



TÁVA APO

CONSTRUIR CIUDADES

UN ANÁLISIS TERRITORIAL DE MINGA GUAZÚ, PARAGUAY



JÉSSICA BELÉN BENÍTEZ ÁLVAREZ

TÁVA APO - CONSTRUIR CIUDADES

UN ANÁLISIS TERRITORIAL DE MINGA GUAZÚ, PARAGUAY.

Trabajo de Conclusión de Curso presentado al Instituto Latino-Americano de Tecnología, Infraestructura y Territorio, de la Universidad Federal de la Integración Latino-Americana, como requisito parcial para la obtención del título de Bacharel en Arquitectura y Urbanismo.

Orientadora: Profa. Dra. Cecilia de Morais Machado Angileli

BANCA EXAMINADORA

Orientadora: Profa. Dra. Cecilia de Morais Machado Angileli
UNILA

Co-orientadora: Profa. Dra. Mariana Barbosa de Souza

Banca Interna: Profa. Dra. Patricia Zandonade

Banca Externa: Arq. Fernando Carneiro Pires

TERMO DE SUBMISSÃO DE TRABALHOS ACADÊMICOS

Nome completo do autor(a): JÉSSICA BELÉN BENÍTEZ ÁLVAREZ

Curso: ARQUITETURA E URBANISMO

Tipo de Documento

- (....) graduação

(....) especialização

(....) mestrado

(....) doutorado

(....) tese

(....) CD/DVD – obras audiovisuais

(....) _____
- (....) artigo

(X) trabalho de conclusão de curso

(....) monografia

(....) dissertação

Título do trabalho acadêmico: TÁVA APO - CONSTRUIR CIUDADES. UN ANÁLISIS TERRITORIAL DE MINGA GUAZÚ, PARAGUAY.

Nome do orientador(a): PROFA. DRA. CECILIA DE MORAIS MACHADO ANGILELI

Nome do coorientador(a): PROFA. DRA. MARIANA BARBOSA DE SOUZA

Data da Defesa: 15 / 12 / 2022

Licença não-exclusiva de Distribuição

O referido autor(a):

a) Declara que o documento entregue é seu trabalho original, e que o detém o direito de conceder os direitos contidos nesta licença. Declara também que a entrega do documento não infringe, tanto quanto lhe é possível saber, os direitos de qualquer outra pessoa ou entidade.

b) Se o documento entregue contém material do qual não detém os direitos de autor, declara que obteve autorização do detentor dos direitos de autor para conceder à UNILA – Universidade Federal da Integração Latino-Americana os direitos requeridos por esta licença, e que esse material cujos direitos são de terceiros está claramente identificado e reconhecido no texto ou conteúdo do documento entregue.

Se o documento entregue é baseado em trabalho financiado ou apoiado por outra instituição que não a Universidade Federal da Integração Latino-Americana, declara que cumpriu quaisquer obrigações exigidas pelo respectivo contrato ou acordo.

Na qualidade de titular dos direitos do conteúdo supracitado, o autor autoriza a Biblioteca Latino-Americana – BIUNILA a disponibilizar a obra, gratuitamente e de acordo com a licença pública *Creative Commons* **Licença 3.0 Unported**.

Foz do Iguaçu, 15 de DICIEMBRE de 2022

Assinatura do Responsável

AGRADECIMIENTOS

Al culminar esta etapa de mi vida, quiero hacer llegar mis agradecimientos a todas las personas que formaron parte e hicieron posible este logro.

Agradezco a Dios por darme fuerzas suficientes para comenzar y no desistir de mis sueños, fuerzas que me mantuvieron resistente ante todas las dificultades enfrentadas a lo largo de estos años de la carrera. Agradezco a mis padres, a mis hermanos y al resto de mi familia por sus inalcanzables apoyos durante el recorrido.

Mi gratitud a la UNILA, por permitirme formar parte de esta gran familia universitaria. A mi profesora y orientadora Ciça, por la confianza y el estímulo al estudio de los territorios, todo mi interés hacia el tema es gracias a ella. A todo el plantel docente del CAU Unila, que desde el comienzo estuvieron y formaron parte de mi desarrollo profesional dentro de la Institución mediante sus valiosos conocimientos.

A mis amigos, personas que llegaron a través de esta magnífica integración latinoamericana, e hicieron que el proceso académico sea más llevadero. Mi gran agradecimiento a Valeria y Noe por su compañía y apoyo durante el recorrido, agradezco especialmente a Sara por ser una amiga que cree en mis capacidades, por sus consejos, su apoyo y su compañía en todo este trabajo.

Gratitud infinita a todos.

DEDICATORIA

Dedico a una mujer fuerte, amorosa, paciente, comprensible, que siempre nos contagia de alegría, a una madre presente, todo este esfuerzo te dedico a ti mamá porque siempre estás en los momentos más importantes de mi vida. Te dedico a ti papá, a tus consejos, a tus valores, a tu lucha, a tu esfuerzo de cada día, a tu amor inagotable por nuestra familia, un ejemplo de persona que llevo aquí muy dentro mío.

Todo este logro fue mediante ustedes.

RESUMEN

Este trabajo presenta una serie de análisis territoriales con enfoque principal en la ciudad de Minga Guazú, Alto Paraná, Paraguay, comprendiendo su contexto particular a partir de su construcción mediante fuertes movilizaciones populares y al estar insertada en una región fronteriza que actualmente sufre incidencia de grandes proyectos urbanos y de infraestructura acompañados de un importante número de inversiones. La investigación destaca la expansión de la mancha urbana informal, los crecientes desafíos habitacionales y la ausencia de planeamientos urbanos que reconozcan el escenario de transición actual de la región. Tiene como finalidad exponer la situación problemática del medio urbano y sus particularidades, colaborando con nuevas reflexiones críticas acerca del futuro de las ciudades que estamos construyendo para las próximas generaciones.

Palabras Clave: Minga Guazú; Metrópolis Trinacional; Planeamiento Urbano; Gestión Urbana; Expansión Urbana; Políticas Públicas.

RESUMO

Este trabalho apresenta uma série de análises territoriais com foco principal na cidade de Minga Guazú, Alto Paraná, Paraguai, entendendo seu contexto particular desde sua construção através de fortes mobilizações populares e estando inserida em uma região de fronteira que atualmente sofre incidência de grandes projetos urbanos e de infraestrutura acompanhados por um número significativo de investimentos. A pesquisa destaca a expansão da malha urbana informal, os crescentes desafios habitacionais e a ausência de um planejamento urbano que reconheça o atual cenário de transição na região. Tem por finalidade expor a situação problemática do ambiente urbano e suas particularidades, contribuindo com novas reflexões críticas sobre o futuro das cidades que estamos construindo para as próximas gerações.

Palavras-chave: Minga Guazú; Metrópole Trinacional; Planejamento Urbano; Gestão Urbana; Expansão Urbana; Políticas públicas.

ABSTRACT

This work presents a series of territorial analyzes with a main focus on the city of Minga Guazú, Alto Paraná, Paraguay, understanding its particular context from its construction through strong popular mobilizations and being inserted in a border region that currently suffers incidence of large urban and infrastructure projects accompanied by a significant number of investments. The research highlights the expansion of the informal urban sprawl, the growing housing challenges and the absence of urban planning that recognizes the current transition scenario in the region. Its purpose is to expose the problematic situation of the urban environment and its particularities, collaborating with new critical reflections about the future of the cities that we are building for the next generations.

Keywords: Minga Guazú; Trinational Metropolis; Urban Planning; Urban Management; Urban Sprawl; Public Politics.

INTRODUCCIÓN

DESAFÍOS TERRITORIALES
EN AMÉRICA LATINA

1.1 Dimensiones de la explosión urbana	pág 24
1.2 Conferencias de las Naciones Unidas	págs 25 - 26
1.3 Desafíos de la hiperurbanización	págs 27 - 29

LA REGIÓN TRINACIONAL

2.1 Panorama territorial y reestructuración urbana	págs 32 - 37
2.2 Panorama del planeamiento	págs 38 - 39
2.3 Sobreposición de planos sectoriales	págs 40 - 41
2.4 Inversiones en infraestructuras urbanas	págs 42 - 46
2.5 Impactos del planeamiento corporativo	págs 47 - 50
2.6 El territorio: sus desafíos y sensibilidades	págs 51 - 60

MINGA GUAZÚ Y SU
REESTRUCTURACION URBANA

3.1 Historia de formación	págs 62 - 66
3.2 La minga	págs 67 - 70
3.3 El comienzo de una nueva comunidad consolidada	págs 71 - 73
3.4 Levantamientos urbanísticos	págs 74 - 78
3.5 Proyectos urbanos	págs 79 - 80
3.6 Asentamientos precarios	págs 81 - 82

CONSIDERACIONES FINALES

INTRODUCCIÓN

El acelerado proceso de crecimiento de las ciudades trae consigo diversos problemas, entre ellos la segregación espacial que evidencia las desigualdades socioeconómicas en el territorio. Este escenario problemático es común en la mayoría de las ciudades y no es diferente en Minga Guazú, área escogida para el desarrollo de la investigación presente en este trabajo.

La ciudad de Minga Guazú se destaca por su formación a partir de los trabajos comunitarios desarrollados por colonos con la ayuda salesiana, la minga representó un eficaz método para construir en conjunto una nueva ciudad en donde el bienestar y progreso de toda la comunidad era el principal anhelo. En la actualidad la ciudad se enfrenta a graves consecuencias del crecimiento urbano disperso y desordenado, evidenciado principalmente por la ausencia de políticas públicas que garanticen el desarrollo eficaz de la ciudad como un todo. El crecimiento de la ciudad se ve dificultado por propuestas de intervención ajenas a las demandas locales sobreponiéndose a todo el proceso histórico de formación.

Es responsabilidad de la gestión pública promover el derecho a la ciudad a través de la participación ciudadana con un planeamiento asertivo y sustentable, para garantizar así una vida digna, que promueva el acceso a infraestructuras básicas como vivienda adecuada, saneamiento básico, salud y educación de calidad. Desafortunadamente, la realidad es compuesta por la ausencia de gestión urbana, lo que enfatiza la mala administración de los recursos, acompañada por la informalidad, la corrupción y la actuación de agentes poco idóneos en la gestión pública. Estos factores representan un gran obstáculo

para la implementación de políticas públicas efectivas que solucionen las principales demandas del territorio.

El proceso de desarrollo urbano de las ciudades demanda de una serie de herramientas que influyen directamente en la transformación de la ciudad. De este modo la propuesta de investigación de este trabajo se enfoca en elaborar reflexiones sobre el contexto territorial trinacional en el que Minga Guazú se encuentra insertado, enfatizando la expansión urbana, las problemáticas habitacionales y la necesidad de un planeamiento urbano que atienda las demandas actuales y futuras. Esta propuesta de investigación también nace de una preocupación personal, que de manera directa direcciona estas reflexiones a partir de las vivencias en la ciudad.

Visando contribuir con el incentivo a la efectivización de políticas públicas asertivas a nivel local y regional, fueron elaborados levantamientos y discusiones sobre las demandas para el desarrollo territorial, comprendiendo las dinámicas urbanas de la ciudad, para así de este modo construir un breve diagnóstico del territorio. Considerando que conocer el territorio es clave y crucial para construir políticas públicas adecuadas y pertinentes.

Estos temas engloban una urgente necesidad de discutir sobre el futuro de las ciudades y la carencia de planificaciones de calidad que sean construidas a partir de procesos participativos y colaborativos, para que de este modo sea posible atender a las reales demandas de la población en general en este escenario específico de la Triple Frontera, teniendo como enfoque principal la inclusión, la descentralización, la reducción de las

desigualdades sociales y la sustentabilidad territorial. Fueron diversos los métodos adoptados para el desarrollo de esta investigación, los levantamientos fueron realizados a partir de revisiones bibliográficas de investigaciones sobre la región, revisión documental de planos, proyectos y levantamientos de campo realizados por consultoras en las áreas de planeamiento y habitación, entrevistas con gestores locales, participación en eventos sobre el desarrollo local asociados a nuevos emprendimientos de infraestructuras urbanas, inmobiliarias e industriales, del mismo modo fueron realizados estudios de campo sobre las transformaciones en curso dentro del territorio con análisis en la valorización inmobiliaria y fue fundamental la participación en grupos de estudios sobre la Región Trinacional y los desafíos de su reestructuración (NAPI TRINACIONAL) para llevar a cabo toda esta investigación.

Para cumplir con los objetivos, esta investigación fue dividida en tres capítulos de manera a abarcar las diferentes escalas territoriales, resaltando primeramente los desafíos urbanos de América Latina a partir de la hiperurbanización de las ciudades, siguiendo el mismo análisis se destacó un panorama general de la Región Trinacional tomando en consideración los desafíos y tensiones territoriales que son llevados a cabo por la sobreposición de grandes proyectos de infraestructura encarando a los espacios de sensibilidad territorial, el siguiente capítulo presenta levantamientos urbanos de la ciudad de Minga Guazú dentro del contexto de la triple frontera, el tercer y último capítulo presenta una serie de consideraciones a tener en cuenta para continuar con el desarrollo de nuestras ciudades.

CAPÍTULO

1

DESAFÍOS TERRITORIALES EN AMÉRICA LATINA

1.1

DIMENSIONES DE LA EXPLOSIÓN URBANA

La población de América Latina es bien diversificada, con estimaciones de entre 670 pueblos indígenas, sumando entre 30 y 50 millones de personas y más de 133 millones de personas afrodescendientes que representan casi un cuarto de la población total (CEPAL, 2017).

En los últimos años la región ha atravesado por una acelerada urbanización y un descontrolado crecimiento de las ciudades, fenómeno que sitúa al continente como el más urbanizado del mundo, debido a una intensa explosión urbana, en donde los habitantes del área rural se dispersan y propagan a las zonas más urbanizadas para buscar mejores condiciones de vida. Esto se debe principalmente a la falta de oportunidades laborales y educativas en el ámbito rural, así como a la insuficiencia de servicios básicos, como el suministro de agua potable, electricidad y transporte.

Esta situación ha contribuido a la formación de grandes conglomerados urbanos con altos índices de pobreza, donde los habitantes viven en condiciones de hacinamiento, falta de infraestructura y en situaciones de vulnerabilidad social. Además, el crecimiento descontrolado ha creado una serie de problemas ambientales, como la contaminación del aire, el agua

Las ciudades del continente concentran el poder económico, político y administrativo y se estima que más del 80% de la población de la región es urbana (CEPAL, 2017, pág.: 9)

La población de América Latina es bien diversificada, con estimaciones de entre 670 pueblos indígenas, sumando entre 30 y 50 millones de personas y más de 133 millones de personas afrodescendientes que representan casi un cuarto de la población total (CEPAL, 2017).

En los últimos años la región ha atravesado por una acelerada urbanización y un descontrolado crecimiento de las ciudades, fenómeno que sitúa al continente como el más urbanizado del mundo, debido a una intensa explosión urbana, en donde los habitantes del área rural se dispersan y propagan a las zonas más urbanizadas para buscar mejores condiciones de vida. Esto se debe principalmente a la falta de oportunidades laborales y educativas en el ámbito rural, así como a la insuficiencia de servicios básicos, como el suministro de agua potable, electricidad y transporte.

Esta situación ha contribuido a la formación de grandes conglomerados urbanos con altos índices de pobreza, donde los habitantes viven en condiciones de hacinamiento, falta de infraestructura y en situaciones de vulnerabilidad social. Además, el crecimiento descontrolado ha creado una serie de problemas ambientales, como la contaminación del aire, el agua

y el suelo, el incremento de la temperatura en las áreas urbanas, el aumento de desechos sólidos y los problemas de infraestructura de transporte.

Los mecanismos de desarrollo adoptados fueron produciendo territorios urbanos sin planificación y sin una visión de desarrollo a largo plazo para las ciudades, esto fue caracterizando las localidades con altos niveles de desigualdad, degradación ambiental, desastres naturales, aumento de la pobreza y la exclusión social de los pueblos más fragilizados. La población indígena es la menos urbanizada del continente en comparación al promedio. La falta de inclusión de los pueblos más fragilizados en los procesos de desarrollo urbano ha dificultado el desarrollo social de estos, aumentando aún más las condiciones de segregación. En tal sentido es necesario llevar en cuenta los nuevos desafíos que representa la explosión urbana y la vida en las ciudades para los pueblos originarios (CEPAL, 2017).

Es necesario desarrollar mecanismos de coordinación entre los gobiernos locales y nacionales y asumir un enfoque diferente para el desarrollo, basado en el respeto por los derechos humanos, la sostenibilidad ambiental y social, el apoyo a la diversidad cultural y la inclusión de todos los grupos sociales en la toma de decisiones a partir del diseño de políticas urbanas que contemplen el reconocimiento de los derechos de los pueblos, así como la participación de estos en la toma de decisiones y la búsqueda de soluciones para sus problemáticas específicas.

1.2

CONFERENCIAS DE LAS NACIONES UNIDAS

Desde la Asamblea General de la ONU se venía observando esta problemática y a pesar de que hayan promovido acciones referentes a la urbanización para minimizar los impactos del rápido crecimiento de las ciudades no se llegaban a soluciones concretas, fue así que en 1975, la Asamblea de las Naciones Unidas estableció la Fundación de las Naciones Unidas para el Hábitat y los Asentamientos Humanos (FNUHAH), el primer órgano oficial de la ONU dedicado a temas de urbanización.

A partir de esto, la Asamblea General de las Naciones Unidas convocó a una primera Conferencia sobre los Asentamientos Humanos, Hábitat I, que tuvo lugar en Vancouver, Canadá en 1976, para responder al cambio creciente en los patrones demográficos a nivel mundial y reconocer los desafíos de la rápida urbanización. En dicha conferencia se estableció la necesidad de fomentar, impulsar y crear asentamientos humanos sostenibles y como resultado de esta primera Conferencia nació la Declaración de Vancouver sobre Asentamientos Humanos que presentaba la primera definición de “vivienda adecuada” con recomendaciones para que cada país lo alcance (CEPAL, 2018).

Veinte años después de la primera Conferencia, se realizó la Segunda Conferencia de las Naciones Unidas sobre los Asentamientos Humanos para evaluar los progresos desde Hábitat I, en este caso, Hábitat II tuvo lugar en Estambul, Turquía en 1996. En ese año

Desde la Asamblea General de la ONU se venía observando esta problemática y a pesar de que hayan promovido acciones referentes a la urbanización para minimizar los impactos del rápido crecimiento de las ciudades no se llegaban a soluciones concretas, fue así que en 1975, la Asamblea de las Naciones Unidas estableció la Fundación de las Naciones Unidas para el Hábitat y los Asentamientos Humanos (FNUHAH), el primer órgano oficial de la ONU dedicado a temas de urbanización.

A partir de esto, la Asamblea General de las Naciones Unidas convocó a una primera Conferencia sobre los Asentamientos Humanos, Hábitat I, que tuvo lugar en Vancouver, Canadá en 1976, para responder al cambio creciente en los patrones demográficos a nivel mundial y reconocer los desafíos de la rápida urbanización. En dicha conferencia se estableció la necesidad de fomentar, impulsar y crear asentamientos humanos sostenibles y como resultado de esta primera Conferencia nació la Declaración de Vancouver sobre Asentamientos Humanos que presentaba la primera definición de “vivienda adecuada” con recomendaciones para que cada país lo alcance (CEPAL, 2018).

Veinte años después de la primera Conferencia, se realizó la Segunda Conferencia de las Naciones Unidas sobre los Asentamientos Humanos para evaluar los progresos desde Hábitat I, en este caso, Hábitat II tuvo lugar en Estambul, Turquía en 1996. En ese año

se estimaba que casi la mitad de la población mundial vivía en ciudades, más de mil millones de personas en el mundo se encontraban sin una vivienda adecuada y más de 100 millones de personas carecían de vivienda (NACIONES UNIDAS, 2022). En esta conferencia se reafirmaron las prioridades y compromisos establecidos en la conferencia anterior y se adoptó el Programa de Hábitat y la Declaración de Estambul, mediante las cuales los gobiernos se comprometieron a lograr los objetivos de una vivienda adecuada para todos y asentamientos humanos sostenibles.

Aún con todas estas iniciativas de desarrollo urbano, no se llegó a responder efectivamente a las problemáticas como la pobreza urbana, la exclusión social, desigualdades en las condiciones de vida, la discriminación racial, el desempleo, las enfermedades, entre otros asuntos urbanos de prioridad a nivel internacional y regional.

La importancia de la planificación urbana, su gestión y su planificación fueron reconocidas como determinantes en varias agendas internacionales de desarrollo, como la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, el Acuerdo de París, el Marco de Sendai para la Reducción de Desastres, entre otros. En el marco de las conferencias de las Naciones Unidas, entre el 17 y 20 de octubre de 2016, se celebró en Quito, la tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre la Vivienda y el Desarrollo Sostenible, Hábitat III, en donde se reforzaron los compromisos globales

para lograr una urbanización sostenible, enfocado en la implementación de una Nueva Agenda Urbana que marca los lineamientos para el desarrollo de las ciudades y asentamientos humanos durante los próximos 20 años. El inmenso potencial de las ciudades podrían orientarse mediante esta NAU que se presenta como direccionamiento para la creación de ciudades prósperas, en donde el bienestar social y la protección ambiental son elementos claves a ser logradas.

La NAU es una propuesta estratégica orientada a la acción que busca un cambio de paradigma que orienta políticas, programas y proyectos, y traza una senda para el desarrollo urbano sostenible. (CEPAL, 2017, pág.: 10).

La ONU ha hecho esfuerzos para abordar la problemática de la urbanización con la adopción de la Agenda urbana 2030, un conjunto de 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) que buscan promover el desarrollo urbano inclusivo, seguro, resiliente y sostenible. El objetivo de esta agenda es reducir la brecha entre la población urbana y la rural, mejorar las condiciones de vida en las ciudades y reducir la desigualdad regional.

Las propuestas de desarrollo a partir de la sustentabilidad, tienen como base un proceso histórico de debates, tratados y acuerdos entre diversos países. La creciente importancia de las ciudades se refleja en la inclusión del tema urbano en esta agenda internacional, que por primera vez incluye una meta

urbana específica, meta que no estaba contemplada en los Objetivos del Milenio (versión anterior de los ODS). El Objetivo de Desarrollo Sostenible N° 11: “Lograr ciudades y asentamientos humanos inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles”. El desafío será garantizar el derecho a la ciudad a través de una adecuada planificación urbana y calidad de vida humana, manteniendo el cuidado del medio ambiente.

La construcción de las agendas internacionales demanda que los gobiernos de cada país se apropien y contribuyan con el debate presentado dentro de los objetivos de cada punto y que se articulen entre ellos de tal forma que se puedan alcanzar.

En la actualidad, la ONU - Hábitat promueve pueblos y ciudades sostenibles desde el punto de vista social y ambiental. Es el punto focal para todos los asuntos de urbanización y asentamientos humanos dentro del sistema de la ONU. Esta organización prevé ciudades y otros asentamientos humanos bien planificados, bien gobernados y eficientes, con viviendas adecuadas, infraestructura y acceso universal al empleo y servicios básicos como agua, energía y saneamiento con bases en la NAU y los ODS. Es un programa completo que se sitúa como centro de coordinación para las cuestiones sobre urbanización y asentamientos humanos que promueve poblaciones y ciudades sostenibles desde el ámbito social y ambiental. (ONU HÁBITAT, 2022).



Foto: ODS. Fuente: Naciones Unidas, 2022.

1.3 DESAFÍOS DE LA HIPERURBANIZACIÓN

América Latina y el Caribe ha pasado por una acelerada urbanización, este fenómeno sitúa al continente como el más urbanizado del mundo, debido a una intensa explosión urbana, en donde los habitantes del área rural se dispersan y propagan a las zonas más urbanizadas en busca de una mejor calidad de vida.

De acuerdo con los datos de la CEPAL (2017), la región de América Latina y el Caribe presenta una distribución particular, con un porcentaje de urbanización del 80% (ver gráfico 01), lo que significa que el número de personas que habitan en zonas urbanas es superior al número de personas que habitan en zonas rurales. Esta distribución refleja la tendencia de los últimos años de una migración desde las zonas rurales hacia las zonas urbanas.

