

VII Jornadas de Sociología de la UNLP

“Argentina en el escenario latinoamericano actual: debates desde las ciencias sociales”

Título de la ponencia: Victoria. El avance de la lógica privativa sobre los espacios públicos

Nombre y apellido de los autores: Cuberos, Alfonso Javier y Marks, Diego Agustín

Pertenencia institucional: Universidad de Buenos Aires (UBA)

E-mail: ajcuberos@gmail.com/ diegoamarks@gmail.com

Dirección postal: Patricias Argentinas 171, piso 12°G / Solís 456, piso 7°B

1. Introducción

La década del `90 hubo de consolidar la fragmentación del tejido urbano en las grandes urbes de nuestro país. Particularmente, en la ciudad de Victoria (al sur del partido de San Fernando, en la provincia de Buenos Aires) este proceso privatizador avanzó con ferocidad en la zona costera de la localidad. Hubo entonces un crecimiento exponencial de los espacios cerrados, cercados y privados, en detrimento de las zonas públicas.

Victoria posee una historia de tensiones simbólico-espaciales de larga data. La coexistencia en el mismo espacio geográfico de sectores muy acomodados y sectores bajos proviene desde inicios del siglo XX y se ha ido profundizando con el paso del tiempo de la mano de los cambios sociales, económicos y culturales de matriz estructural de nuestro país. El avance del modelo neoliberal y privatista de construcción de ciudad fue intensificando el proceso de fragmentación socio-urbana distanciando a las personas entre sí, dividiendo a la trama urbana en espacios para pobres y espacios para ricos. Victoria presenta hoy, una trama urbana segmentada. Es una ciudad prolífica en pequeños y grandes muros: paredes individuales coronadas con alambres de púas, pertenecientes a diversas propiedades privadas, barrios cerrados, clubes privados y de enormes murallas simbólicas -villas, zonas peligrosas, espacios abandonados, zonas para ricos, de mansiones-. Victoria es una ciudad de fragmentos distantes que lejos están de concebirse como pertenecientes a una totalidad integrada.

Este proceso de fragmentación se expresa con crudeza en la zona cercana al Río Luján¹, si bien desde un principio existió en este lugar un foco de segmentación urbana (la zona del río fue desde el comienzo un espacio ocupado por los ricos que negaban el acceso a los demás pobladores), la década del 90 fue la época en que dicha zona tuvo un enorme crecimiento; aumentó la cantidad de viviendas, la cantidad de gente, a la vez que disminuyó el porcentaje de espacios ribereños de carácter público.

¹ Por “Zona del río” o “zona costera” de Victoria, definimos a un particular sector de Victoria que abarca desde la Avenida Libertador hasta las orillas del río Luján, desde la calle Uruguay (límite con San Isidro) hasta la calle Del Arca (límite con San Fernando).

Durante los años `90, el poblamiento de la zona del río se realizó en base a una lógica urbana de carácter privatista que implicó la proliferación de urbanizaciones y emprendimientos cerrados (grandes casonas y complejos de viviendas, barrios cerrados, clubes náuticos) que han marcado a fuego la composición socio urbana de dicho lugar. En la zona lindera a la costa del río se encuentran presentes grandes complejos privados que imponen sus estructuras por sobre los escasos espacios públicos. Estos espacios abiertos a su vez reproducen la lógica privada y privatista del entorno que los rodean y configuran.

En este trabajo desarrollaremos con profundidad lo aquí planteado. El primer segmento está constituido por un breve apartado histórico de Victoria con el fin de brindar un conocimiento sobre el desarrollo histórico y urbano de dicha localidad. Explicaremos luego el impacto del modelo neoliberal en la composición socio-urbana de la localidad, centrándonos en el proceso de fragmentación de su trama urbana. En el tercer segmento prestaremos particular atención al proceso de poblamiento de la zona costera, poniendo el foco en las instituciones que fueron instalándose a la veda del río. Por último, abocaremos nuestro análisis a dos tipos particulares de aquellas instituciones: los clubes náuticos y las costaneras públicas. Habremos de poner el foco en dichas instituciones debido a que -a nuestro entender- la comparación y explicación conjunta de ambos espacios permiten develar las lógicas y perspectivas sociales que operan de fondo en la zona del río configurando su particular trama urbana.

1.1. Algunas consideraciones sobre la metodología utilizada

El siguiente trabajo fue realizado mediante la aplicación de técnicas cualitativas de análisis y recolección de datos, en el marco de una investigación exploratoria. La ponencia aquí presentada se desprende del informe de investigación “*Victoria ciudad de Fragmentos: Barreras urbanas y el carácter privativo de los espacios públicos*” (Cuberos y Marks, 2012) realizado de manera conjunta durante el primer semestre del corriente año. Dicho trabajo se desarrolló bajo la dirección de la arquitecta Celia Guevara, dentro del marco del proyecto de investigación “Trabajo de crítica e investigación socio-urbana sobre la zona Estación Victoria y alrededores”.

El objetivo del informe, del cual esta ponencia emerge, consistió en analizar la fragmentación socio-urbana de la localidad bonaerense de Victoria, identificando y

describiendo las distintas barreras urbanas que descomponen la trama de la localidad, prestando fundamental atención a la zona lindera al Río Luján, - la zona costera-. Con el fin de mantener una continuidad con el objetivo del informe precedente, aquí nos centraremos particularmente en la fragmentación urbana y la privatización de los espacios públicos, a partir del desarrollo histórico del proceso de privatización de la zona costera, haciendo énfasis en los clubes náuticos y las costaneras públicas.

