

## SISTEMAS URBANOS Y CIUDADES MEDIAS EN IBEROAMÉRICA

### Editores

Francisco Maturana  
Maria Encarnação Beltrão Sposito  
Carmen Bellet  
Cristián Henríquez  
Federico Arenas

Este libro es parte de las actividades de la *Rede de Pesquisadores sobre Cidades Médias* (ReCiMe) de Brasil, de la Cátedra UNESCO de la Universitat de Lleida, España, "*Ciudades Intermedias y urbanización mundial*" y del Centro de Desarrollo Urbano Sustentable (CEDEUS), Proyecto FONDAF N° 15110020.

INSTITUTO DE GEOGRAFÍA  
PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DE CHILE  
Avenida Vicuña Mackenna 4860, Santiago, Chile  
Fono: +56 223544716

Editor Serie GEOlibros: Rodrigo Hidalgo

SERIE GEOlibros N° 26

Comité Editorial Serie GEOlibros: José I. González Leiva (Pontificia Universidad Católica de Chile), Federico Arenas Vásquez (Pontificia Universidad Católica de Chile), Rafael Sagredo (Pontificia Universidad Católica de Chile), Axel Borsdorf (Universidad Innsbruck), Horacio Capel (Universidad de Barcelona), Sandra Lencioni (Universidad de Sao Paulo) y Carlos de Mattos (Pontificia Universidad Católica de Chile).

La serie GEOlibros es publicada por el Instituto de Geografía de la Pontificia Universidad Católica de Chile con el objetivo de difundir trabajos de carácter geográfico y obras vinculadas al conocimiento espacial y territorial. Todos los textos que ella publica son revisados por el Comité Editorial de la Serie GEOlibros, quién deriva los textos a pares evaluadores ciegos, cuyas observaciones son entregadas individualmente a los autores para su incorporación a los trabajos definitivos.

SISTEMAS URBANOS Y CIUDADES MEDIAS EN IBEROAMÉRICA.

Francisco Maturana, Maria Encarnação Beltrão Sposito, Carmen Bellet, Cristián Henríquez, Federico Arenas (editores)

Diseño y diagramación: Héctor Aguilera – Antonia Gómez

Colaboración en la revisión de textos: Gabriela Bastías

Gestión editorial: Luis Muñoz Villarroel

Fotografías interiores: Esri, DigitalGlobe, GeoEye, i-cubed, USDA, USGS, AEX, Getmapping, Aerogrid, IGN, IGP, swisstopo, and the GIS User Community. © ESRI 2015.

Fotografías aéreas de separadores: ArGIS

Impresión Gráfica LOM

Santiago de Chile

Primera edición: agosto de 2017

ISBN No 978-956-14-2110-3

An aerial, black and white photograph of a wide river valley. The river winds through the center of the valley, which is flanked by steep, eroded hillsides. In the lower portion of the image, a city with a grid-like street pattern is visible, situated at the edge of the valley. The overall tone is dark and atmospheric, with some bright patches of clouds or light reflecting off the water and hillsides.

paraguay

Concepción

## EL ROL DE LAS CIUDADES INTERMEDIAS EN LA NUEVA ESTRUCTURA URBANA DEL PARAGUAY

*Fabrizio Vázquez<sup>1</sup> y Kevin Goetz<sup>2</sup>*

### Resumen

A partir de la década del 2000, el Paraguay asiste a una intensificación de su proceso de urbanización. Por lo tanto, la nueva fase de desarrollo urbano que se pone en marcha es radicalmente diferente a las fases anteriores de urbanización: esta se distingue por la intensidad de su proceso, por la amplitud de su despliegue geográfico y por la proporción de la población que es protagonista de esta transición urbana. La activación de pequeñas ciudades conduce a una reconfiguración de la red urbana paraguaya ya que esta asiste a un fortalecimiento del nivel “intermedio” de centros urbanos.

**Palabras clave:** Red urbana, ciudades intermedias, urbanización, transformaciones regionales.

### Resumo

A partir da década de 2000, o Paraguai assiste a uma intensificação da urbanização. Portanto, a nova fase do desenvolvimento urbano que se põe em marcha é radicalmente diferente das fases anteriores da urbanização: esta se distingue pela intensidade de seu processo, pela amplitude de sua extensão geográfica e pela proporção da população que é protagonista desta transição urbana. O crescimento das pequenas cidades conduz a uma reconfiguração da rede urbana paraguaia já que esta assiste a um fortalecimento do nível intermediário de centros urbanos.

**Palavras chave:** Rede urbana, cidades médias, urbanização, transformações regionais.

Con 61% de población urbana en 2016, Paraguay se encuentra entre los países menos urbanizados de América Latina. La capital Asunción y su aglomeración disponen de poco más de 2.500.000 habitantes en 2016. El Gran Asunción no integraba el grupo de veinte ciudades de más de tres millones de habitantes en Latinoamérica.

El proceso de urbanización del Paraguay se manifiesta de manera tardía respecto de los demás países de la región: asimismo, la población urbana superó a la población rural solamente en 1992. Mientras tanto, en otros países como Argentina o Chile, el peso de la población urbana y rural se invirtió durante la primera mitad del siglo XX (1914 para Argentina, 1940 para Chile). En definitiva, junto con países como Bolivia, Ecuador, Panamá, Nicaragua o El Salvador, Paraguay se encuentra entre los países de transición urbana moderada (CEPAL, 2010), es decir tardía, pero en vías de aceleración.

De hecho, la cantidad de habitantes de las ciudades del Paraguay se ha multiplicado por nueve en los últimos sesenta años, mientras que la cantidad de habitantes del campo sólo se ha triplicado. No obstante, es solamente a partir de la década de 1960 que la población urbana empieza a aumentar de manera sostenida pasando de 34,6% en 1950 a 61% en 2016. La aglomeración de Asunción fue la principal beneficiaria del dinamismo urbano, aunque las regiones fronterizas de Este también experimentaron un inusitado desarrollo de sus urbes, quienes estrecharon lazos con sus respectivas "ciudades gemelas", en su mayoría brasileñas. El crecimiento de estas últimas ciudades fue considerable, a tal punto que se volvieron más importantes que los centros urbanos tradicionales situados en el centro de la región Oriental, entre Asunción y las ciudades fronterizas.

Una de las particularidades del Paraguay radica en los fuertes desequilibrios de su red urbana. Más allá de su principal aglomeración el Paraguay urbano se compone de pequeñas y de muy pequeñas ciudades. Un verdadero vacío existe en materia de ciudades "medianamente pobladas". Injertada en la frontera entre Brasil y Paraguay, sólo Ciudad del Este se impone netamente como una ciudad medianamente poblada, con sus cerca de 400.000 habitantes. Las dos aglomeraciones que la siguen cuentan con menos de 100.000 habitantes, pero se encuentran también situadas sobre líneas fronterizas (con Argentina y Brasil). El resto del país cuenta con ciudades de tamaño muy pequeño (menores a 50.000 habitantes). De este modo, la red urbana paraguaya imprime fuertes desigualdades en términos espaciales y regionales.

Desde un periodo muy reciente, que se podría fijar a mediados de la década de 2000, las ciudades del interior del Paraguay son el escenario de intensas transformaciones. Centros urbanos de pequeño o muy pequeño porte asisten a una metamorfosis de su paisaje, de sus actividades y de sus funciones. En definitiva, una nueva estructura territorial está en gestación, y se apoya en nuevos puntos atractivos que polarizan el espacio: las ciudades. Si la nueva organización económica del territorio (Vázquez, 2011) se apoya en los centros urbanos, la geografía de los nuevos "espacios de vida" también se ve cada vez más influenciada por las urbes. De carácter muy reciente, este fenómeno de urbanización permanece poco explorado y estudiado, más aún si se tiene en cuenta

que no existe una verdadera tradición de estudios urbanos en el Paraguay. La definición y la caracterización de esta singular categoría de ciudades será uno de los principales propósitos de este artículo. Naturalmente, esto exigirá la identificación y la explicitación de los factores que activan este proceso de urbanización.

El objetivo del presente artículo es el de aportar elementos de comprensión y de análisis sobre el fenómeno de urbanización al que asiste el interior del Paraguay. Allí, el despertar de las pequeñas ciudades constituye, por sí solo, una fuerza de “intermediación urbana regional”, ya que las urbes en cuestión equilibrarían las fuerzas que ejercen, por un lado la extensa aglomeración asuncena, y por otro lado las ciudades fronterizas del Este. Sin embargo, queda por analizar en qué medida las ciudades recientemente activadas del interior se vuelven “ciudades intermedias”. Por eso, antes que nada, será indispensable tratar la evolución de la red urbana paraguaya en su conjunto, proponiendo una tipología histórica de ciudades. Esto permitirá poner en perspectiva las diferentes fases de urbanización con la evolución de las características económicas y sociales del país. Posteriormente, se tratará de dar cuenta de los profundos desequilibrios demográficos y espaciales que imprime la red urbana paraguaya. En esta fase del trabajo, sólo se pudo recurrir a la base censal del año 2002, la más precisa y actualizada con que se cuenta en la actualidad<sup>3</sup>.

Para tratar la cuestión de las formas, estructuras y procesos que acompañan al crecimiento de las pequeñas urbes del interior, se recurrió al tratamiento de bases de datos brutas provenientes de los pre-censos de población y viviendas de 2002 y de 2012. Para abordar la cuestión de los cambios en la estructura familiar, o la sorprendente irrupción del consumo, se movilizaron datos de las encuestas permanentes de hogares. Cabe aclarar que no fueron tratadas las informaciones del último Censo Económico Nacional (CEN, 2011) al no poder hacerse análisis comparativos con otras bases de años anteriores. Por último, para abordar cuestiones de carácter más cualitativo, se recurrió a las informaciones extraídas de un largo trabajo de campo compuesto de entrevistas a diferentes actores y habitantes de las ciudades emergentes del interior del Paraguay.

## **El rol y la significación de la ciudad en el Paraguay**

### ***El Paraguay se pierde el tren de la urbanización a fines del siglo xix e inicios del siglo xx***

La conquista española del actual espacio paraguayo se llevó a cabo bajo la lógica de ocupación temporal mientras se buscaba y establecía el camino hacia El Dorado. Sin embargo, muy temprano, en 1542, el descubrimiento de las minas del Perú y sobre todo la determinación de que el oro y la plata saldrían por el norte hacia la metrópoli, dejaron al actual Paraguay en un segundo plano. La Provincia del Paraguay fue un espacio secundario dentro de la conquista española, y los escasos colonizadores se limitaron a las actividades agrícolas así como a la defensa del territorio ante las invasiones portuguesas desde el Este. En este contexto, la fundación de pueblos durante los siglos XVII, XVIII y XIX, siguió un esquema de ocupación del espacio, pero cuyo poblamiento se vio brutal-

mente alterado por la Guerra contra la Triple Alianza o Guerra del Paraguay (1864-1870), que enfrentó a Paraguay, Brasil, Argentina y Uruguay. La guerra generó una mortalidad del 60% de la población total y del 90% de la población masculina del país, reduciendo la población a tan solo 220.000 personas.

El grave impacto sobre la estructura de edades y sobre el volumen de población fue determinante para configurar espacialmente el Paraguay, así como para determinar, al menos en parte, su red urbana conformada especialmente por Asunción como ciudad principal y emblemática desde fines del siglo XIX hasta inicios del siglo XXI.

Además de la guerra contra la Triple Alianza, Paraguay debió enfrentar otra contienda bélica, esta vez con Bolivia con quien no tenía definido los límites internacionales desde el periodo colonial. La Guerra del Chaco (1932-1935) se saldó con una victoria militar paraguaya, pero con una pérdida de 30.000 hombres, agravando la ya difícil situación demográfica del país, que en los últimos 60 años había soportado dos guerras internacionales e innumerables conflictos políticos internos. Finalmente, una guerra civil en el año 1947 provocó que numerosos miembros y parientes del bando perdedor debieran abandonar el país ante el peligro de muerte, desatándose una vez más la pérdida de población.

Para paliar el despoblamiento provocado por las guerras, sobre todo la de la Triple Alianza, el Estado paraguayo había lanzado varios llamados a la inmigración y colonización internacional, desde finales del siglo XIX, de forma a recomponer su stock poblacional y sobre todo a ocupar la gran periferia vacía. A pesar de los esfuerzos, el contingente extranjero que llegó al país fue mucho menor al que se necesitaba, ya que tanto Brasil como Argentina también recibían a inmigrantes, con una oferta de tierras y oportunidades semejantes a las ofrecidas por Paraguay, pero con una mejor ubicación, próxima a los puertos de llegada y por ende mejor vinculada a los centros urbanos nacionales y los mercados. Paraguay se encontraba lejos de los puertos, convirtiendo a la distancia en un hándicap importante para la llegada de población extranjera que por estas razones prefería a Brasil y Argentina.

En retrospectiva se puede afirmar que los diferentes eventos históricos fuertes del país marcaron su estructura demográfica pequeña y que determinaron el esquema de ocupación espacial, eminentemente rural y con muy pocas ciudades hasta mediados del siglo XX. Con este telón de fondo se organiza tímidamente el esquema urbano paraguayo (UNFPA, 2005).