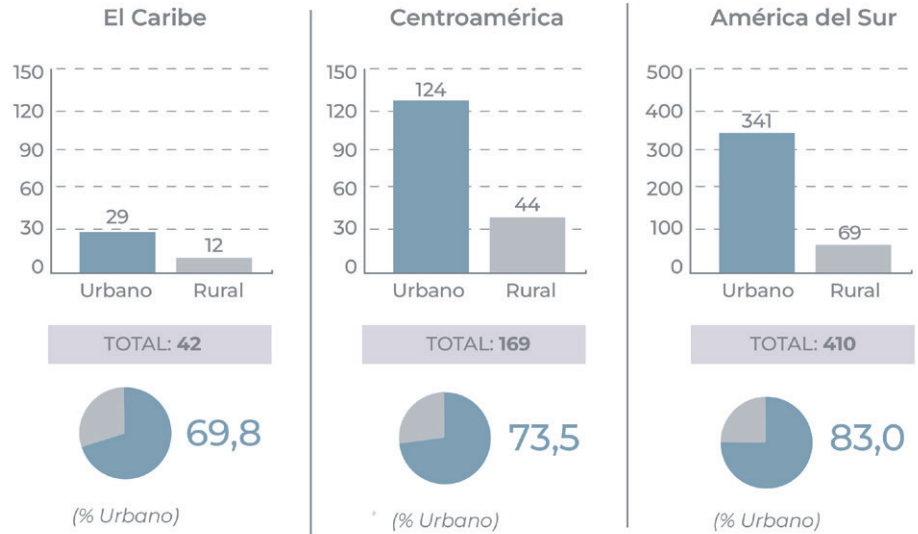
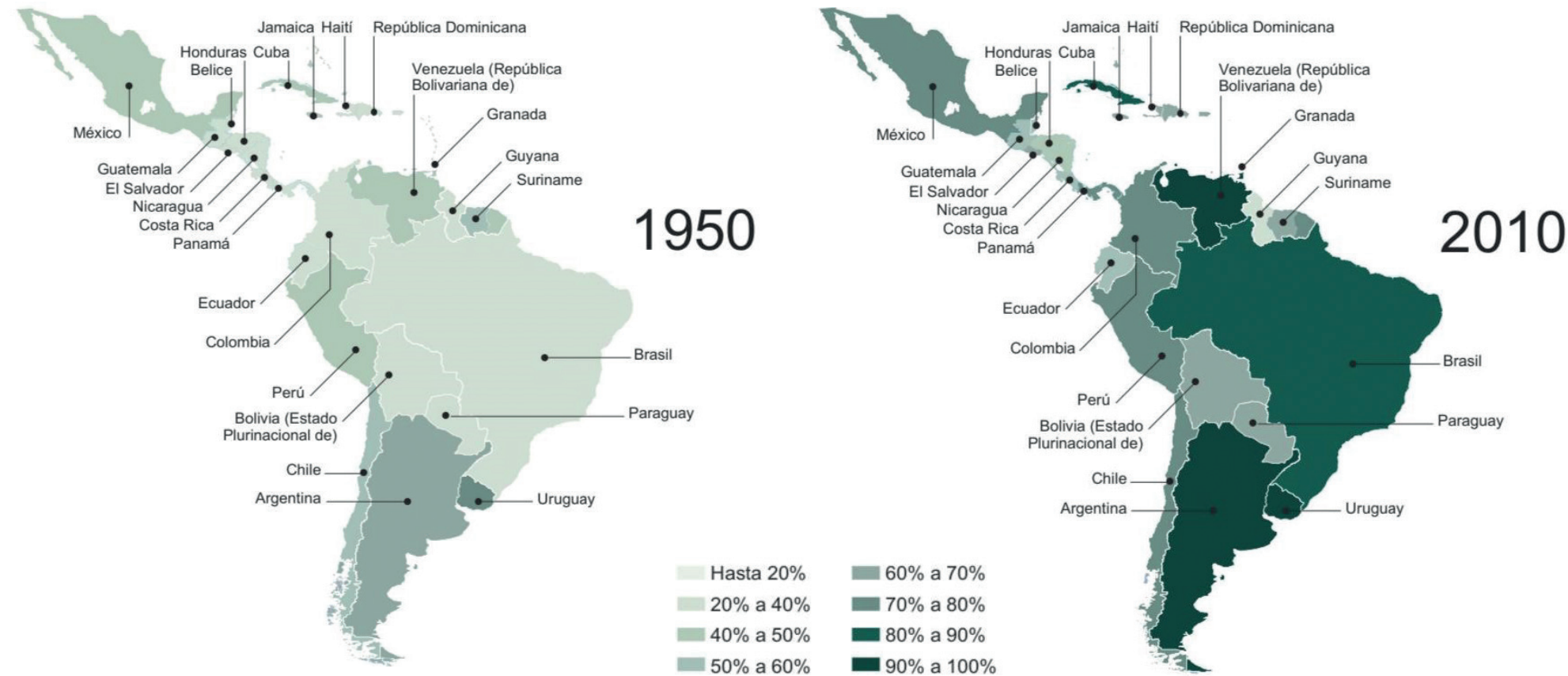


Gráfico: Población de áreas urbanas y rurales, América Latina y el Caribe, 2014. Fuente: CEPAL, 2017.

En el continente, el proceso de migración de la población del área rural para el área urbana se produjo en medio siglo (1950 - 2010), transformando una región predominantemente rural a una altamente urbana (ver mapa 1 y 2). Es posible observar dentro de la región, una distribución demográfica desigual, presentada por una elevada concentración de población principalmente en dos países: México y Brasil, que juntos suman más de la mitad del total de habitantes de América Latina y el Caribe. El proceso acelerado de urbanización trajo consigo muchas oportunidades de desarrollo urbano, fomentando la transformación socioeconómica y demográfica del territorio, pero por otro lado fue el principal agente de degradación de la naturaleza y del crecimiento de desigualdad social.

80% Urbano 496

20% Rural 127



Mapa: Urbanización América Latina y el Caribe 1950 y 2010. Fuente: UN-Habitat, 2012.

En menos de 40 años, la migración rural-urbana transfiguró el paisaje urbano. Los gobiernos se vieron sobrepasados y tuvieron muy limitadas opciones de planificación urbana. Los países de la región, concentraron sus esfuerzos en solucionar las urgencias, atendiendo a las necesidades más inmediatas. Como resultado de este explosivo crecimiento demográfico disminuyeron significativamente la calidad de vida de las personas que habitan los espacios urbanos (CEPAL, 2017, p. 20).

La transición urbana de la región está prácticamente consolidada y la población urbana crece a un ritmo mucho menor, pero se dan nuevos desafíos territoriales como el aumento de las migraciones entre ciudades. Se estima que en 2050, las personas que viven en las ciudades alcanzarán el 86,6%, frente al 13,4% en las zonas rurales. La alta urbanización se debe principalmente a América del Sur, mientras que América Central y sobre todo el Caribe muestran niveles menores de urbanización en comparación a los demás.

Su acelerado avance en la región representa un obstáculo territorial complejo, que requiere ser enfrentado con acciones efectivas, como políticas públicas asertivas para reducir las desigualdades y proteger el medioambiente. La CEPAL señala la importante necesidad de que las ciudades se enfrenten y adapten a los nuevos patrones de producción, distribución y consumo para reducir los grandes números de desempleo, promoviendo empleos de

calidad para la población joven y para las mujeres.

Como resultado de la explosión urbana y la incapacidad de atender a todas las demandas de este fenómeno, las ciudades se vieron afectadas por una gran demanda de vivienda y ambientes urbanos adecuados para todas las personas dentro del territorio, las ciudades necesitan enfrentarse a los nuevos desafíos para mejorar la calidad de vida de la población, el desarrollo urbano en este caso se presenta como tema central para promover la disminución de las brechas de desigualdad, las políticas urbanas son determinantes para el futuro sostenible de la región.

La pandemia ha puesto en evidencia la necesidad de una política pública coherente que priorice la inclusión de los asentamientos informales en la planificación urbana. Muchas de las personas que viven en estos asentamientos enfrentan condiciones de vida extremadamente precarias, sin servicios básicos como agua potable, desagüe y energía eléctrica, numerosas familias viviendo en condiciones de hacinamiento, entre otros puntos. Esto se ha visto agravado por la pandemia, poniendo en riesgo la vida y salud de estas personas. Por esto, es necesario garantizar la seguridad física y el bienestar de todos los habitantes de estos asentamientos, mediante la provisión de servicios básicos y la implementación de planes de vivienda y rehabilitación de sus viviendas. Esto permitirá también mejorar la calidad de vida de estas comunidades, contribuyendo al desarrollo sostenible de la ciudad.

En este sentido, distintos autores han propuesto una mirada territorial para el desarrollo post-COVID19, en la que el territorio y su diversidad sean los principales protagonistas de la recuperación. Esta mirada busca promover un desarrollo territorial sostenible que incorpore los principios de resiliencia, equidad y sostenibilidad, y que se concrete mediante la implementación de nuevos modelos de planificación urbana, la mejora de los servicios públicos y la protección de los derechos de los habitantes, entre otras acciones.

Los desafíos territoriales registrados reflejan la necesidad de implementar prácticas de planificación urbana que sean inclusivas, centradas en las necesidades de la población local y que tengan en cuenta el uso sostenible de los recursos naturales. En la recuperación post-COVID19 se deberían promover estrategias de desarrollo territorial, enfocadas en los contextos locales. Estas miradas plantean la necesidad de una planificación colaborativa en la que haya una participación activa por parte de las comunidades, y la utilización de visualizaciones y mapas que permitan analizar y representar el impacto de estrategias y acciones a implementar. Esta forma de planificación puede ser la clave para avanzar hacia un crecimiento económico sostenible, adaptado a los territorios locales, yaumentar así la resiliencia del entorno ante situaciones como la crisis del COVID19. La visión territorial es clave para alcanzar una recuperación a largo plazo y mejorar la calidad de vida de los ciudadanos.

CAPÍTULO

2

LA REGIÓN TRINACIONAL

2.1 PANORAMA TERRITORIAL Y REESTRUCTURACIÓN URBANA

LA REGIÓN TRINACIONAL

La región trinacional posee características territoriales únicas, pues conecta a Paraguay, Brasil y Argentina, las cuales comparten fronteras en la confluencia de los ríos Paraná e Iguazú. Están insertadas dentro de una dinámica urbana, económica y social, comprendida por Ciudad del Este (PY) Foz do Iguaçu (BR) y Puerto Iguazú (AR), ciudades que juntas forman parte de una frontera trinacional en el centro de América del Sur.

En el contexto del territorio paraguayo, Ciudad del Este asume como polo principal, su trascendencia influncia otros municipios a su alrededor conformando una zona metropolitana, entre las ciudades con mayor núcleo de interacción están Minga Guazú, Hernandarias y Presidente Franco cuyas áreas urbanas están integradas físicamente (CAUSARANO, 2006).

Más allá de las divisiones político-administrativas, estas ciudades poseen una relación directa con Ciudad del Este. Actualmente, la aglomeración transfronteriza cuenta con una población de alrededor de 890.131 personas, distribuidas en las 6 ciudades mencionadas, siendo así Ciudad del Este el municipio con mayor número de habitantes. La dinámica fronteriza de esta triple frontera presenta particularidades específicas en su configuración urbana, como el amplio flujo de personas, el dinamismo económico entre las ciudades, estas dinámicas del territorio necesitan ser comprendidas para lograr un pleno desarrollo de las ciudades que forman parte del aglomerado trinacional. Los procesos de producción del espacio que hoy dan

forma al territorio trinacional fueron influenciados a partir de intereses políticos y económicos impulsados por cada país. El proceso de expansión urbana se fue presentando poco a poco hasta llegar a conformar una aglomeración más compleja en donde encontramos aglomeraciones continuas impulsadas por los diferentes procesos de urbanización.

Existen varias concepciones de las configuraciones de aglomeración, que exploran los procesos espaciales, estudian la morfología y las relaciones entre los conglomerados urbanos. Muchas veces se naturaliza la incorporación de definiciones exportadas sin considerar las configuraciones espaciales y sus particularidades dentro del contexto regional. La particularidad este territorio podría ajustarse al concepto de “arreglos urbano-regionais”, concepto en donde MOURA (2010) incorpora la dimensión regional de las urbanizaciones.

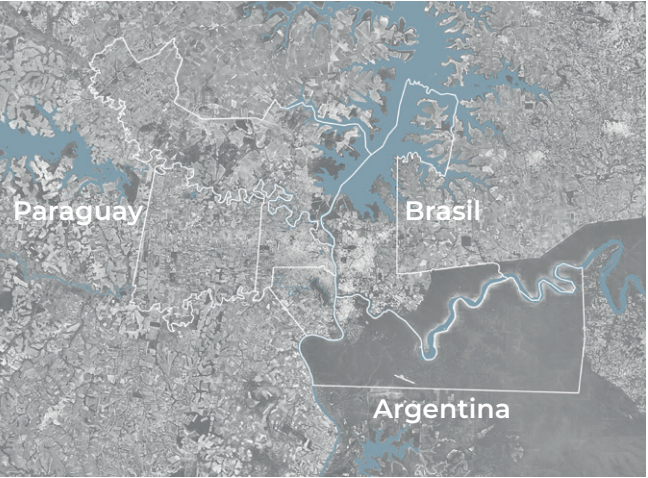


Imagen: Localización Región Trinacional. Fuente: Elaboración propia.

TRIPLE FRONTERA PARAGUAY - BRASIL - ARGENTINA

950.189 HABITANTES

3 PAÍSES
3 DEPARTAMENTOS
6 CIUDADES

MINGA GUAZÚ
(Paraguay)
93.969 habitantes (2021)

CIUDAD DEL ESTE
(Paraguay)
306.679 habitantes (2021)

PRESIDENTE FRANCO
(Paraguay)
107.687 habitantes (2021)

HERNANDARIAS
(Paraguay)
80.931 habitantes (2021)

FOZ DO IGUAÇU
(Brasil)
257.971 habitantes (2020)

PUERTO IGUAZÚ
(Argentina)
102.952 habitantes (2022)

Os arranjos urbano-regionais são frutos do modelo de desenvolvimento vigente, no qual a produção do espaço urbano-regional se dá pela interação de processos concentradores de pessoas, bens, riqueza e conhecimento, profusão de fluxos e multiplicidade de escalas nas relações socioespaciais. Tal conjunção resulta em assimetrias entre os elementos componentes, o que faz com que determinadas porções do território assumam a condução das dinâmicas principais na inserção regional na divisão social do trabalho. (MOURA, 2010).

En este caso particular de la Triple Frontera, la ubicación estratégica, las riquezas naturales y las inversiones en proyectos de infraestructura favorecieron la interconexión entre las ciudades. La construcción del puente de la Amistad y de la central hidroeléctrica de Itaipú contribuyeron significativamente con este escenario, Itaipú en este caso, desde su inicio se introdujo como principal agente patrocinador de diferentes proyectos urbanos, actuando tanto en Brasil como en Paraguay.

La Triple Frontera (TF) es parte de una economía agroindustrial en expansión, basada en el momento actual principalmente en la soja. La expansión del cultivo de soja ha generado un ciclo de crecimiento económico, tensiones sociales y problemas ambientales. Las tensiones sociales están conectadas con el desplazamiento de comunidades nativas y campesinas de sus minifundios, y los conflictos

ambientales están relacionados con un proceso masivo de deforestación que ha tenido lugar en los últimos 50 años.

Varios estudios e investigaciones son direccionados al contexto Trinacional por las implicancias de este territorio. Un reporte de Evaluación de la vulnerabilidad y estrategias de adaptación en la Región Trinacional, de la iniciativa Ciudades Resilientes al Clima en América Latina (2017), menciona varios puntos con relación a la lucha contra el cambio climático que deben llevarse en cuenta en la Región Trinacional, evidenciando de esta manera la vulnerabilidad climática de la región, otro dilema importante que debe ser enfoque de discusión en el territorio.

Dicho reporte, parte de la caracterización de la región, en donde menciona que Ciudad del Este es conocida por ser una de las mayores zonas de libre comercio del mundo, en este sentido, el turismo de compras es el motor principal de la economía local y atrae a diversos turistas internacionales. Por otro lado, Foz de Iguazú es un núcleo urbano de crecimiento sostenido, entre las tres ciudades llama la atención por su infraestructura turística, hotelería, shopping centers y complejos recreativos y Puerto Iguazú así como su ciudad vecina tiene también como foco principal el turismo. A su vez, Foz do Iguaçu y Puerto Iguazú están unidas por las Cataratas de Iguazú, otra fuente de ingresos para estas dos ciudades. En este sentido, Foz do Iguaçu tiene fuertes vínculos con sus vecinos. Sin embargo,

la relación entre Puerto Iguazú y Ciudad del Este es más débil por no contar con una conexión física directa entre ambos países, esta falta de una conexión física entre Puerto Iguazú y Ciudad del Este no ha impedido que la región generara vínculos comerciales y relaciones fronterizas. La zona fronteriza entre estas tres ciudades se ha convertido en un importante centro de comercio y turismo, lo cual ha contribuido al desarrollo económico de la región.



Imagen: Centro de Ciudad del Este con afluencia masiva de compradores. Fuente: Diario La Clave, 2020.



Imagen: Puente de la Amistad. Fuente: Cámara de Comercios y Servicios de Ciudad del Este.

La relación entre Ciudad del Este y Foz de Iguazú ocurre de una manera más intensa, mediante el puente de la Amistad que influencia en la dinámica cotidiana de la población, en donde varios “esteños” trabajan en la ciudad vecina y viceversa. El vínculo entre estas dos ciudades favorece una mayor interacción de las mismas, en donde mediante el intercambio y cruzamiento económico se observa una dinámica integrada, la revista ACIFI (2015) menciona un fenómeno interesante, en donde el movimiento en la ciudad de Foz de Iguazú se ve aumentado en los días de feriados en Paraguay, lo que resalta aún más el vínculo de estas dos ciudades.

La integración de las tres fronteras también se ve reflejada en la movilidad laboral transfronteriza, que según los datos, se ha incrementado en los últimos años. Esto significa que cada vez más personas se mudan a otra frontera para buscar mejores oportunidades laborales, lo que contribuye a la diversidad cultural y económica de la región.

Además de esta relación, el mercado inmobiliario viene presentando una fusión entre los dos países, en donde brasileños se ven atraídos por el menor costo de tierras en Paraguay lo que influencia en optar por vivir en la frontera del lado paraguayo. Según datos del sitio colaborativo Expatistan (2022), el costo de vida en Paraguay es actualmente un 21% más barato que en Brasil, en donde el costo de la vivienda representa un 8% más barato, sumado a que Paraguay no limita la compra de inmuebles a extranjeros, esto demuestra

que vivir en las ciudades del otro lado de la frontera resulta ser más económico que vivir en Foz de Iguazú considerando las mismas condiciones de vida.

Estos indicadores revelan unos de los posibles intereses en optar por vivir en el territorio fronterizo del lado paraguayo, que relacionado al factor de bajo costo de vida, varios brasileños deciden mudarse a la ciudad vecina obteniendo con esto un padrón de vida más elevado del que se podría tener en Foz de Iguazú, además de tener la facilidad de estar localizada exactamente en la frontera lo que permite atravesar a Brasil de manera descomplicada. Esto podemos ejemplificar con una publicación de la revista de la Asociación Comercial y Empresarial de Foz de Iguazú (ACIFI) publicada en 2015, en donde constata que en Foz de Iguazú,

O mercado imobiliário vive o bom momento de injeção de “dinheiro estrangeiro” em condomínios fechados e edifícios de alto padrão. O inverso também ocorre. Dezenas de brasileiros venderam seus imóveis em Foz para ir morar no Paraná Country Club, em Hernandárias, entre outros novos condomínios fechados. “A facilidade de acesso pela Ponte da Amizade é muito importante”, explica Jilson José Pereira, vice-presidente do Secovi Paraná – Regional Cataratas. Mas não é só o brasileiro com negócio e emprego no Paraguai que investe aqui. O paraguaio também aposta no mercado imobiliário iguaçuense, inclusive na construção de prédios para fins comerciais e residenciais. “A importância da

ligação da fronteira é fantástica, principalmente para as relações comerciais”, destaca o representante do Sindicato da Habitação e Condomínios. (ACIFI, 2015, pág.: 31).

Como mencionado en la publicación, lo inverso también ocurre, en donde se producen inversiones inmobiliarias por ciudadanos paraguayos en territorio de la ciudad vecina. Con la diferencia que este acontecimiento se produce en una escala menor, por las mayores exigencias en Foz.

Además del turismo de compras y la importación y exportación de bienes y servicios, otra particularidad sumamente relevante que viene aumentando en estos últimos años y que dichos impactos deben ser analizados, es el aumento de inversionistas brasileños en territorio paraguayo, que atraídos por la energía barata, impuestos descomplicados y mano de obra abundante instalan sus empresas en Paraguay, este escenario es mencionado en un apartado de la Revista PIB (Presença internacional do Brasil) N° 33 (2016) con el título “O PARAGUAI CUSTA MENOS”, en donde consultoras se dedican a asesorar y acompañar a inversionistas interesados en expandir sus industrias en el país vecino.

Paraguay se volvió una plataforma de exportación para las industrias brasileñas en busca del costo más bajo y la estabilidad, estas inversiones se presentan en diversos sectores, así como plásticos, textiles, confecciones,

cuero, artículos deportivos, entre otros. A través de la ley de Maquila, las grandes empresas consiguen reducir sus precios y tornarse bastante competitivos en el mercado, cosa que no se consigue en Brasil. Este aumento de inversiones en territorio paraguayo se ve impulsado por una Política de Estado que el país viene adoptando a través del MIC (Ministerio de Industria y Comercio). En este contexto, Brasil se destaca como el principal país con mayor número de inversionistas en Paraguay, seguido de Estados Unidos, Países Bajos y España. (BCP, 2022).

Más allá de los bajos impuestos y la mano de obra barata, otro factor que debe ser considerado como atractivo para las grandes empresas y que ayuda a comprender el gran interés de invertir en el país, son los proyectos de infraestructuras urbanas que están siendo ejecutados en Paraguay para facilitar la exportación de mercaderías. En el contexto de la TF se están llevando a cabo un gran número de proyectos urbanos como la construcción del segundo puente entre Paraguay y Brasil, en este caso involucrando a Presidente Franco y Foz de Iguazú, las obras complementarias al puente, del lado paraguayo la construcción del Corredor Metropolitano del Este y del lado brasileño las obras de la Perimetral Leste, proyectos de grandes impactos desde el punto de vista económico, social y territorial. De acuerdo con la revista ACIFI (2015), el escenario actual de la región es desafiante, cada vez más Foz de Iguazú, Puerto Iguazú y Ciudad del Este buscan la manera de expandir su economía apostando en el turismo

como una práctica de desarrollo económico. La región transfronteriza es un importante centro de comercio, turismo y servicios. El comercio transfronterizo generado por la región genera una importante contribución a la economía regional, y la interconexión de los tres países contribuye a la prosperidad de la región, las riquezas naturales tienen un papel extraordinario dentro de la región. Actualmente se observa un desarrollo turístico desigual entre los países, en donde Foz de Iguazú se destaca como principal atractivo gracias a sus fuertes inversiones en el sector, seguidamente de Puerto Iguazú, Ciudad del Este en este caso priorizó las inversiones en el turismo de compras lo que le posiciona como la ciudad mayor atracción turística en el ámbito de las compras.



Imagen: Empresa maquiladora operando en Paraguay. Fuente: Sitio web, Cómo Invertir en Paraguay, 2020.

Para lograr un desarrollo turístico equilibrado y sustentable en la región, es necesario entender las peculiaridades del territorio, desde la capacidad de desarrollo territorial que cada país experimenta, así como el dinamismo económico, la localización peculiar y estratégica del territorio, la relación entre los países vecinos, incluyendo a las ciudades del aglomerado urbano. Ejercer una facultad de gestión administrativa de las riquezas turísticas para orientar y controlar los servicios turísticos y así lograr un desarrollo turístico sustentable es determinante dentro del contexto de este territorio.

En los últimos años la región viene creciendo y destacándose como un polo educacional,

especialmente en Foz de Iguazú y Ciudad del Este, que a través de la educación también promueven la integración regional. Debido al proceso selectivo simplificado en las universidades privadas de Paraguay cuando comparado con las universidades en Brasil, cursar la carrera de medicina en el país vecino para aquellos que no conquistaron un lugar en las universidades brasileñas es una alternativa, además de representar un menor costo en las mensualidades.