La información producida mediante las técnicas de observación y de entrevista ha sido recopilada en forma de Informes de Campo y conforman gran parte de los datos empíricos que son el sustento de esta ponencia. La historia de la localidad de Victoria fue trazada mediante el relevamiento de datos secundarios. Durante la etapa de trabajo de campo desarrollamos un relevamiento urbano de la zona de Victoria a partir de observaciones a través de visitas periódicas y el desarrollo de planos, mapas y fotografías de los lugares considerados de interés para la investigación. Así mismo, realizamos entrevistas casuales a disímiles sujetos (jardineros, pescadores, empleados de seguridad, transeúntes, etc.) residentes y trabajadores que viven la cotidianidad de la zona construyendo/reconstruyendo su significado.

2. Victoria

2.1. Breve historia de la ciudad de Victoria y su relación con el desarrollo de la Argentina

La localidad bonaerense de Victoria pertenece al partido de San Fernando ubicado en la Provincia de Buenos Aires. Si bien su nacimiento y desarrollo estuvo muy ligada al resto del partido, Victoria tuvo sin embargo una dinámica propia de crecimiento a través del tiempo².

A consecuencia de la numerosa inmigración de fines del siglo XIX, sumada a la llegada de familias adineradas de Buenos Aires que buscaban lugares de descanso y veraneo en los pueblos costeros, Victoria fue formando lentamente su trama urbana que aunó desde un principio a sectores muy acomodados junto a clases pobres que se

² Ver Figura N°1 - Victoria y Argentina

asentaron sobre su suelo. En el año 1891 se inauguró la “Estación Victoria” del ferrocarril Mitre (la vía férrea que conecta a la ciudad de Buenos Aires con las tierras del norte) y a su alrededor se levantaron entonces los primeros galpones y talleres ferroviarios que atrajeron -en su momento- a una gran cantidad de trabajadores ferroviarios, aumentando la población del lugar de manera considerable. Comenzó entonces a consolidarse la diferencia entre “los de arriba” - los adinerados, los que vivían en las casas de los terrenos altos (junto a la costa) - y “los de abajo”, los que vivían en los terrenos de los bañados (terrenos inundables). (Segura Salas, 2001)

Alrededor de la segunda década del siglo XX, Victoria comenzó a ser considerado como pueblo (tenía alrededor de 6 mil habitantes frente a los más de 25 mil de San Fernando). La mayoría de sus pobladores eran familias de operadores y empleados de los talleres ferroviarios o del mismo ferrocarril, de las fábricas, hornos de ladrillo de la zona y de los pocos comercios instalados en aquel momento. La extensión de la trama urbana de San Fernando hubo de seguir el recorrido de las vías del tren Mitre. (Torres, 1991)

La creación de la “Estación Virreyes” en el año 1938 fue posible gracias al crecimiento de los barrios ubicados al sur y oeste de San Fernando y al norte de Victoria que llevó a los vecinos a solicitar la habilitación de una nueva estación. A fines de los `40, la construcción del Acceso Norte de la Ruta Panamericana-cuyo tramo principal quedó habilitado en la segunda mitad de la década de los `60- contribuyó al poblamiento de Virreyes y Victoria, fortaleciendo la extensión de la ciudad hacia el oeste de las vías del ferrocarril Mitre, hecho que impulsó la instalación de importantes industrias en la zona. El desarrollo industrial repercutió, a su vez, en la formación de más barrios fomentados también por la política de los loteos económicos de tierras y el consentimiento del establecimiento de viviendas sobre terrenos inundables durante el período peronista de mediados de los años cuarenta. Atraídos por las nuevas fuentes de trabajo de una ciudad en expansión, habrían de llegar, entonces, personas del interior del país. Muchos de ellos poblaron los nacientes barrios de la zona y otros, con menos suerte y dinero, fueron los pobladores de las primeras villas radicadas en la localidad³. (Seguras Salas, 2005)

³ Ver Figura N°2 - Victoria y San Fernando.

El tren siempre fue la vía de transporte más importante para Victoria. En 1961, durante la presidencia de Arturo Frondizi, Ferrocarriles Argentinos suspendió un tramo del ferrocarril Retiro-Delta (actualmente conocido como Tren de la Costa). A partir de ese momento el “Tren del Bajo”, como se lo denominaba popularmente, se sumió en el abandono convirtiéndose en una vía muerta. El terreno ferroviario fue ocupado ilegalmente en casi toda su extensión, muchas estaciones fueron ocupadas por familias enteras y se deterioró gran parte de su estructura. Será recién en la década del 90 y bajo condiciones particulares que se pondrá de nuevo en funcionamiento parte de su estructura. El ferrocarril Mitre -que es hoy junto al Acceso Norte la principal vía de transporte de Victoria- ha sufrido también el desguace paulatino del sistema ferroviario general de nuestro país.

La conversión paulatina -a nivel nacional- hacia el modelo socioeconómico y cultural del neoliberalismo acarreó enormes consecuencias socio-urbanas. Victoria es un ejemplo exacerbado de este proceso, su trama fue quebrándose, transformando a Victoria en una localidad fragmentada.

2.2. El neoliberalismo en Victoria: la fragmentación de la trama urbana

La década de 1990 significó en Argentina, el abandono y desmantelamiento definitivo del *Modelo de Integración Nacional Popular*⁴ (Svampa, 2005), que más allá de sus limitaciones había estado orientado a la difícil tarea de producir cierta cohesión social. El desmantelamiento de este modelo y su sustitución por un nuevo régimen centrado en la primacía del mercado, lejos estuvo de ser un proceso lineal. Si bien las políticas neoliberales se insertan en Argentina durante la década del `70 (ejecutado por el autodenominado “Proceso de Reorganización Nacional”) el vuelco total hacia el estado Neoliberal se llevó a cabo en los `90 durante los gobiernos de Carlos Saúl Menem -principalmente- y fue continuado por sus sucesores.

