SEMINARIO DE CRITICA – AÑO 2013

INSTITUTO DE ARTE AMERICANO E INVESTIGACIONES ESTETICAS

N° 182

***"Trabajo de crítica e investigación socio-urbana sobre Victoria, San Fernando"***

**Autores: Dra. Arq. Celia Guevara et al.**

**Comentarista:**
**Dra. Arqta. María Marta Lupano**

**26 de abril de 2013** **12:30 hs**

# *“Trabajo de crítica e investigación socio-urbana sobre Victoria, San Fernando”*

**Dir: Celia Guevara, Integr.: Yanina Porta, Javier Cuberos, Diego Marks, Francisco Macagno, Ana Custeau, Ariel Fuentes.**

## Introducción

El origen de este trabajo puede remitirse al año 2004, cuando la Municipalidad de San Fernando junto con la Sociedad de Arquitectos de Buenos Aires, llamaron a un concurso para ordenar la zona del “Área vacante del ferrocarril” en Victoria.

Junto con un equipo de sociólogos y estudiantes, de los cuales solo ha permanecido con nosotros, la Lic. Yanina Porta, estudiamos entonces atentamente las bases de ese concurso, proporcionadas por la Municipalidad, que contaban con profusión de ilustraciones y datos estadísticos, sobre la zona de San Fernando, llamada Victoria.

Desde entonces la peculiaridad urbanística de ese lugar me ha preocupado e interesado como un ejemplo claro de fragmentación y aislamiento urbano. Esta zona presenta características muy especiales al estar constituida por sectores sociales y espacios urbanos muy disímiles: asentamientos, villas, barrios creados bajo planes de viviendas y barrios obreros; barrios de clase media (alta y baja), urbanizaciones cerradas y mansiones costeras junto al Río Luján. Si recorremos la zona de Oeste a Este encontramos todas las clases sociales casi ordenadamente, marginalidad, fábrica y vivienda obrera, luego villas y barrios cerrados, más tarde clase media ya urbana (respondiendo a la regularidad de la cuadrícula) que va ascendiendo en dirección Este hasta llegar a las mansiones de la costa.

Dicho paisaje va acompañado además por una gran fragmentación espacial, las fábricas, los depósitos de trenes, cementerio, barrios cerrados, villas, el acceso Norte, los dos ferrocarriles y la línea férrea a Boulogne. Ello conforma un verdadero caos urbano, producido en la historia del desarrollo urbano de Victoria, proceso que hubo de acentuarse durante el auge del neo-liberalismo en los años ´90.

Posteriormente (2011) hemos retomado el estudio de la zona, en este caso con nuevos integrantes con los que llevamos a cabo los proyectos SI, HyC 21 FADU-UBA ”Trabajo de crítica e investigación socio-urbana sobre la zona Estación Victoria y aledaños” con sede en el IAA. Y UBACyT “Investigación sobre los espacios y las formas en que interactúan los distintos sectores socio-urbanos en el área de Victoria (San Fernando) y La Horqueta (San Isidro) en el GBA entre 2011 -2014” con sede IIGG Facultad de Ciencias Sociales, UBA. Para el desarrollo de ambos proyectos, se implementaron gran cantidad de visitas, entrevistas, en la localidad de Victoria, se estudiaron informes sobre el área y paralelamente, se organizaron lecturas y debates sobre los temas de fragmentación e interrelación urbana.

El principal objetivo fue estudiar la evolución socio-histórica de los barrios, su fragmentación y contrastes sociales en el conurbano. Así como comprender la localización y análisis de los lugares de encuentro y sociabilización para estar en condiciones de estudiar posibilidades de cambio urbano.

"*En las ciudades de América Latina, (…) se han enfatizado o puesto en evidencia los contrastes entre sectores opuestos de la sociedad y poco se han investigado las estructuras, instrumentos y mecanismos unificadores" - M. Schteingart, 2011*

Aquí conviene aclarar, que a partir de los proyectos políticos neo-liberales, coincidentes con el posmodernismo en arquitectura y arte, se produjeron formas cada vez más expulsivas de los habitantes de pocos recursos, (en América latina, por ejemplo) esto es bien conocido. El problema consiste en que aun persisten formas heredadas de este pasado reciente. Koolhas, el gran arquitecto del OMA, por ejemplo, consideraría que debe respetarse la forma histórica y donde no ha habido interacción positiva no tratar de despertarla.
El ejemplo que ha dado es la París bombardeada a la que considera más bella que la reconstruida. Este pensamiento resultaría válido tal vez para aquellos que pueden elegir su lugar para habitar. Estamos convencidos de que el humanismo puede adoptar distintas formas urbanas, en distintos tiempos, pero todas dentro del humanismo mismo.

***Los interrogantes guía del trabajo han sido:***
*¿Cuál es el impacto visual y físico del caótico conjunto urbano?*
*¿Qué relaciones se establecen entre pobladores en situaciones sociales tan disímiles?*
*¿Cuáles pueden ser los puntos de encuentro o de coincidencia?*
*¿Es este caos pasible de futuro orden?*

## Aclaraciones preliminares

En esta primera etapa, no consideramos como deberíamos el conjunto urbanístico del Norte, Núñez a Tigre, que debe ser estudiado como un todo. Somos conscientes de que se hace necesario trabajar sobre una totalidad en una escala mayor lo cual se llevará a cabo posteriormente. Pero, al menos, es necesario tener en cuenta para el estudio la totalidad del Partido de San Fernando.
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[1].La ciudad de San Fernando, cabecera de partido, no ocupa el centro geográfico de su comarca, como debería ser, por razones históricas muy lejanas, que se explicarán posteriormente, y que han contribuido a su pequeñez. De manera que Victoria queda unida a Beccar y más cercana a San Isidro que a San Fernando. Esto ha colaborado a su fraccionamiento. Se ha llegado a proponer un muro de división entre partidos a raíz de los problemas con el barrio Jardín, desde La Horqueta en San Isidro[2].
Pastor dice además, que San Fernando ha ido perdiendo su magro ejido al permitir que las pocas áreas rurales que aún le quedaban se convirtieran en suburbios, áreas inundables, por otra parte, no aptas para habitación.

---

[1] **Pastor J y Bonilla J** (1961) Plan Regulador del desarrollo de la ciudad y partido de San Fernando. Ordenanza orgánica del Plan Regulador Nº 322/1961. PBA: Municipalidad de San Fernando. **En adelante: [P-61]**

[2] En el UBACyT proponemos un estudio de este muro, inexistente en realidad, puesto que no se terminó de construir. No lo desarrollaremos en esta etapa y en esta presentación.

Es posible que si el límite se hubiera tratado por ejemplo como área pública, la situación de falta de interacción total en Victoria se hubiera compensado. Es decir, si las áreas rurales separaran pero a la vez unieran San Isidro y San Fernando creando espacios comunes, se encontraría un equilibrio urbanístico[3]. Algo de esto aparecía en el documento [P-61], aunque no exactamente así. Se rodeaba el cementerio con espacios abiertos arbolados, en lugar de crear habitaciones en terrenos descampados, lo cual sucedió en los años '90.

**Descripción del área en estudio**

El partido de San Fernando, está dividido en tres localidades: San Fernando mismo, Virreyes y Victoria. Se ubica en la segunda corona del GBA, en la zona Norte, limita con San Isidro por el sur, con Tigre hacia el norte y el Río Luján al Este. Su sección continental ocupa 23 km2. La superficie de San Fernando es de 2.300 Ha (sin contar las islas del Delta) de las cuales el 2,13 % se hallaba ocupada por villas y asentamientos[4] en el año 2006 (Cravino, Del Río y Duarte).

La diversidad urbana de Victoria surge como consecuencia del trazado del ferrocarril Mitre y del Tren de la Costa. Hacia el Este de la zona, el nivel socioeconómico va subiendo casi por cuadra de estatus para terminar en las mansiones de Libertador. Lo cual crea conflictos constantes. En general nacen adyacentes al ferrocarril aglomeraciones urbanas de distintas características económicas (zona de quintas, mataderos, más tarde madereras) Las aglomeraciones resultantes al 2004-2013 no pueden ser más diversas. Trataremos de indagar sobre la relación existente entre los diversos tipos urbanos y sociales y sus relaciones desde el Arroyo Cordero hasta el Río Luján de tan opuestas características y clases sociales. Se comprende que estamos ante un verdadero laboratorio social.

En Victoria existen gran cantidad de clases sociales, formas arquitectónicas y urbanas. Es un caso particular en la provincia donde se encuentran adosadas cantidad de clases sociales y es en este entorno donde el vacío del derecho a la ciudad se dibuja claramente. La coexistencia de villas miserias linderas a barrios cerrados no es casual ni única en la Provincia. Representa la injusticia social en la ciudad.

Dos ferrocarriles paralelos, muestran las cicatrices de los años '90 del siglo XX. ¿Qué intereses existieron detrás del tren de la Costa, por qué se suspendió el servicio en los años '60 y luego se reflotó en los '90?

¿Por qué razón socio-histórica se ha creado un conglomerado con barrios cerrados, barrios de élite, villas miserias, clase media y media baja? La respuesta correspondería a la Historia Urbana y el cómo se compatibiliza actualmente todo este conjunto concerniría al análisis socio-urbano.

---

[3] Se dice en [P-61]: "*San Fernando es el único puerto municipal del país, importante por el cabotaje fluvial. SF..*(…) *hoy (1961) forma con Tigre y San Isidro una continuidad urbanística,* (…) Se deben buscar *soluciones de beneficio común y recíproco."*

[4] 2,01 % villas y el 0,11% asentamientos

Recordamos entonces los interrogantes del trabajo:

- ¿Cuál es el impacto visual y físico del caótico conjunto urbano?
- ¿Qué relaciones se establecen entre pobladores en situaciones sociales tan disímiles?
- ¿Cuáles pueden ser los puntos de encuentro o de coincidencia?

**Respuesta al interrogante Nº 1: Características del impacto visual y físico del caótico conjunto urbano**

En primer lugar existe una geografía, un río, una costa. El impacto físico es inmediato y el paisaje urbano inexistente. Las calles (con sus excepciones) no sirven como tales sino como puntos de unión entre objetos urbanos. La sensación al recorrer las calles Iriondo y Malvinas Argentinas es la de un lugar deshabitado y desvitalizado; encontramos relación con el concepto de fragmentación urbana desarrollado por Kozak (2009) como un tipo de forma de organización espacial (proceso y espacio resultante) en la que los límites duros, lo confinado y los obstáculos adquieren un rol central. Es un estado espacial de separación e inconexión que a menudo es acompañado de divisiones socio-económicas (...) en la cual el principio de exclusión domina la capacidad de usar y atravesar el espacio, produciéndose además una reducción en el número de lugares de encuentro.

El cementerio, los barrios cerrados, los depósitos de trenes, los terrenos vacantes del ferrocarril, las fábricas, el Acceso Norte, el ferrocarril Mitre, el tren la Costa y el que va a

Boulogne, atraviesan Victoria contribuyendo a la fragmentación y a la miseria visual urbana.

**Respuesta a interrogante Nº 2: relaciones que se establecen entre pobladores en situaciones sociales disímiles (impacto social)**

Existe un río casi totalmente negado a sus habitantes (salvo las clases altas) desde al menos principios del siglo XX en que se encontraba privatizada el área de la costa.
*"Los propietarios de terrenos lindantes con la ribera, habían alambrado sus propiedades, generando un sistema directo de exclusión, al mismo que generando una nueva organización, basada en el beneficio que dejaba el usufructo de los balnearios privados, - la novedad de aquellos años en los que se cobraba entrada a los vecinos. La Sociedad de Fomento reclamaba "Que nuestro público tenga derecho a su libre recorrido como en otros tiempos, en que los domingos era un lugar de esparcimiento y recreo* (…)*"* (Segura Salas, 2001b: 41).
Si bien en los años '90 del siglo XX, se agudizó esta crítica situación social en todo el país, la franja de Victoria presentaba problemas sociales y diversidad de estamentos no comunicados entre sí desde fines del XIX.

**¿Hay relaciones de interacción?**
La interacción, puede ser visual, auditiva, virtual, personal o colectiva, contractual, comercial, administrativa, educacional, recreativa y puede tener lugar en zonas de residencia, recreación, trabajo y transporte. El concepto de sociabilidad remite a las relaciones que los individuos establecen en sus trabajos, en los lugares de residencia, en los espacios de ocio y en otros ámbitos donde desarrollan actividades significativas. Es mediante estos intercambios como los sujetos generan prácticas, organizan sus trabajos, entablan relaciones de cooperación y de conflicto (Beccaria et al, 2002) El individuo está vinculado a la sociedad por dos lazos principales: como miembro de colectividades (edad, género, profesión, etc), y -por relaciones sociales- a otros individuos (Goffman, 1979).
En las inmediaciones del estadio de Tigre y calles cercanas a la estación encontramos comunicación vecinal que no se presenta en otros lugares de residencia. Sobre la calle Uruguay entre Perón y Libertador se establecen pocos lazos (sólo los comerciales) entre las mismas clases, en pequeños negocios de provisión diaria. No parece haber contactos vecinales puros.

**Recreación:**
En la costa náutica se interactúa dentro de las mismas clases. Hay alguna interacción social intraclase en la Plaza Dorrego y en los espacios públicos de la costa y casi ninguna entre las distintas zonas que conforman Victoria, villas, barrios, etc. Hay alguna interacción en los cafés y bares de la calle Perón, entre estamentos muy similares.

Los espacios destinados al deporte, como los clubes de fútbol y tenis no son grandes puntos de interacción entre clases. En algunos de estos lugares deportivos presenciamos interacción aunque mediada por particulares condiciones.
El estadio de futbol "*Monumental de Victoria"* -perteneciente al Club Atlético Tigre- se encuentra ubicado entre las calles Avenida Perón, Guido Spano, Pasteur y Moreno, muy cerca del centro comercial de la localidad y es sin duda un importante punto de interacción entre clase sociales. Los días de partido concurren a este, hinchas que provienen de distintas zonas de San Isidro, San Fernando y Tigre y de disímil condición social. Personas de clase media, alta y baja hacen presencia en el estadio para seguir al club de sus amores. Sin embargo, pese a que la situación de partido es un aglutinante de distintas clases sociales, en la cancha y sus alrededores la interacción entre estas se da de una particular manera: Está mediada, controlada, cercada y administrada por la policía y por dispositivos de control como vallas, alambres de púa, cámaras de vigilancia, etc. Dicha situación de interacción se desarrolla en un marco de control policiaco que busca evitar el supuesto accionar delictivo de los hinchas. En Victoria, este tipo particular de interacción social –interacción mediante dispositivos de control y vigilancia policiaca- excede a la situación de partido y se repite –con distintos matices- en otros espacios públicos de la localidad[5].