A partir de este fenómeno, el escenario de Ciudad del Este se ve transformado, con un aumento significativo de estudiantes de medicina provenientes del Brasil, en 2018 se estimaba que unos 20.000 estudiantes brasileños de diferentes localidades y diferentes edades estaban matriculados en la carrera de medicina en dicha ciudad (H2FOZ, 2022), la localización en la frontera y su proximidad con Brasil la posicionan como una de las más concurridas para cursar la carrera de medicina.

Este destacado proceso migratorio en el Este del país da origen a una nueva dinámica dentro de la localidad y representa una gran necesidad de adaptación territorial a fin de dar soporte a las demandas de los estudiantes, teniendo en cuenta también las necesidades de la población local. El rápido crecimiento de las universidades que ofrecen la carrera de medicina y la llegada de un gran número de estudiantes en busca de vivienda representan un problema en la ciudad, ya que se observa un gran déficit de viviendas adecuadas

para atender a estas nuevas necesidades. A pesar de que la ciudad no cuente con infraestructuras de calidad, muchos optan por vivir en Ciudad del Este debido al menor costo que representa situarse próximos a las universidades, pero acuden a mercados de Foz de Iguazú para realizar sus compras, algunos optan por vivir en Foz de Iguazú debido al vínculo cultural con el país natal y ya que la ciudad cuenta con mejores infraestructuras.

Foz de Iguazú también se destaca como un polo educacional, en donde muchos estudiantes que viven en Paraguay van desde Ciudad del Este, Minga guazú, Hernandarias o Presidente Franco a Foz de Iguazú con el fin de estudiar en las escuelas privadas, universidades privadas o universidades públicas, en esta última se destaca la UNILA (Universidade Federal da Integração Latino Americana) que con una propuesta de integración internacional se diferencia de otras instituciones dentro del municipio ya que tiene una propuesta educacional bilingüe y cuenta con estudiantes y docentes provenientes de diferentes países de América Latina y el Caribe.

En general, estos datos confirman el hecho de que el territorio transfronterizo y trinacional es una región altamente integrada, con un gran intercambio sin fronteras que contribuye al desarrollo socioeconómico, la plena integración de las tres fronteras es un anhelo colectivo en esta región, ya que la interacción económica, cultural y social dentro del territorio se

dan de manera crecientes y cotidianas. Las dinámicas cotidianas de intercambio cultural refuerzan el dinamismo y la codependencia entre las ciudades.

Esto también se refleja en la pertenencia a un mismo espacio geográfico, el cual se ve reflejado en la similitud de los procesos productivos, comerciales e institucionales. Esta interacción entre fronteras ha creado una identidad trinacional que se caracteriza por la apertura a la multiculturalidad, la interconexión y la interdependencia. La ausencia de fronteras, la colaboración entre los estados miembros, el intercambio de servicios y productos, el apoyo mutuo, el trabajo en equipo y la defensa de intereses comunes son algunos de los factores que han contribuido al desarrollo de esta región y han permitido que la región prospere económicamente, también han permitido una inclusión social más profunda entre las comunidades.

Estos datos también evidencian la necesidad de una mayor colaboración entre los países involucrados para abordar las complejas cuestiones transfronterizas en la región. La construcción de una esfera de seguridad común, la mejora de los enlaces transfronterizos, el fortalecimiento de la economía transfronteriza y el compromiso de mejorar el nivel de vida de los habitantes de la región son algunas de las prioridades que los Estados deben abordar para lograr una mayor y mejor integración transfronteriza.

2.2 PANORAMA DEL PLANEAMIENTO

La región trinacional en términos generales se encuentra en una situación socioeconómica compleja, caracterizada por la desigualdad social, la falta de empleo y el desarrollo insuficiente de infraestructuras. Las ciudades de la región presentan un crecimiento urbano desigual, en donde principalmente en el lado paraguay que incluye a cuatro ciudades, como Minga Guazú, Presidente Franco y Hernandarias ya que fueron desarrolladas y expandidas sin una planificación adecuada generando un crecimiento desordenado y fragmentado, a excepción de Ciudad del Este que contó con un plan urbanístico, pero que debido a las diferentes presiones económicas y la incapacidad pública de gestionar el territorio las inversiones en infraestructuras no fueron suficientes para soportar todos los compromisos dentro de su territorio, a raíz de esto ahora nos encontramos con una ciudad desordenada y con problemas socioeconómicos agravados.

En términos de infraestructura estas ciudades están repletas de edificios mal contruidos, calles mal pavimentadas, ausencia de iluminación pública, falta

de servicios públicos básicos, viviendas precarias, falta de accesibilidad, baja inversión en infraestructura urbana, escasez de espacios verdes y de equipamientos públicos, estos factores stán determinando el escenario de estas ciudades.

A pesar de las diversas problemáticas territoriales en Foz de Iguazú, esta demuestra puntos positivos cuando comparado con las ciuades vecinas del lado paraguay, entre estas podemos citar un planeamiento urbano más organizado y con mejores soluciones mediante una capacidad de gestión mucho mayor. Su desarrollo se basó en una planificación urbana, la ciudad desarrollar una economía diversificada y orientada al turismo como una de las principales fuentes de ingresos en esta región, lo que ha permitido una mayor inversión en proyectos urbanos.

En Puerto Iguazú se encuentran las Cataratas del Iguazú, una de las mayores atracciones turísticas de la región y que es responsable de aportar grandes ingresos económicos a la zona. Esta ciudad también cuenta con una mejor infraestructura turística, hoteles, restaurantes, parques temáticos, centros comerciales que permiten una diversificación económica. A pesar de los grandes desafíos en términos de desarrollo urbano local, se han realizado importantes inversiones para mejorar el transporte público, el sistema de alcantarillado, el agua potable y la energía. También se han hecho grandes esfuerzos para mejorar la calidad de vida de los residentes.

La planificación urbana y la inversión en infraestructura han sido rebasadas por el crecimiento de la población. No ha existido una planificación urbana adecuada, dando lugar a una expansión incontrolada. La ocupación irregular de tierras ha llevado a la creación de barrios marginales, principalmente a lo largo de los ríos y áreas de riesgo, lo cual es motivo de preocupación debido a su alta exposición a las inundaciones. La velocidad de inversión en infraestructura pública y privada no ha sido suficiente, y la presión es aumentada por el intenso flujo de turistas. Algunos servicios básicos de la ciudad, como el saneamiento (alcantarillado y basura), no son proporcionados a toda la población. También se requiere inversión en infraestructura turística para capitalizar el gran flujo de turistas, especialmente en Ciudad del Este. Además, las altas tasas de deforestación representan una amenaza para los bosques y la biodiversidad de la región. Otros problemas relacionados con la expansión de las ciudades incluyen el desempleo, prácticas ilegales y clandestinas, así como cuestiones relacionadas con las comunidades tradicionales, como la violencia y la apropiación de la tierra (Sakai, et al., 2017, pág.: 10).

En general, esta región fronteriza presenta un crecimiento desigual entre los tres países, debido a la diferencia en la planificación urbana, las inversiones públicas y privadas en infraestructura, así como la falta de desarrollo económico. La planificación urbana dispareja en la región fronteriza ha contribuido a una desigualdad de desarrollo entre las ciudades,

los gobiernos de los tres países han adoptado planes urbanísticos diferentes que han llevado a diferentes niveles de desarrollo en las ciudades fronterizas. Por ejemplo, algunas ciudades fronterizas han recibido inversiones significativas en infraestructura de transporte, vivienda y energía, mientras que otras han quedado atrás, las inversiones privadas también han contribuido a las diferencias de desarrollo en la región fronteriza, un claro ejemplo se observa en la ciudad de Foz de Iguazú en donde la entidad Binacional de la Itaipú ha invertido en mayores proyectos de infraestructura, comparado con el número de inversiones realizadas en las demás ciudades dentro del contexto trinacional. Aunque estos proyectos no hayan contribuido significativamente en la calidad de vida de las personas.

los tres lados y requiere de una gestión adecuada para mejorar las condiciones de vida de la región. Por tanto, se hace necesario establecer una cooperación entre los países fronterizos para abordar estos desafíos. En este sentido, las autoridades locales y los actores de la región deben involucrarse para desarrollar un marco de acción que mejore el desarrollo de la región, promueva el diálogo entre los países y crear soluciones duraderas para los problemas sociales, ambientales, económicos y culturales. Las soluciones para mejorar la situación de estas ciudades requieren una inversión significativa y una atención prioritaria por parte de los gobiernos locales y nacionales con una visión de planeamiento metropolitano que vaya más allá de los límites políticos administrativos para promover un desarrollo equilibrado dentro de la Región Trinacional.



Imagen: Centro de Ciudad del Este. Desorden. Peatones, motociclistas, autobuses y vehículos particulares forman un gran caos. Fuente: Diario Última Hora, 2022.

2.3 SOBREPOSICIÓN DE PLANOS SECTORIALES

La región de la triple frontera transita por grandes modificaciones en su estructura urbana, social y ambiental, resultante de la implantación de grandes proyectos urbanos y de infraestructura. Los proyectos y planos territoriales en sus diferentes escalas de planeamiento, se sobreponen en el espacio y su implementación dentro de las localidades desencadenan varios procesos violentos de transformación. (ANGILELI et al., 2022).

La región de la triple frontera que comprende los límites entre Brasil, Argentina y Paraguay, y es una de las áreas más densamente pobladas de Sudamérica. El comercio transfronterizo y las migraciones interculturales han contribuido a la riqueza cultural de la región, pero también a la exacerbación de problemas ambientales, sociales y económicos.

Los grandes proyectos de infraestructura han desencadenado una serie de procesos de transformación social, económica y cultural, con consecuencias a veces desastrosas para los grupos vulnerables. Estas transformaciones han cambiado el paisaje urbano y rural, han cambiado los patrones de producción y consumo, han afectado la salud y el bienestar de la población y han contribuido a la destrucción del medio ambiente.

Por otra parte, el crecimiento urbano y los cambios demográficos han dado lugar a una mayor segregación espacial y étnica, con el aumento de la pobreza y la

exclusión social, la desigualdad y la violencia. Estas transformaciones han afectado a la población de manera desproporcionada, con los grupos más vulnerables siendo los más afectados.

La falta de análisis críticos sobre la implantación y los impactos en el territorio de los diferentes proyectos promovidos en diferentes escalas de planeamiento está vinculada a la capacidad de resiliencia de la población, esta aptitud de comprender los impactos tanto negativos como positivos está vinculada a la alfabetización territorial de la sociedad en donde gracias a una educación territorial es posible comprender y problematizar los impactos de estos procesos. El analfabetismo urbanístico es un término que se refiere a la incapacidad de los ciudadanos para reconocer las dimensiones espaciales, territoriales o los conflictos que surgen en el territorio. Esta falta de conocimiento puede dificultar la capacidad de los ciudadanos para participar activamente en el proceso de toma de decisiones urbanas y contribuir a la formulación de una política urbana más efectiva. (ANGILELI, et al., 2022).

Todo esto es clave para el desarrollo y el bienestar de la comunidad, ya que el análisis crítico contribuye al desarrollo de la misma, haciendo que el desarrollo territorial sea más eficaz y así la comunidad pueda evolucionar hacia el mejoramiento de sus condiciones. Por eso, es necesario fortalecer la alfabetización territorial de la sociedad para asegurarse de que los procesos de planeamiento estén vinculados a la

inclusión y la resiliencia de la población.

En este sentido, existen varias fuerzas que impulsan la reestructuración urbana, desde la inversión empresarial y privada, hasta la inversión pública y estatal, la participación de la ciudadanía a través de procesos de consulta, así como el papel de los gobiernos locales como impulsores de la reestructuración.

La forma de producción de espacio en la Frontera Trinacional se ve debilitada, la falta de articulación entre los proyectos presentados por diferentes actores sumados a la ineficacia del poder público en lo que se respecta a la planificación y construcción de nuestras ciudades generan una sobreposición de planos y proyectos dentro de un mismo contexto, en donde solo se llevan a consideración ideales del sector que será directamente beneficiado con la implantación de los proyectos.

Esta situación genera una fragmentación de los espacios en la frontera trinacional, donde cada proyecto desarrollado no se encuentra articulado con los demás, lo que hace que se pierda una conexión entre los diferentes sectores, la idea de crear una frontera que se articule entre los tres países se ve desvirtuada por esta fragmentación.

Dentro del territorio, muchos proyectos se desarrollan de forma descontextualizada una de la otra y no llevan a consideración a los otros proyectos en su diagnóstico,

lo que conlleva a una sobreposición de proyectos y una aplicación muy dispersa y segmentada de las mismas, esto resulta en una ineficiencia en la ejecución de los proyectos y un desperdicio de recursos económicos, a su vez, en una división innecesaria del territorio.

Para evitar esto, las autoridades locales deben establecer una visión territorial integral, que considere el estado actual de los proyectos y su relación con los demás proyectos. Esto permitirá un mejor aprovechamiento de los recursos disponibles para el desarrollo de proyectos y la mejora del territorio.

Además, se recomienda que los proyectos se planifiquen de forma coordinada con los demás proyectos del territorio para asegurar que no se produzca una sobreposición de proyectos y que los recursos se utilicen de forma eficiente. Esto requerirá una retroalimentación constante entre los diferentes proyectos y el establecimiento de un sistema de seguimiento para medir los resultados.

Es importante que los proyectos se evalúen desde una perspectiva de sostenibilidad para garantizar que los beneficios de los proyectos sean duraderos y sean aprovechados por la comunidad. Esto incluye la identificación de los impactos positivos y negativos de los proyectos, así como la realización de estudios de evaluación para medir los resultados de los proyectos.

Es necesario mencionar que se necesita una

articulación entre el sector público y el sector privado, para que se desarrollen planes que abarquen a todos los sectores dentro del territorio. Esta articulación es importante ya que asegura que los recursos sean bien utilizados por el sector público, garantizando solo aquellos servicios y acciones que sean necesarias para abordar las necesidades del territorio. Además, la coordinación entre los sectores público y privado permite aprovechar los recursos de manera eficaz, mejorar la ejecución de programas y políticas apropiadas, prevenir la corrupción y evitar el desperdicio de recursos. Estas acciones contribuyen a la realización de un desarrollo equilibrado, sostenible y justo. También es importante que los proyectos sean desarrollados de forma conjunta y con una visión global, para que sean coherentes y sean capaces de abarcar la totalidad del territorio.

Esto significa que los proyectos deben ser pensados desde una perspectiva holística, tomando en cuenta todas las variables y los actores involucrados. Se debe entender que los proyectos no se pueden desarrollar aisladamente, sino que deben ser desarrollados de forma integrada con otros proyectos, para que tengan un impacto positivo en el territorio. Por último, es importante que los proyectos se desarrollen de forma transparente, para que la población local tenga la oportunidad de conocer y comprender los proyectos que se están desarrollando en su territorio y puedan formar parte del desarrollo de los mismos.

2.4 INVERSIONES EN INFRAESTRUCTURAS URBANAS

Las diferentes fuerzas de reestructuración urbana, son impulsadas en varias escalas de planeamiento, desde los planos directores en la escala municipal, los planos de desarrollo urbano y económico promovidos por el sector empresarial y por varios inversionistas, los planes de desarrollo a nivel país y los planes logísticos de escala continental que son empleados por los ministerios de infraestructura de cada país. Son innumerables proyectos que tensionan el territorio, en diversas escalas de planificación, en donde cada una de ellas generan conflictos entre los intereses particulares y colectivos.

A pesar de una falta de planeamiento que prevé el crecimiento y desarrollo de las localidades en este territorio pautado por la lógica de ciudad-mercadería son varias las inversiones urbanas y de infraestructura que actualmente están siendo implantadas en la región como la construcción de carreteras, puentes, rutas de transporte, puertos, entre otros proyectos similares. Estos proyectos por un lado se realizan para mejorar la conectividad entre los tres países, lo que permite un mejor flujo de bienes y servicios entre las naciones. Además, se han hecho inversiones en desarrollo económico, como la promoción de industrias, la promoción de la inversión extranjera, la creación de zonas fronterizas económicas y la creación de empleos.

Varios son los proyectos de gran impacto y valorización inmobiliaria, desde condominios residenciales de lujo, condominios de startups, condominios industriales y empresariales, shoppings centers, franquicias

internacionales de bares y museos, autódromo, parques temáticos, arenas deportivas, nuevos hoteles y resorts, casinos, teatros y espacios de eventos, hasta los proyectos locales de infraestructura, como la ampliación del aeropuerto y de vías en rutas turísticas y logísticas. (ANGILELI et al., 2022, pág.: 157).

Dentro de este contexto territorial también se destacan proyectos de infraestructuras por inversiones privadas, estas inversiones también han llevado a la construcción de nuevos edificios e instalaciones lo que por un lado han ayudado a mejorar la calidad de vida de la población ya que han contribuido a la creación de empleo mejorando así el nivel de vida de la población local, además, estas inversiones han contribuido a la modernización de la economía local, lo que ha permitido el desarrollo de actividades como el turismo, el comercio y los servicios.

Son varias fuerzas que tensionan el territorio y la debilitada planificación territorial es un problema que necesita ser abordado con urgencia, para enfrentarse a los desafíos ya existentes dentro de las localidades y a los desafíos que están llegando con las nuevas infraestructuras. La región está asumiendo un papel cada vez más importante en el contexto global y regional ya que está estratégicamente ubicada en el cruce de importantes ejes de infraestructura. Dentro del territorio se presentan varios proyectos en diferentes escalas de planeamiento, como proyectos a escala local, regional y continental. Los proyectos a escala

local incluyen los proyectos de desarrollo urbano para mejorar la infraestructura, la seguridad y la calidad de vida de las personas que viven en la región, como la construcción de vías, parques, escuelas, hospitales, etc.

Os grandes projetos urbanos e de infraestrutura, ao longo de décadas, vêm sendo apresentados como anúncio de desenvolvimento dos territórios a eles vinculados. Porém, em sua implementação, o que se observa é que são responsáveis por inúmeros impactos sociais e ambientais, muitas vezes irreversíveis, e que, em geral, são invisibilizados e/ou minimizados em sua apresentação à sociedade. (ANGILELI, et al., 2021, págs.: 11 y 12)



Imagen: Proyectos anunciados e implantados en Foz de Iguazú y Ciudad del Este. Fuente: ANGILELI, et al., 2021.

Por otro lado la implantación de grandes proyectos urbanos reconfiguran el territorio y modifican las dinámicas sociales, económicas y culturales de los poblados, ya que conllevan una reestructuración de los servicios y de los espacios de la comunidad. En varios casos generan problemas negativos como la especulación inmobiliaria, la privatización de la tierra, el aumento de los precios del suelo, el aumento de la desigualdad social o la disminución de la movilidad de los habitantes de la ciudad.

É preciso destacar que esses projetos precisam ser considerados a partir de múltiplas perspectivas, ou seja, tanto em relação ao jogo de forças e

poder envolvidos em sua concepção, aprovação e implementação, quanto em relação à diversidade de interesses implicados nas várias escalas em que são planejados. Nesse sentido, se por um lado encontra-se grande parte das intervenções pensadas a partir de uma escala macro, às vezes até transnacional, é na dimensão micro escalar que se percebe as principais violações de direitos humanos, instaurando um processo de redução significativa do poder de ação das agentes diretamente afetadas e dos agentes diretamente afetados por essas intervenções no território. (ANGILELI, et al., 2021, pág.: 12)

Además de los proyectos ejecutados desde las iniciativas privadas en una escala local, se sobreponen en el territorio proyectos desde una escala mucho mayor, desde una escala continental. Estos proyectos son elaborados desde la COSIPLAN (Consejo Suramericano de Infraestructura y Planeamiento) a través de la IIRSA (Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana) que presenta una cartelera de proyectos para América del Sur, un proyecto que busca integrar la infraestructura de la región mediante la construcción de carreteras, ferrocarriles, puertos y aeropuertos. Por un lado, estos proyectos responden a dinámicas endógenas de América Latina, como el proceso de integración multinacional en curso, por otro lado, los proyectos responden a factores globales, como la creciente relevancia de China y los mercados asiáticos como socios comerciales para todo el continente.

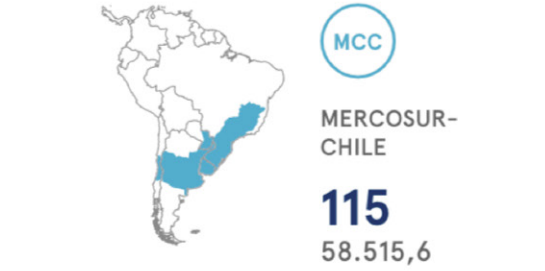
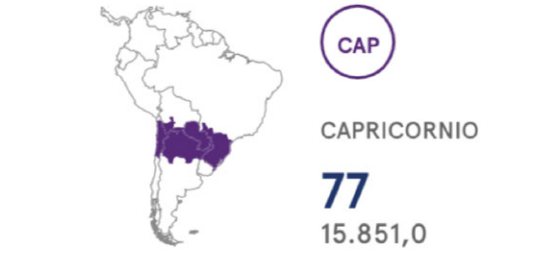


Imagen: Ejes de Integración y Desarrollo, cartelera COSIPLAN. Fuente: COSIPLAN 2017.

La Cartera de Proyectos del COSIPLAN es un conjunto de obras de fuerte impacto para la integración y el desarrollo socio-económico regional. Está compuesta por proyectos de transporte, energía y comunicaciones que promueven la conectividad regional y generan desarrollo económico y social sustentable para América del Sur. Esta cartera es revisada y actualizada anualmente por los países de América del Sur y constituye una de las principales herramientas del COSIPLAN para implementar la integración de la infraestructura en la región. (COSIPLAN, 2017, pág.: 9).

La metodología de Planificación de la COSIPLAN parte de la identificación de Ejes de Integración y Desarrollo, los cuales dentro del territorio trinacional se destacan 4 ejes de integración, el Eje Capricornio que está compuesto por 77 proyectos organizados en 5 grupos de proyectos con una inversión estimada de US\$ 15.851 millones, el Eje Mercosur - Chile que está compuesto por 115 proyectos organizados en 6 grupos con una inversión US\$ 58.516 millones el Eje Hidrovía Paraguay - Paraná que está compuesto por 84 proyectos organizados en 5 grupos de proyectos con una inversión estimada de US\$ 7.534 millones y el Eje Interoceánico Central que está compuesto por 63 proyectos organizados en 5 grupos de proyectos con una inversión estimada de casi US\$ 19.901 millones. (COSIPLAN, 2017).

En el caso de la Región Trinacional, se encuentra en marcha la implantación de proyectos prioritarios que componen el Eje Capricornio de Infraestructura.

Estos proyectos engloban un conjunto de obras como rutas, hidrovías y ferrovías que conectarán al Puerto de Paranaguá, en la costa paranaense, con el Puerto de Antofagasta, en la costa chilena. Algunas de estas obras se han implantado rápidamente, como es el caso del segundo puente de conexión Brasil-Paraguay, principalmente a través del apoyo directo de Itaipú Binacional, en la condición de una de las financiadoras. (ANGILELI et al., 2022, pág.: 157).

El Puente de la Integración Paraguay - Brasil, sobre el Río Paraná, unirá directamente la ciudad de Presidente Franco y Foz de Iguazú, tendrá una longitud de aproximadamente 760 metros y tendrá un impacto directo en la conectividad entre los dos países de la región trinacional, la construcción del puente junto con un sistema vial funcionará como soporte del Corredor Logístico Bioceánico.

El proyecto del puente también incluirá la construcción de una autopista en Foz de Iguazú denominada Vía Perimetral Leste y del lado paraguayo el Corredor Metropolitano del Este, ambas obras son complementarias al acceso del puente de la Integración. El desarrollo de estos proyectos por un lado permitirá la optimización de los tiempos de transporte, reducción en los costos de los productos, además de mejorar la movilidad urbana y rural, esto podrá contribuir al desarrollo económico de la región al permitir la creación de empleos y la generación de ingresos para la población local y general.