### **Tres modelos de organización urbana inercial**

La ciudad en Paraguay muy pocas veces fue una decisión pública, por lo que el surgimiento, crecimiento y expansión de las mismas se realizó durante muchas décadas según la inercia regional y una lógica de comunicaciones que requería mínimamente de servicios. A continuación se presentan esquemáticamente los tres modelos espaciales.

Los pueblos-puerto: surgieron y se consolidaron en el periodo colonial y consistían en la construcción de la dinámica urbana, aunque muy reducida, directamente asociada al rol de puerto que tenía la misma. Desde la llegada de los españoles hasta el siglo XIX la vía fluvial fue la privilegiada para las comunicaciones y el comercio, razón por la cual los puertos jugaron un rol relevante en la configuración del espacio, puesto que eran las únicas vías de acceso seguro al territorio. De esta forma y sin mediar otras iniciativas de poblamiento, los pueblos-puerto fueron consolidándose paulatinamente a orillas del río Paraguay, donde Asunción se constituyó tempranamente como la ciudad más importante, debido a su antigüedad y base política. Ciudades-puerto como Pilar, Concepción, Villeta y Puerto Rosario, entre otras, completaban el esquema de puertos sobre el río Paraguay. Fuera de estas ciudades, solo existían poblados muy pequeños o proto-ciudades, que recién en la última parte del siglo XX comenzarían a crecer.

Los pueblos-tren: a mediados del siglo XIX se inicia la construcción de la vía férrea para diversificar los medios de transporte y sobre todo para favorecer la ocupación del espacio interior de la región Oriental. El diseño del trayecto del tren se realizó siguiendo los pequeños poblados existentes, con lo que surgieron centros urbanos de consideración, ya que disfrutaban de los flujos que movilizaba el tren. Si bien el tren no reemplazó al barco, puesto que todo el comercio exterior se seguía realizando por vía fluvial, terminó favoreciendo el surgimiento de varios centros urbanos de relevancia que, alimentados por el comercio y el transporte, fueron surgiendo a lo largo de la vía férrea. Por vez primera surgían pueblos con relativo movimiento comercial fuera del espacio tradicional de los puertos, lo que indica que en Paraguay las vías de comunicación se convierten en vectores de poblamiento urbano de forma inercial. Cuando el sistema ferroviario dejó de funcionar, a finales de la década de 1980, los pueblos-tren vivieron un franco deterioro del dinamismo comercial, donde la población comenzó a abandonar estas regiones. Definitivamente los pueblos eran funcionales al sistema de transporte y no lograron construir opciones de crecimiento y desarrollo auto centrado y de forma independiente al modelo de transporte imperante.

Los pueblos-ruta: en la década de 1960 se inicia la instalación de una serie de infraestructura vial que tiene por objeto la conquista y ocupación de la periferia de la región Oriental. La construcción de las rutas pavimentadas logró modificar el patrón de poblamiento y dotar al espacio y a la economía de mayor fluidez. Al igual que en el caso de los pueblos-tren, sucesivos pueblos ruterios fueron surgiendo sobre los ejes viales, confirmando la hipótesis de que las vías de comunicación generan y alimentan centralidades urbanas, pero bajo un patrón lineal. Por lo general, los pueblos-ruta experimentaron un marcado crecimiento poblacional, como resultado del incremento de las actividades comerciales y de servicios que terminaron por atraer a nuevos habitantes. En estas ciudades, una parte no menor de la economía se orienta a los servicios a los que "pasan" por la ruta y atraviesan las ciudades, lo que termina por "alargar" las actividades comerciales así como descentrar la forma y el funcionamiento de las ciudades. Debido al mantenimiento e inclusive expansión de la red vial, el esquema del poblamiento urbano basado en las rutas pavimentadas se ha consolidado en las últimas décadas. En algunas zonas del país han surgido zonas de relativa densificación urbana al costado de la ruta sin



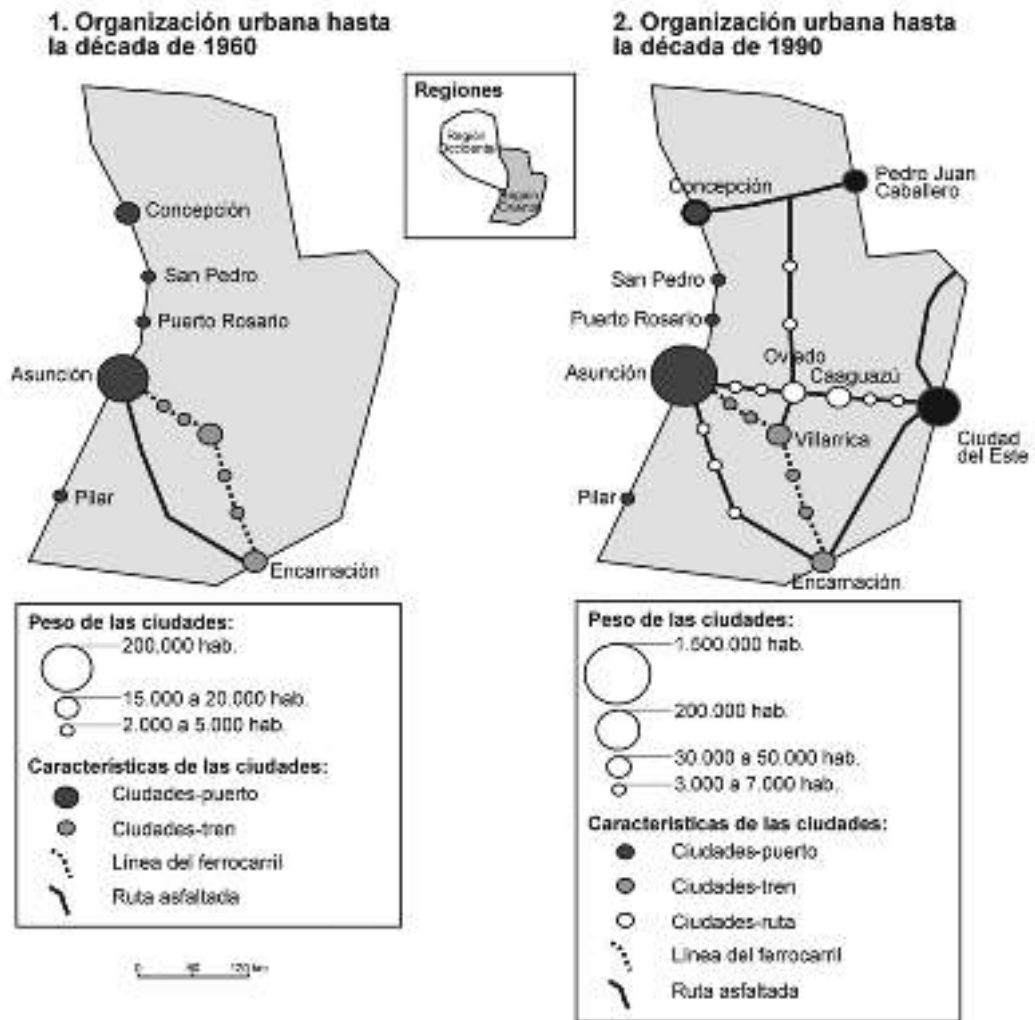
que preexistan ciudades, generando unas dinámicas urbanas “no oficiales” pero que de facto corresponden a pueblos-rutas, debido principalmente al desarrollo del comercio y de los servicios propios de la ciudad, sin que se requiera por ahora la faceta política de la gobernanza urbana.

Las instancias públicas de planificación regional muy pocas veces han incorporado la reflexión sobre el desarrollo urbano en el país, quizás debido a la impronta rural de la vida nacional que se arrastró inclusive hasta finales de la década de 1990. De esta forma, la estructura urbana del Paraguay mantenía el mismo esquema centralizador y concentrador con una ciudad capital que representaba por sí sola el modelo urbano, y una mirada de pueblos pequeños y de escaso crecimiento que no lograban mantener la tensión mínima para generar densidad ni tampoco diversidad de actividades.

Por último, otro tipo de ciudades debe incluirse a la tipología urbana paraguaya. Las ciudades de frontera situadas sobre la línea de división internacional y casi siempre con otra ciudad “gemela” situada del otro lado de la frontera. La mayoría de estas ciudades han surgido tempranamente en la historia del país, como parte del proceso de ocupación del espacio. Sin embargo, en los últimos veinte años algunos de estos poblados pequeños han visto un desarrollo comercial fulgurante como resultado de la especialización en el sector comercial. Así, las ciudades fronterizas paraguayas ofrecen una variada oferta de productos y servicios a los compradores internacionales, es decir de las ciudades y regiones de los países vecinos.

Una lógica de triangulación comercial funciona de forma ininterrumpida favoreciendo el comercio fronterizo debido a que los precios en las ciudades paraguayas son significativamente inferiores a los mismos productos en Brasil o Argentina, debido a una política fiscal paraguaya de importación con tasas muy bajas. Las principales ciudades fronterizas que han logrado un crecimiento de población por efecto del dinamismo comercial son Ciudad del Este, Pedro Juan Caballero, más recientemente Salto del Guaira, y en menor medida Encarnación. Casi la totalidad de estas ciudades es limítrofe con Brasil, país que ha mostrado altos niveles de crecimiento económico y por lo tanto también un incremento del consumo.

Figura N° 1: Modelos de organización urbana inercial



Fuente: Elaboración propia (2016).

En resumen, la organización urbana paraguaya se ha estructurado históricamente por los sistemas de comunicación, haciendo emerger o activarse a pequeños poblados según hayan influido los sistemas de comunicación. Las ciudades surgidas y activadas por el último esquema de comunicaciones, el vial, ha organizado el fenómeno urbano con mayor fuerza, aunque en términos cuantitativos las ciudades-rutas no han logrado imponerse en la estructura urbana, lo que explica la existencia de otros factores que inhibieron el crecimiento y expansión de las ciudades. En efecto, la economía paraguaya, generadora en gran parte de la matriz urbana, ha sido fundamentalmente primaria, es decir agrícola y ganadera. Sin experiencias de sustitución de importaciones que hubieren generado el desarrollo industrial y llevado al crecimiento urbano asociado, las ciudades paraguayas se mantuvieron con niveles naturales de crecimiento, aunque

Asunción concentró las migraciones provenientes de las zonas rurales así como de las urbanas, limitando en cierta forma el crecimiento de las restantes.

El esquema espacial urbano de Paraguay, al menos hasta 1990 se reducía a una lógica de extremos, en uno de ellos Asunción, en el extremo Oeste de la región Oriental, la única ciudad que crecía a ritmo acelerado y, por otro, las ciudades fronterizas que, bajo el modelo de crecimiento comercial, se habían afirmado como ciudades importantes en términos demográficos y económicos, en el extremo Este de la región Oriental. Mientras tanto, las ciudades-ruta solo completaban el escenario urbano, representando más que nada un modelo de ocupación del espacio pero sin modificar el esquema de organización urbana por los extremos.

### **En busca de las ciudades intermedias del Paraguay**

El concepto de "ciudad intermedia" no sólo puede hacer referencia a una categoría estadística de centros urbanos, medida a través de su único peso demográfico. No es suficiente considerar como "intermedias" a aquellas ciudades que aparecerían como medianamente pobladas respecto de los demás centros urbanos de una región o país. En un artículo referencial denominado "*ville moyenne, ville moyen*" (ciudad media, ciudad medio), Michel afirmaba que el definir a las ciudades intermedias solamente a partir de umbrales demográficos no llevaba a otra cosa que a una rígida y discutible categoría estadística (Michel, 1977). El mismo autor se preguntaba si no convendría más bien apuntar a una definición abstracta y relativa, identificando "ciudades intermedias tipo" que ofrecerían valores de referencia. No obstante, es sabido que los métodos del análisis espacial, movilizados en geografía urbana, otorgan una importancia crucial al tamaño de las ciudades porque su peso demográfico sintetiza su posición dentro de un sistema urbano (Pumain, 1982; Guérin-Pace, 1993; Moriconi-Ebrard, 1994). Por eso, para analizar el caso paraguayo, no se podrá pasar de largo un indispensable análisis preliminar sobre el peso demográfico de sus ciudades.

Sin embargo, a partir de la década de 2000, se asiste al despertar de centros urbanos de "muy pequeño" y de "pequeño porte" (5.000 a 50.000 habitantes) situados en el centro de la región Oriental, así como en la región del Chaco, en el noroeste del país (ver Figura N° 1). Así, la fase actual de urbanización que experimenta el Paraguay se caracteriza por el surgimiento y la activación de ciudades que no son necesariamente las más importantes en la jerarquía administrativa ni demográfica. Aunque no se presenten como ciudades "medianamente pobladas", son pequeñas urbes las que completan y construyen un nuevo eslabón de ciudades intermedias en el Paraguay, al menos para la escala paraguaya. El concepto de ciudad intermedia hace referencia a un determinado desempeño funcional de las ciudades y este supone que los centros urbanos ejerzan un rol de "intermediación", entendido éste como la capacidad de activar y desarrollar vínculos estrechos con sus *hinterlands*, sean estos últimos de escala local o regional. En este mismo sentido, según Rabinovitch (2003), las ciudades intermedias deben necesariamente actuar como centros articuladores de la vida económica y social de las regiones. De este modo, para definir a la ciudad "intermedia", el análisis de los roles y de las funciones se

vuelve determinante. Sin embargo, la clave consiste en preguntarse respecto de qué las ciudades hacen intermediación. En definitiva, esta pregunta es la que dará la singularidad a cada tipo de ciudad intermedia.