**Comercial:** Salvo el supermercado Coto, ubicado en el límite con San Isidro -sobre la esquina de Uruguay y av. Del Libertador- dentro de la localidad, no registramos lugares comunes de compras para lo cotidiano entre clases.
**Transporte:** En el transporte (Mitre) se observa casi una sola clase de viajeros descendiendo en Victoria, salvo los que van a la Costa. En general el Mitre lleva viajeros de clase media y media baja o trabajadores de bajos recursos, contrastando con épocas anteriores. El tren de la Costa lleva pocos pasajeros en su mayoría turistas.
**Educación:** La educación estatal en el país ha caído en calidad, desde los 90, pero especialmente en Victoria, donde existe una universidad privada muy cerrada al público, y otros colegios privados, según nuestra experiencia. Se observa el proceso de heterogeneización de la escuela.
**La Actividad Cultural:** es en general municipal, mencionaremos posteriormente el caso del Teatro Martinelli
**Administración pública**: Hay obstáculos para la obtención de datos sobre propiedad, en cambio se recibe a la mayoría de público en otras instancias.

**Respuesta al interrogante Nº3. ¿Cuáles pueden ser los puntos de encuentro o de coincidencia?**

Tomemos un ejemplo cualquiera, puesto que retomaremos este tema para desarrollarlo en otra etapa. Una posible respuesta a este interrogante puede ser la siguiente: en la

[5] Actualmente en Victoria se están desarrollando nuevos dispositivos de seguridad -como por ejemplo el sistema de Postas Policiales- que si bien en San Fernando se han comenzado a construir bajo la intendencia actual, en el partido de Tigre hace tiempo que operan como dispositivos urbanos para la "prevención" del delito.

localidad de Victoria quedan pocas áreas donde construir espacios públicos, que permitan la interacción intra clases. Hay que centrarse en los espacios públicos que ya existen y tratar de mejorarlos. Por ejemplo: las costaneras públicas son los espacios verdes por excelencia de Victoria. Tendrían que funcionar como lugares abiertos para todos los sectores. Distan de ser así. Los carteles que indican la existencia de las costaneras, se encuentran en la zona rica de Victoria –de Libertador hacia el río- y ninguno en las otras zonas. Por otro lado, el acceso a las costaneras solo se puede realizar mediante transporte privado (auto particular) o a pie; todos los colectivos públicos, llegan hasta Libertador, lo que dificulta el acceso.

**Historia del partido de San Fernando**

Para comprender mejor los procesos socio-urbanos, que suceden en Victoria es necesario remitirse a los orígenes del Partido de San Fernando, debido a que la localidad analizada se encuentra unida a éste y a su historia.

Hacia mediados del siglo XVIII, Buenos Aires contaba con dos puertos importantes. La Boca del Riachuelo, que tenía su desembocadura cerca del Fuerte, y el puerto de Santa María de Las Conchas, en el Río Luján, fuera de la ciudad, hacia el norte de lo que luego será la Provincia.

En 1752 se crea el Puerto de Las Conchas (Santa María de las ) El comercio, especialmente maderero que llegaba del Norte -Paraguay por ejemplo- tenía su puerto en el Río Luján y junto con una posta en el Camino Real que llevaba a Buenos Aires.

Dada la dificultad de la navegación, desde el Delta hacia la ciudad, (por ejemplo hasta el Riachuelo de la Boca, que constituía entonces el único puerto de Buenos Aires, todavía no desviado su curso) a causa de las sudestadas y corrientes adversas del Plata, las caravanas seguían por tierra (lo que implicaba un día de viaje en carreta). En 1776 durante el Virreinato, el lugar ya es Partido de las Conchas.

San Ginés, nombrado cura de la parroquia, dada la precariedad del lugar, decide trasladar (desde 1801) el pueblo hacia una zona más alta y comienza a organizar sus pedidos en ese sentido a las autoridades del virreinato. Después de la inundación de 1805 provocada por una terrible sudestada que destruye el pueblo, sus habitantes, y varias naves, provocando pérdidas materiales de hasta 8000 pesos fuertes, cifra enorme para la época y muchas muertes, se deciden las autoridades a trasladarlo.

Los pobladores se trasladarán a Punta Gorda, punto más alto y allí se creará otra parroquia con el nombre de San Fernando de la Buena Vista. El ingeniero Giannini, ingeniero italiano que estuvo a cargo de la creación de un canal en la Boca del Riachuelo para corregir su desembocadura, ya desviada en 1780, se encargó del Canal de San Fernando. Mientras que el canal de la Boca, importante para la ciudad, como único puerto hacia el Río de La Plata nunca llegó a construirse, por problemas de competencia entre parroquias de la ciudad de Buenos Aires; el canal de San Fernando, en cambio, se construyó rápidamente bajo la dirección de Carlos Belgrano, comandante hermano del prócer. Para lo cual empleó a los prisioneros ingleses.

**Interacción**. Se muestra aquí la interacción antagónica, que ha existido siempre en el Río de la Plata, tanto en la Boca como en las Conchas.

A pesar del origen de los antiguos pobladores relacionados con el Puerto de las Conchas, y de que se había prohibido la construcción de viviendas en los terrenos inundables, se formó un caserío en el antiguo puerto, que llegó a competir con el nuevo Puerto de San Fernando construido sobre el canal. Para zanjar las disputas, se dividió entonces el Partido de las Conchas en dos poblaciones o distritos limitados por dicho canal.
San Fernando, hacia 1850, era una de las poblaciones más importantes cercanas a Buenos Aires, y su economía florecía gracias al comercio con las islas, cuyas mercaderías se transportaban en carretas.
Durante la primera mitad del siglo, fue típica en el Delta la visión de barcos fluviales de pasajeros a ruedas, que circulaban repletos de turistas por los canales al son de la música de orquesta, partiendo del canal de San Fernando. En 1940 el transporte de pasajeros era intenso entre San Fernando y el Delta, a Entre Ríos y a Carmelo a cargo de las Empresas Mihanovich, Galofre, Lanchas Colectivas y otras.
Los comerciantes de maderas utilizaban lanchones individuales y los de cemento en la Compañía Cemento Pórtland su propio transporte. Y arena y pedregullo era transportado por empresas areneras de la misma manera.
Fuente. Resumen: [P-61] de San Fernando y Celia Guevara ***La Boca, su historia urbana y su composición étnica".*** Revista **ANALES** No.26. Instituto de Arte Americano. Buenos Aires, 1988. pág. 56-52.
"Cuando *se creó la villa (…) en base a la prohibición de construir el villorrio anexo del Puerto de Las Conchas quedó convertida en cabecera del "pago" de las Conchas(…) pero la disputa entre los antiguos vecinos de Las Conchas y los nuevos de San Fernando alentada por la indecisión gubernativa (…) prohibición de poblar tierras inundables , produjo la subdivisión en dos porciones inorgánicas (…) la porción menor, la ciudad de San Fernando y su ejido. Se originó así, el partido más pequeño de la provincia y la ciudad quedó sin comarca propia, como la tuvieron las ciudades situadas invariablemente en el centro geográfico de su respectivo partido" .P61*

**Historía de la localidad de Victoria**

"Durante la primera mitad del siglo XIX, el área se nutrió de familias criollas, diseminadas entre las barrancas del Río de la Plata y el Arroyo Cordero, principalmente en las cercanías del Camino del Alto, que comunicaba Buenos Aires con los pueblos de San Fernando y Tigre. Entre el Arroyo Cordero y los terrenos que bañan las aguas del río de la Reconquista, la población era menor, y se asentaba, principalmente en una zona más alta conocida como Las Lomas. Ubicados en el linde entre San Fernando y San Isidro, los pobladores de Punta Chica formaron, en distintos momentos del siglo XIX, parte de uno y otro distrito, hasta que en 1865 se le dieron los límites que posee actualmente" (Segura Salas, 2001b: 9).
El nacimiento de la localidad de Victoria tiene conexión con el ferrocarril. "La instalación de la línea férrea de la empresa Ferrocarriles del Norte modificó parcialmente el área, quedando al oeste las tierras más Bajas y de menor valor económico". Por entonces, el partido de San Fernando, estaba dividido en cinco cuarteles, secciones administrativas a cuyo cargo se encontraba un Alcalde y varios Tenientes Alcaldes que lo secundaban. La Zona de Punta Chica, era la correspondiente al Cuartel I que llegaba hasta las vías. Para la década de 1880, los vecinos del cuartel I de San Fernando, contaban con una escuela,

la número 5 de San Fernando" (Segura Salas,2001b:10). Hacia finales del siglo XIX, comenzó a levantarse una estación, en el sitio de confluencia del nuevo ramal ferrocarril con el antiguo, cuyo nombre fue "Victoria". (Segura Salas, 2001b).

En un plano del año 1888, ya encontramos el nombre de "Victoria". El mismo era un homenaje de la empresa -de capitales ingleses- a la reina Victoria de Inglaterra. El establecimiento de la estación y los talleres que comenzaron a construirse a la vera del nuevo ramal provocaron entonces un cambio estructural en toda el área, que en poco tiempo más dejaría de ser un cuartel rural, para convertirse en el segundo centro urbano del distrito.En el año 1891 ya se había inaugurado la nueva estación.

El establecimiento de los talleres y la estación ferroviaria extendió su influencia a toda la zona del Cuartel I. Este cuartel se hallaba limitado por las vías del ferrocarril, la calle Almirante Brown -y su prolongación imaginaria hasta la Ribera- y la calle Uruguay. La estación de Victoria, estaba separada por grandes descampados de la planta urbana de San Fernando. La población estaba constituida por empleados ferroviarios casi todos de origen italiano mientras que los de la ribera, tradicionales en Punta chica eran apellidos criollos" (Segura Salas, 2001b). A principios del siglo XX San Fernando contaba con 25.000 habitantes, mientras que Victoria contaba con 6000.

Con la construcción de la estación se desató la especulación inmobiliaria que segregaría una parte de Punta Chica. Los propietarios, que planeaban extender sus sembrados y pastoreo de animales concluyeron que sería más rentable que aquella zona se desarrollara. Así comenzó el poblamiento con la venta de los primeros terrenos cercanos a la estación. El establecimiento de los talleres y la estación influyó en todo el Cuartel I, convirtiendo a la estación de Victoria en un motor de una nueva urbanización. Esto puede ser contrastado con la creación de la estación de Punta Chica (ubicada en el límite de los partidos de San Isidro y San Fernando) que no tuvo la misma influencia en cuanto al crecimiento de la población y la urbanización. El crecimiento de Victoria se debe principalmente a la influencia que ejerció la estación del ferrocarril y los talleres. Esto queda expuesto con la composición demográfica: más del 40% de la población era extranjera (Segura Salas 2001 en Maccagno, 2012: 9)

Podemos sostener que el proceso de urbanización de Victoria no fue homogéneo. Por un lado, hacia el oeste de las vías se afincó una población de menores recursos, transformándose en la zona "pobre" de Victoria (Villa Crisol y Villa Piñeyro). Por otro lado, desde la avenida Perón hacia el Río de la Plata, se establecieron propietarios de mayores recursos, que poseían terrenos con una naturaleza privilegiada y un buen acceso a las rutas de comunicación al estar en la zona costera. Así, el proceso de urbanización puede ser clasificado en varios sectores: una población de Victoria más cercana al ferrocarril ("Victoria Ferroviaria"), primer sitio donde se asentó la población y donde se encuentra el sector tradicional (comercios e instituciones más antiguas). En este sector la industria era casi inexistente; la única actividad importante eran los hornos de ladrillos que luego irá extinguiéndose hasta no quedar ninguno. Los pobladores estaban generalmente vinculados directamente con la compañía ferroviaria o trabajaban en los talleres. Esto puede ser exhibido con cómo las inmobiliarias presentaban las ofertas para los loteos: como principal atractivo el ferrocarril y los talleres que prometían un empleo seguro. Asimismo, en la década de 1920 ya existían las "villas" en esta zona (hasta la calle

Casares) y posteriormente (1980) las nuevas “villas” llegarían hasta la calle Correa en un proceso de expansión similar al del centro de Victoria. (Segura salas 2001b en Maccagno, 2012)

**Historia Urbana y sociabilidad**

Victoria nace como estación de tren y esta forma de fundación la caracteriza. San Fernando fue fundada en forma ortodoxa, con su damero, sus edificios centrales. Y si bien se relaciona con el puerto y el camino de carretas, no responde a los intereses anglo-argentinos de las ciudades dependientes del ferrocarril y a su característica falta de Plaza Mayor y administración central, así como a su carácter efímero, según el destino de tantas de las fundaciones argentinas, aunque este no fue el caso.

La historia de Victoria es además, una historia de fraccionamiento social y urbano a lo largo de estos tres siglos XIX, XX y XXI. Las clases altas no llevaban a cabo intercambio alguno con los pobladores de los bañados en la zona Oeste y muy poco con los hijos de inmigrantes que habitaban desde 1890 en la zona de la estación. En todo caso, siempre fue en forma patrocinante. Pero actualmente se puede decir que no existe ninguna. Justamente es esta peculiaridad, la falta casi completa de interacción social, lo que resulta interesante como fenómeno urbano y la pregunta fundamental que nos hacemos en el UBACyT:

¿Podrá rescatarse dentro del área una suerte de interacción social aun cuando ella fuera de escala mínima? ¿Existirá alguna comunicación entre clases sociales? A pesar de los muros, de los ferrocarriles, autopistas, cementerio, barrios marginales y otros?

La estructura que ha servido de base al trabajo presente refleja este fraccionamiento, dado que cada fragmento responde a intereses económicos, situaciones urbanas y problemas de clase distintos, inclusive temporalmente.

**¿Cómo unir estas historias a través de la interacción, si es que existió alguna?**

Llevaremos a cabo una historia primaria de cada uno de los objetos urbanos o bloques que componen el sitio para luego estar en condiciones de establecer las relaciones entre ellos.

Al encontrarnos con una sucesión de objetos de distinto origen, en el tiempo y espacio singular, adoptamos la forma de “arpegio”, figura musical que significa que las notas diferentes que pudieron ser tocadas simultáneamente (armonía) se tocan por separado, pero son las mismas, formando entonces un arpegio. Esto lo explicaba un profesor de música en una audición y pensé que representaba la figura que buscábamos, puesto que el acorde en este caso, que se representaría por una historia urbana total y estructurada, no resultaría posible.