No caso da Região Trinacional, em especial nas cidades de Foz do Iguaçu e Ciudad Del Este, com um número de pessoas à margem do desenvolvimento prometido se ampliando a cada dia, essa prática de planejamento segmentado é notável. A despeito de apresentarem uma carteira de planos e projetos a investidoras e a investidores dos setores de logística, turismo, tecnologia, indústria e negócios imobiliários, essas cidades não conseguem resolver problemas básicos de saneamento, de transporte, de moradia, entre outros. São muitos os bolsões de pobreza em meio a esse território financeirizado [...]. (ANGILELI, et al., 2021, pág.: 16).

El municipio de Presidente Franco ganará también mayor proyección económica con la construcción del segundo puente que conectará Paraguay al Paraná brasileño. Ubicada en este municipio, el puente promoverá una nueva dinámica logística en todo el comercio involucrando Paraguay y Paraná, afectando directamente la estructura productiva y social del municipio de Presidente Franco. Es importante que el gobierno del municipio emprenda medidas para prepararse para recibir la inversión y los cambios que llegarán con el puente. Estas medidas podrían incluir la modernización de la infraestructura urbana, la ampliación de los servicios a la población, la mejora de los sistemas de seguridad, la creación de nuevas oportunidades de empleo y así como también la promoción de la cultura local. Es necesario también que el gobierno del municipio desarrolle un plan

para mejorar la calidad de vida de los habitantes del municipio, como la mejora de la educación, salud y saneamiento, la protección del medio ambiente y la creación de una mejor conexión entre el municipio y el resto del país.

La planificación de proyectos debe ser hecha con la participación de la comunidad para garantizar que los derechos de los habitantes sean respetados y que el proyecto pueda ser implementado de forma sostenible. Esto significa que debe haber un equilibrio entre los intereses de los grupos económicos y los intereses de la población local. Los grandes proyectos urbanos presentan una serie de desafíos que se deben abordar desde un enfoque interactivo que contemple los intereses de los diferentes actores que intervienen en el proceso de construcción de las ciudades.

El anuncio de proyectos urbanos en áreas descentralizadas de las ciudades consolidadas, genera un direccionamiento de interés de varios agentes que actúan dentro del mercado de suelo, así como grandes grupos de inversionistas, empresas que se destacan en el sector inmobiliario, industrias. En busca de anticiparse a los futuros proyectos que serán implantados en esa localidad. Los proyectos urbanos en áreas descentralizadas de las ciudades consolidadas son una oportunidad para los gobiernos locales ya que pueden aprovechar estos proyectos para mejorar las condiciones de vida de sus ciudadanos y generar ingresos dentro de la comunidad y para el país.



Imagen: Obra en la cabecera del Puente de la Integración, Presidente Franco. Fuente: MOPC



Imagen: Construcción Puente de la Integración. Fuente: Fuente: Massa Cinzenta, 2021



Imagen: Trazado aproximado del futuro anillo vial en la Triple Frontera. Lado paraguayo Corredor Metropolitano del Este, lado brasileño Via Perimetral Leste. Fuente: Levantamientos de datos realizados por la autora.

2.5 IMPACTOS DEL PLANEAMIENTO CORPORATIVO

En términos de planificación territorial la realidad de las ciudades de frontera y del interior se muestra afectada por la demora en los análisis críticos y estudios de impactos en el espacio. (ANGILELI et al., 2022). La falta de gestión y planeamiento territorial asertivos se dan a partir de la poca capacidad técnica en las instituciones públicas y la ausencia de interés del propio estado en encontrar soluciones efectivas para este escenario. Estos se presentan como factores que favorecen la transferencia del planeamiento a consultoras externas, impulsados por empresarios junto con la presencia de grandes inversionistas que contratan consultorías tercerizadas y sin conexión con el territorio, resultando así con planos y proyectos direccionados a su favor, apuntando a sus intereses particulares de manera más rentable. Y que luego presentan como donación al municipio.

Varios de los proyectos tercerizados que se realizan para estas áreas no tienen ningún tipo de conexión con el territorio ni con el contexto socio - cultural local. Esto resulta en una planificación territorial desequilibrada en la que el desarrollo de los intereses de los grupos de poder económico y político distorsionan el desarrollo equilibrado de la región.

Este patrón de investigación para la planificación del territorio se muestra bastante superficial, ya que minimiza factores de gran relevancia, como análisis profundos de los impactos socioambientales. Dicha superficialidad se presenta conveniente, para el cierto

grupo que decide planificar la ciudad en prol de su beneficio. Esta es una realidad común en el territorio transfronterizo, que por ser un territorio que alberga a varias empresas y es local en donde están ocurriendo grandes inversiones de infraestructuras.

Un ejemplo claro de este modelo planeamiento territorial en la región trinacional es la fuerte interferencia de la Itaipú Binacional en lo que se refiere a planeamiento urbano e infraestructuras. Esta interferencia del sector privado en el territorio ya vienen siendo discutidas por varios autores que conceptualizan como ciudad- empresa. En donde esta se define como una

[...] minicidade, na qual são construídos um conjunto de equipamentos comunitários, incluindo habitações, pequenos edifícios, comércio, escola, hospitais e áreas de lazer que pertencem a uma companhia, onde é exercido controle sobre a entrada e saída de pessoas, configurando um núcleo urbano fechado. (PIQUET, 1998, p. 4 apud RIBEIRO, 2015, p. 30)

Para comprender esto, es importante tener en cuenta los procesos históricos de formación y transformación urbana de la región, por un lado se ven evidenciados a partir de la construcción de la Usina Binacional de Itaipú. Que con la demanda de infraestructuras para dar soporte a toda la estructura que se formaba, configuró el paisaje urbano tanto en Ciudad del Este como en Foz de Iguazú con un conjunto construcciones

segmentadas y distribuidas de acuerdo a la jerarquía social. En definitiva, la región fronteriza es un ejemplo de cómo los procesos históricos de formación y transformación urbana pueden tener un efecto profundo en la forma en que los habitantes de una región perciben y se relacionan con su realidad.

Por otro lado, el crecimiento de la economía de la región se ha visto acelerado por el crecimiento de la industria de la energía. Esto ha incrementado la demanda de empleo y la necesidad de trabajadores calificados ha provocado un aumento significativo de la población, que a su vez se vio contribuido por el auge económico de la región.

Visto esto, Itaipú se sitúa como principal agente financiador y fomentador de diversos emprendimientos urbanos, siendo responsable por la implantación de espacios públicos, proyectos de infraestructuras municipales, así como también espacios universitarios y hasta recibe demandas de los agentes líderes del territorio. También destaca como el principal agente decisivo en la formación del territorio a raíz de su capacidad técnica y su poder económico.

Itaipú es una de las principales fuerzas motrices de la economía de la región, lo que significa que su influencia en los procesos decisivos del territorio es significativa. La presencia de Itaipú en las decisiones territoriales demuestra que el gobierno local y los ciudadanos están bajo un control indirecto, ya que los

planes y proyectos que se implementan deben pasar por los estándares de Itaipú y cumplir con los requisitos necesarios. Esto significa que hay una cierta cantidad de control sobre estas medidas y los resultados que se obtienen, afectando directamente en el desarrollo de la ciudad y los derechos de los ciudadanos, que a su vez limita su libertad de expresión y participación en los procesos decisivos del territorio.

A esse planejamento não orientado para os interesses de toda a sociedade soma-se a concentração das decisões junto aos agentes líderes – públicos e privados



Imagen: Obra financiada por Itaipú. Revitalización de la Escuela Espíritu Santo, Ciudad del Este, Área 4. Fuente: Itaipú Binacional.

–, sem participação efetiva da população, o que não só favorece a violação de direitos humanos, mas, também, reforça o afastamento da população do seu direito de pensar seu território. (ANGILELI, et al., 2022, pág., 34).

Los proyectos financiados por empresas o inversionistas son proyectados mayoritariamente por Arquitectos y Urbanistas renombrados que se encuentran desvinculados de la realidad local, por ser escritorios que actúan en una realidad completamente distinta, a pesar de esto son contratados con la lógica de atraer inversionistas internacionales para la ciudad, todo esto

sin la oportunidad de una planificación horizontal en donde se tomen decisiones en conjunto y se permita generar discusiones críticas con la población.

Dentro de los proyectos tercerizados en la región es interesante citar el Plan Iguassu Metrópole Trinacional desarrollado por el escritorio Jaime Lerner, la cual propone propuestas preliminares para la formación de una “Metrópolis Trinacional” representando un plan para ocho ciudades que se encuentran dentro del contexto trinacional. El Plan Iguassu Metrópole es fruto de consultoras privadas y tercerizadas con el financiamiento y patrocinio de Itaipú, aunque no haya sido publicado ampliamente este plano atrae nuevas inversiones en el sector inmobiliario que son atraídos de manera a anticiparse a la implantación de este futuro plan. Este plan prevé la formación de un polo trinacional, un hub logístico Continental, con propuestas preliminares de grandes proyectos de infraestructura contemplados como una serie de proyectos urbanos como puentes y ferrovías que formarían un anillo metropolitano entre las ciudades de la TF.

Además existen otros proyectos financiados por grandes empresarios dentro del sector privado en donde visan desarrollar el territorio con limitaciones que favorezcan al sector privado, que amplía el número de planos presentados en el territorio de manera segmentada. Estos planes urbanos tercerizados representan un proceso desequilibrado e injusto

dentro de lo que se refiere a construir ciudades, ya que busca el beneficio particular de un determinado grupo sin llevar en cuenta los demás sectores presentes en el territorio, ampliando así las desigualdades sociales.

Los proyectos privados también pueden tener un impacto negativo en el medio ambiente, ya que a menudo se construyen sin considerar la sostenibilidad, lo que puede resultar en la degradación de los recursos naturales. Además, muchos de estos proyectos se construyen en nuevas áreas con potencial de expansión, lo que aumenta el riesgo de desplazamiento forzado. Esto significa que a menudo, comunidades son forzadas a dejar sus tierras para dar lugar a estos proyectos, lo que aumenta la desigualdad y la pobreza, resultando en la gentrificación, que ocurre como consecuencia de la valorización de un lugar determinado que atrae a personas de mayores ingresos, removiendo a las personas de menor ingreso de esa área.

En este contexto también se destaca la financiarización de la ciudad, poniendo en primer lugar el lucro y transformando la ciudad en mercadería (VAINER, 2000). El término ciudad-mercadería viene siendo discutido por muchos pensadores urbanos en donde la ciudad es vista como una mercadería a ser vendida dentro de un mercado extremadamente competitivo, basándose en vender la ciudad con una imagen fuerte que atrae inversionistas y como consecuencia de esto promover el discurso de desarrollo de las ciudades. Este concepto es una realidad que está afectando a



Imagen: Plan territorial tercerizado, Escritorio ARUP. Fuente: Angileli 2021.



Imagen: Portada del plan Iguassu Metrópole Trinacional. Fuente: Angileli, 2021.

muchas ciudades de todo el mundo y que conlleva a la disminución de la diversidad cultural, la gentrificación y la desigualdad social.

La cooperación plena entre las ciudades de la Triple Frontera es un objetivo necesario a ser alcanzado, actualmente se da en una escala de cooperación de las tres principales ciudades mediante los consejos de desarrollo locales que vienen actuando en Ciudad

del Este (CODELESTE), Foz de Iguazú (CODEFOZ) y en Puerto Iguazú (CODESPI). Los principales esfuerzos por cooperar entre las ciudades de la Triple Frontera se concentran en la iniciativa del Consejo de Desarrollo Trinacional, que busca promover el desarrollo local y regional a través de la colaboración de los gobiernos de Ciudad del Este, Foz de Iguazú y Puerto Iguazú. Esta iniciativa tiene como objetivo mejorar el clima de negocios, facilitar el comercio transfronterizo, promover el desarrollo social, la innovación y el emprendimiento, así como el aprovechamiento de los recursos existentes en la región.

El ordenamiento del territorio es una práctica que debe guiar las políticas públicas y orientar al sector privado para instaurar un modelo de desarrollo sostenible. En la región este enfoque no se encuentra suficientemente movilizado, por lo que las acciones estratégicas de políticas se ven muy limitadas. Visto que la función principal del estado es promover el desarrollo de las ciudades a través de políticas públicas que aseguren los derechos y calidad de vida a los ciudadanos, a partir de la garantía al acceso de infraestructuras básicas necesarias como: agua potable, energía eléctrica, saneamiento básico, educación, salud, seguridad, condiciones adecuadas de habitabilidad con acceso a los equipamientos y servicios que promuevan la inclusión del individuo en la sociedad, de este modo garantizando la dignidad como derecho fundamental.

El Derecho a la Ciudad es el derecho de todos

los habitantes a habitar, utilizar, ocupar, producir, transformar, gobernar y disfrutar ciudades, pueblos y asentamientos urbanos justos, inclusivos, seguros, sostenibles y democráticos, definidos como bienes comunes para una vida digna. (ONU HÁBITAT, 2022).

Vivir la ciudad es participar y posicionarse en el espacio social donde hombres y mujeres producen su existencia, ser ciudadanos implica construir los espacios urbanos en donde el uso del territorio debe ser guiada a partir de las políticas públicas locales que promuevan el desarrollo sostenible y el bienestar de los habitantes, para esto se requiere que el gobierno articule mecanismos de diálogo que permitan que los ciudadanos se involucren y participen de una manera activa en el proceso de toma de decisiones que se desarrollen en su ciudad.

Es importante que los ciudadanos tengan conciencia de su responsabilidad en el cuidado y buen uso de los espacios urbanos, en especial aquellas áreas que son susceptibles a la degradación ambiental y la falta de servicios básicos. Por otro lado, los gobiernos municipales deben promover la participación ciudadana en la planificación de la ciudad mediante la implementación de estrategias que fomenten la colaboración, el compromiso y el uso responsable de los recursos.

Por lo tanto, es necesario que el estado asuma su responsabilidad y se comprometa a que los

procesos de planificación territorial se realicen de forma transparente, con participación ciudadana, considerando los principios de equidad, justicia social, sostenibilidad y respeto por el medio ambiente.

Esto debe ser acompañado de una inversión de recursos destinados a la capacitación de los técnicos y profesionales que trabajen en el área de planificación para que sean capaces de realizar estudios y análisis con un enfoque holístico que tome en cuenta la diversidad de contextos en los que se encuentran las ciudades de frontera y del interior. Esto permitiría, por un lado, tomar en cuenta los intereses de los diferentes actores implicados y, por otro, garantizar un desarrollo sostenible, tanto a nivel local como regional. La planificación debe ser consensuada entre los actores involucrados, para evitar conflictos y promover un desarrollo equitativo.

2.6 EL TERRITORIO: SUS DESAFÍOS Y SENSIBILIDADES

La Región Trinacional así como otras localidades de América Latina sufre consecuencias del acelerado proceso de urbanización, como resultado de los procesos de aumento poblacional en busca de acceso a mejores infraestructuras y acceso a empleos. La falta de planificación adecuada para las ciudades en la Triple Frontera aumentaron las desigualdades sociales, la explosión urbana, los desafíos de la hiperurbanización de las ciudades, las mudanzas climáticas, el aumento de las personas en estado de precariedad y vulnerabilidad, el aumento de inversiones en determinados sectores del territorio, el crecimiento desordenado de la riqueza, la segregación social, infelizmente son temas poco discutidos y que no están siendo utilizados como guía para la elaboración de planos en este territorio invisibilizando el desarrollo desigual. (ANGILELI et al., 2022).

El proceso acelerado de urbanización, la incapacidad y la dificultad de prever una planificación de nuestras ciudades han tensionado al territorio causando grandes desafíos que necesitan ser enfrentados, entre estos desafíos se destacan la falta de planificación urbana, la falta de infraestructuras de calidad, problemas de transporte, la desigualdad social, la seguridad, entre otros puntos socioambientales. La ineficacia del poder público para tratar de estos temas ha condenado a cientos de familias a las periferias informales, precarias donde no hay acceso a infraestructuras de calidad, donde muchas veces no hay accesos a vivienda y las familias se encuentran presas o víctimas de un

sistema precario. El aumento de la pobreza y de las desigualdades vienen como resultado de este desarrollo económico poco inclusivo, que afecta en mayor dimensión a la población económicamente más vulnerable generando más desigualdades sociales.

La desigualdad amenaza el crecimiento y bienestar económico de las ciudades repercutiendo en el bienestar de los ciudadanos, en el cuidado ambiental, fomentando la informalidad y las inequidades socio-espaciales, entre otros fenómenos. La informalidad refuerza las desigualdades sociales y espaciales, tanto en términos de ingreso como en el acceso a la protección social, agravando la vulnerabilidad social territorial.

Los grandes proyectos de infraestructura en la región trinacional entre Paraguay-Brasil-Argentina están siendo implantados en áreas sensibles desde el punto de vista socioambiental. La presencia de planeamientos urbanos promovidos por grandes inversionistas que buscan intereses hegemónicos y que no atienden a los intereses de la totalidad ha incrementado la expulsión de la población más vulnerable de sus territorios.

Como mencionado anteriormente, la implantación de nuevas infraestructuras dentro del territorio generan nuevos desafíos, ya que estas nuevas infraestructuras urbanas ocasionan una reestructuración del territorio y se superponen a los usos preexistentes generando diversos impactos en el espacio y en la población.

Toda nueva reestructuración urbana, son anunciadas como nuevas estructuras de desarrollo, en donde se concentran las actividades económicas, las oportunidades de empleo, muchas de estas exigen un alto nivel de formación y que solo un determinado grupo tiene acceso. Aún así, atraídos por la posibilidad de lograr una mejor calidad de vida, muchas familias vienen a instalarse en estas zonas. Sin embargo, a lo largo de los años se ha visto que estas nuevas estructuras urbanas no siempre cumplen con las expectativas. Existen varios problemas que obstaculizan el progreso de la población que se instala en estas áreas vulnerables que por la falta de acceso a infraestructuras de calidad se generan grandes bolsones de pobreza.

En medio de todo este territorio trinacional podemos encontrar varios territorios ocupados por asentamientos informales y precarios, con muchos problemas básicos como la falta de saneamiento, alcantarillado, agua potable, energía eléctrica. La presencia de asentamientos precarios en Puerto Iguazú, Foz de Iguazú, Ciudad del Este, Hernandarias, Presidente Franco y Minga Guazú demuestran la desigualdad social existente en la región.

Para colaborar con investigaciones territoriales que promueven el desarrollo sustentable de la región (NAPI) fue elaborado el primer mapa de asentamientos precarios en la Triple Frontera, dicho mapeamiento de autoría propia fue publicado en el libro Desenvolvimento sustentável da Região Trinacional

do Iguazu, en lo que respecta al capítulo Favelas da Fronteira Trinacional do Iguazu, esta colaboración permitió observar la expansión de la mancha de las desigualdades que son marcadas por una significativa vulnerabilidad socioambiental en el contexto trinacional, también es posible tener un panorama visual del dimensionamiento de los asentamientos. El número de asentamientos precarios dentro de las seis ciudades de Foz de Iguazú, Puerto Iguazú, Ciudad del Este, Hernandarias, Minga Guazú y Presidente Franco llegan a 346 asentamientos, en donde cerca de 160.000 personas se encuentran en esa situación de invisibilidad. (ANGILELI, et al., 2022).

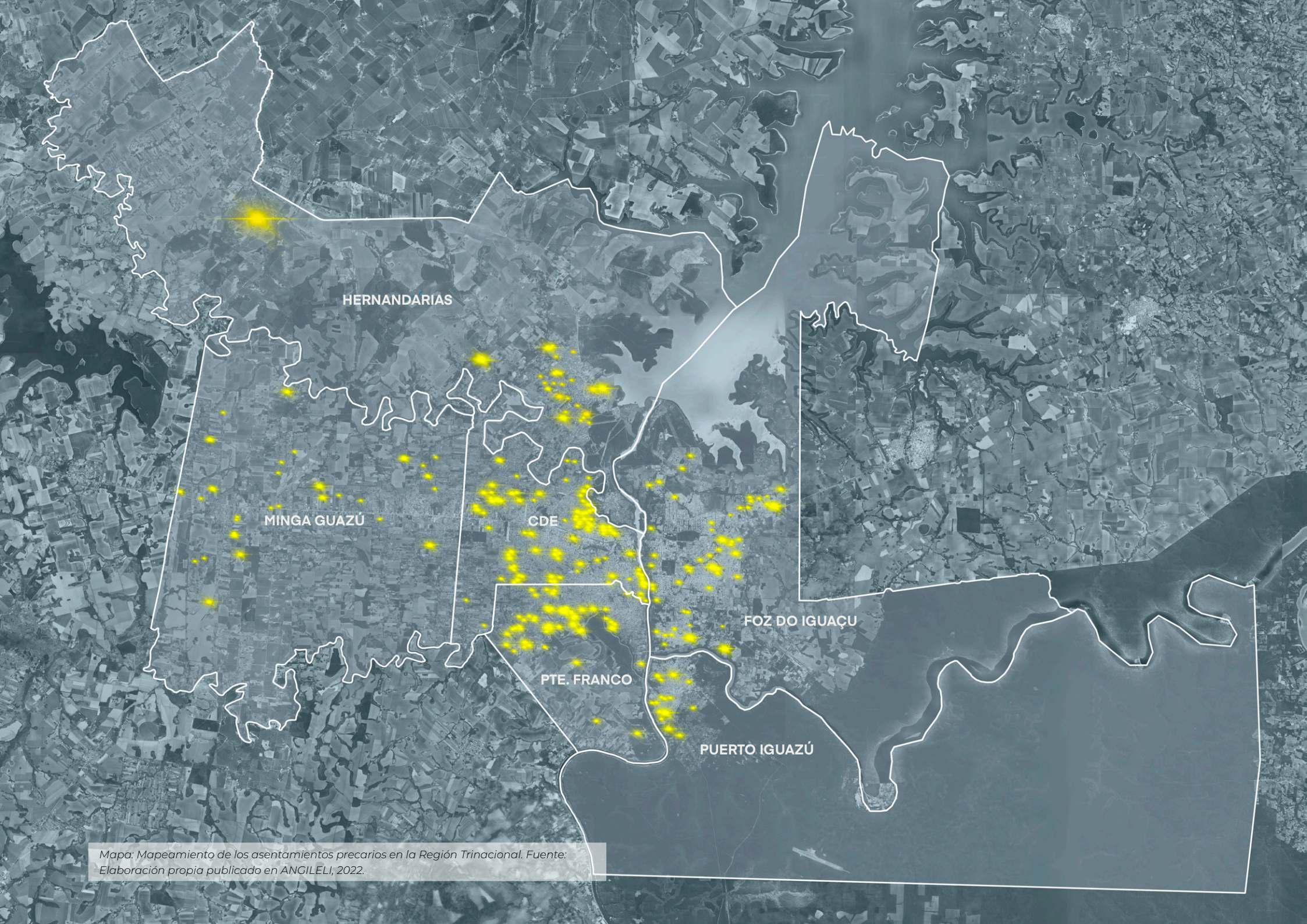
Na aglomeração urbana da Região Trinacional do Iguazu, verifica-se um número significativo de assentamentos informais e precários, ou seja, cerca de 350. Apesar dessa realidade, as favelas dessa região interiorana e fronteiriça, de maneira recorrente, são negligenciadas nos processos de elaboração de políticas públicas e nos planos territoriais locais. (ANGILELI, et al., 2022, pág.: 382).

