



Docencia  
Investigación  
Extensión  
Gestión

**Comunicaciones  
Científicas y Tecnológicas  
Anuales  
2009**



La información contenida en este volumen es absoluta responsabilidad de cada uno de los autores.

Quedan autorizadas las citas y la reproducción de la información contenida en el presente volumen con el expreso requerimiento de la mención de la fuente.

---

COMPILACIÓN:  
Secretaría de Investigación

COORDINADOR EDITORIAL:  
Arq. Marcelo Coccato

COMISIÓN EVALUADORA:  
Arq. Carlos Eduardo Burgos // Dg. Cecilia Roca Zorat  
Arq. Claudia Pilar // Arq. Herminia Alías // Arq. María Elena Fossati  
Arq. Daniel Vedoya // Arq. Mario Berent

DISEÑO GRÁFICO:  
Dg. Cecilia Roca Zorat  
Imagen de portada: Biblioteca Central de Seattle

© Facultad de Arquitectura y Urbanismo  
Universidad Nacional del Nordeste

(H3500COI) Las Heras 727 | Resistencia | Chaco | Argentina

Web site: <http://arq.unne.edu.ar>

ISSN: 1666 - 4035

Reservados todos los derechos  
Impreso en Corrientes, Argentina.  
Junio de 2010

## AUTORIDADES DE LA FACULTAD DE ARQUITECTURA Y URBANISMO UNIVERSIDAD NACIONAL DEL NORDESTE

---

**Arq. Mgter. Julio Enrique Putallaz**  
DECANO

**Arq. Marcelo Andrés Coccato**  
VICE DECANO

**Arq. Mario Merino**  
SECRETARIO ACADÉMICO

**Arq. Inés Presman**  
SECRETARIA DE DESARROLLO ACADÉMICO  
Y COOPERACIÓN INTERINSTITUCIONAL

**Arq. Marcelo Barrios D'ambra**  
SECRETARIO DE ASUNTOS ESTUDIANTILES

**Arq. Marcela Bernardi**  
SECRETARIO DE EXTENSIÓN Y TRANSFERENCIA

**Lic. Gabriela Latorre**  
SECRETARIA ADMINISTRATIVA

032.

## FORMOSA: TRANSFORMACIONES TERRITORIALES

**Alarcón, Ma. Teresa**  
[maria\\_teresa@Argentina.com](mailto:maria_teresa@Argentina.com)

### RESUMEN

*El trabajo aborda la cuestión de las transformaciones territoriales de la ciudad de Formosa, a partir del tres factores determinantes de la configuración espacial territorial: la localización del puerto, la implantación del ferrocarril y los instrumentos técnicos legales que condicionaron no sólo su organización en tanto áreas específicas de la ciudad en virtud de su función, sino que también incidieron en la configuración urbana.*

**PALABRAS CLAVE:** Territorio cultural – Patrimonio portuario / ferroviario

### OBJETIVOS

- Identificar los factores que incidieron en la conformación territorial, los modos en que estos operaron sobre el territorio y las expresiones que éste fue adoptando como asimismo los instrumentos técnico – legales que interpreten la dimensión cultural del espacio.

### INTRODUCCIÓN

La configuración del territorio del área de la capital de Formosa, que comprende la planta urbana del antiguo Pueblo y la Colonia es la resultante de un proceso en el cual han intervenido múltiples variables de orden político – institucional, físico–ambiental, socio–económico y socio–cultural. El río y su particular forma constituyen una impronta significativa de la ciudad que se tornó un primer condicionante de la implantación de la Colonia, de su traza y de la ubicación que adoptaría la planta del Pueblo. Producto de esas relaciones entre la naturaleza del sitio, el incipiente proceso de urbanización, el puerto y la comunidad, las transformaciones del territorio se irán concretando en la traza urbana, en sus edificios e infraestructuras y va a ser el puerto el que de origen a las infraestructuras vinculadas con el rol que le cupo en su devenir histórico.

