

CENTRALIDADES

VOLUMEN 6

Ana Raquel Flores, coordinadora

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



OLACCHI

Organización Latinoamericana
y del Caribe de Centros Históricos

Editor general

Fernando Carrión M.

Coordinador editorial

Jaime Erazo Espinosa

Comité editorial

Eusebio Leal Spengler

Fernando Carrión M.

Jaime Erazo Espinosa

Mariano Arana

Margarita Gutman

René Coulomb B.

Coordinadora

Ana Raquel Flores

Editor de estilo

Javier Calvopina

Diseño y diagramación

Antonio Mena

Impresión

V&M Gráficas

ISBN: 978-9978-370-24-7

© OLACCHI

El Quinde N45-72 y De Las Golondrinas

Tel: (593-2) 246 2739

olacchi@olacchi.org

www.olacchi.org

Primera edición: mayo de 2012

Quito, Ecuador

Contenido

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

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

Peatonar. La práctica social en el Centro Histórico de Asunción

René Canese Azzi¹

Introducción

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

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

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

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

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

Fotografía 1. Veredas ocupadas y ambulante



Fuente: Autor

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

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

Fotografía 2. Centro Histórico vacío



Fuente: Autor

Parte I

Análisis y reflexiones conceptuales respecto de las centralidades

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

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

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

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

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

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

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

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

Fotografía 3. Confusión vehicular y peatonal



Fuente: Autor

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

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

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

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

La convivencia pacífica vehículo-peatón

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

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

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

¿Prohibir o limitar vehículos?