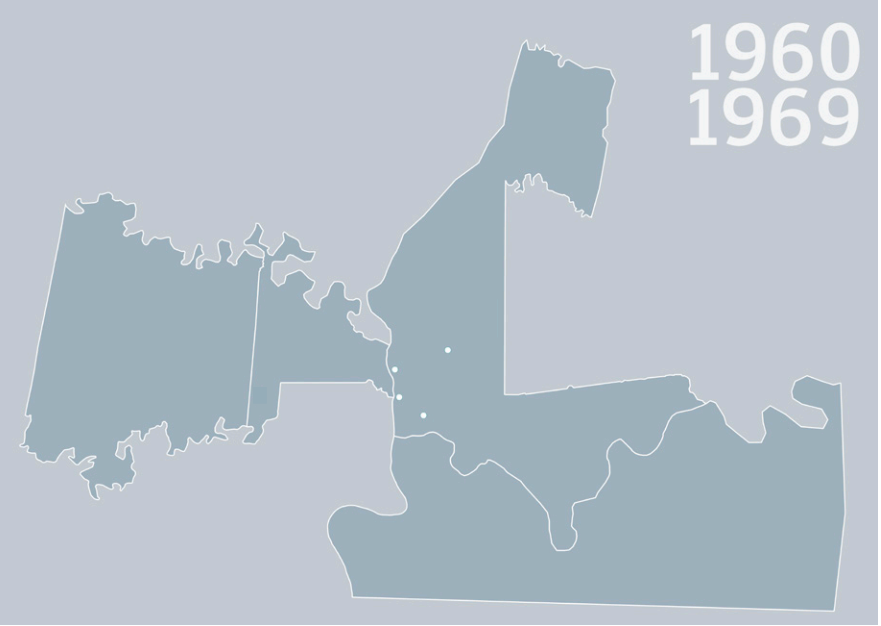
Según el informe del Relevamiento de Asentamientos Precarios (RAP) realizado por Techo Paraguay en Alto Paraná, en Minga Guazú fueron localizados al menos 30 asentamientos, que albergan a aproximadamente 4.137 familias, en la ciudad de Hernandarias encontramos 40 asentamientos, albergando en ellas cerca de 5.900 familias, en la ciudad de Presidente Franco existen 70 asentamientos precarios con 4.900

familias aproximadamente, en Ciudad del Este cerca de 125 asentamientos, con 15.400 familias. En la ciudad de Foz de Iguazú, según datos del Cohapar en 2019 fueron localizados 65 asentamientos, que albergan 6.500 familias. En el lado Argentino, específicamente en Puerto Iguazú cerca de 2.100 familias viven en 16 asentamientos informales según datos de Techo AR, en el 2016.

La expansión de los asentamientos se fue dando de manera creciente a lo largo de los últimos años, levantamientos realizados para determinar los periodos de surgimiento de los asentamientos precarios en la triple frontera constatan que las fuerzas económicas impactaron drásticamente en este proceso. Siguiendo la lógica de estudio del territorio en sus áreas vulnerables mapeamos los periodos de surgimiento de los asentamientos dentro de cuatro municipios de la triple frontera, Puerto Iguazú, Foz de Iguazú, Ciudad del Este y Minga Guazú, mediante datos de la organización Techo Paraguay (datos del 2020), Techo Argentina (datos del 2016) y la Compañía de Habitación de Paraná, COHAPAR (datos del 2019).

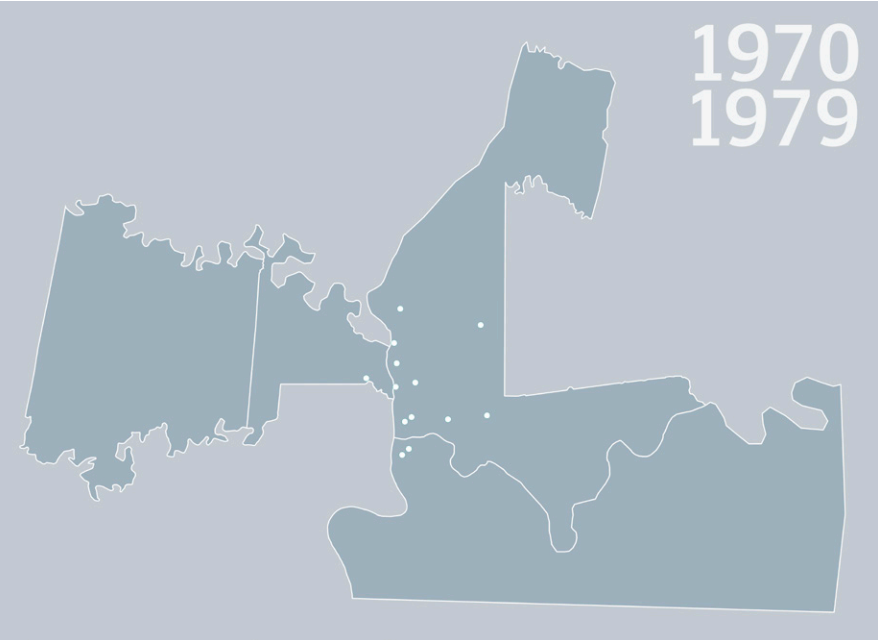
Estas cifras demuestran que gran parte de la población en nuestra región trinacional, vive en situación de vulnerabilidad, careciendo de los recursos necesarios para obtener una buena calidad de vida. Por ello, es importante la puesta en marcha de programas de ayuda social y de capacitación laboral para ayudar a estas familias a salir de la pobreza.





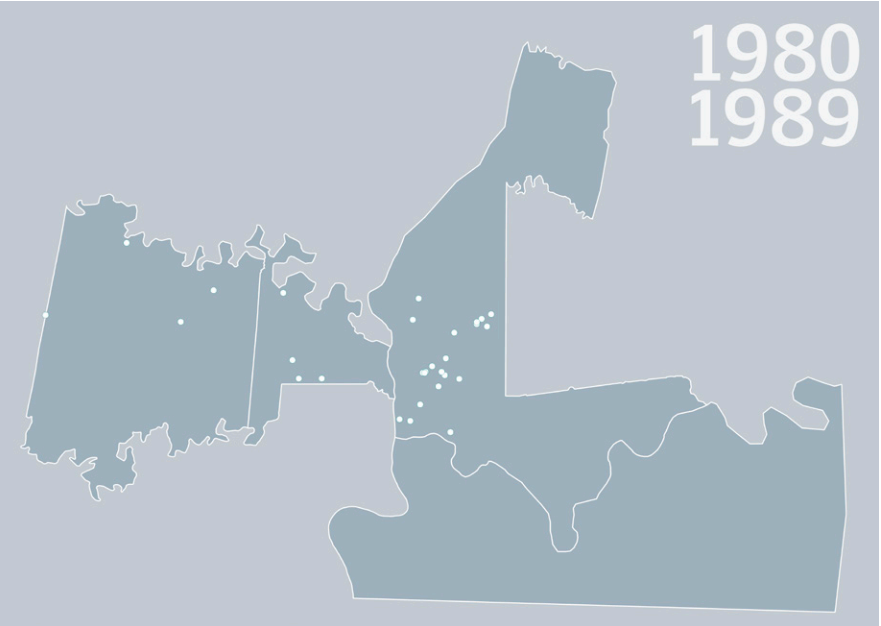
Asentamientos precarios en la triple frontera por periodo de ocupación entre 1960 a 1969. Fuente: Elaboración propia con colaboración de Noelia Mallorquín, publicado en ANGILELI, et al., 2022

Primeras favelas da Região, concentradas no município de Foz do Iguaçu, destacando-se as comunidades localizadas na barranca do Rio Paraná e na entrada da cidade, junto à Rodovia 277, inaugurada em março de 1969 (ANGILELI, et al., 2022).



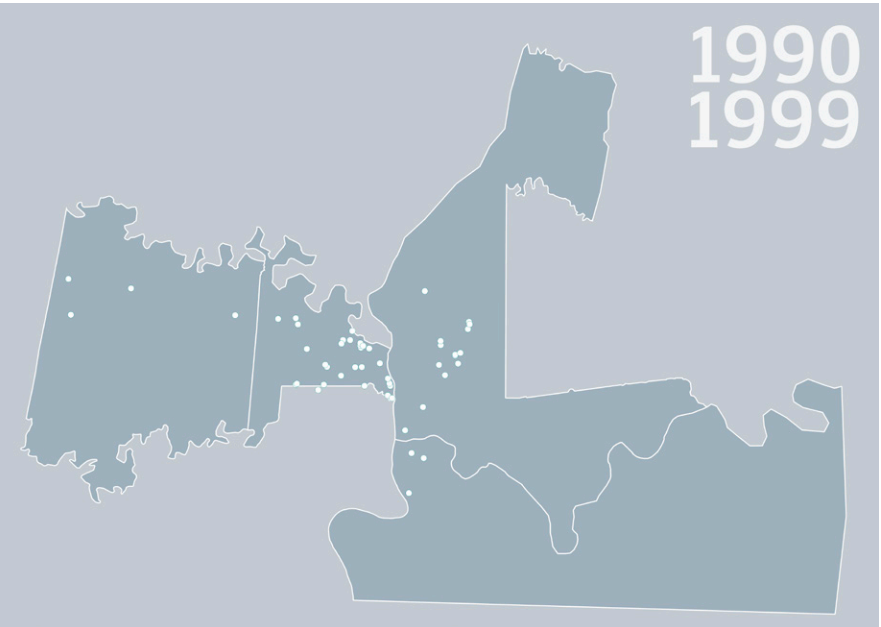
Asentamientos precarios en la triple frontera por periodo de ocupación entre 1970 a 1979. Fuente: Elaboración propia con colaboración de Noelia Mallorquín, publicado en ANGILELI, et al., 2022

A partir da década de 1970, identificam-se as primeiras favelas em Puerto Iguazú e Ciudad del Este. Esse é o periodo de impacto de implantação da Hidrelétrica de Itaipu, uma intervenção que provocou significativo aumento populacional nas cidades da Região: i) Foz do Iguaçu passou de 33.966 habitantes, em 1970, para 136.321, em 1980; ii) Ciudad del Este passou de 26.485 habitantes, em 1970, para 62.328, na década seguinte (ANGILELI, et al., 2022).



Asentamientos precarios en la triple frontera por periodo de ocupación entre 1980 a 1989. Fuente: Elaboración propia con colaboración de Noelia Mallorquín, publicado en ANGILELI, et al., 2022

A partir da década de 1980, identificam-se as primeiras favelas em Minga Guazú, dando destaque às ocupações no eixo de conexão rodoviária com a cidade de Assunção. Nesse período merece relevo também a ampliação de favelas em Foz do Iguaçu, período em que a cidade registra um aumento de mais de 50.000 habitantes. Grande parte dessas favelas continuam se concentrando em beiras de rios e córregos da Região (ANGILELI, et al., 2022).



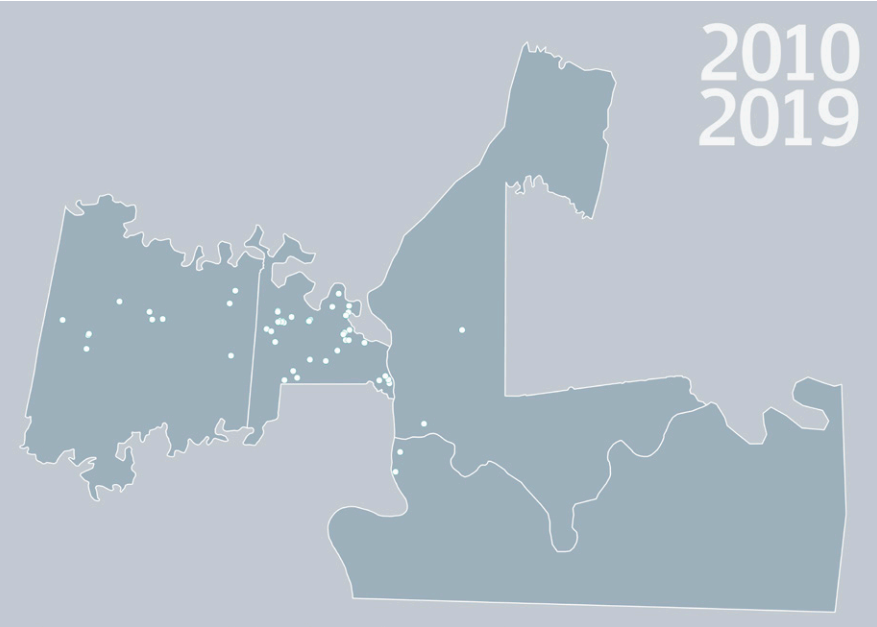
Asentamientos precarios en la triple frontera por periodo de ocupación entre 1990 a 1999. Fuente: Elaboración propia con colaboración de Noelia Mallorquín, publicado en ANGILELI, et al., 2022

A partir da década de 1990, Ciudad del Este torna-se o principal território de ocupação pela população pobre em busca de oportunidades, período este em que a população passa de 133.881 habitantes, em 1990, para 238.661, no final dos anos 90. Esse processo é impulsionado pelo crescimento do setor comercial formal e informal da cidade que pasa a receber grande número de pessoas de diversos países (ANGILELI, et al., 2022).



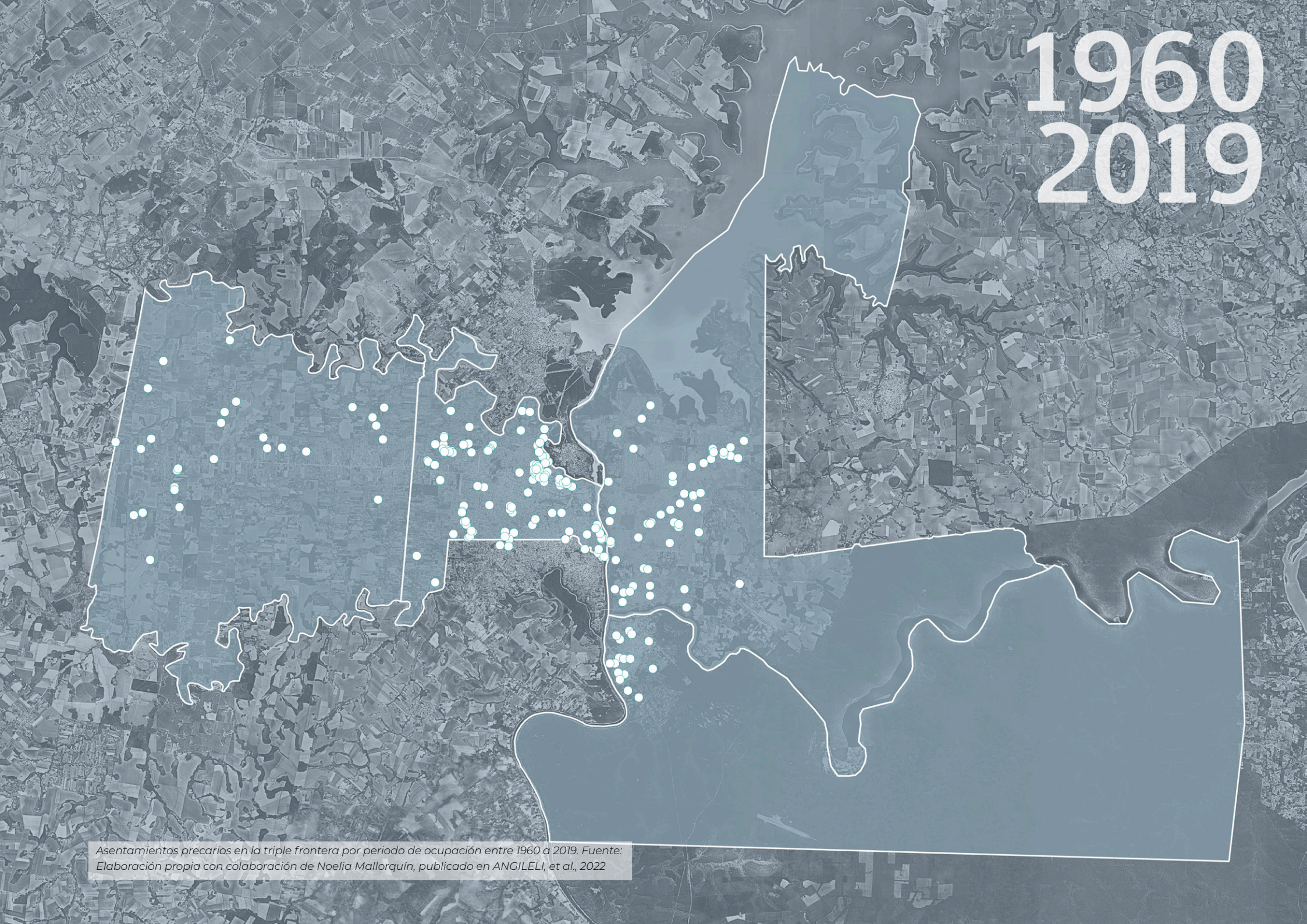
Asentamientos precarios en la triple frontera por periodo de ocupación entre 2000 a 2009. Fuente: Elaboración propia con colaboración de Noelia Mallorquín, publicado en ANGILELI, et al., 2022

Nos anos 2000, segue o crescimento de favelas no território paraguaio, junto a comunidades já existentes, como um fenômeno de transbordamento e expansão das comunidades. Também merece destaque o significativo aumento de assentamentos precários em Puerto Iguazú. Esse é um período econômica do país, se tornou um polo de atração populacional (ANGILELI, et al., 2022).



Asentamientos precarios en la triple frontera por periodo de ocupación entre 2010 a 2019. Fuente: Elaboración propia con colaboración de Noelia Mallorquín, publicado en ANGILELI, et al., 2022

De 2010 a 2019, registra-se um grande número de novas favelas em Ciudad del Este e Minga Guazú, relacionado à contínua expansão comercial e industrial da Região (ANGILELI, et al., 2022).



Asentamientos precarios en la triple frontera por periodo de ocupación entre 1960 a 2019. Fuente: Elaboración propia con colaboración de Noelia Mallorquín, publicado en ANGILELI, et al., 2022

Estos datos fueron basado en investigaciones realizadas por la COHAPAR (2019), Techo Paraguay (2021) y Techo Argentina (2016) por lo que los datos registrados representan números desactualizados ya que podrían existir otras comunidades que aún no fueron estudiadas. Estos números se acrecentan con la pandemia que vino a acentuar esta realidad. La falta de una infraestructura adecuada para el desarrollo de la población presente en los asentamientos ha contribuido a acentuar los efectos de la pandemia y a la propia vulnerabilidad de estas comunidades. No podemos implementar las mismas estrategias en estos asentamientos informales y asentamientos populares que las estrategias que implementamos para la ciudad formal, urgen implementar medidas



que reconozcan las dinámicas de los territorios vulnerables como estos asentamientos precarios. Es necesario que se emprendan medidas urgentes para mejorar la infraestructura de estos asentamientos y la calidad de vida de sus habitantes. Esto incluye, la construcción de viviendas adecuadas, la provisión de agua y electricidad, la mejora de calles, la instalación de áreas de recreación y la implementación de programas de salud y educación. Acabar con estas situaciones de exclusión que se ven manifiestas en estos asentamientos populares, requiere acabar con esta segregación que tenemos en nuestras ciudades, es necesario cambiar el modelo país, apuntando al futuro, pero pensando en un desarrollo

económico social con inclusión, que pueda garantizar que dentro de la Región Trinacional tengamos territorios de bienestar social y resilientes. Otra de las problemáticas dentro del territorio es que la expansión del cultivo de soja ha generado tensiones sociales y problemas ambientales. Las tensiones sociales están conectadas con el desplazamiento de comunidades nativas y campesinas de sus minifundios, y los conflictos ambientales están relacionados con un proceso masivo de deforestación que ha tenido lugar en los últimos 50 años. La expansión del cultivo de soja ha afectado el paisaje de la región, quitando el bosque nativo de la zona para dar paso a un monocultivo que no beneficia ni a la biodiversidad ni a los ecosistemas locales. Esto ha afectado la vida de los animales y los seres humanos que viven en esta área, pues ha generado cambios en la naturaleza, la economía, la cultura y el medio ambiente. Además, la expansión del cultivo de soja ha afectado la vida de las comunidades indígenas y campesinas. Muchas personas han sido desplazadas de sus tierras y han perdido sus medios de subsistencia.

Esto ha generado tensiones sociales y conflictos entre los agricultores y los productores de soja, lo que a su vez ha llevado a una disminución de la calidad de vida de estos grupos. Por último, el cultivo de soja también ha contribuido al aumento de los niveles de contaminación en la región ya que los pesticidas y

fertilizantes utilizados en los cultivos de soja son tóxicos para el medio ambiente y la salud humana. La región de la Triple Frontera es una zona fronteriza con un gran potencial económico que todavía se encuentra en desarrollo. Dentro de este territorio en constante modificaciones existen grandes desafíos relacionados con la seguridad, el tráfico de drogas, el tráfico de armas, el tráfico de personas, la situación de pobreza y vulnerabilidad de grupos invisibilizados dentro de los asentamientos precarios. Dentro de este contexto la explotación sexual infantil es uno de los problemas de la triple frontera, ya que la región es un centro de actividades económicas, lo que atrae a trabajadores y sus dependientes, como los niños, que terminan siendo víctimas de abuso sexual. La trata de personas se aprovecha de la vulnerabilidad de estos niños para explotarlos sexualmente, como objetos de intercambio en el mercado del sexo. La trata de personas también tiene vínculos con el narcotráfico, ya que el narcotráfico utiliza la explotación sexual infantil como forma de pago, además de utilizar a niños, niñas y adolescentes como mulas, encargados de transportar la droga.

O tráfico de pessoas ocupa o terceiro lugar na lista de atividades ilegais mais lucrativas no mundo, atrás apenas do tráfico de drogas e de armas. Os três crimes convivem harmonicamente na tríplice fronteira, tida como a principal porta de entrada para o Brasil das

mercadorias contrabandeadas do Paraguai. O ingresso ilegal dos produtos importados é considerado um dos estímulos à exploração sexual e comercial de crianças e adolescentes na região. (GAZETA DO POVO, 2018). El problema de la exploración sexual es un desafío muy presente en el territorio, que tiende a ser agravado por los grandes proyectos que modifican el medio urbano en zonas vulnerables, en este aspecto se destaca el nuevo puente de la Integración entre Foz de Iguazú y Presidente Franco, que con la ausencia de políticas públicas que busquen prevenir la explotación sexual infantil podría verse agravada visto que la mayor ocupación del estado de Paraná se encuentra en la zona por donde pasa el nuevo corredor vial. Para combatir esta práctica, es necesario implementar políticas públicas que apunten a promover la seguridad y el bienestar de los niños. Además, es necesario brindar protección y asistencia a las víctimas, quienes deben ser capacitadas para que puedan desarrollar habilidades que les ayuden a salir de este ciclo de explotación. También es necesario aumentar el nivel de concientización sobre la trata de personas para que la población conozca más sobre el tema y pueda contribuir en la lucha contra este delito.

La cooperación plena entre las ciudades de la Triple Frontera es un objetivo necesario a ser alcanzado, actualmente se da en una escala de cooperación de las tres principales ciudades mediante los consejos

de desarrollo locales que vienen actuando en Ciudad del Este (CODELESTE), Foz de Iguazú (CODEFOZ) y en Puerto Iguazú (CODESPI). Los principales esfuerzos por cooperar entre las ciudades de la Triple Frontera se concentran en la iniciativa del Consejo de Desarrollo Trinacional, que busca promover el desarrollo local y regional a través de la colaboración de los gobiernos de Ciudad del Este, Foz de Iguazú y Puerto Iguazú. Esta iniciativa tiene como objetivo mejorar el clima de negocios, facilitar el comercio transfronterizo, promover el desarrollo social, la innovación y el emprendimiento, así como el aprovechamiento de los recursos existentes en la región, pero podría aprovecharse este espacio para promover e impulsar discusiones críticas sobre el desarrollo actual de las ciudades que forman parte de este aglomerado trinacional. Ahora bien, en términos de ordenamiento territorial en donde este es una práctica que debe guiar las políticas públicas y orientar al sector privado para instaurar un modelo de desarrollo sostenible. En la región este enfoque no se encuentra suficientemente movilizado, por lo que las acciones estratégicas de políticas se ven muy limitadas. Esto significa que se debe priorizar el entendimiento de la realidad regional y trabajar directamente con los gobiernos locales en el diseño de un plan de acción que favorezca la sostenibilidad a nivel local. Este tema nos hace reflexionar el modelo de ciudad que estamos construyendo, una totalmente contra a las directrices globales de planeamiento.

Visto que la función principal del estado es promover el desarrollo de las ciudades a través de políticas públicas que aseguren los derechos y calidad de vida a los ciudadanos, a partir de la garantía al acceso de infraestructuras básicas necesarias como: agua potable, energía eléctrica, saneamiento básico, educación, salud, seguridad, condiciones adecuadas de habitabilidad con acceso a los equipamientos y servicios que promuevan la inclusión del individuo en la sociedad, de este modo garantizando la dignidad como derecho fundamental.

