

Barreras horizontales: medios de transporte público de pasajeros y la interacción de sectores sociales en el área de Victoria (San Fernando).

Lisandro Plate.

Cita:

Lisandro Plate (2015). *Barreras horizontales: medios de transporte público de pasajeros y la interacción de sectores sociales en el área de Victoria (San Fernando)*. XI Jornadas de Sociología. Facultad de Ciencias Sociales, Universidad de Buenos Aires, Buenos Aires.

Dirección estable: <https://www.aacademica.org/000-061/680>

Barreras horizontales: medios de transporte público de pasajeros y la interacción de sectores sociales en el área de Victoria (San Fernando)

Lisandro Plate (FSOC-UBA)

Contacto: lisandroplate@gmail.com

Resumen:

Las localidades de las zonas suburbanas suele tener como una de sus características, en comparación con los centros urbanos, el hecho que exista una distancia mayor entre la vivienda de los habitantes y sus los lugares de trabajo, ámbitos de esparcimiento y espacios de consumo. Esta situación hace que los medios de transporte públicos incidan en el acceso a ciertas esferas ya sea dentro como fuera de la localidad. Resulta así interesante analizar la interacción entre distintos sectores sociales en el espacio común que supone la red de transporte público. Esto implica vincular dichos servicios con sus usuarios y los sectores sociales a los estos pertenecen. El trabajo intenta abordar este fenómeno en la localidad de Victoria, partido de San Fernando, provincia de Buenos Aires. Como parte del trabajo desarrollado por el grupo de investigación en Historia Urbana del Instituto de Investigación Gino Germani (FSOC-UBA), dirigido por la Arq. Celia Guevara.

Palabras Clave:

Movilidad - Transporte público – Sectores sociales – Accesibilidad – Áreas Suburbanas

Introducción

Esta ponencia aspira a ser un primer paso en la producción de un trabajo más extenso en base al análisis de la interacción entre sectores social desde el punto de vista de su relación con los servicios de transportes públicos de pasajeros en la localidad de Victoria, partido de San Fernando, Provincia de Buenos Aires. El proyecto se enmarca dentro del UBACyT “Investigación sobre las formas en que interactúan los distintos sectores sociales en el área de Victoria (San Fernando) y la Horqueta (San Isidro) en el G.B.A entre 2011-2014.” que dirige la arquitecta Celia Guevara directora del área de Historia Urbana del Instituto de Investigación Gino Germani (FSOC-UBA).

La particularidad que nos lleva a establecer la mirada sobre la localidad de Victoria radica en que se trata de un espacio reducido donde se amalgaman distintos sectores sociales que han desarrollado diferentes formas de apropiación del espacio. Con esto nos estamos refiriendo a la existencia de barrios cerrados, barrios de clase media y alta, viviendas sociales, barrios obreros, villas de emergencia y asentamientos.

Estos sectores han establecido diferentes tipos de uso del espacio, de los tiempos y modalidades de movilidad en función de sus necesidades cotidianas. Estos factores funcionan como signos de diferenciación entre sectores sociales y estrategias de pertenencia y reproducción de cada sector. Este trabajo se concentrará en el último aspecto, las modalidades de movilidad cotidiana, desde la forma en que se estructura la red de transportes públicos de pasajeros, entendiéndola como espacio no solo de interacción sino de flujo dinámico sobre las fronteras tanto objetivas como subjetivas que los sectores sociales de la localidad de Victoria establecen entre sí.

Consideramos que estos aspectos se reproducen en medidas diferentes en cada espacio urbano de relaciones sociales, entiéndase ciudades globales, ciudades intermedias, áreas suburbanas u otros tipo de definiciones similares. Las características que encontramos en la localidad de Victoria hacen que su estudio constituya un ejercicio de una riqueza significativa que puede aportar a la construcción de teoría para aquellas disciplinas que se interesen en el estudio de la interacción sociales, la movilidad y temas afines.