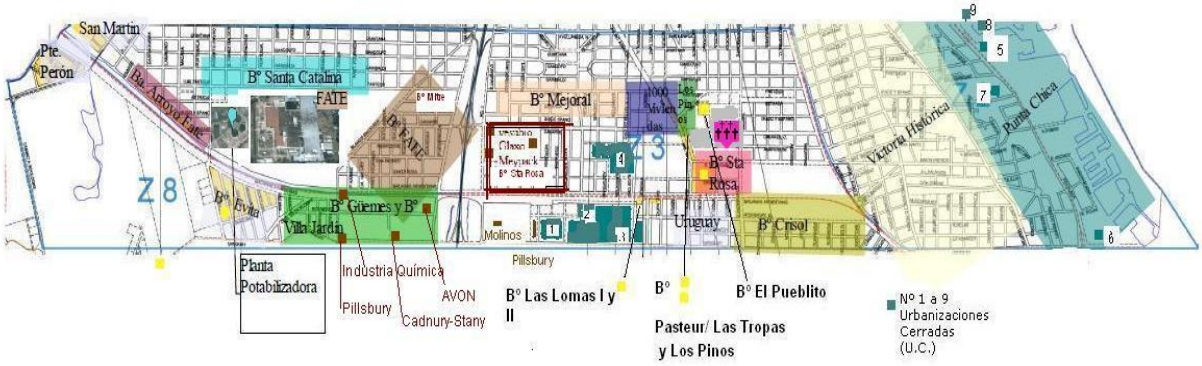
**Aspecto socio-urbano actual**

Partiendo de la situación actual y con relación a su aspecto socio-urbano, y retrocediendo al origen, podemos dividir la franja de San Fernando que corresponde al nombre de Victoria, en varias zonas cada una de las cuales se ha desarrollado a través del tiempo en

formas distintas y por lo tanto, responde a su propia historia. Para dar cuenta de ello, debemos referirnos a nuestra visión metodológica. Nuestro enfoque de la historia urbana se basa en las ideas de Walter Benjamin, es decir, desde el presente y a través de una mirada retrospectiva tratamos de viajar hacia atrás. Es desde la situación actual que partiremos hacia los siglos anteriores buscando el origen y causas en el pasado y no al revés.

Las distintas zonas de Victoria:
1) La zona cercana al Acceso Norte que comprende una zona marginal y depósito de basuras y una zona industrial (las fábricas Fate, Cadbury y otras, con sus viviendas y escuela barrial).
2) Zona del Cementerio, barrios cerrados y villas.
3) Cementerio de trenes y área vacante del ferrocarril, barrio Crisol.
4) Zona alrededor de la estación Victoria, Plaza Dorrego y Centros culturales. Escuelas
5) Límites del área, arterias de enlace. Ejemplo de la calle Uruguay.
6) Punta Chica y Náutica
7) Área pública de acceso a la ribera y espacios públicos en general. Transportes.

**Plano zonas 1 y 2**




**1) La zona fabril:** Las fábricas FATE (neumáticos)[6]; Molinos Río de la Plata[7], Pilsbury-Delicity -actual General Mills-, Cadbury-Stani[8] (alimenticias); y Avón (cosméticos) (MSF, 2011) son ejemplos del tipo de establecimientos industriales radicados en el municipio[9] Y ubicados en las cercanías del Acceso Norte y la Avenida Uruguay, dentro del área de Victoria.
La población en esa zona reside mayoritariamente en tres barrios que se formaron entre 1970 y 2001 que son Santa Rosa -distinto del asentamiento-, Bartolomé Mitre que linda hacia el norte con el barrio FATE y Villa Jardín. Entre las configuraciones residenciales el

[6] Para el año 2007 trabajaban en la planta de San Fernando cerca de 2000 operarios (Contraimágen, 2007)
[7] Ubicada donde se emplazaba la fábrica de ascensores OTIS y la Ford Motors (Segura Salas, 2001 b:94)
[8] se instala en 1972 (segura Salas, 2001b:94)
[9] Rubros metalmecánica, alimenticia, química y Farmacéutica.También hay madereras ligadas a la náutica, San Fernando fue declarada capital de la Nautica.

área encontramos 4 villas y asentamientos, 4 urbanizaciones cerradas y al menos dos barrios planificados en relación a la instalación de algunas industrias como es el caso de FATE y Mejoral[10](actual Glaxo Smithkline).

Alrededor de la fábrica FATE se organizó un barrio construido entre 1953 y 1954 que inicialmente se llamaría Eva Perón, posteriormente conocido como Barrio FATE. Su composición es de clase media obrera (Varela P, 2005). Ocupa 38 Ha. Limita con la planta, la Panamericana, las vías del tren Mitre (ramal Garín) y Pasteur. Su población estimada es de 5.000 habitantes (Varela, 2005: 8 y 9) Si bien en el barrio habría trabajadores de la planta no se da una relación de tipo *company-town* entre la fábrica y el pueblo (Varela, 2005:10). En San Fernando 4 de cada 10 trabajadores se hallan ocupados en establecimientos dentro del municipio.

En el área de las fábricas hay escuelas. La escuela primaria, a diferencia de otras zonas recibe los hijos de obreros que trabajan en algunas de las fábricas. Y a la de adultos asisten los trabajadores.

Por otra parte, habría una relación ambiental entre las fábricas y el barrio (y los municipios linderos). Por ejemplo, en el predio donde se emplaza Fate (Neumáticos) hay una planta depuradora Norte, que abastece a San Isidro y a Tigre además del propio municipio.

*Fuente*: AySA.

La construcción del Acceso Norte comenzó en 1940 aproximadamente. A mediados del siglo XX se instalan las fábricas Mejoral (Sydney Ross) y FATE[11]. Para mediados de esa década, la autopista marcó decisivamente la trama urbana (Segura Salas, 2001a:14 )entonces se desarrolló una expansión urbana “explosiva” que llegaría hasta el lateral “oeste” de la misma. Su tendencia al crecimiento se profundizó en esa misma dirección hacia 1980 momento en que se produce una duplicación de su área urbana y llega casi al límite de la localidad. Entre ese período y el año 2004 la dinámica pareció centrarse en una “densificación del tejido urbano” (Diez, 1997) en el ángulo Noroeste.

[10] Las calles en barrio mejoral son: Curupaytí, Juncal y San Lorenzo e/ M argentinas y calle cortada y C Casares entre Italia y Beruti. También Calle Guido Spano 3100.

[11] La construccción de la planta de FATE, en San Fernando se inició en 1960 abarcando un predio de 65 hectáreas (Fate, 2011).

**2) La zona del Cementerio, las villas y los barrios cerrados:** el área expone la superposición tanto de tipos residenciales, cuanto funcionales y también temporales. Mientras el cementerio data del siglo XIX, las villas y asentamientos comienzan a aparecer incipientemente durante la segunda década del siglo XX y masivamente entre 1940 y 1960, los asentamientos lo hacen durante los años 80 y ambos tipos crecen durante los primeros cinco años del siglo XXI. El caso de los barrios cerrados dentro del municipio parece iniciarse durante la década de 1990 asumiendo las características de residencia permanente y en su mayoría de tamaño mediano o pequeño si lo comparamos con los megaproyectos de Pilar.

**El cementerio**, ubicado en Sobremonte 2750, fue inaugurado en 1868, su origen se debe a un traslado planificado a raíz de la sucesión de pestes: la primera en abril y la segunda durante el verano de 1867. El terreno[12] fue elegido como una medida preventiva, frente a posibles contagios, por su localización alejada de la mancha urbana, otra de las disposiciones[13] fue tapear su perímetro. Curiosamente, destaca Salas, funcionó como un atractor de asentamientos humanos al traer aparejada la medida de mejora de caminos (Segura Salas, 2001c: 22) Lindero al cementerio se encuentra el asentamiento Santa Rosa, los jóvenes utilizan el paredón como un espacio de encuentro y reunión.

**Villas y Asentamientos:** En el año 2004, dentro de Victoria, los barrios: "Presidente Perón", "Evita"(s/d), "La Loma I y II", "Pasteur/Las Tropas" (s/d), "Los Pinos", "Santa Rosa", "El Pueblito"(s/d) (SCA, 2004) y "Ferroviario"(UTPMP, 2011) integraban un total de ocho villas y asentamientos (SCA 2004; Infohabitat, UTPMP 2011 y SEDICI_UNLP) Cuatro de ellos responden a las características tipológicas de villa y tres a las de asentamientos[14]. Mayormente se ubican 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[15] y 1960, se trata de los casos: "Ferroviario", "Uruguay" y "La Loma I y II". Representan, además, los dos extremos en tamaño puesto que ocupan 6,2 y 1,1 Hectáreas respectivamente. Los años de mayor crecimiento tuvieron lugar entre 2005 y 2010.

El Barrio Arroyo FATE, perteneciente a Virreyes, fue declarado en emergencia urbana y ambiental en el año 2010 por encontrarse cercano al zanjón FATE[16].

Cabría indagar sobre las relaciones actuales entre las fábricas insertas en la localidad, los barrios, las villas y los asentamientos y también las urbanizaciones cerradas. **Interacción.** Los barrios mayoritariamente cuentan con sociedades de fomento y

---

[12] Comprado a un particular (Adolfo Conte)

[13] además de las relacionadas con el agua, los desechos, el blanqueo de fachadas y el entierro de infectados en las islas, medicamentos gratuitos y lazareto flotante (Segura Salas, 2001c).

[14] Se trata de una clasificación provisoria. Para la distribución de las frecuencias se consultó el cuadro de UTPMP (2011), se lo complementó con observación directa en algunos pocos casos y mediante charlas con informantes clave. De todas formas se presenta una clasificación provisoria actualmente en corrección mediante visitas a los barrios.

[15] si bien hubo villas durante la década de 1920 (segura Salas, 2001c)

[16] El Zanjón FATE es uno de los fosos que se extienden por 6 km en San Fernando. Esta ubicado en Av. Avellaneda y Ruta 202, arranca en la calle 26 y desemboca en el rio Reconquista. La calle lindante al mismo es Malvinas Argentinas.El lugar ha acumulado basura a lo largo de los años. En San Fernando las sudestadas afectan a los barrios Presidente Peron, San Martin y San Jorge

actividades religiosas dentro de sus territorios, así como el funcionamiento de talleres recreativos. Y en algunos casos comisiones vecinales. Se destaca uno de ellos que gracias a la participación vecinal logró tanto el acceso a medicamentos cuanto a la provisión de servicios de luz y agua. Todos reconocen como problemáticas prioritarias el acceso a servicios, algunos lo hacen respecto de las adicciones y en un caso refieren a la falta de espacios comunitarios y espacio verde donde jugar los niños al resguardo del tránsito. Por lo general los vecinos deben referenciar dos o tres puntos estratégicos donde se desarrolla la recolección de residuos dentro de cada barrio.

**Las Urbanizaciones Cerradas (UC):** se distribuyen en la localidad hacia el Este del Acceso Norte y linderos a la costa en dos franjas. Se construyeron aparentemente durante la década de 1990[17]. La Chacra y Victoria son dos casos de barrios cerrados que crecieron entre las fábricas-ubicados sobre terrenos baldíos de los establecimientos para fabricación de ladrillos y cerámicos Luchetti y Fontana[18](Segura Salas, 2001b: 94)-. El sector social que integra hoy este tipo de urbanizaciones no pertenece a la elite, sino a un estrato intermedio entre ésta y la clase media el perfil ocupacional es gerencial como empleados de grandes corporaciones y profesionales, comerciantes y pequeños y medianos empresarios (Arizaga, 2005:47) En Victoria, se emplazan nueve urbanizaciones cerradas (SCA, 2004) la suma de ellas ocupa una superficie de 48 hectáreas aproximadamente sobre un total de alrededor de 600. Los más grandes son el Barrio Las Victorias ubicado en zona cercana a las fábricas sobre Uruguay y la Marina del Sol en la zona costera. Los más pequeños también se ubican en esas zonas.
A excepción de las Marinas, los barrios cerrados no cuentan con infraestructura deportiva común aun teniendo piletas en cada lote.
**Interacción.** Funcionan como objetos independientes, sin tradición ni interacción, Sin embargo, no cuentan con iglesia, o centro deportivo, lo que tal vez obliga a los habitantes (adultos, puesto que los niños acuden a colegios pagos con infraestructura) a una mínima interacción en Victoria o en otro lugar. Al contar con pileta propia ni siquiera se reúnen dentro del predio común.

[17] dato que coincidiría con la periodización de suburbanización de las elites (Torres, 1991)
[18] Las fábricas de ladrillos cerámicos Luchetti y fontana se instalaron en 1944 (Segura Salas, 2001b: 85). Salas (2001c: 65) comenta que la expansión en el área de Virreyes, aún cuando contó con la instalación de fábricas, pareció ligarse mayormente al comercio minorista.

**3) Zona Cementerio de trenes y área vacante en concurso Barrio Crisol**

**CEMENTERIO DE TRENES**

Es un predio de cinco cuadras de longitud emplazado en uno de los laterales de los talleres ferroviarios. Su perímetro amurallado combina en partes, ladrillo con alambrado, ello permite observar los trenes en deterioro. Se extiende por Irlondo entre las vías del Mitre y Sobremonte.

Al terminar de asfaltar la calle, el flujo circulatorio se incrementó (vecino de la zona, 2011) y si bien "continúa siendo una zona tranquila", el uso para automóviles se corresponde con el de una avenida. En el área antaño se establecieron los empleados del ferrocarril. En las inmediaciones, hay una sociedad de fomento[19] allí funcionó durante un tiempo un centro de jubilados, desde el año 2011 comenzaron a dictarse clases de yoga, artes marciales y danzas, ello contribuyó a incentivar la concurrencia juvenil. "A las actividades asisten desde el asentamiento[20] que está al otro lado de Sobremonte", nos comentaba un habitante del área. A largo del paredón se establecieron "paradas recreativas": unos bancos de madera con un monolito a la virgen de Luján y otra con juegos para niños (dos hamacas y dos subi-baja) probablemente planificados por los pobladores pero acompañados por publicidad municipal "Cuide los espacios verdes". Los vecinos lo definen como "un barrio tranquilo" en el cual la comunicación con los vecinos es intensa. Destacan la labor del centro Don Orione cercano a la estación como un marco de contención para los jóvenes. Mencionan que en el área hay poco locales comerciales de abastecimiento y que "hay que acercarse a sobremonte para acceder a una despensa".

[19] Nueva Victoria fundada el 20 de Enero de 1960

[20] refiere al Plan de Viviendas y al Asentamiento Santa Rosa.