⁴ Retomando a Maristella Svampa entendemos por Modelo de Integración Nacional Popular a un tipo de administración estatal que a grandes rasgos se caracteriza por una concepción del desarrollo económico fuertemente vinculada a la sustitución de importaciones y al vuelco hacia el mercado interno. A la par de la utilización del gasto público como estrategia de cohesión y homogeneidad social. (Svampa, 2005)

En Argentina, la irrupción del neoliberalismo vino de la mano de un proceso de reestructuración del estado que implicó una fuerte reducción del gasto público, la descentralización administrativa, la desregulación de los mercados, la privatización de empresas nacionales y de funciones del estado y la introducción de nuevas formas de organización del trabajo que produjeron la entrada a una nueva etapa signada por la flexibilización y precariedad laboral, a la vez, de un marcado crecimiento del desempleo. Retomando a Maristella Svampa (2005), entendemos que el neoliberalismo constituyó un nuevo marco social caracterizado por un fuerte proceso de polarización donde todas las clases sociales padecieron significativas transformaciones. El proceso socioeconómico neoliberal reconfiguró también, por supuesto, el paisaje urbano.

Al compás de la desindustrialización, el desempleo, las privatizaciones y el aumento de las desigualdades sociales, la etapa neoliberal trajo -y trae aún- enormes transformaciones urbanas. Estos profundos cambios socio-territoriales suponen la aparición de la ciudad dual, es decir, conllevan un proceso de fragmentación urbana que consiste en la coexistencia espacial de sectores sociales disímiles que, si bien comparten una cercanía geográfica, difieren en términos de estilos de vida y posición estructural en la sociedad (Castells, 1995).

Producto del neoliberalismo, las ciudades han quedado signadas por una *dualidad urbana* que tiene su impronta territorial en torno a la profundización de los procesos de fragmentación y segregación residencial, así como la conformación de guetos residenciales de pobres y ricos según sea su posicionamiento en la estructura social y ocupacional: en un extremo aparecen las villas de emergencia y los barrios marginales; y, en el otro extremo, las urbanizaciones cerradas y las zonas residenciales de elite. En este sentido, la ciudad se configura como fragmentada, segregada y guetificada (Valdez, 2007).

En la ciudad de Victoria, el proceso neoliberal reconfiguró fuertemente la trama urbana, afectando el paisaje de la ciudad. Esta reestructuración de la trama se expresó de manera radical en la zona del río de la localidad. Si bien, tradicionalmente, dicho lugar se caracterizó por ser una zona propia de los sectores más acomodados de Victoria, el proceso neoliberal profundizó la escisión de la trama a través de lo que hemos llamado el *proceso de “privatización de la zona del río”*.

2.3. La privatización de la zona costera de Victoria

Hemos definido con el nombre de “zona del río” o “zona costera” de Victoria a un particular sector de esta ciudad, que abarca desde la Avenida Libertador hasta las orillas del río Luján, y desde la calle Uruguay (límite con San Isidro) hasta la calle Del Arca (límite con San Fernando)⁵

La zona costera de Victoria no es de simple acceso. A lo largo del trabajo de campo, el acceso al río resultó siempre intrincado y dificultoso. Las costaneras públicas -las únicas vías de ingreso posible a las costas, más adelante hablaremos particularmente sobre ellas- son la excepción en una distribución del espacio costero que prioriza el uso privado del suelo por encima del uso público⁶.

Las urbanizaciones cerradas que nos dificultaron e impidieron llegar a las costas fueron variadas, de diferentes tipos. Por ende, hemos procedido a establecer una tipologización de las instituciones identificadas⁷.

2.3.1. Tipologización de las urbanizaciones cerradas identificadas

Híbridos Público/Privado. Este tipo de urbanización, en verdad, no tiene valor público, ya que no es de libre acceso. Las tres pertenecen a CACEL (Cámara Argentina de constructores de embarcaciones livianas) y son anunciadas como un “emprendimiento conjunto Municipalidad de San Fernando y CACEL” y por eso las consideramos híbridos. CACEL es un agrupamiento de empresas ligadas al sector náutico que poseen relación con el estado municipal. En su página, por ejemplo menciona que el Consorcio Parque Náutico San Fernando (Nº14 en Fig.4) “es una sociedad anónima cuyo capital está constituido en un 51% por la Municipalidad de San Fernando y el 49% por CACEL”. Esto es particularmente interesante ya que estos tres espacios híbridos son -en teoría- semi públicos pero sólo hemos podido ingresar al Nº14 (y, en este, sólo al espacio verde, la costanera Sur).

⁵ Ver Figura Nº3 - Zona costera de Victoria

⁶ Ver Figura Nº4 - Distribución del espacio costero de Victoria.

⁷ Ver Cuadro Nº1- Tipos de urbanizaciones cerradas y costaneras públicas.

Barrios cerrados. El fenómeno de su desarrollo comienza durante los años `80 y su auge e irrupción masiva hubo de suceder durante la década de los `90. Los barrios cerrados cercenan los accesos públicos a la costa, privatizan el espacio costero que debería ser público. Estos barrios se encuentran rodeados o cercados por muros, puertas y rejas, barreras físicas que restringen e impiden la entrada de los “no-queridos”. Sus habitantes buscan homogeneidad social y un estilo de vida determinado; constituyen una solución para algunas familias en relación a la inseguridad urbana y la delincuencia.

Los terrenos en venta, si bien no son -aún- barrios cerrados, todo parece indicar que pronto habrán de serlo. Son terrenos que han quedado vacantes, fruto de la privatización avanzada de la zona; no son accesibles y también impiden el acceso al río.

Instituciones educativas privadas y Clubes privados (no náuticos). Son instituciones educativas y clubes de carácter privado. No se puede ingresar si no se forma parte de aquella comunidad⁸. La mayoría de los clubes de la zona costera de Victoria, son clubes náuticos, el Club Alemán es el único club no denominado como “náutico” (tiene actividades deportivas pero no de carácter náutico).

