

# PARADAS DE TAXI Y DE CAMIONES DE CARGA Y EL PERÍMETRO COMERCIAL DE ASUNCIÓN EN 1951

Autor: Céspedes R., Roberto L.\*\*

**Recibido:** diciembre de 2015

**Aceptado:** febrero de 2016

## RESUMEN

Ubicación geográfica y caracterización socioeconómica de las (17) paradas de taxi de pasajeros y de (3) paradas de camiones de carga como indicadores de un reducido perímetro económico y comercial de Asunción en 1951, incluyendo factores de contexto.

## PALABRAS CLAVE

Transporte, Historia económica, Geografía económica, Asunción, Paraguay.

## ABSTRACT

Geographical location and socioeconomic characterization of the (17) taxi passenger and (3) cargo truck stops as indicators of reduced economic and commercial perimeter of Asuncion in 1951, including contextual factors

## KEYWORDS

Transportation, Economic History , Economic geography, Asuncion, Paraguay

---

\*\* Opiniones personales; no involucran a las instituciones en las que trabaja o ha trabajado. cespedes@rieder.net.py; Licenciado en Sociología, UC, Asunción; M.Ph. en Estudios Latinoamericanos, Glasgow University; candidato a Magister, Historia, UNA, Asunción; profesor en el Instituto de Trabajo Social y en el posgrado en Ciencias Sociales del Rectorado, ambos de la UNA; ha publicado sobre sociología histórica y políticas públicas.

---

## 1. INTRODUCCIÓN

En 1952, la Municipalidad de la Capital publica la *Memoria del D.E. correspondiente al ejercicio 1951. Labor desarrollada por la H. Junta Municipal*, texto impreso de 165 p. Esto es, el informe del Departamento Ejecutivo y la Honorable Junta de la Municipalidad de Asunción. Se muestra a una ciudad pequeña, en comparación con otras capitales sudamericanas, y el/a lector se sorprende de los hallazgos encontrados a través de algunos indicadores que hoy pueden parecer irrelevantes e insólitos. Por ejemplo, se cuenta con el listado de «Chapas extranjeras en circulación por el país», son 38 y consignan número de chapa, marca del vehículo, nombre del propietario y procedencia o país. Nótese el registro de una sola propietaria que figura con su nombre, la inicial de su apellido, el «de» y el apellido del marido; esto es, solo la inicial de su propio apellido y el completo del marido y el vinculante «de».

También cuenta con información sobre «Parada de automóviles de alquiler – Año 1951», de las páginas 121 a 126. Se registra el número de la parada, la dirección de la misma y su teléfono como encabezamiento de cada de una de ellas que suman diez y siete. Internamente cada una cuenta con el número de orden (que es un registro secuencial), número de chapa, nombre y domicilio del propietario. La numeración y dirección de las paradas así como la cantidad de automóviles de las mismas (con base en el número de orden) sirven para ilustrar el dinamismo comercial y niveles sociales en la geografía vigente.

Las paradas se encuentran en los nudos de intercambio de poca gente con importante capacidad de consumo y/o de mucha gente que consume de una u otra manera. Entonces, el recorrido por las paradas de automóviles de alquiler, como se llamaban en la *Memoria* mencionada, sirve para registrar y visualizar a la Asunción de entonces. Son 17 paradas con 210 coches o automóviles, distribuidos irregularmente, lo cual muestra el valor comercial de cada una de ellas y oscila entre 24 y 5 unidades o autos. La secuencia de números de las paradas señala su instalación y así se visualiza la historia de la expansión del servicio de autos de alquiler para el transporte de pasajeros.

Por otra parte, las paradas de «Camión (sic) de carga» –páginas 126 a 128- son solo tres y comprenden a 52 unidades. A diferencia de las paradas de automóviles de alquiler con 16 de 17 disponiendo de teléfono, ninguna de las paradas de camión de carga cuenta con línea telefónica. Esto indica un dinamismo inmediato o intenso de contratación cara-a-cara, sin antelaciones y de un nivel más precario de recursos por parte de quienes llevan a cabo este negocio.