A continuación, se propone indagar, a partir de los datos del último censo demográfico completo y preciso (2002), cuál es la “sustancia” de las ciudades del interior, buscando si existen algunas ciudades que podríamos calificar de intermedias. Posteriormente, se abordará la fase actual de urbanización del Paraguay, demostrando que las pequeñas urbes en crecimiento adquieren efectivamente un rol de “ciudades intermedias”.

### ***¿Mala distribución o ausencia relativa de ciudades medias en el Paraguay?***

El censo del Paraguay del año 2002 indica que, más allá de las aglomeraciones de Asunción (1.689.850 habitantes) y de Ciudad del Este (331.592 habitantes), ninguna ciudad superaba los 100.000 habitantes. Dentro del extenso grupo de ciudades menores a 100.000 habitantes, sólo dos superaban los 50.000: se trata de Encarnación y de Pedro Juan Caballero, la primera situada en la frontera con Argentina y la segunda en la frontera con Brasil. De este modo, se observa que las cuatro ciudades más importantes del país presentan fuertes disparidades en cuanto a su peso demográfico: según el censo de 2002, la aglomeración de Asunción era seis veces más poblada que la de Ciudad del Este. A su vez, Ciudad del Este era cuatro veces superior a la tercera y a la cuarta ciudad del Paraguay, respectivamente Encarnación y Pedro Juan Caballero. De este modo, el resto de las urbes se presentaban como muy pequeñas, encontrándose todas por debajo de los 50.000 habitantes, aunque en Paraguay eran muy pocas las ciudades que se acercaban a este umbral, estando la gran mayoría por debajo de los 15.000 habitantes.

En el objetivo de identificar y caracterizar a las ciudades medianamente pobladas del Paraguay, se puede optar por una primera elección. Esta consistiría en aislar a la aglomeración asuncena, ocupando ella sola el primer nivel de la jerarquía urbana paraguaya. De este modo, Ciudad del Este, Encarnación y Pedro Juan Caballero se presentarían como ciudades medianamente pobladas y podrían así ser consideradas como “intermedias”. Sin embargo, al encontrarse injertadas en líneas fronterizas, estas tres aglomeraciones tienen un funcionamiento muy particular. Volcadas hacia sus ciudades gemelas, dependen en gran medida de los intercambios de frontera. Además, al ser muy poco numerosas, estas ciudades aparecen como parte de una figura urbana singular: por ende, la tentación de agruparlas y de aislarlas en un segundo nivel de la jerarquía urbana es fuerte.

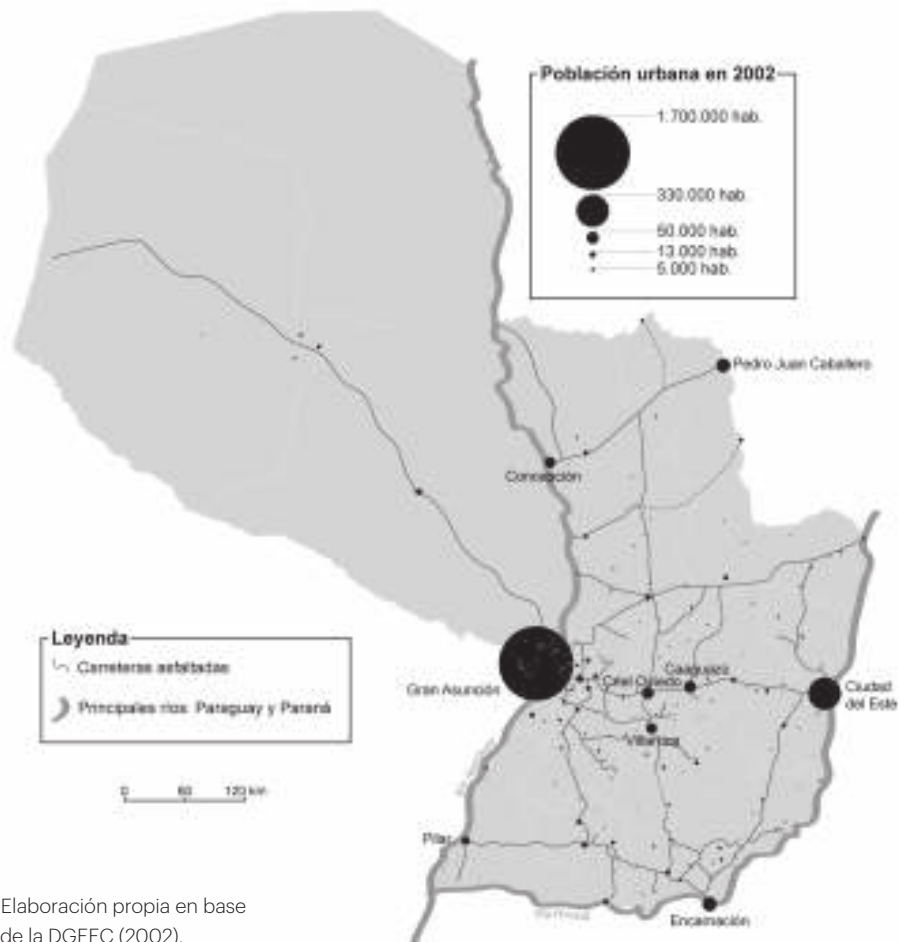
Sin duda, la categoría de “ciudades intermedias” debería más bien buscarse allí donde existe un cierto vacío de centros urbanos un tanto importantes, es decir en la franja central de la región Oriental o en el Chaco. Es justamente allí donde se requiere que los centros urbanos desempeñen un verdadero rol de “intermediación” geográfica. Esta consideración de carácter espacial y geográfico aparece como crucial y gana legitimidad si se recuerda que, en la década de 1960, algunas ciudades del interior geográfico de la región Oriental (tales como Villarrica o Concepción) ocupaban una suerte de segundo nivel de la jerarquía urbana paraguaya, pero respondían, tal como se indicó antes, a las

fuerzas inerciales de las vías de comunicación. En las décadas posteriores (1970, 1980 y 1990), las ciudades fronterizas desplazarían a las primeras y pasarían a ocupar el segundo nivel de la jerarquía. Más allá de Asunción, sólo se encontraba una activa vida urbana en las fronteras. Paraguay no fue solo un país poco poblado, sino sobre todo mal poblado, atendiendo la distribución de la población total y en especial la urbana. La estructura urbana desequilibrada fue durante muchas épocas la manifestación espacial de desajustes demográficos y regionales mayores.

### Paraguay: un país de pequeñas ciudades

En definitiva, más allá de Asunción y de sus aglomeraciones fronterizas, el Paraguay es un país de ciudades pequeñas. La Figura N° 2 muestra claramente los desajustes espaciales en cuanto a la organización urbana, poniendo de manifiesto el “vacío urbano” del interior, por una parte entre Asunción y las ciudades fronterizas y por otra parte en el Chaco.

Figura N° 2: Peso demográfico y distribución de las ciudades en el territorio nacional, en 2002



Fuente: Elaboración propia en base a datos de la DGEEC (2002).

El Cuadro N° 1 permite tomar la medida de esta realidad: este presenta la posición de las ciudades paraguayas categorizadas según su peso demográfico<sup>4</sup>. Las aglomeraciones de Asunción, Ciudad del Este, Encarnación y Pedro Juan Caballero se encuentran en las tres primeras categorías. Entretanto, las tres categorías siguientes engloban a las pequeñas urbes que cuentan entre 5.000 y 10.000 habitantes, 10.000 a 30.000 habitantes y 30.000 a 50.000 habitantes. En el año 2002, cuarenta centros urbanos se encontraban en estas tres últimas categorías y representaban solamente el 18% de todas las ciudades del Paraguay. Mientras tanto, el 81% de las ciudades del país tenían menos de 5.000 habitantes.

**Cuadro N° 1:**  
Posición de las ciudades paraguayas por categorías de peso demográfico, en 2002

Peso demográfico	Cantidad de ciudades	Peso relativo	Principales ciudades de cada sub-grupo
Más de 1.000.000	1	0,4%"	Aglomeración de Asunción (1)
200.000 a 250.000	1	0,4%"	Aglomeración de Ciudad del Este (2)
50.000 a 100.000	2	1%"	Encarnación y Pedro Juan Caballero
30.000 a 50.000	4	2%"	Caaguazú, Cnel Oviedo, Concepción, Villarrica
10.000 a 30.000	7	3%"	San Estanislao, San Ignacio, Villa Hayes, Caacupé, Pilar
5.000 a 10.000	29	13%"	Curuguaty, Horqueta, J.E. Estigarribia, Cnel Bogado, Piribebuy
2.000 a 5.000	57	26%"	Yuty, La Paloma, Pirayú, Ma. Auxiliadora, Capiibary, Fram, Yby Ya'ú
Menos de 2.000	122	55%"	Unión, Yrybucúa, Yhú, Tavaí, Borja, Sapucaí, San Miguel
Total	223	100%"	

(1) Distritos de Asunción, Fernando de la Mora, San Lorenzo, Lambaré, Mariano Roque Alonso, Luque, Capiatá, Limpio, Villa Elisa, Areguá, Itauguá, Itá, Ypacaraí, Ñemby, Villeta, San Antonio, Nueva Italia, Guarambaré.

(2) Distritos de Ciudad del Este, Presidente Franco, Hernandarias y Minga Guazu.

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la DGEEC (2002).

Si se observa al grupo de ciudades de entre 5.000 a 50.000 habitantes, se nota que veintinueve de ellas (es decir el 73%) se presentan como muy pequeñas: estas no superaban los 10.000 habitantes en el 2002. Al mismo tiempo, solo cuatro ciudades tenían entre 30.000 y 50.000 habitantes ese mismo año: se trata de Villarrica, Concepción, Coronel Oviedo y Caaguazú, la primera ciudad-puerto y las restantes ciudades-ruta.

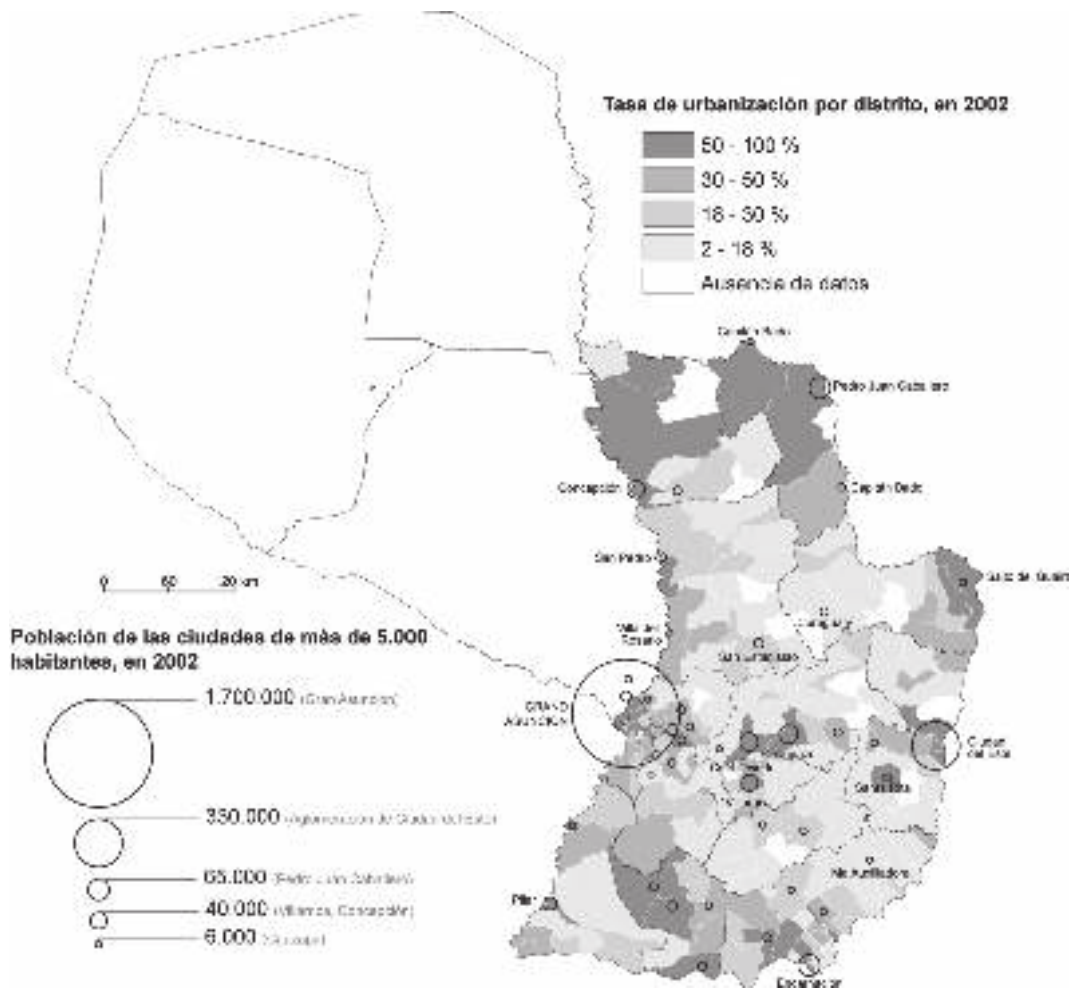
Es interesante comparar el caso paraguayo con el caso uruguayo. Efectivamente, Uruguay también cuenta con una red urbana de carácter macro cefálica y también constituye un país de pequeñas ciudades, pero pequeñas ciudades que son más grandes y afirmadas que las paraguayas. Según el censo de 2004<sup>5</sup>, más allá de su principal ciudad (Montevideo, la capital), Uruguay contaba ocho ciudades entre 50.000 y 100.000 habitantes. Mientras tanto, Paraguay sólo contaba con dos ciudades de este rango. Más abajo en la jerarquía urbana, mientras que Uruguay contaba siete ciudades de entre 30.000 y 50.000 habitantes, Paraguay solo disponía de cuatro. Por último, Uruguay contabilizaba veintitrés ciudades de entre 10.000 y 30.000 habitantes, mientras que Paraguay tenía siete.