Instituciones náuticas privadas ("Clubes náuticos") y Marinas. Definimos como *institución náutica* a toda institución que se relacione con las actividades ligadas al río o mar. Las instituciones náuticas que identificamos en Victoria fueron los Clubes náuticos y las Marinas. Los primeros son un tipo específico de institución náutica, entidades que proveen servicios y beneficios a sus socios. Los clubes náuticos son asociaciones que realizan actividades acuáticas -remo, yachting, escuela de vela y timonel, realizan regatas y campeonatos- y tienen un fin social. Las Marinas, por otro lado, son muelles donde se amarran los barcos. Pueden ser privadas o pertenecer a los clubes.

El origen de los primeros clubes náuticos se remonta a fines del siglo XIX. Las marinas, por el contrario, tienen un origen histórico más próximo. Estas poseen nombres que determinan una idea de empresa y prestan un servicio privado. Son espacios alambrados y custodiados con cámaras y serenos.

⁸ Si bien el colegio Holy Cross (Nº7 y 9 en Fig.4) no posee acceso al río, forma parte del panorama de urbanizaciones cerradas de la zona costera. La universidad de San Andrés (Nº5 en Fig.4) sí posee acceso a la costa, que es restringido sólo para los que pueden ingresar a ella.

Los clubes náuticos juegan en la actualidad un rol muy diferente al que hubieron de jugar cuando fueron fundados. El proceso neoliberal provocó la disgregación de la trama y el paisaje urbano, que promovieron formas fragmentarias de administración del espacio social: la desaparición y privatización de espacios comunes, el abandono y cerramiento de los espacios públicos, la estigmatización de los espacios abiertos. Dicho proceso puede ser explicitado mediante el análisis de dos fenómenos urbanos particulares de la zona costera de Victoria, los clubes náuticos y las costaneras públicas.

3. Clubes náuticos y Costaneras públicas en Victoria

3.1. Clubes náuticos y la privatización de las costas del río como barrera urbana

3.1.1. Breve historia de los clubes náuticos⁹

Los clubes náuticos hubieron de nacer con objetivos y prácticas diferentes a los que actualmente parecen desempeñar. Los espacios que hoy son cerrados y custodiados no fueron así en un principio.

Las entidades precursoras de los deportes náuticos -antes del desarrollo de los deportes de vela- fueron los clubes de remo que nacieron a fines del siglo XIX. La fundación del Yacht Club Argentino (YCA) fue el 2 de julio de 1883, este hubo de instalarse primero sobre el Riachuelo y después -en 1915- finalmente en Tigre. Hubieron de seguirle, luego, muchos otros clubes náuticos: en 1896, el Tigre Sailing Club (TSC); en la primera década de 1900 se crearon el Yacht Club Río de la Plata (YCRP), el Club Náutico Belgrano (CNB), el Club Náutico Buchardo (CNBu) y el Club Náutico San Isidro (CNSI). Luego de 1920 son creados el Yacht Club San Isidro (YCSI), el Club Náutico Olivos (CNO), el Club Náutico San Fernando (CNSF), el Club San Fernando (CSF), el Yacht Club Buenos Aires (YCBA), el Yacht Club Olivos (YCO).

⁹ Este apartado fue elaborado en base a la información suministrada por el trabajo de Cristina de la Fuente, comunicadora social, en su blog de difusión. Nos comunicamos con ella y próximamente podremos entrevistarla personalmente para profundizar sobre ciertos aspectos de su trabajo sobre la historia de los clubes náuticos. Para más información, http://blogsdelagente.com/viento-y-agua/2009/4/1/historia-los-clubes-nauticos-adelantados-del-mar-dulce/?doing_wp_cron.

Puede entenderse este primer momento de fundaciones a la par de la situación histórica del país, muchos inmigrantes y sus hijos aportaron -directa o indirectamente- a la construcción de las ciudades y del país mediante la creación de instituciones modernas. Muchos inmigrantes, también, mediante la fundación de las entidades como los clubes (no sólo náuticos) y asociaciones de fomento buscaban construir un espacio de apoyo entre pares (podía unir a aquellos valores identitarios como la nacionalidad - españoles, italianos, alemanes-, la zona de procedencia - gallegos, catalanes, calabreses-, las ideas políticas -socialistas, anarquistas-) en un país que sentían aún ajeno. Los clubes náuticos cumplieron este papel de reunión y apoyo fuertemente en la zona norte de Buenos Aires - Vicente López, San Isidro, San Fernando y Tigre-

Aquellos clubes pioneros surgieron en donde hubieron de estar los primeros núcleos fuertes de población - las ciudades de San Isidro y San Fernando-, acompañando entonces al desarrollo demográfico de la zona norte. A mediados del `30, cuando Victoria comienza a cobrar importancia por su población y Virreyes comienza a crecer, fueron muchos los pobladores que se acercaron al río con el fin de practicar actividades náuticas: hacia 1939, la Sociedad de Fomento Victoria gestiona ante las autoridades de la provincia de Buenos Aires una concesión de tierras en las barrancas de Punta Chica y, en 1948, aquella sociedad se integra al Club Juventud Unida de Victoria -de importante tarea social y deportiva- creándose el Club Social de Fomento Victoria; este club habría de convertirse en el hoy Club Náutico Victoria (CNV).[ver nº3 en Fig.4]. El Club Náutico General Don José de San Martín (CNGSM) [ver nº4 en Fig.4] consiguió su personería jurídica en 1947, tiempo después que el grupo de aficionados a la pesca “*Pasatiempo*” se instalara, alrededor de los años `20, en la margen norte del arroyo Medrano. Hubo de mudarse en 1962 -debido al entubamiento del arroyo- a Punta Chica, el bañado sobre el canal de acceso al Luján, donde hoy está su sede. En 1958, el Club de Veleros Barlovento (CVB) [ver nº15 en Fig.4] nace en la localidad de Victoria, buscando ser un club exclusivo para navegación de veleros. En 1964 es fundado el Club Náutico Albatros (CNA) [ver nº8 en Fig.4].

