Seminario de Investigación I, Cód.1158.
Metodología de la investigación
aplicada a Geografía Urbana.
Dra. M.C.Pereyra Barrancos

Urbanismo del Partido de Tres de Febrero.

Autora: Lic Alejandra.J.Cardò

Síntesis

La situación actual de Tres de Febrero abre la posibilidad de encaminar una política urbana que genere una ciudad con lineamientos territoriales, sin perder los atractivos que lo posicionan como un barrio, con Historia, (donde se asentaron las bases del nacimiento como Nación, en la Batalla de Caseros) y como centro de peregrinaje, por la presencia del Santuario de Lourdes.
El nuevo código de ordenamiento municipal, aprobado el 4 de diciembre de 2019 contempla:

- ✓ Organización de la estructura vial para transporte.
- ✓ Mejoramiento de la integración territorial y movilidad urbana con la creación de una red de ciclovías, áreas de prioridad peatonal, y conformación de espacios verdes.
- ✓ Creación de un parque Industrial, un Polo Logístico y el paseo de la Ribera, en las márgenes del Arroyo Morón y parte de Campo de Mayo.

Palabras claves: lineamientos territoriales, estructura vial, ciclovías, parque industrial.

Synthesis

The current situation of Tres de Febrero opens the possibility of directing an urban policy that generates a city with territorial guidelines, without losing the attractions that position it as a neighborhood, with History, (where the bases of birth as a Nation were established, in the Battle of Caseros) and as a pilgrimage center, for the presence of the Sanctuary of Lourdes.

The new municipal code, approved on December 4, 2019, provides:

Organization of the road structure for transport.

Improvement of territorial integration and urban mobility with the creation of a network of bike lanes, pedestrian priority areas, and shaping of green spaces.

Creation of an Industrial park, a Logistics Pole and the Ribera promenade, on the banks of the Morón Stream and part of Campo de Mayo.

Keywords: territorial guidelines, road structure, bike lanes, industrial park.

Fuente; Icono de bienvenida al Partido, www.municipalidad de tres de febrero, 2019.

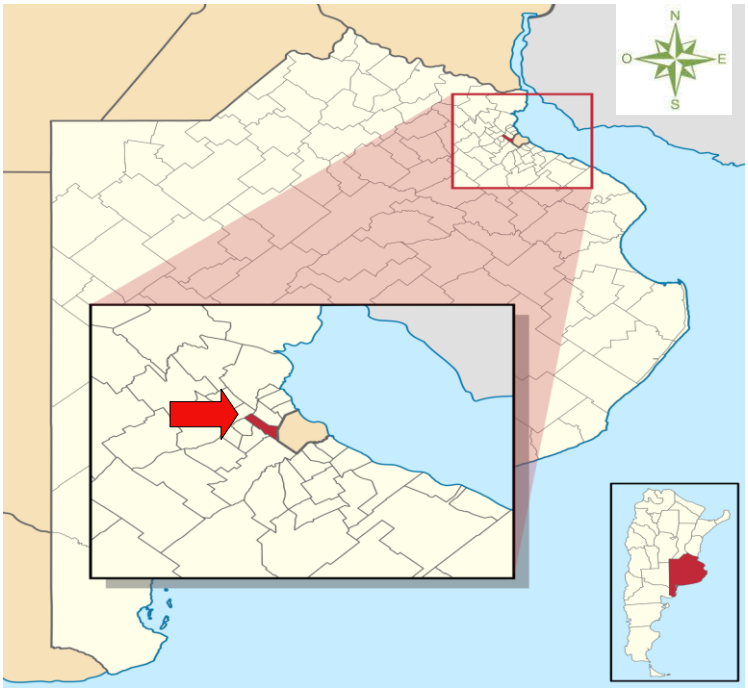
Introducción

El barrio, la historia, los personajes, la escuela, nuestros amigos. Ahí es nuestra identidad, nuestra pertenencia. Imposible imaginar nuestra vida sin Tres de Febrero. Además del afecto que sentimos por todos los espacios en los que hemos residido en alguna época de nuestra vida, existe un afecto hacia el exterior, hacia el ámbito público de nuestras vivencias, los lugares de paso cotidianos, las tiendas y su gente se convierte en nuestro apoyo, en nuestra seguridad. Es una certeza que viene dada por el reconocimiento del lugar.