**Crisol**

**Interacción**. Conocimos el barrio Crisol en el 2004, puesto que los terrenos para el concurso "Área Vacante del Ferrocarril", se encontraban frente a él y el propósito de los organizadores parece haber sido proteger y dar "aire" en cierta medida a los pobladores "amenazados" según ellos por los del barrio adyacente en Beccar Los pobladores entonces se quejaban amargamente de esa vecindad. Decían que entraban a robarles todas las noches. Visitamos esta "Villa Uruguay", adyacente a Crisol, con un equipo de sociólogos anterior al actual.

Área vacante, existente desde el siglo XIX, fue objeto del concurso y contiene la Villa Ferroviaria en su interior, un campamento, en un terreno descampado.

**Historia de Crisol**

El antecedente más remoto, según Salas, es la creación de la escuela en tres terrenos donados por integrantes de la familia Crisol o Cullen-Crisol, dueños de una quinta en la ribera. Posteriormente se crea una biblioteca, un centro Cultural y sociedades de fomento.

"*La Biblioteca se convirtió en un centro cultural de relativa importancia para el pueblo. En ella se daban cursos gratuitos de telegrafía, aeromodelismo, bordado a máquina, corte y confección, solfeo, taquigrafía y encuadernación. También se practicaba ajedrez. Una actividad que se desarrollaba de manera tradicional en la Biblioteca eran los "repartos de víveres entre las familias pobres", que se efectuaban en el transcurso de las fiestas patrias".*

*Los bibliotecarios colaboraban en distintos periódicos de la zona".* (Segura Salas, 2001b: 79)

En 2004, llevamos a cabo algunas entrevistas con pobladores de Crisol. Se trataba de gente de clase media baja: peluqueros, kiosqueros, pizzeros, enfermeras. El pensamiento de las personas con las que hablamos, no refleja el ambiente cultural que describe Salas, hacia los años veinte del siglo pasado, entonces aparentemente muy progresista. La visión social de estos pobladores en la actualidad, está cruzada por la cercanía de la Villa adyacente y la sensación o la realidad de una inseguridad constante. Entrevistamos a gente mayor que nos dijo no haber enviado a sus hijos (hace 30 años) a la escuela del estado, por prejuicios de clase y raciales, prefiriendo las escuelas clericales.

Como se comentó anteriormente, en la historia de la localidad, a principios del siglo XX la población comenzó a nuclearse en asociaciones para la satisfacción de intereses como por ejemplo: el acceso a educación, a las comunicaciones (correo) e infraestructuras (calles, alumbrado y acciones frente a terrenos anegadizos) produciendo una modificación respecto de la asociatividad en períodos previos. Anteriormente, los motivos de asociación, se relacionaban más con el tiempo libre- a excepción de la Sociedad Argentina de Primeros Auxilios. Encontramos en el año 2011, en un sector del barrio conocido como "Crisol Oeste" una pequeña plaza que se abre en medio de la cuadrícula y que fue armada por los vecinos del barrio. La plaza está ubicada en un terreno entre dos casas y es lindera a un jardín maternal, había funcionado como potrero. Hay juegos para

niños y bancos de cemento, es lugar de ensayo de la murga “Los Tigres de Crisol”. Una particularidad que presenta esta iniciativa de tipo vecinal, es que la plaza tiene rejas con cerradura y candado (Marks, trabajo de campo 2011 octubre 27)

***4)* Alrededores de la estación Victoria: Plaza Dorrego y Centros culturales. Escuelas**
**La plaza Dorrego su historia**

Como ya se ha anotado, la fundación de Victoria fue como estación de ferrocarril, no hubo plaza Mayor, ni edificios principales.

“*El 14 de agosto de 1925, se tomó posesión de la fracción de terreno expropiada entre Constitución, Porvenir, Ambrosoni y “terreno municipal” Las tareas de arreglo de la plaza fueron muy arduas, ya que el terreno era prácticamente una laguna. Los vecinos vieron desaparecer los primeros bancos de cemento que se colocaron; que al igual que los árboles de naranjas amargas recién plantados eran “tragados” por la laguna. Pero después de un par de años, el lugar, ya parecía una plaza. Sobre todo porque allí se empezaron a desarrollar los principales eventos, ya fueran religiosos, patrióticos o populares”. Mas tarde hubo varias reformas” (Segura Salas, 2001b: 52).*

**Interacción**. En septiembre de 2011 la “Bicicleteada Familiar” utilizaba a la plaza, como un punto de encuentro a las 10 de la mañana. La llegada fue en el Centro de Exposiciones del Parque Náutico, con música, shows en vivo y sorteos para los ganadores combinando diversión, deporte y cultura (probablemente festejando el 21 de septiembre).

**Sobre la cultura: un caso de estudio, el Teatro Martinelli**

Las tierras del mercado que perteneció entonces a Julio Martinelli, fueron por él donadas con el objetivo de que allí se construyera un centro cultural. Recién durante la década de los `80 el centro cultural y teatro fue finalmente abierto y -en su momento- fue el único teatro del municipio. Con el tiempo, el centro cultural optó por convertirse finalmente en un teatro, con talleres abiertos al público. La Biblioteca Rómulo Naón está situada junto al Teatro Martinelli, pero no funcionan juntos. La falta de pertenencia de los vecinos para con el teatro emergió durante las entrevistas como su principal problema. Sin embargo, esta problemática estaba centrada en las actividades (obras de teatro, shows artísticos de artistas locales que no eran apoyados por los vecinos); los talleres eran valorados de manera más positiva, destacando además que en ellos la interacción sucedía de hecho (danza, teatro, etc).

**Interacción.** El Teatro Martinelli durante la investigación, parecía ser entonces uno de los pocos espacios de la segmentada trama urbana de Victoria en donde la interacción podía producirse. Al subir el nuevo intendente de San Fernando, Luis Andreotti, el teatro frenó sus actividades y talleres; una reciente nota (febrero, 2013) en un diario local destacó que se intensificaría el rol de teatro del espacio, dejando de ofrecer talleres dentro de él.

**5) Límites del área (Uruguay) y arterias de enlace**

“*Uruguay, con una zanja paralela del lado de San Isidro de más de un metro de profundidad y otro tanto de ancho, se había convertido desde principios de siglo cuando el*

*barrio empezó a poblarse, en el principal problema cada vez que había lluvias, debido a que allí convergía el desagüe de una extensa zona. Los arroyos Gauto y Pavón, traían en su curso el agua de las "Lomas" de San Isidro, que en Uruguay desviaba hasta dar con la avenida Sobremonte. En una época, la zanja Uruguay, había servido de desagüe a la fábrica de ladrillos instalada en*
*Beccar".*
*"Un espectáculo que sin dejar de ser impresionante, era habitual hasta la década de 1940 fue el de las largas caravanas de carros fruteros. Día y noche, un carrito detrás de otro, como una película sin final, atravesaban el centro de Victoria por la calle 11 de Septiembre, cargando manzanas, ciruelas, o duraznos que venían del Delta. En la esquina Uruguay y 11 de Septiembre. Entre 1940 y 1950"*(Segura Salas, 2001b: 57) (...) *"la mayoría de las calles carecían de cunetas y estaban mal niveladas, notándose los baches, especialmente en la calle Martín Rodríguez, principal vía de acceso al barrio. Hacia 1947, Por aquellos años, se resolvió -aunque no de manera definitiva- el problema de las inundaciones en el barrio Crisol, con la obra de entubamiento en Uruguay."*(Segura Salas, 2001b: 76)

**Uruguay**

En el trabajo de campo llevado a cabo por el equipo el 3 de marzo de 2012 observamos que no hay correspondencia lineal entre ambos márgenes San Isidro y San Fernando.
En P61, ya se criticaba el fraccionamiento general de toda el área norte, que debió tratarse como un todo. Dice Pastor "*El límite con San Isidro es Uruguay y actualmente es puramente convencional, al haber desaparecido la solución de continuidad entre el área urbana de Victoria y la de Beccar, es evidente que ambos deben ser objeto de un criterio de desarrollo común y coordinado entre los dos partidos limítrofes""Debería convenirse un plan común de desarrollo de una zona de tierras limítrofes –no una simple línea de puntos en el mapa-desarrollo mediante el cual se evitará la actual confusa contigüidad entre San Fernando y San Isidro"*. (Pastor y Bonilla, 1961:224)
Cincuenta años más tarde seguimos nos encontramos con los mismos problemas.

**6) Punta Chica y Náutica:**

**Punta Chica:** *La zona de Punta Chica se mantuvo en un centro residencial de alto nivel, que fue acompañado por el proceso de generación de un área náutica en la ribera; mientras que el área de los barrios más jóvenes se pobló de industrias que atrajeron a gran cantidad de trabajadores. Por aquellos años, (años 40 del siglo XX)*[21] *se resolvió -aunque no de manera definitiva- el problema de las inundaciones en el barrio Crisol, con la obra de entubamiento a lo largo de la calle Uruguay. En estos dos sectores, los de más reciente poblamiento, se constituyeron dos tipos de entidades que marcaron las distancias sociales que los separaban. En los barrios nuevos, se crearon nuevas sociedades de fomento; en la ribera de Punta Chica, en cambio comenzó la instalación de los clubes náuticos, que atrajeron, cada vez más, a los sectores de mayor poder adquisitivo. Los barrios más antiguos, en cambio, no experimentaron una renovación de su vida*

[21] el paréntesis es nuestro

*institucional que permaneció ligada al centro de la localidad, con el cual habían culminado por formar un sólo cuerpo"* (Segura Salas: 2001b: 84)

**Las Quintas**: Las quintas de la Ribera, pertenecientes a propietarios de apellidos antiguos como los Alvear, Dorrego, Cullen y otros dominaban la costa. Según Segura Salas (2001b) hacia los años **veinte** se produce una confrontación entre clases, los propietarios de estas quintas, no permitían el acceso a la costa por los pobladores del pueblo de Victoria. Se cobraba peaje. Esto fue resuelto hacia 1925, año en que se produce una expropiación. La plaza Dorrego, constituye el primer resultado de este enfrentamiento.
Según los integrantes del Instituto Histórico de San Fernando al urbanizarse Mar del Plata muchos propietarios abandonaron San. Fernando.
Por otra parte, y de la misma fuente[22], se produjo una gran subdivisión por la cantidad de herederos, se fraccionaron los terrenos y se venden que se convierten en clubes náuticos, la dictadura ubica allí a la Marina en los años 80, cosa luego muy difícil de deshacer con los gobiernos de la democracia posteriores.
Aquí se hace necesario volver a citar a Pastor (1961) "La pequeñez del sector de San Fernando" Se deduce que el abandono de la clase alta aun cuando fuera masivo representó poca incidencia, sobre todo poblacional, pero también inmobiliaria, dada la exigua cantidad de propietarios. Los integrantes del Instituto nombraron dos o tres, en San Fernando casi todos y en cuanto a *Sans Souc*i, de los Alvear no lo consideran realmente parte de Victoria. Si dos o tres se ausentaron y vendieron, el éxodo tomaría casi toda la costa.

**Trama Urbana de Victoria**

El trazado urbanístico original de SF fue desarrollado por el ingeniero Giannini en 1805 (Pastor y Bonilla, 1961) es uno de los pocos casos coloniales en el que el damero de las calles y manzanas conforma una imagen trapezoidal irregular y alargada. Se buscaba la construcción de una ciudad a resguardo de las inundaciones. Esta fundación se debió a la **i**niciativa privada del cura párroco San Ginés.

**La fragmentación de la costa[23]**

Por sus condiciones naturales la *zona del río*[24] 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

---

[22] Entrevista al Dr Leiva, Presidente y miembros de la Comisión del Insituto de Estudios Históricos de San Fernando de la Buena Vista. Marzo, 2013.

[23] Resumen del trabajo "Victoria, Ciudad de fragmentos" (2012), desarollado por Javier Cuberos y Diego Marks en el marco del proyecto de investigación "*Trabajo de crítica e investigación socio-urbana sobre la zona Estación Victoria y aledaños*" a cargo de la directora Celia Guevara.

[24] 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 (limite con San Isidro) hasta la calle Del Arca (límite con San Fernando).

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). Además, algunos de los espacios públicos que no han sido aún cercenados, se encuentran ocultos o son escasamente publicitados.

**Breve historia de los clubes náuticos en Victoria**[25]

Los primeros clubes náuticos acompañaron el desarrollo de la demografía de la zona norte. Los clubes pioneros surgieron en los primeros núcleos fuertes de población - las ciudades de San Isidro y San Fernando-. A mediados del `30, cuando Victoria comienza a cobrar importancia por su población y Virreyes comienza a crecer, muchos son los pobladores que se acercan al río en búsqueda de poder practicar actividades náuticas: hacia 1939, la *Sociedad de Fomento Victoria* obtiene una concesión de tierras en las barrancas de Punta Chica. En 1948 se integra aquella sociedad al *Club Juventud Unida de Victoria* (que desde 1911 cumplía en la zona una importante tarea social y deportiva). El club habría de convertirse en el hoy **Club Náutico Victoria (CNV)**. El **Club Náutico General Don José de San Martín (CNGSM)** había conseguido su personería jurídica en 1947. En 1958, el **Club de Veleros Barlovento (CVB)** nace en la localidad de Victoria un club exclusivo para navegación de veleros. En 1964 es fundado el **Club Náutico Albatros (CNA)**.

**Consolidación de los clubes náuticos**

Los clubes como instituciones sociales de la zona, se consolidaron como nexos entre los habitantes del núcleo urbano del que forman parte. A principios de los años `60 muchos de los clubes náuticos consiguieron sus terrenos por compra o concesión por parte del estado. En 1932 el Yacht Club Argentino (YCA) - el primer club náutico fundado- fue también el primero en consolidarse: adquirió finalmente sus terrenos en San Fernando. El Club Náutico San Fernando (CNSF) concluyó su sede actual en 1977. El Barlovento (CVB) en 1962.
Los clubes náuticos eran lugares de socialización, apoyo e integración. Sin embargo, actualmente no son así. Son lugares enrejados, alambrados, ocultos tras gruesas lonas, custodiados por seguridad privada y sólo accesibles para quienes son sus socios. El avance y consolidación de la cosmovisión privatista e individualista del capitalismo durante las décadas del `80 y `90 permitieron que los clubes fueran cerrando sus puertas, transformándose de puentes abiertos hacia la costa en barreras urbanas que impiden la interacción con el medio ambiente de la zona.

