

## USOS DEL SUELO Y BARRERAS URBANAS: LOS TERRENOS FERROVIARIOS DE VICTORIA, PROVINCIA DE BUENOS AIRES

FUENTES, Ariel Rodolfo<sup>1</sup>; CUBEROS, Alfonso Javier<sup>2</sup>

<sup>1</sup> CONICET - Instituto de Investigaciones Gino Germani, Facultad de Ciencias Sociales, Universidad de Buenos Aires.

<sup>2</sup> Instituto de Investigaciones Gino Germani, Facultad de Ciencias Sociales, Universidad de Buenos Aires.

### RESUMEN

Los terrenos (hoy vacantes) adyacentes a la estación Victoria (San Fernando, Provincia de Buenos Aires) fueron funcionales a la extensión de la red ferroviaria nacional. La misma trama urbana de la localidad de Victoria nació a partir de la estación y los talleres. Sin embargo, hoy funcionan como barrera urbana, habiéndose mantenido relativamente ajenas a la incidencia tanto de la planificación estatal como del mercado inmobiliario durante décadas. El ferrocarril y sus espacios adyacentes poseen una importancia disímil según las estructuras socioeconómicas correspondientes a estos dos tiempos históricos (fines de siglo XIX y comienzos siglo XXI); este proceso de reconfiguración se expresa de manera categórica en Victoria. Abordamos este estudio de caso a través del análisis de imágenes satelitales y trabajo de campo (visitas al lugar y realización de entrevistas).

**Palabras clave:** Usos del suelo - Victoria - playas ferroviarias - planificación urbana.

### ABSTRACT

The vacant terrains adjacent to Mitre railway line's *Victoria* station (located in San Fernando, Buenos Aires) were once functional to the extension of the national rail network. The urban fabric of Victoria city was born from the station and its railway workshops. Today, however, these spaces are represented as a urban barrier, having been relatively unaffected by the incidence of both state planning and the real estate market for decades. The railroad and its adjacent areas have a dissimilar importance when comparing the socioeconomic structures corresponding to these two historical times (late nineteenth and early twenty-first century); this reconfiguration process is clearly expressed in Victoria. We approached to this case study through the analysis of satellite images and in-situ fieldwork.

**Keywords:** Land uses - Victoria - railway yards - urban planning.

### Introducción

Las playas ferroviarias anexas a la estación Victoria del FFCC Mitre poseen una extensión de aproximadamente 20 hectáreas y configuran, a nivel urbano, un área vacante significativa. Abordaremos, en este artículo, su historia, su presente y algunas de sus potenciales transformaciones.

Nuestro objetivo fue generar un acercamiento exploratorio a estos terrenos del ferrocarril, cómo fue su constitución histórica en general y en la zona en particular, y cómo se configuró la propiedad y la utilización espacial del predio a través del tiempo. Si bien se ha investigado en los últimos años sobre los procesos de constitución socio-histórica de la trama urbana de Victoria (Segura Salas 2001a, 2001b y 2001c; Guevara *et al.* 2013) el foco no ha sido puesto específicamente sobre los terrenos ferroviarios de la estación Victoria.

Mediante la visita y observación en el predio, entrevistas al personal del mismo, relevamiento de fuentes secundarias y visuales (imágenes satelitales), generamos un abordaje descriptivo para presentar un diagnóstico de su presente situación.

## **Historización: desarrollo ferroviario y expansión urbana de Victoria**

La expansión del transporte ferroviario fue un factor fundante de la localidad de Victoria. La empresa de capitales británicos *Ferrocarril del Norte* fue la encargada de desarrollar la línea de trocha ancha (1,676 m) entre la Aduana Nueva (en la actual intersección de Paseo Colón e Hipólito Yrigoyen) y San Fernando. Su condición original de estación del ramal habría de condicionar el eventual desarrollo urbano de la localidad (Guevara *et al.*, 2013), cuyo nombre fue un homenaje a la reina homónima de Inglaterra.

En febrero de 1864 llegó a la estación de San Fernando la línea inaugurada simbólicamente por el Presidente de la Nación Bartolomé Mitre, quien décadas más tarde le legaría su nombre a la línea. El ramal fue el segundo de la República Argentina tras el pionero *Ferrocarril al Oeste* inaugurado en 1857 y formaría parte, luego, del *Ferrocarril Central Argentino*. Las estaciones de San Fernando y Tigre fueron construidas entre 1864 y 1865. Las de Virreyes y Carupá se sumarían como estaciones a mediados del siglo XX. Antes de ellas, en 1891, hubo de inaugurarse la estación del barrio de Victoria.

La inmigración de fines del siglo XIX se sumó a la llegada de familias porteñas de alto poder económico que llegaron buscando lugares de descanso y veraneo en los pueblos costeros. Así fue formándose lentamente la trama urbana de Victoria que aunó, desde un principio, a sectores muy acomodados junto a clases pobres que se asentaron sobre su suelo. Con la inauguración de la estación, a su alrededor se levantaron los primeros galpones y talleres ferroviarios que atrajeron a una gran cantidad de trabajadores, aumentando la población del lugar de manera considerable.