## 2. CONTEXTO

Sin embargo, antes del análisis es necesario identificar a la Asunción de entonces, para lo cual resulta pertinente utilizar los resultados del Censo de Población y Viviendas, llevado a cabo el 28 de octubre de 1950, el primero «moderno». La capital contaba con 201.340 habitantes y era la megaciudad porque representaba 47% de la población urbana del país y era 14 veces más grande que la ciudad que le seguía: Villarrica con 14.680 personas; luego estaban Concepción con 14.640 y Encarnación con 13.321 habitantes.

Entonces, Lambaré<sup>1</sup> era parte de Asunción al igual que «Trinidad<sup>2</sup> y Campo Grande» que constituían unidades dentro de nueve secciones censales<sup>3</sup>, algunas estrictamente

---

<sup>1</sup> Recién con la Ley N° 791 promulgada el 7 de junio de 1962, Lambaré se convierte en Municipio; sus límites definitivos se establecen con el Decreto N° 21.420 de 1966 (Laterza, 2009, 109).

<sup>2</sup> Sobre la misma, véase el texto que registra una identidad diferente en el mismo subtítulo: *Santísima Trinidad. Memorias de una comunidad* (Álvarez, 2014).

<sup>3</sup> Las secciones son «I: N. y O: Río Paraguay; S: Hernán Velilla; E: Colón, Ytororó, Don Bosco y Arroyo Jaén; II: N: Bahía del Río Paraguay; E: Chile, Buenos Aires [*Paraguayo Independiente*] e Independencia; S: París; O: H. Velilla, Colón, Ytororó, D. Bosco y Arroyo Jaén; III: N: París, Yegros y Blas Garay; E: 1° de Marzo; S: Río Paraguay; O: H. Velilla; IV: N: Chacarita; S: París, Yegros y Blas Garay [*Roma*]; E: EE.UU., Azara, Tacuari, S. Gaboto y Paraguari; O: Chile, Bs. Aires e Independencia; V: N: Bahía del Río Paraguay; S: Haití, 1° de Marzo y Blas Garay; E: Perú; O: EE.UU., Azara, Tacuari, Sebastián Gaboto y Paraguari; VI: N: L. A. de Herrera, Vice-Pte Sánchez y Mcal. López; E: Gral. Santos, 12 de Junio, 12 de Octubre, Bonete [*Del maestro*], 1° de Enero, Camino a San Lorenzo e Indte. Guggiari; O: 1° de Marzo, Haití y Perú; VII: N: Riacho Cará-cará; S: L. A. de Herrera, Vice-Pte. Sánchez y Mcal. López; E: Indte. Guggiari, España, Manuel Peña y Bañado; O: Perú; VIII: N: España y Gral. Genes; S: Lambaré; E: San Martín (Laureles); O: Gral. Santos, 12 de Junio, 12 de Octubre, Bonete, 1° de Enero, Camino a San Lorenzo e Indte. Guggiari; IX: N: Cia. M. R. Alonso; S: Camino a San Lorenzo y Calle Ultima; E: Calle Ultima y Arroyo Itay; O: San Martín (Laureles), España,

urbanas. Efectivamente, en 1950 se registraba a 5.294 habitantes del área rural pero sólo constituían 3% de la población total de Asunción. Demográficamente existía un ligero desequilibrio de sexos pues las mujeres conformaban 52% de la población, mayoría típica en concentraciones urbanas en oposición a las áreas rurales con predominio masculino.

Los servicios de agua y luz también visualizan a esa Asunción del ayer. El agua corriente llegaba a 257 casas o 1% del total de 39.098 viviendas. Otras fuentes importantes eran el pozo (37%) y el aljibe (15%); luego estaban categorías muy heterogéneas y no especificadas. La luz eléctrica llegaba a 17.495 viviendas o 45% del total. Pero otras y mayoritarias formas de alumbrarse eran las lámparas a kerosene en 29% de los hogares y la vela para 26% de las casas.