***Hasta la década de 2000, las pequeñas ciudades no consiguen desempeñar un rol de intermediación***

A continuación, se propone seguir explorando algunas de las características de la fina y estrecha categoría de ciudades del Paraguay que en el año 2002 contaban entre 5.000 y 50.000 habitantes. La necesidad de distinguir las ciudades de “pequeño porte” (30.000 a 50.000 habitantes) de las ciudades de “muy pequeño porte” (5.000 a 30.000 habitantes), aparece evidente ya que conforman dos grupos de ciudades con tamaños muy disímiles.

Un breve análisis del peso relativo de estas ciudades respecto de su distrito de pertenencia (según el censo de 2002) aporta nuevas precisiones acerca de las características de los centros urbanos en cuestión. En la Figura N° 3 aparecen representadas todas las urbes de más de 5.000 habitantes así como su peso relativo dentro de sus distritos. Se observa que solamente diez de las ciudades estudiadas contaban con una población urbana superior al 50% de la población total de su distrito. Las cuatro ciudades de entre 30.000 y 50.000 habitantes se encuentran en esta posición. Sin embargo, respecto de las ciudades de “muy pequeño porte” (5.000 y 30.000 habitantes), el setenta por ciento de ellas tenía un peso demográfico menor al 50% del total de habitantes de sus distritos. Definitivamente, las dinámicas urbanas no eran lo suficientemente fuertes para atraer a una población rural que aún se encontraba arraigada y muy mal conectada a las ciudades, debido al mal estado de las rutas del interior del país.

Figura N° 3: Ciudades de más de 5.000 habitantes y peso relativo de la población urbana por distrito, en 2002



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la DGEEC (2002).

Es importante señalar que, durante la segunda mitad del siglo XX, la población de las ciudades de “muy pequeño porte” creció a un ritmo menor que la de sus áreas rurales: esto cuestiona seriamente el rol y la influencia que pudieron desempeñar dichas ciudades en sus regiones próximas. Así, según el censo de 2002, sólo las ciudades de “pequeño porte” gozan de una importancia relativa dentro de sus respectivos distritos. El análisis de los saldos migratorios de las ciudades confirma estas apreciaciones. Los ritmos productivos de las diferentes zonas rurales eran muy precarios y estaban mal vinculados con las economías urbanas, explicando en gran parte el escaso impacto regional de los centros urbanos que no constituían espacios de concentración de riqueza ni de consumo sistemático para la numerosa población rural.



Asimismo, el saldo migratorio que registraron las ciudades entre 5.000 y 50.000 habitantes entre 1997 y 2002 aparece como negativo para la mayoría de los centros urbanos, especialmente para los de “muy pequeño porte”. He aquí otra prueba evidente de que, al menos hasta el 2002, la gran mayoría de las ciudades del interior no conseguía imponerse en el escenario regional, a no ser por las pocas ciudades de “pequeño porte” (entre 30.000 y 50.000 habitantes) que alcanzaron a tener un saldo migratorio positivo. Sin embargo, cabe destacar que, si bien las ciudades de “muy pequeño porte” eran expulsoras de población, estas se aseguraban un ritmo de crecimiento positivo y elevado gracias a las altas tasas de natalidad que imperaban de manera general en todo el país (a nivel nacional, la tasa global de fecundidad era de 3,54 en 2002<sup>6</sup>).

Además de estas consideraciones, es necesario aclarar que las urbes del interior del Paraguay siempre se caracterizaron por su débil diversificación económica. Efectivamente, a lo largo de las últimas décadas, muchas de estas ciudades evolucionaron como débiles plataformas administrativas, comerciales y de servicios, cuando muy pocas lograban contar con una activa base económica. Tampoco registraban importantes actividades industriales, a no ser por algunas pequeñas fábricas artesanales o de transformación agro-industrial. Hasta la década de 2000, las principales industrias y fábricas de transformación agro-industrial se concentraban más bien en las inmediaciones de Asunción y en el *hinterland* regional encarnaceno, en el sur del país. En este sentido, se recuerda que el Paraguay sigue siendo un país con niveles muy bajos de industrialización, aunque en los últimos años este sector ha experimentado un crecimiento sostenido.

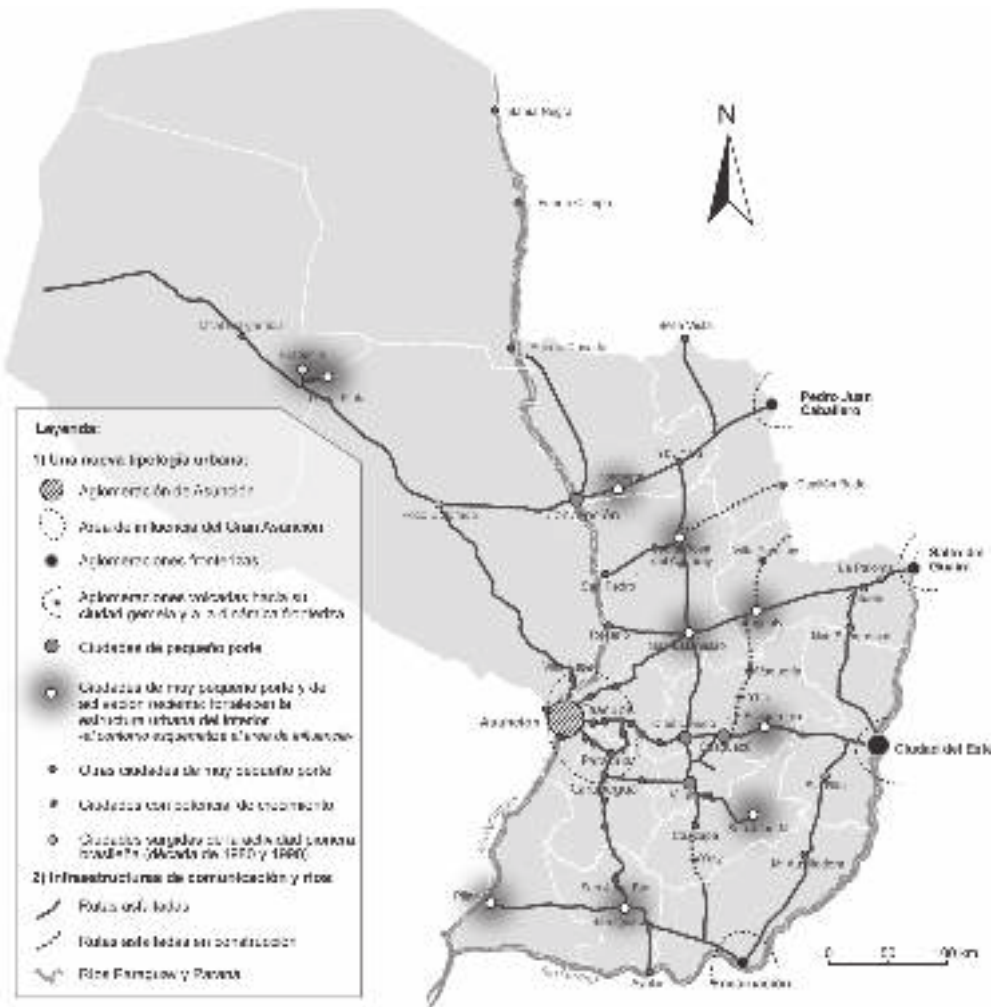
En este contexto, no es extraño que la dependencia respecto de las aglomeraciones de Asunción y de Ciudad del Este se haya hecho cada vez más latente, reforzándose esa tendencia durante la segunda mitad del siglo XX. En definitiva, las únicas puertas del mundo urbano las ofrecían las dos principales aglomeraciones del país. Va por demás decir que la concentración de la oferta de servicios especializados de salud o de educación en la capital del país imponía una recurrencia sistemática a la principal aglomeración. Las cifras hablan por sí solas: entre 1962 y 2002, el área urbana de Asunción capturó el 66,3% del crecimiento urbano del país.

Desde mediados de la década de 2000, numerosas ciudades del interior del Paraguay experimentan una verdadera metamorfosis: esta se expresa a través de transformaciones radicales en sus paisajes, en sus funciones y en sus ritmos de vida. Para comprender el reciente surgimiento de “ciudades intermedias” paraguayas, se deberá movilizar informaciones acerca del rol que desempeñan los centros urbanos en cuestión, caracterizando su funcionamiento, sus dinámicas y sus ritmos de vida. Si se hubiera contado con el fallido censo del 2012, los datos acerca de la evolución del peso demográfico de las ciudades emergentes no hubieran sido suficientes. Efectivamente, es muy probable que las ciudades en cuestión no hayan ascendido en la jerarquía demográfica: aun así su rol se ha modificado por completo, como resultado de transformaciones económicas regionales.

### La entrada del siglo XXI asiste al despertar de las ciudades del interior

De ahora en más, la sociedad paraguaya en vías de urbanización ya no migra necesariamente hacia la ciudad lejana, es decir Asunción, Ciudad del Este o Buenos Aires, sino que la construye o la inventa a proximidad. Consecuentemente, ciertos puntos de la red urbana paraguaya, ubicados entre Asunción y las aglomeraciones de frontera, así como en el Chaco, asisten súbitamente a un cambio de naturaleza y adquieren un nuevo grado de urbanidad. Así, son numerosas las pequeñas ciudades que experimentan una densificación de sus formas y una diversificación de sus funciones, dejando lugar a una nueva "intensidad urbana" (LUSSAULT, 2003). Se puede asumir que los centros urbanos recientemente activados adquieren nada más y nada menos que las características propias de la ciudad misma.

Figura N° 4: Estructura urbana en construcción en las décadas de 2000 y de 2010



### ***De pequeñas urbes aletargadas a ciudades: las manifestaciones de una verdadera “revolución urbana”***

Apenas entrado el siglo XXI, el Paraguay asiste a la llegada de una corriente urbanizadora que se difunde de manera amplia e irreversible. Todos los niveles de la red urbana paraguaya parecen preocupados más o menos intensamente por el proceso de urbanización: tanto los pueblos como las ciudades pequeñas, medianas y grandes experimentan cambios en su paisaje, en sus actividades, así como en sus ritmos de vida. Dichas transformaciones no dejan de manifestarse tampoco en las áreas rurales o alrededor de los ejes de comunicación poblados, tan característicos del Paraguay. En el paisaje es posible percibir una recurrencia de formas, de ambientes y de actividades con nuevas características urbanas. En el proceso en cuestión, numerosas ciudades de “muy pequeño porte” completan, refuerzan y construyen un nuevo eslabón de ciudades intermedias en el Paraguay. Asimismo, es importante mencionar que la construcción del nuevo sistema urbano paraguayo no parece determinada por la jerarquía urbana preexistente y las ciudades de “pequeño porte” no parecen tener una incidencia mayor en la reconfiguración de la red urbana. La relatividad espacial del crecimiento urbano (Michel, 1977) se expresa aquí de manera muy particular.

En primer lugar, se observa una inusitada capacidad de atracción de las ciudades de “muy pequeño porte”, aquellas que justamente contaban con saldos migratorios negativos entre 1997 y 2002. Sin dudas, la disponibilidad de datos actualizados acerca de los movimientos de población hubiera permitido mostrar que dichas ciudades no son igual de expulsoras que en décadas pasadas y que desde algunos años consiguen retener y sobretodo atraer población, especialmente la población rural contigua. Sin embargo, se puede verificar estas afirmaciones a través del análisis del intenso crecimiento económico de las ciudades ya que se trata de un fenómeno concomitante con el crecimiento de la población. Las nuevas actividades económicas que se instalan en las ciudades (bancos, supermercados, hoteles, comercios de electrodomésticos, boutiques, entre otros) emplean a jóvenes provenientes de la ciudad misma o de regiones más o menos alejadas. Por otra parte, la multiplicación de universidades aparece como un poderoso vector de retención y de atracción de los sectores jóvenes de la población.

