

X Jornadas de Sociología. Facultad de Ciencias Sociales, Universidad de Buenos Aires, Buenos Aires, 2013.

Transformaciones en los espacios públicos: Victoria como un caso de estudio.

Javier Cuberos y Diego Marks.

Cita:

Javier Cuberos y Diego Marks (2013). *Transformaciones en los espacios públicos: Victoria como un caso de estudio*. X Jornadas de Sociología. Facultad de Ciencias Sociales, Universidad de Buenos Aires, Buenos Aires.

Dirección estable: <https://www.aacademica.org/000-038/78>

Acta Académica es un proyecto académico sin fines de lucro enmarcado en la iniciativa de acceso abierto. Acta Académica fue creado para facilitar a investigadores de todo el mundo el compartir su producción académica. Para crear un perfil gratuitamente o acceder a otros trabajos visite: <https://www.aacademica.org>.

X Jornadas de sociología de la UBA

20 años de pensar y repensar la sociología.

Nuevos desafíos académicos, científicos y políticos para el siglo XXI

Mesa N°6

La ciudad desde los márgenes: actores, conflictos y acceso a la ciudad

Título de la ponencia

“Transformaciones en los espacios públicos: Victoria como un caso de estudio”

Nombre y apellido de los autores

Cuberos, Alfonso Javier; Universidad de Buenos Aires (UBA)

Marks, Diego Agustín; 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

“Transformaciones en los espacios públicos: Victoria como un caso de estudio”- Javier Cuberos / Diego Marks

Índice de la ponencia

1. Introducción
 1. Metodología utilizada
2. Breve caracterización de Victoria
 1. Historia de la localidad
 2. Los espacios públicos de Victoria
3. Las Costaneras Públicas: descripción de campo
 1. Costanera Norte "*Alfredo Viviant*"
 2. Costanera Sur - Consorcio Parque Náutico
 3. Costanera Punta Chica
 4. Pensando el espacio público desde las costaneras de Victoria
4. Conclusiones
 1. Qué es hoy el espacio público (en Victoria)
 2. Espacios *publi-privados*: espacios públicos planteados desde lo privativo
 3. Espacios “seguros”
 4. La ciudad y el espacio público
5. Bibliografía
6. Anexo de imágenes y fotografías

1. Introducción

Quienes habitamos las ciudades podemos ver cómo los “*espacios públicos*” están atravesando un proceso de transformación fundamental. Su estructura, planificación y los usos sociales de dichos espacios -los usos que realizan las personas, así como los que realiza el Estado- escapan a la *imagen integradora* con la cual se concibe (o, concebía) a estos lugares *públicos*: espacios abiertos, en los que las personas pueden realizar diversas prácticas y otorgarle a éstas diferentes sentidos; espacios que le pertenecen a todos los ciudadanos y que el Estado administra. Por ejemplo, en una plaza las personas pueden jugar a la pelota, pueden compartir unos mates y un picnic, también se puede festejar el cumpleaños de un amigo o hacer un festival de varieté -teatro, títeres, música, etc.-. A su vez, el Estado puede hacer uso del espacio público y permitir (o no) la realización de recitales, ferias o - por ejemplo, en la ciudad de Buenos Aires- dedicarlo a las “estaciones de salud”, las postas de las bicicletas amarillas del programa “Mejor en bici”, o dedicarlo a las garitas de seguridad de la policía metropolitana.

Pero entonces, si el espacio es público, ¿por qué debería enrejarse?

El enrejado de las plazas y los parques emerge hoy como una respuesta del Estado frente al posible uso que podría darse a los espacios públicos durante el día y la noche. El Parque Centenario y su polémico enrejado fue un capítulo visible -y trágico- en este proceso. Silenciosamente y sin aviso previo, durante la madrugada de un lunes de enero el parque amaneció vallado con chapas en toda su circunferencia. Dos noches de represión policial mantuvieron firme el proyecto del enrejado que finalmente terminó efectuándose en febrero de este año.

En las últimas décadas hemos visto cómo los espacios públicos han ido cambiando su especificidad. Las cámaras de vigilancia en las plazas y parques, las rejas a las que ya nos hemos referido y los horarios permitidos de ingreso a estos espacios, son emergentes de esta transformación. En base a esto nos planteamos los siguientes interrogantes: ¿Qué es hoy el “*espacio público*”? ¿Qué procesos existen detrás de las transformaciones en dichos espacios?. Para dar respuesta a estas preguntas, tomaremos la localidad de Victoria como caso de estudio, sustentándonos en datos de campo producidos para nuestro trabajo “*Victoria, ciudad de fragmentos*” (Cuberos y Marks, 2012a). La trama fragmentada de Victoria, la convivencia de disímiles clases sociales, muy cercanas en cuanto distancia pero muy lejanas entre sí (en cuanto a su posible interacción) y la particular conformación de sus espacios públicos, hacen de esta localidad un laboratorio social que -creemos- brinda la posibilidad de indagar sobre los cambios que actualmente están atravesando los espacios públicos en general.

1. 1. 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, 2012a) desarrollado 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".

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. Los datos históricos y geográficos de la localidad de Victoria se obtuvieron -mayoritariamente- mediante el relevamiento de datos secundarios. Durante la etapa de trabajo de campo desarrollamos un relevamiento urbano de la zona de Victoria -poniendo énfasis especialmente en los espacios públicos que aquí se encuentran- 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 cotidianeidad de la zona construyendo/reconstruyendo su significado.

