



**PRONUNCIAMIENTO
DE LA FACULTAD DE ARQUITECTURA, DISEÑO Y ARTE DE LA UNIVERSIDAD NACIONAL
DE ASUNCIÓN, SOBRE EL PLAN MAESTRO DEL PUERTO DE ASUNCIÓN Y EL CONCURSO
DE IDEAS Y ANTEPROYECTO PARA SEDE DE OFICINAS DE GOBIERNO**

Por el presente Documento, La Facultad de Arquitectura, Diseño y Arte de la Universidad Nacional de Asunción (FADA-UNA), atendiendo tanto sus competencias académicas como sus obligaciones ciudadanas, hace un PRONUNCIAMIENTO PÚBLICO sobre el “*Plan Maestro del Puerto de Asunción*” y el “*Concurso Internacional de Ideas y Anteproyecto/Sede de Oficinas de Gobierno*” organizado para implementarlo, pues considera que se hace necesaria una urgente reflexión, atendiendo a las serias implicancias urbanísticas, ambientales, económicas y sociales que conllevará la implementación del citado Plan.

I. PUNTUALIZACIONES SOBRE EL PLAN MAESTRO

1. Modalidad de gestión urbana

El *Plan Maestro del Puerto* no fue objeto de un Concurso Público ni de consultas previas a un considerable sector de los actores involucrados. Fue realizado en el exterior e incluido adscriptivamente en un convenio crediticio suscrito entre el Gobierno Central y el Banco Interamericano de Desarrollo¹.

Si bien en el pasado la planificación urbana, como disciplina, se concretó como una técnica habitualmente separada de la acción e intervención de los ciudadanos, hoy este procedimiento resulta desactualizado y por tanto muy poco aceptable.

El formato en que fue elaborado el Plan, no condice con un modelo participativo de gestión urbana, ya que priva a sus propios destinatarios –los ciudadanos de Asunción- de la toma de decisiones estratégicas, que sin embargo afectarán significativamente el uso de su propio territorio a corto, mediano y largo plazo.

Conviene poner especial énfasis en este hecho -ya de inicio excluyente- que al vulnerar un elemental principio de autogestión ciudadana, paralelamente pone en tela de juicio la sostenibilidad social y la propia legitimidad del *Plan Maestro*.

2. Aspectos ambientales

A la fecha, los promotores del *Plan Maestro del Puerto* no han hecho pública la correspondiente información sobre las implicancias ambientales del mismo, sea mediante un inicial Estudio de Impacto Ambiental (EIA), o de una más avanzada Evaluación de Impacto Ambiental (EVI).

3. La escala e intensidad de uso propuestas por el Plan

La señalada ausencia (o no disponibilidad pública) de evaluaciones ambientales cobra un sesgo preocupante considerando que en unas 22 hectáreas del predio del puerto se prevé la construcción de entre 257.000 y 287.000 m², distribuidos en programas de uso público y privado, con una altura libre de los edificios y un considerable desarrollo longitudinal de los mismos en el terreno que a su vez, serán ocupados por entre 40.000 y 25.000 usuarios, según se consideren –respectivamente- las previsiones de ocupación “*Máxima*” y “*Estimada*” (sic) contempladas por el mencionado *Plan Maestro*.

Tampoco se vislumbran criterios contemporáneos de organización de sistemas circulación y movilidad. Plantea aumentar exponencialmente el flujo de personas sin soluciones claras respecto al tránsito. Incluye una terminal de metrobús coexistiendo con una enorme cantidad de estacionamientos vehiculares y calles que, al día de hoy, ya sufren importante congestionamiento vehicular en varios momentos del día.

¹El Programa de Reconversión Urbana y Modernización del Transporte Público Metropolitano; (BID/MOPC/Otros) El citado Plan Maestro –dijeron sus promotores- no supuso costos locales. No obstante (y al margen de lo que pueda argüirse desde la figura de la APP en la que podría inscribirse) la “gratuidad” del Plan Maestro no constituye un argumento consistente a favor de su forma de realización, en tanto ésta lesiona un básico derecho de autogestión territorial, según se señaló antes.