La línea ferroviaria del Bajo, Retiro-Delta, concesionada en 1887 se habilitó entre 1891 y 1892. Clausurada en 1961, se reactivaría durante la década de 1990 para transformarse en el actual *Tren de la Costa*. Esta línea posee una estación en Victoria llamada *Punta Chica*. Hacia 1889 el ramal Retiro-Tigre pasó a formar parte del *Ferrocarril Central Argentino* y, en 1948, al nacionalizarse el sistema integró el *Ferrocarril General Bartolomé Mitre*. En 1961, durante la presidencia de Arturo Frondizi, *Ferrocarriles Argentinos* suspendió la prestación de servicios entre las estaciones Bartolomé Mitre, ubicada en Olivos y Delta (Tigre R). El ramal Retiro-Tigre, también estatal, tuvo una traza que fue prácticamente paralela a la del Bajo compitiendo con él, lo cual lo afectó (Cuberos y Marks, 2012).

### **Victoria y el ferrocarril**

Los límites del núcleo central original de la antigua playa ferroviaria de Victoria pueden fijarse en las calles Martín Rodríguez, Av. Presidente Perón, Guido Spano y las vías del tren. Con el tiempo éste predio se consolidó como la zona tradicional o de referencia de la localidad, vector desde donde se originaron los cambios urbanos desde fines del siglo XIX. Allí se construyeron las primeras casas de material de la localidad y se albergaron los primeros operarios y empleados del ferrocarril. La calle Dr. Alfredo Lorenzo Palacios (antes denominada Obreros) daba hacia los talleres: guardas, maquinistas y *motormen* residían en este sector.

En el área circunvecina las industrias eran escasas, artesanales y consistían en talleres de hasta 10 personas: una escobería, una sillería, mecánicos de automóviles. La actividad más importante era

la de los hornos de ladrillos. Al sector más céntrico, donde se ubicaban los comercios principales, lo limitaban las quintas que se hallaban del otro lado de la calle Once de Septiembre (actualmente Presidente Juan Domingo Perón). El establecimiento de la estación y los talleres en 1891 provocaron un cambio estructural en toda el área que dejó, en poco tiempo, de ser un cuartel rural -en la superficie que se extendía entre las vías del ferrocarril y la calle Almirante Brown (y su prolongación imaginaria hasta la ribera) y la calle Uruguay- para convertirse en el segundo centro urbano de la localidad. Según Segura Salas (2001a, 2001b, 2001c), la estación de Victoria estaba separada del centro urbano de San Fernando por grandes descampados. La población estaba constituida por empleados ferroviarios, casi todos de origen italiano, mientras que la población de la ribera, habitantes de Punta Chica, eran mayormente de apellidos criollos. A principios del siglo XX, San Fernando contaba con 25.000 habitantes mientras que Victoria contaba con unos 6.000.

Con la construcción de la estación se desató la especulación inmobiliaria que, eventualmente, segregaría a una parte de Punta Chica. Los propietarios que planeaban extender sus sembrados y pastoreo de animales concluyeron que sería más rentable que aquella zona tuviera un desarrollo urbano. Así, comenzó el poblamiento con la venta de los primeros terrenos cercanos a la estación, teniendo a ésta última como motor de la nueva urbanización.

Puede afirmarse que el proceso de urbanización de Victoria no fue homogéneo (Guevara *et al.*, 2013). La población de Victoria más cercana al ferrocarril fue el primer sitio donde se asentó la población y donde actualmente se encuentra el núcleo histórico (comercios e instituciones más antiguas). 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 accedieron a terrenos con buen acceso a las rutas de comunicación por estar en la zona costera. A diferencia de la localidad de San Fernando fundada en forma tradicional (calles en damero, plaza principal y edificios centrales), Victoria nació en base a la estación de ferrocarril. La distancia de Victoria hacia San Fernando provocó que la localidad se relacionara más con Beccar (al norte de San Isidro)- que con su propio partido.

### **Los terrenos ferroviarios como barrera urbana**

Las playas ferroviarias pueden transformarse en barreras urbanas con el devenir del tiempo sin un desarrollo urbanístico. Así lo señala el Plan Urbano Ambiental del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires sobre transformación de playas ferroviarias dentro de áreas urbanas:

*Sobre la base de la cuadrícula, forma urbana sobre la que fue creciendo la ciudad, se observan discontinuidades de tejido residencial en torno de los grandes equipamientos y las playas ferroviarias que producen situaciones de aislamiento y baja conectividad (...), [contrastando] con el parque habitacional de una ciudad consolidada y de buena calidad edilicia. (Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires, 2000: 50)*

En otros trabajos (Cuberos y Marks, 2012 y 2013) hemos definido a las barreras urbanas como los elementos físicos estructuradores de la ciudad que pueden ser de orden natural (ríos, barrancas, cerros, etc.) o artificiales (vías férreas, grandes instalaciones de infraestructura, espacios en desuso o abandonados, etc.) que marcan y configuran la trama territorial de las ciudades mediante el condicionamiento, restricción o impedimento de una interacción fluida de

agentes, ideas, concepciones y estilos de vida. La formación de las barreras urbanas no es unívoca; algunas no fueron necesariamente pensadas y estructuradas como tales sino que fueron transformándose en obstáculos con el paso del tiempo.

