salvo excepciones puntuales– no siempre fue acompañada por una reflexión que conciliara las innovaciones con la tradición preexistente.

Pero al margen de las conjeturas, al menos dos aspectos destacan en estas innovaciones espaciales en las viviendas: su identificación irrestricta con lo que se consideró que debía ser una práctica proyectual moderna (identificación luego extendida a los lugares de formación académica) y el carácter paradigmático que adquirieron de allí en más en la formulación de las propuestas de habitación popular, desde el sector empresarial o impulsadas desde el Estado.

3.2. La vivienda popular urbana: Adaptaciones problemáticas

Influenciada por las pautas habitacionales del sector rural de donde provenían los migrantes a Asunción (entre los 60 y los 80), la vivienda popular urbana de zonas marginales (o marginalizadas) de Asunción conservó algunos de los citados rasgos tipológicos, aunque dentro de un proceso de inadecuación y/o deterioro progresivo que se prolonga hasta el presente.

Estas inadecuaciones se verifican en los sectores de implantación y (vinculadamente) en las propias unidades habitacionales “marginales”. Lo primero está dado mayormente por la ausencia de infraestructura adecuada en los asentamientos que, junto a una progresiva disminución del tamaño de los lotes (correlativa a una creciente densificación no mitigada) y su ubicación en zonas de mayor peligrosidad de inundaciones, ha tornado escasamente sostenibles las condiciones de existencia de estos sectores, principalmente los de los asentamientos ribereños.

Lo segundo (al nivel de las unidades en sí) deriva del citado hacinamiento, el deterioro de la materialidad y –vinculadamente según se señaló– se sustantiva en el deterioro de la espacialidad de las viviendas, dada la dificultad (o imposibilidad) de mantener funcionales en las actuales condiciones urbanas de implantación los esquemas originales (principalmente, rurales) en los que se sustentaban originariamente estas viviendas.

En la actualidad, las obras de la Costanera Norte han replanteado estas tendencias de uso y ocupación, lo que a su vez conllevó proyectos de reubicación y reconversión urbana, como el barrio San Francisco y el proyecto del Bañado Norte [7]. Ambos emprendimientos –aunque con diferencias no menores– representarían un enfoque positivamente diverso de las políticas estatales de habitación social, tradicionalmente centradas en la sola provisión de viviendas al

margen de la consideración de la problemática urbana entendida desde un enfoque más vasto; y es justamente este enfoque ambiental, social y urbanísticamente integrado de vivienda a la ciudad el que caracteriza diferencialmente a los proyectos recientes arriba mencionados.

Con relación a estos últimos, detengámonos esquemáticamente –para concluir– en el proyecto del Bañado Norte. Considerado desde sus estrategias principales, los proyectistas (de Yrendague) propusieron, en cuanto a lo ambiental, “limitar la urbanización y el relleno masivo (...) en las zonas inundables (para conservar los) humedales y (las áreas) de amortiguación entre las zonas urbanas y el territorio del río”.

Desde el punto de vista social y urbanístico, el proyecto parte de (la) “fractura que divide (hoy) el sector social de nivel medio y bajo y la nueva urbanización del frente costero de alto nivel”, y desde allí plantea para la reterritorialización del Bañado Norte una zonificación caracterizada por la mixtura y complementación no solo social, sino morfológica.

En suma: Yrendague propone incorporar críticamente las obras de infraestructura y las experiencias de habitación social existentes e integrarlas a una visión orgánica y sustentable de la ciudad.

SOBRE EL AUTOR

Javier Rodríguez Alcalá

periodista en temas de arte, comunicación y diseño. Arquitecto (FAU/UNA). Integra el Colectivo Aqua Alta y la Asociación Internacional de Críticos de Arte (AICA/Paraguay). Docente del Centro de Estudios Brasileños y la Universidad Católica. Seleccionó obra del Paraguay para las bienales de Venecia y del Mercosur. Publicó en coautoría: *Usos del espacio en asentamientos campesinos espontáneos y planificados* (Neike, Asunción, 1989); *Edith Jiménez. Obra gráfica* (EBA, Asunción, 2002); *Premio Jacinto Rívero. 11 artistas seleccionados* (Faro para las Artes, Asunción, 2003); *Hermann Guggiari* (Cabildo, Asunción, 2008); *La verdad autógrafa*. Edición facsimilar (Cabildo-Bicentenario, Asunción, 2010); *El Colegio Experimental Paraguay-Brasil, de A.E. Reidy* (2010). Colabora con la prensa local y publicaciones del exterior (Vitruvius, Brasil; *Arara Art & Architecture of the Americas*, Essex University, UK; *Anfione e Zeto*, Italia).

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS Y GRÁFICAS

Gutiérrez, R. (1983). *Evolución urbanística y arquitectónica del Paraguay, 1537-1911*. Asunción: Comunerios.

Boh, L. A. y Granada, A. M. (1984). *Apuntes sobre la evolución histórica y tipológica de la vivienda popular urbana en el Paraguay*. Asunción: Banco Paraguayo de Datos (BPD).

Ríos, L. S. (1982). *Situación de la vivienda popular en el Paraguay. Análisis de la acción de seis instituciones*. Asunción: Centro Paraguayo de Estudios Sociológicos.

Morínigo, J. N. y Boh, L. A. (1989). *Estado y vivienda. Del populismo coyuntural al capitalismo prebendario*. Asunción: RP Ediciones.

Carli, L. C. (1993). *Los tiempos, los patios y las casas*. Universidad Nacional del Litoral, Ministerio de Educación y Justicia, Colegio de Arquitectos de Santa Fe. Santa Fe: Fundación Banco Bica.

Herreros, A.; Lara Castro, F.; Ríos, L. S. y Romero, S. M. (1984). *La culata jovái*. Asunción: Centro Paraguayo de Estudios Sociológicos.

De Gregorio, R. (2006). *La casa criolla, popularmente llamada casa chorizo*. Buenos Aires: Nobuko.

1. Casa de indios, LAB.

2. Esquema estructural, LAB.

3. Variante, LAB.

4. Azara

5. Rancho suburbano, postal?

6. Kulata jovái popular.

7. En esa línea cabría mencionar también el concurso organizado por la Senavitat para viviendas de interés social en la avenida Artigas, en el 2017 (referencias disponibles en <https://www.senavitat.gov.py/blog/2017/10/18/premian-las-mejores-propuestas-de-vivienda-social-para-senavitat/>).

PROBLEMÁTICA DEL RÍO PARAGUAY Y BAÑADO NORTE

Javier Rodríguez Alcalá *

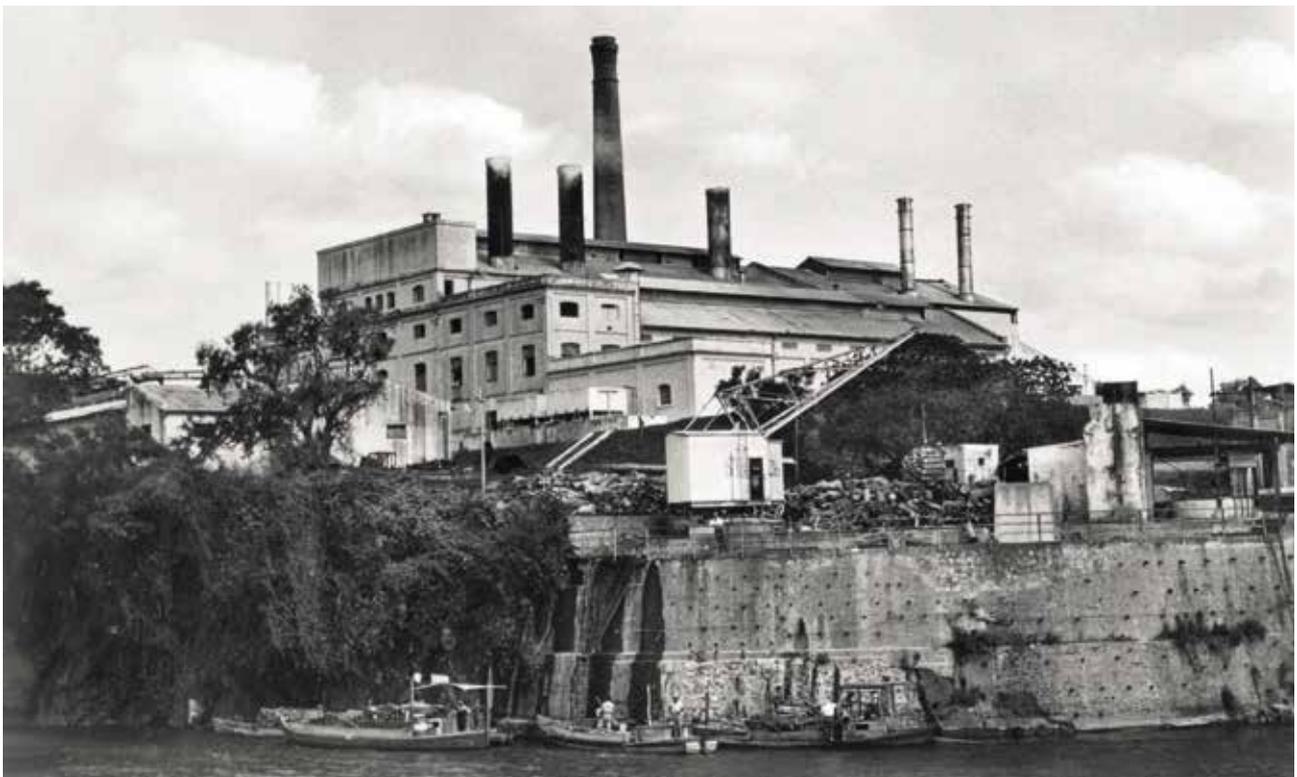
I. Asunción y el río

La relación de los asentamientos –Asunción incluida– con el río Paraguay puede verse ambigua, ya que el río constituyó la vía principal de comunicación con el exterior y el lugar de variados conflictos: crónicas coloniales lo señalan como el escenario de un cruce cultural que se produjo no sin ocasional violencia.

No obstante, con flujos y reflujos, la antropización de la costa del río fue constante, por lo que la franja de tierra sirvió a funciones variadas que involucraron a diversos actores sociales: militares, con la creación durante el coloniaje de los presidios defensivos “de costa arriba” y “costa abajo” (de Asunción); de renovación infraes-

tructural y ampliación de usos (arsenales, aduana) a mediados del siglo XIX; en la posguerra del 70 y entrado el siglo XX fue asiento de infraestructura industrial privada y de la expansión de las instalaciones militares; y en la actualidad, ocupan la ribera diversos programas sociales recreativos, logístico/comerciales, etc.

De manera que el paisaje costero, desde la Colonia hasta nuestros días, nunca dejó de tener protagonismo; variando eso sí, los protagonistas y la modalidad variablemente excluyente de las apropiaciones implementadas por las mismas circunstancias que deberían volatilizar aquella difundida superstición que sostiene que “Asunción creció de espaldas al río”.



Sajonia: usina termoeléctrica de la CALT (luego ANDE), Sajonia, ca. 1950.

Klaus Henning



Puerto de Asunción hacia los 50.

1.1. La ciudad de “los de abajo”

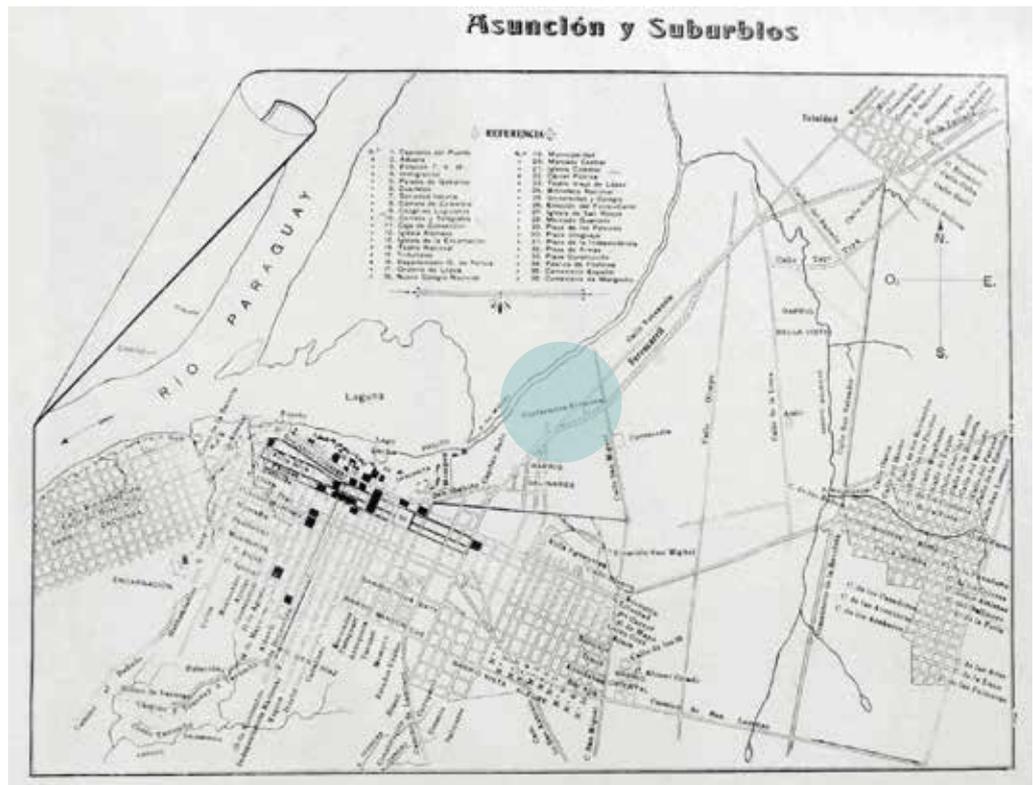
Determinados sectores de la costa del río (principalmente el denominado genéricamente Chacarita, y los bañados Norte y Sur), dadas sus características ambientales (principalmente su sujeción a inundaciones recurrentes), no fueron incorporados formalmente a la expansión urbana —vía mercado inmobiliario o acciones estatales— y oficiaron de espacio receptor para el crecimiento informal de sectores sociales menos favorecidos; ya sea el representado por la inmigración campo/ciudad o el vegetativo/interno.