---

[25] 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. Para más información,
[25] http://blogsdelagente.com/viento-y-agua/2009/4/1/historia-los-clubes-nauticos-adelantados-del-mar-dulce/?doing_wp_cron.
25

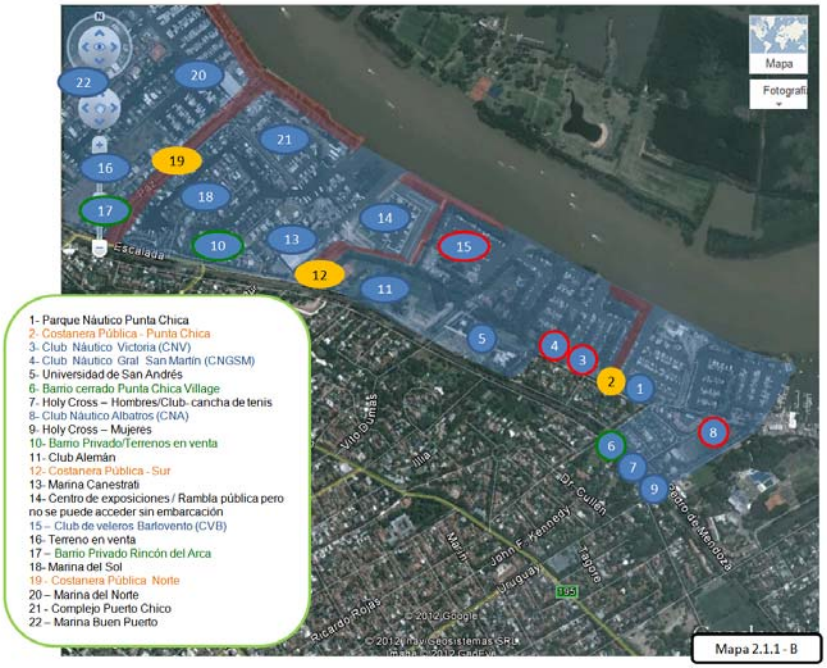



Imagen costa (Fuente: Cuberos Marks, 2012)

**7) Área pública de acceso a la ribera y espacios públicos en general**
**Plaza Costanera Municipal**

**Historia**. Durante la dictadura, según informes proporcionados por integrantes de la Comisión de Historia, la Marina se instaló en la costa, siendo luego muy difícil su recuperación en democracia. No obstante, la Municipalidad recuperó algunos fragmentos en el Club Barlovento, (una cuadra) con limitaciones, y en la llamada Costanera cerca de la Marina Nueva. (700m)

**Descripción**

La Costanera Municipal está ubicada sobre la costa del Río Lujan con acceso por la calle Del Arca. Es un sitio público parquizado de más de 700 metros de longitud situado cerca de la estación "Marina Nueva" del Tren de la Costa. A este espacio se puede acceder en automóvil, caminando o en bicicleta a través de la bicisenda que comienza en la calle Escalada (en el cruce con las vías del tren de la Costa) y recorre la calle Del Arca hasta la costa del Río Lujan y el extremo Sur de la Costanera

(Fuente: Maccagno, 2011)

**Recreación y población**

El uso del espacio público es más tajante que en la Plaza Dorrego. Hay distintos sectores. Los pescadores se ubican lindantes a la baranda que da al río con cañas y con sus familias cerca en el pasto Niños y adultos principalmente llegaban en auto. Los niños y jóvenes practicaban diversos deportes: fútbol, patineta, patines, vóley, Un sector funciona como una plaza, con el piso de tierra, toboganes y otros juegos para los niños. Si bien había un cartel que decía que estaba prohibido jugar al fútbol, nadie respetaba aquella regla. (Maccagno, 2011)

**Comercial**: Hay negocios que venden carnada, kioscos y puestos ambulantes que venden comidas y bebidas (garrapiñada, manzanas acarameladas, mieles, caramelos, pochoclos) además de barriletes, pelotas y gente que paseaba el perro. Las interacciones entre las personas eran comunes. .

**Visualidad:** También era trascendente la diferencia social expresada en el espacio, ya que hay una guardería aledaña a este sector público que estaba cubierta por alambre de púas y los barcos que salían de allí la hacían más visible.

**Municipal y administrativo:** En el estacionamiento, la municipalidad organizó un recital con la consigna “Sanfer Joven”. Llegaron grupos de personas afines al género punk: con remeras de los Ramones y otras bandas punk y crestas. El público era especial, pero también gente paseante de toda edad. Al lado del recital había personas mayores jugando al tejo en una cancha de arena, niños pasaban por la zona del estacionamiento con la bici o el triciclo, personas mayores mirando, del otro lado se pescaba y en otro sector jugaban al fútbol. (Maccagno, 2011)

**Espacios verdes e interacciones en Victoria, San Fernando**

En la actualidad, existen pocos espacios verdes que pueden ser utilizados por los habitantes de Victoria. La configuración geográfica de aquellos espacios verdes públicos disponibles está dada por: la Plaza Dorrego (1ha), la plaza Kennedy (1ha), las tres Costaneras públicas: la Costanera Alfredo Viviant (sitio público parquizado de 800 metros), la Costanera Centro de Exposiciones y Parque Náutico (400 metros de ribera) y la Costanera Punta Chica (100 metros de ribera) y un sector del Parque Reconquista, que en la práctica está privatizado casi en su totalidad. Además existen plazoletas, pero en su mayoría la superficie se encuentra edificada: plazoleta Moreno (en este caso 1ha) y la plazoleta Canale. Por otro lado, también hay boulevards, como el boulevard Quiroga, además del área que bordea al acceso Tigre, pero que no está concebido como un espacio verde recreativo.

Los espacios verdes de mayor importancia son los que poseen como mínimo una hectárea, ya que las plazoletas difícilmente contengan espacios sin construir y ni funcionen como lugares donde se pueden realizar actividades recreativas o deportivas sino solamente como lugares de paso o de estancia relativamente corta por lo que no se vincularían estrictamente a ser espacios en los que se den interacciones entre los habitantes.(Maccagno, 2012)

El [P-61] prescribía ya, para la localidad de Victoria la necesidad de contar con 4,7 hectáreas de espacios verdes públicos, tomando en cuenta la cantidad de habitantes. En esa época poseía solamente 1 hectárea- Esa ausencia o insuficiencia de espacios verdes públicos, representa un problema, ya que la carencia de espacios verdes públicos influye en las posibles interacciones entre los habitantes de la ciudad. Establece una cuota de 10m²/hab de espacios verdes públicos, por lo que para 163.240 habitantes, corresponderá tener 1.632.400 metros cuadrados (163 hectáreas) de espacios verdes. Al mismo tiempo, sostiene que la cuota necesaria de espacios verdes no debía estar comprendida por los espacios verdes públicos en su totalidad, puesto que le otorgaba una función “higiénica y recreativa, abriendo el juego a espacios privados. Por lo tanto, los espacios verdes, según este documento, pasan a estar vinculados al medioambiente y no a fortalecer el sentido de pertenencia a un vecindario (Ramos, 1995) o a incrementar la frecuencia de la interacción social de los habitantes, que refuerza el apego a la comunidad (Reyes, Figueroa, 2010; Maccagno, 2012)

**Fronteras:**

**¿Por qué la diferencia entre San Isidro y San Fernando?**

A pesar de no haber abordado aún, en nuestro estudio, la totalidad urbanística del Norte, la comparación con San Isidro apareció en las discusiones frecuentemente, en parte por conocimientos vivenciales de la directora y de algunos integrantes, en parte por su evidente proximidad.

Llama la atención la diferencia con el Partido de San Isidro, la confrontación entre clases altas y obreros ferroviarios en su representación de Sociedades de Fomento muy dura en Victoria, según Segura Salas (2001b), no parece haberse dado en San Isidro. Tampoco parece conflictivo el acceso de las clases populares o visitas porteñas a la playa. También

existen constancias de un interés y cierta sensibilidad social hacia los problemas de los desposeídos, carente, al menos desde nuestra observación, en la zona de Victoria.

Quizás los talleres ferroviarios, hicieron que se poblara San Fernando y Victoria, SF más rápidamente de clases trabajadoras, lo que provocó que se agitara la zona, y que la posibilidad de choques se hicieran mayores.
Es posible así mismo, que la Marina en la Dictadura, no haya querido confrontar con la clase alta de San Isidro mucho más homogénea y por otra parte, mucho más antigua que la de San Fernando en los años 80.
Las llamadas élites o patriciado del XIX, vendieron sus quintas en Victoria, hacia los años 50-60 del siglo XX (Segura Salas, 2001b) Según el Dr. Leiva[26] *el desarrollo de Mar del Plata fue uno de los factores para el abandono general de la costa, puesto que se trataba de sitios de veraneo o fin de semana y no de vivienda permanente*. En ese caso el abandono debe haber sido anterior, en los 30 o 40 del siglo XX[27]. Por otra parte, fue durante los años 60 del siglo XX, que desaparecieron casi la totalidad de las "mansiones" en Buenos Aires, ciudad, especialmente en la Av. Alvear, pero también en otros lugares de Recoleta.
Es posible que el boom inmobiliario haya contribuido a la venta de las quintas.
¿Por qué no sucedió lo mismo en la cercana San Isidro? Si bien se han vendido casas y terrenos, la llamada élite, o clase alta, ha permanecido, incluso conservando sus costumbres de aspecto franciscano, durante años[28].
En San Fernando las mansiones actuales de Punta Chica, presentan un aspecto pretencioso y explícito al contrario de las quintas, al menos, las de San isidro, y pertenecen a familias llegadas al lugar, durante los años noventa, sea cual fuere su origen social. Quizás esas costumbres surgieron de una élite más fuerte de la zona de San Isidro, que defendía su homogeneidad.

**¿Por qué las playas de San Isidro (SI) se mantuvieron?**
En SI quizás por estar más cercano a BA, estaba más urbanizado que SF. Eso permitió que en SI hubiera menos disponibilidad de terrenos para el desarrollo de los loteos, menos disponibilidad que en SF.
En SI quizás hubo además leyes más restrictivas para los loteos populares y para el desarrollo de las clases populares en la zona, lo que provocó que SI mantuviera su homogeneidad. Quizás esas leyes surgieron de una elite más fuerte de la zona, que defendía su homogeneidad.

**Transportes y flujos: calles, trenes y colectivos**
Movilidad territorial: cuatro de cada diez personas se trasladan hacia fuera del partido,

---

[26] Leiva, A.D. (2010), julio I. Medio siglo de una urbanización en http: historiasanfernando.com.ar.
[27] Inés Dorrego se casa con Alzaga Unzué y construye un palacio en la Avenida Libertador en 1912.
[28] Claudio Caveri, arquitecto de San Isidro, fundó una comunidad en Moreno que representaba una visión utópica, como regreso a la vida natural y simple, entre 1950 y 1980.

presentando como el principal motivo de movilidad frecuente: el trabajo - mayormente entre los varones que entre las mujeres- seguido por razones de estudio, aunque en ese caso con mayor peso entre las mujeres. La frecuencia semanal es de 5 días a la semana en similar proporción para hombres y mujeres. Los destinos suelen ser en un 50% de los casos dentro de la Zona Metropolitana Norte y en un 25% por la C.A.B.A. (Bruno M, 2010)

**Historia del Ferrocarril Mitre,** Municipalidad [[P-61]] 1961, Pag.71 (resumen)

**Evolución técnica, transporte ferroviario**[29]

En Febrero de 1864, llegó a la estación de San Fernando el primer tren de la 2ª línea férrea de la República., inaugurada por Mitre, que ofreció un arenga, En 1859 ya se había contratado con Ocampo y Hopkins la construcción de una línea férrea, entre Retiro y San Fernando. Se paralizaron los trabajos y se pasó el contrato a los representantes ingleses. Croskey y Murria. La línea a San Isidro se completó en 1863 y en 1864, a S. Fernando.

Esta línea formó luego parte del Ferrocarril Central Argentino. Y tuvo dos estaciones en el siglo XIX, San Fernando y Victoria En el siglo XX se construyeron las estaciones de Virreyes y Carupá.

El tren tardaba una hora y media en llegar (Retiro a S. Fernando), pero en general se retrasaba, porque entre Olivos y Martínez no podía subir la cuesta y debían bajar los pasajeros o se cruzaba alguna vaca por el camino.

La línea costanera concesionada en 1887 se habilitó en 1892 y es el Ferrocarril a Rosario. Tiene una estación en Punta Chica, Victoria queda en el empalme de las dos líneas y la que va a Boulogne.

Allí se instalaron los empleados ferroviarios. Todas las líneas férreas pasaron a formar parte del Ferrocarril Central Argentino y más tarde al nacionalizarse del Ferrocarril General Bartolomé. Mitre.

Los límites del núcleo central Victoria ferroviaria se establecen entre Martín Rodríguez, Perón, Guido Spano y las vías del tren. Con el tiempo se acumuló como la zona tradicional de la localidad siendo motor desde donde se originaron los cambios urbanos desde fines del siglo XIX. Allí se construyen las primeras casas de material de la localidad y se albergan los primeros operarios y empleados del ferrocarril.

La calle Palacios (antes Obreros) daba a los talleres. Guardas, Maquinistas y Motorman residían en este sector.

En esta zona las industrias eran escasas: una escobería, una sillería, un taller de automóviles mecánicos, talleres de hasta 10 personas. La industria más importante era la de los hornos de ladrillo. El sector más céntrico, donde se ubicaban los comercios principales, lo limitaban las quintas que se hallaban del otro lado de Once de Septiembre y los hornos de ladrillo en ambas direcciones hacia SF y hacia San Isidro (SI).