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

Efectos esperados y expectativas

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

Ilustración 1. La opresión de coches



Fuente: Semanario Brecha, 1996, Uruguay

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

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

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

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

La multifuncionalidad, esencia del uso pleno del sector

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

Habitar en el Centro Histórico y su periferia

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

El espacio público *calle* y el peatón

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

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

Una clave: El sistema estructurador

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

Experiencias paralelas

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

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

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

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



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

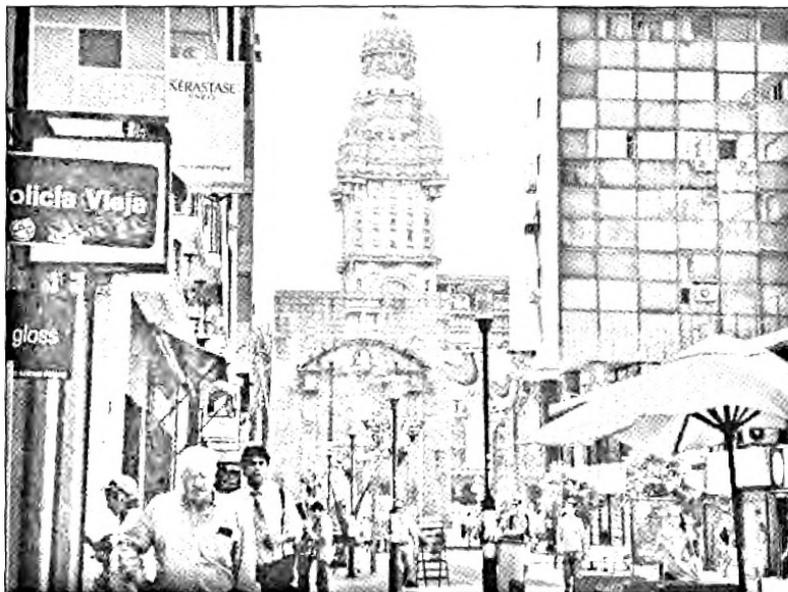
- Zonas para peatones en Alemania

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

- Las experiencias sudamericanas

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

Fotografía 5. Peatonal Sarandí en Montevideo, Uruguay



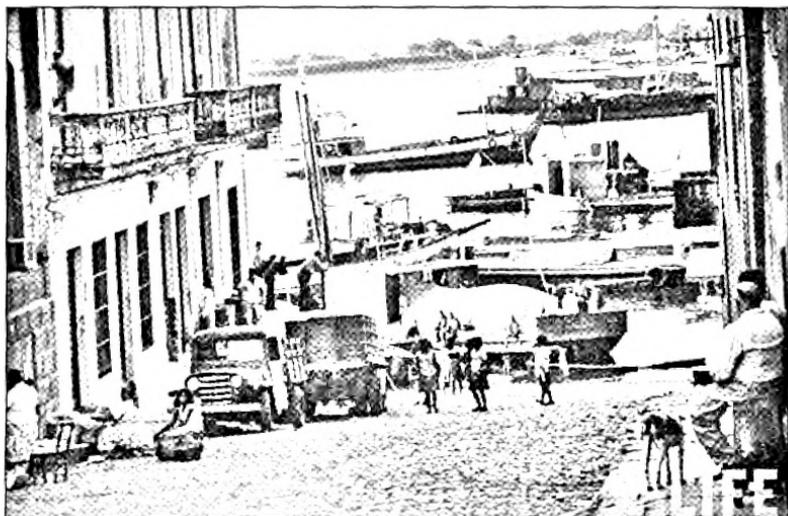
Fuente: Autor

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

Parte II

Centro histórico de Asunción El entorno próximo

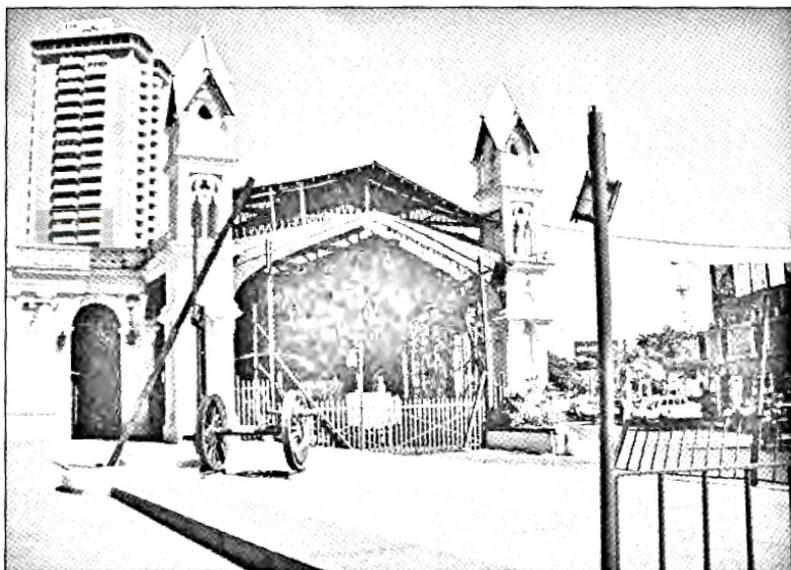
Fotografía 6. Río Paraguay, Asunción, Playa Montevideo



Fuente: Frank Scherschel, octubre de 1959, Revista Life

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

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



Fuente: Autor

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

La ciudad, el Centro Histórico y el Pericentro

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

Fotografía 8. Rueda de Tereré, bebida refrescante típica



Fuente: Frank Scherschel, octubre de 1959, Revista Life

El sistema de vías para el peatón

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

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

Mapa 1. Plano Centro Histórico de Asunción



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

La peatonalización articulativa

El espacio público

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

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

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

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

La calle, hilo conductor de recorridos y permanencias

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

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

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

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



Fuente: Autor

Palma Semipeatonal, columna vertebral del Sistema

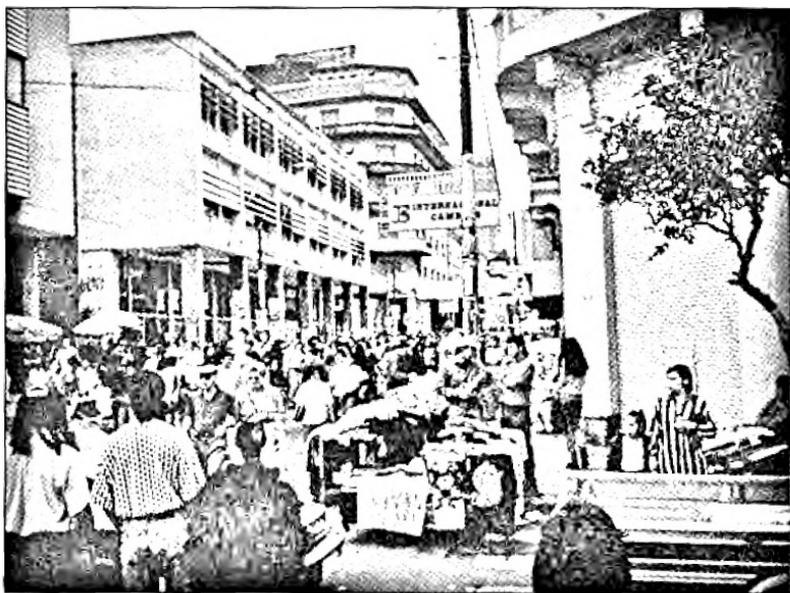
¿Por qué Palma?