La condición locacional y socialmente asimétrica de estos lugares ribereños puede intuirse ya en el periodo colonial, y durante el siglo XIX y parte del XX; sus carencias pudieron ser re-

lativamente controladas o soslayadas. A partir de los años 80 del siglo pasado, el peso demográfico de esos sectores y los problemas infraestructurales derivados fueron aumentando al punto de que actualmente un quinto de los habitantes de Asunción residen en los bañados Norte y Sur, y en sus áreas costeras aledañas.

En lo que respecta a la pobreza estructural en los bañados (y la Chacarita), datos oficiales ubican en los hogares de estas áreas los mayores porcentajes de necesidades básicas insatisfechas (NBI) en los descriptores que componen este enfoque: calidad de la vivienda, servicios sanitarios, acceso a la educación y capacidad de subsistencia (DGEEC, 2002 y 2012).

* Las imágenes de este artículo fueron proveídas por el autor.



Mapa de Alonso Criado (1908); ubicación de la Curtiembre Alemana -círculo verde- (ref. Rivarola, cit).



Mataderos municipales, ca. 1913 (ref. Monte Domecq, cit).

2. El Bañado Norte

Territorio intermedio entre Asunción y las comarcas del norte (v.g. San José de los Campos Limpios de Tapu'a, actual Limpio, probablemente el primer ámbito físico del proceso de mestizaje), las menciones a la zona del actual Bañado Norte o aldeañas se remontan a los tiempos coloniales, se trata del Camino Real a Tapu'a (el primero de los construidos por los españoles), que bordeaba el bañado de Viñas Cué (el real o mítico espacio productivo agrícola-enológico prematuramente abandonado).

Durante el siglo XIX, destaca la construcción de la vía férrea (bordeando aproximadamente el Camino Real citado), que unió Asunción con Trinidad, que adquirió cierta consolidación urbanística hacia mediados de ese siglo, en tiempos de Carlos Antonio López, cuya esposa, Juana P. Carrillo, era además propietaria del actual Jardín Botánico y Zoológico.

La cartografía de finales del siglo XIX e inicios del XX consigna la incipientemente vocación

de asiento de infraestructura productiva que la zona adquiriría décadas más tarde: el mapa de Alonso Criado ubica la Curtiembre Alemana en el extremo sur de la calle Salinares (Perú) y Venezuela (Artigas), y al norte, dentro de Trinidad, la Tablada.

Esa misma denominación adquirirá posteriormente (aproximadamente desde los años 20) el barrio formado en torno al programa de los mataderos del ejército (con antecedente en los Mataderos Municipales), ubicados al oeste de la avenida Artigas, a la altura de la actual calle Venezuela. El barrio tenderá a consolidarse dos décadas más tarde con la instalación en el lugar de la infraestructura de la Corporación Paraguaya de Carnes (Copacar), durante el gobierno de Higinio Morínigo. En abono de esta tendencia, el plano de Arturo Bordón de 1932 señala una relativa consolidación de la Tablada en su emplazamiento actual y el traspaso de la Curtiembre Alemana al estatal Banco Agrícola.

En décadas posteriores, el Bañado Norte fue afianzando su perfil de área de actividades fabriles (destacándose los frigoríficos) y comerciales; al tiempo que se dio un paralelo aumento de los usos habitacionales, con la consiguiente densificación formal e informal de los barrios que lo componen.

En la actualidad, las obras de la Costanera Norte han replanteado estas tendencias de uso y ocupación, lo que a su vez conllevó proyectos de reubicación y reconversión urbana, como el barrio San Francisco y el proyecto del Bañado Norte. Ambos emprendimientos –aunque con diferencias no menores– representarían un enfoque positivamente diverso de las políticas estatales de habitación social, tradicionalmente centradas en la sola provisión de viviendas, al margen de la consideración de la problemática urbana entendida desde el enfoque más vasto; y es justamente este enfoque ambiental, social y proyectualmente integrado de la habitación a la ciudad el que caracteriza diferencialmente a los nuevos proyectos arriba mencionados.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS Y GRÁFICAS

- Causarano, M. y Chase, B. (1987). *Asunción, análisis histórico-ambiental de su imagen urbana*. Asunción: El Lector.
- Paraguay. Dirección General de Estadística, Encuestas y Censos (DGEEC). (2002). *Necesidades básicas insatisfechas*. Asunción: Autor.
- Serafini G., V. y Zavattiero, C. (2012). *Necesidades básicas insatisfechas, una aproximación a la pobreza estructural, 2012*. Asunción: Dirección General de Estadística, Encuestas y Censos (DGEEC). En formato pdf, recuperado de: [https://www.dgeec.gov.py/Publicaciones/Biblioteca/investigacion%20tematica/Necesidades%20Basicas%20Insatisfechas%20\(NBI\).pdf](https://www.dgeec.gov.py/Publicaciones/Biblioteca/investigacion%20tematica/Necesidades%20Basicas%20Insatisfechas%20(NBI).pdf)
- González C., María G. (2013). *Miguel Ángel Alfaro*. Asunción: El Lector.
- Junta Municipal de Asunción. (2014). *El Botánico, nuestro jardín. Un siglo de vida (1914-2014)*. Asunción: Servilibro.
- Municipalidad de la Capital. (1929). Legislación sobre el Barrio Obrero, Ley 1100. *Revista Municipal*.
- Monte Domecq, R. (1913). *El Paraguay, su presente y su futuro*. Buenos Aires: Compañía Sud Americana de Billetes de Banco.
- Rivarola, M. (1993). *Obreros, utopías y revoluciones*. Asunción: Centro de Documentación y Estudios (CDE).
- Rodríguez Alcalá, J. (1907). *El Paraguay en marcha*. Asunción: Talleres El País.
- Velázquez, R. E. (2018). *Una periodización de la historia paraguaya*. Asunción: El Lector.
- Ynsfrán, P.M. y González, N. (1929). *El Paraguay Contemporáneo*. París: Editorial de las Indias/Berger Levrault editores.

CÓMO SE ORIGINA EL CONCURSO

El proceso de urbanización de la ciudad de Asunción –como el de muchas otras ciudades ribereñas de América Latina– se desarrolló de espaldas al río Paraguay. Con el paso del tiempo, esta falta de protagonismo del río en la urbanización de la ciudad provocó el abandono de espacios de gran valor en la ribera, ocupados de manera irregular por la población. Quienes hoy están establecidos en esa zona, aprendieron a convivir con las condiciones desfavorables que ello implica, como la presencia de espacios de baja calidad urbanística, la carencia total o parcial de servicios básicos y la alta vulnerabilidad a sufrir inundaciones.

La gravedad de vivir en zonas de desbordes de ríos no solo se traduce en pérdidas de vidas humanas y materiales, sino también en un reinicio permanente de condiciones de hábitat muy precarias que refuerzan la vulnerabilidad. El impacto en la economía y en el desarrollo de las familias es directo, e imposibilita la formalización e integración a la ciudad.

En Asunción, esta problemática social y económica empieza a ser abordada en 2010, con el inicio de un proceso de revalorizar el río Paraguay, a partir de la construcción de la primera etapa de la avenida Costanera. Esta acción ayudó a replantear la problemática de los Bañados como una oportunidad, no solamente para cambiar un proceso de desarrollo urbano que mire al río Paraguay, sino también como un activo que permita la integración de la vida urbana, y la mejora de las condiciones de inclusión y resiliencia.

En este contexto, en 2017, el actual Ministerio de Urbanismo, Vivienda y Hábitat (MUVH) –an-

teriormente Secretaría Nacional de la Vivienda y el Hábitat (Senavitat)¹ – y CAF lanzaron el Concurso Internacional de Diseño Urbano Bañado Norte, Asunción, invitando a oferentes del ámbito nacional e internacional a formular propuestas de intervención urbana sobre 514 hectáreas del Bañado Norte, en la zona ribereña del río Paraguay. Se buscaba que los postulantes contemplen una solución para el hábitat de los actuales residentes (alrededor de 2000 familias) y una respuesta urbana integral para toda la ciudad, tomando en cuenta dimensiones sociales, territoriales, de diseño, ambientales y normativas.

La amplia receptividad del concurso, por parte de profesionales de todo el mundo, deja en evidencia que iniciativas del estilo son una buena manera de fomentar el diseño de proyectos, pensando de manera multidimensional y, sobre todo, multisectorial.

Además, muestra la gran capacidad creativa e innovadora que existe en América Latina para hacer frente a los múltiples retos que enfrentan nuestras ciudades, brindando soluciones en las que el corazón de los proyectos son los ciudadanos.

En el marco de la iniciativa Ciudades con futuro, CAF considera que estos concursos generan un valor agregado a las intervenciones urbanas, al crear un espacio para el desarrollo de propuestas integrales. En el caso de los Bañados en Paraguay, este concurso fue la plataforma para analizar en mayor profundidad el desarrollo de la propuesta ganadora, su viabilidad de implementación y su impacto sobre distintos aspectos del desarrollo urbano de la ciudad.

1. Con el apoyo de la Municipalidad de la Ciudad de Asunción (MCA) y el Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones (MOPC).

DETALLES DE LA CONVOCATORIA

El 2 de febrero de 2018 se dieron a conocer los resultados del Concurso Internacional de Ideas y Anteproyecto de Diseño Urbano para el Bañado Norte de la Ciudad de Asunción, en el marco de la segunda etapa del Plan Maestro de la Franja Costera Norte, sobre un área de intervención de un polígono de 514 hectáreas, en el Bañado Norte de Asunción.

La iniciativa fue organizada por la Secretaría Nacional de la Vivienda y el Hábitat (Senavitat) de la República del Paraguay –actual Ministerio de Urbanismo, Vivienda y Hábitat (MUVH)– y promovida por CAF; contó con el apoyo del Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones (MOPC), el Gobierno Municipal de Asunción y la Asociación Paraguaya de Arquitectos (APAR).

Las propuestas presentadas se basaron en la definición arquitectónica y urbana de los espacios a intervenir, conexiones y usos de suelo, propuestos a escala macro en las directrices asignadas en el Máster Plan de la Municipalidad de la Ciudad de Asunción. Estos debían propiciar la interconexión del río y la ciudad.

Hay que destacar que el área de intervención cumple un papel fundamental en la ciudad al contemplar el río Paraguay por su ubicación estratégica; se encuentra entre el área cívico-fundacional, el Centro Histórico y el Jardín Botánico –considerado uno de los pulmones verdes de la ciudad–.

Las propuestas tuvieron una dimensión espacial, de diseño de la zonificación y localización de grandes usos e instalaciones, accesibilidades e infraestructuras de servicio, áreas preservadas y servicios públicos; una propuesta normativa –si correspondía, en función del código civil vigente, desarrollado de manera progresiva– y una propuesta de gestión, que implicara una organización de actores y hechos necesarios que

garantizaran la factibilidad. Se consideró un valor adicional a las propuestas que valoraron las inversiones necesarias para materializar las propuestas.

Se contemplaron además –y no menos importantes– las soluciones para el hábitat de los actuales residentes, una definición sobre el uso del área intervenida, su identidad, su resiliencia a eventos climáticos y la vinculación del lugar con el resto de la ciudad.

Límites tenidos en cuenta

Al Norte: por la vía Costanera (segunda etapa). Al Este: avenida Primer Presidente. Al Sur: avenida Artigas. Al Oeste: avenida General Santos, tomando como referencia los distintos planes elaborados exclusivamente para la zona.

Instrumentos normativos de referencia:

El concurso se rigió por lo establecido en las bases y en los siguientes documentos: Plan de Desarrollo Urbano-Ambiental, Plan Maestro de la Franja Costera Norte (segunda etapa) –ASU Viva–, Plan Regulador de la Ciudad de Asunción y sus ordenanzas modificatorias o ampliatorias, Plan de Reconversión del Centro Histórico de Asunción (Plan CHA), Plan Maestro de Alcantarillado Sanitario y Tratamiento de Aguas Residuales de Asunción y Área Metropolitana de la Essap SA (2011-2012), Proyecto de Construcción de la Planta de Tratamiento de Aguas Residuales de la Essap SA Bella Vista, Proyecto de Urbanización Cerrito Cará Cará, de la Essap SA, Proyecto de Reasentamiento del Barrio Cerrito, de la Municipalidad de Asunción, Ley N° 3966/2010 Orgánica Municipal, Ley N° 3239/2007 “De los Recursos Hídricos del Paraguay”, Ley N° 5016/2014 “Nacional de Tránsito y Seguridad Vial”, Plan de Desarrollo 2030.