1909 Intendencia decreta clausura de los hornos de ladrillo porque las cavas eran cada vez más grandes y se generaban enormes lagunas en los alrededores del pueblo. Propiertarios de hornos sometidos a presiones económicas. En paralelo se expande la planta urbana. Durante los primeros 20 años desde 1900 se expandió el tramado original de Victoria Ferroviaria en dirección a S F y S I. Nacen: Villa Ernestina y Villa Porvenir. Las

[29] Gran parte de la información para el desarrollo de esta sección surgió del concurso 2004, Fuente SCA.

compañías rematadoras de BS AS tuvieron su impronta en el poblamiento de esos barrios también las inmobiliarias que atraían gente con la promesa de trabajo en el ferrocarril. Remate en 1905 expande la trama desde Simón de Iriondo hasta Casares. Más allá de la calle Casares se formó la Villa Eduardo VII; ya en las cercanías del Hospital de San Fernando. Allí unas pocas casas formaban las villas Ernestina y Porvenir.
Después de 1920 comienza un proceso de igualación de las nuevas villas con el centro del pueblo. Su medianía, pues se encontraba camino a San Fernando, las llevó a obtener adelantos que llegaban a Victoria. También se expande en dirección a las quintas de Labor y a los barrios del lado oeste de las vías (son 3 expansiones las que está relatando entiendo) El centro continuó localizado en el sector más antiguo del pueblo otro tanto con la red institucional formada entre 1920-50 que acentuaba la centralidad.
El tren lechero de Capilla del Señor para dos veces por día en la estación aún cuando estaba prohibido desde 1912. El tren 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) entre las estaciones Bartolomé Mitre -ubicada en Olivos- y Delta, nombre con el que fue rebautizada la estación Tigre *R*. Esta decisión puede ser entendida en base a que el ramal Retiro-Tigre del Ferrocarril General Mitre -en ese momento también funcionando en manos del estado, y tradicionalmente mucho más usado que el ramal Retiro-Delta- corre en forma prácticamente paralela a este último compitiendo con él. Pese a esto, en la sección clausurada siguieron pasando esporádicos trenes de carga por algún tiempo más, en especial para llegar a algunos astilleros ubicados en la zona de San Fernando (Astarsa). 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.
Además, dice Torres (1991), el Acceso también fomentó la suburbanización residencial, o sea 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. Por otro lado, los establecimientos industriales que se asentaron fueron, por ejemplo, los de Cadbury-Stani (golosinas), Fate (neumáticos), Avón (cosméticos) y Molinos (alimentos). (Torres, 1991).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.

**El tren de la Costa**

El tren siempre fue una de las vías de transporte más importantes para Victoria. La traza que hoy recorre el Tren de la Costa fue tendida a fines del siglo XIX por la Compañía Nacional de Ferrocarriles Pobladores Argentinos -adquirido al poco tiempo por el Ferrocarril Buenos Aires a Rosario (FCByR)- entre la terminal ferroviaria de Retiro, en la Ciudad de Buenos Aires, y Tigre R. Pasando luego a la órbita del Ferrocarril Central Argentino. Al nacionalizarse los ferrocarriles, en 1948, pasó a formar parte del nuevo

Ferrocarril General Bartolomé Mitre de la red ferroviaria argentina, en uno de sus tres ramales suburbanos.
La vía por la que circula el Tren de la Costa fue inaugurada en 1895 en el ramal Mitre II, bajo el nombre de “Tren del Bajo”. Pero el 29 de octubre de 1961, el presidente Arturo Frondizi la clausuró porque consideró antieconómico este antiguo ramal y eligió hacer la restructuración del servicio electrificado Retiro-Tigre. La clausura del tren del bajo puede ser entendida en base a que el ramal Retiro-Tigre del Ferrocarril General Mitre -en ese momento también funcionando en manos del estado, y tradicionalmente mucho más usado que el ramal Retiro-Delta- corre en forma prácticamente paralela a este último compitiendo con él. Pese a esto, en la sección clausurada siguieron pasando esporádicos trenes de carga por algún tiempo más, en especial para llegar a algunos astilleros ubicados en la zona de San Fernando (Astarsa) A partir de ese momento el Tren del Bajo, como se lo denominaba popularmente, se sumió en el abandono convirtiéndose prácticamente 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.
En 1993 el ramal se dio en concesión por 30 años a la Sociedad Comercial del Plata, que con financiación del Estado tuvo a su cargo la rehabilitación del trazado férreo y las estaciones. La reapertura del ramal tuvo un fin netamente comercial y turístico. Cuando abrió, pretendía transportar unas 100.000 personas por fin de semana, ya que había sido concebido como un emprendimiento que a la par del atractivo de recorrer una de las zonas más pintorescas de Buenos Aires, iba a tener como punto de confluencia al Parque de la Costa, un centro de diversiones que se estaba construyendo junto a la estación terminal Delta, a lo cual se le sumaba tres importantes núcleos comerciales en las estaciones Maipú, Libertador y San Isidro.
Con la reapertura del tren, se resolvió sustituir la trocha ancha por estándar y cambiar el sistema de alimentación eléctrica por catenaria, todo lo cual hacía imposible que el ramal Retiro-Delta volviera a funcionar en forma integrada; adicionalmente, el hecho de que el antiguo ramal se dividiera en dos áreas asignadas a distintas concesionarias favoreció su separación definitiva.
El Tren de la Costa tuvo problemas económicos al poco tiempo de comenzar la prestación de servicios, y para agosto de 2007 se estaba buscando financiación en forma urgente para poder continuar con la operación de la línea. El estado actual del Ramal dista de aquel servicio que fue pensado como un paseo turístico, exclusivo y de lujo en la década del ’90. Hoy, de lunes a viernes apenas transporta a un máximo de 500 personas por día y los fines de semana viajan 1.500 en el tren, cuyo recorrido de 15.5 kilómetros se conecta con el Delta. Si bien se aspiraba a unos 25 millones por año cuando se inauguró al público el 25 de abril de 1995, hoy el ferrocarril no llega a los 200 mil por año. (De Domini, 2012)

**Acceso Norte**:
El primer gran plan urbano que considera la construcción de accesos en forma de autopistas radiales y transversales fue propuesto por hacia fines de la década 1930 por un

equipo liderado por el urbanista francés conocido como *Le Corbusier*. En 1943, la Dirección Nacional de Vialidad efectiviza algunos de esos proyectos, actualizados y reconfigurados en las 4 obras principales de su *Plan de Accesos*: la autovía al aeropuerto de Ezeiza y los accesos Sudeste, Oeste, y Norte (Domínguez Roca, Luis: 2005).

"*Creada en los ´60 con el fin de ser una arteria vial entre la Zona Norte y la Capital Federal, debido a su tamaño, forma y escasos espacios de cruce peatonal han convertido a esta arteria en un elemento arquitectónico que contribuye al distanciamiento entre sectores y barrios de la zona.*
*El Acceso Norte puede ser visto como una instancia de constitución de barrera urbana previa al proceso de los `90, debido a que habilitó la posibilidad del desanclaje de las elites permitiendo una movilidad entre zona de trabajo –la capital federal- y zona de vivienda, paso fundamental para el desarraigo local por parte de los sectores pudientes de Victoria.*
*El Acceso Norte (...) también divide a la ciudad: hacia el este del acceso (fragmento de ciudad que termina en las vías del tren Mitre) y del otro lado, hasta el límite oeste de Victoria*". (**Cuberos J. y Marks, D., 2012: 36 y 37)**

**Conclusiones**

La zona de Victoria, se nos aparece como un muestrario de anti-urbanismo, tal vez desde su origen, pero se han ido añadiendo objetos urbanos, sin ilación con el conjunto, en diversas épocas y sin: "*la posibilidad de una franja de convivencia y transición"* (Schachter, 2011)
Esta franja, por lo general, ha constituido el resultado de diversos intentos de encuentro a lo largo del tiempo, que va ir formando capas sucesivas, ausentes en este caso.
Tren Mitre (1864) Cementerio (1870), área ferrocarril (1890) Tren del Bajo (1891) y ramal a Boulogne. Acceso Norte (1943) Las fábricas (1960) constituyen un todo en sí mismas, añadiendo la planta potabilizadora (1998) que sirve a un área mayor. Barrios cerrados años noventa y clubes náuticos y Marinas, (1980) CEAMSE (2011). Las barreras urbanas han proliferado.
Como se puede apreciar, no todo se debe a los noventa, sin embargo, el paisaje resulta cercano al posmodernismo, y podría ilustrar parte de un film del gran Wim Wenders (en García Canclini, 2000) quien dice "*rechazo totalmente las historias pues para mí engendran únicamente mentiras y la más grande mentira consiste en que aquellas producen un nexo, donde no existe nexo alguno"*
Los ideólogos del posmodernismo destacaban que el viejo modelo hizo de la ciudad un lugar de encuentro y relación, el mundo occidental moderno dio un salto al individualismo, separando al individuo de sus construcciones sociales. *Todo ha de ser arrasado (…) para construir un nuevo espacio sin reglas ni autoridad,* L. Florido.
Hemos visto hacia que injusticias y catástrofes conducían estos vacíos urbanos.
La falta de áreas verdes, ya señalada por Pastor (una Ha en la Plaza 1925, para toda el área continuando en 1961) se ha agudizado al poblarse zonas descampadas.

La interacción entre clases sociales existía en los principios del siglo XX. La familia Cullen mantenía dentro de su quinta una escuela para niñas, especialmente para las huérfanas, por supuesto religiosa, Inés Dorrego (dueña de otra de las quintas de la ribera), adoptó a una de ellas y la casó con un duque (1912). Esta comunicación fue sin duda de modo patrocinante en su conjunto

*Los vínculos antagónicos o no, que establecen entre sí los grupos sociales delinean una concatenación de interrelaciones que proyectan sucesivamente de una clase sobre otra la imagen deseada del modelo. De allí la imprescindible necesidad de conocer el sistema de valores que se oculta o se explicita en cada forma, en cada espacio, para entender la traslación de los componentes tipológicos asumidos por cada estrato social.* Segre 1989

En el caso de Victoria resulta difícil reconocer la herencia cultural recibida, sobre todo en urbanismo, a causa justamente de su heterogeneidad urbana. En espacio y tiempo. El modelo social transmisor del siglo XIX y principios del XX en la clase alta de Victoria, emerge en la beatería y el cúmulo de prejuicios que acompañan a la educación de las jóvenes, por ejemplo. Las familias patrocinantes ayudaban a las niñas de familias "pobres y honradas".

Al mismo tiempo va a surgir la reacción en los integrantes de las sociedades de Fomento que representan la parte antagónica y que defenderán el acceso a la ribera.

Al venderse y fraccionarse las quintas, este modo de comunicación cambió. Aparecieron nuevas clases altas de historia más reciente. La dictadura al crear zonas cerradas en la costa contribuyó al aislamiento social. Las nuevas clases altas de Punta Chica, (1970-90) y en general, habitantes de los barrios cerrados encuentran alguna interacción con otras clases a través de la iglesia (misa, procesiones etc.) Los deportes como el fútbol, reúnen clases diferentes con alguna interacción. Y lo mismo sucede en las funciones de cine, recitales y talleres (2012) hasta el cambio de intendente, al menos, pero en general, llevan una vida exclusiva o más cercana a San Isidro o Buenos Aires.

La variedad de Sociedades de Fomento, con bibliotecas, fundación de periódicos y recreación establecieron, al menos, una interacción entre los componentes de la clase media a comienzos del Siglo XX, .pero actualmente, el barrio Crisol por ejemplo, muy activo en los años 20-40, del siglo XX, ha cambiado su modo de relación, sobre todo con las clases más desposeídas, (Villa Uruguay) acentuado el nuevo modelo a causa de la inseguridad

La feria mensual, cerca de Crisol, recibe aportes de toda el área de San Fernando y su concurrencia es mixta predominando la clase media baja.

En la Costa, en la franja recuperada, se encuentran, en los feriados, familias de clase media de Victoria y otros sitios, los recitales o fiestas a veces atraen gente de San Isidro o de la capital. Cementerio: sus muros son objeto de apoyo y escenario para los jóvenes de clase media baja.

En cuanto a los habitantes de las villas históricamente más antiguos que la clase alta actual interaccionan entre sí, formando comisiones, encuentros etc.

Los barrios, mayoritariamente cuentan con sociedades de fomento y actividades religiosas y talleres recreativos. Y en algunos casos comisiones vecinales.

**Victoria, Interpretación de las formas urbanas en base a conceptos de Henri Lefebvre.**

Un estudio llevado a cabo por Celia Guevara, basándose en **:** *La teoría de las formas en Lefebvre:* Bernadette Castro Oliveira, Carmen Sylvia Vidigal Moraes En José de Souza Martins, Compilador ***El retorno a la dialéctica,*** Ed Hucitec San Pablo 1996.

En primer lugar, las relaciones son contractuales ¿las que queremos analizar? Son relaciones de la vida cotidiana y algunas probablemente contractuales., Hay dos problemas a considerar: el espacio y el tiempo.
"*Lefevbre llama la atención sobre la propiedad privada del suelo, que surge como ley en el desenvolvimiento de todos los contratos proceso de acumulación primitiva como forma impuesta sobre un contenido (material) la tierra. Esta forma se desdobla y se realiza concretamente en cercos, demarcaciones, renta del suelo, tratados, establece vínculos entre los individuos, produce condiciones contractuales, entre las cuales se expresa el mundo de la mercadería. El desenvolvimiento de todos los aspectos del contrato entre los hombres, en el mundo occidental, tiene por base el engendrar el derecho burgués, visto como derecho de propiedad y de riqueza inmobiliaria. A partir del derecho romano el Estado moderno rescata la forma de la propiedad privada de la tierra fundando las bases de la igualdad jurídica y de la desigualdad real entre los individuos. El Código Civil napoleónico formaliza las relaciones de propiedad inherentes a las relaciones de producción de la sociedad capitalista. Se justifica así la existencia de un estatuto que por medio de la ficción de igualdades establece los derechos de los ciudadanos y hace que la sociedad civil sea representada por el estado. El estado es mediador entre los hombres y entre la libertad de los hombres. Consiste en la gran forma de colocar un corte entre el individuo y la sociedad y el individuo y él mismo. Sociología de Marx*
.En primer lugar la afirmación de Lefebvre, de que la propiedad de la tierra es una forma, con varios contenidos, se representa aquí por los vallados, los muros o sea desprendimientos formales de una forma matricial, la propiedad de la tierra, que en este caso se da en forma comunal. En general en otros sitios, el enfrentamiento entre clases se da o puede darse por zonas, pero estas zonas se van formando con el tiempo.
Y generalmente aparecen zonas intermedias, zonas que sirven de unión. No es el caso.
La zona de los bañados fue siempre marginal y no apta para habitación, la de la Costa, más cara y elitista que la de la estación. De su condición material surge una diferencia. Pero no estaba separada por una barrera real, sino virtual. Los barrios cerrados son productos instantáneos. Las villas por su lado tienen una larga tradición de forma que va cambiando con el tiempo. Por otra parte, en Victoria, se van sucediendo las clases y las producciones materiales, desde el acceso Norte hacia la Costa, pero la separación es virtual y no real. Es difícil establecer una demarcación, sobre todo en el tiempo, mientras que el muro no sólo es material y real sino que circunscribe una sola clase de habitantes, pudientes y dueños de la tierra.
Hay un decalage en el tiempo. Las villas son mucho más antiguas y "pertenecen" al barrio, Están asimiladas, los barrios cerrados, no. Las viviendas de Iriondo, de clase media, participan de un movimiento hacia la calle que las une, al menos las ventanas y

jardines y a veces la presencia. En los barrios cerrados no hay contacto ni siquiera visual y el muro solo separa. En la cercanía de los barrios cerrados y Villa Santa Rosa Por Ej. las formas no circulares han existido anteriormente, por ejemplo, el cementerio, con sus muros, el depósito de trenes y en general las calles no ofician como canal de reunión sino como vía de acceso a distintos focos puntuales.