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

¿Cómo Palma?

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

Fotografía 10. Palma peatonal, una tradición de 20 años

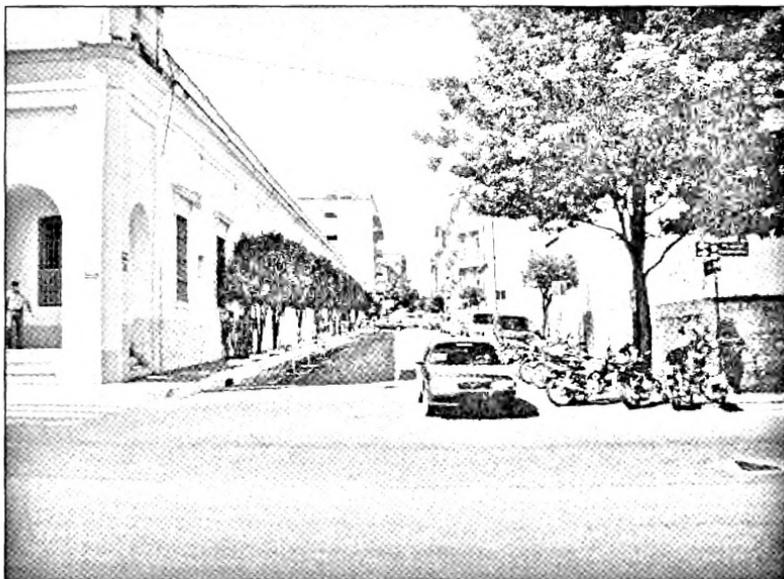


Fuente: Autor

Las vías transversales

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

Fotografía 11. Calles transversales costurando, caso Chile



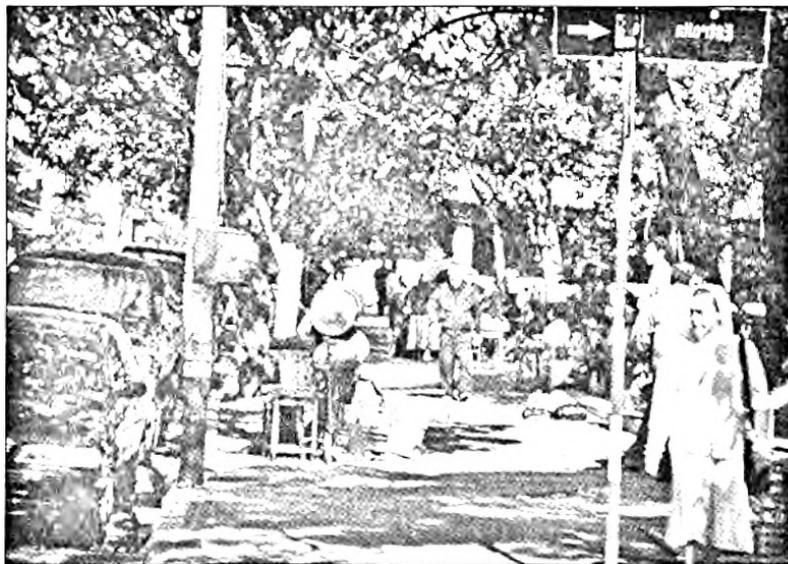
Fuente: Autor

Los grandes espacios abiertos

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

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

Fotografía 12. Plazas y parques. Refugio y remanso



Fuente: Autor

Parte III

Caracterización de las vías peatonales

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

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

Palma semipeatonal y sus tres fases funcio-espaciales

¿Por qué Palma Semipeatonal?

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

Fotografía 13. Coexistencia automóvil-peatón



Fuente: Autor

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

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

¿Por qué la semiespecialización zonal?