3 PREMIOS Y UNA MENCIÓN

Primer premio: Arqs. Javier Corvalán, Lukas Fuster y Sebastián Blanco; y el Sr. Salvador Rueda.

El jurado justificó esta selección por ser compatible con las directrices de ASUVIVA sin que los resultados del diseño sean el mero reflejo volumétrico de la zonificación propuesta, destacando el objetivo del concurso de arrojar nuevas miradas sobre la forma urbana.

El trabajo paisajístico/ambiental contempla lagunas y el humedal existentes como un parque inundable que responde de manera proyectada al pulso del río, proponiendo la recuperación del humedal como elemento central del proyecto. Este gesto de diseño reconoce un contexto fuertemente antropizado y con alta presión de ocupación informal, e interviene desde la arquitectura del paisaje y no la simple categorización de reserva.

La avenida Costanera no se considera un límite, sino la instancia donde la ciudad se encuentra con el río, lo que se percibe con la propuesta del gran parque de frente fluvial que no solo crea puntos de contacto, sino se proponen extensas áreas de playas equipadas. Se trabajan los espacios de transición ciudad-río, entendiendo la riqueza de ambos y mirando más allá del límite físico que pueda ocupar el emplazamiento de la traza de la vía Costanera en el territorio.

Reconoce la importancia estructurante de los arroyos al conectar de manera clara el parque lineal Mburicá al conjunto propuesto; el elemento estructurante se expresa en la propuesta dentro del territorio del concurso, pero, al mismo tiempo, se denota esa intención de miradas en diferentes escalas, constituyéndose como un elemento estructurante escala urbana-territorial que trasciende límites. La cantidad de corredores verdes y los ejes de movilidad permiten acentuar

la conectividad del verde urbano en distintas escalas. En esta lógica, el parque lineal Florencio Villamayor actúa como borde de la trama informal actual de la ciudad. Un borde que se plantea desde el espacio público generado por la permeabilidad controlada de un parque.

Al considerar la movilidad en escala metropolitana, la avenida propuesta (Florencio Villamayor) como una vía principal colectora permitirá distribuir el flujo vehicular de manera equilibrada al considerar el anillo vial formado por las franjas Norte y Sur. Además, un posible viaducto sobre la avenida Primer Presidente ayudaría a disipar el flujo existente de la calle Artigas y el futuro flujo de la Franja Costera norte. El uso de rotondas para desplazar al interior de la trama urbana, en vez del frente costero, es una solución técnica viable para la distribución del tráfico. La propuesta de paradas intermodales —que generan un centro de movilidad masiva— amplía el uso de un área que podría limitarse a ser de alguna manera residual.

En relación con las consideraciones socioculturales, la propuesta de relocalización del Barrio Tablada Nueva no puede prescindir de estudios necesarios a futuro. La adaptabilidad de las edificaciones a la realidad local estará a cargo de una Unidad de Gestión Arquitectónica que al regularizar los parámetros arquitectónicos, facilitaría la coherencia de cada edificación al conjunto urbano sin perder la riqueza de las variaciones puntuales.

Cabe recordar al público no familiarizado con el lenguaje gráfico de la disciplina llamada diseño urbano, que la volumetría propuesta no debe ser entendida como una tipología repetitiva, en la escala de un gran proyecto urbano funcionan como un elemento de representación. En este caso, Yrendague propone una sucesión moderada de edificios en altura, de usos mixtos y de

materialidad local, sin caer en una sucesión de rascacielos, cuya escala no corresponde al modelo de ciudad factible.

La etapabilidad propuesta debe ser más detallada a futuro, pero propone correctamente dar prioridad a nuevos desarrollos sobre tierra municipal como siguiente paso a la consolidación del borde costero, ya que las operaciones sobre la trama existente, dependen de una sumatoria de variables coyunturales que podrían detener un proceso de transformación urbana, en los que nuevos desarrollos ayudan a direccionar los cambios positivos en el entorno.

Segundo premio: Jorge Pedro Pesci y Arq. Uli Niella (Consultora de Estudios del Ambiente SA)

El jurado justificó la selección de esta propuesta que aumenta su viabilidad de gestión y de ejecución con soluciones espaciales enmarcadas dentro de los principios y directrices generales del Máster Plan de la Franja Costera de Asunción de la Municipalidad de Asunción. Además, como anteproyecto contiene definiciones arquitectónicas, urbanas, de los espacios públicos, conexiones y usos de suelo bien logrados y desarrollados por etapas.

Plantea tres centralidades de conexión entre la ciudad-río que generan una continuación con los ejes viales existentes, rematando en equipamientos culturales, recreativos y transporte al final de los ejes. Se intensifica el uso del suelo a lo largo de estos tres ejes principales con un remate no edificado en la Costanera. Es viable a nivel urbano; aun introduciendo modificaciones, propias de un desarrollo ejecutivo, no desvirtuaría su esencia.

Recupera la calidad paisajística/ambiental, con el diseño de parques resilientes que integran el área de intervención con la trama actual de la ciudad y la Costanera. Genera diseños que facilitan la movilidad peatonal, la movilidad sustenta-

ble y su interconexión con el entorno inmediato. Así también, contempla los barrios existentes con la reinserción de la población en riesgo a la nueva trama de la ciudad.

Tercer premio: Arqs. Christian Ceuppens, María Liz Gulino y Florencia Fernández

El jurado justificó la selección del proyecto por plantear la creación de un borde urbano importante en la ciudad –próximo al barranco existente– sin impactar fuertemente con volúmenes urbanos habitacionales en área de humedales. El diseño genera vistas fluidas del paisaje de la ciudad al río y del río a la ciudad.

Sobre la intervención de zonas inundables considera el ciclo de inundación y posibilita el uso de humedales con infraestructura de uso comunitario, lo cual conecta el borde urbano con humedales, la Costanera y el río. Respeta el carácter del lugar, el *genius loci* y recupera en parte su esencia.

Considera el valor intangible del territorio natural, respeta y tiene en cuenta cauces hídricos para el diseño (como el arroyo Mburicaó), plantea la conectividad con el río y confiere la puesta en valor del territorio desde el punto de vista ambiental.

Mención de honor: Dra. en Arq. y Urb. Mirna Cortopassi Lobo y Arq. Susana Meyer (Tese Tecnología Arquitectura e Cultura Ltd.)

La selección de la propuesta es conferida porque el proyecto logra un alto nivel de detalles en términos de equipamientos y vivienda, con buenas ideas relacionadas con gestión económica y etapabilidad. Con un lenguaje gráfico claro referente al diseño urbano y una propuesta morfológica interesante, se destaca entre el conjunto de proyectos analizados por lo que el jurado coincide en destacar este trabajo.

El jurado estuvo compuesto por las Arqs. Fabiana Aguilera y Patricia Giménez (Senavitat); el Ing. Pedro Cardozo (MOPC); el Arq. José Ávalos (Municipalidad de Asunción); el Arq. Carlos Zárate (FADA UNA); la Dra. Arq. María Gloria Melián (UC Nuestra Señora de la Asunción); la Arq. María Luisa Blanes (APAR); el Arq. Gabriel Duarte (invitado) y el Arq. Rodrigo Resck, en representación de los concursantes.

PROYECTO GANADOR: YRENDAGUE

El trabajo del equipo compuesto por los arquitectos Javier Corvalán, Lukas Fuster y Sebastián Blanco; y el Sr. Salvador Rueda busca consolidar la barranca –ubicada en el área de intervención del polígono de 514 hectáreas– del Bañado Norte y establecer una cota segura del río.



Yrendague hace alusión a una comprensión de las condiciones naturales del territorio –delimitado para el desarrollo del proyecto–, que refleja la propuesta ganadora del Concurso Público Internacional de Ideas y Anteproyecto de Diseño Urbano para el Bañado Norte de la Ciudad de Asunción. Es una palabra en idioma guaraní, que se entiende como “lugar donde hubo agua” y con la que se buscó expresar esta condición previa.

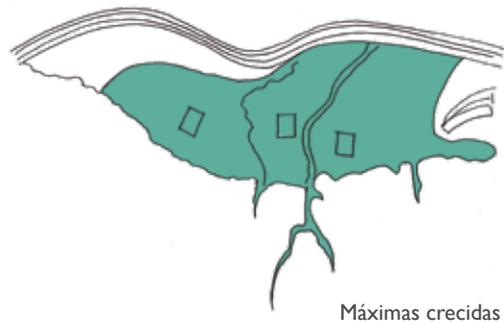
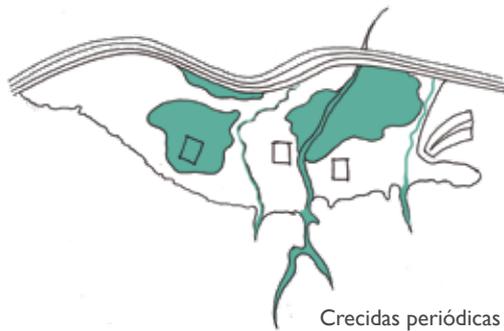
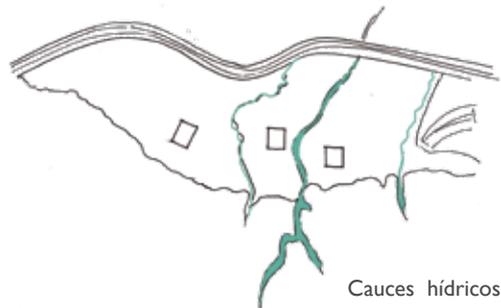
“Los recursos naturales han ido modificando el territorio de la capital paraguaya, dotándola de

características y cualidades particulares”, fue el resultado de un análisis –previo a la realización del anteproyecto– de las condiciones hidrográficas de Asunción y su estrecha relación con el río Paraguay –por estar rodeada de sus aguas–.

El Paraguay es un río de llanura meandriforme que va cambiando su curso de acuerdo con el trazado de sus meandros, dejando a su paso paleocauces y lagunas en zonas bajas. Esta situación generó las condiciones para la formación de barrancas en las zonas altas y para la formación de los bañados Norte y Sur. Es como si



Planimetría general de la propuesta.



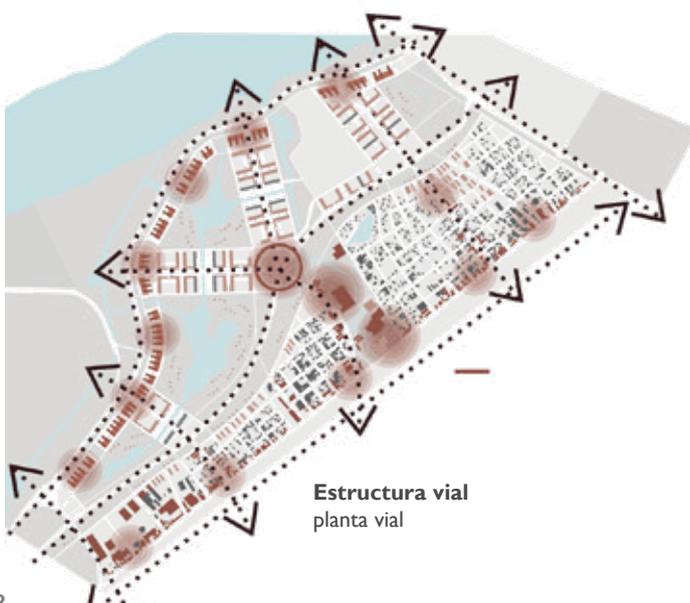
las barrancas dividieran la capital en dos: una ciudad consolidada y formal, por un lado; y por el otro, una ciudad informal –con un paisaje singular, con distintas escalas de relación con el río–, cuya población es vulnerable y se ve afectada cada año por la inestabilidad natural de las aguas del río.

Los paleocauces –que conforman los bañados Norte y Sur, sumados a la irregular topografía formada por colinas y arroyos– determinan la configuración de Asunción. De entre varios arroyos que circulan por la capital, se encuentra el Mburicaó que –se podría decir– parte en dos a la zona Norte de la ciudad, en un sentido transversal. Este arroyo urbano atraviesa varios barrios y tiene un potencial paisajístico único. Cabe destacar que el Mburicaó está completamente degradado en la actualidad: sus márgenes están ocupadas y prácticamente funciona de vertedero de basura –tanto de industrias como de la misma población–, al punto que la saturación ocasiona inundaciones esporádicas durante las tormentas.