Este sentido de pertenencia nos define como Barrio, vecinos ilustres, como Sábato, el escultor Parodi, nos caracterizan, así como también el hecho de ser la capital provincial del deporte, éste año 2019, se cumplen 60 años de la creación del Partido, cuando se separó del Partido de General San Martín.

Las localidades periféricas del la Ciudad de Buenos Aires, han sufrido transformaciones, el cambio de patrones de expansión metropolitana, operado a través de la iniciativa privada.
El fenómeno tiene dos modalidades: Por un lado la creación y atomización de enclaves cerrados en las localidades más alejadas (entre 30 y 60 km.), por otro lado, el de las localidades más cercanas al centro de la metrópoli, que ya contaban con una asimétrica urbanización; es el caso de la localidad de Caseros, cabecera política del partido de Tres de Febrero, que se ha visto drásticamente modificada, por las tendencias del mercado inmobiliario que encuentra el contexto necesario para impulsar el negocio, sin evaluaciones sobre el impacto en las condiciones de la calidad de vida.

Ubicación del Partido de Tres de Febrero en la Provincia de Buenos Aires.

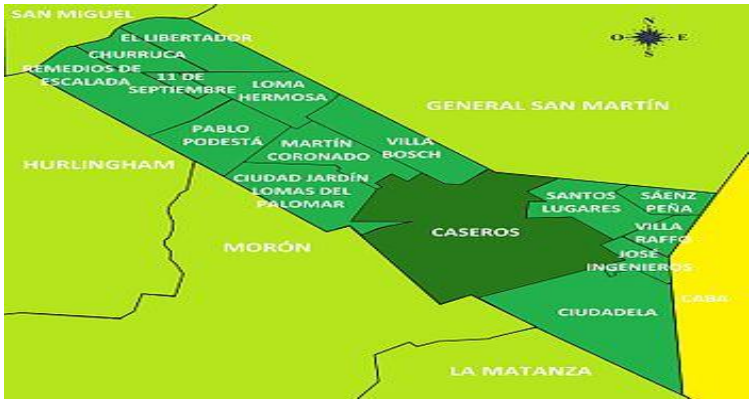


Fuente: https://es.wikipedia.org/wiki/Wikipedia,2019.

Ubicación

Tres de Febrero, se halla ubicado al oeste de la ciudad de Buenos aires, integrando lo que dio en llamarse el Gran Buenos Aires, oficialmente conocido como área metropolitana Buenos Aires (AMBA).
Su configuración es aproximadamente la de un rectángulo con orientación Noroeste a Sudeste, con una superficie de 46 km2; en ella se distinguen tres cuencas hídricas, la del arroyo Morón y el río Reconquista, la del arroyo Maldonado, y el arroyo Medrano.
Sus límites son la Avenida general Paz, con la capital Federal, las vías del ferrocarril general Urquiza, y la calle Triunvirato con el Municipio de general San Martín, el río Reconquista, único límite natural con el partido de San Miguel, las Av. Diaz Velez, y República, con el partido de la Matanza, una línea imaginaria que cruza las instalaciones del Colegio Militar de la Nación y su continuación con la calle Combate de Pavón, con Morón y Hurlingham.