Si bien, los terrenos de la estación Victoria funcionan hoy día como una barrera urbana en la localidad, la propia trama de calles se creó en base a este hito urbano. Los terrenos del ferrocarril y los talleres que están en su interior fueron una de las primeras instalaciones de infraestructura a partir de las cuales se originó la localidad. El particular crecimiento demográfico de la localidad de Victoria y la prolongación de su trama a lo largo del tiempo (Cuberos y Marks, 2012) provocaron que este espacio transformara su función, convirtiéndose eventualmente en una barrera urbana. La creación de la estación Punta Chica no tuvo la misma influencia en el crecimiento de la población y la urbanización, seguramente por el desarrollo irregular que tuvo el ferrocarril del Bajo Retiro-Delta.

A continuación describiremos mediante la información recabada en trabajos de campo, realizados en noviembre de 2013, los terrenos de la estación Victoria y sus talleres para poder avanzar en su conceptualización.

### Caracterización de los terrenos del ferrocarril

El único sector del predio actualmente destinado a usos residenciales es el cercano a la estación y que se extiende por la calle Martín Rodríguez hasta su intersección con Edison (al sur del sector A, Figura N°1). Las viviendas sobre la calle Martín Rodríguez no evidencian déficits estructurales pudiendo categorizárselas como construcciones antiguas, probablemente edificadas y habitadas por empleados del ferrocarril durante la primera mitad del siglo XX. Resultó relativamente dificultoso encontrar viviendas informales: el único caso claro fue identificado a escasos metros de la intersección entre las calles Martín Rodríguez y Sobremonte.



Figura N°1: - División en sectores de predio ferroviario de la estación Victoria. Fuente: Google Maps.

Sobre el perímetro sur del predio corre un arroyo a cielo abierto que está muy contaminado. El arroyo continúa por el oeste del predio a lo largo de la Avenida Sobremonte. Se observa que la contaminación es más importante en la sección del cauce paralela a Martín Rodríguez. A lo largo de esta calle encontramos múltiples accesos informales al predio, al que no parece existir un control de ingreso, lo que demuestra que no se ha priorizado el hermetismo del espacio. Encontramos cuatro puntos de acceso (ver hitos 1 al 4, Figura N°2):

### 1. Ingreso Martín Rodríguez

Entre la estación Victoria y la calle Martín Rodríguez el uso del predio es mayormente residencial. A la altura de la calle Edison (Figura N°2) se inicia un antiguo muro perimetral, sin mantenimiento. En la intersección de Martín Rodríguez y Agustín Álvarez se puede acceder a un obrador operado por la empresa *Ferromel*; la actividad en el espacio no es intensiva.



Figura N°2 - Hitos urbanos y puntos de acceso al predio. Fuente: Google Earth, Junio 2013.

A través de entrevistas realizadas a personal del mencionado obrador, pudimos recabar que la disposición y el uso del predio habrían de sufrir reconfiguraciones en un futuro inmediato: el obrador se transformaría en un depósito a cielo abierto conteniendo al actual “cementerio de trenes”. La sección sobre la calle Simón de Iriondo (sector B, Figura 1) fueron predios controlados por la empresa Trenes de Buenos Aires S.A durante su concesión (1994-2012), luego por la Unidad de Gestión Operativa Mitre-Sarmiento (UGOMS) y, desde febrero de 2014 por Corredores Ferroviarios S.A., del grupo Roggio, que se destinarían a un uso más intensivo

(talleres, galpones para coches nuevos). Hacia principios de 2014, el obrador había sido finalmente desmantelado.

## *2. Posta policial en la esquina de Martín Rodríguez y Sobremonte*

Instalada en 2012 durante la intendencia de Luis Andreotti, la garita policial de Martín Rodríguez y Sobremonte ocupó una zona del predio cuyos usos previos parecen haber sido irregulares (por ejemplo, sirvió de localización para un circo, según imágenes satelitales del 2005). Desde esta perspectiva se evidencia que los bordes del predio aún no son destinados a usos intensivos, existiendo todavía amplios espacios descampados. La garita policial consta de una semi-rotonda trasera de cemento para estacionar autos.

## *3. Avenida Sobremonte*

Tras cruzar las vías del ramal Victoria-Capilla del Señor existe otro acceso efectivamente controlado que conduce a los talleres y playa de maniobras. En la esquina de Sobremonte y Simón de Iriondo se vislumbra el cementerio de ferrocarriles con un escaso aprovechamiento del espacio.