La ponencia intentará contextualizar a la localidad de Victoria dentro del Área Metropolitana de Buenos Aires, describir su red de transporte público de pasajeros y la forma en la que el trazado de la misma da cuenta de las fronteras entre sectores sociales.

El Área Metropolitana de Buenos Aires

El Área Metropolitana de Buenos Aires (AMBA) ha sufrido importantes transformaciones como resultado de las etapas socio históricas que atravesó la Argentina a lo largo del tiempo. Se trata de una extensión de 3,627 km² con una población de 12.801.364 de acuerdo al último Censo Nacional de Población y Vivienda (2010), De esta población, 2.891.082 corresponde a la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y el resto a los 24 partidos del “Gran Buenos Aires”. La extensión como la cantidad de partidos que conforman el AMBA depende mucho de las dimensiones que consideren los investigadores o las instituciones que lo estudian, pero siempre es importante destacar que se trata de la región urbana más importante del país donde habitan más del 30% de sus ciudadanos.

Durante los años 90 del siglo XX los emprendimientos industriales se ubicaron en aglomeraciones y parques industriales en áreas del periurbano, articulados preferentemente a los accesos del norte metropolitano. La profundización de la terciarización de la economía se observó espacialmente en la zona central del Área aunque dibujó un corredor terciario expandido también en orientación norte (Maceira, 2012).

La apertura externa de la economía argentina durante estos años transformó el peso relativo de la producción manufacturera en el producto bruto de la Argentina provocando un fuerte declive en los niveles de ocupación lo que repercutió de forma directa en el AMBA como centro de concentración de población y producción. Este fenómeno afectó de forma directa la brecha entre pobres y ricos, generando un proceso de polarización que se materializó en una expresión territorial que hasta ese momento se había manifestado de forma marginal, las urbanizaciones cerradas.

Ahora son las reglas de juego del libre mercado las que ordenan los modos de expansión y crecimiento urbano, teniendo como premisa la generación de ganancias y reducción de la figura del Estado (nacional, provincial o municipales). Los fraccionamientos cerrados no deben verse sólo como un simple fenómeno urbano y una nueva forma de acceso a la vivienda: su estudio permite entender nuevas lógicas de estructuración territorial y ofrece la posibilidad de leer pautas culturales de la sociedad contemporánea (Cabral Baraja y Canosa Zamora, 2001).

En los últimos diez años se han acentuado tres procesos dentro del AMBA, el crecimiento de las “villas miserias” y asentamientos precarios, la migración de los estratos medios altos hacia las urbanizaciones cerradas de la periferia, y por último la localización de conjuntos residenciales “de interés social” en zonas periurbanas con escasez de infraestructura (Vidal

Koppman, 2008).

Victoria, San Fernando

La localidad de Victoria se ubica dentro del corredor norte del AMBA. Es parte del municipio de San Fernando uno de los partidos más tradicionales de la zona norte junto con Vicente Lopez, San Isidro y Tigre. Su historia está ligada con el trazado de la línea de ferrocarril Mitre que se encuentra en la zona desde 1864 cuya estación “Victoria” funciona como corazón geográfico de la localidad, así como también a las actividades recreativas en la costa del Río Luján de las clases altas que habitaban la zona. La sucesión de clubes náuticos Privados constituyen una casi total privatización de este espacio costero explotado por un solo sector social de la localidad.

Si hacemos un recorrido desde la zona costera de Victoria hacia su límite oeste (el río Reconquista) nos encontramos con un entramado de clubes náuticos interrumpido por el campus de una universidad privada hasta llegar a las vías del Tren de la Costa, un ramal que fue reutilizado durante la década de los 90 como un emprendimiento privado turístico que hoy en día pasó a manos del Estado Nacional aunque no ha modificado su concepto de servicio.