2. Breve caracterización de Victoria

La localidad de Victoria pertenece al partido de San Fernando (*ver figura 1 y 2 en Anexo*). Está ubicada en la segunda corona del GBA, en la zona Norte. Sus límites son Beccar (San Isidro) por el sur y el Río Luján al este. Victoria limita con el partido de Tigre hacia el norte (Av. Juan B. Justo-Almirante Brown -Ruta 197-) y hacia el oeste los divide el arroyo Cordero que pertenece a la cuenca del Río Reconquista.

Victoria pertenece al partido de San Fernando y se relacionó desde siempre con el norte de San Isidro. Al analizar Victoria como trozo de un partido surge la crítica ya llevada a cabo por Pastor en el Plan Regulador para San Fernando del año 1961 (en Guevara et. al., 2013): la ciudad de San Fernando -la cabecera del homónimo partido- no ocupó el centro geográfico de su comarca, lo que contribuyó a su pequeñez como partido. De hecho, San Fernando continental (la superficie continental del partido sin contar el área de las islas) tiene una extensión de 23 km² -diez menos que Vicente López- lo que convierte a San Fernando en el partido más pequeño de la provincia de Buenos Aires.

A diferencia de la localidad de San Fernando, que fue fundada en forma ortodoxa -calles en damero, plaza principal y edificios centrales-, Victoria nació en base a la estación de ferrocarril. La distancia geográfica y simbólica de Victoria hacia San

Fernando hubo de provocar que la localidad se relacionara más a Beccar -el norte de San Isidro- que a su propio partido. Si bien el nacimiento y desarrollo de Victoria fue junto a los dos partidos, tuvo sin embargo una dinámica propia de crecimiento a través del tiempo.

2.1. Historia de la localidad

La inmigración de fines del siglo XIX, sumada a la llegada de familias adineradas porteñas que buscaban lugares de descanso y veraneo en los pueblos costeros, fue formando lentamente la trama urbana de Victoria, que aunó desde un principio a sectores muy acomodados junto a clases pobres. En el año 1891 se inauguró la “*Estación Victoria*” - en honor a la reina Victoria de Inglaterra- del ferrocarril Mitre y a su alrededor se levantaron los primeros galpones y talleres ferroviarios que atrajeron -en su momento- a una gran cantidad de trabajadores. Aquello fue aumentando entonces 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, 2005).

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). Su población estaba formada por las familias de los que trabajaban en los talleres ferroviarios y en el ferrocarril, de los obreros de las fábricas y los hornos de ladrillo de la zona y de los pocos comercios que entonces existían (Segura Salas, 2001). La extensión de la trama urbana de San Fernando hubo de seguir entonces el recorrido de las vías del tren Mitre.

La creación de la “*Estación Virreyes*” -que luego dio origen a la localidad de Virreyes, al norte de Victoria- 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 (Segura Salas, 2001). A fines de los años `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- contribuiría al poblamiento de Virreyes y Victoria, fortaleciendo la extensión de la ciudad hacia el oeste de las vías del ferrocarril Mitre y fomentaría la instalación de importantes industrias en la zona.

Acompañado a esto, también se potenció la *suburbanización residencial*, la ocupación del espacio periférico por los grupos de mayores ingresos en aquellas zonas donde existían autopistas radiales que se integraban con una red de rutas secundarias (Torres, 1991). El desarrollo industrial, la política de los loteos económicos de tierras y el consentimiento de establecimiento de viviendas sobre terrenos inundables durante el

período peronista de mediados de los años cuarenta repercutió en la formación de más barrios obreros y de las primeras villas radicadas en la localidad¹.

El Ferrocarril General Mitre siempre fue la vía de transporte más importante para Victoria. En 1961, durante la presidencia de Frondizi, Ferrocarriles argentinos suspendió la prestación de servicios del ferrocarril Retiro-Delta (actualmente conocido como Tren de la Costa). El ramal Retiro-Tigre del Mitre funcionaba entonces en manos del Estado y era tradicionalmente mucho más usado que el ramal Retiro-Delta, que corre en forma prácticamente paralela a este último, compitiendo con él. 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. En la década del '90, el Tren de la Costa fue cedido a manos privadas como tren turístico y se mantiene aún bajo esta concesión. 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. Luego de la catástrofe de Once en febrero del 2012, TBA perdió la concesión del ferrocarril Mitre y del ferrocarril Sarmiento; hoy ambos trenes son manejados por la UGOMS - Unidad de Gestión Operativa Mitre-Sarmiento- creada de urgencia por el Ministerio del Interior y Transporte de la Nación.

Luego del último golpe militar y la vuelta de la democracia -bajo la sombra del neoliberalismo como cosmovisión dominante- el avance progresivo de las urbanizaciones cerradas y la expansión de las villas y los asentamientos complejizaron la escindida trama urbana de Victoria². Gran parte de los sectores medios y altos se recluyeron (y recluyen) en espacios cerrados y vigilados, 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*, provocando una fragmentación y distanciamiento en lo social y en lo urbano. El objetivo fundamental de dichas urbanizaciones cerradas 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”.

El crecimiento en altura -la destrucción descontrolada de casas y la construcción de edificios en lo que aún hoy es un barrio de casas bajas- sucede en las calles cercanas a la estación, lo que parece presagiar una intensificación de la segmentación residencial de la ciudad.