Los clubes, en base a su accionar como instituciones sociales, se consolidaron como nexos entre los habitantes del núcleo urbano. Será a principios de los años `60 cuando muchos de los clubes náuticos consiguen finalmente sus terrenos mediante la compra o concesión por parte del estado. La consolidación de los clubes también se

expresó en su organización colectiva: si bien la Federación Argentina de Yachting nació -en 1922, junto a los primeros clubes náuticos-, en 1967 es creada la Asociación Argentina de Deportes Náuticos que luego habría de derivar -en 1989- en la Unión de Entidades Náuticas para contribuir a solucionar problemas específicos de navegación en aguas del Plata. En 1975 es creada la Asociación Argentina de Hándicap Convencional que luego tendría su sucesora en la Fórmula Inter Clubes y, posteriormente, en la Comisión Inter Clubes durante el año 2000, entidad que reúne a los clubes náuticos.

Junto a la consolidación de los clubes se dio también la promoción de la construcción de flotas y embarcaciones en el país -que iba de la mano, también, del modelo productivo nacional por aquellos años-. Los clubes náuticos, por otro lado, apoyaron las escuelas náuticas para las diferentes formas de navegación y las competencias inter clubes de las que surgieron campeones olímpicos, internacionales y nacionales.

3.1.2. Devenir de los clubes náuticos. Década del '70 en adelante

Los clubes náuticos hubieron de fomentar la navegación deportiva a vela y los deportes náuticos en general. Eran lugares de socialización, apoyo e integración. Sin embargo no es eso lo que pudimos observar: cuando intentamos ingresar a cualquiera de ellos no nos permitieron hacerlo por “no ser socios”. Hoy, corroboramos, los clubes náuticos son lugares enrejados, alambrados, ocultos tras gruesas lonas, custodiados por seguridad privada. De hecho, ni siquiera nos permitieron sacar fotos, desde fuera. ¿Cómo hubo de transformarse el fin social de los clubes integradores y constructores de ciudadanía en empresas privadas que se niegan a resignar el derecho a un espacio que -constitucionalmente hablando- pertenece al estado y a todos los ciudadanos. La costa del río y el agua es de todos los ciudadanos y una empresa no puede ser la dueña de ella y coartar su acceso.

Nuestra hipótesis sobre las causas de este cambio se sustenta en el cambio socio-cultural de la sociedad argentina luego del golpe militar del '76. Los espacios que hoy son cerrados y custodiados no fueron así en un principio, sino todo lo contrario, nacieron con fines sociales y de contención comunitaria. En el caso particular de los clubes náuticos de Victoria -recordemos- el Club Victoria fue originalmente una Sociedad de Fomento y el San Martín nació a partir de un grupo de aficionados a la

pesca. El avance y consolidación de la cosmovisión privatista e individualista del capitalismo durante las décadas del `80 y `90 permitieron que los clubes vayan cerrando sus puertas, transformándose de puentes abiertos hacia la costa en barreras urbanas que impiden –a los no socios- la interacción con el medio ambiente de la zona.

3.1.3. El presente de los clubes náuticos y su relación con la zona costera de Victoria

El avance y consolidación de la cosmovisión privatista e individualista del capitalismo avanzado durante las décadas del `80 y `90 en nuestro país ha permitido que los clubes vayan transformando su sentido. El cerramiento del río Luján y su privatización ha contribuido de sobremanera a la conformación de una zona fragmentada, amurallada y controlada. En consecuencia, la zona lindera al río se ha convertido en un espacio en el que la interacción entre sectores sociales es escasa. Por sus condiciones naturales, la zona del río podría ser un lugar de convergencia y relación intrasocietal, sin embargo, su realidad actual dista de ser así. La proliferación de urbanizaciones cerradas, la primacía de la lógica privatista que restringe y condiciona el desarrollo y fomento de los espacios públicos (costaneras municipales), a la vez que oculta e imposibilita el libre acceso al río Luján -sumado al elevado valor de los terrenos-, convierten a esta zona en un lugar accesible solamente para los sectores más acomodados de la localidad.

En la zona del río son escasos los espacios públicos habilitados para el disfrute y el ocio de la mayor parte de la población de Victoria. Lo que predomina en la costa es la privatización del espacio por diversas urbanizaciones cerradas (barrios cerrados, clubes náuticos, instituciones educativas privadas). A su vez, los grandes espacios públicos que no han sido aún cercenados - las costaneras públicas sobre las que a continuación ahondaremos- se encuentran ocultas y son escasamente publicitadas.

3.2. Las costaneras públicas

Dentro de los límites de la localidad de Victoria se encuentran las tres costaneras públicas del partido de San Fernando que -junto con el balneario municipal de San Fernando- conforman el espacio verde público por excelencia del partido. Dichas costaneras -tres en total- ocupan aproximadamente 1.200 metros de espacio

costero ribereño que se distribuyen de manera discontinua a lo largo del trazo urbano de la localidad de Victoria.

3.2.1. Costanera Norte¹⁰

La **Costanera Norte** es la más grande y antigua de las tres. Son varias las calles que conducen a esta; es también la más publicitada (sobre Avenida Libertador, hay carteles que anuncian su existencia, a la vez que indican el camino de acceso). Se encuentra rodeada por barrios cerrados, marinas y locales gastronómicos. Los espacios destinados al rubro alimenticio son anunciados por los carteles municipales como de “carácter público”¹¹, son considerados como espacios de ocio. El siguiente fragmento citado fue extraído de un cartel municipal que indica la presencia de la costanera municipal y los locales que la rodean.