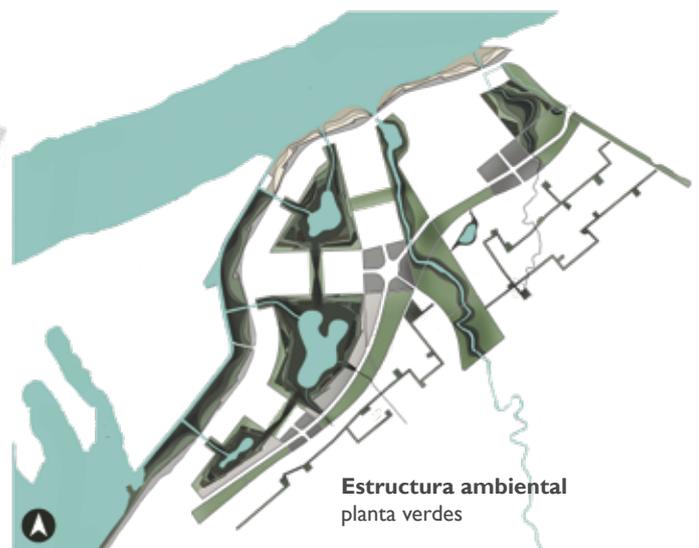
Tomando en cuenta estos criterios, la propuesta busca potenciar los recursos hídricos que intervienen –que han delimitado el territorio y que todavía tienen incidencia en la ciudad– a través de la consolidación de la barranca con una vía de circulación longitudinal y un parque lineal que articule la diferencia de nivel a lo largo del

área en cuestión. El parque lineal funcionará como un sistema de captación y depuración de aguas residuales (aguas grises), fruto de las lluvias. De esta manera se evitará la contaminación de los sistemas hídricos (río, arroyo, lagunas). Como parte del plan de recuperación del cauce y curso de agua del Mburicaó, está un parque cultural que aspira a ser un centro de participación ciudadana y empresarial, dotando de espacio público a la nueva ciudad que se construirá en su entorno. Este parque cultural será también un parque lineal.

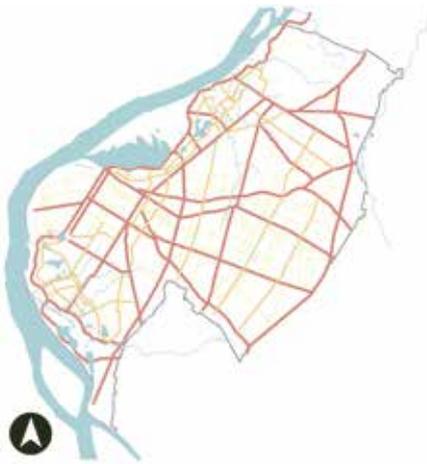
Se tuvieron en cuenta criterios territoriales y se realizó un planeamiento urbano. Se otorgará calidad paisajística al entorno por medio de una estructura de movilidad permeable –que conectará la ciudad de Asunción con el río Paraguay– y una estructura ambiental de espacios públicos. A través de proyectos estratégicos –conformados por Parque Lineal Mburicaó, Parque Lineal y avenida Florencio Villamayor; los Parques Reservas Inundables y el Frente Fluvial–, el territorio funcionará como una unidad sostenible en correcta simbiosis con su entorno inmediato. Dicha conformación dará como resultados un espacio público estructurante, de áreas verdes recreativas y productivas, cuyo ecosistema eficiente podrá hacer frente a la problemática generada por las inundaciones, formando parte de una infraestructura clave para el diseño propuesto.



Estructura vial
planta vial



Estructura ambiental
planta verdes



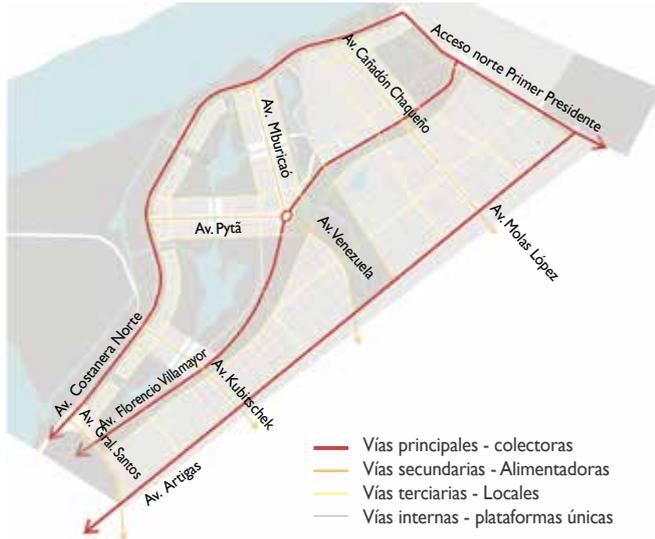
Esquema metropolitano de movilidad (ASU Viva)

La propuesta de implantación es consciente de los múltiples planes y proyectos de los que ya fue motivo de reflexión en numerosas ocasiones el Bañado Norte. Es por eso que se toman ciertos aspectos de estos antecedentes (Plan Regulador de Asunción, Proyecto Franja Costera, ASU Viva) como punto de partida para esta nueva propuesta que busca potenciarlos y adecuarlos a la situación actual del Bañado Norte.



Esquema macro de movilidad y conectividad

Se propone que las conexiones de integración del Bañado Norte con el entorno se organicen de dos maneras, en el sentido Norte-Sur, y en el sentido Este-Oeste. La primera se suma a los Corredores Transversales propuestos por el plan Regulador e integrará el polígono del Bañado Norte con los barrios de Santísima Trinidad, Virgen de la Asunción y barrio Jara. Mientras que la segunda se da con la continuación de la calle Florencio Villamayor, que aquí adquiere el carácter de avenida y parque para integrar de manera franca el Bañado Norte con el Centro Histórico y el Jardín Botánico.



Jerarquía vial

Los corredores de Alta Diversidad propuestos en el Plan Regulador de ASU Viva responden a vías principales de llegada a Asunción con importancia histórica y con gran variedad de actividades como lo son la Av. Eusebio Ayala, Av. Mcal. López, Av. España, Av. Artigas y la Av. Félix Bogado. Los corredores transversales buscan dar un equilibrio a la ciudad cosiendo a estas vías en el otro sentido.

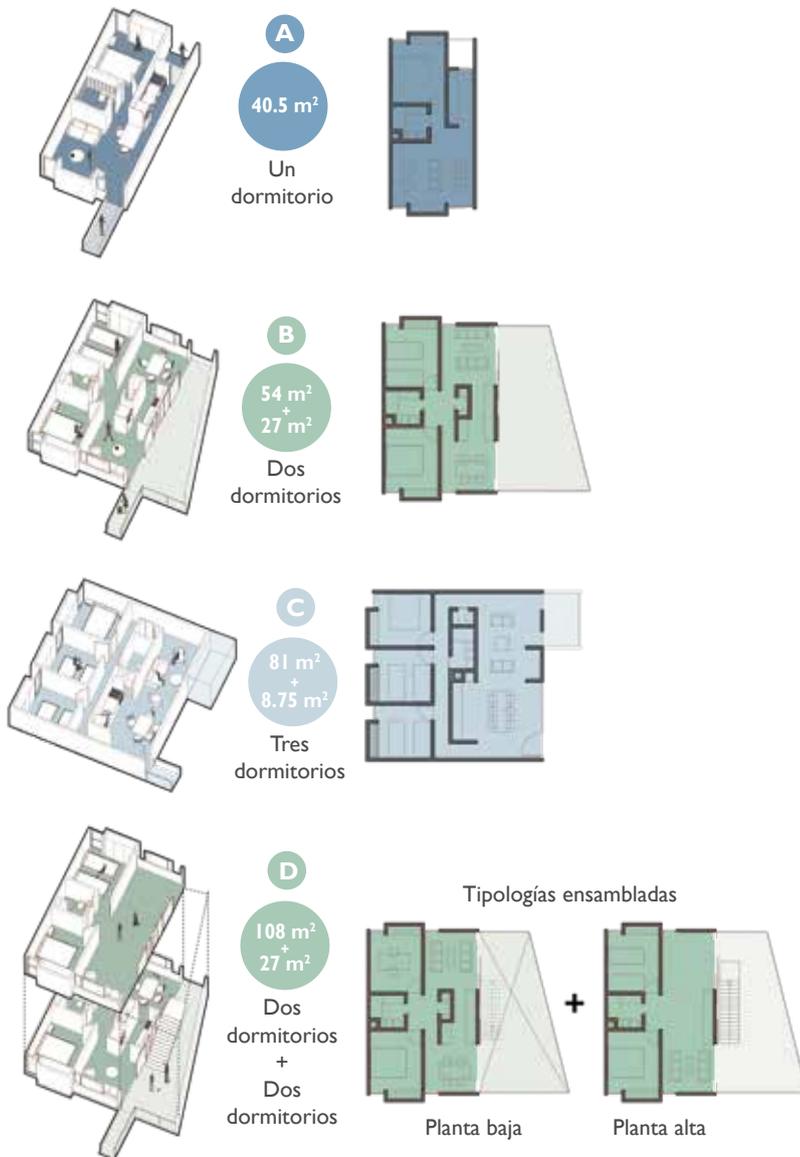


Sistema de transporte público y bicisendas

La Av. Florencio Villamayor tiene cruces vehiculares y cruces peatonales que permiten aprovechar los equipamientos públicos. Se planea introducir rotondas que permitan la máxima conexión de este eje con el polígono propuesto, la costanera y el resto de la ciudad. En ellas se localizan paradas intermodales de buses, estaciones de bicicletas públicas y transporte privado. El Frente Fluvial, ubicado del lado del río de la Av. Costanera, tendrá una terminal de transporte fluvial, el cual estará integrado al sistema de transporte público.



Viviendas para reubicación y renta.



Uso de suelo

Quedarán limitados la urbanización y el relleno masivo e indiscriminado en las zonas inundables, conservando humedales y áreas de amortiguación entre la zona urbana y el territorio del río. El área no urbanizable buscará tejer relación entre la zona inundable aledaña al río –incluyendo al banco San Miguel– con el Jardín Botánico y el resto de la ciudad alta, con corredores verdes a lo largo de los arroyos.

En la actualidad, Asunción presenta una fractura que divide los niveles sociales medio y bajo, y la nueva urbanización del frente costero de alto nivel. La zonificación propuesta plantea una mixtura social y morfológica de las áreas que conforman el polígono a intervenir, para lograr la integración propuesta en el Plan Regulador ASU Viva.

Tipologías de vivienda para reubicación y renta



Planta tipologías
Unidad de gestión.

Movilidad

Las conexiones de integración del Bañado Norte con el entorno se organizarán de dos maneras: sentido Norte-Sur se sumará a los Corredores Transversales del Plan Regulador e integrará el polígono del Bañado Norte con los barrios de Santísima Trinidad, Virgen de la Asunción y Jara; sentido Este-Oeste, con la continuación de la calle Florencio Villamayor –adquirirá carácter de avenida y parque– para la integración del Bañado Norte con el Centro Histórico y el Jardín Botánico. Florencio Villamayor tiene cruces vehiculares que coincidirán con los ejes residenciales cada 400 a 500 metros, y cruces peatonales cada 100 y 200 metros. Se prevén rotondas que conecten este eje con el polígono, la Costanera y el resto de la ciudad. Se crearán paradas intermodales de buses, estaciones de bicicletas públicas y transporte privado.

Arquitectónico

Viviendas colectivas de mediana escala, planta baja libre y cuatro niveles de casas de distintas tipologías, según modelos familiares actuales y por venir. Los edificios generarán una galería de sombra cubierta para la circulación peatonal, programas de usos comunes, comercios y accesos a las unidades habitacionales. Estas unidades plantean pequeños espacios reunitorios, en sus líneas internas de circulación, como espacios semipúblicos de acceso restringido. Todas las cubiertas son transitables para uso común con potencial de superficie verde, captación de aguas pluviales y espacios semi-cubiertos con carácter semipúblico. El sistema de estacionamiento se encuentra en una suerte de subsuelo o primer nivel sin relleno a riesgo de inundación en periodos de cotas récords cada 20 años.



Corte perspectivado. Unidad de gestión.

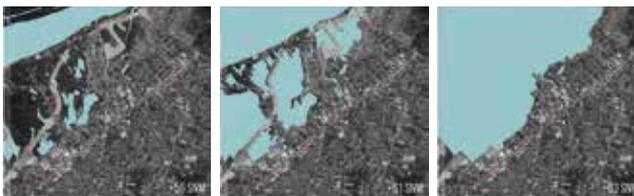


Parque inundable en diferentes situaciones del río.

Paisajístico-ambiental

A fin de mantener el área de humedales del río Paraguay, disminuirán las superficies urbanizables. Los parques cumplirán funciones paisajísticas y de regulación de las aguas provenientes de lluvias y de subidas del río. Los nuevos desarrollos estarán en conexión directa con el paisaje. Las lagunas servirán de reservorios para los sistemas de irrigación de huertas urbanas y serán alimentadas con aguas pluviales, captadas por cada Unidad de Gestión en zona de los nuevos desarrollos.

Los cauces de arroyos serán recuperados en toda su extensión -según Ley N° 3239/2007 “De los Recursos Hídricos del Paraguay”-. Como ejemplo: los frigoríficos ubicados en las márgenes del arroyo Mburicaó serán reconvertidos y transformados, muchos de ellos, en espacios público y comunitario.



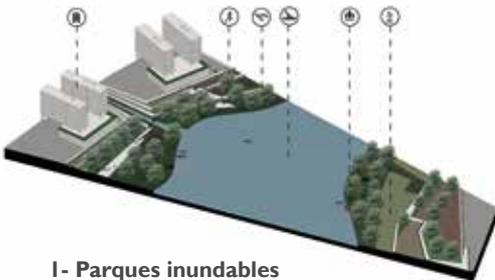
Secuencia de inundación / infraestructura de parques inundables.



Secuencia de inundación / situación actual.

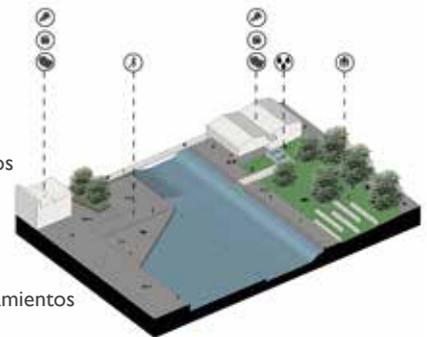


Proyectos estratégicos.