Vivir la ciudad es participar y posicionarse en el espacio social donde hombres y mujeres producen su existencia, ser ciudadanos implica construir los espacios urbanos en donde el uso del territorio debe ser guiada a partir de las políticas públicas locales que promuevan el desarrollo sostenible y el bienestar de todos los habitantes, para esto se requiere que el gobierno articule mecanismos de diálogo que permitan que los ciudadanos se involucren y participen de una manera activa en el proceso de toma de decisiones que se desarrollen en su ciudad, para sentirse parte y ejercer su derecho dentro de la ciudad. Es importante que los ciudadanos tengan conciencia de su responsabilidad en el cuidado y buen uso de los espacios urbanos, en especial aquellas áreas que son susceptibles a la degradación ambiental.

Por otro lado, los gobiernos municipales deben promover la participación ciudadana

en la planificación de la ciudad mediante la implementación de estrategias que fomenten la colaboración, el compromiso y el uso responsable de los recursos disponibles y existentes. Por lo tanto, es necesario que el estado asuma su responsabilidad y se comprometa a que los procesos de planificación territorial se realicen de forma transparente, con participación ciudadana, considerando los principios de equidad, justicia social, sostenibilidad y respeto por el medio ambiente.

Esto debe ser acompañado de una inversión de recursos destinados a la capacitación de los técnicos y profesionales que trabajen en el área de planificación para que sean capaces de realizar estudios y análisis con un enfoque holístico que tome en cuenta la diversidad de contextos en los que se encuentran las ciudades de frontera y del interior. Esto permitiría, por un lado, tomar en cuenta los intereses de los diferentes actores implicados y, por otro, garantizar un desarrollo sostenible, tanto a nivel local como regional. La planificación debe ser consensuada entre los actores involucrados, para evitar conflictos y promover un desarrollo equitativo.

Un buen planeamiento urbano debe prever el crecimiento y desarrollo de las localidades para poder invertir de forma pertinente. Esto significa planificar la infraestructura, los servicios de salud, la educación, la seguridad, el transporte, la vivienda, el alcantarillado, los parques, etc., para garantizar que las ciudades sean

sostenibles y accesibles para todos.

Las inversiones urbanas deben ser pensadas estratégicamente para satisfacer las necesidades de la población. Esto significa que el gobierno debe considerar el uso de inversiones en tecnología, en servicios básicos, en infraestructura y en equipamientos. Estas inversiones permitirán a las localidades mejorar la calidad de vida de sus habitantes, aumentar el desarrollo económico, mejorar la seguridad, promover el desarrollo social y ser más resistentes a desastres naturales.

Además, el gobierno debe prestar atención a la eficiencia de los recursos, asegurando que los fondos se utilicen de forma adecuada para obtener el mejor resultado posible. Esto implica asegurar que las inversiones se utilicen para proyectos útiles y que no se malgasten recursos.

Por último, el gobierno debe trabajar con la comunidad para asegurar que las inversiones urbanas sean apropiadas para la localidad y para satisfacer sus necesidades. Esto significa que debe haber un diálogo entre el gobierno y la comunidad para asegurar que las inversiones sean apropiadas para las condiciones locales. La participación ciudadana y la transparencia son fundamentales para garantizar que las inversiones urbanas sean exitosas.

CAPÍTULO

3

MINGA GUAZÚ Y SU REESTRUCTURACIÓN URBANA

3.1

HISTORIA DE FORMACIÓN

Desde el contexto de formación histórica, las ciudades paraguayas se estructuraron a partir de intereses políticos y partidarios. La colonización de tierras vírgenes fue un motor histórico cuestionable para la construcción de las ciudades. La falta de continuidad de los planes de urbanización es uno de los principales factores que influenciaron en la dispersión, la segregación social y la carencia de infraestructuras básicas adecuadas, hoy este resultado se presenta como uno de los principales desafíos a ser enfrentados para lograr ciudades sustentables en donde se promuevan la inclusión, la sustentabilidad y la calidad de vida para todos y todas.

De este modo, surgida a partir de una determinación del gobierno paraguayo en buscar una salida al mar a través del Brasil, se inició vigorosamente la llamada “Marcha hacia el Este” con el incentivo de ocupar el Este del país y llegar a la frontera con Brasil, para así dejar de depender netamente de la salida al océano por el Río de la Plata. Esto fue fundamental para crear un lazo fraternal con el vecino país, que inteligentemente ya había iniciado la construcción de la ruta hacia el Paraguay, generando una puerta abierta entre los países y así permitir una nueva ruta al Océano. Para dar inicio a este plan estratégico del gobierno, en 1955 se había constituido la Comisión Mixta Paraguay-Brasileña que iría impulsar la carretera al Este desde la colonia de Oviedo con unos 200 kilómetros de tramo, mediante la ayuda de la fuerza militar para la apertura de picadas.

Tras el incentivo de lograr una salida al océano por el Este del país, Edgar Ynsfrán, Ministro del Interior en aquella época, sugirió la necesidad de concretar anticipadamente la fundación de una ciudad al término del camino que estaba avanzando hacia las barrancas del Paraná. La propuesta fue apoyada por el Gobierno y de este modo, en 1956 realizaron un vuelo de reconocimiento sobre el Alto Paraná, junto al Ministro del Interior y ya el 3 de febrero del siguiente año se llevó a cabo la ceremonia de fundación de la nueva ciudad, la formación de esta nueva ciudad en el Este del país se dió dentro de un contexto histórico de dictadura militar, en donde el país se vió gobernado por más de 35 años por el gobierno Stronista, conocida por ser una de las peores dictaduras de América Latina. de manera que el culto a la figura del dicator se vió evidenciado con el nombramiento de la ciudad como Puerto Presidente Stroessner.

La ceremonia de la fundación era sólo un episodio del amplio espectro socioeconómico y geopolítico que abarcaba aquel acto y cuyas proyecciones tuvieron gran trascendencia nacional. La visión e intuición geopolítica de la fundación no puede discutirse. Si el desarrollo explosivo de la región del Alto Paraná, que fue su consecuencia, no pudo ser acertadamente dirigido y controlado y produjo graves devastaciones ecológicas como se afirma y lamentamos, ello es tema de análisis para otro momento y debe ser seriamente abordado por el gobierno nacional. (YNSFRÁN, 2012, pág.: 83)

La colonización de las inhóspitas selvas del Alto Paraná a parte de representar una devastación de la naturaleza nativa, sin duda alguna fue un motor de desarrollo de la zona y abrió nuevas perspectivas y grandes desafíos para el nuevo desarrollo que buscaba perspectivas revolucionarias dentro del contexto de aquella época. La necesidad de fundar una ciudad anticipándose a la llegada de la ruta que se venía emprendiendo desde Oviedo fue una forma de anticiparse al futuro. (YNSFRÁN, 2012).

Por supuesto, fundar una ciudad no es cosa que se realiza como por ensalmo. Esa idea un tanto pionera era alentada entonces por el ejemplo de la construcción de Brasilia, que por otra parte era algo bien diferente, pues no se trataba, allá, solo de fundar, sino de construir una ciudad ¡y qué ciudad! Nosotros no podíamos pretender ni de lejos realizar algo semejante; pero fundar, fijar un sitio, un asiento, para un futuro desarrollo urbano, eso sí podíamos y fue lo que nos dispusimos a hacer en el comienzo. (YNSFRÁN, 2012, pág.: 91)

La fundación de la ciudad en medio de la selva requirió la creación de una Comisión de Administración, de modo que se encomendó a tal comisión el planeamiento y la formación de la ciudad de Puerto Presidente Stroessner y de su zona de apoyo rural la Colonia Presidente Stroessner, hoy Ciudad del Este y Minga Guazú respectivamente. Con el fin de fomentar el poblamiento, fue elaborado un plan de desarrollo



para la zona que comprendía su jurisdicción. Este plan concebido para el desarrollo de la localidad comprendía la construcción de un aeropuerto, de avenidas centrales, un hotel, el lago artificial y rutas de acceso hacia los saltos del Acaray y Monday.

Surgida como producto de una visión geopolítica, fue planificada en su estructura urbana diseñada según criterios muy diferentes a los que rigieron la fundación de los pueblos y ciudades paraguayos, en lo que atañe a la zonificación y a las características de la red vial, con numerosas avenidas dotadas de amplios paseos centrales. (CAUSARANO, 2006, pág., 105).

Si bien la fundación de una ciudad no se da con la mera distribución de los espacios dentro del territorio, por más de que pareciera ser tarea relativamente sencilla en donde se busca la distribución de diferentes puntos sobre un papel y se trata de fijar en el mapa un punto de interés, para luego buscar la comunicación razonable con otros puntos y finalmente cumplir con los ritos de formalidades, construir una ciudad va más allá de estos simples hechos.

Concretar la construcción de la nueva ciudad significó un gran esfuerzo, ya que los medios financieros eran muy limitados y los obstáculos eran varios y no se



Imagen: Lectura del Acta de Fundación de Puerto Presidente Stroessner. Fuente: Un giro Geopolítico, Edgar Ynsfrán.

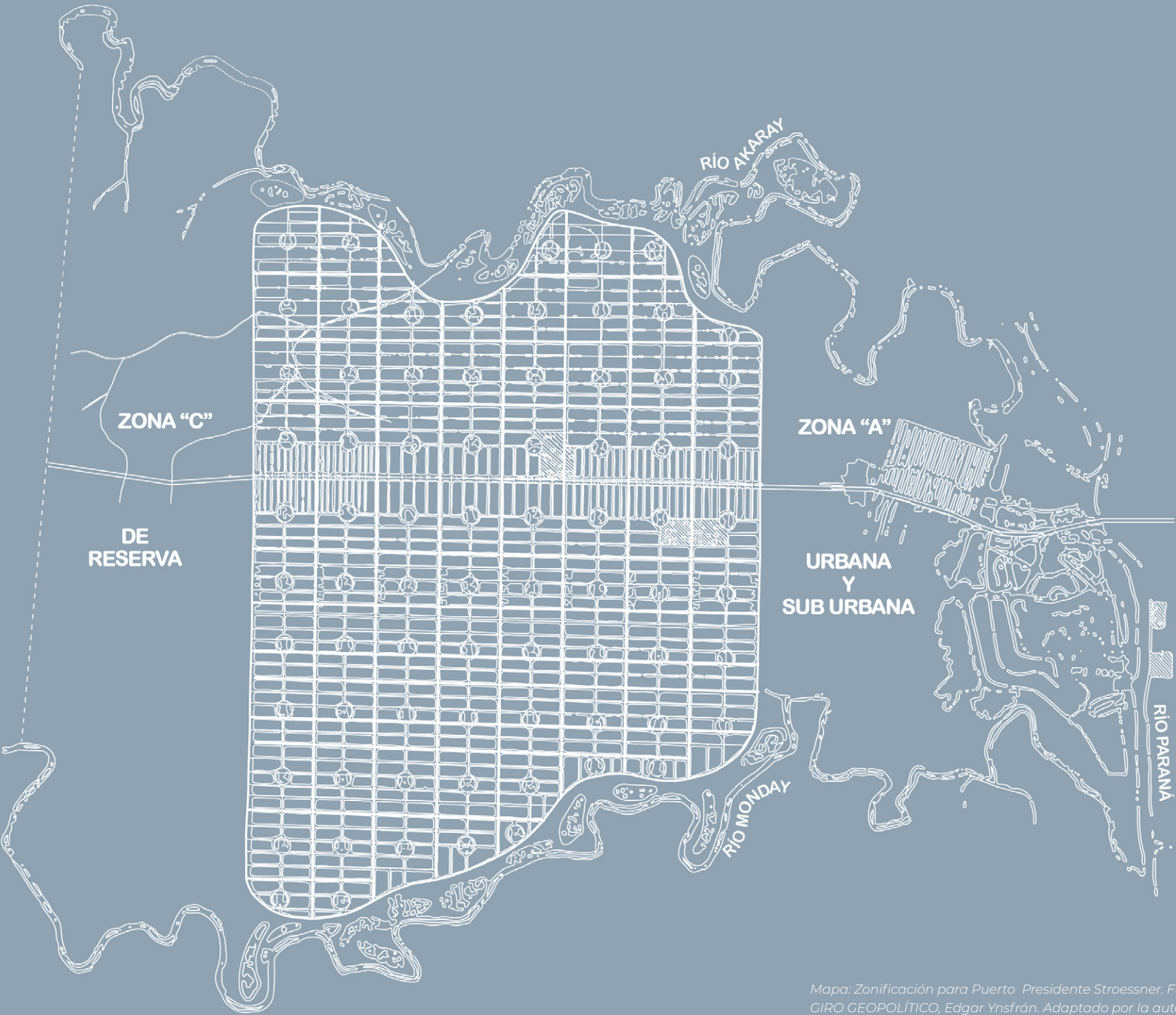
contaba con medios suficientes que permitieran la contratación de especialistas con instrumentos modernos para la relevación de la planimetría, por lo que tuvieron que improvisar y recoger los datos a ojo mediante exploraciones en el terreno de manera que no se logró desarrollar un levantamiento con precisión. Guiados por los límites naturales lograron cerrar un polígono sobre el cual la Comisión empezó a esbozar sus primeros intentos de urbanización.

El plan urbano para la nueva urbanización en el Este del país, contaba con una notoria zonificación, todo estaba planeado, así como también la división de las

zonas tanto de la futura ciudad, como también de un importante loteamiento rural que serviría de apoyo al Puerto Presidente Stroessner, en donde se llevaría a cabo el desarrollo urbano y regional en la localidad en sus distintos aspectos, la proporción de las áreas verdes le distinguió dentro del concepto de “Ciudad Jardín”, idea concebida por Ebenezer Howard, un teórico urbanista inglés. Además de la dotación de los espacios verdes, otra característica de la Ciudad Jardín es la gestión comunitaria a través de cooperativas, aunque no toda la concepción urbana de la ciudad se haya sujetado a los conceptos indicados por Howard. (CAUSARANO, 2006).

La división territorial estaba definida por los límites naturales, entre los ríos Paraná, en el este; el Acaray, hacia el norte y el Monday, por el sur. El gran polígono fue encerrado por el oeste mediante el trazado de una línea transversal perpendicular a la ruta internacional que cruzaba en el Km. 34 desde la ribera del Acaray hasta el Monday. Tres grandes zonas fueron fijadas dentro de esta área, cada una con diferentes propósitos. La primera, que fue denominada como Zona A, estaba destinada al desarrollo urbano y suburbano, el Puerto Presidente Stroessner (actual Ciudad del Este). Dentro de esta zona serían llevadas a cabo las obras de urbanización con la ayuda de la Oficina Nacional de Urbanismo, como la construcción de las avenidas centrales, el aeropuerto y el lago artificial. El área de la misma se extendía desde la ribera del Paraná en el este, hasta el Km. 10 de la ruta en el oeste.

La Zona B de desarrollo colonial, corresponde a la jurisdicción de la Colonia Presidente Stroessner (actual Minga Guazú), que por entonces formaba parte de la jurisdicción municipal de Puerto Presidente Stroessner. En esta zona se planearon una serie de caminos que abrieron paso a los loteamientos para el desarrollo rural y colonial. Esta zona se extendía desde el Km. 10 hasta el 22, y en todo este trayecto se abrieron calles perpendiculares a la ruta internacional, separadas cada 2000 metros, formando una malla en la horizontal y vertical. Estos caminos fueron diferenciados tomando como referencia la ruta internacional que en este caso actuaba como espina



Mapa: Zonificación para Puerto Presidente Stroessner. Fuente: UN GIRO GEOPOLÍTICO, Edgar Ynsfrán. Adaptado por la autora.

dorsal de todo el sistema, donde los caminos que se dirigen al norte se les añadían el nombre «Acaray» (por ejemplo Calle 10 Acaray, Calle 12 Acaray, etc.), mientras que los caminos del sur recibían el nombre de «Monday», obedeciendo la misma ejemplificación. Los lotes que estaban ubicados sobre la ruta principal tenían una dimensión de 20 hectáreas; 200 metros de frente y contrafrente, y 1000 metros en los costados, los demás lotes internos estaban trazados de forma perpendicular a estas, estos loteamientos tenían una dimensión de 25 hectáreas; 250 metros de frente y contrafrente por 1000 metros en los costados, con una dimensión mayor para compensar su posición interna con respecto a la ruta principal. El trazado de estos loteamientos formaba una malla dentro de la destinada zona de desarrollo. La Zona C actuaba como reserva, la cual sería destinada a futuro desarrollo. (YNSFRÁN, 2012, pág.: 125).

Mientras que el desarrollo de la zona urbana venía siendo impulsado por barrios, áreas residenciales y espacios públicos, en la embocadura del puente comenzaron a surgir casas de comercio que rápidamente transformaron el barrio residencial en un barrio comercial de manera totalmente imprevisible. Dicho acontecimiento promovió la necesidad de más obras e inversiones para continuar con el progreso de la ciudad, por lo que la urbanización fue fomentada por importantes comerciantes que compraron amplias superficies de tierra y el explosivo crecimiento de Puerto Presidente Stroessner comenzó

aproximadamente en la década del 70 y representó una verdadera fortuna para dichos inversionistas. En ese momento Paraguay atravesaba por una acelerada transformación urbana, en donde se destacaba una concentración de la población en Asunción y sus alrededores. Atraídos por la potencia de la capital muchos trabajadores rurales migraban a la capital en busca de una mejor calidad de vida, pero lo que encontraban era diferente a lo imaginado, en donde la escasez de trabajo y de oportunidades obligaron a estos trabajadores a buscar soluciones emergenciales ocupando áreas irregulares e insalubres en las orillas de los ríos, como una manera de sobrevivir.

De esta manera, la nueva colonia de desarrollo rural en el Este del país se presentaba como una solución a los problemas sociales resultantes de este proceso de expansión urbana desigual y abría una nueva realidad de esperanza para las personas con un estilo de vida rural que vivían en condiciones vulnerables en las áreas urbanas.

El poder público se mostró como un gran incentivador del desarrollo de la Colonia Presidente Stroessner, con el objetivo de atraer a los campesinos a ocupar y explotar las nuevas tierras rurales y desempeñarse como pioneros y fundadores de una nueva comunidad con gran potencial. A pesar de ese esfuerzo, un año después de la fundación de la ciudad aún no se logró el desarrollo esperado, visto a las grandes dificultades

que representaba el asentamiento, la precariedad y la ausencia de infraestructuras básicas en esa zona, razones que desalentaron el interés de los campesinos por formar parte de esta nueva colonia. Un grupo de jóvenes peritos rurales que se habían acercado al Ministro del Interior Edgar Ynsfrán que buscaban emplearse en la administración pública fueron los primeros pobladores de la colonia, en 1958 estos jóvenes se asentaron en el km 10 tomando posesión de sus respectivos lotes, luego de que el Ministro del Interior les haya expuesto la posibilidad de poblar las nuevas tierras en la zona colonial de la reciente ciudad fundada y fueron los primeros pobladores de la colonia.

La necesidad de seguir promoviendo el desarrollo de la zona rural significó buscar más ayuda para que esta zona se desarrolle, para esto fue importante la incorporación del Sacerdote Guido Coronel, que ya venía trabajando en una comunidad de Coronel Oviedo, dicho Sacerdote era el fundador de la Colonia Blas Garay en donde había desarrollado el trabajo en Minga con los colonos del lugar. En 1959, llegó a la Colonia Presidente Stroessner, a petición del Ministro del Interior Edgar Linneo Ynsfrán, se instaló en el km. 20 donde la Comisión asignó 1.200 hectáreas de tierra a la Congregación Salesiana. Desde ahí el Padre Salesiano se destacó como principal colaborador de este importante emprendimiento para el desarrollo de la Colonia Presidente Stroessner.

3.2 LA MINGA

La minga es, pues, substancialmente, la asociación de voluntarios que se unen en forma solidaria y gratuita para llevar a cabo una determinada obra de beneficio colectivo. En este caso, se trató del concurso de todos los colonos, que ofrecían un día semanal de su trabajo. Elegimos el lunes, para transformar ese día, que siempre pareció ingrato y como tal denominado en nuestro yopará guaraní “luneró” (lunes amargo), en “lunerory” (lunes festivo). En efecto, había, en esa voluntaria reunión de campesinos-hacheros y macheteros, una espontánea alegría que era una característica de su actividad de “mingueros”. (YNSFRÁN, 2012, pág.: 133).



Foto: Agrimensor Don Pedro Cameron dirigiendo un grupo de mingueros. Fuente.: YNSFRÁN, Un giro geopolítico.

En la inhóspita Colonia de Puerto Presidente Stroessner, hoy distrito de Minga Guazú, este fenómeno de trabajo social tuvo un impacto poco común. Los resultados del trabajo comunitario concretó en la formación y desarrollo de la actual ciudad de Minga Guazú, gracias a los trabajos coordinados por el Padre Salesiano Guido Coronel. Desde el comienzo el padre coronel destacó la necesidad de la cooperación mutua para unir a los colonos en equipos de trabajo, una de las claves de éxito de este proyecto ha sido el espíritu de participación. La primera actividad de “minga” con la colaboración del Padre Coronel fue con unos setecientos hombres

transportados desde la colonia Blás Garay con el fin de desmontar y limpiar el sitio para la vivienda del padre Coronel, como también para el sitio de la Escuela Salesiana. Una vez que la población en la colonia había aumentado, entre los años 1960 a 1966 se organizó la “minga” de la colonia y comenzaron con los trabajos oficiales junto con los recién llegados colonos.

El trabajo de minga en la Colonia de Puerto Presidente Stroessner representa una gigantesca organización y un resultado ejemplar para la actualidad. Las labores realizadas por los campesinos pioneros provenientes de distintos puntos del país, permitieron la formación y el desarrollo de la actual ciudad de Minga Guazú. La necesidad del gobierno de promover el desarrollo de la nueva ciudad impulsada en el Este del país, demandó grandes esfuerzos, que fueron enfrentados con mano de obra campesina. La presencia de un Padre Salesiano en la Colonia también direccionó el modelo de



Foto: Grupo de Mingueros avanzando en la apertura de una picada. Fuente.: YNSFRÁN, Un giro geopolítico.

desarrollo de la localidad, ya que el método salesiano para desarrollar un pueblo se basa en sistemas para el progreso agrícola, apostando en la formación de jóvenes en las zonas rurales brindando apoyo y capacitación en áreas agropecuarias, partiendo así desde la educación, la cooperación, sin dejar de lado lo espiritual.

Estos trabajadores se vieron obligados a realizar arduos trabajos para la construcción de la ciudad, rompiendo tierras, construyendo caminos, levantando casas. Esta gran faena culminaría, con una de las ciudades más florecientes de la región en aquella época, que dio lugar a una mejora inmediata y significativa de la calidad de vida de sus habitantes. Si bien la labor de los habitantes de la Colonia de Puerto Presidente Stroessner no sale de la memoria, es importante destacar el trabajo y dedicación de los campesinos, que supieron levantar la ciudad que hoy se disfruta.

De este modo los primeros trabajos en la colonia requerían la apertura de calles, espacios para escuelas, hospitales y otras instituciones al servicio de la comunidad. Un día a la semana la gente hacía trabajo comunitario, en donde limpiaban terrenos para escuelas, iglesias, casas y caminos, a cambio se les daba suficiente alimento para el resto de la semana, luego podían trabajar el resto de la semana en sus propias tierras. Siguiendo el plano trazado para la distribución de las calles en la Colonia Presidente Stroessner, los colonos colaboraron con la apertura de los 24 caminos, cada uno de 9km de largo, En cada camino le asignaron

a cada granjero 50 hectáreas de tierras por familia con alimento suficiente para la semana recibidos por su contribución a la minga del lunes, cada familia debía limpiar por sí solas sus tierras y finalmente explotarlas como propias. Limpiaron unas 75 mil hectáreas de tierra, como también hicieron casi 350 km de caminos, se destinaron 5 hectáreas de tierra reservadas para una escuela, ya que la educación es de suma importancia para todos, un centro comunitario completo con campos de juegos y un edificio recreacional y una capilla para el culto y las actividades sociales.

Los trabajos realizados permitieron la construcción y estabilización de la localidad, tanto en infraestructura básica, como en materia social. Uno de los principales avances que la minga permitió, fue la inclusión de la colonia en el ámbito local, sirviendo de respaldo al Puerto.



Foto: Calle km 22. Fuente: Historia de Minga Guazú.

La minga es, entre nuestros campesinos, una vieja tradición de mútua y espontánea ayuda, muy útil para enfrentar las tareas más pesadas y especialmente las realizaciones de orden comunitario vecinal.