Localidades que componen el Partido de Tres de Febrero

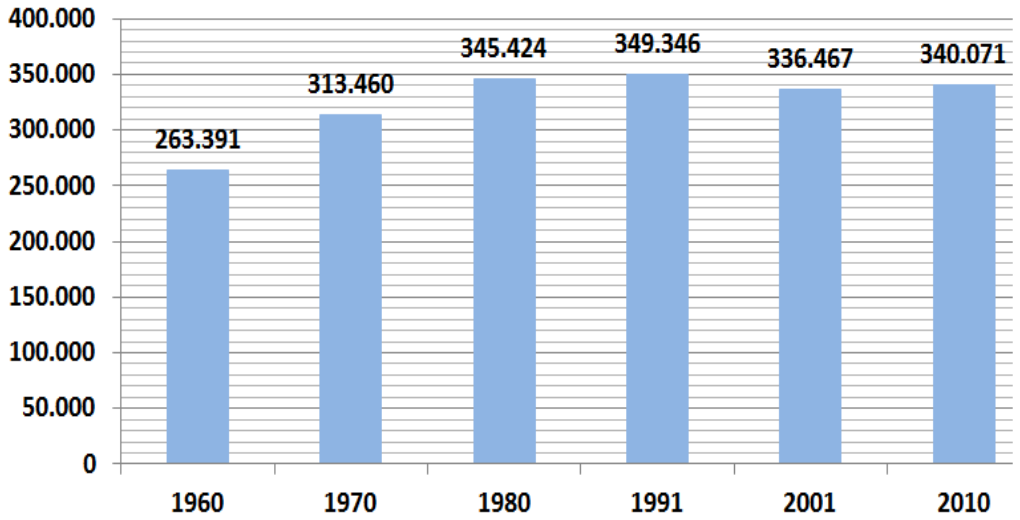


https://es.wikipedia.org/wiki/Wikipedia, 2019.

Morfológicamente forma parte de la “pampa ondulada”, es decir que se presenta como una planicie ligeramente ondulada, con una loma a 25 metros de altura, con sus correspondientes cañadas. El suelo tresfebrerense, descansa sobre un manto de limos y loess pampeanos.

El clima es el pampeano, vale decir templado sin período seco; su temperatura media es de 16,3º. Las precipitaciones anuales, sobrepasan escasamente, como promedio, los 1000 mm, siendo el verano el período más lluvioso. Población

La población de Tres de Febrero de acuerdo al Censo de octubre de 2010, ascendía a 340.071 habitantes. Es el 15º partido más poblado de la provincia. La tasa global de fecundidad del partido es de 1,65 hijos por mujer. Según estimaciones del INDEC, la población de 65 años o más correspondería al 14,15% del total y la de 60 años o más, al 19,12% vislumbrándose una estructura poblacional envejecida. A su vez la población entre 0 a 14 años, representa el 20,41% del total.
El envejecimiento, constituye una de las tendencias más marcadas de nuestras sociedades, las ciudades se deben adecuar y pensar con arreglo a las necesidades de una población, que aumentará significativamente en la franja próxima a los ochenta años. La incorporación de espacios, y adecuación de los mismos, no sólo utilitarios, sino también de relación.



Fuente: Wikipedia. Gráfica de evolución demográfica de Tres de Febrero, 2019.

La evolución poblacional del Municipio se ha incrementado en las décadas del 70 y el 80, notándose una declinación para el censo de 2001, y manteniendo las tasas de crecimiento poblacional, bajas.

Caseros

Caseros por su proximidad a la capital porteña, ha sabido combinar un importante desarrollo residencial, junto a la presencia de importantes plantas industriales que le aportan un posicionamiento económicamente estratégico a la localidad.

La presencia de la automotriz PSA Peugeot Citröen, es acompañada por pequeñas industrias autopartistas, que contribuyen al desarrollo del sector, donde también, numerosas fábricas de amoblamientos, metalúrgicas y textiles completan un importante panorama económico de la zona.

Caseros, por su desarrollo residencial e industrial y por su lugar destacado como cabecera del partido, posee una importante presencia de entidades financieras y bancarias privadas, además de sedes de Anses, Banco de la Provincia de Buenos Aires y Banco Nación. También, en Caseros, han sentado sus raíces importantes complejos comerciales como Walmart e Easy, que se han convertido en importantes paseos y lugares de encuentro de la ciudad.

La localidad posee una amplia gama para la atención de la salud de los vecinos. El Hospital DE Agudos "Profesor Alejandro Posadas" ubicado en los límites entre Caseros y El Palomar. Desde el ámbito municipal, la Municipalidad de Tres de Febrero dispone de un Hospital Municipal de Ojos y Odontología, además de dos centros de atención primaria de la salud, que se complementan con la presencia de clínicas y sanatorios privados.

La oferta educativa de la localidad de Caseros es amplia y variada. Cuenta con 25 establecimientos educativos, tanto del ámbito público y privado. Además, de diversos institutos de formación terciaria y superior. Destacándose, la Universidad Nacional de Tres de Febrero.