A partir de estas vías de tren comienzan a abrirse paso grandes casonas de familias tradicionales de la zona, un ejemplo es el Palacio San Souci que si bien es hoy utilizado como salón de eventos, esta edificación de principios de siglo XX muestra la opulencia y los conceptos arquitectónicos utilizados para la construcción de viviendas de los sectores sociales altos de Buenos Aires.

Estas grandes mansiones llegan hasta la Avenida del Libertado Gral San Martín y es lo que se conoce como el “bajo” de Victoria.

Una vez que se llega a esta avenida se encuentra un barrio de sectores medios o medios-altos donde la trama urbana se ve interrumpida por un estadio de fútbol construido en 1936 con una capacidad de aforo para más de treinta mil personas sobre la Avenida Pdte. Gral. Perón. Este barrio se expande hasta las vías del ramal Retiro – Tigre del FFRR Mitre donde se encuentra la estación Victoria. Esta parte de la localidad vendría a considerarse el casco histórico.

Luego de estas vías aparecen los sectores medios y bajos hasta llegar al límite oeste de la localidad. Continuando en este sentido se ubica el Barrio Crisol (un barrio de sectores obreros) lindando con la conexión del ramal Retiro-Tigre con el que cruza la localidad de Victoria en sentido este-oeste, el ramal Victoria-Capilla del Señor y la Avenida Uruguay que es el límite con el partido de San Isidro. Aquí se pueden observar grandes terrenos que

pertenecen al FFRR Mitre que funcionan como depósito de trenes en desuso, talleres y cruces de vías. Las casas en esta parte de la localidad se suceden con una arquitectura heterogénea lo que puede llevar a pensar que los tiempos en que se construyeron no corresponde a una sola época. La trama urbana se ve nuevamente interrumpida por la presencia del cementerio municipal. A partir de aquí las viviendas y departamentos de no más de cuatro o cinco pisos se empiezan a entremezclar con galpones, talleres mecánicos o de repuestos, fabricas medianas y pequeñas. Esta dinámica es interrumpida por el barrio cerrado Las Victorias, el barrio cerrado Santa Clara, barrio cerrado La Loma y una dependencia perteneciente al Obispado de San Isidro. También en esta zona se encuentra el country El Trébol. Hasta llegar al Acceso Norte una autopista concebida en la década de los 40 del siglo XX.

De otro lado del Acceso Norte se encuentra el Barrio FATE, que se generó en torno a la Fábrica de Neumáticos FATE por una iniciativa de la empresa en los años 60. Hoy es un barrio obrero que ya no tiene vinculación directa con la fábrica pero mantiene su nombre. Detrás de estos terrenos y antes de llegar al Río Reconquista se encuentran los barrios privados Ayres Chico, Greenlands y el club Buenos Aires Cricket & Rugby Club.

Entre las vías del tren Victoria–Capilla del Señor, la fábrica FATE y los terrenos de los barrios privados se encuentra la villa conocida como “Villa Jardín” un barrio de sectores de clase baja. Este barrio se continúa en el partido de San Isidro separado por la Av. Uruguay.

Estas serían las características de la trama urbana de la localidad de Victoria, una trama constantemente interrumpida por expresiones urbanísticas de diferentes estratos sociales.

El tren, todos los trenes

Como venimos describiendo la localidad de Victoria es atravesada por dos ramales del ferrocarril mitre y el Tren de La Costa.

Este último tiene la particularidad de ser un tren turístico inaugurado en 1995 que se erigió sobre un viejo ramal en desuso de FFRR Mitre de finales del siglo XIX. Circula por la zona del bajo de Victoria y tiene en esta localidad dos estaciones Marina Nueva y Punta Chica. Esta última corresponde al nombre del barrio que tiene la zona de grandes casas de sectores de clase alta.