## *4. Simón de Iriondo y “Puesto 1”*

En Simón de Iriondo al 2000 el paredón lateral de los talleres alcanza unos 4 m de altura impidiendo visualizar lo que ocurre del otro lado, a lo largo de 200 m. La intensidad del sonido proveniente del interior del predio sugiere la actividad dentro de los talleres ferroviarios.

A escasos metros de la calle Simón de Iriondo y del paso a desnivel “Papa Francisco” inaugurado en 2013, se encuentra el “Puesto 1”. El acceso aquí es exhaustivamente controlado dado que las operaciones en el predio parecen estar coordinadas desde allí mismo. Las consultas realizadas en el lugar nos remitieron a que dirigiéramos nuestras preguntas a las oficinas de la UGOMS en Retiro, que en ese entonces administraba los terrenos.

En general, el interior del predio se puede observar desde el exterior exceptuando las dos cuadras del paredón arriba mencionado. A lo largo de este paredón se establecieron “paradas recreativas” tales como bancos de madera con un monolito a la virgen de Luján y juegos para niños (dos hamacas y dos sube-y-baja, sin mantenimiento) probablemente planificados por los vecinos y acompañados por la instrucción municipal “Cuide los espacios verdes”.

El estado del predio no exhibe muestras evidentes de abandono ni se registra la existencia de viviendas informales (o, cuanto menos, no eran claramente visibles desde el exterior).

## **Consideraciones jurisdiccionales**

De lo anteriormente descrito podemos corroborar que no hay un uso intensivo del suelo. Son, por

un lado, espacios vacantes que se han mantenido en relativa independencia frente a la especulación rentista ya que pertenecen desde un principio a la Nación (por formar parte de los ferrocarriles). La Ley 2873, promulgada el 25 de noviembre de 1891, establece que serán nacionales:

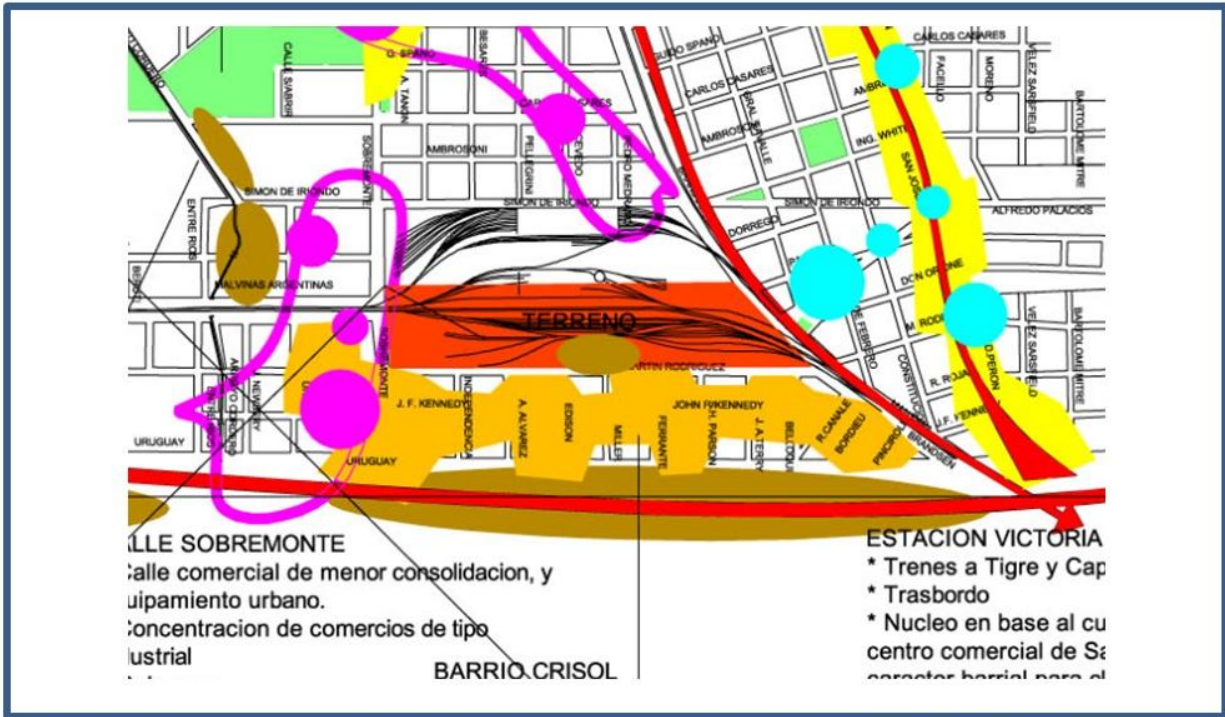
*“(…) Los ferrocarriles de propiedad de la Nación; los que fueren garantizados, subvencionados o autorizados por ella; [y/o] los que liguen la capital o un territorio federal con una o más provincias o territorios” (Ley 2.873, “Prescripciones para la construcción y explotación de ferrocarriles argentinos”. Buenos Aires, 18 de Noviembre de 1891. Artículo 3°).*