### **3. LAS PARADAS DE TAXI**

Desde esta perspectiva, un primer núcleo se halla en las inmediaciones del puerto, la puerta de entrada-salida principal de la economía, desde distantes tiempos coloniales. La parada N° 1 se ubica en Colón y la Plazoleta del puerto (en el mismo frente del edificio de la Aduana), con 24 coches, la de mayor cantidad de unidades; la N° 2 se encuentra en Colón y Palma y dispone de 10 autos y la N° 3 se ubica en Colón y Estrella y tiene 18 automóviles. Este conjunto tiene como eje a la calle Colón y entre la Plazoleta del puerto y Estrella tan solo median tres cuadras y son 3 de 17 paradas pero son las tres primeras y éstas contienen al 25% del total de coches de alquiler.

La calle Palma define al siguiente eje y constituía una de las principales o la principal calle de las más importantes tiendas, en términos de diversidad y de calidad. Son 4 de 17 paradas y contienen al 24% del total de taxis de pasajeros. La parada N° 4 se halla en Convención (hoy Juan Emiliano O'Leary) y Palma y dispone de 13 vehículos. La N° 5 dista

---

Manuel Peña y Bañado (Incluye Lambaré, Trinidad y Campo Grande).» N, S, E y O son las iniciales de los puntos cardinales; los nombres actuales de algunas calles va así [*Roma*]. (Paraguay, 1954).

---

dos cuadras de la anterior pues está en 14 de mayo y Palma y cuenta con 17 unidades. La parada N° 6 ubicada en Alberdi y Palma sigue a las dos anteriores y dispone de 14 automóviles; su inclusión muestra el elevado dinamismo comercial de la zona. Finalmente, la parada N° 7 situada en Independencia Nacional y Palma y con 7 autos señalaría el límite de ese espacio central. Otra parada que podría integrarse a este eje de la calle Palma pero que cierra el área es la N° 8 ubicada en Ntra. Sra. de la Asunción y Estrella, con 16 vehículos, frente a las dos plazas y a escasas dos cuadras de la anterior.

Conviene trazar un perímetro imaginario de estas dos zonas. Se inicia en la Plazoleta del puerto y sigue por Colón hasta Estrella, luego se extiende por esta misma calle hasta Ntra. Sra. de la Asunción, pasa a Independencia Nacional y Palma para, finalmente, desde allí imaginariamente dirigirse al punto de partida, la Plazoleta del puerto. En esta pequeña – para los estándares actuales- superficie se halla al 57% de las unidades de alquiler de transporte de pasajeros en esa Asunción de 1951. Inequívocamente, la sociedad opulenta o de un buen pasar se ubicada o se relacionaba con esta zona o se ganaba la vida trabajando en ella.

Como una extensión de esta zona más comercial y señalando una valoración social y económica que hoy puede parecer olvidada, está la calle Antequera como otro eje con dos paradas. En Antequera y Eligio Ayala se encuentra la parada N° 9 con 16 vehículos mientras que, cercanamente, en Antequera y 25 de mayo se halla la parada N° 10 con 10 automóviles. Ambas se vincularían al dinamismo de la estación del ferrocarril con mucha gente pero presumiblemente de menores recursos que la estudiada previamente. Sus unidades de transporte comprenden al 12% del total.

Si a la zona original se agrega ésta, se tendría una zona amplia comprendida entre la Plazoleta del puerto, Colón y Estrella, Ntra. Sra. de la Asunción y Estrella y, por último, Antequera y Eligio Ayala, para desde allí retornar al punto de partida. En este espacio, se halla 69% del parque automotor de los automóviles de alquiler de entonces.