Aunque no se cuenta con los datos precisos y actualizados acerca de la población de las ciudades del interior, es posible establecer algunas aproximaciones a partir de datos de viviendas relevados en el año 2012, en el marco del pre-censo de población y viviendas. Si bien las ciudades identificadas en 2002 como de “pequeño” y de “muy pequeño” porte siguen siendo urbes de tamaño reducido, estas últimas estarían confirmando su peso demográfico y adquiriendo un cierto “peso específico”.

En un contexto de disminución considerable de las tasas de natalidad a nivel nacional, la población del Paraguay, tanto de sus ciudades como de sus comunidades rurales, asiste a una ralentización de su ritmo de crecimiento demográfico. Así es, por ejemplo, como la aglomeración de Asunción pasó de crecer a un ritmo de 3,4% por año entre 1992 y 2002 a 2,8% entre 2002 y 2015. Sin embargo, las ciudades dinámicas del in-

terior mantienen un ritmo de crecimiento acelerado, aunque ellas también asisten a una drástica disminución de la cantidad de hijos por mujer. Esto deja suponer que el intenso crecimiento poblacional de estas pequeñas urbes se debe cada vez más a su renovada capacidad de atracción. De ahora en más, la población de las pequeñas ciudades del interior crece a un ritmo francamente superior al de las áreas rurales.

Por otra parte, los centros urbanos emergentes experimentan un fenómeno inédito de densificación urbana: aparecen por primera vez construcciones en altura (de dos a tres niveles, como máximo) con una oferta absolutamente inhabitual de edificios-departamentos. Al mismo tiempo que los negocios se disputan las esquinas más atractivas y que se colmatan los espacios céntricos, se desarrollan también nuevas urbanizaciones que trascienden los límites habituales de la ciudad y su tradicional composición en damero. Las empresas inmobiliarias constituyen actores nuevos y abren numerosas urbanizaciones donde se multiplican las viviendas particulares: estos barrios nacientes no siempre cuentan con conexiones adecuadas con el centro y los servicios básicos llegan lentamente, sin que estas deficiencias logren desmotivar a una población que ve en la ciudad nuevas oportunidades e inclusive hasta un destino inexorable.

Finalmente, las ciudades asisten a una importante diversificación de sus actividades comerciales y de servicios, especializándose como pequeños polos terciarios. De este modo, los centros urbanos en cuestión se erigen como espacios atractivos, destacándose francamente respecto de las zonas rurales circundantes. Así, la población rural acude cada vez más a los centros urbanos que se han vuelto referenciales. Las migraciones pendulares se intensifican a la escala del día, y se crea una nueva figura de “usuarios urbanos” quienes son atraídos por los servicios y los bienes ofrecidos en las ciudades. La alta disponibilidad de motocicletas en los hogares del país, sobre todo en los rurales, permite a la población rural acceder a la ciudad, participar de su dinamismo mediante el consumo así como también para vender la fuerza de trabajo.

A partir de un análisis estadístico de los datos del pre-censo de 2002 y de 2012, es posible comparar la evolución de las diferentes actividades presentes en las ciudades en estos diez años de intervalo. Los resultados dejan entrever un incremento significativo de actividades ligadas al consumo, tanto para el equipamiento de la persona, como del hogar. Además, se observa una multiplicación de los servicios vinculados a los rubros agropecuarios y comerciales, que experimentan un gran dinamismo. Así, aumenta considerablemente la cantidad de bancos, financieras, aseguradoras, servicios jurídicos y de contabilidad, entre otros. No obstante, las ciudades emergentes del Paraguay no se presentan como ciudades vinculadas exclusivamente a algún sector económico, sino que expanden sus ofertas de servicios y oportunidades al resto de los sectores. Efectivamente, el dinamismo de las ciudades del interior se debe sobre todo a una suerte de “deseo de ciudad” por parte de la población. Prueba evidente de ello es la multiplicación de universidades: estas señalan que la ciudad se vuelve una plataforma de ascensión social y una etapa en el proyecto de vida.

La instalación de sucursales de los principales bancos del país, así como la llegada de grandes cadenas de venta de electrodomésticos, o la inauguración de novedosos hoteles llama verdaderamente la atención. La oferta en cuestión aparece incluso como desproporcionada respecto del tamaño de las ciudades en que se desarrollan estas actividades. Así, podría decirse que estos centros urbanos adquieren un nivel de radiación y de influencia inversamente proporcional a su peso demográfico: he aquí una de las grandes particularidades de las nuevas ciudades emergentes e intermedias del Paraguay.

Evidentemente, las ciudades de “pequeño porte” (30.000 a 50.000 habitantes) también asisten a esta sorprendente revolución urbana, aunque esta última parece expresarse con mayor intensidad en las ciudades de “muy pequeño porte” (5.000 a 30.000 habitantes). En estas últimas, los cambios ocurridos aparecen como más espectaculares por que tienen lugar sobre fondo de débil dinamismo urbano.

**Cuadro N° 2:**  
Evolución de la cantidad de bancos, financieras, universidades, negocios de electrodomésticos y hoteles en nueve ciudades del interior, entre 2002 y 2012

Peso demográfico	Ciudades	Bancos y Financieras		Universidades		Venta de electrodomésticos		Hoteles	
		2002	2012	2002	2002	2012	2012	2002	2012
30.000 a 50.000	Coronel Oviedo	10	10	6	13	11	19	15	17
	Caaguazú	3	8	4	9	8	12	6	12
	Concepción	5	7	4	9	3	8	9	20
10.000 a 30.000	San Estanislao	3	8	3	9	5	11	6	12
	San Ignacio	7	9	3	6	1	4	7	13
	Caacupé	3	6	3	6	0	4	7	7
5.000 a 10.000	Curuguaty	1	7	1	7	2	4	5	14
	Santa Juan Nepomuceno	1	5	0	4	1	7	5	8
	J. E. Estigarribia	4	9	1	1	3	8	2	6

Fuente: Elaboración propia a partir de datos del Pre-censo 2002 y 2012, DGEEC.

El siguiente cuadro muestra claramente que la difusión de actividades económicas como los bancos, las financieras, las universidades, los comercios de electrodomésticos o los hoteles se hace casi independientemente del peso demográfico de las ciudades. Esto indica que en el Paraguay el sistema de centralidades y de puntos atractivos se recompone y que surgen nuevas polaridades cuyas fuerzas se reequilibran. La recomposición de la trama rutera del Paraguay juega aquí un papel determinante pero no decisivo

en el surgimiento de las centralidades urbanas. El mapa N° 5 muestra la evolución de la red de rutas asfaltadas en el Paraguay desde 1975: la misma ha experimentado una importante densificación. La localización de las ciudades en regiones de mayor o menor dinamismo económico también actuará como un factor clave en el grado de crecimiento de las mismas.

Así, en Paraguay, las ciudades que actúan de “intermedias” aparecen como centros urbanos de “muy pequeño porte”. Por su parte, los centros urbanos de “pequeño porte” no dejan de ejercer un rol de intermediación: lo novedoso para ellas es que se refuerza su capacidad de atracción y, sobre todo, que ya no son las únicas urbes activas en el escenario regional. Las ciudades de “pequeño porte”, tales como Concepción, Coronel Oviedo, Caaguazú, o Villarrica, se ven incluso desplazadas o competidas por las ciudades de “muy pequeño porte”, como son San Estanislao, Curuguaty, Santa Rosa del Aguaray, San Juan Nepomuceno, San Ignacio, entre otras. Estas urbes comandan regiones donde se superponen diferentes modelos productivos. Uno de ellos es el modelo de la agricultura de escala familiar, cuyos actores ingresaron recientemente a la economía monetizada y del consumo. En estas mismas regiones de tradición campesina, irrumpen otras actividades agropecuarias con altos niveles de competitividad: se trata por ejemplo de la ganadería semi-intensiva y de la agricultura tecnificada (soja, maíz, trigo, canola, sorgo, entre otros productos).

La reconfiguración del sistema de centralidades provoca indefectiblemente una modificación en la jerarquía e importancia de dichas centralidades. Evidentemente, las recomposiciones recientes de la red vial modifican los flujos de desplazamiento de hombres y de mercaderías, al mismo tiempo que activa nuevos puntos nodales. Así es como San Estanislao o Santa Rosa del Aguaray se encuentran en nodos centrales que compiten con los nodos centrales preexistentes. Estas modificaciones espaciales provocan incluso un fenómeno de migraciones desde ciudades tradicionales y de “pequeño porte” (ciudades tren, ciudades puerto, o ciudades ruta) hacia las ciudades emergentes de “muy pequeño porte”.

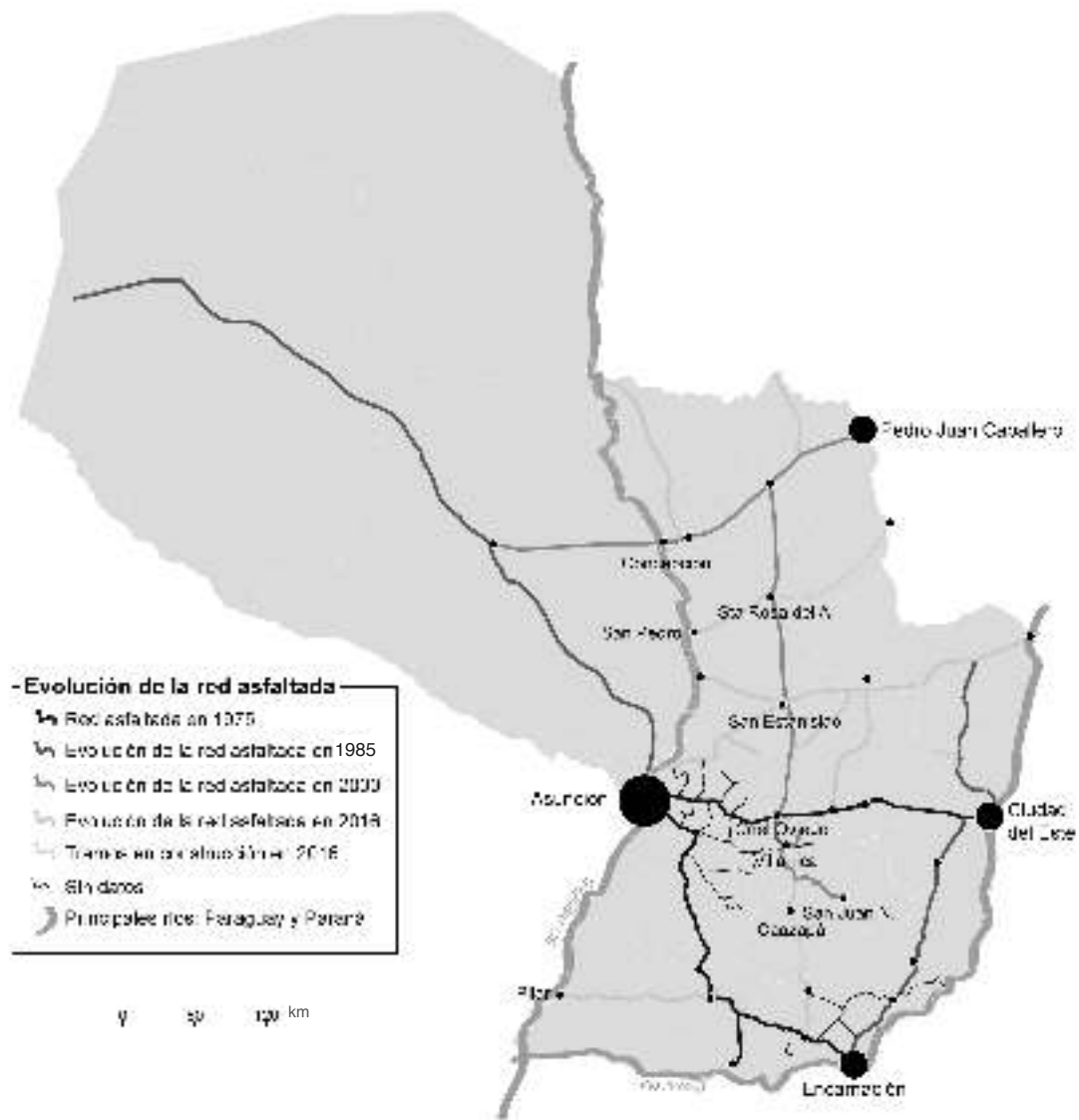
En las ciudades del Norte de la región Oriental, los actores económicos ponen de manifiesto la construcción de las rutas como vectores de desarrollo urbano: es particularmente el caso de San Estanislao, Curuguaty o Santa Rosa del Aguaray, donde la llegada de las nuevas arterias asfaltadas es vista como un hito en la historia reciente de estas urbes. No obstante, la situación privilegiada de las ciudades en la red de rutas asfaltadas no constituye un elemento determinante para que estas se activen y refuercen su capacidad de atracción. Así es como algunas ciudades que no vieron modificarse su nivel de accesibilidad también lograron experimentar intensos procesos de diversificación económica. Es el caso de Horqueta, de J.E. Estigarribia o de San Juan Nepomuceno. En todos estos casos, el aumento de la capacidad de consumo de la población rural circundante actúa como un factor clave, aunque otros elementos intervengan en el proceso, tales como una excepcional representación de actividades agro-industriales en el caso de J.E. Estigarribia, por ejemplo.