1- Parques inundables

Las lagunas servirán de grandes reservorios para los sistemas de irrigación de huertas urbanas, alimentadas con aguas pluviales y con agua tratada en sus correspondientes sistemas autónomos de tratamiento de aguas residuales.



2- Parque lineal Mburicao

Los cauces de arroyos serán recuperados en toda su extensión; se plantea que los frigoríficos ubicados en sus márgenes sean reconvertidos y muchos de ellos se transformen en espacio público y comunitario. También se plantean equipamientos públicos de carácter productivo.



3- Parque frente fluvial

El borde costero se consolida como parque lineal cuya vegetación se conecta con la Reserva del Banco San Miguel, permitiendo la generación de un corredor biológico desde el banco SM hasta el Jardín Botánico.

Además, se plantea un sector de playa, que acompaña al proyecto del primer tramo de la Costanera Norte.



4- Parque lineal Florencio Villamayor

El parque de Reserva Natural 2 que se desarrolla a lo largo de la Av. Florencio Villamayor tiene conexiones en los sentidos Norte-Sur y Este Oeste; el de N-S actúa de filtro entre la ciudad alta y la baja mediante un sistema de zanjas de infiltración que separan los residuos sólidos y los líquidos son filtrados mediante sistemas naturales (arena y juncos) que luego retornan al sistema ya purificados.

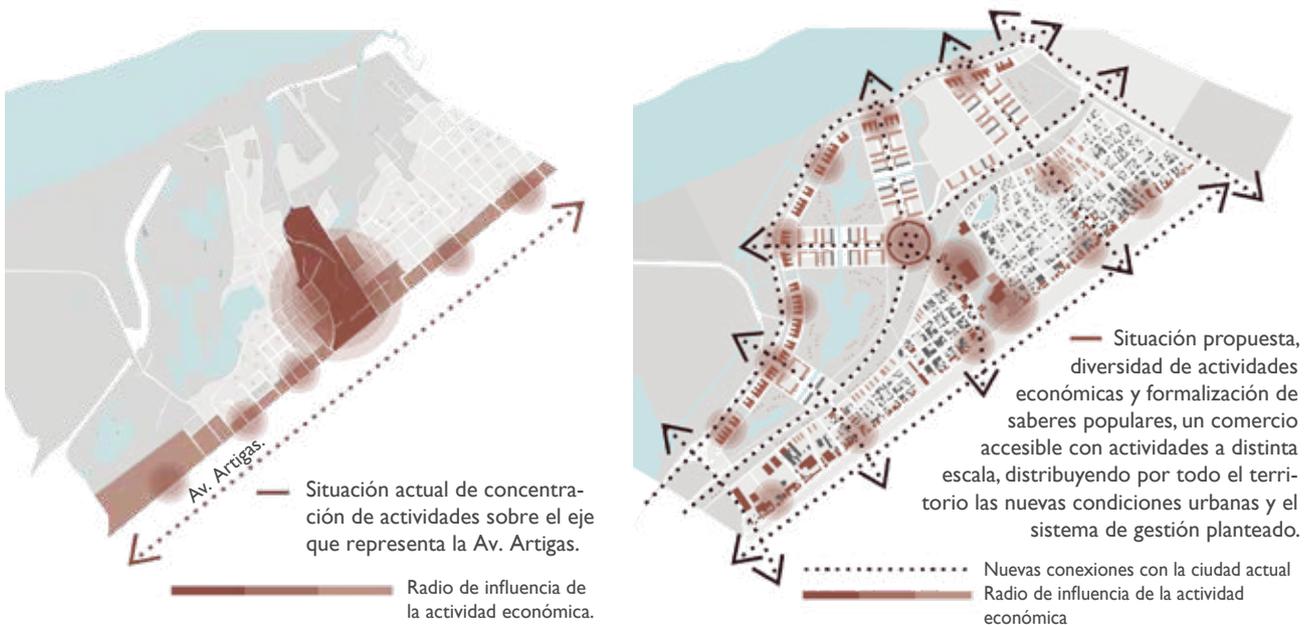


Nuevos actores dinamizarán la interacción económica formal con el resto de la ciudad.

Económico

La actividad comercial existente actualmente en el Bañado Norte se limita a la zona de los frigoríficos, al eje económico que representa la Av. Artigas y algunos puestos de barrios. La propuesta es distribuir la actividad comercial a varios actores económicos y en varias escalas. La cesión de lotes municipales sobre el frente

costero para la inversión privada proporcionará un capital operativo que posibilitará la construcción de obras de infraestructura en el espacio público para dinamizar la interacción social. El grado de urbanización deberá ser alto y los proyectos propuestos iniciados para que estas tierras adquieran el valor estimado.





ACTIVIDAD TURÍSTICA

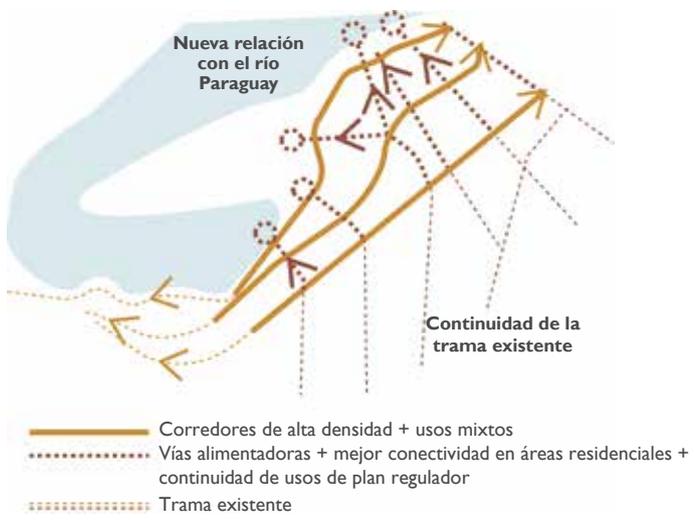
- Frente fluvial ■ Histórico patrimonial ■ Reserva natural
- ⚓ Pesca deportiva
 - 🏠 Estaciones fluviales
 - 🏊 Deportes en el agua
 - 🏠 Capilla Cerrito
 - 🚂 Antigua estación de FF.CC.
 - 🍷 Cultura gastronómica paraguaya
 - 🌿 Reserva ecoturística
 - 🐠 Acuario
 - 🏖 Playa
 - 🌳 Áreas de recreación

ACTIVIDAD PRODUCTIVA, ÉNFASIS GASTRONÓMICO

- Reconversión del sector cárnico
- Huertas y piscicultura
- Comercial de uso diario
- 🍷 Feria municipal Tablada
 - 🍷 Polo gastronómico
 - 🍷 Cultivos en huertas
 - 🍷 Feria orgánica
 - 🍷 Piscicultura
 - 🍷 Mercadito del pescado
 - 🍷 Comercial de baja densidad
 - 🍷 Kioscos, farmacia, supermercados, panaderías, verdulerías.

CORREDORES DE USO MIXTO, CON ALTA DENSIDAD

- Costanera ■ Florencio Villamayor ■ Artigas
- 🎬 Polo cultural - cine y teatro
 - 🏢 Oficinas - corporaciones
 - 🏨 Hotelería
 - ☕ Cafeterías - restobares





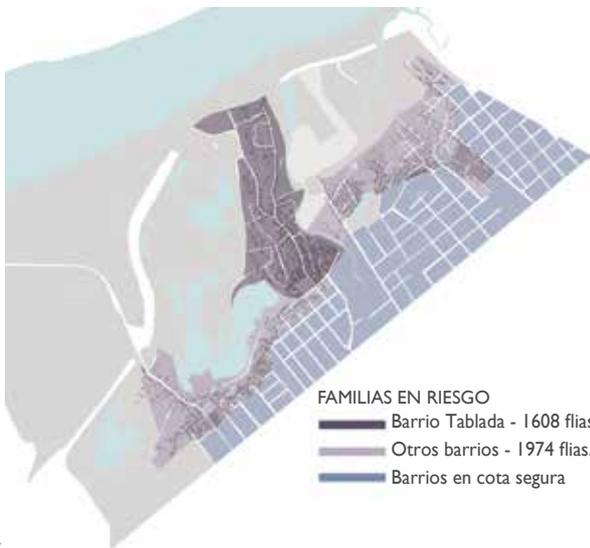
Espacio público que pueda contener a los diferentes segmentos de la población.

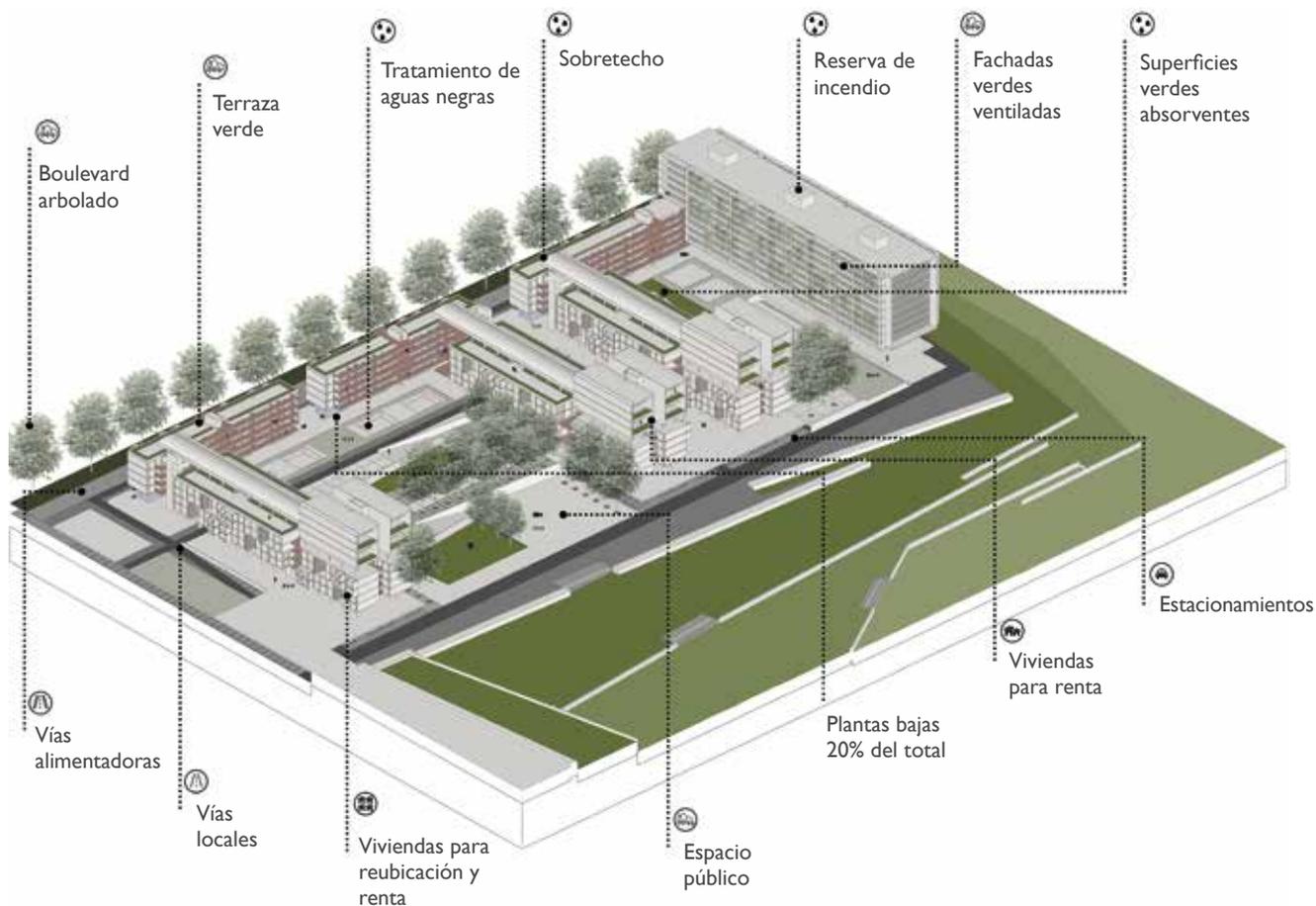
Sociocultural

La identidad del Bañado Norte está ligada al trabajo local: pesca, puestos en empresas e industrias próximas a las viviendas de los habitantes, como el caso de la industria cárnica. La idea es mantener y potenciar las características culturales, para lo cual se prevé asistencia técnica en pos de la formalización de conocimientos adquiridos en agricultura, pesca y artesanía de productos derivados del cuero, entre otros, y así asegurar ingresos estables. Se equiparán escuelas y centros de formación técnica para salidas laborales a corto plazo.

Los parques de la reserva natural cobrarán vida. Se rescatará el conocimiento de canoeros y pescadores locales para que éstos brinden paseos guiados por humedales. Se habilitarán actividades de agricultura y piscicultura; teatros y canchas para deporte.

Las plazas serán espacios seguros, además contarán con centros cultural y de enseñanza. Los espacios públicos —ubicados entre los edificios de las UGA— estarán en conexión directa con los comercios de planta baja y con los programas habitacionales planteados en los siguientes niveles, buscando ser la extensión de las viviendas al exterior.