4. Aspectos patrimoniales y coordinación de la gestión

El sector acotado por el *Plan Maestro del Puerto*, es de altísimo valor e interés histórico y cultural. Es una falta grave el no considerarlo parte del centro histórico. La separación es arbitraria y ninguna explicación que pretenda sostener la discriminación entre lo histórico y no histórico basada en un criterio de “uso”, puede ser considerada como sensata.

Según señalaron sus promotores “*El Plan Maestro de transformación del Puerto (es) el resultado de una larga trayectoria de antecedentes de la planificación y de la gestión pública...*”². Entre estos antecedentes, se menciona el *Plan del Centro Histórico de Asunción* (Plan CHA), que recomienda para intervenciones en sectores urbanos afines la “*Regeneración y consolidación participativa (...), siguiendo estrategias experiencias y el aprendizaje del proceso seguido en el barrio San Jerónimo, potenciando la microeconomía, la educación y la identidad de barrio*”³. Sin embargo, la información disponible sobre la implantación, altura y dimensiones de los edificios a construirse –sin entrar a evaluar derivaciones identitarias no menores–, sugiere un impacto negativo del proyecto sobre este componente patrimonial del entorno, por citar algunos aspectos, en lo que respecta a un desfavorable contraste de escala y a las limitaciones a las vistas que se impondrán a San Jerónimo.

5. El Plan y la demanda social efectiva

Aunque no directamente vinculadas a este Plan, algunas urgentes realidades socio-económicas de nuestra capital (que se traducen en déficits de infraestructura, entre otros) no pueden dejar de mencionarse. Por ejemplo: se estima que a la fecha un 13% de la población de Asunción habita en refugios precarios debido a la creciente del río Paraguay y que de cumplirse ciertas estimaciones esta cifra podría llegar al 20%. Es decir, 1 de cada 5 asuncenos estará privado de la más elemental infraestructura de servicios urbanos.

En estas circunstancias de extrema necesidad de amplios sectores de la población, resultaría razonable (o aun ineludible) formular algunas preguntas: ¿Hasta qué punto resulta prioritario este proyecto en particular? Y la sustantiva inversión y consiguiente endeudamiento público que suponen ¿Responden a una estimación realista de la demandas sociales en Asunción?

II. PUNTUALIZACIONES SOBRE EL CONCURSO INTERNACIONAL DE IDEAS Y ANTEPROYECTO

1. ¿Concurso o Legitimación?

La referencia gráfica básica del *Concurso* -resultado del *Plan Maestro*- contiene prefiguraciones próximas a niveles de anteproyecto, lo que sugiere que antes que un *Concurso de Ideas y Anteproyecto* se trata más bien de uno de *Anteproyecto de Arquitectura*. Y además de una arquitectura restringidamente orientada a rellenar una idea de diseño en gran medida preestablecida, en el mejor de los casos. Porque figurado un escenario algo menos cándido, la prefiguración lleva a suponer que el objetivo del *Concurso* apunta a legitimar el *Plan Maestro*, su filosofía de ciudad implícita y las derivaciones no menores que de ésta se desprenden⁴.

²“*Plan Maestro...*”, cit.

³Plan CHA, Estrategia n.6: “*Revitalización Chacarita Alta*”, en <http://asuncioncentrohistorico.com>.

⁴ Conjetura ésta que resulta preocupante en tanto se sustenta razonablemente en hechos concretos. Por ejemplo: durante el Conversatorio sobre este tema organizado por la FADA UNA el pasado 14 de abril (con anterioridad al lanzamiento del concurso) representantes del MOPC manifestaron que el sector de estacionamiento sería próximamente licitado para su construcción. Sin embargo, la ubicación y el diseño de este sector son actualmente objeto de dicho Concurso (según puede leerse en la página n. 39 de las Bases y Condiciones del mismo). Llamativamente, este hecho era hasta entonces desconocido por los propios redactores de las Bases y Condiciones, la Asociación Ciudadela (hecho que, por otra parte, condicionaría sensiblemente las propuestas concursantes, encaminándolas literalmente hacia las prefiguraciones cuasi anteproyectuales del Plan Maestro).