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

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

Ampliación del espacio peatonal Palma

Acciones en el espacio público

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

Acciones en el espacio privado

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

Los canales transversales y sus nodos

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

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

Fotografía 14. Lido-Bar en Palma y Chile



Fuente: Autor

Canales transversales

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

Otras situaciones

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

La cuestión natural

Clima

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

Paisaje Natural

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

Fotografía 15. Panorámica aérea



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

Algunas acciones puntuales directas

La cuadra frente a La Riojana:

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

Fotografía 16. La cuadra frente a la Riojana



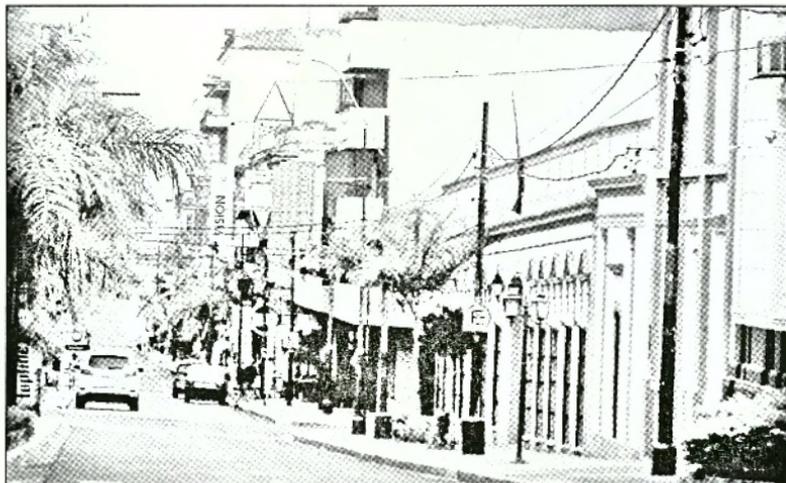
Fuente: Autor

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

La cuadra de la Facultad de Derecho:

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

Fotografía 17. Facultad de Derecho



Fuente: Autor

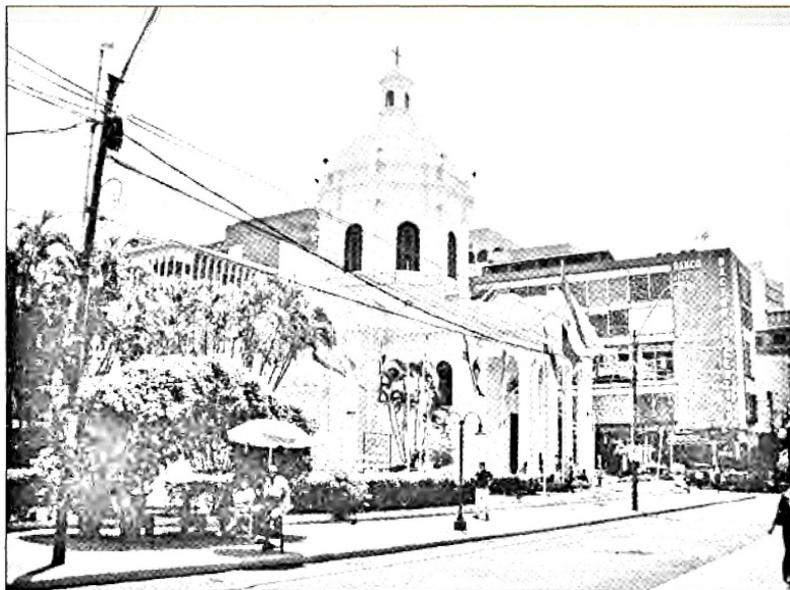
Esta imagen urbana presenta un perfil más tranquilo, una pausa para enriquecerse mentalmente. Acaso como Paseo de las Exposiciones, donde la calle y los edificios públicos, como el Museo de Bellas

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

La cuadra frente al Panteón:

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

Fotografía 18. Panteón de los Héroes



Fuente: Autor

Parte IV

La práctica social y el Centro Histórico de Asunción

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

Fotografía 19. Espacio público incautado



La usurpación del espacio urbano

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

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

Los actores principales y su comportamiento

Los residentes

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

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

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

Los transeúntes

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

Fotografía 20. Sector muy concurrido



Fuente: Autor

Los semirresidentes

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

Fotografía 21. Vendedores ambulantes



Fuente: Autor

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

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

Fotografía 22. Indígenas ofreciendo artesanías



Fuente: Autor

Finalmente: Peatonar

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Bibliografía principal citada

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

Bibliografía complementaria

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

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

Revistas, Folletos, Diarios, Publicaciones varias

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

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

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

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

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

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

Sábato, E., 1980, *La Nación*.

Waissman, M., 1982, *La Nación*.