Inicialmente, el puerto del Pueblo Formosa fue el origen y pivó articulator del transporte terrestre (vial y luego ferroviario) y fluvial de la ciudad y de la provincia, a través del cual se dinamizaba la producción económica del sector forestal primero y agropecuario después. Es por ello que no se puede dejar de explicar el puerto y su área de influencia – la región – sin tomar en cuenta el territorio que le sirve de soporte a las diversas actividades que dan forma a la cultura urbano – portuaria y que se materializan en las diversas infraestructuras que conforman el patrimonio portuario, ferroviario e industrial de la ciudad de Formosa, al que se suman su trazado y edificios de diversa índole. A lo largo de la historia el territorio ha ido alterando sus valores en función de las transformaciones físico – ambientales, que lo han ido desarticulando algunas veces, y las legislaciones que pretendían restituirle esa unidad. De allí que el estudio del mismo permita revelar sus particularidades identitarias que posibiliten su reintegración desde lo cultural.



### Los mecanismos de estructuración del territorio

El momento en el que se define el nodo territorial de la región se da en el marco del diferendo limítrofe con Paraguay en 1876 que, ante el arbitraje del Presidente norteamericano Rutherford Hayes, establece el río Pilcomayo como límite entre ambos países y obliga a trasladar la población de Villa Occidental ubicada al norte del mismo a un sitio dentro de las nuevas fronteras. Es también en el contexto del proceso de ocupación y colonización económica del territorio y de división internacional del trabajo, en la segunda mitad del siglo XIX, cuyo objetivo era integrar estos espacios a la economía europea, cumpliendo un papel complementario de la misma como proveedor de materia prima.

El puerto surge con la Colonia y con la ciudad desde su origen, identificado por el reconocimiento de sus condiciones naturales y aptitudes que lleva a la elección del sitio. Tanto el abordaje territorial como las condiciones de la costa como puerto natural definieron su rol inicial de nuclear en su entorno tanto la actividad económica como social del pueblo de la Colonia que lo contenía y al que condicionó en su desarrollo físico, funcional y paisajístico posterior. Si bien la articulación del territorio al puerto en sus inicios es débil, su evolución fue reflejando el impacto de factores de índole económica, social, cultural, política e institucional que devinieron de la aplicación de planes e instrumentos técnicos y legales que fueron organizando el territorio y modificando en términos funcionales sus condiciones de vínculo con el puerto.

### La planificación del territorio

La necesidad de esta vinculación está presente ya en la primera mensura que practica en 1879 el Agrimensor Tapia y en la cual se pone en evidencia el ordenamiento territorial de la Colonia y Pueblo de Formosa integrados al puerto, siendo éste el factor determinante del desplazamiento de la centralidad del modelo teórico de la planta urbana hacia la costa como asimismo de la corrección del rumbo de la traza, en función de la costa y de la necesidad de crear un frente edilicio costero. No obstante, en las mensuras posteriores sólo aparece indicada su localización, sin tomarse mayores recaudos en la previsión del espacio necesario para la instalación de la infraestructura que garantizara el buen funcionamiento<sup>1</sup>. Se definía así el rol fundamentalmente político – económico en la estructuración del territorio (Pueblo y Colonia): se incorporaba un puerto y espacio mínimo para su organización y la localización de los organismos que lo rigieran (Subprefectura, Aduana, Administración, depósitos, etc.), tierras aptas para la práctica de la agricultura y la ganadería y la incipiente industria, algunas preexistentes (destilerías, aserraderos, fábricas de ladrillos); luego se incorporaría la industria del tanino y más tarde del algodón<sup>2</sup>.

Posteriormente, para incrementar su eficacia, el área se complementó con la estación ferroviaria que reforzaba su centralidad en una estrategia de organización del transporte fluvial, terrestre, ferroviario y marítimo, a escala nacional y regional. La Ley N° 5559 de 28/8/1908, de Fomento de los Territorios Nacionales, autoriza la construcción de “Ferrocarriles de Fomento” Formosa – Embarcación articulando así un sistema de redes mixto, vinculado siempre con la explotación de los recursos del territorio y su canalización a través del puerto hacia los puertos de ultramar<sup>3</sup>. Esto dió pie a la construcción de las instalaciones ferroviarias (estación terminal de trenes, depósitos, viviendas de la gerencia y personal, torres de agua, etc.) en proximidades de puerto, sobre la costa.

