



Universidad Autónoma de
Encarnación

TALLER DE ARQUITECTURA VII

CONTEXTO HISTORICO

La construcción del edificio de la Aduana de la entonces Villa Encarnación comenzó en 1898, durante un período de recuperación y crecimiento de Encarnación después de la Guerra de la Triple Alianza. La obra fue iniciada por Juan B. Perucchi, pero posteriormente quedó interrumpida por falta de recursos. En 1900 se realizó una nueva licitación para continuar la construcción, incluyendo el edificio y un depósito de mercaderías. Los planos fueron realizados por el maestro mayor de obras Fernando Lazerges. Finalmente, el edificio fue terminado en 1904.

LINEA DE TIEMPO

1898

INICIO DE LA
CONSTRUCCIÓN
DE LA ADUANA

1900

INTERRUPCIÓN DE
LA CONSTRUCCIÓN

1904

FINALIZACIÓN DE
LA OBRA

MEMORIA DESCRIPTIVA

LA ANTIGUA ADUANA DE ENCARNACIÓN CONSTITUYE UN ELEMENTO SIGNIFICATIVO DENTRO DE LA HISTORIA URBANA, ECONÓMICA Y ARQUITECTÓNICA DE LA CIUDAD. SU ORIGEN SE ENCUENTRA VINCULADO AL PROCESO DE RECONSTRUCCIÓN Y CRECIMIENTO DE ENCARNACIÓN POSTERIOR A LA GUERRA DE LA TRIPLE ALIANZA, PERÍODO EN EL QUE LA CIUDAD COMENZÓ A CONSOLIDARSE COMO UN IMPORTANTE PUNTO DE INTERCAMBIO COMERCIAL DEBIDO A SU UBICACIÓN ESTRATÉGICA SOBRE EL RÍO PARANÁ.

LA CONSTRUCCIÓN DEL EDIFICIO SE INICIÓ EN 1898 Y, LUEGO DE INTERRUPCIONES RELACIONADAS CON LA DISPONIBILIDAD DE RECURSOS, FUE RETOMADA MEDIANTE UNA NUEVA LICITACIÓN EN EL AÑO 1900. LOS PLANOS FUERON REALIZADOS POR EL MAESTRO MAYOR DE OBRAS FERNANDO LAZERGES, Y LA CONSTRUCCIÓN FUE CONCLUIDA EN 1904. EL EDIFICIO FUE CONCEBIDO COMO UNA INFRAESTRUCTURA DESTINADA AL CONTROL ADMINISTRATIVO Y FISCAL DE LAS MERCANCÍAS QUE INGRESABAN Y SALÍAN DEL TERRITORIO PARAGUAYO A TRAVÉS DEL PUERTO DE ENCARNACIÓN.

SU IMPORTANCIA AUMENTÓ DURANTE LAS PRIMERAS DÉCADAS DEL SIGLO XX CON EL DESARROLLO DE LAS INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE. LA LLEGADA DEL FERROCARRIL A ENCARNACIÓN EN 1911 Y SU POSTERIOR CONEXIÓN CON POSADAS, ARGENTINA, EN 1913, FORTALECIERON EL VÍNCULO ENTRE EL PUERTO, LA ADUANA Y EL SISTEMA FERROVIARIO. DE ESTA MANERA, LA ZONA SE CONVIRTIÓ EN UN IMPORTANTE NODO DE CIRCULACIÓN DE PERSONAS, PRODUCTOS Y MERCANCÍAS, CONTRIBUYENDO AL CRECIMIENTO ECONÓMICO Y URBANO DE ENCARNACIÓN.

DESDE UNA PERSPECTIVA ARQUITECTÓNICA Y URBANA, LA ANTIGUA ADUANA REPRESENTABA UNA PIEZA INSTITUCIONAL DENTRO DEL FRENTE PORTUARIO Y DE LA ANTIGUA ZONA BAJA DE LA CIUDAD. SU PRESENCIA EXPRESABA EL PAPEL ESTRATÉGICO QUE DESEMPEÑABA ENCARNACIÓN COMO CIUDAD FRONTERIZA Y COMERCIAL, ARTICULANDO LAS ACTIVIDADES DEL PUERTO CON LAS DINÁMICAS ECONÓMICAS Y ADMINISTRATIVAS DE LA CIUDAD.

CON EL PASO DEL TIEMPO, LA TRANSFORMACIÓN DE LA RIBERA DEL RÍO PARANÁ Y LA EJECUCIÓN DEL PROYECTO HIDROELÉCTRICO YACYRETÁ MODIFICARON PROFUNDAMENTE LA ESTRUCTURA URBANA DE ENCARNACIÓN. LA ELEVACIÓN DEL NIVEL DEL RÍO AFECTÓ A LA ANTIGUA ZONA BAJA, PROVOCANDO LA DESAPARICIÓN DE SECTORES URBANOS HISTÓRICOS Y DE EDIFICIOS VINCULADOS CON LA MEMORIA PORTUARIA DE LA CIUDAD, ENTRE ELLOS LA ANTIGUA ADUANA.