¹ “Durante largos períodos –particularmente durante la etapa inicial de expansión industrial- las villas fueron toleradas en tanto brindaban soluciones “de emergencia” al problema habitacional” – Torres (1991:22)

² Los asentamientos se ubican mayormente “en terrenos fiscales y se constituyeron a lo largo de la década de 1980 mediante acciones de toma de terrenos. Las tres villas más antiguas datan de los años 1940 y 1960, se trata de los casos: “Ferroviario”, “Uruguay” y “La Loma I y II”. (...) Los años de mayor crecimiento tuvieron lugar entre 2005 y 2010”. Para profundizar sobre las villas y asentamientos de Victoria ver Guevara et.al. (2013).

2.2. Los espacios públicos de Victoria

Victoria se erigió en torno a la estación de tren, fue desarrollándose como un lugar de paso y de trabajo. La escasez de espacios públicos en la zona puede ser explicada entonces a partir de este proceso. La creación de las Costaneras Públicas por parte de la Municipalidad fue un intento de subsanar la problemática de la falta de espacios públicos en Victoria. En la década del 2000 (durante la intendencia de Amieiro) se recuperaron zonas linderas al Río Luján con el fin de crear grandes espacios verdes. Estos espacios se construyeron en forma de dos Costaneras Públicas (Costanera Sur y Costanera Punta Chica) que se sumaron a la antigua Costanera Norte “Alfredo Viviant”. Las costaneras son -por tamaño y concurrencia- los espacios públicos por excelencia de Victoria³, ocupando aproximadamente 1.200 metros de espacio costero ribereño distribuido de manera discontinua, a lo largo del trazo urbano de la localidad. (Cuberos y Marks, 2012 b)

3. Las Costaneras públicas: descripción de campo

Daremos cuenta a continuación de las Costaneras públicas de Victoria en base a la información recabada en el trabajo de campo realizado. Basándonos en ellas, avanzaremos luego en la conceptualización del espacio público en general.

-Ver Figuras 3 y 4 en Anexo-

3.1. Costanera Norte “Alfredo Viviant”

La Costanera Norte es la más grande y antigua de las tres. Son varias las calles que conducen a ésta; es también la más publicitada (en las zonas donde residen los sectores más pudientes de Victoria se observan carteles que anuncian su existencia, a la vez que indican el camino de acceso⁴). 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”, son considerados

³ Si bien las Costaneras Públicas fueron formadas por iniciativa municipal, no son enteramente públicas debido a que forman parte del *Consortio Parque Náutico San Fernando*. Sociedad anónima cuyo capital está constituido en un 51% por la Municipalidad de San Fernando y el 49% por la Cámara Argentina de Constructores de Embarcaciones Livianas (CACEL),

⁴ Los carteles municipales que auspician la Costanera Municipal se encuentran en su mayoría en la zona que abarca desde Avenida del Libertador hacia el río Luján, lugar de residencia de las clases altas de Victoria. Sin embargo, durante nuestros recorridos no observamos ningún cartel similar en las zonas propias de las clases bajas.

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-.

-Ver fotografía n°1-

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 restrictiva de las costaneras públicas debido a que el río no está enrejado, es la más auspiciada y concurrida, tiene lugares de juego o esparcimiento y está permitida la pesca.

-Ver fotografías n°2 y 3-

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, sandwiches, bebidas), kioscos, heladerías, puestos de venta de carnada y de artículos de pesca.

3.2. Costanera Sur - Consorcio Parque Náutico

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 (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.

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 el lugar mediante la frase “en San Fernando nos cuidamos entre todos”.

-Ver fotografía n°4-

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 una 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.

3.3. Costanera Punta Chica

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 de San Andrés-. 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 predio de la costanera pública, consta aproximadamente de una superficie rectangular de 150 por 40 metros. Aquí, en verdad, no puede hacerse demasiado: los carteles avisan la prohibición de casi todo y, la seguridad privada que en esta se encuentra se encarga de hacerlo cumplir al pié de la letra (Jugar al fútbol, bañarse, tomar fotografías a los complejos rodeados que la rodean, etc.)

Lo interesante aquí no es sólo esta prohibición por parte de la seguridad privada de un predio público sino también que la seguridad privada sea de la misma empresa que la que tenía el Parque Náutico Punta Chica (el nombre de la empresa encargada de la vigilancia es WSC). Lo que nos permite pensar que fue contratada por la municipalidad o, quizás, por los clubes náuticos menguantes, para su seguridad. (Cuberos y Marks, 2012 a)

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 vista. 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 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 hacia 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 de ingreso fue anteriormente un estacionamiento de vehículos para el Parque Náutico Punta Chica.

-Ver fotografía n°5-

El movimiento de gente dentro del predio es 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.

-Ver fotografía n°6-

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. (Cuberos y Marks, 2012 b)

3.4. Pensando el espacio público desde las costaneras de Victoria

En Victoria, los escasos espacios de carácter público se encuentran encorsetados por los espacios privados. El entorno que rodea a las costaneras está conformado por clubes náuticos, marinas, barrios cerrados, una Universidad privada, entre otros (*ver figura 4 en anexo*). Debido a esto -creemos- la lógica pública se encuentra supeditada a la privada. Las costaneras son un istmo en un mar de urbanizaciones privadas que dificultan el acceso, difusión y conocimiento de los espacios abiertos de la zona.

La trama urbana de la zona costera de Victoria no está preparada para un tránsito peatonal, 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 escasez 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 falta de transporte público puede entenderse mediante la concepción del distanciamiento de las elites. Para éstas, “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-, ello atentaría con el uso que los que habitan hoy cerca del río, hacen de ella - el disfrute de un particular sector social-.