1. *Mensuras de Serna (1881), Machado (1881) y Thompson (1884).*

2. *En 1905 se radica la Fábrica de extracto de quebracho “La Formosa” conectada al Pool de Fabricantes de Extractos de quebracho organizado por The Forestal Ltd. y del Convenio de Caballeros. En 1917 se instala la fábrica de extracto de quebracho “Quebrachales Dubosc” conectada con la Compañía Francesa de Materias Tintóreas y Tanantes del Havre (Rep: Pedro Lageze y Fratelli Dufour). En 1931 se instalan desmotadoras en la provincia (Ibarreta, Pirané, Clorinda y El Colorado, dos de ellas dominadas por Bunge y Born y otra por A. Clayton).*

3. *En 1945 en el puerto de Formosa convergen el petróleo salteño de la Standard Oil, azúcar de Tucumán y Jujuy, viajeros de Bolivia que vienen por el ferrocarril y de Paraguay por vía fluvial.*

El nodo portuario se constituyó asimismo en el centro de la actividad social y político – administrativa de la ciudad que lo contenía y condicionó su estructura funcional desplazando el centro a la ribera del río, distorsionando la ocupación de la planta urbana, reforzando el eje de conexión del puerto con la colonia y vaciando la plaza central de contenidos simbólico – culturales al quedar desprovista de los edificios públicos que la significaran, los cuales fueron ubicándose en las proximidades del puerto y sobre el eje de la Av. 25 de Mayo que articulaba el puerto y colonia. Esta situación persiste a lo largo del siglo XX, robustecida por intervenciones de hecho tales como el trazado del Decauville que divide la traza y consolida la fuerza del puerto.

A partir de la década del '70 se aborda la cuestión integral del crecimiento urbano. En 1975 con las estrategias para el crecimiento de la ciudad delineadas por el C.F.I. en acuerdo con el Municipio y la Provincia se establece una propuesta de ocupación que delimita el territorio urbano previsto para el crecimiento, el cual queda comprendido, al sur, por la avenida Napoleón Uriburu; al oeste por el Arroyo Pucú, el Aeropuerto y la nueva traza del ferrocarril propuesta y al norte por el Riacho Formosa, previéndose no obstante la ocupación de su margen izquierda, entre éste y la Ruta Provincial N° 2. La propuesta tiende a reforzar la vinculación del puerto con su territorio desde el aspecto económico, fortaleciendo el nodo de la ribera con la localización de una nueva terminal ferro – portuaria – automotor en el área próxima a la Av. Napoleón Uriburu y la calle Entre Ríos, desplazando la ubicación del puerto hacia el sur; esto, junto con el desvío de la traza del ferrocarril serviría mejor al área industrial definida, signando lo que sería el nuevo rol productivo a incorporar en la región, restringiendo su actividad operativa a la función económico – productiva, pero desvinculándolo de su original función de articulador del espacio social.

Asimismo y a fin de recuperar el patrimonio ferroviario que quedaría obsoleto, estos lineamientos contemplan la reutilización del mismo para ubicación de equipamiento recreativo que se vincularía además a la recuperación del valle fluvial del Riacho Formosa como reserva natural, potenciándolo además como una de las posibles canalizaciones naturales del Estero Coluccio (área de cota muy baja, de relleno sobre la cual se construyó el barrio homónimo y que hasta la actualidad presenta problemas recurrentes de anegamientos). Es éste un primer intento de articular el territorio y su interfase con el río desde las dimensiones ambiental, física, económica y cultural, diferenciado las funciones por áreas.