Cuadro N° 3:  
Características de la red urbana del centro geográfico de la región Oriental

	Lista de ciudades	Características
Ciudades fronterizas	Ciudad del Este, Pedro Juan Caballero, Salto del Guairá, en menor medida Encarnación	Esta categoría de ciudades experimenta una reciente crisis del comercio fronterizo, que pone en duda la perennidad de este modelo urbano
Ciudades de «pequeño porte»	Coronel Oviedo, Caaguazú, Concepción, Villarrica, Pilar	Estas ciudades constituyen las antiguas ciudades-puerto, ciudades-tren o ciudades-ruta. Su posición relativa en la red de infraestructuras es variable, y no experimentaron cambios significativos en la última década. Algunas experimentan dinamismo y consiguen ejercer un cierto rol de intermediación
Ciudades emergentes de «muy pequeño porte»	San Estanislao, Santa Rosa del Aguaray, Curuguaty, San Juan Nepomuceno, J.E. Estigarribia, San Ignacio, Horqueta, Maria Auxiliadora	Estas ciudades se presentan como las ciudades otrora marginadas y periféricas. Por eso ninguna de ellas mereció el rango de capital departamental. En la actualidad, estas ciudades experimentan una inusitada diversificación de sus actividades comerciales y de servicios. Su capacidad de atracción se vio multiplicada. Su posición en la red de rutas asfaltadas y en el escenario económico regional juega aquí un papel clave
Otras ciudades de pequeño porte	Caazapá, San Juan Bautista, San Pedro del Ycuamandiyú, Paraguarí, Carapeguá	A menudo estas ciudades se presentan como “tradicionales” y su importancia histórica les valió (a muchas de ellas) el rango de capital departamental. Algunas de estas ciudades consiguen adquirir cierto dinamismo

Fuente: Elaboración propia (2016).

Figura N° 5: Evolución de la red de rutas asfaltadas en el Paraguay desde 1975



Fuente: Elaboración propia en base a fuentes diversas (ver bibliografía).

### Factores del crecimiento urbano y funciones de intermediación

La función de “intermediación” que adquieren las ciudades del interior se manifiesta a través de la integración de las mismas a las corrientes económicas y sociales que experimenta el Paraguay a partir de la década de 2000. Anteriormente, las ciudades del interior se caracterizaban por evolucionar como islotes, casi a “contra-corriente”: la conexión con el mundo exterior y con las dinámicas de desarrollo nacional eran muy esca-



sas. En la actualidad, el modelo urbano en construcción está estrechamente ligado a los movimientos económicos y sociales que desde hace menos de dos décadas modifican por completo el rostro de la sociedad y de la economía paraguayas.

Así, el surgimiento de centros urbanos se debe a dos fenómenos concomitantes: por una parte, la transición demográfica que experimenta el Paraguay se acompaña de cambios sociales y culturales que terminan por alimentar a las ciudades. Por otra parte, la expansión del consumo, la apertura de mercados y los procesos de integración regional son elementos clave cuya logística requiere necesariamente la presencia de centros urbanos articuladores. Ambos fenómenos se conjugan para convertir a los centros urbanos en plataformas que pesan fuertemente en la organización regional.

### ***La modernización de la sociedad y la transición demográfica***

El proceso urbanizador del interior del Paraguay nada tiene que ver con el proceso que conoció el continente europeo desde el siglo XIX o el continente americano a inicios del siglo XX. Tampoco tiene que ver con el proceso de urbanización que conoció el mismo Paraguay durante la segunda mitad del siglo XX. En el interior del país, la urbanización física no precede al fenómeno de urbanización sociológica y el surgimiento de ciudades aparece antes que nada como la manifestación espacial de una sociedad en mutación.

Efectivamente, un proceso de “urbanización sociológica” parece actuar en la base de la pirámide, imprimiendo una nueva organización de los espacios de vida<sup>7</sup>. En efecto, como mencionan Chaléard y Dubresson acerca del caso de la urbanización de Costa de Marfil, las ciudades intermedias del Paraguay no son simples receptáculos para la llegada de personas en búsqueda de un empleo: el deseo de experiencia urbana y ciudadina son ciertamente más determinantes en el proceso de atracción urbana (Chaléard y Dubresson, 1989).

Un primer elemento a tener en cuenta es que el Paraguay atraviesa actualmente la segunda fase de su transición demográfica, que constituye un proceso complejo en el que se ponen en marcha transiciones de orden cultural, social y espacial. Según Wilburg Zelinsky (1972), durante la transición demográfica tiene lugar una cierta “progresión” de la sociedad hacia un estado más “avanzado”, donde se impone la movilidad personal, entendida ésta como la ampliación de las gamas de opciones de localización y de estructuración de la vida de cada uno. La disminución de las tasas de natalidad y de la cantidad de hijos por hogar, la apuesta por los estudios universitarios o el aumento de los empleos terciarios son algunos de los signos evidentes de estas transformaciones. Estas últimas terminan por alimentar el fenómeno de urbanización, que no es un simple elemento contextual, sino que aparece como un irreversible efecto espacial de la transición demográfica.

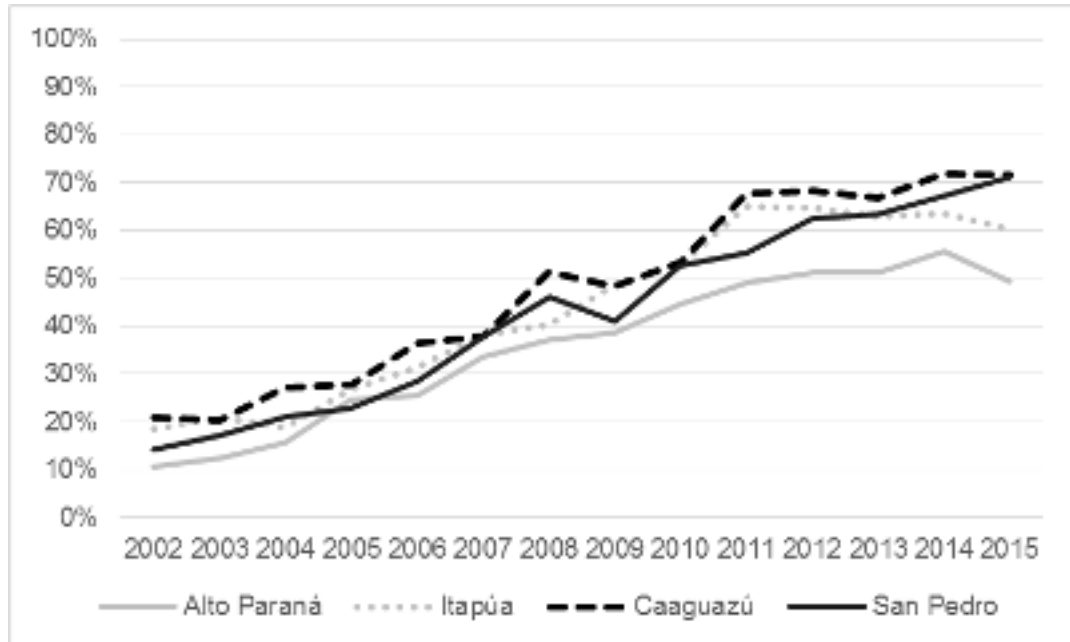
La expansión del consumo traduce indefectiblemente una suerte de “modernización” de la sociedad: es un proceso inherente a la fase actual de urbanización y se acom-

pañña de una profunda modificación de los modos de vida y de las aspiraciones sociales. Refiriéndose al intenso movimiento de urbanización en la Francia de post segunda guerra mundial, Edgar Morin hablaba de "revolución del consumo" (Morin, 1967). Este término podría ser apropiado para el caso paraguayo, en especial para aquellas regiones que hasta hace poco permanecían al margen de la economía monetizada, y que evolucionaban incluso según una suerte de modelo pre-capitalista. Es el caso del centro de la región Oriental y del Chaco paraguayo que hace menos de dos décadas se caracterizaban por su débil competitividad económica, por su limitado acceso a mercados, y por prácticas agrícolas esencialmente destinadas al autoconsumo.

Las Encuestas Permanentes de Hogares (EPH) señalan de manera inesperada que, a partir del año 2005, las familias urbanas como rurales del interior del país acceden a una multitud de bienes de consumo (motocicletas, automóviles, celulares, lavarropas, heladeras, aires acondicionados, entre otros), lo que modifica sustancialmente los modos de vida de la población. En efecto, se intensifican los desplazamientos, se produce una relativa liberación de las mujeres respecto de las tareas del hogar, se imponen las telecomunicaciones a distancia, etc. Al mismo tiempo que la sociedad paraguaya se urbaniza, es todo un sistema de objetos el que se pone en marcha para el consumo y el acceso a servicios: los mecanismos de transacción monetaria (Financieras, Western Union, Tigo Money, NSA<sup>9</sup>) aportan el aceite necesario para los engranajes del sistema. La organización económica del territorio se ha visto profundamente alterada: se han diversificado e intensificado las actividades agropecuarias en regiones otrora marginadas de las dinámicas socio-económicas nacionales. Estas regiones reconfiguradas construyen un dispositivo que se apoya en centros logísticos que son las ciudades: esto es sin dudas lo que explica que algunas urbes experimenten cambios más abruptos que otras de mayor tamaño.

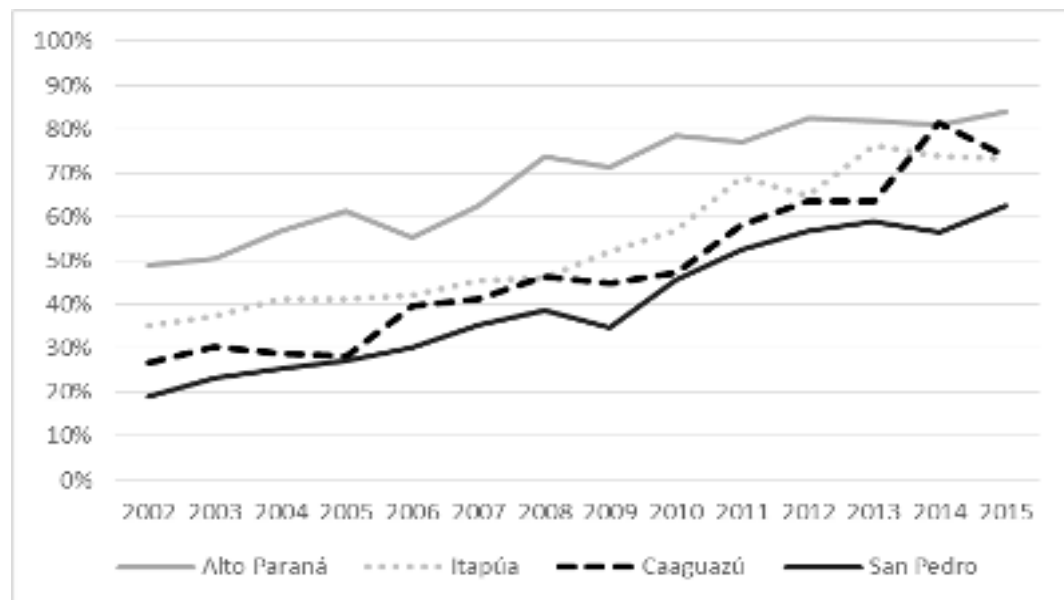
Los gráficos que se presentan a continuación presentan la evolución de la tenencia de bienes como motocicletas, lavarropas y celulares. El crecimiento observado en los departamentos de Alto Paraná, Itapúa, Caaguazú o San Pedro<sup>9</sup> es considerable. Efectivamente, se observa que el porcentaje de hogares que cuenta con motocicletas, lavarropas, o celulares es creciente, y que los departamentos del interior (más allá de Asunción y de Central) experimentan un aumento considerable de sus tasas.