No se trata de un servicio ferroviario destinado al uso cotidiano de transporte de pasajeros, su tarifa (10 pesos para residentes y 20 pesos para extranjeros) está por encima de la de otros ramales y su frecuencia semanal es de un tren cada cuarenta minutos, la cual se reduce a treinta minutos los feriados y fines de semana. De acuerdo al trabajo de campo desarrollado

por lo miembros del equipo de Historia Urbana del Intituto Germani es utilizado por los alumnos de la Universidad de San Andrés (institución privada) dado que la estación de Punta Chica esta cerca del campus de esta casa de estudios.

El Ramal del FFRR Mitre Retiro-Tigre es quien tiene la estación que lleva el nombre de la localidad. Esta constituye el centro histórico por definición de Victoria. Las vías de este ramal dividen la zona del “Alto” (oeste de la localidad) de la zona del “Bajo” (al este hasta llegar al Río Luján). Este es un tren de salida de la localidad que conecta con la Ciudad de Buenos Aires en un viaje de alrededor de 60 minutos y la estación de Tigre (20 minutos de viaje). Además tiene estaciones en municipios como San Isidro o Vicente Lopez. Constituye un frontera que parte en dos áreas a la localidad y es una de las principales vías de salida de la misma. Su frecuencia semanal es de un servicio cada quince minutos y llegando a los veinte minutos en días feriados y de fin de semana. Su tarifa va de los dos a los tres pesos dependiendo el trayecto (hasta Retiro son tres pesos).

El otro ramal dentro de la localidad es el que realiza el trayecto Victoria-Capilla del Señor, un recorrido que ha sido reinaugurado en 2015. En la zona oeste de Victoria donde se encuentran los sectores de clase media-baja y baja se ubica la estación Schweitzer.

Con la nueva planificación del servicio se eliminó la estación Bancalari que se encontraba en el límite de la localidad y el río Reconquista ubicada cerca de sector de clase baja y terrenos donde se están desarrollando emprendimientos inmobiliarios privados de barrios cerrados o countries.

Este ramal ofrece un frecuencia de doce servicios al día de lunes a sábados y un servicio diferencial que recorre cuatro de las estaciones del ramal (este servicio no incluye la estación Schweitzer) . La tarifa varía entre ocho y veintidós pesos dependiendo el trayecto.

La importancia que tiene este ramal radica en que recorre la localidad de Victoria en todo el sector fabril y de bajos recursos. Los terrenos lindantes al tren se encuentran en estados poco habitables y atraviesa los terrenos de Villa Jardín. Este tren tiene la potencialidad de ser un efectivo transporte que conecte la zona de la estación de Victoria con la zona del Acceso Norte.

Su tarifa excede la de otros ramales y se acerca a la del tren turístico Tren de la Costa aunque no se trata de un servicios de esas características.

Los colectivos

Si bien la localidad de Victoria presenta la particularidad de estar atravesada por dos ramales del FFCC Mitre y el Tren de la Costa, observar la distribución de la red de colectivos constituye un acercamiento estructural de la forma en que se establecen las interacciones entre los vecinos de Victoria. Sobre todo cuando nos referimos al traslado en dirección Este – Oeste.

Si tomamos la zona que comprende desde la Costa hasta las vías del ramal Retiro – Tigre donde habita el sector socioeconómicamente más alto de la localidad sólo encontramos dos colectivos que atraviesen este espacio. Uno sobre la Avenida del Libertador y el otro por Av Perón en dirección Sur – Norte. Por otro lado solo una línea hace el trayecto, por esta zona, de Este – Oeste, siendo el único medio de transporte público que acercaría a la costa de Victoria a los vecinos de la localidad. Comprende entonces un elemento que favorece la utilización del transporte privado en esta zona, además de que puede considerarse como un factor de desaliento al acceso a este sector de la localidad.