En el otro extremo como límites de la Asunción comercial se encuentran otras dos calles-ejes. El último corresponde a la calle Perú. En Perú y Teniente Fariña se halla la parada N° 17, la última, que cuenta con la menor cantidad de vehículos, solo 5. No muy lejos, se encuentra la parada N° 16 en Perú y Mariscal López que dispone de 16 unidades de transporte de pasajeros para alquilar. La disparidad en cantidad de coches mostraría diferenciados niveles sociales en ambas áreas, el nivel socioeconómico más elevado de la parada N° 16 y la inexistencia económica del Mercado N° 4 actual. Sus autos conforman exactamente un décimo del total de Asunción.

Unas cuadras antes, la calle Brasil, presenta un límite interior cuyas paradas intermedian a las del límite exterior, el de la calle Perú. En Pettirossi y Brasil se encuentra la parada N° 14 con 10 automóviles, haciendo de intermediadora entre las paradas N° 16 y N° 17. Después, extendiendo el límite de la parada N° 16, en Brasil y España se halla la parada N° 15, con 8 coches. Estas dos paradas concentran al 9% del total de unidades de transporte de pasajeros en alquiler.

Por último, se tiene al eje de la calle 14 de julio y su continuación: Tte. Fariña. Su punto de partida es Chile y 14 de julio donde se encontraba entonces la Corte Suprema de Justicia -hoy sede del Ministerio del Interior- con los tribunales y el dinamismo que conllevan. Es la parada N° 11 con 9 automóviles. Sigue con la parada N° 12 ubicada en Iturbe y Tte. Fariña, también con 9 coches. Finaliza con la parada N° 13 situada en Tte. Fariña y Estados Unidos con 8 unidades de transporte. Estas tres paradas contienen al 12% del parque automotor de alquiler del transporte de pasajeros.

#### **4. PARADAS DE CAMIONES DE CARGA**

Las paradas de camiones de carga son solo tres y estaban muy cercanas. La N° 1 se ubica en Garibaldi y la Plazoleta del puerto y cuenta con 11 unidades de las 52 que conforma el total. Es el primer punto de carga o descarga de mercaderías; pegado al puerto y su aduana. La segunda parada está a tan solo cuadras de la primera; se halla en la calle Buenos Aires

(hoy Paraguay Independiente) entre las de Montevideo y la Plazoleta del puerto y dispone de 28 camiones de carga. Estas dos paradas contienen a 21% y 54% del total de camiones de carga; esto es, exactamente 3 de cada 4 unidades de alquiler para las cargas.

Además del puerto, la otra puerta de entrada-salida al Paraguay es el Ferrocarril Central del Paraguay, La tercera parada está en las inmediaciones de la estación del ferrocarril pues se encuentra en Antequera y Eligio Ayala y dispone de 13 vehículos que contabilizan 25% del total. Por consiguiente, para el puerto estaban dos paradas de autos de carga y para el ferrocarril una.

## **5. REVISIÓN**

Siguiendo la ubicación de las paradas y la secuencia de sus números, se podría finalizar con un trazado de cuatro zonas en una Asunción que tiene por puntos extremos o límites a la Plazoleta del Puerto y Colón (frente mismo a la Aduana), 14 de julio (hoy (Manduvirá)-Tte. Fariña, Perú y Eligio Ayala regresando al punto de partida. Primero se halla la zona portuaria y del centro comercial por excelencia que va desde Colón y la Plazoleta del puerto (parada N° 1) hasta aproximadamente Ntra. Sra. de la Asunción y Estrella (parada N° 8, entre las plazas de los Héroes y de la Democracia) con 57% del total de automóviles de alquiler. También en frente a la Aduana y al costado de la misma y en esta misma zona se encuentran dos –de las tres- paradas de camiones de carga.

Una segunda zona y que resulta en extensión de la anterior se encuentra con las paradas de la calle Antequera (N° 9 y N° 10) vinculadas a la estación del Ferrocarril y con 12% del parque automotor de esa Asunción. También en esta segunda zona se ubica la tercera y última parada de camiones de carga y por la razón apuntada previamente. En tercera instancia, se ubica al eje 14 de julio (y Chile, parada N° 11)-Tte. Fariña (y Estados Unidos, parada N° 13) que hace de límite en esa parte de la ciudad y comprende al 12% de los coches en alquiler para el transporte de pasajeros. Finalmente, se cuentan con los otros límites

fijados por las calles Brasil (paradas N° 14 y 15) y especialmente Perú (paradas N° 16 y 17) con 19% de los automóviles para el transporte de pasajeros.