“la cercanía con el río y el disfrute de la zona ribereña permite el encuentro social, esparcimiento y recreación junto al río (...) los establecimientos turísticos ubicados en la zona conviven en armonía con la naturaleza y el paisaje, brindando al visitante una variada oferta de servicios

(Fragmento notas de campo n°3)

El fragmento aquí citado nos permite pensar que por “establecimientos turísticos”, se está refiriendo a las marinas y los restaurantes a los que solo se puede acceder si se cuenta con capacidad de consumo -dinero-. El acceso a la costanera está plagado de carteles de diferentes avisos y restricciones: “Gracias por cuidar la costanera”, “zona Wifi”, “prohibido jugar al fútbol en todo el sector”, prohibición de bebidas alcohólicas, carteles que indican la frase “evite multas”, entre otros. Pese a la presencia de carteles prohibitivos nos parece importante aclarar que la Costanera Norte es la menos prohibitiva de las costaneras públicas debido a que el río no está cerrado, tiene lugares de juego y esparcimiento y -también- está permitida la pesca¹².

¹⁰ Ver Esquema N°1 - Costanera Norte

¹¹ Ver Foto n°1 “Restaurantes Costanera Norte”

¹² Ver foto n°2 “Prohibiciones en las Costaneras Publicas”

La Costanera Norte cuenta con instalaciones aptas para recibir un importante número de visitantes. Posee baños públicos en buenas condiciones, juegos infantiles, juegos para mayores, espacios habilitados para la pesca. Durante los trabajos de campo, vimos a gran cantidad de personas interactuando y disfrutando de las instalaciones: pescadores, gente haciendo deporte, familias almorzando a la orilla del río, personas mayores con sus mascotas, adolescentes jugando en la zona de juegos. Además de restaurantes -que pensamos apuntan a un público de clase media - observamos la presencia de un pequeño paseo de compras integrado por pequeños negocios destinados a la venta de comidas rápidas (panchos, sándwiches, bebidas), kioscos, heladerías, puestos de venta de carnada y de artículos de pesca.

3.2.2. Costanera Sur¹³

El acceso a la **Costanera Sur** se realiza por la calle Escalada (calle paralela a las vías del Tren de la Costa). Al cruzar las vías, emerge un enorme cartel que indica “San Fernando Capital Nacional de la Náutica”. El camino de ingreso al predio se encuentra rodeado por un barrio privado y una Marina donde se guardan los barcos (la Marina Canestrari). Ambos espacios privados mantienen la lógica de seguridad propia de las urbanizaciones cerradas de la zona: un alto alambrado con púas en su parte superior, cámaras de seguridad, cerco de árboles que impiden la visual hacia adentro, veredas con mucho césped y plantas (lo que obliga a caminar prácticamente por la calle). La calle Escalada se corta por presencia del Club Alemán -su ubicación e infraestructura impide seguir por esta-. En la esquina entre Escalada y Alte. Marín hay un cartel que muestra un austero mapa de la zona. Este cartel nos llamó particularmente la razón por el siguiente motivo: fue el primer aviso que advierte la existencia de sectores públicos en la zona. En dicho cartel se anuncia una “rampa pública” que fue borrada muy rústicamente -con algo cortante que buscó saltar la pintura del cartel- pero, pese a este intento, aún puede verse sobre él. Al avanzar unos pasos, se entiende el porqué: “la rampa pública para ascenso y descenso de embarcaciones” no es pública: tiene un horario restringido y tarifas por movimientos y estacionamientos. Los precios estaban borrados de la misma manera: fueron raspados del cartel.

¹³ Ver Esquema N°2 - Costanera Sur

A lo largo de la calle que hace de acceso a la costanera -calle Alte. Marín- observamos la presencia de distintos dispositivos de seguridad destinados al control y vigilancia de la zona. La existencia de un pulsador para emergencia y de cámaras de seguridad son anunciadas por un cartel que advierte la presencia de seguridad en la zona mediante la frase “en San Fernando nos cuidamos entre todos”.

El ingreso a la Costanera está anunciado mediante un cartel que dice “Parque Náutico” en el que también se avisa que el acceso al público es de 8 a 19 horas. Cerca del acceso se encuentra ubicado el centro de exposiciones que -como casi todas las obras públicas presentes en la Costanera Municipal- es un emprendimiento conjunto de la municipalidad de San Fernando y CACEL. El centro de exposiciones es un gran playón de estacionamiento asfaltado con un techo a dos aguas que cubre toda su superficie. Este consta de baños públicos para hombres y mujeres que, además de ser muy nuevos están muy bien cuidados. Dicho espacio es utilizado para eventos municipales y, también se alquila para fiestas privadas.

A lo largo de la Costanera Sur observamos que la franja de espacios verdes no es muy grande. Consta de dos espacios comunicados por una reja alambrada que se abre y cierra según horarios establecidos - de 8 a 19hs-. Hay bancos en los que la gente puede sentarse. El río se encuentra vallado mediante alambrados que restringen el paso de la costanera hacia la orilla. A diferencia de la Costanera Norte, aquí está prohibida la pesca y, por supuesto, bañarse. Muy cerca del centro de exposiciones hay un pequeña proveeduría que depende de CACEL y que es el único comercio de la zona. A lo largo de nuestra observación nos topamos con la presencia de varios carteles que marcan lo que no se puede hacer en la zona pública: prohibido bañarse, prohibido ingresar con bebidas alcohólicas, prohibido pasar, respete el límite, entre otros. Particularmente nos interesa destacar uno por sobre los demás: este cartel dice “*LOS NIÑOS SON BIENVENIDOS por su seguridad no los descuide y manténgalos tomados de la mano*”¹⁴. Creemos que este cartel expresa el carácter privativo de la zona pública; a nuestro entender, la necesidad de aclarar que los niños son bienvenidos expresa la falsedad del carácter público que la costanera posee debido a que -a nuestra consideración- las verdaderas zonas públicas deben estar abiertas a todos por igual sin

¹⁴ Ver foto n° 3 ¿niños bienvenidos?

necesidad de aclarar la permisividad -por parte de las autoridades- al acceso de determinados sujetos (en este caso, de los niños).