En la zona central de localidad (donde habitan los sectores medios), desde las vías del ramal Retiro – Tigre hasta el acceso Tigre (Panamericana) encontramos que la mayoría de las líneas de colectivos que realizan el trayecto Este - Oeste utilizan dos avenidas, la Uruguay y la Nicolás Avellaneda. Solo una línea local recorre de manera más uniforme las calles internas de la localidad. Mientras que en sentido Sur – Norte, encontramos cuatro líneas que utilizan la avenida Sobre Monte y el Acceso Tigre de la Panamericana. Esta zona es donde se concentra la mayor parte de la población de Victoria, lo que invita a reflexionar que una red de colectivos así planteada puede llevar a fortalecer la naturalización del transporte privado para el traslado dentro de la localidad.

Ahora bien, si observamos la zona oeste de Victoria (desde el ramal Tigre de la , hasta los límites de la localidad, Acceso Norte y el Río Reconquista), el área menos poblada y donde se ubican la mayor parte de los hogares de menores recursos. Existen tres líneas de colectivos que circulan por estas calles, dos lo hacen solo por la Avenida Nicolás Avellaneda y llegan hasta la estación Victoria del Tren Mitre. Hay una tercera línea que llega desde la estación Victoria hasta la plaza del barrio obrero FATE a pocas cuadras del Acceso Tigre. Las alternativas que brinda el transporte público son precarias, si a la limitada oferta de recorridos que ofrecen los colectivos en esta zona le sumamos la deteriorada estación de tren Alfred Schweitzer del ramal Victoria – Capilla del Señor (FFRR Mitre). Lo que favorece el crecimiento del transporte privado. Para completar esta observación cabe señalar que de

acuerdo con los datos que brinda la Unidad Municipal de Estadística y Censo en 2007, 4 de cada 10 ocupados trabajaban dentro de San Fernando, lo que lleva a pensar que la red de transporte está planteada con una lógica de salida del municipio, que alienta la elección por el transporte privado.

Este tipo de estructura no parece contemplar otro tipo de movilidad que también deben ser tenidos en cuenta como el acceso a la costa, a espacios abiertos de atracción especial (centros comerciales, centros de salud, centros educativos etcétera) dentro de la localidad.

La movilidad victoriana

Analizar la movilidad dentro de una localidad de un área suburbana requiere tener en cuenta que las distancias entre los espacios donde se realizan las distintas actividades económicas, sociales y los lugares de residencia, agrega complejidad a la dinámica de desplazamientos de las personas (Lizárraga, 2006). Esto está íntimamente relacionado con la idea de accesibilidad en un sentido individual en relación con las opciones para cumplir con las actividades cotidianas de los individuos.

La movilidad debe ser entendida entonces como práctica social y su abordaje debe apuntar al estudio de una visión subjetiva del desplazamiento. Como define Andréa Gutierrez (2012) los estudios sobre movilidad urbana deben definir un campo de conocimiento en torno a las prácticas de desplazamiento de la movilidad cotidiana, de la movilidad residencial y de la profesional; las prácticas sociales de desplazamiento de las personas y sus bienes; las prácticas de desplazamiento de las personas físicas o jurídicas (empresas, organizaciones, etc). También es posible abordar la movilidad desde un relación de clases tomando como puntos de partida la capacidad económica para acceder a los medios de transporte (lo que nosotros llamamos accesibilidad) y también la capacidad física, es decir, la edad. En este análisis las personas mayores, los niños (que están considerados con las mujeres), son analizados como una población vulnerable que pierde capacidad de movilidad. La movilidad disminuye con la pobreza y en la edad adulta (Jouffe, 2011).

El estudio de la localización de la residencia y de las actividades, en particular de los lugares de trabajo, está vinculada con un análisis en términos de recursos económicos en la medida que se ejerce una competencia y genera segregación. Estimulando estrategias de exclusividad y de exclusión colectiva. Esta exclusividad esta basada en la defensa de la distinción simbólica, más fuerte si el “otro” está cerca, e implementada en el cierre de círculos de “sociabilidad del anclaje”, donde se apropian del territorio y el poder político al mismo

tiempo que se producen vínculos sociales exclusivos (Jouffe, 2011).