En la Colonia de Puerto Presidente Stroessner, hoy distrito de MINGA GUAZÚ, este fenómeno social alcanzó un nivel poco común.

Todas las semanas, al amanecer del día lunes, se reunía un millar de campesinos, provenientes de todos los solares, que sin distinción de edad, se entregaban de lleno a una labor que, a la mañana siguiente, terminarían las máquinas.

Desde la madrugada del día señalado rugían los camiones de la Comisión de Administración de Puerto Presidente Stroessner transportando a los mingueros que salían y se agrupaban en sus respectivas calles, concurriendo con sus propios implementos. Allí eran organizados en grupos de cincuenta hombres, que se distribuían en las zonas determinadas con anterioridad. La Comisión aportaba sus tractores, motosierras y otros elementos, y se iniciaba la tarea de abrir tres o cuatro kilómetros de picada, destroncada en un ancho de siete metros y veinte de despeje, picada que hombres y máquinas transformarían en una nueva calle, a cuya vera se asentarían futuras familias.

Todos trabajaban en cordial mancomuni3n, desde el Juez de Paz y el Alcalde, hasta los conscriptos verde - 3

y verde - mate. En medio de la barahúnda de hachazos, roncos y tironeos del tractor, palanqueada de trozos y destronques, risas y cantos se mezclaban a la música difundida por los altoparlantes que proporcionaba alg3n campesino. Los niños y las mujeres, solícitos presentes y activos en esta empresa de fraternal colaboraci3n y camaradería, distribuían refrescos, agua y tereré.

Al medio día, situado en un lugar intermedio, se servía el “rancho”, preparado por las manos hacendosas de las hijas y esposas de los mingueros. Era éste el momento de mayor bullicio y alegría. Pa3i Coronel recorría los grupos animando con su palabra a los trabajadores hasta el instante de retomar los machetes, para continuar ya sin interrupci3n, hasta caer la tarde.

Al término de la jornada, los mingueros volvían a reunirse en la intersecci3n de la calle abierta y la ruta, en donde les aguardaban los transportes que habían de reintegrarlos a sus hogares, realizándose previamente un sorteo para decidir la calle en la cual se trabajaría el lunes siguiente. Pa3i Coronel, buen conocedor de las necesidades de los colonos, distribuía a la par bromas y elementos de trabajo, ponchos y víveres, mantas, juguetes y golosinas, donados por la Comisi3n y otras Instituciones o personas, que conocían y seguían con admiraci3n la silenciosa y efectiva tarea llevada a cabo por estos hombres.

3.3

EL COMIENZO DE UNA NUEVA COMUNIDAD CONSOLIDADA



Foto: El trabajo ha terminado y los colonos formando un gran caracol humado rodean al Padre Coronel. Fuente: YNSFRÁN, Un giro geopolítico.

Una vez culminados los trabajos de la minga y con resultados bastante positivos, en donde los campesinos ya estaban mejor estabilizados dentro de sus tierras, el Padre Coronel vió la necesidad de seguir promoviendo el desarrollo de la comunidad, uno de los problemas por resolver era el de las enfermedades, ya que las personas venían de zonas con un clima muy diferente al que estaban acostumbrados. A partir de este problema el Padre Coronel creó un sistema para recaudar dinero y construir un hospital dentro de la

comunidad. El impuesto del huevo, consistía en que cada familia donaba un huevo por día, este era llevado a veces nueve kilómetros hasta el camino en donde era recogido, luego los huevos eran recogidos mediante el sistema de relevos, de manera que cada familia colocaba su huevo en una cesta, la que era llevada hasta la siguiente familia, este proceso se realizaba en cada uno de los 24 caminos.

Finalmente, las cestas llegaban todas al centro de la colonia, al ser recibidos se agradecía a cada camino y se anunciaba la cantidad de huevos, algunos de los 24 caminos reunían hasta 120 huevos, luego cada día estos eran llevados a la ciudad de Puerto Presidente Stroessner para ser vendidos en el mercado, después de 4 años los colonos pudieron construir su hospital, este fue el primero de la zona que fue llamado el hospital del huevo. Muchas personas de la zona se beneficiaron de la apertura del hospital, que brindó acceso a servicios médicos y medicamentos que antes no estaban disponibles. Esto también permitió que la comunidad se desarrollara y creciera, ya que el hospital se convirtió en un lugar de trabajo para muchos. La historia de cómo los colonos construyeron un hospital con huevos es una gran lección de cómo la cooperación y la colaboración pueden lograr un objetivo común. Los colonos demostraron que, aunque sus recursos eran limitados, podían trabajar juntos para alcanzar algo grandioso. Esta historia también muestra el poder de la comunidad, el trabajo en equipo permitió que los colonos construyeran el hospital.



Foto: Padre Coronel junto a los colonos mingueros. Fuente: Historia de Minga Guazú.



Foto: Secuencia de fotos del impuesto del huevo para la construcción del primer hospital. Fuente: Documental, Pa’í Coronel, un ejemplo de lucha contra la pobreza.

Con el hospital en funciones y la producción de la colonia al máximo, el Padre Coronel se abocó a satisfacer otra necesidad, había mucha producción y dificultad para comercializar, obtuvieron 110 hectáreas de tierra no cultivada donde se fundó una cooperativa junto con los colonos, en donde cada granjero pagaba 4 pesos al año por una acción de la cooperativa, el pago se realizaba en productos. Con la cooperativa en funcionamiento, los productos producidos por los mingueros son vendidos en la cooperativa y esta regresa con beneficios.

Con diferentes departamentos dentro de la cooperativa los colonos recibían varios tipos de asistencia, ya sea con recomendaciones de fertilizantes adecuados para sus tierras, alguna ayuda para el aumento de la productividad de sus ganados, balanceados para los mismos. El excedente de estos productos era vendido por la cooperativa en el mercado a granjeros ajenos a ella, la cooperativa era suficientemente fuerte como para imponer precios en el mercado y así obtenían buenas ganancias.

Con un desarrollo rural bien pujante en la colonia, estando la selva limpia y los pastizales aptos en el rico suelo, la lechería fue una opción viable, los granjeros llevaban la leche a la cooperativa en donde era procesada por su propia maquinaria pasteurizadora, obteniendo así productos lácteos como el yogurt, queso y mantequilla, con esto se abastecía a toda la colonia y lo excedente era vendido en el mercado, la cooperativa abastecía a casi toda la ciudad.

La Colonia Presidente Stroessner llegó a ser una comunidad autosuficiente, con escuelas y servicios de salud para todos, en donde el ingreso promedio era el doble de las familias del resto del país, todo esto ha surgido de la visión y empeño del Padre Coronel y la colaboración y el trabajo arduo de todos los colonos.

Estos avances ayudaron al crecimiento de la región, permitiendo la consolidación de su capital humano y social, al mejorar las condiciones básicas de vida de su población. La minga permitió el crecimiento de la región de Puerto Presidente Stroessner de manera significativa, esto se vio impreso en el gran crecimiento de la colonia, y en el desarrollo social, además de capital humano y material que ésta provocó. La inclusión de la comunidad dentro del ámbito nacional, fue un gran avance generado por la minga, que se hará notar por generaciones. El trabajo de la minga y su producto final, el desarrollo de la Colonia Puerto Presidente Stroessner, representa hoy un eslabón importante de la estructura urbana del país.

Esta demostración de esfuerzo fue el resultado final que demostró el trabajo realizado por aquellos que contribuyeron a dar vida a la actual ciudad de Puerto Presidente Stroessner. Cabe mencionar, que el trabajo de la minga no ha quedado en el olvido de los paraguayos y es visto como un símbolo de unión y responsabilidad que enfrentó su comunidad para generar el desarrollo de la ciudad.

El resultado positivo de todo el esfuerzo no hubiera sido posible sin el direccionamiento del Padre Guido Coronel, que actuaba como líder y visionario dentro de aquella pequeña comunidad que comenzaba a crecer. En este lugar el Padre Salesiano encabezó un trabajo de gran envergadura y cuyo resultado destaca todo su potencial de carismático líder.

A su vez Guido Coronel aportó una riqueza de ideas y organización al proceso, como el uso de un sistema de donaciones para ayudar a los más necesitados y la distribución de recursos para los proyectos comunitarios. Asimismo la inculcación de valores y el fortalecimiento de planes productivos, así como la formación de líderes comunitarios fueron fundamentales para el logro de aquella pujante comunidad. En suma, el trabajo realizado por el Padre Guido Coronel estuvo orientado hacia el bienestar y el desarrollo de la comunidad, y gracias a su entrega el proyecto hoy se refleja como todo un éxito.

El Padre Salesiano aportó su experiencia y conocimientos para contribuir con el desarrollo de las actividades económicas de los colonos, promoviendo la agricultura, la ganadería, la industria ligera y el comercio, así como la formación académica. Además, promovió la formación de una organización local para la gestión de los recursos naturales, así como el establecimiento de un sistema de seguridad social para los colonos. Estas iniciativas contribuyeron a la estabilidad y desarrollo de la Colonia, fortaleciendo la

relación entre los colonos y generando un sentido de comunidad entre ellos.

Además, en la colonia el Padre Salesiano también se encargó de fomentar el trabajo en equipo, el respeto y la solidaridad entre los habitantes, como parte de la educación de los jóvenes. Esto contribuyó a fortalecer la comunidad y a mejorar el desarrollo social, económico y cultural de los habitantes de la colonia.



Foto: Padre Guido Coronel. Fuente: Historia de Minga Guazú.

3.4 LEVANTAMIENTOS URBANÍTICOS

Los levantamientos y estudios del territorio de Minga Guazú presentes en este trabajo, fueron realizados a partir de datos obtenidos en varios portales de información, es importante mencionar la dificultad de encontrar datos sistematizados de varios puntos cruciales para entender las dinámicas territoriales de la ciudad, la falta de centralización de datos es un punto que afecta a la hora de pensar soluciones para cada problemática presente en la localidad, esta inexistencia de datos sistematizados genera una dificultad para lograr análisis y diagnósticos de manera adecuada, por lo que los datos presentados en este trabajo son estudios bastantes iniciales.

La falta de documentos y datos centralizados en un territorio en plena reestructuración, evidencia una total ineficacia de los agentes encargados de gestionar y promover el desarrollo de la ciudad. Es importante que se fomente el intercambio de información entre los diferentes actores del territorio para mejorar la eficiencia de la gestión pública. Se debe fomentar la centralización de información para mejorar la toma de decisiones y el acceso a la información.

Esto se debe a que el proceso de reestructuración de un territorio debe contar con información precisa y completa que permita a los responsables tomar decisiones sobre dónde se debe invertir y qué áreas se deben desarrollar. Esto, a su vez, ayuda a los responsables a optimizar el uso de los recursos disponibles para el desarrollo de la ciudad.

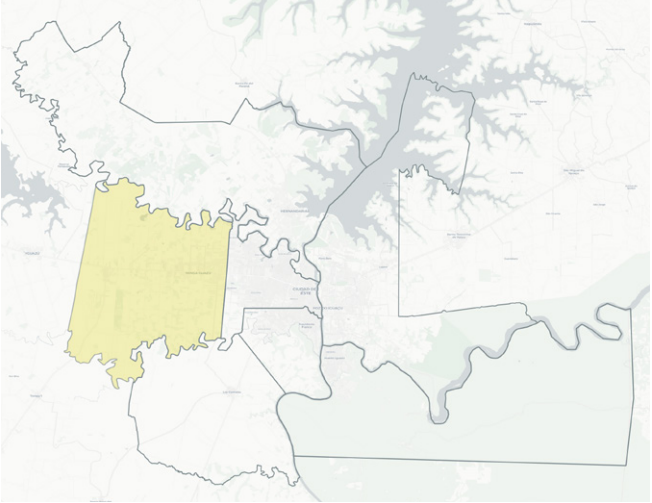


Imagen: Localización Minga Guazú. Fuente: Elaboración propia.

La ciudad de Minga Guazú está ubicada en el departamento de Alto Paraná, al este de Paraguay, la dinámica de la ciudad de ve influenciada por el contexto territorial fronterizo entre Paraguay, Brasil y Argentina, además de formar parte de este contexto trinacional, también está insertada en otra dinámica urbana compuesta por el área metropolitana de Ciudad del Este, con la cual posee estrecha relación y codependencia, así como también con sus ciudades vecinas.

Cuenta con una superficie de 483.6 km² y se encuentra a 13 kilómetros del microcentro de Ciudad del Este. Con 61 años de fundación (1958) según las proyecciones de la población de la DGEEC, en el 2015 la ciudad contaba con 86.755 habitantes y en 2021 su población estimada fue de 93.969 habitantes, siendo el tercer municipio más poblado de Alto Paraná.

Según datos del 2015, Minga Guazú se divide en 36 subdivisiones, de los cuales 10 se hallan en la zona rural y 26 en la zona urbana. Las subdivisiones de la zona rural se dividen en calles y fracciones por la Ruta PY02 y referenciados por los ríos Acaray y Monday. En la Zona Urbana, el actual tejido urbano más consolidado se concentra una distribución de equipamientos urbanos que dan soporte a las demandas de la población, la transición entre la zona urbana y la zona rural se da de manera muy notable, a consecuencia de los nuevos emprendimientos urbanos presentes en ciertas parte de la localidad, por haber sido planeada como una colonia rural, la ciudad cuenta con grandes áreas de desarrollo rural y ocupa una mayor proporción de su superficie.

Su actividad económica está basada principalmente en la agricultura, ganadería e industria. Esta última ha tenido un considerable incremento en las últimas décadas, logrando que la zona alcance un gran nivel de industrialización. Gran parte de la actividad económica de la ciudad se basa en la agricultura. Su principal producto es la soja, además del maíz, mandioca, algodón, trigo, yerba mate, caña dulce, pollo, hortalizas y poroto.

La diversidad cultural es un punto común dentro del territorio, la Comunidad germana del Alto Paraná tiene su sede en Minga Guazú, debido a los inmigrantes de origen alemán que trabajan en el sector agrícola, así como también el gobierno de Taiwán que invierte en la

ciudad, con la instalación del Parque Industrial Taiwán. En el sector turístico la ciudad tiene mucho potencial no aprovechado, las riquezas naturales podrían ser un punto de partida para promover el desarrollo de la ciudad en el sector turístico, así como las ciudades vecinas que están enfocando en el turismo como una práctica de progreso. Existe un documento realizado en el 2017 el Plan Estratégico de Turismo de Minga Guazú, en dicho documento se demuestran los potenciales lugares turísticos en Minga Guazú.

Siguiendo la línea de planificación nacional de las ciudades del Paraguay, en donde el gobierno presenta una serie de documentos a ser desarrollados desde la escala departamental a la escala distrital para fomentar el crecimiento urbano con enfoque en los ODS. Entre ellos el Plan de Desarrollo Sustentable (PDS) y el Plan de Ordenamiento Urbano y Territorial (POUT) que se presentan como documentos guías para llevar a cabo una política de ordenamiento territorial coherente dentro del territorio nacional.

Minga Guazú en este sentido, posee un Plan de Desarrollo Sustentable presentado por la gestión municipal en el 2016, plan que no determina con exactitud los objetivos específicos a ser abordados para cumplir con las líneas estratégicas y lograr con ellos un desarrollo sustentable.

El POUT además de organizar y reglamentar el uso de

los suelos, se posiciona como herramienta para lograr el desarrollo territorial sustentable, desde la concepción de este plan, en la ciudad aún no se ha llevado a cabo. La inexistencia del POUT en Minga Guazú conlleva al crecimiento disperso y segmentado del territorio, el desarrollo de la ciudad sin un plan de ordenamiento que determine puntos estratégicos y dirija las políticas de uso y ocupación de suelo resulta en una ciudad desordenada, situación actual que se persive en la ciudad.

Después de todo un proceso histórico de formación y desarrollo participativo de la antigua colonia, hoy encontramos una ciudad dividida, segmentada y dispersa en términos territoriales. Con la construcción de nuevos complejos residenciales, centros comerciales, zonas industriales, nuevos loteamientos y con la aparición de nuevos barrios informales, las ciudades se expanden físicamente a ritmo que puede llegar a ser dos o tres veces superior al incremento de población y esto provoca una reducción en su densidad demográfica.

El histórico de distribución de tierras en Minga Guazú, permitió que los pioneros sean propietarios de grandes extensiones de tierras. Por lo que a comienzos de la formación de la ciudad se destacan dos pequeños centros urbanos que a partir de esto se dieron la formación de los barrios y vecindades.

Con las grandes intervenciones que vienen ocurriendo

en el territorio, como la apertura de grandes plantas industriales, la explosión demográfica y la migración en busca de trabajo, los dueños de las tierras se ven presionados y obligados a vender sus tierras a empresas inmobiliarias, para que estas realicen el loteamiento y fraccionamiento de las tierras para luego venderlas.

Este fenómeno de venta de tierras está ocurriendo de una manera intensificada en la ciudad, y ante la falta de planificación y zoneamiento, estas compras y ventas de tierras son encabezadas por empresas inmobiliarias, sin una orientación municipal, esto genera un nuevo y grave problema de dispersión entre los nuevos barrios y por ende un problema más para la gestión local a la hora de hacer llegar las inversiones y mejoras a los barrios, lo ideal sería densificar la ciudad y concentrar los nuevos desarrollos urbanos en aquellos sectores donde la infraestructura y servicios ya han sido previamente desarrollados. Para lograr esto es necesario que el gobierno local adopte una serie de políticas urbanas para regular el crecimiento de la ciudad, como el desarrollo de zonificación, la aplicación de normas urbanísticas, la creación de un plan director y la implementación de planes de desarrollo locales. Estas políticas permitirían regular el crecimiento y el desarrollo de la ciudad y garantizarían el acceso a los servicios básicos para todos los habitantes.

La rápida división de los lotes sin formar parte de un plan que oriente las medidas a ser tomadas para minimizar los fuertes impactos que estas causan

en el territorio, está siendo una de las principales causantes de la deforestación masiva en Minga Guazú. Esta deforestación ha traído consigo una serie de problemas para la flora y fauna local, como el aumento del calentamiento global, la pérdida de biodiversidad y la destrucción del hábitat de muchas especies.

La lógica actual del mercado inmobiliario se basa en obtener la mayor cantidad posible de lotes a un precio bajo para obtener mayores ganancias. Esto hace que la división de lotes se realice de manera acelerada y sin control, causando una deforestación y destrucción de la biodiversidad a gran escala.

Para mitigar esto, es necesario que se implementen medidas que regulen la explotación de los recursos naturales de la región. Esto incluye la creación de planes de desarrollo territorial que permitan la planificación y el uso racional de los recursos naturales. Estos planes deben establecer reglas claras para la división de lotes, la limitación de la tala de árboles y la restauración de hábitats.

Además, es necesario que se incorporen mecanismos de control de la deforestación a través de la creación de áreas protegidas, vigilancia de los terrenos deforestados, incentivos para la restauración de los

hábitats y la educación de la sociedad acerca de los impactos de la deforestación. Esto ayudará a garantizar que la explotación de los recursos naturales de la región se lleve a cabo de manera sostenible.

A parte de esto, en la ciudad se presenta la tendencia de crear barrios y condominios cerrados, que son modelos que enfocan a la ganancia de corto plazo y viene de una visión de la sociedad en la que la comodidad individual siempre prevalece el interés colectivo o la búsqueda de la cohesión social. Entendemos que al reforzar la segregación espacial, estos modelos alimentan la producción de desigualdades y también contribuyen a la percepción de inseguridad los barrios y condominios cerrados han demostrado la tendencia de producir espacios homogéneos y excluyentes en términos socioeconómicos, económicos, raciales, étnicos y de género. Esto contribuye a la desigualdad y la discriminación, ya que establece una clara división entre aquellos que pueden acceder a estos espacios y aquellos que no.

Aún así rigen ordenanzas con respecto al fraccionamiento de lotes sin ninguna orientación de uso y ocupación de suelo tanto como para el área urbana y rural, la última actualización es la ordenanza N° 3/2022 que modifica el Artículo N° 16 de la ordenanza N° 128/2016, en lo que respecta a las Zonas Admitidas para implementar proyectos de loteamientos en Minga Guazú.

Sólo se podrán lotear los inmuebles comprendidos desde la Ruta Nacional Py 02 hasta los 4.000 metros, orientación Norte (akaray) y Sur (monday) y desde la Ruta Nacional Py 06 hasta los 2.000 metros de orientación Estey Oeste, los terrenos ubicados en la calle 14 Monday y calle 14 akaray podrán ser fraccionados o loteados en toda la extensión de ambas calles. Los demás inmuebles ubicados fuera de las franjas admitidas para loteamiento podrán ser fraccionados o loteados con características de fraccionamiento urbano con previo análisis y estudio de factibilidades correspondientes por caso. (Municipalidad de Minga Guazú, 2022).

Esta ordenanza emitida ha sido el principal fomentador de los nuevos emprendimientos urbanos que están sucediendo en la ciudad, principalmente la zona del km 14 tanto monday como akaray ya que esta permite el loteamiento total de toda esta calle, más aún el crecimiento acelerado de esta futura ciudad nueva se ve comprendido por numerosas fábricas que están siendo instaladas a lo largo de este tramo, fábricas que son atraídas por los diversos proyectos viales en la zona.

En el plano colonial fueron delimitadas grandes avenidas que se ubicaron cada dos mil metros tanto de forma horizontal como vertical, formando una malla de 4000km², falta una actualización de ese plano porque existen varios problemas con lo que respecta a la posesión de tierras en Minga Guazú, por la falta de exactitud en donde aquella época abrieron los caminos



Imágenes: Nuevos emprendimientos inmobiliarios sobre la ruta a los Cedrales km 14 lado monday. Fuente: Archivos de la autora.

Para que esto se pueda lograr, es crucial tener informaciones del territorio, sistematizar informaciones para una mejor lectura territorial y para tener un análisis territorial y sobre eso poder desarrollar los planos y ejecutar diversos proyectos, para buscar siempre el crecimiento inclusivo de la ciudad, con temas que son abordados por diferentes profesionales dentro del área, porque sin información no es posible transformar la realidad



Plazas de ocio y deportes



Condominio Cerrado

- ✓ Vereda Pública Totalmente Arborizada
- ✓ Red eléctrica en estándares
- ✓ Reservorio de agua potable
- ✓ Cercado Vivo
- ✓ Desague Pluvial
- ✓ Estación de tratamiento de desague cloacal



LOTES CON TOTAL INFRAESTRUCTURA

CUOTAS APARTIR DE **Gs 1.200.000**

LOTES AL CONTADO CON DESCUENTO



Imagen: Publicidad de condominio cerrado en Minga Guazú. Fuente: Axial Constructora.



Foto: Vista aérea Minga Guazú, 2010. Fuente: Google Earth Pro.



Foto: Vista aérea Minga Guazú, 2020. Fuente: Google Earth Pro.



Foto: Vista aérea Minga Guazú, 2022. Fuente: Google Earth Pro.



Foto: Vista aérea Minga Guazú, 2010. Fuente: Google Earth Pro.



Foto: Vista aérea Minga Guazú, 2020. Fuente: Google Earth Pro.



Foto: Vista aérea Minga Guazú, 2022. Fuente: Google Earth Pro.



Foto: Vista aérea Minga Guazú, 2010. Fuente: Google Earth Pro.



Foto: Vista aérea Minga Guazú, 2020. Fuente: Google Earth Pro.



Foto: Vista aérea Minga Guazú, 2022. Fuente: Google Earth Pro.

3.5 PROYECTOS URBANOS

Actualmente el territorio de Minga Guazú está pasando por grandes transformaciones urbanas, pasando de ser una ciudad altamente rural a una consolidación urbana más notable por medio de los emprendimientos urbanos que se están realizando en la localidad. La grande obra de infraestructura para el Corredor Metropolitano del Este pasa por la ciudad de Minga Guazú y gran parte de su territorio rural será cortado por esta vía. El Corredor Metropolitano del Este, obra complementaria para el acceso al puente de la Integración, requirió la obra anticipada de dos puentes, uno sobre el Río Monday (Minga Guazú - Cedrales) y otro sobre el Río Acaray (Minga Guazú - Hernandarias) sumándole a todo estos se encuentran varios otros proyectos que están siendo ejecutados y desarrollados a nivel local por la administración municipal.