Las costaneras, por estar ubicadas en la zona donde viven las clases altas de Victoria, se ven impregnadas por la lógica que aquí impera: la de los sectores dominantes. 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 traducándose 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 porque sus espacios públicos 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 de 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 que 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.

4. Conclusiones

Las Costaneras *públicas* de Victoria son un cáustico ejemplo del proceso socio-urbano de privatización del espacio público. Por ello, podemos preguntarnos entonces:

-¿Qué es hoy el espacio público? -

Se vuelve urgente una respuesta. La privatización de los espacios públicos en la ciudad de Buenos Aires es hoy una problemática clave. El violento cercamiento del Parque Centenario -episodio emblemático del cerramiento de las plazas y parques públicos de la ciudad de Buenos Aires-; los megaproyectos inmobiliarios en los restos vacantes de la ciudad, en los terrenos de las playas ferroviarias del tren Sarmiento (en Liniers, Caballito, Palermo, Almagro y Balvanera) y en los terrenos que -aún hoy- pertenecen al Hospital Borda y al Moyano; también los conflictos por la Ex-Ciudad Deportiva de Boca Juniors y los terrenos cercanos a la reserva ecológica; la cesión de 37,5 hectáreas del Parque Roca a la empresa Centro de Transferencia de Cargas Administradora SA; el debate que surge frecuentemente sobre la posibilidad de poner bares en plazas y parques de la ciudad; son algunos de los muchos ejemplos del avance de la lógica privada por sobre los espacios públicos y del pensar a la ciudad -al espacio público- como insumo para los negocios.

Esta problemática, a su vez, se presenta en la provincia de Buenos Aires en sus diferentes partidos. En la zona norte particularmente, existen diversos conflictos en Vicente López, San Isidro, Escobar y, por supuesto, en San Fernando.

4.1. Qué es hoy el espacio público (en Victoria)

Los sectores ribereños que analizamos anteriormente expresan un mismo problema: la desaparición de los espacios en verdad *públicos* y el miedo a éstos. El ejemplo de las costaneras públicas de Victoria permite brindar una posible explicación hacia la problemática en cuestión en esta localidad.

El desarrollo de Victoria deviene de la expansión ferroviaria. Sus orígenes históricos y urbanos están ligados al ferrocarril Mitre que a finales del siglo XIX comenzó a extender su trama férrea hacia el norte del gran Buenos Aires, dando lugar a la aparición de pequeñas poblaciones en las zonas linderas a sus estaciones de paso. A diferencia de la localidad de San Fernando, la cual se fundó en forma ortodoxa (ciudad en damero, plaza principal con edificios centrales), Victoria respondió a un desarrollo en función a la estación de tren, un desarrollo vinculado a los intereses anglo-argentinos de las ciudades dependientes del ferrocarril.

Analizando el plano de Victoria observamos que la localidad prácticamente no cuenta con espacios públicos de larga data. En la parte más antigua de Victoria -la zona lindera a la estación- vemos que sólo existe la plaza Dorrego como espacio abierto (es la única plaza construida por el municipio⁵). Creemos que esto se debe al hecho de que Victoria surgió en base a la estación del ferrocarril y fue pensada como un lugar de paso y de trabajo sin una planificación urbana basada en una posible vida social y cultural de la ciudad.

En base a esto, la creación de las costaneras como *espacios públicos* respondió a un intento municipal de subsanar la histórica falta de lugares abiertos destinados al ocio en la localidad. Sin embargo, observando y recorriendo las Costaneras comprobamos cómo su carácter de *público* entra en cuestión. Aquellas no fueron pensadas desde la *lógica integradora del espacio público* - espacios abiertos y disponibles para que todas las clases sociales puedan hacer uso-. Por el contrario, las Costaneras reflejan las transformaciones que los espacios públicos vienen atravesando en los últimos años.

El carácter privativo y privatista de las costaneras públicas de Victoria no es un fenómeno exclusivo de dicha localidad, remite a un cambio en la concepción de espacio público que se viene dando con particular énfasis en el contexto socio-económico del capitalismo mundial actual. Los *espacios públicos* han ido perdiendo el carácter que los configuraban como tales: espacios a los que se puede ingresar desde cualquier sector/parte, a cualquier hora y en donde todas las clases sociales tienen la posibilidad de hacer uso del lugar, realizando actividades que estén por fuera de la idea de consumo y la mera circulación.

4.2. Espacios *publi-privados*: espacios públicos planteados desde lo privativo

Las costaneras públicas de Victoria reproducen el contexto que las rodea, la lógica de las clases medias y altas. Estas ven en "*lo público*" un peligro, una irrupción del otro, por ello el espacio público es controlado, cerrado, vigilado, oculto, administrado con horarios. Se limita el acceso de los considerados peligrosos.

⁵ A lo largo de los trabajos de campo hemos observado otras plazas, que a diferencia de la Plaza Dorrego, fueron el resultado de la organización y acción vecinal donde el municipio tuvo escasa participación.