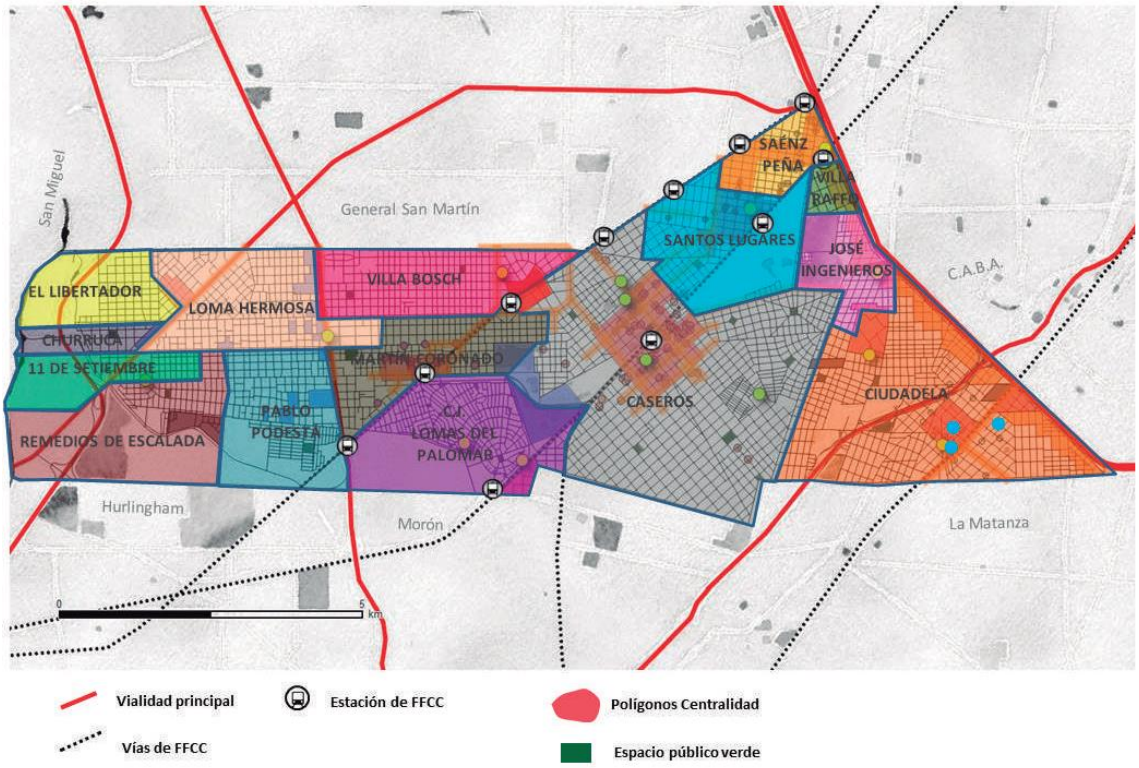
La localidad, cuenta con una agenda cultural que se extiende por todos los barrios y que es, permanentemente difundida por el municipio.

Los 17 km que separan a Caseros de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires pueden desandarse utilizando los servicios del Ferrocarril General San Martín, desde la Estación Caseros. Pero además la ciudad cuenta con la Estación Tropezón del Ferrocarril General Urquiza. La línea de colectivos 146, tiene un recorridodesde Caseros hasta la capital. El acceso en vehículos particulares podemos hacerlo tanto por Avenida General Paz como por Autopista 25 de Mayo.

Con un destacado desarrollo comercial, industrial y residencial, Caseros es una opción para los que buscan una zona cercana a la capital, dentro del Gran Buenos Aires.

El primer cordón, del conurbano bonaerense, es uno de los tres anillos que rodean la Ciudad de Buenos Aires, cada uno de ellos mantiene ciertas características en común con sus pares su expansión siguió el ritmo del crecimiento urbano primero de la Capital, luego del primer cordón y así sucesivamente.

El primer cordón, donde se halla ubicado Tres de Febrero, abarca también, Avellaneda, Lanús, Lomas de Zamora, La Matanza (una parte), Morón, San Martín, Vicente López y San Isidro.