La falta de articulación entre los proyectos presentados por diferentes actores están resultando en planificaciones dispersas y una falta de coherencia entre los diferentes esfuerzos, ya que dentro del territorio de Minga Guazú se presentan diversos proyectos realizados en diferentes escalas, una aislada de la otra. Esta falta de control y de articulación de los proyectos tensionan el territorio aumentando la segregación de su población. Las obras vienen acompañadas por el desarrollo de viviendas, comercios y centros comerciales, lo que ha generado un aumento de la población, la densidad urbana y el crecimiento de la zona, lo que ha llevado a la aparición de nuevos problemas y retos para la ciudad.



Foto: Calle 14 Monday, ruta a los Cedrales. Fuente: Archivos de la autora.



Foto: Trabajo para la apertura de calles en Minga Guazú, tramo rural del Corredor Metropolitano del Este. Fuente: MOPC, Paraguay.



Foto: Nuevo puente sobre el Río Monday entre Minga Guazú y Cedrales. Fuente: MOPC, Paraguay.

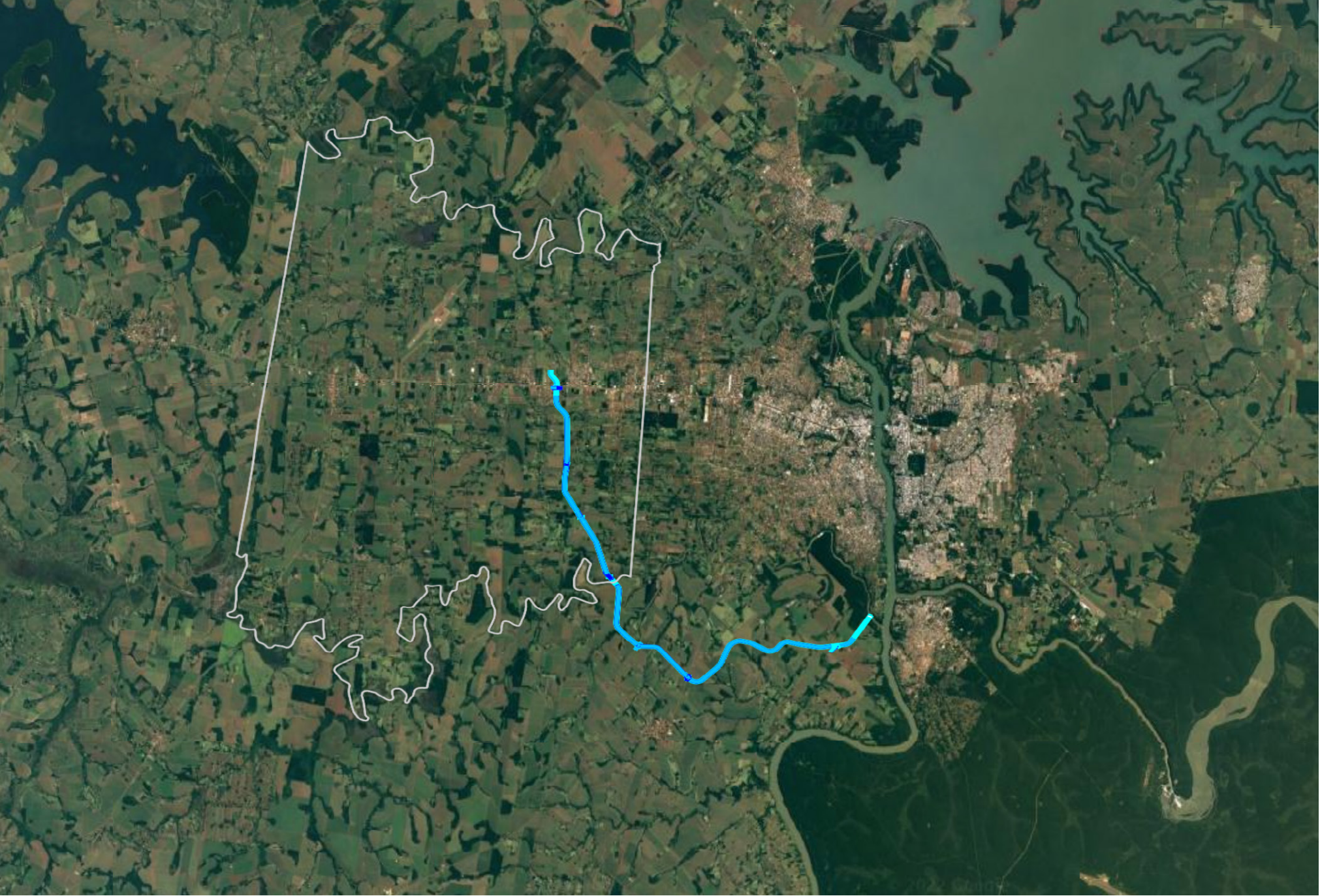


Foto: Tramo del Corredor Metropolitano del Este, acceso rural en Minga Guazú. Fuente: MOPC, Paraguay.

3.6

ASENTAMIENTOS PRECARIOS

Además de los desafíos a escala trinacional, la ciudad presenta una serie de desafíos locales. El fenómeno de la explosión urbana también tuvo sus impactos negativos en Minga Guazú, las grandes inversiones que dieron lugar al desarrollo de la región influenciaron en la propagación de familias más vulnerables hacia las tierras de la colonia con la esperanza de alcanzar una mejor calidad de vida.

Desde el punto de vista social y económico, es estratégico comprender las razones por las cuales hay una fuerte relación entre el tamaño de la ciudad y la ampliación de la segregación social. En general, estas grandes áreas urbanizadas son motores de economías nacionales y globales, concentrando actividades y empleos que exigen un alto nivel de cualificación y de especialización, empleando por lo tanto solo segmentos específicos de esta población. El crecimiento disperso y poco denso puede desencadenar múltiples efectos negativos en una ciudad. Estos efectos incluyen una menor conectividad entre los vecindarios, una mayor dependencia de los automóviles, una mayor cantidad de espacios desaprovechados o infrautilizados, una menor cantidad de servicios públicos, una mayor cantidad de contaminación, una mayor cantidad de infraestructura innecesaria, una mayor cantidad de problemas de transporte y una mayor cantidad de desigualdad social. Estos efectos tienen un impacto negativo en la calidad de vida de los residentes, la economía local y el medio ambiente.

Son varios los desafíos territoriales presentes en la ciudad, desde el punto de vista social, existen grandes desigualdades socioeconómicas.

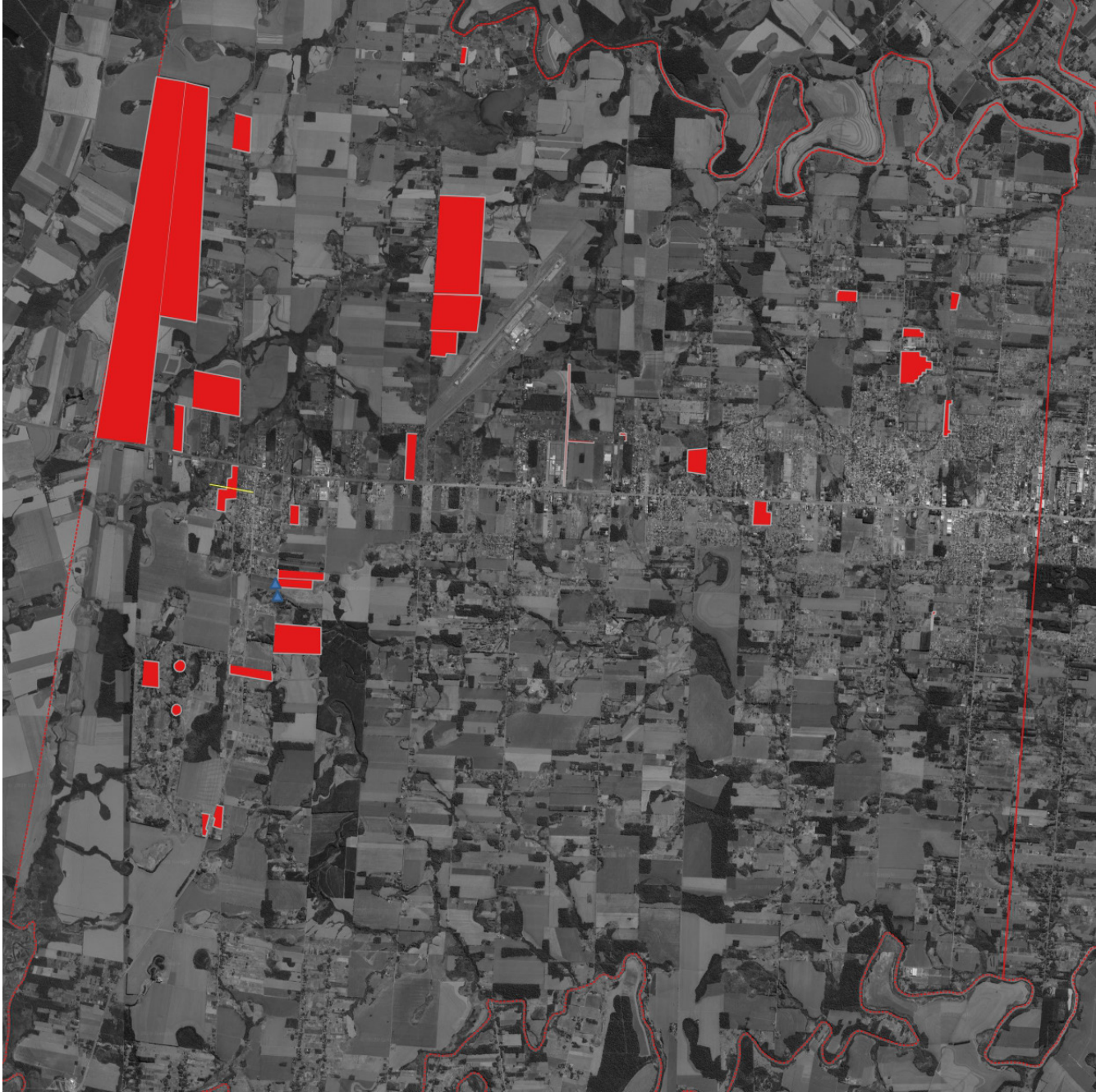
En la realidad de Minga Guazú 7 de cada 10 asentamientos se formaron en los últimos 20 años. En donde solo un 67% cuenta con un acuerdo de compra y venta de las tierras, pero no cuentan con título, el 27% no tienen título de propiedad, ni acuerdo de compra y venta y el 10% señalan contar con recibo de pago. En la mayor parte de los casos, las familias ingresan de forma espontánea y sin previa organización. (RAP, Techo Alto Paraná, 2020).

Para estudiar el territorio de Minga Guazú, tenemos en cuenta que los levantamientos deben trascender de los límites político - administrativos. Entendiendo la dinámica del territorio en su totalidad. La ciudad de Minga Guazú está insertada en una región fronteriza de triple frontera, en donde la desigualdad social se ve presente en los diferentes asentamientos que se encuentran dentro de este territorio. Por eso esta investigación incluye un mapeamiento de los asentamientos precarios en ciudades de la Triple Frontera, siendo la siguiente imagen el primer mapa elaborado en esta escala de territorio que reúne todos los asentamientos en la región.

Indudablemente los asentamientos populares son la estrategia de la población más vulnerable para

ser parte de la ciudades. La casi escasa y/o nula planificación de las mismas ha significado que el crecimiento de la ciudad se ha dado mayormente en zonas periféricas. Que existan asentamientos es una evidencia de la poca garantía de los derechos que los ciudadanos y ciudadanas poseemos. La crisis sanitaria aceleró y colocó sobre la mesa importantes puntos a ser tratados de forma urgente, ya que, las medidas ante la pandemia contradicen las realidades y limitaciones de estos territorios, ya que la multidimensionalidad de la pobreza urbana engloba sus distintas problemáticas que se han explorado en cierta medida en este informe: ausencia del acceso formal a los servicios básicos, precariedad habitacional, entorno con riesgos físicos, oportunidades de acceso a entornos de educación, salud y empleo, entre otras. (RAP, Techo Alto Paraná, 2020).

En este sentido, es importante destacar que el abordaje de estas realidades deben ser llevadas a cabo con la participación de sus habitantes, ya que son ellos quienes conocen las necesidades y prioridades del territorio. La concepción de asentamientos como parte de la ciudad, requiere de una articulación de diferentes sectores para garantizar la inclusión de estos territorios y una mayor equidad entre los distintos grupos de la población.



Mapa: Localización de Asentamientos Precarios en Minga Guazú. Fuente: RAP, Techo Alto Paraná, 2020.

CONSIDERACIONES FINALES

Desde su concepción la ciudad de Minga Guazú ha atravesado por grandes cambios dentro de su estructura urbana, principalmente en su forma de desarrollo y gestión, la práctica de la minga para el desarrollo de la localidad es un ejemplo de cómo el trabajo colectivo ha contribuido a la mejora de la calidad de vida de la población. Desde sus primeros años de existencia, la minga ha sido una forma de trabajo colectivo para la comunidad de Minga Guazú, esta forma de trabajar juntos fue la base de la cultura local y ha sido la clave para el desarrollo y la prosperidad de la población.

En la actualidad, la carencia de un planeamiento urbano estratégico en Minga Guazú ha conducido a la ciudad a una crisis de ordenamiento territorial y ambiental afectando la calidad de vida de sus habitantes. La implementación de un planeamiento urbano eficiente para la localidad debe ser el resultado de un proceso de discusión entre la comunidad, el sector privado, y los organismos públicos. Es necesario que el proceso incluya la consideración de todos los intereses en juego para asegurar un desarrollo ordenado y sostenible. El planeamiento adecuado debe contener una visión para el futuro, así como un diagnóstico de la realidad actual. Esto permitirá la adopción de una variedad de medidas, desde la adopción de nuevas leyes hasta la implementación de una estrategia de desarrollo de infraestructura.

Además, el planeamiento debe considerar los

principios de sostenibilidad, ya que el desarrollo de la ciudad debe estar en armonía con los recursos naturales minimizando los impactos ambientales. También se debe tomar en cuenta la equidad social, para garantizar que las personas tengan acceso a los mismos recursos y oportunidades que los demás.

La dispersión de la mancha urbana además de representar un impacto ambiental negativo, requiere un mayor gasto público para su gestión. Para controlar el crecimiento horizontal exagerado de las ciudades, es necesario adoptar nuevos modelos de planificación, proyectos y regulación, fortaleciendo de esta manera los mecanismos para orientar el mercado inmobiliario y promover el desarrollo de nuevas formas de infraestructura urbana.

La ciudad de Minga Guazú está atravesando por un proceso crucial de desarrollo, por lo que urge la implementación de políticas públicas en ámbitos territoriales, que lleven en cuenta principalmente su historia de formación, el contexto territorial en el que está insertado y el modelo de ciudad que se desea alcanzar a corto, mediano y largo plazo. Para ello, es necesario visibilizar y fortalecer la participación ciudadana en la toma de decisiones locales como una herramienta clave para el desarrollo de la ciudad, porque el acto de Construir Ciudades está en nuestras manos y el poder público debería ser el principal impulsor del desarrollo local.





FOTO: Postales de Minga Guazú, por Javier Martínez.



FOTO: Postales de Minga Guazú, por Javier Martínez.



REFERENCIAS

+ ACIFI. O amigo mora ao lado. 50 anos Ponte da Amizade: Integração impulsiona desenvolvimento do Brasil e do Paraguai. Foz do Iguaçu, v. 5, p. 30-31, marzo, 2015. Disponible en: https://issuu.com/revistaacifi/docs/revista_completa_-_quinta_edicio. Accedido en: 12 oct. 2022.

+ ANGILELI, C. et al. A cidade-mercadoria interiorana fronteiriça. In: ZANDONADE, P. et al. Territórios Interioranos e modos de morar . Pelotas: UFPel, 2021. p. 10 - 30.

+ ANGILELI, C. et al. Educar para planejar e planejar para educar: o caso da Região Trinacional do Iguaçu. In: ASSUMPÇÃO, S. et al. Desenvolvimento sustentável da Região Trinacional do Iguaçu Discursos, interfaces, disputas e conquistas. Foz do Iguaçu: CLAEC, 2022. p. 25 - 61.

+ ANGILELI, C. et al. Favelas da Fronteira Trinacional do Iguaçu. In: ASSUMPÇÃO, S. et al. Desenvolvimento sustentável da Região Trinacional do Iguaçu Discursos, interfaces, disputas e conquistas. Foz do Iguaçu: CLAEC, 2022. p. 381 - 419.

+ ARANTES, Otília Beatriz Fiori e VAINER, Carlos B. e MARICATO, Ermínia. A cidade do pensamento único: desmanchando consensos. Petrópolis: Editora Vozes, 2000.

+ AXIAL CONSTRUCTORA, Residencial del Sol. Disponible en: <https://www.facebook.com/axialconstructorapy>. Accedido en: 10 oct. 2022.

+ BCP, Banco Central del Paraguay. Inversión Directa.

Disponible en: <https://www.bcp.gov.py/anexo-estadistico-inversion-extranjera-directa-i378>. Accedido en: 10 nov. 2022.

+ Cámara de Comercio de Ciudad del Este. Puente de la Amistad. Disponible en: <https://www.facebook.com/camaracomerciocde/photos/1018943828259855>. Accedido en: 09 nov. 2022.

+ CAUSARANO, Mabel. Zona y Región Metropolitana de Ciudad del Este. In: CAUSARANO, Mabel. Dinámicas Metropolitanas en Asunción, Ciudad del Este y Encarnación. Asunción: UNFPA, 2006. p. 105 - 129.

+ CEPAL. Panorama multidimensional del desarrollo urbano en América Latina y el Caribe. Santiago: Naciones Unidas, 2017.

+ CEPAL. Plan de Acción Regional para la implementación de la Nueva Agenda Urbana en América Latina y el Caribe. Santiago: Naciones Unidas, 2018.

+ COHAPAR, Companhia de Habitação do Paraná, 2019. Disponible en: <https://www.sistemas.cohapar.pr.gov.br/PEHISPUBLICO/mapaParana2019.php>. Accedido en: 7 set. 2022.

+ Cómo invertir en Paraguay. ¿Qué es el régimen de maquila y cómo se liquida?. Disponible en: <https://comoinvertirenparaguay.com/?s=maquila>. Accedido en: 10 nov. 2022.

+ COSIPLAN, Cartelera de Proyectos 2017. Argentina: Foro Técnico IIRSA, 2019 - 2018.

+ COSIPLAN, Consejo Suramericano de Infraestructura y Planeamiento. Disponible en: <https://www.iirsa.org/Page/Detail?menuItemId=45>. Accedido en: 26 oct. 2022.

+ COSIPLAN, Sistema de Información de Proyectos. Disponible en: <http://www.iirsa.org/proyectos/>. Accedido en: 28 oct. 2022.

+ DGEEC. Alto Paraná, proyecciones de población por sexo y edad, 2021. Disponible en: https://www.ine.gov.py/Publicaciones/Proyecciones%20por%20Departamento%202021/10_Alto%20Parana_2021.pdf. Accedido en: 08 oct. 2022.

+ Diario La Clave. Centro de Ciudad del Este, con afluencia masiva de compradores. Disponible en: <https://www.laclave.com.py/2020/09/23/cde-perdio-gran-parte-de-su-clientela-que-va-a-uruguay-afirma-empresaria/>. Accesado en: 09 nov. 2022.

+ GAZETA DO POVO. Contrabando na Fronteira Camufla o Tráfico de Pessoas. Disponible en: <https://www.gazetadopovo.com.br/vida-e-cidadania/contrabando-na-fronteira-camufla-o-trafico-de-pessoas-aeq2ovlqrrolc9gtza773q6oe/>. Accedido en: 10 dic. 2022.

+ H2OFOZ. Cursos de Medicina criam polo brasileiro no Paraguai. Disponible en: <https://www.h2foz.com.br/reportagem-especial/cursos-de-medicina-criam-polo-brasileiro-no-paraguai>.

brasileiro-no-paraguai/. Accedido en: 05 nov. 2022.

+ HISTORIA DE MINGA GUAZÚ, Padre Coronel con los Mingueros. Minga Guazú, 05 de mayo 2021.

+ Facebook: Historia de Minga Guazú. Disponible en: <https://www.facebook.com/photo.php?fbid=161585989300528&set=pb.100063473821497.-2207520000.&type=3>. Accedido en: 13 oct. 2022.

+ ITAIPÚ, Avanza revitalización de escuela del Área 4. Disponible en: <https://www.itaipu.gov.br/es/sala-de-prensa/noticia/avanza-revitalizacao-de-escuela-del-area-4>. Accedido en: 11 dic. 2022.

+ MASSA CINZENTA, Construcción Puente de la Integración, 2021. Disponible en: <https://www.cimentoitambe.com.br/massa-cinzenta/itaipu-binacional-e-quem-mais-investe-em-infraestrutura-no-pr/>. Accedido en: 11 dic. 2022.

+ MOPC. Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones. Disponible en: <https://www.mopc.gov.py/>. Accedido en: 10 set. 2022.

+ MOURA, Rosa. Arranjos Urbano-regionais no Brasil: especificidades e reprodução de padrões. Disponible en: <https://www.ub.edu/geocrit/b3w-923.htm>. Accedido en: 24 nov. 2022.

+ MUNICIPALIDAD DE MINGA GUAZÚ, Ordenanza N° 3/2022.

Minga Guazú, 2022.

+ MUNICIPALIDAD DE MINGA GUAZÚ, Plan Estratégico de Desarrollo Turístico de Minga Guazú. Minga Guazú, 2017.

+ MUNICIPALIDAD DE MINGA GUAZÚ, Plan municipal de Desarrollo sustentable. Minga Guazú, 2016.

+ NACIONES UNIDAS. United Nations Conference on Human Settlements : Habitat II. Disponible en: <https://www.un.org/es/conferences/habitat/istanbul1996>. Accedido en: 09 nov. 2022.

+ ONU HABITAT, Implementando los Objetivos de Desarrollo Sostenible a través de la Nueva Agenda Urbana. Disponible en: <https://onuhabitat.org.mx/index.php>. Accedido en: 05 nov. 2022.

+ PA’I CORONEL, UN EJEMPLO DE LUCHA CONTRA LA POBREZA. Franciscan Communications. Tony Frangakis. Paraguay. 6 videos (5 min cada). Disponible en: <https://youtube.list=PLW1DGsv44AInNgbHGIGUMsB7p9eNJdBNP>. Accedido en: 24 set. 2022.

+ PIB, Presença Internacional do Brasil. O Paraguai custa menos. Atrás do custo Paraguai: energia barata, impostos descomplicados e mão de obra abundante atraem indústrias brasileiras ao país vizinho, n 33, p. 34-43, abr/may/jun. 2016.

+ RAP, Techo Argentina, 2016. Disponible en: <http://relevamiento.techo.org.ar/>. Accedido en: 7 set. 2022.

RAP ALTO PARANÁ, Techo Paraguay. Área Metropolitana de Ciudad del Este. 2020.

+ RIBEIRO, D. G. Metamorfoses na cidade: tensões e contradições na produção e apropriação do espaço urbano em Foz do Iguaçu. 2015. Dissertação (Mestrado em Ciências Sociais). Universidade Estadual do Oeste do Paraná, Toledo, 2015.

+ Sakai, P. et al. (2017) Vulnerability Assessment and Adaptation Strategies of the Triangle-City Region, a report by the Climate Resilient Cities in Latin America initiative, Climate and Development Knowledge Network (CDKN) and Canada’s International Development Research Centre (IDRC).

+ SCRIBD. Historia de Minga Guazú. Disponible en: <https://es.scribd.com/book/522006824>. Accedido en: 10 oct. 2022.

+ TECHO PARAGUAY. Disponible en: <https://paraguay.techo.org/>. Accedido en: 7 set. 2022.

+ UH, Diario última hora. Se intensifican las acciones para mejorar imagen de Ciudad del Este: Desorden, peatones, autobuses y vehículos particulares forman gran caos. Disponible en: <https://www.ultimahora.com/se-intensifican-las-acciones-mejorar-imagen-ciudad-del-este-n740128.html>. Accedido en: 12 dic. 2022.

+ YNSFRÁN, Edgar. Un giro geopolítico. El milagro de una ciudad. Asunción: Arandurã, 2012.