Las formas, según Lefebvre, nacen de la relación comercial entre desiguales lo cual crea formas abstractas de igualdad. Sólo que en este caso las desigualdades son evidentes y no han sido construidas temporalmente.

El cementerio, cierra sus muros alrededor de una función estática, de aspecto semejante a la del barrio cerrado con signo social contrario.

"*De acuerdo con Lefebvre, la producción de un mundo no natural, en la apropiación de la naturaleza por la especie humana, permitió el nacimiento de una superficie social en la cual emerge y cambia. Se crea en el curso milenario de ese proceso, un conjunto de mediaciones y aspectos objetivos que permea el acto del comercio y emerge como abstracción, Esta abstracción no consiste en pensamientos en abstracciones mentales, que reciben un contenido externo, sensible o práctico A pesar de poseer también un modo de existencia mental, la abstracción social, presenta otro modo de existencia,.esto es, posee una dimensión real en las relaciones sociales, un contenido ligado a los actos prácticos. Es lo que Lefebvre denomina abstracción concreta"* Lefebvre Del Estado Tomo III" Cit. Castro Oliveira

El Estado, como mediador, no sólo permitió sino que incentivó la creación de estos barrios y convirtió la forma, en forma jurídica, inexistente hasta los años noventa.

Estas formas, las de los barrios cerrados, producen relaciones sociales dadas o tal vez simplemente deshacen las antiguas. En los trabajos de campo no ha podido observarse casi ninguna relación social de acercamiento, entre los habitantes de las villas o barrios y los barrios cerrados.

Teóricamente, el barrio cerrado debe recibir servicios. En los trabajos del Delta, se dice no existe reciprocidad, no hay contrato pero como dice L el comercio establece una forma contractual abstractamente igualitaria. La posibilidad de cerrar el acceso deshace este hecho (he traducido la palabra trueque en portugués como comercio).

Si consideramos al barrio cerrado como un objeto, depositado en esos terrenos, el objeto es una apariencia que disimula la desigualdad existente en este objeto: mercadería. Esta mercadería es producida por el trabajador, pero éste probablemente, no pertenezca al barrio. Es decir que la alienación del producto de trabajo se produce por fuera de éste. El contenido cambia y es la forma la que permanece. Por ejemplo, se trata de propiedad comunal, forma existente, de manera que se asemeja al medioevo o al campo del norte argentino como forma es propiedad de la tierra, pero comunal, pero no es el propietario quien la trabaja, en realidad no se la trabaja, sólo se la habita, por lo tanto se trata de un contenido diferente dentro de la misma forma.

Hay una ética mediadora que es la del Estado, el Estado de los noventa especialmente, el Estado sienta las bases jurídicas para esta propiedad comunal de la tierra, que aísla al habitante común.

De las tres formas o aspectos la lógica, la moral y la jurídica, planteadas por Lefebvre, que el estado establece, la moral comercial en la Argentina, casi no existe, Honestidad,

lealtad, etc. en las reciprocidades comerciales, luego este aspecto no puede funcionar y es reemplazado por qué? Por otra moral concebida como dice Lefevbre y por otra práctica cotidiana. Cuál? Dice Argaven que debemos acostumbrarnos a la noción de que la sociedad ha cambiado y por lo tanto, sus prácticas. En parte puede deberse en la Argentina, a la transformación del Estado en empresa, es decir se ha borrado la frontera entre el Estado mediador y el empresario capitalista (Guevara 2010)

**El derecho a la ciudad, H. Lefebvre**

Por otra parte analizando a Lefebvre en su original, observamos que L. analiza a la ciudad en sus diferentes niveles como formas, nivel nacional, nivel ciudadano, barrio etc. Dice Lefebvre, "*La vida urbana supone encuentros, confrontaciones de diferencias, conocimientos y reconocimientos recíprocos, lo que se incluye dentro del enfrentamiento ideológico y político), maneras de vivir, patterns que coexisten en la ciudad. Según L. en la Comuna de Paris se buscaba una democracia urbana pero la clase dominante los excluyó.* No es el caso

Al contrario de las ciudades europeas, en las cuales se establecía el contacto en la calle y en los edificios hasta el siglo XVIII, Buenos Aires nace como centro urbano blanco y suburbio indígena y africano El barrio obrero y el alojamiento obrero como separación física entre clases pertenece al capitalismo.

Dice L., las acciones del carácter de clase convergen hacia un resultado. ¿Cuál sería en este caso, cuales las acciones? La racionalidad del alojamiento obrero es criticada por L., quien dice que el jardín, la cerca, el patio, permitían variantes, interpretaciones, dan una cierta libertad en el llamado "pabellón" (chalet, más o menos). En las villas, en Victoria, esta libertad aunque limitada, existe. En el alojamiento obrero no. Hay una disciplina una prescripción del tiempo, etc, Esto se da evidentemente en cualquier habitat colectivo. Es decir que la implantación de bloques no ayuda a la mejor interacción.

Respecto al centro dice L. que los núcleos periféricos son dependientes del centro, luego, urbanos, pero la relación no es perceptible, no es legible, es decir estos núcleos están desurbanizados, (a pesar, en el caso de Victoria de las grandes vías de contacto) *Toda la realidad urbana perceptible, legible ha desparecido, las calles, los monumentos, plazas espacios significativos. Hasta el café* ***El derecho a la ciudad*** Península 1973, pág. 36.

Esto es muy evidente en Victoria, donde no existen en el centro cerca de la estación, cafés que puedan considerarse como tales.

Muy cerca, en la calle Perón, se encuentran algunos bares, y lugares de comida, la mayoría muy modestos, pero el centro primitivo sobre la estación carece de lugares de encuentro solo hay un pequeño bar en la calle Santa Marina.

Sólo los centros culturales trabajan arduamente en esta zona para establecer un foco urbano.

Por otra parte es necesario volver a Pastor, Si bien el centro y la periferia no están dados por un dibujo geométrico, pero en este caso el gran desplazamiento de Victoria respecto al centro, incluso como estación diferente y así ha nacido, la margina del centro y la acerca a San Isidro.

La trama urbana, la de la ciudad, la cuadrícula, muy clara en San Fernando desde su fundación, desaparece en la villa y en el barrio cerrado. La forma de cuadrícula se supone, representa la forma democrática, porque aunque los edificios pueden ser

distintos y de distinto valor económico, los lotes son idénticos aunque asimilables y dan a una calle formando parte de la manzana, este no es el caso en ambos ejemplos. Esta forma se deshace también en el cementerio los depósitos de trenes, el área vacante del ferrocarril.

De allí el desconcierto que trae el paseo por Victoria. Esta "deformación" espacial está perfectamente expresada en el relato Una semana de jolgorio'[30] "Un rico calavera de 1919, sale la mañana del comienzo de una de las grandes huelgas obreras argentinas, (el levantamiento de la fábrica Vasena contra sus propietarios) a la calle, decidido a llegar hasta el hipódromo. En su estupefacción al no encontrar ningún transporte comienza a caminar hacia el Sur-Oeste casi sin rumbo, buscando un coche de alquiler y se encuentra sin saber como, en la zona del barrio de las Ranas, o sea de la Avenida Amancio Alcorta, que lleva hacia el Puente Alsina (considerado entonces un límite muy alejado de la ciudad)

El protagonista no sale de su asombro, espera encontrar una cuadra, una esquina que lo tranquilice y le devuelva su espacio heredado, la repetición de una geometría conocida y se encuentra con un campo vasto y atravesado por una calle serpenteante. (Esta cuadrícula además, aún cuando no lo dice el relato, parece haber sido ideada para llenar el vacío de la pampa que sin ella angustia al porteño).

El posterior encuentro del extraviado con los huelguistas, su detención para ser fusilado como anarquista, representan en el relato la pérdida de su identidad ciudadana e individual, relacionada no cabe duda con la pérdida de su percepción de un espacio propio y conocido representado por la tranquilizadora cuadrícula". (Guevara C, 2011)

## BIBLIOGRAFÍA:

**Arizaga C** (2005) El mito de la comunidad en la ciudad mundializada Estilos de vida y nuevas clases medias en urbanizaciones cerradas. Buenos Aires: El Cielo por Asalto.

**Beccaria L, Feldman S, González Bombal I, Kessler G, Murmis M y Svampa M** (2002) Sociedad y Sociabilidad en la Argentina de los 90. Buenos Aires: Biblos. Pp 13 a 26; 55 a 95; 171 a 215.

**Castro Oliveira B y Vidigal Moraes C** (1996) La teoría de las formas en Lefebvre. Souza Martins J (Comp) *El Retorno a la Dialéctica*. San Pablo: Hucitec.

**Bruno M S** (2010, Abril) Movilidad Territorial de la Población en San Fernando. La población de San Fernando. Estadísticas sociodemográficas 2006-2007. San Fernando: UMEC.

**Cancela A** (1933) *Una semana de jolgorio.* Buenos Aires: Anaconda.

**Coral D** (2010) Los miedos y el alma inquieta del barrio. Representaciones sociales sobre la inseguridad y lógicas de acción en sectores populares del Gran Buenos Aires. Kessler G, Svampa M y González Bombal coord. *Reconfiguraciones del mundo popular el Conurbano Bonaerense en la postconvertibilidad.* Buenos Aires: UNGS.

**Cravino, M C; Del Río, J.P y Duarte, J. I** () *Magnitud y crecimiento de las villas y asentamientos en el Área Metropolitana de Buenos Aires en los últimos 25 años.*

**Cuberos J** (2011) *Una aproximación a la relación entre los centros culturales y las interacciones sociales- el Teatro Martinelli y la Ciudad de Victoria"*

**Cuberos, J y Marks D** (2012): *Victoria, ciudad de fragmentos*. Pp. 36-37.

**Domínguez Roca, L** (2005): Planes urbanos y transporte en la Ciudad de Buenos Aires. *Scripta Nova. Revista electrónica de geografía y ciencias sociales. Barcelona*: Universidad de Barcelona, 1 de agosto de 2005, vol. IX, núm. 194 (9).

[30] Cancela A. (1933) Una semana de jolgorio. Bs. As: Anaconda

**Garcia M L** (2010) El trabajo doméstico en las urbanizaciones privadas. Kessler G, Svampa M y González Bombal coord. *Reconfiguraciones del mundo popular el Conurbano Bonaerense en la postconvertibilidad*. Buenos Aires: UNGS.
**Goffman I** (1979) Signos de vinculación. *Relaciones en público Microestudios del orden público.* Madrid: Alianza.
**Guevara C y Equipo** (2011a) Proyecto UBACyT *"Investigación sobre los espacios y las formas en que interactúan los distintos sectores socio- urbanos en el área de Victoria (San Fernando) y La Horqueta (San Isidro) en el G.B.A entre 2011-2014"*
***Guevara C y Equipo*** *(2011b) Proyecto SI. Trabajo de crítica e investigación socio urbano sobre la zona estación Victoria y aledaños.*
**Guevara C** (2011a) Traducción del portugués para el grupo de investigación en Historia Urbana: *La teoría de las formas en Lefebvre* - Bernadette Castro Oliveira, Carmen Sylvia Vidigal Moraes En José de Souza Martins, Compilador *El retorno a la dialéctica,* Ed Hucitec San Pablo 1996 (inédito)
**Guevara C** (2011b) Ejercicio de aplicación de las formas urbanas de Lefebvre al caso de la localidad de Victoria, San Fernando, PBA (Inédito)
**Kullock, D** (2003)Transformaciones en la región metropolitana de Buenos Aires. Refleciones sobre los procesos en marcha. Andrea Catenazi y Juan Lombardo (comp) *La cuestión urbana en los 90 en la región metropolitana de Buenos Aires.* Argentina: ediciones al margen. Universidad Nacional de General Sarmiento.
http://www.rodolfogiunta.com.ar/Historia%20urbana/La%20cuestion%20Urbana%20(ICO-UNGS).pdf
**Maccagno F** (2011)"*Interacciones en espacios públicos urbanos en la zona de Victoria, Partido de San Fernando"*
**Maccagno F** (2012) Espacios Verdes e interacciones sociales en Victoria, San Fernando, PBA.
**Marks D** (2011)*"El estadio del Club Atlético Tigre y sus inmediaciones una aproximación a Victoria desde la teoría de Erving Goffman"*
**Merklen D** (2009) Un pobre es un pobre. La sociabilidad en el barrio: entre las condiciones y las prácticas. Pirez P.*Buenos Aires, La formación del presente.* Caracas: Olacchi.
**Pastor J y Bonilla J** (1961) Plan Regulador del desarrollo de la ciudad y partido de San Fernando. Ordenanza orgánica del Plan Regulador Nº 322/1961. PBA: Municipalidad de San Fernando.
**Roitman S** (2004) "Urbanizaciones cerradas: estado de la cuestión hoy y propuesta teórica". Revista de Geografía Norte Grande, 32. Chile: Universidad Pontificia
< http://www.geo.uc.cl/html/revista/PDF/RGNG_N32/art01.pdf>
**Segura Salas H M** (2001a) Historia de San Fernando Oeste. Buenos Aires: Municipalidad de San Fernando.
**Segura Salas H M** (2001b) De Punta Chica a Victoria Historia de una localidad San Fernandina. Buenos Aires: Municipalidad de San Fernando.
**Segura Salas H M** (2001c) Virreyes en San Fernando desde 1805 hasta nuestros días
***Schachter S*** *(2011, octubre) El ocaso metropolitano, archipiélagos, desmesura y exclusión. Revista Herramientas Nº48.*
***Schteingart M*** *(2011, octubre) La división social del espacio en las ciudades. Revista Herramientas Nº48.*
***Sociedad Central de Arquitectos, CAPBA y MSF*** **(2004)** *Concurso Nacional de ideas urbanísticas sobre áreas vacantes en el partido de San Fernando: Cuadro de Estación Victoria Barrio Crisol. Argentina. SCA. [DVD]. SCA, 2004. [Mayo 2011]*
**Sociedad Central de Arquitectos -SCA-** (2008) *Concurso Nacional de anteproyectos para el Frente Ribereño de San Fernando.*
**Torres H** (1993)*El mapa social de Buenos Aires 1940-1990*. Serie Difusión 3. Dirección de Investigaciones, Secretaría de Investigación y Posgrado. FADU-UBA, Buenos Aires.
**Torres, H** (2001) Cambios socio territoriales en Buenos Aires durante la década de 1990. EURE (Santiago) [online]. 2001, vol.27, n.80 [citado 2011-04-29], pp. 33-56. Disponible en: <http://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0250-71612001008000003&lng=es&nrm=iso>. ISSN 0250-7161. doi: 10.4067/S0250-71612001008000003.
**Varela P** (2005) Terrenos de conflicto: fábrica, barrio y política. *III Jornadas de Jóvenes Investigadores del Instituto de Investigaciones Gino Germani. FCS. UBA.* Bs As.