La voluntad de reintegrar el puerto al territorio (no así a la ciudad) se pone en evidencia en la relocalización del mismo, en la modernización y ordenamiento de sus instalaciones, en el reordenamiento de la estructura de la ciudad (vial y ferroviaria) y sus conexiones extraterritoriales, en la recuperación del patrimonio arquitectónico portuario (edificios y espacios públicos) para su reconversión en áreas culturales que propendan a la integración de la ciudad en su interfase con el río.

El Código Urbanístico de la Ciudad sancionado por Ordenanza 302/78 consolida la estructura urbana existente afirmando los tres anillos concéntricos de uso residencial que va disminuyendo su densidad a medida que se aleja del nodo del puerto, avanzando sobre las chacras que conformaran la Colonia y ratificando asimismo las dos primeras áreas industriales ubicadas originalmente junto al puerto, próxima a las vías del ferrocarril y una tercera que queda definida por el área limitada por los arroyos Pucú y Chajá, la cual está previsto de ser dotada de servicios unificados y una mejor accesibilidad de cargas. Esto va ir consolidando diferencias funcionales en la ciudad, alojando el sector industrial al sur de la misma, pudiendo vincularse con el puerto nuevo y el río y definiendo el sector norte para la ocupación residencial, dado que los conjuntos habitacionales encarados hasta ese momento se habían radicado sobre esteros y áreas anegadizas.

A pesar de las recurrentes disposiciones en virtud de los ciclos del río, en 1988 se realiza el Diagnóstico Urbano que pone en evidencia el problema existente de la sobreocupación residencial en áreas inundables, crecimiento que además tampoco fue acompañado por una infraestructura acorde al mismo, lo que ha generado expresiones evidentes de fragmentación territorial de la ciudad que había crecido en forma desarticulada, quedando sólo el área central

vinculada a su puerto. Esta escisión es más elocuente en la conformación del área denominada Circuito 5, al noreste del riacho Formosa, una vasta zona de ocupación residencial – conformada por grandes conjuntos habitacionales que se fueron construyendo entre las décadas del '80 y '90 – completamente desprendida de la planta urbana original, desvinculada del río como interfase de valor histórico cultural en la ciudad.

## RESULTADOS, CONCLUSIONES Y/O REFLEXIONES FINALES

De alguna manera los diferentes planes implementados desde los años '70 han intentado recuperar la idea del puerto integrado a su territorio, basados en las premisas de índole fundamentalmente económica, para lo cual han ido generando nuevos espacios tanto para la radicación del nuevo puerto con su respectiva infraestructura, sino también definiendo nuevas áreas destinadas a la radicación industrial, estableciendo una clara diferenciación funcional propia del urbanismo desarrollista, que fue partiendo la ciudad. Las intervenciones de mejoramiento urbano a través de la construcción de la avenida costanera, si bien han posibilitado una nueva forma de vinculación fundamentalmente de la ciudad con el río que no está estrictamente mediatizada por la presencia del puerto, ha también desvinculado la función económico – productiva del mismo que fueron trasladadas al puerto nuevo, continuando el antiguo como puerto de pasajeros que opera sólo en relación a la vecina orilla, con la ciudad de Alberdi, Paraguay.

Al decir de Hertelendy y Sáez, “... *la ciudad aparece como una sumatoria de dos cuerpos en un esfuerzo de conciliación.*” Se revela un proceso de desarrollo sobre el territorio donde se superpone al trazado fundacional – con todas las situaciones coyunturales que las particularidades topográficas presentan, esto es, lagunas, zonas bajas inundables, meandros de los riachos – las grandes extensiones de conjuntos habitacionales que fueron expandiendo los límites del pueblo original sobre las antiguas chacras colindantes y las nuevas condiciones portuarias que no han vuelto a reintegrar el territorio en la unidad que fuera concebida en su etapa fundacional.

## FUENTES

- Mensuras de los agrimensores Tapia (1879), Serna (1881), Machado (1881) y Thompson. (1884) Dirección Provincial de Catastro de Formosa. Dirección de Tierras, Carpetas 1 y 2.
- Plan CFI – 1975
- Código Urbanístico – 1978
- PRODECI (Programa de Defensa Contra Inundaciones) – 1989