A las consideraciones locales de ordenamiento territorial sobre los inmuebles ferroviarios, por lo tanto, se suma la jurisdicción federal. Según entrevistas realizadas a expertos en temáticas ferroviarias, aunque el uso operativo y económico que tenían las playas resulte hoy obsoleto, su solución urbanística se enfrenta a obstáculos legales y políticos de envergadura por esta condición interjurisdiccional:

*“Más allá de que había otros proyectos alternativos para manejar los terrenos de Caballito dentro de los márgenes de lo que permitía la ley. Porque ahí vos tenés (sic) una ley que afecta esos inmuebles a explotación ferroviaria, y tenés además escrituras traslativas de dominio de donación con cargo. Son del siglo XIX; dicen “esto es para un ferrocarril, y es con cargo”. Si se levanta el ferrocarril, hay retrocesión de la donación, con lo cual los sucesores o los herederos pueden reclamar la propiedad. Eso es lo que ocurrió con el albergue Warnes, por ejemplo. Ocurrió con lo que hoy es el Tren de la Costa. Ni siquiera la dictadura militar pudo hacer la autopista. No lo logró; tenía donación con cargo. Tuvieron que hacer un ferrocarril: un ferrocarril sui generis, como es el Tren de la Costa, pero ferrocarril al fin...”*  
(Entrevista a ex-Gerente de Ferrocarriles Argentinos).

Los códigos de zonificación urbana de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires han categorizado a los terrenos ferroviarios como espacios de “Urbanización Futura” (UF), evidenciando un carácter potencialmente provisorio de su utilización como infraestructura de transporte. Las figuras urbanísticas de la provincia de Buenos Aires (dictaminadas aún por la Ley 8912/77 de Ordenamiento Territorial y Usos del Suelo) también han permitido a los municipios utilizar estos grandes terrenos como reservas “no oficiales” de tierra pública, con una determinación jurídica relativamente laxa, en tanto no hubieran sido considerados útiles para su afectación a usos ferroviarios. En suma, no se exhibe, en el caso que nos ocupa, una estructuración activa por parte de la planificación gubernamental para con los terrenos ferroviarios -a pesar de la revitalización que autores como Müller (2011) diagnostican para la intervención estatal de la última década-. El concurso “Ideas para San Fernando” de la Municipalidad de San Fernando, del año 2003/4, consideraba las playas ferroviarias de Victoria como “terreno” a modificar (Figura N°3) y establecía en las bases del concurso:

*“Ante el estado de abandono de las tierras ubicadas en las inmediaciones de la Estación Victoria, y la necesidad de los vecinos y el municipio de intervenir en el predio en cuestión, se vienen realizando gestiones ante los organismos correspondientes a fin de transferir las tierras al dominio municipal. Las gestiones comenzaron en el año 1996, y hasta la fecha continúan. Podemos decir que en el mes de junio del corriente año se concretó una reunión entre el Director del ONABE y el Intendente municipal donde se acordó la transferencia de las tierras, una vez definidos los usos finalizado el concurso de ideas”*  
(Municipalidad de San Fernando, 2004: 24).



Fuente: Municipalidad de San Fernando, 2004

Figura N°3 - Mapa de diagnóstico del concurso “Ideas para San Fernando”. Municipalidad de San Fernando, 2003/4.

En el concurso mencionado se estipulaba la división en las dos zonas que pudimos identificar en base a entrevistas y al trabajo de campo aquí presentado (sectores A y B, Figura N°1). Sin embargo, el proyecto ganador del concurso no llegó a concretarse. Según la información del concurso, tendría que haberse efectuado la transferencia de los terrenos de Nación al municipio cuando se tuviera un proyecto ganador.

En la zonificación del Plan Urbano de San Fernando de 2009 se consideró a las playas ferroviarias (por entonces, aún parte del sistema gestionado por concesión) como “Zona Especial de Interés Urbanístico” y no serían objeto de ninguna intervención explícita de ordenamiento territorial. Al sector A (Figura N°1) se le proyectaba un uso de “Alta Densidad” (Código R1) con un sector destinado a “Parques, Plazas y Paseos” (P). La franja superior de los terrenos (la playa de talleres y maniobras) quedaría bajo la jurisdicción nacional. La franja sur (Sector A de Figura N° 1) mostraría una mayor susceptibilidad a injerencias municipales.

Mientras eran gestionadas por la Administración de Infraestructuras Ferroviarias Sociedad del Estado (ADIFSE), presidida en ese momento por el Ing. Juan Pablo Schiavi, se propuso desarrollar en ellas un emprendimiento inmobiliario que consistía de dos docenas de torres a cargo del estudio de ingeniería y arquitectura Fernández Prieto. Aunque las negociaciones con el municipio, que se oponía en un principio a una solución de tan alta densidad edilicia, llegaron a fijar parámetros convalidados por el Concejo Deliberante de la ciudad, el proyecto no se realizó.