PRIMER PREMIO

País: Consorcio paraguayo-español-argentino | Representante legal: Arq. Sebastián Blanco (paraguayo)

Autores

Javier Corvalán | Sr. Salvador Rueda | Lukas Fuster | Sebastián Blanco

Equipo de proyecto

Lic. Magdalena Oddone
 Arq. Joaquín Corvalán
 Arq. Rocío Crosetto Brizzio
 Arq. Ma. Florencia Fernández
 Arq. Ramón Pared Pelegrina
 Arq. Facundo Guevara

Arq. Juan Manuel Bidart
 Arq. Yanina Caffaratti
 Arq. Eugenia Belaus
 Ing. Julieta Ardiles
 Dylan Cuenta

Asesoría técnica

Dra. en Urb. Arq. Laura Alcalá
 Máster en Urb. Arq. María Paz Gill
 Máster en Proyecto de Arquitectura
 Arq. Carlos Agüero
 Ing. Vial Luis Cuenca

SEGUNDO PREMIO

4 IDEAS FUNDANTES. DISTRITO BAÑADO NORTE

Cuatro ideas fundantes y mecanismos o criterios de actuación sistemáticamente articulados con cuatro trazos fundantes claramente involucrados en la meta de la sustentabilidad y las modalidades resilientes de diseño urbano para un nuevo frente ribereño de Asunción.

Perspectiva general
Distrito Bañado Norte

Deportes náuticos

Equipamientos culturales y recreativos

Monumentos

Transporte fluvial de pasajeros

Parada de transporte público

Puerto náutico

Puerto de estacionamientos

Puntos verdes

Reserva natural

Mirador

Senderos



Deporte / recreación
Estaciones aeróbicas
Miradores
Estacionamientos bicicletas
Senderos
Puntos verdes

Comercios, servicios y oficinas
Hoteles
Vivienda multifamiliar
Puerto de estacionamientos
Paseos, áreas peatonales

Viviendas sociales con comercio / taller
Viviendas para personas con discapacidades
Workspaces
Condensadores corporativos
Pequeños comercios
Sanidad / salud
Educación

Equipamientos culturales y recreativos
 Monumentos
 Transporte fluvial de pasajeros
 Parada de transporte público
 Puerto náutico
 Puerto de estacionamientos

Puntos verdes
 Miradores
 Estaciones aeróbicas
 Estacionamientos bicicletas
 Paseos áreas peatonales

Puntos verdes
 Grandes eventos
 Food trucks & Ferias



Piscinas públicas
 Deporte / recreación
 Destacamento policial
 Estaciones aeróbicas
 Miradores
 Estacionamientos bicicletas
 Senderos
 Puntos verdes

Viviendas sociales con comercio / taller
 Viviendas para personas con discapacidades
 Workspaces
 Condensadores corporativos
 Pequeños comercios
 Sanidad / salud
 Educación

I. Frente urbano ribereño tropical

Generar un nuevo frente urbano-riberero con características propias de una urbanística tropical, adaptada al calor y a la convivencia con el potente ecosistema del río Paraguay; convivencia que se podrá lograr al resolver la dialéctica entre crecidas y borde urbano. Para esto, habrá que proteger la ciudad de inundaciones, conservando los cuerpos de agua y humedales, que son reguladores naturales de las pulsaciones del río.

Una nueva ciudad ribereña que defina un frente emblemático de avanzada, como lo fue la Asunción del siglo XIX. Se abre la posibilidad de volver a ser una metrópolis ejemplar para América Latina; ciudad completa, clara y diversa que llega al río; que asume su condición tropical para coexistir con la intensa naturaleza que le dio forma a la cultura origen, con criterios

de sustentabilidad urbanística y edilicia para su adaptación al clima tórrido, a los nuevos desafíos del cambio climático, y que reconstruya un nuevo vínculo con el imponente paisaje del río Paraguay. En síntesis, una apuesta a la resiliencia estructural, mediante un urbanismo ecohidráulico y socialmente sustentable.

Una ciudad que conjugue patrones urbanísticos contemporáneos con la tradición de ciudad en retícula, ordenada para ofrecer equipamientos diversificados para toda la población. Una ciudad con estructura urbana legible, que garantice una fluida continuidad vehicular y se articule con los corredores transversales Norte-Sur de las avenidas Perú, General Santos, Brasilia, Venezuela y Primer Presidente para una metrópolis más diversificada y descentralizada.



Imagen superior: Senderos peatonales que conectan la ciudad con el frente ribereño a través de los parques.
Imagen inferior: Paseo costanero de rango metropolitano.

2. Solución ecohidráulica integral

Arroyos defendidos y saneados, y un gran parque central con humedales regulados con esclusas que los interconecten con el río Paraguay mediante canales a cielo abierto y con un sistema de drenaje urbano sustentable, para canalizar las aguas de lluvia que conforman en su conjunto un verdadero sistema ecohidráulico de infraestructura verde, que devolverá y garantizará la salud del paisaje ribereño asunceno.

Asunción descuidó por décadas su matriz ambiental y por razones económicas (o desidia), ocupó (o permitió que se ocupen) las riberas de arroyos, los humedales y los bañados, degradándolos y sometiendo a las poblaciones que los ocuparon a la violencia de las periódicas inundaciones.

A partir del proyecto de la Franja Costera, esa situación de vulnerabilidad puede solucionarse definitivamente, siempre que esta nueva generación de asuncenos entienda cómo interpretar, ocupar y manejar los pulsos de la naturaleza que, aun con defensas costeras, seguirán influyendo en el ecosistema urbano.

Con las obras de defensa, Asunción podrá convivir mejor con el río Paraguay, dejándolo de ver como una amenaza recurrente para empezar a contemplarlo y disfrutarlo en la propia ciudad, fuente de oportunidades y reservorio de biodiversidad.

Por su parte, mejorará la calidad de agua de la bahía de Asunción, mediante su conexión con el río Paraguay a través de un canal paralelo al paseo costanero que permitirá retroalimentar ecohidráulicamente la bahía.



Imagen superior: Plazas cívicas que conectan la centralidad con los parques.
Imagen inferior: Paseo costanero de rango metropolitano.



Gran parque urbano central.

3. Parque urbano central

Siendo que ya se tomó la decisión de alejar la traza del paseo costanero de la ciudad, queda un amplio espacio disponible; rellenarlo sería insustentable a niveles ambiental y económico, pero plantea el desafío de ocuparlo y manejarlo de modo que no sea invadido ni degradado. Surge entonces la idea de un gran parque urbano central que integre los humedales asuncenos –fuente de biodiversidad, hoy relegada a un rol marginal y degradado– en el centro pulsátil, corazón ecohidráulico, de una continuidad de parques encadenados urbanísticamente, que nace en los parques y plazas que rodean el histórico Palacio de López, sede del Gobierno Nacional al este hasta el Jardín Botánico al noroeste de la ciudad.

Con un gran parque urbano central, Asunción remediará una de sus principales carencias: la falta de grandes espacios abiertos para el disfru-

te de la recreación y el encuentro comunitario. Junto a las tres centralidades urbanas propuestas, que potencian su disfrute para el asunceno, mediante la accesibilidad del transporte público y puertos de estacionamiento.

En este tramo central del corredor norte de esta renovada ciudad ribereña, el propuesto parque urbano central dejará en el recuerdo las zonas de población en riesgo de inundación, generando un nuevo frente interno de gran valor comunitario, paisajístico e inmobiliario, y articular, a través de usos recreativos, la ciudad existente con el nuevo frente ribereño. De este modo se reducen también los volúmenes de relleno y se garantiza que no quede ningún asunceno bajo la cota de riesgo de inundación.



Trabajos en bañados y lagunas existentes a fin de potenciar sus características de reservorios de biodiversidad.

4. Reinserción de población en riesgo en la trama de la ciudad

Esta idea se basa en que no quede asunceno del Bañado Norte en riesgo de inundación. Se propone la relocalización de la población, el desplazamiento de las zonas de riesgo para una reintegración social a la ciudad formal. Ello supone intervenciones urbanas y edilicias. La intervención urbana consiste en la definición de un borde interno sur del parque central, estabilizado por una avenida de integración, que permita reconstituir y completar una trama de renovación urbana integral para sutura de la ciudad existente. La nueva área urbana será apta para la relocalización de conjuntos multifamiliares (de entre ocho y cuarenta viviendas cada una), la población afectada por las inundaciones junto con los equipamientos comunitarios necesarios.

Las intervenciones edilicias, de pequeña o mediana escala, consisten en insertar más de 10 000 familias en el ejido existente de los barrios del polígono en edificios multifamiliares/familiares de media densidad y de interés social, que revitalicen el barrio como acciones de acupuntura urbana; evitar así generar guetos de barrios populares de casitas idénticas y permitir que la vivienda colectiva se mimetice con el barrio existente. Esto otorgaría nueva vida a estas zonas de industrias obsoletas y espacios subaprovechados, y se adecua a la escala de convivencia tradicional de la ciudad.



Definición de un borde interno sur del parque central para reinserción de población de riesgo en la trama de la ciudad.

Texto extraído de la memoria presentada en el Concurso por la Consultora de Estudios y Proyectos Ambientales SA.

SEGUNDO PREMIO

Consultora de Estudios y Proyectos Ambientales SA | País: Argentina
Consorcio asociado: Arq. Uli Niella (paraguayo)
Representantes legales: Arqs. José Pedro Pesci y Rubén Pesci (argentinos)

Equipo de proyecto

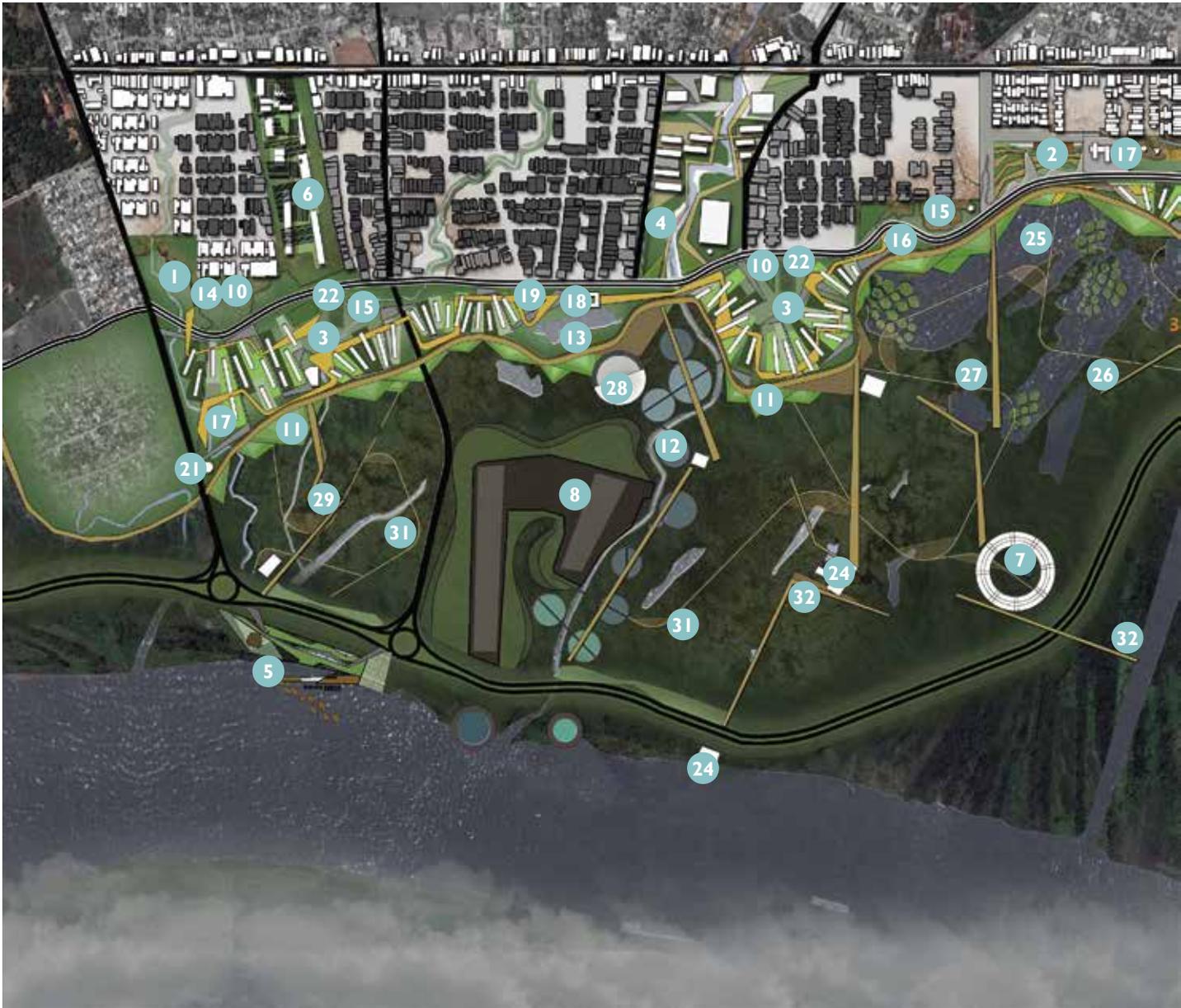
Arq. Rubén Pesci (argentino)
Arq. Pedro Pesci (argentino)
Arq. Jorge H. Pérez (argentino)
Arq. Carlos Rosas Arraino (argentino)
Geol. Lucía Pesci (argentina)

Ecol. Nicolás García Romero (argentino)
Arq. Uli Niella (paraguayo)
Arq. Victoria Almanza (argentina)
Arq. María José Besozzi (argentina)
Arq. Antonella Malatesta (paraguaya)

TERCER PREMIO

LOS 5 EJES DE PAISAJES HÍBRIDOS

La superficie total del polígono del concurso fueron 514 hectáreas. Con una densidad poblacional propuesta de 400 habitantes por hectárea, unos 205 600 habitantes. Para realizar el proyecto denominado Paisajes Híbridos se interpretó la zona a intervenir como parte de un territorio natural y otro construido, y límite de Asunción.