2. Aspectos gremiales y plazos del Concurso

Para definir a un nivel de Anteproyecto unos 60.000 m² de oficinas gubernamentales requeridos por el Concurso, resulta exiguo el plazo de 90 días establecido en las Bases y Condiciones. Una similar limitación temporal afecta al posterior *Anteproyecto Ajustado*, cuya duración de desarrollo fijan las Bases y Condiciones en poco más de 30 días.

Por otra parte, los montos de premiación estipulados, de por sí poco atractivos para un Concurso Internacional, suponen un menoscabo gremial/profesional, ya que resultan muy inferiores a los valores establecidos por la legislación vigente en nuestro país (la *Ley 1.012/83 De Arancel de Honorarios de Arquitectos*).

Además, la figura del *Anteproyecto Ajustado* (si bien se emplea en ciertos contextos de relación profesional/cliente) resultaría sin embargo potencialmente conflictiva al transferirla al escenario público del referido concurso, porque dicha figura no está prevista en la citada Ley, lo cual, de existir un escenario litigioso, dificultaría aun más las cosas.

Asimismo, la desvinculación que proponen las Bases y Condiciones entre el Anteproyecto y el Proyecto Ejecutivo (que se adjudicarán distintos sujetos contractuales) conlleva el riesgo de discrepancias no controlables (o aun indeseables) entre el diseño del proyecto y su materialización constructiva.

III. CONSIDERACIONES FINALES

1. Necesidad de un abordaje integral

Tanto el *Plan Maestro* como el *Concurso*, deberían considerarse en el contexto más amplio de un modelo de gestión de ciudad con conceptos claros, que pueda orientar acciones coherentes y cohesivas (para este caso, las modalidades deseables de vinculación entre una propuesta arquitectónica dada, la ribera, el entorno barrial y el contexto físico-histórico).

Esto no implica ignorar ni subvalorar la existencia de planes y proyectos en principio encaminados hacia ese objetivo, pero lo verificable es que, en los hechos concretos, Asunción carece hoy de directivas ciertas desde las cuales desprender acciones urbanísticas y proyectuales coordinadas.

Y en ese sentido, tanto el *Plan Maestro del Puerto* como el *Concurso* constituirían solo casos particulares –un efecto antes que una causa- anexables a una lista de iniciativas poco afortunadas para la ciudad.

2. Postura Institucional

La FADA UNA coincide en la necesidad de implementar acciones orientadas a mejorar la calidad del espacio urbano y apoya la idea de revitalización de tan importante zona de la capital, como lo es la portuaria. De allí que, más que solo un problema o un potencial conflicto, ve esta situación que ahora se plantea como una oportunidad de direccionar las acciones hacia un modelo de gestión urbana que resulte eficiente y participativo.

Como proceso y como resultado, tanto el *Plan Maestro* como el *Concurso*, presentan notables desequilibrios que responden a falencias estructurales que deben ser urgentemente subsanadas. Por lo tanto:

La FADA UNA solicita a las autoridades públicas pertinentes la SUSPENSIÓN del *Concurso* actualmente en proceso y la REVISIÓN profunda tanto de los fundamentos, características y alcances del *Plan Maestro*, como de las condiciones bajo las cuales se han planteado el crédito del ente financiador externo (BID) y su contrapartida pública y privada. Procesos de revisión que deben ser con representación real de TODOS los actores involucrados y afectados, como única garantía de que las decisiones a ser adoptadas y los compromisos a ser contraídos, respondan a necesidades y anhelos reales de la ciudadanía.

Igualmente, la FADA UNA insta a los miembros de su comunidad educativa, a la ciudadanía en general y a los asuncenos en particular, a ser activos contralores partícipes de estos procesos, exigiendo transparencia, profesionalidad y compromiso con el pasado, presente y futuro de la ciudad.-