Según pudimos relevar, en las playas ferroviarias de Victoria no se licitó el proyecto de Programa Crédito Argentino (Pro.Cre.Ar.) a pesar de haber sido incluidas en una lista provisoria



de terrenos disponibles, ya que no hubo acuerdo con el municipio de signo político adverso al Gobierno Nacional que impulsa tal programa. Uno de los problemas que surgieron fue la exigencia de requisitos excesivos vinculados al nivel socioeconómico de los destinatarios (inferior al deseado por la actual gestión de San Fernando). La interrupción en 2013 de esa línea de créditos para la construcción de conjuntos habitacionales y la decisión del Gobierno Nacional, de no continuar las negociaciones sugieren que el municipio podría optar por mantener al “Sector A” ajeno a intervenciones urbanísticas de gran escala.

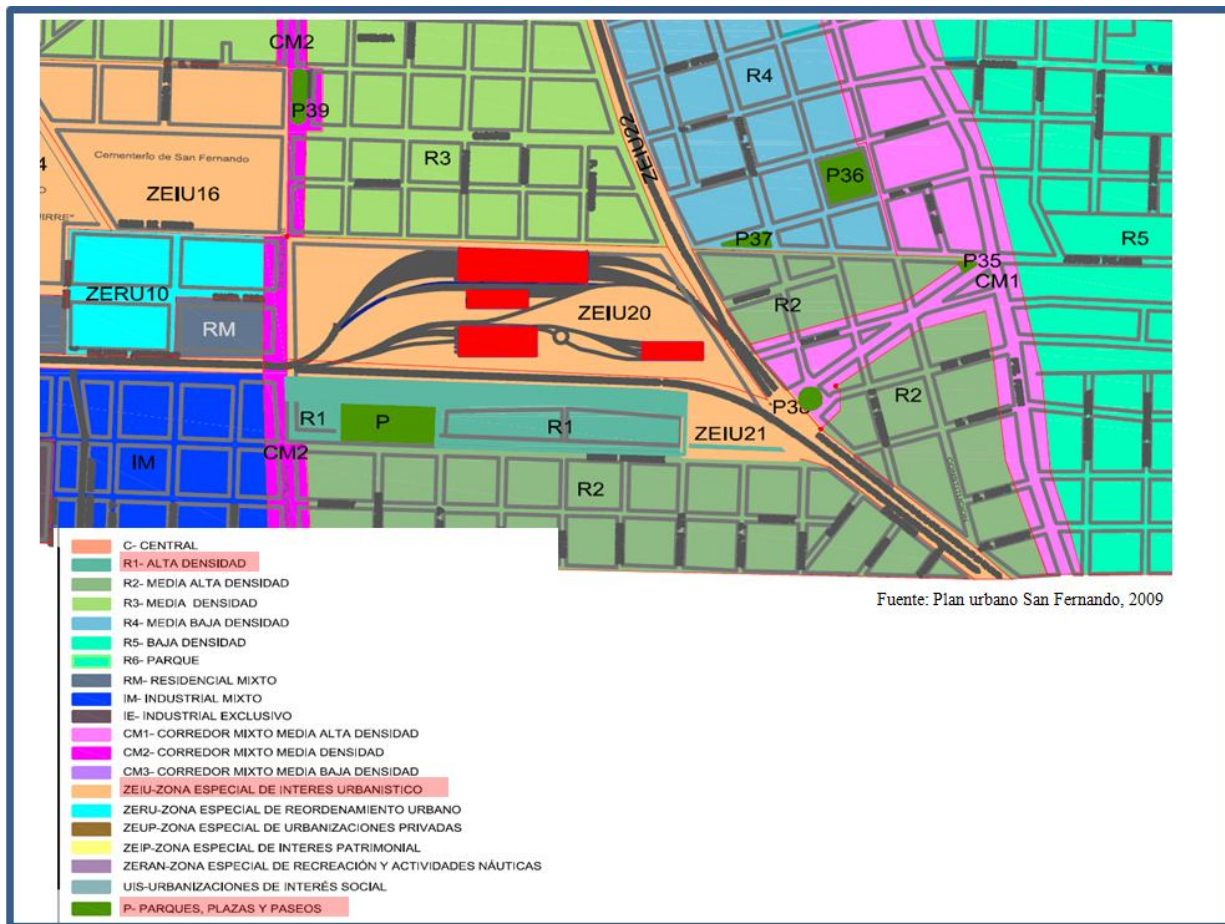


Figura N°4 - Zonificación del Plan Urbano de San Fernando, 2009.