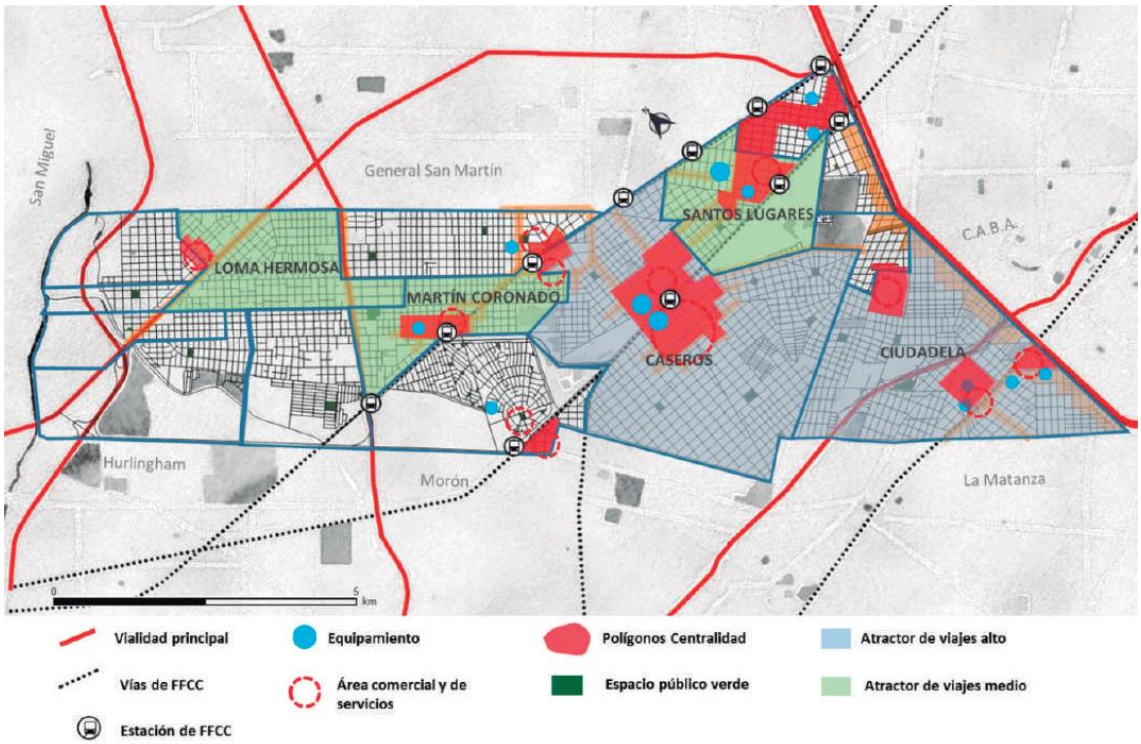


Fuente: Plan Urbano estratégico de Tres de Febrero, mayo 2019.

Identificación de centralidades

La presencia de oficinas de administración pública, de puntos de intercambio de transporte y de espacios públicos, contribuyen a definir las centralidades. Los centros sirven a sus áreas de influencia, que pueden coincidir con un barrio, una zona, un municipio o una subregión metropolitana.
Las centralidades urbanas, son causa y efecto del espacio socio-territorial.
Por un lado, responden a demandas sociales localizadas en sus áreas de influencia; por otro lado, tienen impactos sobre la movilidad de bienes y personas, sobre los usos y valores del suelo, y sobre los procesos de sociabilización de los grupos sociales que acuden a ellas.

En Tres de Febrero, coexisten actualmente:
a) el área central tradicional y su reciente expansión,
b) una estructura de centros tradicionales, cuyo origen se remonta a la matriz sustentada por las líneas y estaciones de ferrocarril,
c) una incipiente colección de nuevas centralidades, que responden a la lógica de las autopistas y el transporte privado.
En Tres de Febrero pueden distinguirse los centros tradicionales nacidos en coincidencia con las estaciones de ferrocarril, ordenada linealmente entre el centro principal y los barrios, localizados en corredores radiales de transporte en torno a dichas estaciones. Estos centros surgieron entre fines del Siglo XIX e inicios del Siglo XX, y captaron la mayor parte del dinamismo comercial y de servicios durante décadas, sin modificar mayormente su estructura.