3.2.3. Costanera pública “Punta Chica”¹⁵

La **costanera pública “Punta Chica”** se encuentra ubicada en la intersección de las calles Piedra Buena y Ricardo Rojas, acorralada entre dos urbanizaciones cerradas (el parque náutico Punta Chica y el Club Náutico Victoria). El ingreso se realiza por la calle Piedra Buena, que presenta una escasa circulación vehicular -los autos que circulan sólo entran y salen de las casas, los clubes y la universidad-. Por otro lado, también se ve muy poco tránsito peatonal; esta zona no parece estar preparada para transitar a pie. Es muy difícil caminar debido a que posee una pequeña vereda que, además, es ocupada en gran parte por diferentes materiales de construcción -arena, troncos, bolsas de escombros -de los clubes náuticos, lo que obliga a caminar por la calle.

El cerramiento mediante rejas y alambres ocultan el carácter público del lugar. Durante el trabajo de campo, la primera vez que arribamos a la Costanera Punta Chica lo hicimos sin darnos cuenta. Tuvimos que preguntar para saber que el acceso a esta se encontraba enfrente de donde nosotros estábamos parados. Su entrada es diferente al acceso de la otras Costaneras. Presenta rejas, alambres de púa y no está a la vista¹⁶. Parece estar escondida y no rompe con la lógica de seguridad que tienen los clubes privados que la rodean, al punto que si uno desconoce su existencia, es muy difícil darse cuenta que su acceso es libre, gratuito y público. El acceso al predio consta de un pequeño jardín y luego un fino pasillo hacia el río, que se encuentra cercado con un alambrado con púas en su parte superior. Sobre el alambre hay puesto una gruesa media sombra color verde atada desde el lado interno a la costanera (por lo que suponemos, entonces, que fue montada por la municipalidad) que pretende tapar la vista hacía el Club Náutico Victoria. Las pintadas sobre el piso del acceso al predio -similares a las que se ven en un estacionamiento-, nos permiten pensar que este pequeño pasillo fue anteriormente un estacionamiento de vehículos para el Parque Náutico Punta Chica.

¹⁵ Ver Esquema N°3 - Costanera Punta Chica.

¹⁶ Ver foto n° 4 “Acceso a Costanera Punta Chica”

El movimiento de gente dentro del predio se caracteriza por ser escaso. Durante nuestras visitas presenciamos una costanera prácticamente vacía que es frecuentada de manera inconstante por escasos transeúntes y, donde -durante largos periodos de tiempo- los empleados de seguridad privada constituyen la única presencia continua de personas en el predio.

La costanera Punta Chica se encuentra cercada por completo. El acceso al río está prohibido, una garita de seguridad con su respectivo guardia y una reja que atraviesa el largo de la costa son las barreras físicas que impiden el acceso al río. La fisonomía de este sector de la costanera, provoca la percepción de que -a pesar de su carácter de público- se pretende evitar la presencia de mucha gente en el lugar.

4. Conclusiones

La década del `90 significó en Argentina la consolidación del abandono y desmantelamiento definitivo del Modelo integrador de país -y de ciudad- orientado a producir cohesión social durante el capitalismo de mediados del siglo XX. El desmantelamiento del modelo integrador y su sustitución por un régimen neoliberal centrado en la primacía del mercado, fue un proceso paulatino de casi treinta años.

Este modelo -alineado con procesos de escala global- intensificó el desanudado de la sociedad integrada. Grandes sectores de la población, que antes estaban integrados a la sociedad -aunque en posiciones desfavorables- cayeron por debajo de la línea de pobreza y se sumieron en la marginalidad. Luego de la crisis del 2001, el modelo propuesto por el proyecto kirchnerista ha tenido importantes diferencias con el proceso de la década de los `90, sin perder líneas de contacto con el mismo. Hoy existen familias que pueden tener más de tres generaciones de familiares que nunca han tenido un trabajo estable. Si bien la desintegración de la sociedad argentina se manifiesta con mayor crudeza en los sectores más vulnerables, se extiende como una marca infausta, una herida que puede identificarse en diferentes procesos y expresarse en diversas formas. En Victoria, esta fractura se muestra agudizada.

La ciudad de Victoria fue desde su nacimiento un espacio de tensiones. Sin embargo, la extensión de su trama urbana¹⁷ desde los `40 en adelante respondió al modelo integrador de ciudad-país. A partir de los `80, aquella trama integrada comienza a quebrarse con la aparición de asentamientos y el crecimiento de villas miserias, la instalación de los primeros barrios cerrados y el avance de los clubes náuticos sobre el río, que encierran las costas tras sus muros. Habrán de crecer luego los terrenos sin parcelamiento debido al aumento de zonas marginales y la proliferación de grandes urbanizaciones cerradas, a la vez que se produce una fuerte expansión/ocupación de la zona del río que aún se encontraba despoblada.

Los clubes náuticos son un claro exponente de lo sucedido en Victoria: nacidos en base a una necesidad de reunión, se convierten, a la par de la historia de nuestro país, en estructuras que fragmentan la trama urbana: son claros exponentes de la privatización de los espacios y la hegemonía del uso privado y privativo del suelo por sobre el uso público. Las tierras de la costa -tierras de bien común, que a todos por ley pertenecen- son privatizadas con aval del estado nacional y municipal. La cosmovisión privatista del espacio avanza sobre lo público, rompiendo la trama urbana, convirtiendo a la ciudad de Victoria en lo que hemos llamado una “*ciudad de fragmentos*”.