Los espacios públicos hoy se estructuran en base a la idea de *circulaciòn*⁶: un parque o un río que se observa desde afuera, desde atrás de una reja, como parte de un decorado. Por otro lado, la capacidad de *consumo* ha ido tomando un mayor papel en la estructuración de los espacios públicos. Las costaneras públicas de Victoria son un claro ejemplo de esta transformación: restaurantes, paseos ribereños de carácter privado, las actividades en los clubes náuticos, son presentadas por la municipalidad como espacios y actividades *públicas*. La privatización del espacio público se da en múltiples niveles: por ejemplo, la movilidad hacia estos lugares (recordemos, el acceso a las costaneras en Victoria es muy dificultoso a pie e imposible en transporte público) o el mismo ingreso a esos espacios -como en el caso del restaurante- depende de la capacidad de consumo de cada agente - depende de tener un auto privado para llegar hasta allí o de tener dinero para comer en el restaurante-.

Siguiendo a Zaida Muxi (en Cuberos y Marks, 2012c) la ciudad global piensa en nosotros más como *consumidores* que como *ciudadanos*. La construcción de un decorado agradable para el consumo (tanto de los consumidores internos -los que viven en la ciudad- como de los externos -"extranjeros, turistas"-) genera segregación de todos aquellos que no pueden ejercer el acto de consumo. La posibilidad-potencialidad de aquel acto de consumo aparta a los pobres-marginados vía diversos canales: por segregación física -expulsión por medio de la policía o seguridad privada-, y/o por segregación simbólica -los pobres no se acercan a esos lugares porque no los *vivencian* como posibles para ellos, no *significan* un "espacio para ellos"-). Los espacios se convierten en lo que hemos llamado *espacios publi-privados*, entendiendo como tales a los espacios comunicados como "*públicos*" pero que se vivencian concretamente como privados.

4.3. Espacios "seguros"

Creemos que el espacio público debe ser entendido como el espacio de uso colectivo: lugares polivalentes, multiformes, con múltiples dimensiones y con muchos usos posibles. La homogeneización y el control de los espacios públicos atenta en contra de la idea de ciudad porque restringe su dinámica -la dinámica de lo inesperado-⁷.

El control y planificación de los espacios públicos en pos de la restricción de la presencia de "los otros" -quienes están fuera del sistema- restringe e imposibilita la

⁶ Actualmente los espacios públicos son concebidos y estructurados como lugares donde cualquier persona tiene el derecho de circular diferenciándose de los espacios privados, donde el paso puede ser restringido, generalmente por criterios de propiedad privada, reservas de estado u otros. De esto podemos concluir que el espacio público es de propiedad pública, dominio y uso público (Low S., 2005).

⁷ Retomando a Harvey (1997), entendemos que la fragmentación de las ciudades es un atributo de ellas. Sin embargo, históricamente, los fragmentos mantuvieron una vinculación dada por los flujos de relaciones espaciales (circulación de personas, de mercancías, etc.) que le permitían -pese a su fragmentación- una articulación en común. Lo que está en juego entonces es el uso colectivo de la ciudad que se ha ido fragmentando a través de los siglos y, con el neoliberalismo se ha quebrado en islas (entendidas como compartimentos estancos) que dificultan abruptamente la integración y fomentan el aislamiento entre diferentes sectores sociales.

vinculación con la diferencia -con lo inesperado- limitando y destruyendo a la ciudad misma. El control y cerramiento de los espacios públicos es un fenómeno complejo que excede al mero accionar propio del Estado. Durante el trabajo de campo observamos en Victoria otros espacios públicos que surgieron de la acción vecinal y que muestran una similar administración de los espacios públicos.

Mediante rejas, cadenas, candados y el cierre del acceso a determinadas horas, los vecinos de la plaza ubicada en la calle Kennedy al 2600 del barrio Crisol de Victoria, llevan a cabo un control del espacio público que los rodea, que es similar al ejecutado por el municipio en las Costaneras. Esto demuestra la complejidad que presenta el proceso de privatización de los espacios públicos, debido a que es un suceso que excede al propio Estado; no es sólo fomentado de “arriba hacia abajo” (es decir, del gobierno a la sociedad civil), sino que también es buscado, apoyado y realizado por los mismos vecinos.

-Ver fotografía n°7-

En Victoria el control de los espacios públicos mediante el cerramiento por medio de muros, rejas y alambres de púa se presencia en disímiles escenarios, ya sea los fomentados por el municipio -costaneras públicas- como los creados por los mismos vecinos. Sin embargo, en todos estos escenarios el sujeto a controlar parece repetirse. Lo que se busca con estas técnicas de control y vigilancia es evitar las posibles transgresiones – y en algunos casos, la presencia- de los miembros de las clases sociales más bajas.

4.4. La ciudad y el espacio público

La ciudad es el espacio público. La ciudad es el lugar que no se acota al “espacio verde”, ni al espacio que pertenece jurídicamente a la administración pública. El espacio público es el espacio de uso colectivo, el lugar polivalente de muchos usos posibles. Pero -lo hemos visto durante el trabajo de campo- el espacio público hoy es más un lugar de paso que de apropiación.

Frente a la desaparición de lo público, lo que muere con aquello es lo público para el ocio de *todos*. Si lo que constituye *ciudadanía* es la capacidad de consumo, el que no puede consumir no es, por lo tanto, ciudadano. La homogeneización y el control de los espacios públicos - que buscan convertirlos en “*publi-privados*”- atenta pues en contra de la ciudad porque restringe su dinámica característica -la dinámica de lo inesperado, de lo posible-. En una ciudad en la que la ciudadanía se basa en la capacidad de consumo, el control - con seguridad privada, cámaras y llevado adelante por los propios vecinos - de los espacios públicos (que se vivencian como privados) surge como necesidad para resguardar la *seguridad* de la ciudad para el ciudadano consumidor.