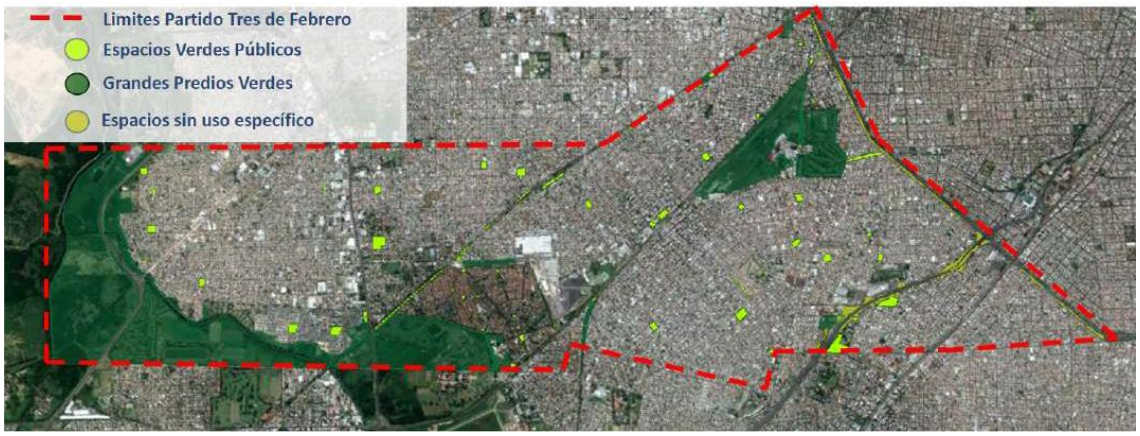
Fuente: Plan Urbano estratégico de Tres de Febrero, mayo 2019.

Resulta de interés relacionar las centralidades con los principales "atractores de viajes" identificados, posicionando de esta manera como los centros de mayor movimiento a los de Caseros y Ciudadela que se constituyen en los principales, junto a Villa Bosch.

GPV	CANTIDAD	MT2
Playa o Playón Ferroviario	4	1.049.360
Corredor Ferroviario	2	23.600
Retiros del Arroyo Morón (I, II, III, y IV)	4	493.400
Equipamiento privado	5	11.490.100
Bordes de Vía	1	36.000
TOTAL	**16**	**13.092.460**

El cuadro hace referencia a los grandes predios públicos verdes, existentes en el distrito; la cantidad, y la superficie en m2 de los mismos, para un análisis cuantitativo de las superficies públicas existentes, para su eventual reestructuración, cuidado y aprovechamiento en favor de los vecinos.

Fuente: Plan Urbano estratégico de Tres de Febrero, mayo 2019. En las fotografías se hace referencia a los espacios verdes, en los bordes de vía, que son innumerables en el Partido de Tres de Febrero.



Fuente: Plan Urbano estratégico de Tres de Febrero, mayo 2019.

La movilidad en Tres de Febrero tiene problemáticas concretas, es necesario pensar un nuevo modelo de movilidad urbana que sea sustentable y priorice la integración territorial a partir de la optimización de la infraestructura existente, de su adaptación a mejores servicios acotando los tiempos de viaje, reducir el riesgo de accidentes, ofrecer más calidad, integración y adaptación al cambio climático.

En este contexto, adquiere especial interés: la conectividad (principalmente desde y hacia las centralidades), la infraestructura de transporte en relación con las nuevas formas de movilidad sustentable (como el traslado a pie y el uso de la bicicleta), el nivel de cobertura de transporte público en el territorio y las principales barreras urbanas que se interponen o ralentizan los desplazamientos.

Favorecer una ciudad para todos significa proyectarla tomando como sujeto las personas, y no los automóviles. Por lo tanto, el establecimiento de zonas con una velocidad máxima de 20-30 km/hora hacen compatible el vehículo de motor con el uso del espacio público, como espacio de juego y de relación.

Los transportes públicos deben dar respuesta a la diversidad de horarios del mundo productivo, y de modo que dé respuesta a todos los aspectos de la seguridad, que facilite la planificación de todas las actividades de la vida cotidiana.