En Victoria, los escasos espacios de carácter público se encuentran encorsetados por los espacios privados. Además, la lógica comunitaria está supeditada a la privatista/consumista (por ejemplo, la costanera pública Norte donde se muestran como espacios públicos los restaurantes de la zona). Comprobamos con nuestras observaciones que el acceso a la costa del río -cercana en cuanto a la distancia geográfica- dista de ser fácil y directo. En principio, la trama urbana no está preparada para un tránsito peatonal, en Victoria el acceso a los grandes núcleos de esparcimiento público (las costaneras municipales) se encuentra supeditado a la capacidad de movilidad privada que cada persona posee. La falta de transporte público que conecte las costaneras con el resto de Victoria vuelve aún más complejo el acceso, si no se posee un transporte privado. La falta de unión intra-urbana por consecuencia de la inexistencia del transporte público puede entenderse mediante la concepción del

¹⁷ En el trabajo que da origen a esta ponencia “Victoria, ciudad de fragmentos. Barreras urbanas y el carácter privativo de los sectores públicos” desarrollamos ampliamente cómo fue desarrollándose la expansión de la mancha urbana de Victoria. Ver Cuberos/Marks (2012).

distanciamiento de las elites. Para estas, lo público es considerado un problema debido a que implica la irrupción de agentes considerados “peligrosos”, que pueden interferir en su privacidad. Desde su perspectiva, el carácter público atenta contra la idea de propiedad privada y el disfrute de ella- ya que el espacio público está destinado a los sectores que no cuentan con infraestructura privada para desarrollar el ocio cotidiano: en otras palabras, si la zona costera hubiera de ser un espacio de ocio y disfrute colectivo - para *todos* los sectores sociales-, atentaría con el uso que los que habitan hoy cerca del río, hacen de ella -el disfrute de un particular sector social-. Además, esta situación se potencia y complejiza: la lógica que impera en la zona de las costaneras públicas es la de los sectores dominantes, y aquí, la lógica privativa del espacio se impone a la lógica pública, que es re-configurada y re-constituida.

Retomando a Borja y Castells (2000) entendemos que el espacio público -más específicamente, la relación que los ciudadanos establecen con éste y sus instituciones- define un esquema mental de ciudad que termina traduciéndose en una imagen conjunta de ella. Podemos pensar que la imagen de ciudad de Victoria - para los que la viven- es una imagen compleja y fragmentada, atravesada fuertemente por lo restrictivo-privativo. Sus espacios públicos -que reproducen la imagen de ciudad- así lo son: el carácter restringido de las costaneras publicas -las restricciones a la vida pública, las actividades conjuntas y el acceso al río- pueden comprenderse como una consecuencia del supeditar la posible imagen pública comunitaria de ciudad a los intereses privados, fortaleciendo aquella imagen fragmentada y restrictiva de ciudad. Un claro ejemplo de lo mencionado es el caso de la costanera pública Punta Chica: si bien desde el 2011 ha pasado a formar parte del entramado urbano de carácter público, su particular ubicación -se encuentra en la parte más rica de Victoria-, la escasez de promoción como espacio de ocio y de información que comunique su ubicación y existencia, el entorno privativo y cerrado que es propio de las instituciones que lo rodean (clubes náuticos, barrios cerrados, universidad privada), hacen poner en cuestión el carácter público de dicho espacio.

En Victoria, el neoliberalismo ha marcado a fuego la dinámica signada por la fragmentación y disolución urbana-comunitaria. Dentro de la esfera de los privilegiados (sectores medios y altos) la tendencia hacía la reclusión y confinamiento en espacios privados (countries, barrios cerrados, clubes náuticos) y la custodia permanente (cámaras de video y garitas de seguridad privada en las esquinas de las casas, barrios

cerrados y casonas de Libertador hacia el río) se ha vuelto costumbre y realidad. El habitar en espacios cerrados y vigilados que se fortifican para evitar y repeler a quienes son considerados como “personas ajenas a ese espacio”, con el fin de lograr el ansiado - e inalcanzable- deseo de seguridad, provoca una fragmentación y distanciamiento tanto en lo social como en lo urbano. El objetivo fundamental de dichas urbanizaciones consiste en lo que Zaida Muxi ha definido como la construcción de entornos limpios del otro (Muxi, 2006) mediante la utilización de dispositivos y avances tecnológicos que repelen y restringen la presencia de los considerados “diferentes”.

La fragmentación urbana en Victoria forja una relación entre los enclaves de residencias de clase media y alta con la ciudad que se caracteriza por ser cada vez más restringida, cerrada y excluyente. Como consecuencia, los espacios públicos -las costaneras municipales que todavía persisten en las zonas cercanas a los barrios cerrados y las zonas pudientes- reproducen características propias del entorno cerrado y privativo que los rodean.

4. Bibliografía

- Borja, Jordi y Castells, Manuel, Local y global, La gestión de las ciudades en la era de la información, Taurus, México 2000.
- Castells, Manuel. (1995) La ciudad informacional. Tecnología de la Información, reestructuración económica y el proceso urbano regional
- Cuberos, Alfonso Javier y Marks, Diego Agustín (2012) *Victoria, Ciudad de fragmentos: Barreras urbanas y el carácter privativo de los espacios públicos* en Trabajo de crítica e investigación socio-urbana sobre la zona Estación Victoria y alrededores. Unidad de Investigación: Instituto de Arte Americano e Investigaciones Estéticas Mario Buschiazzo (IAA) Facultad Arquitectura y Urbanismo UBA. Código del Proyecto: SI HyC-21.
- Muxi, Zaida (2006) “La ciudad o el reto de la globalización sobre las ciudades” en revista Ideas Sostenibles: Espacio de reflexión y comunicación en Desarrollo Sostenible. Año 3, N° 14.
- Segura Salas, Héctor Mario (2001) Historia de San Fernando Oeste, Municipalidad de san Fernando, 1ra edición.
- Segura Salas, Héctor Mario (2005) Breve historia de San Fernando de la Buena Vista, Municipalidad de San Fernando, 5ta edición.
- Svampa, Maristella (2005) La sociedad excluyente: la Argentina bajo el signo del neoliberalismo, Buenos Aires, Taurus.
- Valdés, Estela (2007) “Fragmentación y Segregación Urbana. Aportes teóricos para el análisis de casos en la ciudad de Córdoba”. Primer Congreso de Geografía de de Universidades Nacionales. 05 al 08 de junio de 2007. Río Cuarto. ISSN: 1851-1007.