Gráfico N° 1: Porcentaje de viviendas que cuentan con motocicletas, entre 2002 y 2015, por Departamento



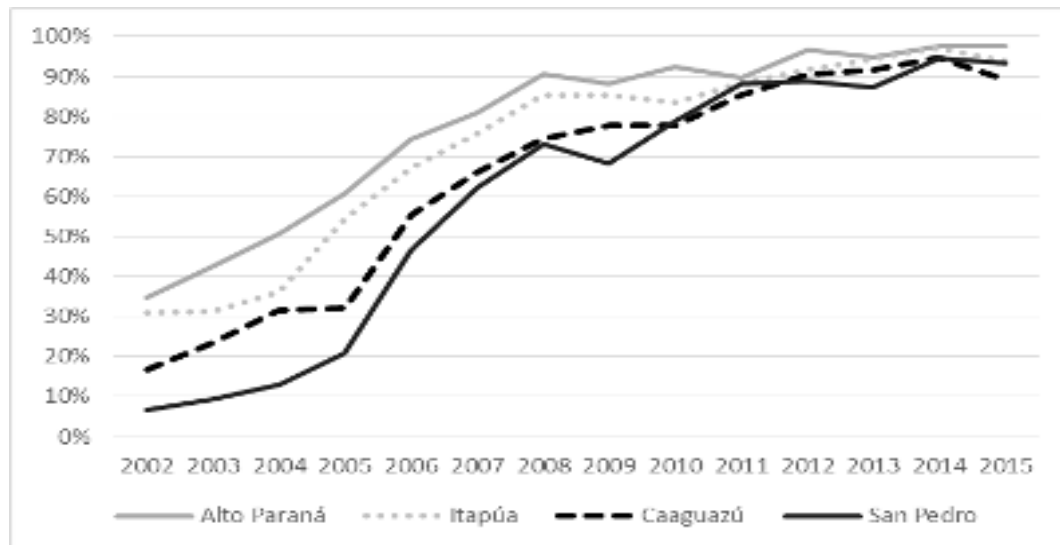
Fuente: Elaboración propia a partir de datos de las Encuestas Permanentes de Hogares (2002-2015).

Gráfico N° 2: Porcentaje de viviendas que cuentan con lavarropas, entre 2002 y 2015, por departamento



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de las Encuestas Permanentes de Hogares (2002-2015).

Gráfico N° 3: Porcentaje de viviendas que cuentan con celulares, entre 2002 y 2015, por Departamento



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de las Encuestas Permanentes de Hogares (2002-2015).

### **La expansión de las cadenas de producción agropecuaria: sustrato fértil para el crecimiento urbano**

Sin lugar a dudas, el proceso actual de urbanización del interior del Paraguay no hubiese tenido la misma intensidad ni las mismas formas sin la expansión de los mercados agropecuarios y sin el desarrollo de sus importantes cadenas de producción. En este sentido, en su obra *Civilización material, Economía y Capitalismo*, Fernand Braudel afirmaba que “no hay ciudad sin mercado y no hay mercados regionales o nacionales sin ciudades” (Braudel, 1979). En Paraguay, la década de 2000 constituye una etapa de transición en la evolución de la región Oriental del Paraguay y aparecen los primeros signos de una disminución de las asimetrías de desarrollo entre las tres zonas funcionales (Asunción y área de influencia; Extremo Este de la región Oriental; Centro de la región Oriental) que se distinguían hace muy poco por la naturaleza de sus actividades (Vázquez, 2011).

En primer lugar, a partir de mediados de la década de 1990, se asiste a una muy importante expansión de la agricultura tecnificada y mecanizada (producción de Soja-Trigo-Maíz, esencialmente), cuya frontera agrícola se expande de Este a Oeste, llegando incluso a irrumpir en ciertas zonas del Chaco paraguayo. Por su parte, la actividad pecuaria adquiere niveles inusitados de competitividad: la expansión del hato vacuno llega a los catorce millones de cabezas y el Paraguay alcanza el noveno puesto entre los primeros países exportadores de carne vacuna.

Además, la producción agrícola campesina consigue vincularse exitosamente a numerosas cadenas productivas, como ser la industrialización de la mandioca, de la caña dulce, de los cítricos, o del mburucuyá, así como la exportación de sésamo al Japón, o de banana y piña a Argentina. Así, durante la primera década del siglo XXI, la economía campesina contó con condiciones favorables para el acceso a mercados. Paradójicamente, esta época coincide con la aparición de los primeros signos de debilitamiento demográfico de los campos paraguayos, lo que conduce a una drástica disminución de la mano de obra para la agricultura familiar. Así, la activación de una multitud de modelos productivos (agricultura tecnificada, ganadería semi-intensiva, producción de escala familiar campesina) participa activamente en la emergencia de ciudades, adquiriendo éstas un rol de plataformas logísticas de oferta de bienes y servicios para la producción.

El impacto de las actividades agropecuarias sobre la urbanización del interior del Paraguay nos aporta diferentes elementos de comprensión. Primeramente, la llegada de comercios y servicios vinculados al sector agropecuario contribuyen a diversificar las actividades económicas de la ciudad, favoreciendo también el consumo y el crecimiento demográfico. De este modo, es posible sostener que el desarrollo del sector agropecuario ha desempeñado un papel determinante en la activación de centros urbanos: este ha generado un aumento considerable de los ingresos directos e indirectos, acelerando la monetización de la economía. El rol de la actividad agropecuaria en el dinamismo urbano se presenta también como una interrogante de carácter fundamental y reviste la naturaleza del enigma sobre cuál de los dos procesos surge primero. En este caso en particular, se considera que la economía agropecuaria actúa como un factor esencial en la monetización de la economía y en el crecimiento urbano, pero que no se presenta como un componente condicionante de la fase actual de urbanización.

En segundo lugar, se observa que los centros urbanos que adquieren mayor dinamismo y vigor son aquellos que cuentan con grados importantes de diversificación económica. Este dinamismo económico aportado por las actividades agropecuarias sostiene el crecimiento de las ciudades y es allí donde se manifiestan más radicalmente las mutaciones y los efectos socio-económicos de una sociedad que se urbaniza. Evidentemente, la organización de la "logística urbana" vinculada a las economías agropecuarias regionales se traduce por una jerarquización de las ciudades: aquellas urbes más accesibles y mejor posicionadas son las que actúan como centros privilegiados, en detrimento de otros.

Un factor extra es que las ciudades emergentes e intermedias muestran un mayor dinamismo urbano y crecimiento que las ciudades tradicionales que coexisten en las diferentes regiones. En líneas generales, se observa que las ciudades recientemente dinamizadas aparecen como mucho más activas que la mayoría de las capitales administrativas departamentales tradicionales, que gozan de la burocracia pública. A menudo, estas últimas aparecen mal conectadas en la red vial y se encuentran alejadas de las regiones más activas en la economía nacional. Así es como la mayoría de las ciudades tradicionales y capitales departamentales son antiguas ciudades-puerto (Concepción, San Pedro del Ycuamandiyú) o ciudades-tren (Paraguarí, Villarrica, Caazapá) y se encuentran

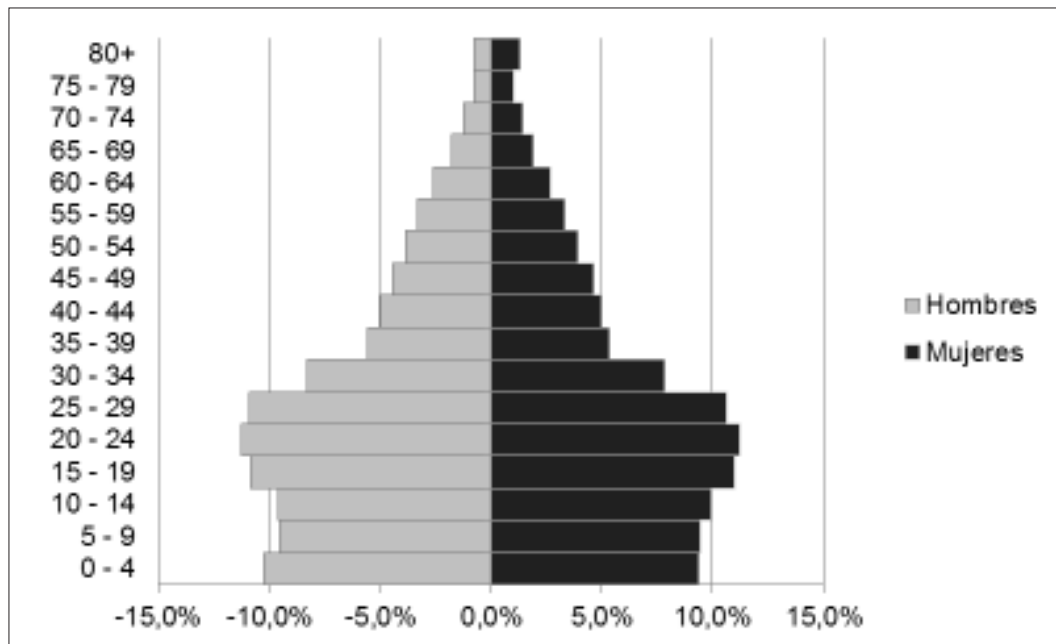
en regiones de menor dinamismo económico agropecuario. De este modo, las ciudades intermedias representan la irrupción de la economía, la integración a los mercados y la emergencia del consumo, por sobre las adormecidas ciudades capitales departamentales. El Estado, cuando participa de la vida económica y urbana, no lo hace a través de las ciudades, sino más que nada como instalador de infraestructura vial y equipamientos sociales que sirven, y mucho, para favorecer y sostener la emergencia urbana.

### ***El vínculo estrecho entre ciudades intermedias y universidades: riesgos y desafíos***

Todo indica que desde la década de 2000 las ciudades intermedias del interior subieron a una suerte de “ola universitaria”. Efectivamente, este servicio se ha generalizado en las ciudades, reteniendo y atrayendo contingentes considerables de jóvenes quienes apuestan por los estudios superiores. En definitiva, para los centros urbanos del interior, el desarrollo de una oferta de educación terciaria se presenta como una verdadera oportunidad ya que les permite emanciparse de las grandes urbes como Asunción o Ciudad del Este. Recientemente, en términos de oferta universitaria, las ciudades de “muy pequeño porte” se independizaron de las ciudades de “pequeño porte”.

Realizando cálculos aproximativos, se puede estimar que en una ciudad de “muy pequeño porte”, como la de San Estanislao (13.202 habitantes en 2002 y alrededor de 18.000 habitantes en 2012), habría cerca de 3.000 estudiantes universitarios. Va sin decir la importancia de la educación terciaria en las ciudades, que generan además un sinnúmero de actividades económicas inducidas (servicios de comedores, negocios especializados, oferta de alojamiento, entre otros). De este modo, las ciudades parecen literalmente “surfear” sobre una “ola universitaria” que se debe esencialmente a la importancia que adquirió el segmento joven de población que se encuentra en edad de realizar estudios universitarios. La siguiente pirámide de edades señala que el grupo de edad más representado en las ciudades del interior es el de 20 a 24 años (11,3 % de la población total). Si se toma la población de entre 15 y 29 años, se observa que esta representa el 33 % del total.

Gráfico N° 4: Pirámide de edades de la población urbana del interior del Paraguay, en 2015

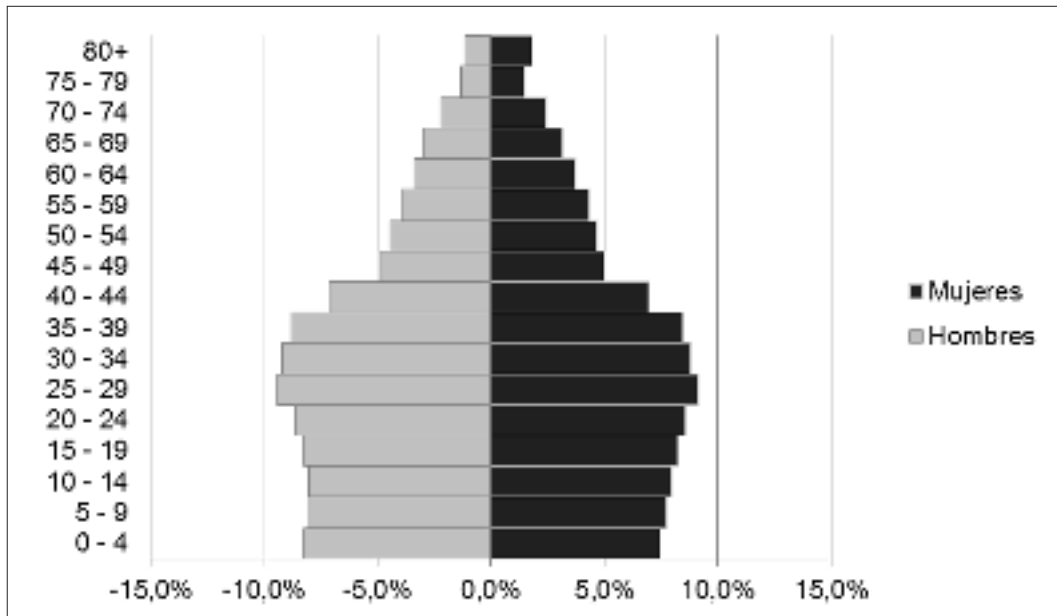


Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la DGEEC (2015). A la "población urbana nacional" se ha restado la población de Asunción y del departamento Central.

Aunque es quizás muy pronto para analizar las condiciones de la posterior inserción de los estudiantes universitarios en el mundo laboral, es posible afirmar que las universidades juegan dos roles bien distintos. En primer lugar, pareciera que las universidades ofrecen la oportunidad de adquirir un cierto "estatus social", que sirve como llave de entrada a la vida urbana. Por ende, son numerosos los estudiantes que obtienen un título sin importar la naturaleza del empleo al que podrían aspirar posteriormente. En segundo lugar, las universidades no siempre responden a la demanda del mercado, que requiere de profesionales calificados para asumir ciertos empleos (gerente comercial, vendedores, administradores, enfermeros, juristas, abogados, contadores, etc.).