La movilidad sostenible requiere una organización coordinada de los sistemas de transporte público, basados en la correspondencia entre ellos. En este sentido, además de la sincronía entre los enlaces e intercambios, la información de los horarios se ha de poder consultar con facilidad y debe ser muy visible, en especial en los casos en que la frecuencia es más espaciada.

Los espacios públicos por excelencia son las calles y las plazas o parques, paseos, pasajes, corredores y plazoletas.

El espacio público efectivo por habitante en Tres de Febrero está por debajo de la media aconsejada por los organismos internacionales: 1,32 metros cuadrados por habitante, cuando los valores recomendados parten de los 9 metros cuadrados.

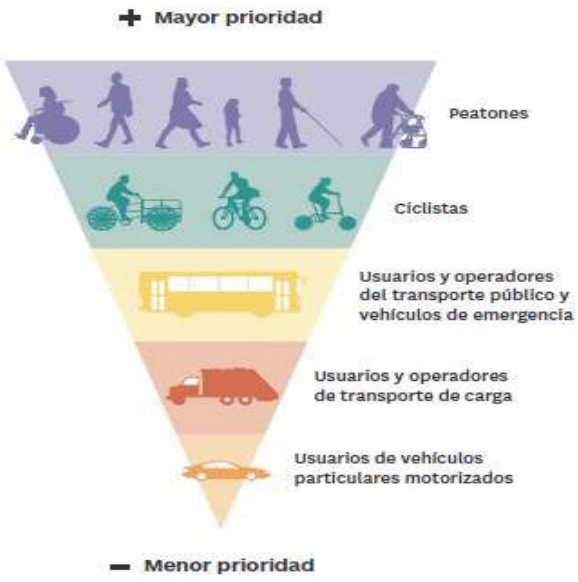
En ciudades donde los espacios públicos efectivos son escasos, el tratamiento de las calles con mobiliario urbano, arborización, iluminación y acondicionamiento del material de calzadas y veredas puede paliar el déficit, sin dejar de lado la posibilidad de iniciar estrategias orientadas a la adquisición de suelo urbano para destinar a estos usos.

EVP	CANTIDAD	MT2
Paseos	4	22.920
Plazas	55	363.750
Plazoletas	49	43.946
Corredor	5	11.420
Pasajes	3	1.650
TOTAL	**116**	**443.686**

Cantidad de espacios verdes públicos en m2, datos municipales.

Los espacios abiertos y de acceso público que no deberían estar abandonados, sin uso, porque cumplen funciones de encuentro, recreación, integración social, salud pública, ecológicas, y paisajísticas, contribuyen a purificar el aire, absorber el agua, mitigar el ruido, regular la temperatura y embellecer el paisaje urbano.

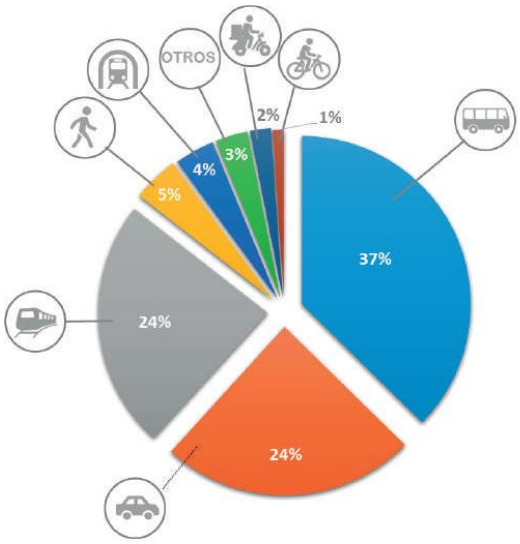
Prioridades de la movilidad sostenible



Fuente: Manual de Calles IPDT, México, 2017. Esta clasificación establece las prioridades en la movilidad urbana diaria. Es decir, plantea quién es más vulnerable, quién es menos eficiente y quién es más costoso a la hora de transportarse.