La localidad de Victoria es un espacio donde las expresiones urbanas de los distintos sectores sociales son la manifestación del capital social local que cada uno detenta. La falta de interacción social de esta localidad se refleja en la forma en que se han distribuido los espacios de influencia de cada sector social. Donde no hay barreras en forma de muro se establecen barreras horizontales (avenidas, vías de tren, autopistas). Como un tablero de ajedrez donde los cuadros blancos y negros se estableces sobre el plano pero sin llegar a mezclar sus colores.

Victoria no escapa a las características del partido de San Fernando de ser una localidad donde la mayoría de sus habitantes suelen trasladarse fuera del mismo para realizar sus actividades cotidianas. De acuerdo a la información de la Unidad Municipal de Estadísticas y Censos cuatro de cada diez residentes de San Fernando realizan al menos cinco viajes semanales fuera del partido. Los motivos de los viajes son en su mayoría por trabajo o para buscar trabajo y lo hacen en transporte público (63.2%) (UMEC, 2011).

En cierta medida hemos intentado describir como la red de transporte público en Victoria no se constituye como un elemento que fomente la interacción entre sectores sociales. Al contrario se transforma en un reproducción del estado de situación y la distribución de espacios dentro de la localidad.

La red de transportes tiene la capacidad potencial de constituir un espacio no sólo de traslado dentro y fuera de la localidad sino también una forma de dar cuenta de la existencia del 'otro'. El transporte público es la primera opción de viaje para los habitantes del partido de San Fernando, su adecuado acondicionamiento es plausible de convertirse en una opción en favor de la interacción entre clases.

Bibliografía

CABRALES BARAJA, Luis Felipe; CANOSA ZAMORA, Elia (2001) *Segregación residencial y fragmentación urbana: los fraccionamientos cerrados en Guadalajara* Espiral, vol. VII, núm. 20, enero/abril, 2001, pp. 223-253 Universidad de Guadalajara Guadalajara, México

GUTIERREZ, Andrea (2012) *¿Qué es la movilidad? Elementos para (re) construir las definiciones básicas del campo del transporte*. Revista Bitácora Urbano Territorial, vol. 21, núm. 2, julio-diciembre, 2012, pp. 61-74 Universidad Nacional de Colombia Bogotá, Colombia

JOUFFE, Yves (2011). *Las clases socio-territoriales entre movilidad metropolitana y repliegue barrial. ¿Tienen los pobladores pobres una movilidad urbana de clase?* Revista Transporte y Territorio No 4, Universidad de Buenos Aires, 2011. pp. 84-117. Disponible en www.rtt.filo.uba.ar/RTT00406073.pdf

LIZÁRRAGA, C. (2006). *Movilidad urbana sostenible: un reto para las ciudades del siglo XXI*. Economía, Sociedad y Territorio, vol. VI. Disponible en www.redalyc.uamex.mx/pdf/111/11162202.pdf

MACEIRA, Verónica (2012). *Notas para una caracterización del Área Metropolitana de Buenos Aires*. Boletín Informativo. Observatorio das Metrópoles. Año III, Número 224, febrero 2012. Instituto Nacional de Ciencia y Tecnología, Brasil.

UMEC 2011. *La movilidad territorial de los sanfernandinos*. Informe Técnico Nro. 9. Agosto de 2011. Unidad Municipal de Estadísticas y Censos. San Fernando, Buenos Aires, Argentina.

VIDAL KOPPMANN, Sonia (2008). *Mutaciones Metropolitanas: de la construcción de barrios cerrados a la creación de ciudades privadas: balance de una década de urbanización privada en la Región Metropolitana de Buenos Aires*. X Coloquio Internacional de Geocrítica. Diez años de cambio en el mundo, en la geografía y en las ciencias sociales, 1999-2008. Universidad de Barcelona, Barcelona, España Disponible en www.ub.edu/geocrit/-xcol/96.htm