Lo que está en juego es el uso colectivo de la ciudad, lo que es permitido (o no) en el espacio público. Al fin y al cabo, hablamos de libertad (o, de su pérdida): creemos que

un parque, una plaza, un espacio costero deben ser (y estar) *abiertos*, porque ese es su sentido: ser lugares abiertos.

Si nuestra libertad de poder concurrir y usar esos espacios es condicionada o restringida (por horarios y prohibiciones, por rejas, candados y cámaras, por control del personal de seguridad -privada o municipal-) habremos de perder ésta libertad: la libertad de hacer uso del espacio público, la libertad del potencial uso colectivo de la ciudad.

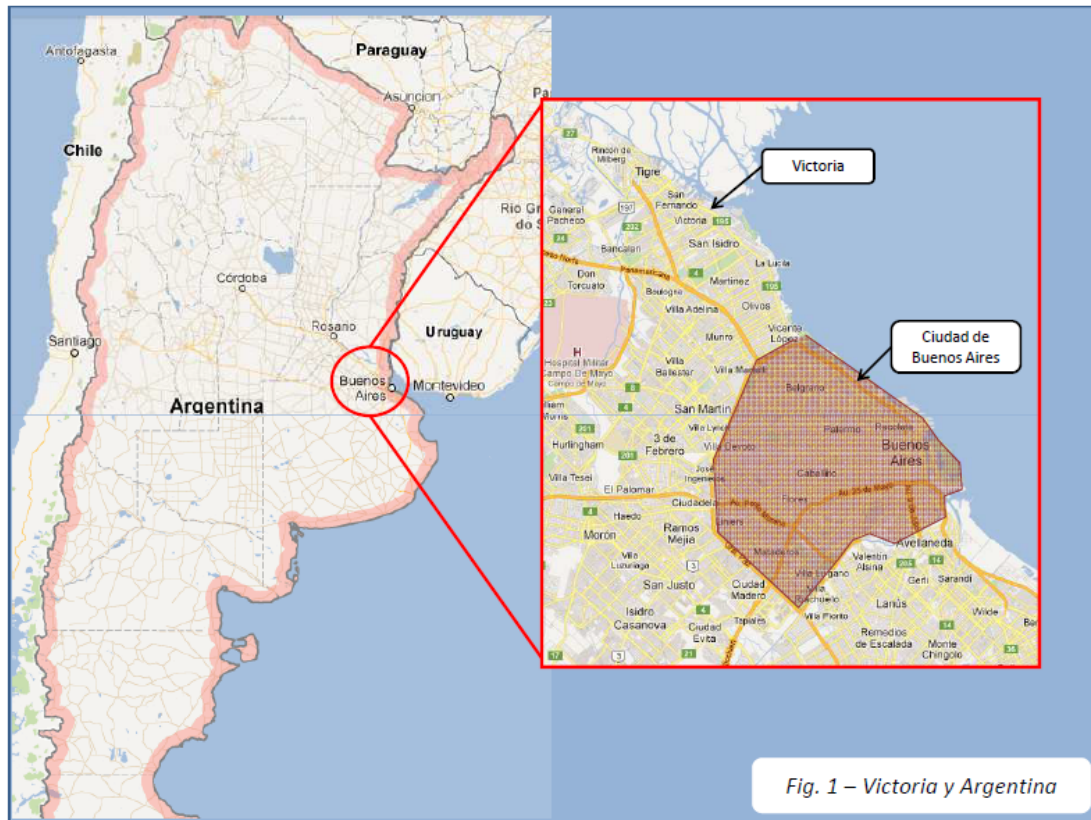
No sólo el Estado condiciona estos usos posibles. Hemos visto como los propios vecinos auspician o requieren enrejados amparados en la búsqueda de "*seguridad*". Se produce entonces una cesión -por parte de la ciudadanía- de libertades a cambio de un control municipal sustentado en el miedo a la *inseguridad*.

Las ciudades - las personas que están a cargo de su planeamiento y gestión- piensan hoy en nosotros más como *consumidores* que como *ciudadanos*. Las ciudades de consumidores deben construir entonces decorados agradables para el consumo: los espacios públicos deben asemejarse a los espacios privados para consumir. Bares en las plazas. Cámaras, rejas, seguridad privada que cuide la seguridad de un entorno apacible. Un decorado de árboles, un río que se vea por detrás de las rejas. Un pasto que no deba pisarse.

5. Bibliografía

- Borja, Jordi y Castells, Manuel (2000). *“Local y global, La gestión de las ciudades”* en “La era de la información”, Taurus, México.
- Cuberos, Javier y Marks, Diego (2012a), *“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.
- Cuberos, Javier y Marks, Diego (2012b) *“Victoria. El avance de la lógica privativa sobre los espacios públicos”*, ponencia presentada para las VII Jornadas de Sociología en la UNLP. Disponible online en <http://jornadassociologia.fahce.unlp.edu.ar/actas/Cuberos-Marks.pdf>
- Cuberos, Javier y Marks, Diego (2012c) *“Notas sobre Zaida Muxi”. Ciudad y nuevos procesos vinculados al capital financiero*. Disponible online en <http://entropiagrupo.blogspot.com.ar/2012/12/re-pensando-desde-pensadores>
- Guevara et. al. (2013) *“Trabajo de crítica e investigación socio-urbana sobre Victoria, San Fernando”*; trabajo presentado en Jornadas IAA, abril 2013.
- Harvey, David (1997) *“Las ciudades fragmentadas”*. Reportaje. Página 12. 23/3/97: Bs.As.
- Low, Setha (2005) *“Transformaciones del espacio público en la ciudad latinoamericana: cambios espaciales y prácticas sociales”*. Traducción realizada por Diego Campos. Revista Bifurcaciones. Disponible online en <http://www.bifurcaciones.cl/005/Low.htm>
- 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, Nº 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.
- Torres, H. (1991) *“El mapa social de Buenos Aires (1940-1990)”*. Edición Dirección de Investigaciones. Secretaría de Investigación y Posgrado; FADU, UBA.