**Informes de Campo:**
**Marks** (2012, Octubre 27) 4º trabajo de campo en Victoria. Relevamiento arteria Uruguay desde Estación hasta "La Horqueta". Visita área fabril, observación de Barrios Cerrados y abastecimiento urbano.

**Bases de datos:**
***Relevamiento de Villas y Asentamientos en el Gran Buenos Aires 2011.*** Un Techo para mi país. Datos públicos. Org [en línea] [consultado 29/03/2013]
http://datospublicos.org/package/relevamiento-de-villas-y-asentamientos-en-el-gran-buenos-2011aires
***Tabla de Villas y Asentamiento s en San Fernando.*** Base de datos de Infohabitat: Equipo interdisciplinario de la Universidad de General Sarmiento.[en línea] [Consultado 29/03/2013] www.Infohabitat.com.ar
**Tabla de Asentamientos del AMBA Zona Norte**. SEDICI-UNLP.Sandra Grahl Las Normas de excepción al ordenamiento urbano y territorial. Apéndice A. Tablas Asentamientos Zona Norte.

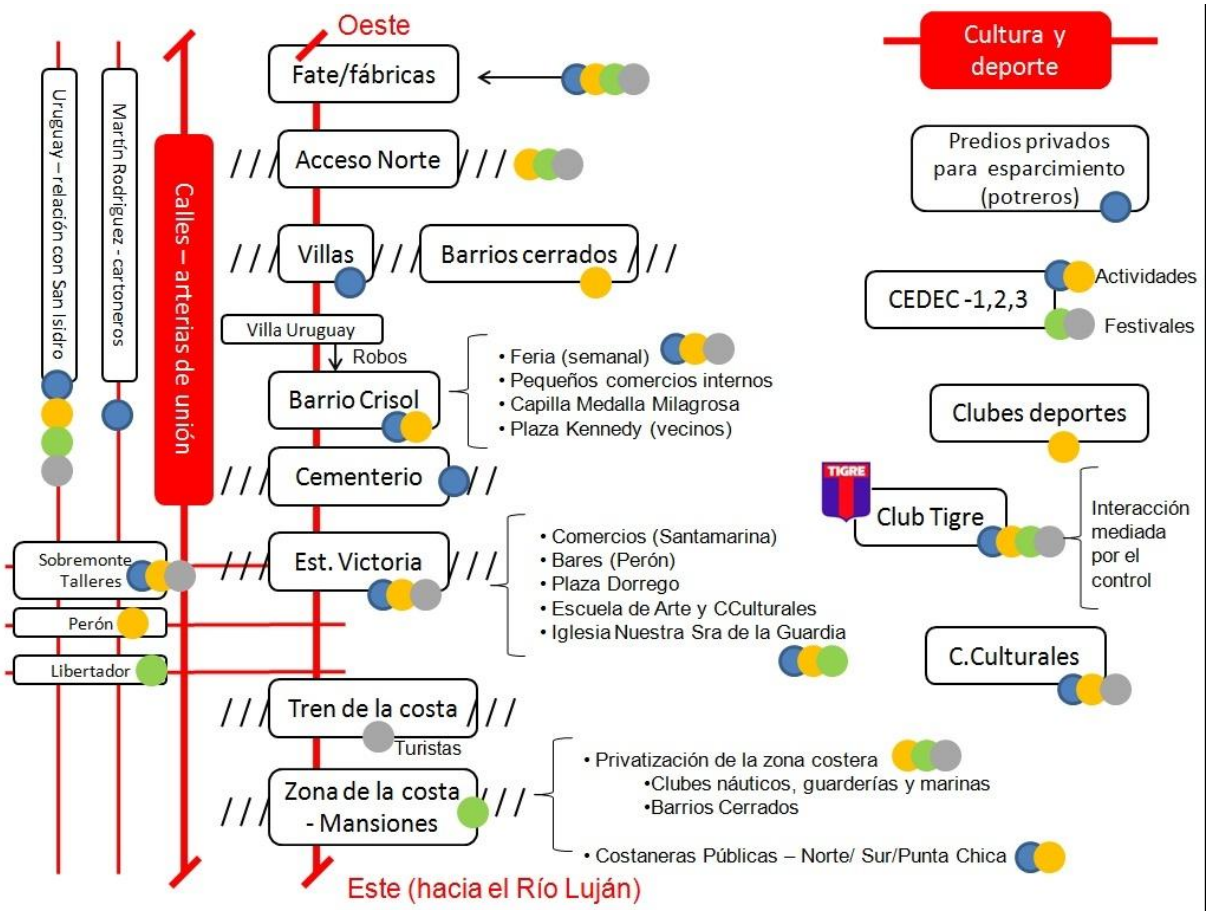
**Fuentes Periodísticas:**
**Municipalidad de San Fernando** (2010, Julio) Boletín Municipal Más para vos. Publicación de la Municipalidad de san Fernando para la difusión de actos de gobierno.
**Familias desalojadas en barrio de San Fernando volvieron a ocupar predio** (2007, Diciembre 31) *El independiente Diario contacto digital*. Año XLIV edición Nº 18241.
<http://www.elindependiente.com.ar/papel/hoy/archivo_2007/noticias_v.asp?130654>

**Otras referencias de Internet**
***Plan de Desarrollo Urbano Municipalidad de San Fernando:**
http://www.observatorioamba.org/cpau/bin-debug/conv2012/2012_17.html
***Planta Depuradora Norte**: AySA http://www.aysa.com.ar/index.php?id_seccion=71

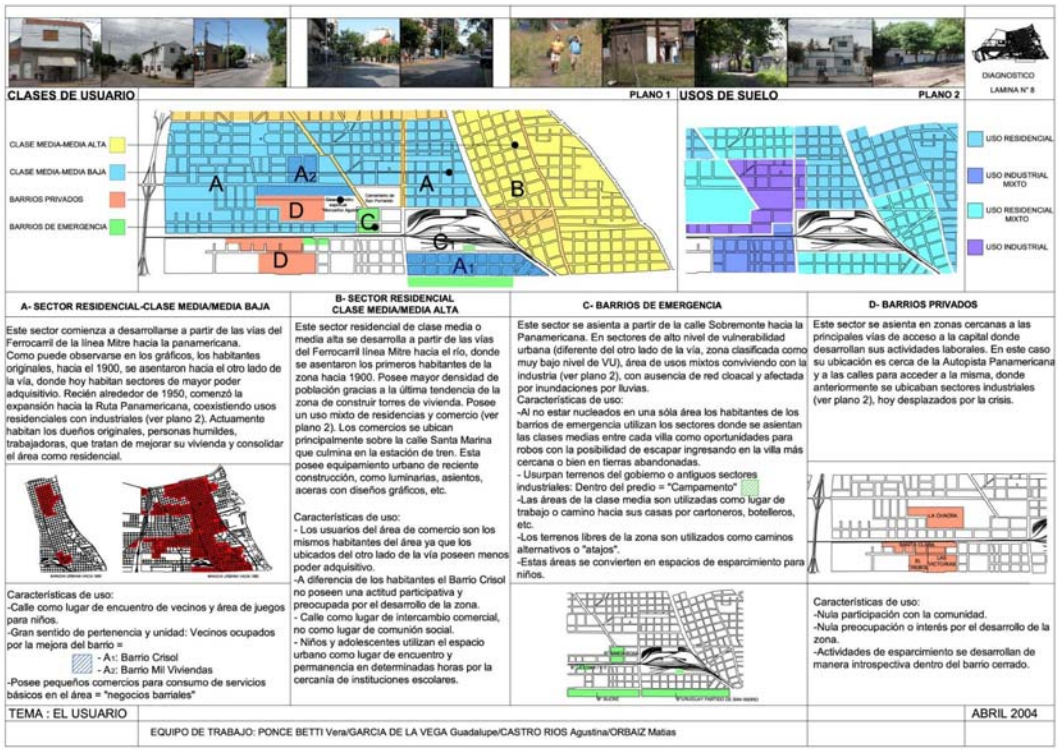
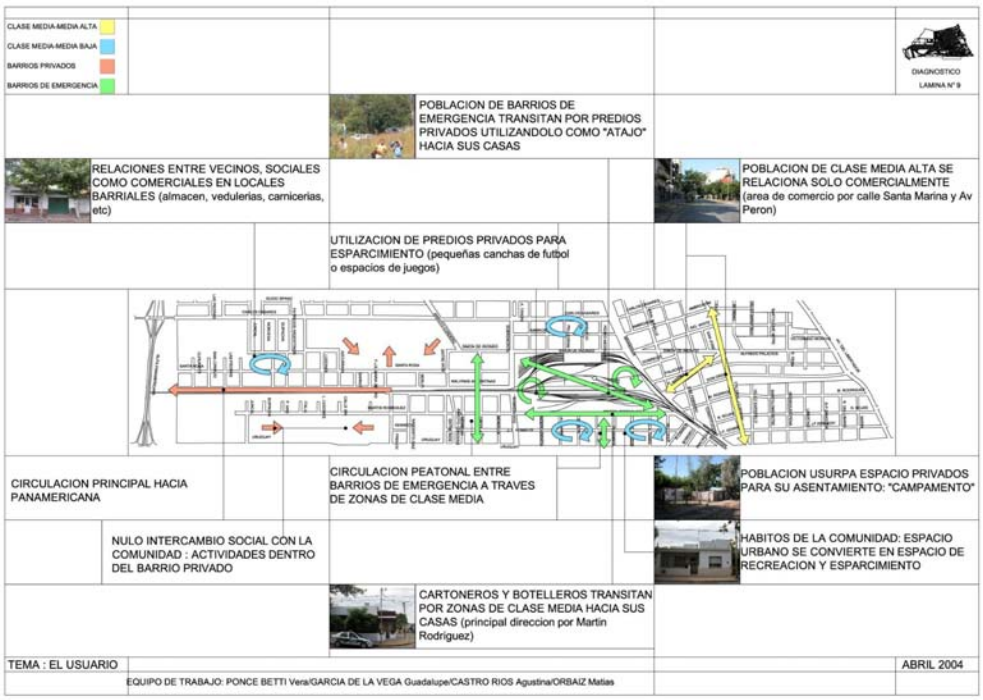
**Barrios cerrados**
*UC El Trébol:
http://www.urbanizacion.com/norte/partidosnorte/sanfernando/barriosprivados/eltrebol.htm
http://inmuebles.idoneos.com/index.php/Barrios_Cerrados_y_Countries/Barrios_Privados_en_Buenos_Aires/Zona_Norte/San_Fernando/El_Trebol
*UC Las Victorias
http://inmuebles.idoneos.com/index.php/Barrios_Cerrados_y_Countries/Barrios_Privados_en_Buenos_Aires/Zona_Norte/San_Fernando/Las_Victorias
*UC Santa Clara:
http://www.reynoldspropiedades.com/properties/?id_prop=15826
http://www.urbanizacion.com/norte/partidosnorte/sanfernando/barriosprivados/santaclara.htm
*UC Marina del Sol:
http://www.amaira.com/emprendimiento/AMP11/AMP-BARRIO_CERRADO-SAN-FERNANDO-VICTORIA--
*UC Marina Canestrari:
http://www.urbanizacion.com/norte/partidosnorte/sanfernando/barriosprivados/marinacanestrari.htm
*UC Rincón del Arca:
http://www.amaira.com/emprendimientos/gral/ficha.php?codficha=AMP15&inm=AMP&l=I
*UC Punta Chica Village:
http://www.urbanizacion.com/norte/partidosnorte/sanfernando/minibarrios/puntachicavillage.htm
http://promocionesinmobiliariasobranueva.blogspot.com.ar/2012/02/punta-chica-village-san-fernado-punta.html
http://www.anapartment.com.ar/departamentos/punta_chica_village_barrio_privado_ce_67.html
*UC Los Plátanos:
http://sistemadixon.com/site/prop.php?lWGNQ53bKeu166BHpH8PhtAqvh1bV47ocXQ_Ddjtnm2y4jCpBDfDZnaGkHekZg

# Anexo de imágenes

## 1- Cuadro de interacciones



**2 – Cronología histórica**

1616 Indios querandíes en Las Conchas
1674 Pago de Las Conchas parte del area del Plata
1750 Capilla de las Conchas. Franciscanos.
1772- Puerto de Santa María de las Conchas.
1776. Partido de las Conchas
1780 Desvio del Riachuelo en La Boca
1780 Parroquia de Las Conchas , independiente de San Isidro
1806. Fundación Punta Gorda. San Fernando de la Buena Vista
1821 División del Partido
1859 Población
1864- Ferrocarril Central Argentino. Est. San Fernando.
1865- Límites con San Isidro
1869- 4164 hab.
1880- Escuela No 5. SFernando
1891 Estación Victoria y Tren a Boulogne.
1895. Tren del Bajo y 11324hab.
1909 Clausura de los hornos de ladrillo
1914. Victoria 6.466hab.- SF 25.000.Hab.
1920. Villas hasta Casares
1940 Villas hasta Correa
1943 Acceso Norte
1947 pobl. SF 44.666
1948. Tren Nacional Mitre
1950. Barrio Eva Perón, luego Fate
1957. 58849 hab.
1959 población estimada por P61 SF 78.700
1960 Fate, fábrica, y villas.
1961. Sale Tren del Bajo. Frondizi.
1961 Población Victoria, prevista 47.150h. para 1970 Plan 61, area 198 Ha
1980 Duplicación del área urbana y toma de tierras. Dictadura
1980 Marina Nueva
1980 Teatro Martinelli y cine.
1991 Intendencia
1993 Tren de la Costa
1998 Planta Potabilizadora
2001. Densificación del área
2004. Concurso área vacante
2007. Hay 2000 operarios
2009 Concurso Náuticas.
2012 Cambio de Intendente

3- Fuente Sociedad Central de Arquitectos ( Concurso 2004)