En este perímetro de ambas zonas se encuentra a las primeras cinco Secciones de Asunción; a excepción del parada de taxi N° 16. En la primera están las paradas de taxi N° 1 a 3 y la N° 1 de camión de carga; en la segunda, la N° 2 de carga y de taxi las N° 4 a 7; en la tercera, las paradas de taxi N° 8 y 9; en la cuarta, las de taxi N° 10 a 12; y en la quinta, la última de camión de carga y las de taxi N° 13 a 17.

## **6. CONCLUSIONES**

Este recorrido imaginario de la Asunción de 1951 a través de las paradas de taxi, como se denominaría en el presente, y de paradas de automóviles de carga ha servido para identificar zonas comerciales y los límites de las mismas. Se ha dibujado un espacio que pretendió registrar nudos económicos a través de un aparentemente trivial listado. Asimismo, prácticamente todas estas paradas se encuentran en las primeras cinco Secciones geográficas establecidas por el Censo del año anterior.

Resumiendo, a través de la revisión sociohistórica de un documento burocrático se ha identificado un espacio geográfico pequeño pero importante en términos económicos y de transporte.



## **BIBLIOGRAFÍA**

- Álvarez, S. (2014). *Santísima Trinidad. Memorias de una comunidad*. Asunción: Fondec.
- Laterza Rivarola, G. (2009). *Historia de Lambaré. Desde la Colonia hasta el Municipio*. Asunción: Servilibro.
- Paraguay. Dirección General de Estadística y Censos. (1954). *Censo Nacional de Población y Viviendas, 1950*. Asunción, volúmenes correspondientes a Asunción y general.
- Paraguay. Junta Municipal de Asunción. (2009). *Asunción. Nomenclatura de los espacios públicos de la ciudad*. Asunción.
- Paraguay. Municipalidad de la Capital. (1952). *Memoria del D.E. correspondiente al ejercicio 1951. Labor desarrollada por la H. Junta Municipal*. Asunción.

ANEXO

**Parada[s] de automóviles de alquiler, Asunción, 1951**

<b>Número</b>	<b>Ubicación</b>	<b>Teléfono</b>	<b>Cantidad</b>
1	Colón y Plazoleta del puerto	7417	24
2	Colón y Palma	8504	10
3	Colón y Estrella	9128	18
4	Convención (J E O'Leary) y Palma	8314	13
5	14 de mayo y Palma	8710	17
6	Alberdi y Palma	518	14
7	Independencia Nacional y Palma	8613	7
8	Ntra. Sra. de la Asunción y Estrella	9217	16
9	Antequera y Eligio Ayala	101	16
10	Antequera y 25 de mayo	512 y 515	10
11	Chile y 14 de julio	8311	9
12	Iturbe y Tte. Fariña	203	9
13	Tte. Fariña y Estados Unidos	7203	8
14	Pettirossi y Brasil	200	10
15	Brasil y España	8411( <i>sic</i> )	8
16	Perú y Mariscal López	8411( <i>sic</i> )	16
17	Perú y Teniente Fariña		5
	Total		210

**[Paradas de] Camión de carga, Asunción, 1951**

<b>Número</b>	<b>Ubicación</b>	<b>Teléfono</b>	<b>Cantidad</b>
1	Garibaldi y Plazoleta del puerto	sin número	11
2	Buenos Aires (Paraguayo Independiente), Montevideo y Plazoleta del puerto	sin número	28
3	Antequera y Eligio Ayala	sin número	13
	Total		52

Fuente: Elaboración propia con base en la *Memoria* de 1951.