### Las playas ferroviarias porteñas: ¿una comparación de referencia?

En septiembre de 2012, el Decreto de Desafectación 1723/2012 del Ministerio de Economía y Finanzas Públicas sentó las bases para la resolución de un conflicto que desde 2007 había generado tensiones entre el Gobierno Nacional y el Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires por la reconfiguración de las antiguas playas ferroviarias de Caballito, Liniers y Palermo, espacios que en conjunto ocupan 23 hectáreas (una superficie algo mayor que la de Victoria). Considerados subutilizados por la ADIFSE, se inició su transferencia progresiva a una Sociedad Anónima conformada por la Administración Nacional de la Seguridad Social (ANSES) y la Secretaría de Política Económica y Planificación del Desarrollo del Ministerio de Economía y

Finanzas Públicas, que debería convocar una “Convocatoria Abierta de Concursos y Proyectos” para su “explotación definitiva”. Caballito y Liniers, según el mencionado decreto, sufrirían una transformación en su uso, considerando que:

*“(…) una vez refuncionalizados y puestos en valor a través de los correspondientes desarrollos inmobiliarios, no sólo lograrán la plena integración urbana procurando revertir los efectos negativos sobre el territorio y el ambiente producidos por la presencia del ferrocarril, que en el tramo Caballito-Liniers, actúa como barrera y factor desintegrador de la vinculación norte - sur de la Ciudad, sino que por su ubicación y potencial podría implicar un ingreso aproximado equivalente al veinticinco por ciento (25%) de la inversión real directa necesaria para la realización de las obras de soterramiento del Ferrocarril Sarmiento” (Decreto de Desafectación 1723/2012, Ministerio de Economía y Finanzas Públicas).*

Aunque el desarrollo del proyecto se encarga a la ANSES y el destino de las eventuales rentas, utilidades o beneficios obtenidos por la transformación de los predios sería, en primer término, el Fondo de Garantía de Sustentabilidad del Sistema Integrado Previsional Argentino, se estipula la posibilidad de evaluar su reinversión para cumplir con “la obra más importante encarada en los últimos cien años en materia ferroviaria”, a la que se asigna una futura “mejora sustancial en relación a la seguridad vial y tránsito en el Área Metropolitana de Buenos Aires”: el soterramiento del FFCC Sarmiento. Estimaciones realizadas a mediados de 2013, sin embargo, concluyeron que incluso los cálculos más optimistas con respecto al futuro valor de venta de la tierra considerando un uso completamente residencial (u\$s 254.180.600 sumando los totales de Caballito, Liniers y Palermo) otorgarían una porción comparativamente insignificante dentro del financiamiento total del proyecto de soterramiento (Rotbart, 2013), relativizando la factibilidad de los objetivos declarados de los cambios del uso del suelo en tanto financiadoras de un gran proyecto urbano.

En el marco del *Plan del Aprovechamiento de Tierras del Estado* creado en 2012, la Agencia de Administración de Bienes del Estado (AABE) destinaría otras 2 importantes playas ferroviarias de la Capital Federal, que son Pompeya y Parque Patricios, a la construcción de 4.500 viviendas a través del Pro.Cre.Ar..

### **Conclusiones: ¿Un caso excepcional o indicador de futuras tendencias?**

*“El ferrocarril dio a la sociedad humana un instrumento de circulación y de transporte de una velocidad y de una capacidad tan amplia que alteró las relaciones establecidas por los factores geográficos (...) Las estaciones ferroviarias crearon vida en torno con la misma fuerza progeneradora de un puerto de aguas mansas” (Scalabrini Ortiz, 2006 :21).*

La información específica disponible sobre los terrenos ferroviarios es escasa; la cuantiosa bibliografía existente sobre los ferrocarriles a la que hemos tenido acceso parece no considerar a esta dimensión como de importancia. Juan Alberto Roccatagliata, un referente indiscutido de los temas ferroviarios a nivel nacional, mencionó lo siguiente en uno de sus libros:

*“El ferrocarril demanda una gran organización en su construcción como así también en el mantenimiento y operación. En ese sentido el aspecto geográfico muestra sus condicionamientos. Los factores geográficos y económicos afectan las operaciones de los diferentes sistemas ferroviarios, pero éstos se incorporan al espacio geográfico contribuyendo a su estructuración funcional por un lado, y a la modificación del medio por otro. (...) Las áreas urbanas muestran el impacto del ferrocarril en las grandes estaciones y sus edificios. Los suburbios se arremolinan junto a las playas de clasificación y maniobras o estaciones de mercancías” (Roccatagliata,*

1987: 15).

Los terrenos del ferrocarril de la estación Victoria resultan hoy un espacio potencialmente obsoleto, considerando las tensiones entre su propósito original y el devenir del desarrollo urbano. La nomenclatura (“Urbanización Futura”) UF proyectaba que iban a ser cedidos, en el largo plazo, al Estado; la empresa privada Trenes de Buenos Aires (TBA), que detentó la concesión del FFCC Mitre hasta 2012, no hizo inversiones significativas ni modificaciones estructurales de importancia en los terrenos.

Los terrenos hoy “vacantes” fueron funcionales a la extensión de la red ferroviaria nacional: la misma trama urbana de Victoria nació a partir de la estación y los talleres. Sin embargo, hoy funcionan de hecho como una barrera urbana. Estos terrenos se mantuvieron, entonces, relativamente por fuera del mercado y de la planificación del territorio.