6. Anexo de imágenes y fotografías



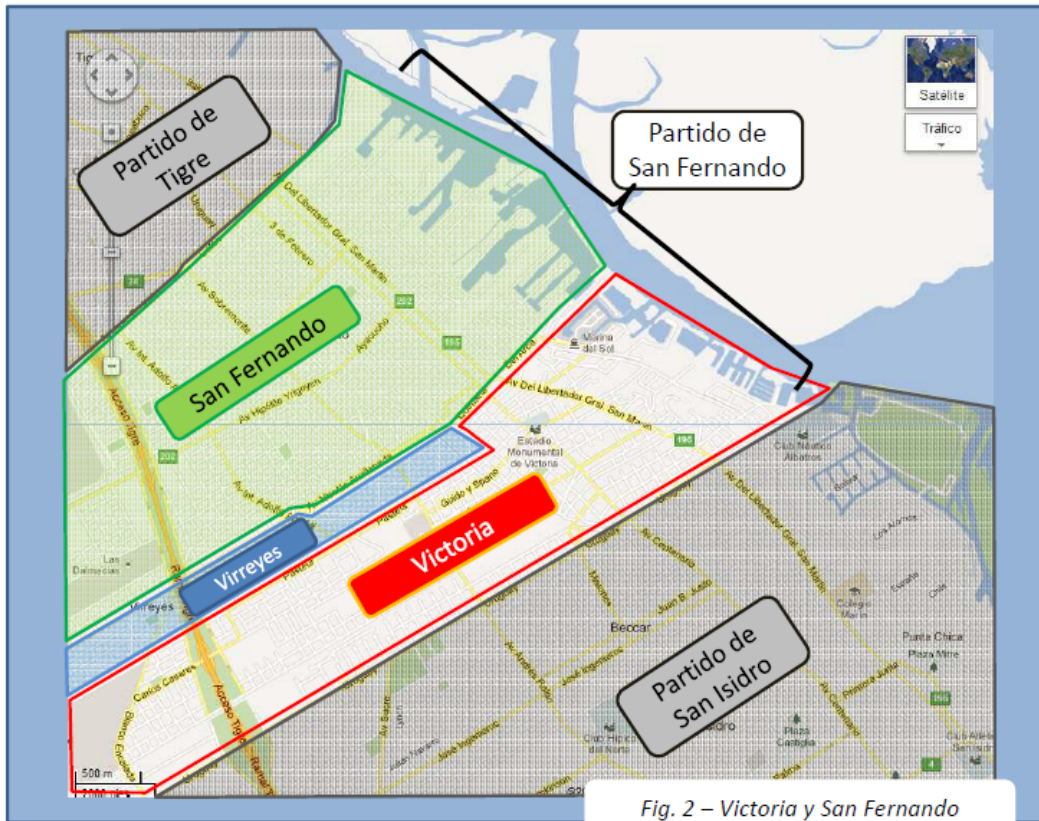


Fig. 2 – Victoria y San Fernando

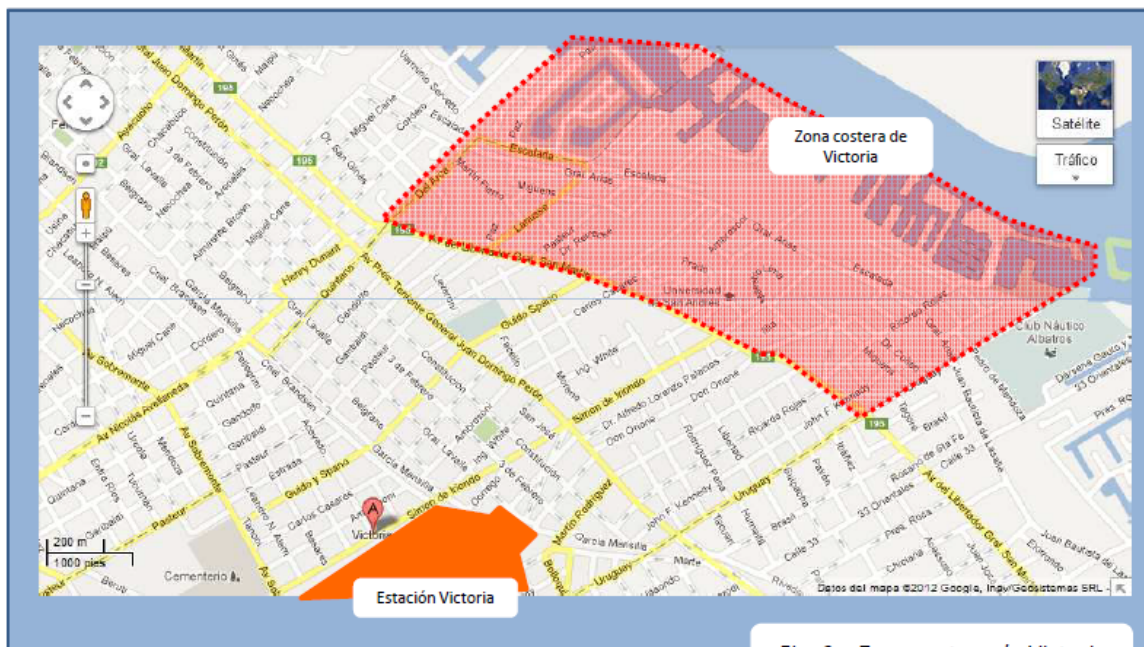


Fig. 3 – Zona costera de Victoria

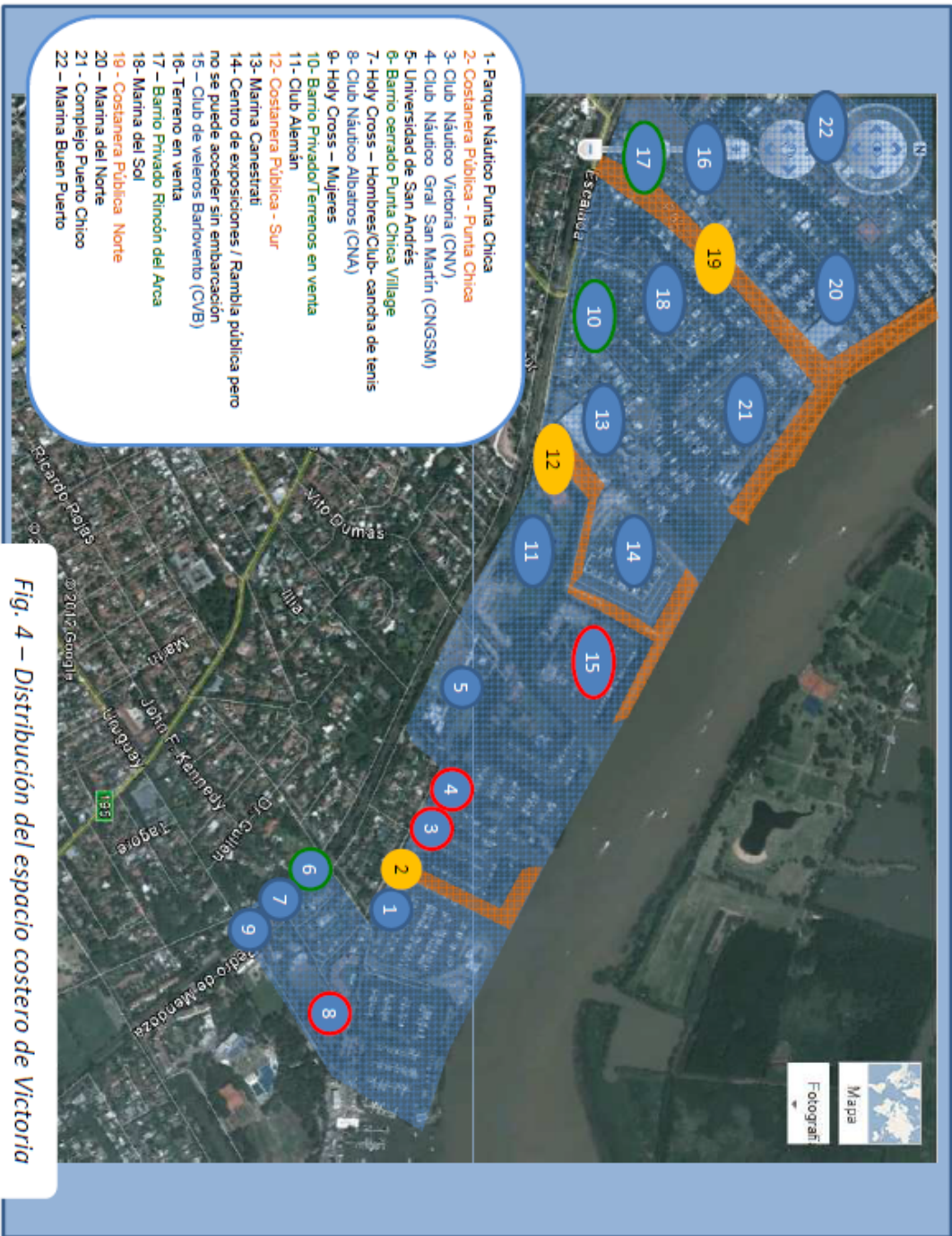


Fig. 4 – Distribución del espacio costero de Victoria

Fotografías



Foto.1

*Paseo Público peatonal Puerto Chico:
Aquí donde se nos prohibió el acceso*



Foto. 2

Restaurantes en Costanera Norte



Foto.3

Algunos de los locales del pequeño polo comercial

Cartel que anuncia la presencia del pulsador de emergencia sobre Marín



Foto.4

Puerta de acceso a la costanera pública Punta Chica



Foto.5

La garita de seguridad de la costanera Punta Chica



Foto.6

Imagen "Plaza pública Barrio Crisol"



Foto. 7

Aquí se observan las rejas que cercan la plaza pública ubicada en la calle Kennedy 2600. Esta plaza fue construida por los vecinos del barrio. La lógica de cerramiento de los espacios opera en todos los sectores sociales.