EN ESTE SENTIDO, LA ANTIGUA ADUANA NO DEBE ENTENDERSE ÚNICAMENTE COMO UN EDIFICIO DESAPARECIDO, SINO COMO PARTE DE UN SISTEMA HISTÓRICO DE RELACIONES ENTRE CIUDAD, PUERTO, COMERCIO, FERROCARRIL Y FRONTERA. SU HISTORIA PERMITE COMPRENDER LA EVOLUCIÓN DE ENCARNACIÓN DESDE UNA CIUDAD PORTUARIA TRADICIONAL HACIA LA CONFIGURACIÓN URBANA CONTEMPORÁNEA.

ACTUALMENTE, SU VALOR PATRIMONIAL SE ENCUENTRA PRINCIPALMENTE EN LA MEMORIA HISTÓRICA Y URBANA QUE REPRESENTA. EL ANTIGUO EDIFICIO CONSTITUYE UN REFERENTE PARA INTERPRETAR LA TRANSFORMACIÓN DE LA CIUDAD Y LA PÉRDIDA DE PARTE DE SU PATRIMONIO CONSTRUIDO COMO CONSECUENCIA DE LAS MODIFICACIONES DE LA RIBERA DEL PARANÁ.

POR ELLO, LA ANTIGUA ADUANA PUEDE SER ENTENDIDA COMO UN TESTIMONIO DE LA ENCARNACIÓN HISTÓRICA, CUYA IMPORTANCIA TRASCIENDE SU FUNCIÓN ORIGINAL Y SE RELACIONA CON LA IDENTIDAD URBANA, LA ACTIVIDAD COMERCIAL Y LA EVOLUCIÓN TERRITORIAL DE LA CIUDAD.

DEMOLICIÓN DE LA OBRA

DURANTE LAS OBRAS DE TERMINACIÓN DE YACYRETÁ, LA CIUDAD COMENZÓ A EXPERIMENTAR UNA TRANSFORMACIÓN RADICAL. LA ELEVACIÓN DEL NIVEL DEL RÍO PARANÁ IMPLICÓ LA DEMOLICIÓN Y DESMONTAJE DE GRAN PARTE DE LA ANTIGUA ZONA BAJA, MIENTRAS LOS HABITANTES Y ACTIVIDADES ECONÓMICAS ERAN RELOCALIZADOS.

UNA PUBLICACIÓN DE LA UNIVERSIDAD NACIONAL DE ITAPÚA DE 2010 RESULTA PARTICULARMENTE IMPORTANTE PORQUE INCLUYE UNA FOTOGRAFÍA IDENTIFICADA EXPLÍCITAMENTE COMO "DEMOLICIÓN DE LA EX-ADUANA PARAGUAYA" Y DOCUMENTA EL PROCESO DE DESAPARICIÓN DE LA ANTIGUA FRANJA COMERCIAL DE LA CIUDAD.

PODEMOS DECIR QUE FUE DEMOLIDA DURANTE EL PROCESO DE TRANSFORMACIÓN Y ELEVACIÓN DE LA COTA DEL RÍO PARANÁ ASOCIADO AL PROYECTO YACYRETÁ, A FINALES DE LA DÉCADA DE 2000/INICIOS DE 2010.

¿QUE ACTIVIDADES SE REALIZABAN?

- CONTROL ADMINISTRATIVO
- INSPECCIÓN DE CARGAS
- REGISTRO DE MERCANCÍAS
- RECAUDACIÓN DE IMPUESTOS
- ALMACENAMIENTO
- RECAUDACIÓN DE IMPUESTOS
- ALMACENAMIENTO

PROPIETARIO

LA FUENTE HISTÓRICA LA MEMORIA NO SE INUNDA, PUBLICADA POR LA UNAE, SEÑALA QUE LA CONSTRUCCIÓN COMENZÓ EN 1898, INICIALMENTE A CARGO DE JUAN B. PERUCCHI, QUIEN POSTERIORMENTE ABANDONÓ LA OBRA POR FALTA DE RECURSOS. LUEGO LA CONSTRUCCIÓN CONTINUÓ CON EL ITALIANO LUIS CLÉRICI. EN 1900 SE LLAMÓ A LICITACIÓN PARA CONTINUAR LA CONSTRUCCIÓN DEL "EDIFICIO DE LA ADUANA DE VILLA ENCARNACIÓN Y DEPÓSITO DE MERCADERÍAS". LOS PLANOS FUERON REALIZADOS POR FERNANDO LAZERGES. UNA - UNIVERSIDAD NACIONAL DEL ASUNCIÓN ESTO ES IMPORTANTE PORQUE PERUCCHI Y CLÉRICI FUERON RESPONSABLES DE LA CONSTRUCCIÓN, NO PROPIETARIOS DEL EDIFICIO.

TAMBIÉN APARECEN REGISTRADOS LOS NOMBRES DE PERSONAS QUE OCUPARON EL CARGO DE ADMINISTRADOR DE LA ADUANA, ENTRE ELLOS: CIPRIANO CODAS, DESIGNADO DURANTE EL GOBIERNO DEL GRAL. BERNARDINO CABALLERO. MARIANO IRRAZÁBAL.



ALEXIS
IRIGOITIA

CARRERA
ARQUITECTURA

DOCENTE
MGTER. ARQ. CESAR
AQUINO

GASTÓN
ARÉVALOS

JUAN
BENITEZ

HERNÁN
BENITEZ

FERNANDO
LAMARQUE

ALUMNOS

RICHARD
LEDESMA

HERNÁN
LEZCANO

CARLOS
PEREIRA

CARRERAS
SEBASTIÁN

CURSO
4TO AÑO