Esto lleva necesariamente a preguntarse acerca del rol potencial que podrían desempeñar las universidades en el desarrollo económico, social y cultural de las ciudades. Por el momento, todo indica que la opción universitaria ha sido sub-explotada. Más aún, al observar la pirámide de edades de la población de las ciudades del interior para el año 2025, es de temer que la "ola universitaria" habrá pasado de largo. Dentro de menos de diez años, el porcentaje de jóvenes de entre 15 y 29 años se reducirá a 26%, es decir siete puntos porcentuales menos respecto del año 2015.

Gráfico N° 5: Pirámide de edades de la población urbana del interior del Paraguay, en 2025



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la DGEEC (2015). A la "población urbana nacional" se ha restado la población de Asunción y del departamento Central.

## Conclusiones

Durante los últimos años, es decir a partir de mediados de la década de 2010, se asiste a una cierta crisis del sector agropecuario. La caída de los precios de las principales materias primas (soja, trigo, maíz, sésamo, mandioca, chíá, entre otros) afecta a las cadenas productivas que vinculan tanto a los grandes, medianos o pequeños productores. Sin lugar a dudas, esta situación tiene un impacto significativo en las actividades comerciales de las ciudades (con variaciones según las urbes), al ver resentidas la actividad económica. Por eso, se impone con fuerza la interrogante acerca del grado de dependencia de las urbes respecto de las actividades agropecuarias.

En primer lugar, es de notar que si las ciudades se ven afectadas por una situación económica que impacta toda la economía nacional, es porque estas se ven integradas a los circuitos y al contexto económico: en definitiva, la relación campo-ciudad se ha vuelto mucho más intensa. En segundo lugar se observa que, a pesar de la crisis temporal del campo, las ciudades consiguen mantener un cierto dinamismo. Efectivamente, las urbes en cuestión adquieren un peso específico tanto en términos demográficos como económicos. Es importante aclarar aquí que el fenómeno de urbanización está lejos de constituirse en un simple fenómeno económico. En otras palabras, la crisis coyuntural del sector agropecuario, por más que provoque un agotamiento relativo de los flujos monetarios y de los ingresos, no terminará por apagar a la ciudad. Definitivamente, las ciudades se han echado a andar solas: su evolución ha tomado una nueva forma. Los



modos de vida urbanos y la condición citadina ya están perenemente instaladas. Sin lugar a dudas, la diversificación de las economías urbanas debería constituir un objetivo importante en la formulación de políticas públicas regionales.

Al analizar la naturaleza de las nuevas actividades que se han instalado en las ciudades del interior a partir de la década de 2000, se constata que predominan las de carácter privado: servicios de telecomunicaciones, servicios financieros, transferencias de efectivo, servicios vinculados a la salud y al bienestar, entre otros. Todo indica que los servicios públicos han perdido protagonismo y que las oficinas de telecomunicaciones (COPACO), de servicios postales (correo nacional), de servicios financieros y de crédito (BNF) solo cumplen con una presencia simbólica. Además, los establecimientos educativos ya no se presentan como fuentes privilegiadas de acceso a un empleo público en el ámbito de la docencia, como pudo ser el caso en años anteriores.

Sin embargo, en un contexto donde se imponen las actividades de carácter privado, algunos servicios de naturaleza pública adquirieron una importancia considerable. Es el caso de la oferta pública en materia de salud, de educación superior o de fiscalización. Numerosas ciudades de “muy pequeño porte”, tales como Santa Rosa del Aguaray, San Estanislao, Horqueta, Curuguaty, entre otras, han sido el escenario de un aumento considerable de su nivel de equipamiento y de oferta pública. Sin dudas, estos centros urbanos han visto disminuir las brechas de equipamiento que padecían en comparación con otras ciudades más importantes, tales como las ciudades de “pequeño porte” (Concepción, Coronel Oviedo, Caaguazú, Villarrica, o Pilar, por ejemplo). Asimismo, ciudades de “muy pequeño porte” han visto inaugurarse en su seno Hospitales Regionales, Hospitales Distritales, Universidades Nacionales, Juzgados, Ministerios Públicos, entre otros equipamientos importantes.

El caso de Santa Rosa del Aguaray es evocador. Efectivamente, en 2002, dicho centro urbano se presentaba como un pequeño pueblo de 1.412 habitantes. Debido a su posición geográfica que se ha vuelto estratégica a partir de la década de 2000, esta ciudad ha sido el escenario de transformaciones muy importantes, que se han acompañado de un fuerte aumento de su población, que ascendía a cerca de 10.000 habitantes en 2012. Sin contar con una política explícita de fortalecimiento de esta urbe, el Estado ha desempeñado un rol determinante en la evolución reciente de esta ciudad. A partir de la década de 2010, Santa Rosa del Aguaray fue el escenario de la instalación de un Hospital Regional de gran envergadura, así como de una sede de la Universidad Nacional de Asunción. Al respecto, la presencia de la facultad de medicina ha generado un nivel de atracción de escala regional.

De este modo, el Estado también ha tenido un papel significativo en la activación y en el surgimiento de las urbes. No se debe olvidar las inversiones en materia de infraestructura, que generaron una profunda reorganización regional, con nuevos centros logísticos que se impusieron a veces en detrimento de los preexistentes. Por otra parte, el “equipamiento de los territorios” con servicios sociales como los de educación y de salud contribuyeron notablemente en otorgar un nuevo impulso a las ciudades (hospitales,

universidades, etc.). El Estado tiene entonces un rol determinante, aunque su acción no se enmarca en una política explícita de ordenamiento del territorio ni de fortalecimiento de las ciudades del interior.

Otras consideraciones podrían ser mencionadas respecto de las recientes políticas de incentivos fiscales para inversiones de carácter industrial. Efectivamente, desde hace pocos años (principios de la década de 2010), el Estado paraguayo ha promovido importantes reformas para poder facilitar inversiones en el sector industrial: es el caso de la Ley 1064/97 del Régimen de Maquila y de la Ley 60/90 del Régimen de incentivos fiscales para la inversión nacional y extranjera. En la actualidad, se observa que las recientes inversiones industriales siguen el patrón histórico de concentración en las inmediaciones de Asunción. Por su proximidad con el Brasil, algunas ciudades fronterizas como Ciudad del Este y Pedro Juan Caballero también se benefician con la llegada de nuevas actividades industriales, favorecidas en particular por el régimen de maquila.

No obstante, cabe destacar que al no existir políticas públicas de ordenamiento territorial, las políticas económicas sectoriales no apuntan explícitamente al fortalecimiento de las pequeñas urbes del interior y al consiguiente reequilibrio de la red urbana paraguaya. A pesar del débil peso demográfico de las urbes del interior, la instalación de actividades industriales es francamente posible: el diseño de políticas integrales, apoyadas por estrategias logísticas y de formación profesional, haría posible la instalación de actividades secundarias en estos puntos del país. Prueba de ello son las apuestas aisladas de ciertas empresas (rubros plásticos y de fabricación de cuchillos) en Villarrica o en Santa Rita.

### Referencias bibliográficas

BOLAY, J. y RABINOVICH, A. Ciudades intermedias: ¿una nueva oportunidad para un desarrollo regional coherente en América Latina? Globalización e intermediación urbana en América Latina, *FLACSO*, 2003.

BRAUDEL, F. *Civilisation matérielle, économie et capitalisme*. Paris: Editorial Armand Collin, 1979.

CEPAL. De la urbanización acelerada a la consolidación de los asentamientos humanos en América Latina y el Caribe: el espacio regional. Conferencia Regional de América Latina y el Caribe preparatoria del período extraordinario de sesiones de la Asamblea General para realizar un examen y una evaluación generales de la aplicación del Programa de Hábitat. Santiago de Chile: CEPAL, 2000.

CHALEARD J. L. y DUBRESSON, A. Un pied dedans, un pied dehors: à propos du rural et de l'urbain en Côte d'Ivoire. En: ANTHEAUME, B.; BLANC-PAMARD, C.; CHALEARD, J.L.; DUBRESSON, A.; LASSAILLY-JACOB, V.; MARCHAL, J.Y.; PILLET-SCHWARTZ, A.M.; POURTIER, R.; RAISON, J.P.; SEVIN, O. (Eds.) y PINTON, F. (Coord.). *Tropiques: lieux et liens: florilège offert à Paul Pelissier et Gilles Sautter*. Paris: ORSTOM, 1989, p. 277-290.

CLAVAL, F. *La logique des villes. Essai d'urbanologie*. Paris: Editorial Litec, 1981.

COLLIN-DELAUVAUD, A. L'évolution de la croissance démographique des villes d'Amérique Latine. *L'information géographique*, 1996, Vol. 60, N° 1-2, p. 1-9.

- COLLIN-DELAUVAUD, A. *Uruguay, moyennes et petites villes : étude de géographie urbaine*. Paris: Editorial IHEAL, 1972.
- GAINARD, R. Les villes du sous-développement: le cas du Paraguay. *Revue Géographique des Pyrénées et du Sud-Ouest*, 1972, Vol. 43, N° 4, p. 399-426.
- GAINARD, R. Sous-développement et déséquilibres régionaux au Paraguay. *Revista Geográfica*, 1973, N° 69, p. 29-73.
- GILLESPIE, F. Comprehending the slow pace of urbanization in Paraguay between 1950 and 1972. *Economic Development and Cultural Change*, 1983, Vol. 31, N° 2, p. 355-375.
- GOETZ, K. Y VÁZQUEZ, F. La intensificación de la urbanización en el Paraguay profundo: el despertar de las ciudades del interior. *Revista de Ciencias Sociales*, 2014, Vol. 1, N° 1.
- GORENSTEIN, S.; HERNANDEZ, J. Y LANDISCRINI, G. *Economía urbana y ciudades intermedias, Trayectorias pampeanas y norpatagónicas*. Buenos Aires: Editorial CICCUS, 2012.
- KLEINPENNING, J. *Paraguay 1515-1870: una geografía temática de su desarrollo*. Asunción: Editorial Tiempo de Historia, 2011.
- KLEINPENNING, J. *Paraguay rural 1870-1963. Una geografía del progreso, el pillaje y la pobreza*. Asunción: Editorial Tiempo de Historia, 2011.
- LABORIE, J. P. *Bourgs et petites villes*. Toulouse: Editorial PUM, 1997.
- MICHEL, M. Ville moyenne, ville moyen. *Annales de Géographie*, 1977, Vol.86, N° 478, p. 641-685.
- MORICONI-EBRARD, F. Y GIRAUT, F. La densification du semis de petites villes en Afrique de l'Ouest. *Mappemonde*, 1991, Vol. 4, p. 12-16.
- SOUCHAUD S. *Pionniers brésiliens au Paraguay*. Paris: Editorial Karthala, 2002.
- TAULELLE, F. La France des villes petites et moyennes. En: CAILLY, L. y VANIER, M. *La France: une géographie urbaine*, 2010, p. 138-154.
- TAULELLE, F. Les villes petites et moyennes des espaces ruraux pampéens. En: Acte du colloque *Aux frontières de l'urbain*. Avignon: 22-24 de enero 2014.
- UNFPA PARAGUAY. Desafíos demográficos en el siglo XXI. *Serie Población y Desarrollo* Asunción, 2005.
- VÁZQUEZ, F. La nueva organización económica del territorio. Asunción: Centro de Análisis y Difusión de la Economía Paraguaya (CADEP), 2011.
- VÁZQUEZ, F. Territorio y población: nuevas dinámicas regionales en Paraguay. Asunción: Editorial ADEPO, 2006.
- ZELINSKY, W. The hypothesis of the mobility transition. *Geographical Review*, 1971, Vol. 61, N° 2, p. 219-249.

## Notas

<sup>1</sup> Universidad Nacional de Asunción

<sup>2</sup> Doctorando de la Universidad de Toulouse Jean Jaurès.

<sup>3</sup> Efectivamente, un Censo Nacional de Población y Viviendas se llevó a cabo en 2012, sin ser culminado. Por este motivo, no se cuenta con una base censal precisa y actualizada. Sin embargo, la Dirección General de Encuestas, Estadísticas y Censos ha dado a conocer sus datos de proyección demográficas en octubre 2015. De este modo, se cuenta con datos de población, por edad, sexo y área de residencia desde el año 2015 hasta el año 2025. Si bien la información está desagregada por unidades político administrativas (Departamentos y distritos), no se cuenta el último nivel de desagregación por área urbana y rural.

<sup>4</sup> Los datos son del Censo de 2002.

<sup>5</sup> Se toma este año censal a fin de los datos sean mejor comparables con los del censo paraguayo del 2002.

<sup>6</sup> DGEEC, 2015.

<sup>7</sup> La expresión es del geógrafo francés Armand Fremont, introducida en su célebre obra "La región, espacio vivido" (1976).

<sup>8</sup> Nuestra Señora de la Asunción (NSA) es una empresa de transporte que ofrece servicios de envío de dinero y de otros bienes.

<sup>9</sup> Más allá de Asunción y del departamento Central, estos son los departamentos considerados por la encuesta.