Eje I. Urbano-arquitectónico

Se analizó de manera exploratoria-observatoria el sitio para realizar una lectura del paisaje en unidades o áreas geográficas con un tipo de paisaje característico. Se interpretó lo que sugerían las áreas construidas y las naturales. Se observó así la posibilidad de construir una propuesta sensible al paisaje y al ciudadano a partir de la realidad de un paisaje natural, otro construido y una infraestructura en construcción en conflicto entre sí.

Eje 2. Ambiental (se detallan las explicaciones de las referencias citadas en este eje)

A pesar de que la extensión de las áreas verdes se mantiene relativamente constante, el valor mundial de esta dotación de biodiversidad se está deteriorando a través de la conversión y degradación del hábitat que lleva a la fragmentación, reduciendo así la viabilidad de las poblaciones. Esto se debe en gran parte a la expansión del sistema de transporte para acomodar el



REFERENCIAS

1. Comercios - Galería comercial
2. Sector gastronómico
3. Viviendas - Nuevo borde
4. Parque lineal Mburicaó
5. Parque de diversiones La Victoria
6. Centro de gestión pública
7. Centro tecnológico académico
8. Planta de reciclaje - Planta tratamiento de agua
9. Puerto Cara Cara
10. Estacionamientos
11. Huertas y jardines urbanos
12. Piletas de fitodepuración
13. Iglesia
14. Centro de Salud
15. Centro Comunitario
16. Teatro
17. Comisaría
18. Escuelas
19. Centro cultural
20. Centro recreativo
21. Biblioteca
22. Zonas deportivas
23. Paradas de transporte fluvial
24. Mercado de pescadores
25. Canotaje, canoas, pedalín
26. Pesca
27. Espacios gastronómicos
28. Anfiteatro
29. Tienda de artesanías
30. Centro de información sobre fauna y flora
31. Corredores dinámicos
32. Observatorio de aves

Usos de suelo

□ Franja de uso mixto

■ Oportunidades de desarrollo

■ Área a consolidar



Parque humedal.

flujo diario de personas de ciudades aledañas, y el aumento de la producción de residuos sólidos y líquidos. Un ejemplo es la caída de las especies migratorias tras la construcción de la primera fase de la Costanera, que corta a través de una sección de la bahía. El material de construcción extraído de los bancos de arena, dentro del área y el dragado, dañó el hábitat de alimentación y dormitorios críticos para aves migratorias. Hay una marcada disminución en la diversidad y abundancia de especies de poblaciones migratorias —monitoreadas desde el 2000—, cayendo casi a la mitad del total de pre-construcción de cerca de 10.000 individuos que pasaron por la bahía en 2013.

- Asunción es vulnerable a los fenómenos extremos e inundaciones cíclicas relacionadas, situación que plantea desafíos adicionales para el transporte y la gestión de residuos. El momento y el grado de inundaciones varían en parte por el fenómeno El Niño, pero cada vez más debido al

cambio climático global. Las repercusiones serán peores si no se tiene en cuenta el riesgo de inundación adecuadamente. Más de 30 000 familias viven en los bañados (tierras bajas) —parte de la planicie de inundación del río— y se ven afectadas por cada inundación. El problema en los bañados se agrava por los raudales causados por drenajes deficientes y la disposición inadecuada de residuos sólidos de la ciudad.

Estos problemas se originan en la falta de una adecuada e integrada planificación urbana para hacer frente a la expansión acelerada y al modelo resultante de crecimiento no planificado, disperso y fragmentado. A pesar de estos, el AMA está en una fase de desarrollo, en la que varias tendencias negativas pueden ser contenidas e incluso revertidas para encaminar al AMA hacia una ciudad sostenible y resiliente.

- Existe escasa capacidad de gestión eficaz en parques, plazas y áreas protegidas.

EJE 3. Económico (beneficios adicionales del proyecto propuesto)

Resulta difícil en esta etapa del proyecto realizar una evaluación beneficio/costo. Además de los ya descritos, se podrían considerar algunos beneficios adicionales:

- Desarrollo económico del área por el mayor dinamismo.

Capital social y cultural construido genera mayores oportunidades de desarrollo.

- Empleo generado dará un estatus diferente a la gente y garantizará el desarrollo de las futuras generaciones. Valorización y revalorización de las tierras y propiedades del área de influencia, lo que implica mayor recaudación de impuestos nacionales y municipales.

- Prevención de ocupaciones ilegales. El desarrollo de los espacios públicos y privados evitará ocupaciones ilegales y el costo que representa en cuanto a asistencia y relocalización, que se darían sin el proyecto.

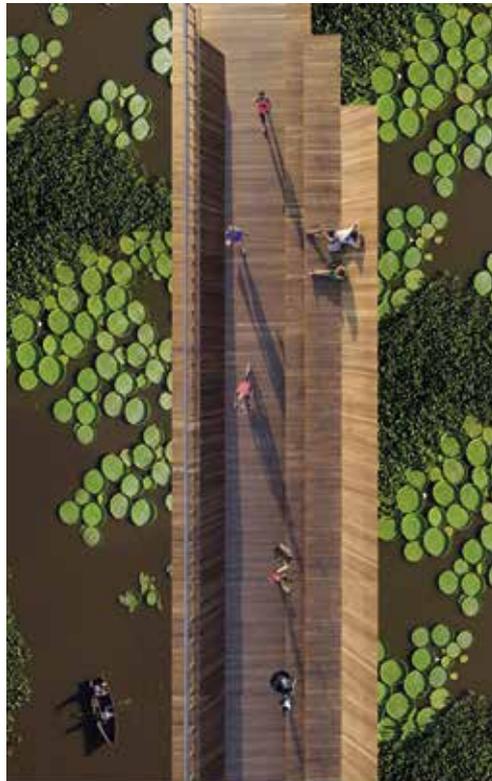
Finalización del problema de damnificados por las inundaciones y de los costos asociados.

- Formalización de los pobladores actuales.

Ahorro y eficiencia en la prestación de servicios públicos. Mayor concentración del área de influencia permitirá prestar servicios públicos a menor costo y responder adecuadamente a la demanda.

Desarrollo del sentido de pertenencia y conciencia colectiva sobre el compromiso de cuidar el medioambiente, lo público, evitando así gastos recurrentes de mantenimiento.

Imagen superior: Parque humedal.
Imagen inferior: Una estrategia de consolidación de lo existente es a través de espacio público.



EJE 4. Social (beneficios adicionales del proyecto propuesto)

En el marco de estos principios básicos, la relocalización debe hacerse considerando etapas y algunos ejes transversales, tales como:

1. Marco legal: a) Proporciona una base legal para emprender la relocalización e identifica la autoridad para tomar la decisión. Garantiza herramientas para que las familias opten por la relocalización en el polígono u otro territorio. b) Proporciona garantías contra la relocalización arbitraria, identifica quiénes estarán a cargo de responsabilidades y derechos de las poblaciones afectadas. c) El marco señalará el cumplimiento con la ejecución del plan de relocalización. Se plantea por fases (bloques construidos) y por sectores (comunidades o grupos). Se prepara el área y se construyen nuevas viviendas; es el inicio de la primera fase de relocalización del grupo instalado en el primer sector... así, sucesivamente, de acuerdo con la cantidad de bloques de viviendas definidas y grupos o sectores identificados en el proyecto.

2. Necesidades e impacto: a) La evaluación de la vulnerabilidad y el riesgo de las poblaciones afectadas. b) Análisis detallado de las características socioeconómicas, culturales de las personas y comunidades, y el impacto que podrían enfrentar. c) La relocalización debe diseñarse de acuerdo con las características socioeconómicas y culturales de las poblaciones afectadas

e incluirse medidas para mitigar o compensar cualquier impacto adverso con el fin de garantizar su éxito.

3. Información y participación: a) Es necesaria la participación de la población afectada para tomar la decisión de relocalización. b) Esta participación es necesaria en el proceso de planificación. c) La continua participación es crucial durante la implementación de la relocalización.

4. Vivienda: a) Ver disponibilidad de tierra. b) Adquirir o preparar la tierra para la construcción de las viviendas, establecer el sistema de acceso y decidir el uso de la tierra que quedará vacía, etc. c) Evaluación continua de la idoneidad de las viviendas durante la implementación de la relocalización y la resolución de disputas que puedan presentarse.

5. Monitoreo, evaluación y rendición de cuentas: a) Evaluaciones de riesgos para tomar la decisión de relocalizar. b) Levantar líneas de base y establecer mecanismos de monitoreo, evaluación y rendición de cuentas como parte del plan. c) Las experiencias de implementación se retroalimentan de los procesos de monitoreo, evaluación y rendición de cuentas, incluyendo la modificación de los mismos.

El eje sociocultural se compone principalmente por procesos y acompañamientos a las poblaciones del polígono en zonas inundables y consolidadas. La propuesta de desarrollo tendrá como meta construir un área urbana en consecuencia



Propuesta de viviendas multifamiliares.

a la cultura nacional, resaltando las mejores e inclusivas prácticas urbanas que permitan el reflejo de la mixidad sociocultural y equidad, en cada una de sus antiguas y nuevas calles, respetuosa con sus habitantes y visitantes. La cultura y el arte serán vectores de intervención que permitirán reducir de manera sutil la gran brecha social que hoy caracteriza este territorio. El desafío está en reconstruir una imagen y marca renovada de esta porción de la capital, que refleje la integración de lo social con lo cultural y ambiental, y espacios públicos urbanos de alta calidad reforzando el sentido y la escala humana de la zona.

El último eje, el número 5, de gestión y mantenimiento, sugiere roles a los miembros del Consejo propuesto, integrado por los ministerios de Hacienda, y de Obras Públicas y Comunicaciones; la Municipalidad de Asunción; el MUVH; la SEAM; el BNF; la ESSAP; la ANDE; un representante Vecinal; los desarrolladores inmobiliarios; los desarrolladores académico y tecnológico; la gerencia Administrativa y Financiera; la gerencia de Infraestructura y Logística; la gerencia Académico-tecnológica; la gerencia de Soluciones Habitacionales; gerencia Ambiental; la gerencia de Transparencia, Monitoreo y Evaluación.

Texto extraído de la descripción monográfica presentada en el Concurso por el equipo representado por el Arq. Christian Ceuppens.



La propuesta se asienta primordialmente en la accesibilidad e integración de los actores más vulnerables del territorio, refiriéndose así a las personas con discapacidad, los adultos mayores, las mujeres, los niños, y a las familias ubicadas en zonas inundables y de riesgo.

TERCER PREMIO

Paisajes híbridos | País: Paraguay
Representante legal: Arq. Christian Ceuppens (paraguayo)

Equipo de proyecto

Arq. Christian Ceuppens
Arq. María Liz Gulino
Lic. Florencia Martínez

Econ. Hugo Roig
Lic. José Acosta
Ing. Hidrólogo Juan Pablo Nogués

Econ. Martha Coronel
Lic. Rodrigo Mussi
Arq. Fernanda Garicoche

Arq. Agustín Alborno
Arq. Bárbara Sitjar
Arq. Cecilia González
Arq. Nicole Jacquet

MENCION DE HONOR

9 PASOS PARA UNA CIUDAD DONDE CAMINAR

Las características del anteproyecto que mereció una mención de honor envuelven conceptos urbanísticos que regeneran una propuesta en la que predomina la caminabilidad.



Planta de conjunto
Distrito Bañado Norte.



I. Colocar el automóvil en su lugar

Las células urbanas y ambientales que integrarán los compartimentos concentrarán los estacionamientos de vehículos en el subsuelo de las células, en las zonas donde los edificios con viviendas de interés –social o no– tendrán planta baja con comercios y servicios para el consumo cotidiano. Se tratará de uso compartido entre coches y peatones sin riesgo para los últimos.

Salir del concepto de ingeniería de tráfico, en la que el tráfico es tratado bajo el mismo concepto de la hidráulica: al aumento del flujo de agua, aumenta la dimensión de los conductos. Además, compartimentar en células, donde el sistema vial jerarquizará también el volumen de tráfico, especialmente en las vías periféricas a las células que, por lo general, serán de un solo sentido de tráfico.

REFERENCIAS

1. Río Paraguay
2. Banco San Miguel
3. Jardín Botánico
4. Avenida Artigas
5. Avenida Costanera
6. Parque de las aguas
7. Parque lineal Mburicaó
8. Parque Cara Cara

2. Mezclar los usos

Los usos mixtos en las células urbanizadas incentivarán el paseo. Los usos no residenciales generarán necesidades de desplazamientos que podrían ser hechos a pie dentro de los mismos. El balance entre los usos debe ser equilibrado para que las demandas del mercado viabilicen económicamente las actividades comerciales. Este mercado será evaluado a través de las densidades demográficas que, por la ley de usos y ocupación del suelo propuesta, se clasifica en baja, media y alta densidad. Así, las bajas densidades demandan zonas comerciales de menor tamaño que las de altas densidades. Un estudio específico de esta relación debe ser elaborado de acuerdo con la naturaleza del comercio y/o servicios a ser implementados.