Los acontecimientos recientes respecto de las playas ferroviarias de Capital Federal nos permiten vislumbrar un panorama posible para este espacio, cuyo uso podría cambiar en lo venidero; tras la recuperación estatal de las líneas concesionadas durante la década de 1990, es válido preguntarse si la planificación urbana y el ordenamiento territorial lograrán gestionar estas valiosas tierras urbanas para evitar que los procesos de especulación las subsuman.

El desfase entre usos al que hicimos referencia parece haber tomado durante los últimos años una leve dinámica de reconfiguración. La actividad observada en el obrador muestra una intención de modificar la disposición de los terrenos, y una política con intenciones de poner al transporte como cuestión de urgente relevancia en la agenda sociopolítica. El avance constante de los capitales sobre los espacios vacíos de Buenos Aires y su periferia (que son cada vez más escasos) es una situación ampliamente reconocida (el caso citado anteriormente de la situación porteña es un ejemplo de ello, en la que parte del financiamiento para las obras provendría de la venta de viviendas). Resta saber si el caso de Victoria es una excepción o, por el contrario, puede ser un panorama posible por venir para el común de los terrenos ferroviarios argentinos.

## Referencias

- Cuberos, J. y Marks, D. (2012). Victoria, Ciudad de fragmentos: Barreras urbanas y el carácter privativo de los espacios públicos. *Trabajo de crítica e investigación socio-urbana sobre la zona Estación Victoria y alrededores*. Unidad de Investigación: Instituto de Arte Americano e Investigaciones Estéticas Mario Buschiazzo (IAA) Facultad Arquitectura y Urbanismo UBA. Código del Proyecto: SI HyC-21.
- Cuberos, J. y Marks, D. (2013). Transformaciones en los espacios públicos: Victoria como un caso de estudio. *X Jornadas de Sociología*, UBA, Mayo 2013. Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires (2000). Plan Urbano Ambiental, Documento Final. Secretaría de Planeamiento Urbano, Consejo del Plan Urbano Ambiental.
- Guevara, C. et al. (2013). Trabajo de crítica e investigación socio -urbana sobre Victoria, San Fernando. Artículo presentado al Seminario de Crítica IAA-FADU-UBA, 26 de Abril de 2013. Instituto de Arte Americano, Ciudad Universitaria Pabellón III Piso 4, CABA. FADU-UBA.
- Ley 2.873 - Prescripciones para la construcción y explotación de ferrocarriles argentinos - Buenos Aires, 18 de Noviembre de 1891.

- Maccagno, F. (2012): Espacios Verdes e interacciones sociales en Victoria, San Fernando, Provincia de Buenos Aires. Investigación desarrollada en el marco del UBACyT 20020110100180 (*“Formas en que interactúan los distintos sectores sociales en el área de Victoria, San Fernando, y La Horqueta, San Isidro”*). Grupo de Investigación en Historia Urbana del Instituto de Investigaciones Gino Germani. FSOC, UBA.
- Müller, A. (2011): Transporte y patrón socioeconómico: relaciones, implicancias, equívocos. *Voces en el Fénix*, Año 2, N° 9. ISSN: 1853-8819. Plan Fénix, Facultad de Ciencias Económicas, Universidad de Buenos Aires.
- Müller, A. y Gómez, T. -compiladores- (2013). La planificación en Argentina en perspectiva (1930-2012). CESPA, Facultad de Ciencias Económicas, Universidad de Buenos Aires.
- Municipalidad de San Fernando (2004). 1° Convocatoria “Ideas para San Fernando”. Área Estación Victoria. Municipalidad de San Fernando, Sociedad Central de Arquitectos y Colegio de Arquitectos de la Provincia de Buenos Aires.
- Regalsky, A. M. y Salerno, E. (2005). En los comienzos del Estado empresario: la inversión pública en ferrocarriles y obras sanitarias entre 1900-1928. *Anuario 5*. Centro de Estudios Históricos “Profesor Carlos S. A. Segreti”, Córdoba, Año 5, 247-272.
- Roccatagliata, J. A. (1987): Los ferrocarriles en la Argentina. Un enfoque geográfico. EUDEBA, Buenos Aires.
- Rotbart, D. (2013). Proyectos de urbanización Palermo, Caballito y Liniers. *Café de las Ciudades en el CPAU: Urbanización de Playas Ferroviarias: ¿Un Buen Negocio?* Consejo Profesional de Arquitectura y el Urbanismo, Buenos Aires, 9 de Agosto de 2013.
- Scalabrini Ortiz, R. (2006). Historia de los ferrocarriles argentinos. Lancelot, Buenos Aires.
- Schweitzer, M. (2012). Transporte y territorio: planes y proyectos para Argentina. Cuentahilos, Buenos Aires.
- 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. Buenos Aires: Municipalidad de San Fernando.
- 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.