3. Adecuar los estacionamientos

Los estacionamientos se convertirán en destino en los centros urbanos y el coste de una plaza es rateado por todos. Las plazas no serán para todas las unidades del interior de las células. El aparcamiento será gratuito para los residentes, guardando algunas plazas rotatorias para visitas. El estacionamiento rotativo tendrá un costo que será implantado progresivamente. El monto no deberá ser muy bajo para así evitar colas dobles y un tráfico adicional ante la búsqueda de plazas. Prevalecerá el concepto de aparcamiento como un bien público y su exploración debe ser concienzuda generando beneficios para la gestión urbana.

4. Dejar fluir el sistema de transporte

La propuesta presenta un anillo central, de una sola mano de tráfico, que envolverá el centro geométrico por el que transcurrirá la extensión de una línea de transporte público, integrado al sistema de transporte de toda la ciudad. Esto facilitará la accesibilidad a los demás subcentros urbanos, incluyendo el Centro Histórico y el Jardín Botánico, además de los lugares de trabajo y de interés de la población. La fluidez del transporte estará integrada al plan de movilidad urbana. Está prevista la implantación de un transporte turístico integrado a la red municipal, un trenecito sobre neumáticos tirado por un vehículo de motor, de pequeña capacidad de pasajeros, denominado Lilico, tanto para locales como para turistas.

El paisaje y la comodidad para caminar sumados a una alta accesibilidad a los destinos serán un incentivo para caminar o andar en bicicleta. Los recintos urbanos, o barrios, serán permeables, lo que permitirá accesibilidad en el interior de la zona y su periferia inmediata. La suficiente densidad y compacidad en la estructura de células, en comparación a las manzanas tradicionales, concederá más espacios a las personas. Las distancias de las células serán factibles de ser recorridas a pie para acceder al sistema de transporte, cuyo trayecto es apoyado por el sistema vial básico. El sistema de transporte conectará las células caminables a través del sistema vial primario, lo que será un mecanismo para dinamizar la economía local.

Modelo tridimensional.





Interiores y patios internos.

5. Proteger o pedestre

Existirá protección total al peatón, porque el tráfico de vehículos estará restringido en el acceso a las viviendas y sus respectivos estacionamientos. Los demás caminos serán libres a través de la permeabilidad de las células en el marco de un tratamiento paisajístico arbolado con sistemas de control y seguridad eficientes.

El mapa de las células no transmite realmente la configuración de los desplazamientos a pie; estos estarán llenos de pasajes interiores y patios que crearán una red oculta e invisible al caminar tradicional de las aceras. Los desplazamientos de los peatones no quedarán restringidos a las aceras, habrá una red de opciones de rutas. Esta propuesta da importancia al paseante.

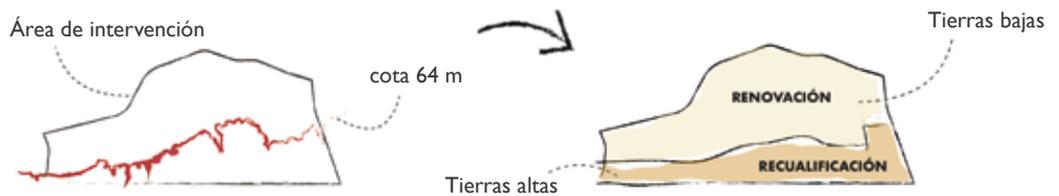
Los posibles puntos de conflicto entre peatones y vehículos en las tierras bajas, y en los cruces de vías secundarias con primarias estarán conformados con pasos a desnivel para los peatones. El proyecto de recalificación del sistema vial para las tierras altas se valdrá del cul-de-sac para el rediseño del sistema reticular de las vías, canalizando el tráfico a las vías primarias y secundarias, y protegiendo al peatón en su caminar por las vías terciarias y en los cruces con las demás.

6. Acoger las bicicletas

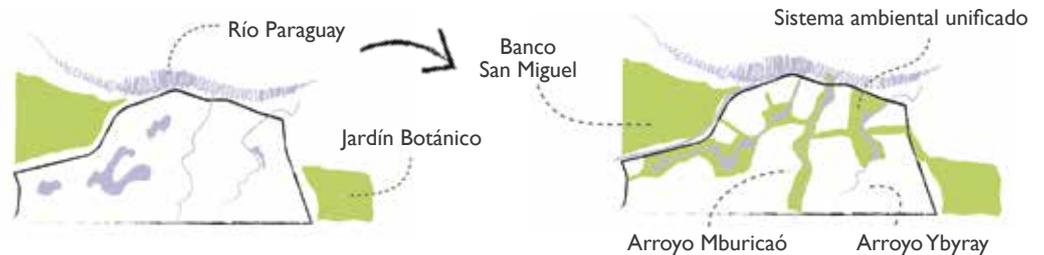
La red de carriles para bicis atraerá un nuevo contingente de vecinos al área. El conjunto de carriles de bicicleta formará una red flexible que potenciará desplazamientos con más agilidad. Habrá puestos de apoyo al ciclista para brindar soporte a las necesidades. En cuanto aumente el volumen de ciclistas, se viabilizarán los puestos. Otro componente es la educación del ciclista para el tránsito, principalmente con respecto a las veredas para peatones. La bicicleta es una forma de movilidad eficiente, saludable y sostenible que proporciona agilidad y da sensación de libertad. La infraestructura prevé soluciones de vías separadas de los vehículos.

7. Crear buenos espacios

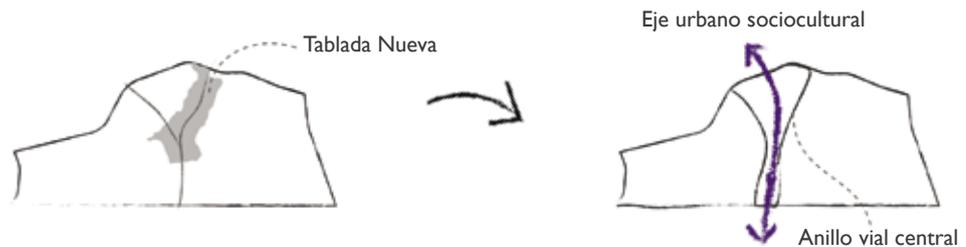
La estructura de un paisaje rico y diversificado estará protegida por un sistema de arborización con abundancia de parques interconectados por corredores de biodiversidad. Esto dará confort al peatón y una sensación de bienestar, considerando el clima de esta región de temperaturas muy altas. El papel de las sombras es importante en la construcción de buenos espacios urbanos en países tropicales. Aliadas a estas condiciones estarán las construcciones de baja altura, que brindarán confort al transeúnte, sin que haya acumulación de peatones. Los edificios tendrán hasta 15 plantas y existirá gran número de entre tres y ocho pisos, lo que generará un microclima más ameno.



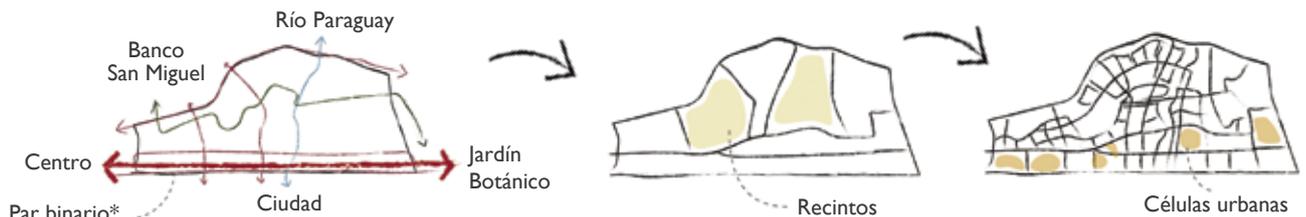
Existe una división entre tierras inundables y tierras secas, marcada por la cota de 64 m. A partir de esa cota, surge la separación entre tierras altas (urbanización consolidada) y tierras bajas, configuradas de manera irregular y sujetas al riesgo de la inundación estacional. Con el nuevo diseño urbano, la cota de los 64 m define las tierras bajas como un área de renovación, y las tierras altas, ya consolidadas, como una recualificación.



Otro condicionante que influyó en la propuesta fue el ecosistema ambiental. En la búsqueda de un desarrollo ético y responsable, junto con una ocupación consciente del espacio urbano, fue creado un sistema ambiental unificado mediante corredores de biodiversidad que tienen como objetivo la gestión de la flora, fauna y fluvial, al mismo tiempo que se integra al diseño urbano de forma armoniosa, fomentando el acercamiento del usuario.



Los asentamientos de riesgo en Tablada Nueva afectan a cientos de familias; de esta forma se propone la primera fase de la renovación priorizando Tablada Nueva, con la ejecución de un eje urbano sociocultural, trayendo a la región los equipamientos de apoyo y servicios a la población, así como la construcción de viviendas, contemplando la reubicación de los habitantes en su propia región. Además se plantean obras de infraestructura que conecten las avenidas Artigas y Costanera, y la creación de un anillo vial central que ofrecerá soporte a las próximas fases del proyecto.



Teniendo en cuenta los referentes ambientales en la zona, sumados a la necesidad de las conexiones entre las avenidas Artigas y Costanera, incentivadas en las directrices de ASU Viva, se proponen conexiones urbanas que definen el diseño de los recintos urbanos y sus células. El resultado de este pensamiento consiste en un diseño urbano armónico y cohesionado, rompiendo con el dibujo tradicionalmente radiocéntrico de Asunción. Con un desarrollo ambiental y socialmente responsables, promoviendo la participación ciudadana en el desarrollo sostenible y la aproximación de la población al poder público.

* Par de avenidas con sentidos de circulación alternados.

8. Plantar árboles

Las células urbanizadas se conectarán a través de patios arbolados con especies autóctonas aclimatadas, que simplifican el mantenimiento. Tal condición favorece la relación del peatón con el clima urbano. El drenaje urbano forma parte inherente del sistema de las aguas y permite una continuidad de los bosques en relación con la arborización de las calles, que siguen un tratamiento cromático con la floración de lapachos (Tabebuia), promoviendo el colorido variado en las calles.

La arborización atenúa el impacto de la lluvia, disminuye la precipitación por la absorción de la humedad ambiental, y los suelos orgánicos y oxigenados por raíces aumentan la permeabilidad y la infiltración característica importante en áreas sujetas a inundación. La transición de la propuesta, de diseño urbano para la arquitectura del paisaje al caminar, requiere cuidado para lograr atractivo y diversificación. El sistema vial, en el marco de la secuencia de las zonas comerciales, se enriquece con edificios de alturas variadas que albergan tiendas comerciales y de servicios en planta baja. Las veredas, con atractivo pavimento, y árboles con floración monocromática, darán unidad al conjunto que a su vez estará protegido por toldos. De esta forma,

la escala urbana se adecuará al nivel del peatón dando comodidad y seguridad. Mesas en la acera aglutinarán personas y las aceras tendrán tamaño suficiente para acoger esta disposición. Es, particularmente, importante la acera de las vías alrededor de la plaza de la ciudadanía, hacia la cual convergen los paseos. Las alturas libres de las plantas comerciales serán mayores para permitir entresijos por encima de la línea de toldos, habilitando la vista al exterior y la entrada de luz natural al interior de los locales.

9. Elegir sus prioridades

La prioridad para la implantación de todos los aspectos de la caminabilidad recae sobre las áreas del anillo central y las adyacentes, punto focal de la urbanización, donde están concentrados los equipamientos de mayor relevancia, en especial, la plaza de la ciudadanía. No todos los aspectos de la caminabilidad se cumplen en todas las avenidas, sino que están directamente asociados a su jerarquía dentro del sistema vial básico y los usos del suelo. En la medida en la que las células son edificadas, al mismo tiempo se crean sus caminos internos, permitiendo la interconexión entre las zonas boscosas y los espacios públicos. Esta permeabilidad permite un paseo diversificado en el paisaje de la zona de intervención.

Texto extraído de la Descripción monográfica presentada al Concurso por Tecnología Arquitectura e Cultura Ltda.

MENTIÓN ESPECIAL

TESE (Tecnología Arquitectura e Cultura Ltda.) | País: Brasil
Consortio asociado: Arq. Susana Meyer
Representante legal: Dra. en Arq. y Urb. Mirna Cortopassi Lobo

Equipo de proyecto

Dra. en Arq. y Urb. Mirna Cortopassi Lobo
Lic. en Ing. Civil Bruno Ruchinski de Sousa
Dr. en Ing. Hidráulica Harry Mallman
Máster en Arq. y Urbanismo Jordi Badia Pascual
Lic. en Arq. y Urb. Luis Gustavo Grodioski

Dr. en Econ. Mariano de Matos Macedo
Lic. en Arq. y Urb. Muryel Gomes
Lic. en Arq. y Urb. Rafael Cândido
Máster en Arq. y Urb. Thiago Gonçalves Roberto
Arq. Susana Meyer







Propuestas para mejorar el hábitat
en asentamientos informales

Caso Bañado Norte
de Asunción, Paraguay