Tres de Febrero tiene una importante infraestructura ferroviaria: lo atraviesan tres líneas férreas: el Ferrocarril Sarmiento (con la estación Ciudadela), el Ferrocarril San Martín (con las estaciones Sáenz Peña, Santos Lugares, Caseros y El Palomar), y el Ferrocarril Urquiza (con las estaciones Lynch, F. Moreno, Lourdes, Tropezón, J.M. Bosch, Martín Coronado y Pablo Podestá).

Según INTRUPUBA (Investigación del Transporte Urbano Público de Buenos Aires, Presidencia de la Nación 2010), las estaciones que mayor cantidad de pasajeros salientes y entrantes se registran en las líneas San Martín y Urquiza son: Caseros (11.707), J.M. Bosch (11.703), Martín Coronado (11.230), El Palomar (8.171) y Sáenz Peña (7.446).



Fuente; INTRUPUBA (Investigación del Transporte Urbano Público de Buenos Aires, Presidencia de la Nación, 2007).El primer cordón del conurbano, fue uno de los ámbitos de la investigación, y en particular en Tres de Febrero, se identifica como resultante que el colectivo, es el medio de transporte más utilizado, con un 37%, y le sigue el tren y el automóvil, ambos con un 24%.

El Municipio tiene una serie de rutas y autopistas estructurales de jerarquía primaria La autopista Acceso Oeste – Perito Moreno conecta a Tres de Febrero con el centro de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y hacia el oeste- constituye la vía de acceso más rápida para trasladarse a los municipios de esta porción del aglomerado metropolitano (Morón, Moreno, Gral. Rodríguez y Luján). En esta misma jerarquía se ubica el Camino del Buen Ayre, vía de acceso rápido hacia algunos municipios del corredor norte y noroeste, y dada su proyectada ampliación, también hacia el sur del Gran Buenos Aires, la Ruta 8 conecta Tres de Febrero con los partidos de San Martin, San Miguel y José C. Paz. En octubre de 2017 comenzó a funcionar sobre la misma un sistema de Metrobús que beneficia a la población de las localidades Churruca, El Libertador, 11 de Septiembre y Loma Hermosa, y que conectará con la Ciudad de Buenos Aires cuando esté en funcionamiento el Metrobús San Martín. Finalmente, como parte de las vialidades estructurantes se encuentra la Ruta 4 (o Av. Márquez) que conecta al municipio con Morón, Hurlingham, San Martín y San Isidro.

Actualidad inmobiliaria

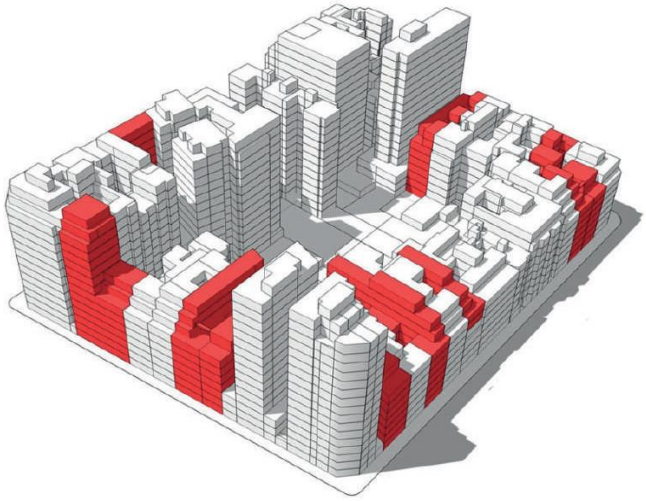
El Municipio de Tres de Febrero es uno de los menos atractivos en términos inmobiliarios, a pesar de ello se puede deducir que se aprovecha todos los espacios apetecibles para la especulación. Según las publicaciones de las inmobiliarias, el precio del metro cuadrado de las nuevas edificaciones, tienen un valor de venta que promedian los 1000 usd., que es lo que vale como mínimo en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.
En el caso del municipio, se observa la inexistente planificación, ni siquiera se observan previsiones de factibilidad de los servicios públicos, en consecuencia, no se descartan posibles colapsos, en el sistema de agua o cloacas. Se pueden apreciar diferentes situaciones:

- ✓ Casas de interés patrimonial ya demolidas.
- ✓ Casas en vías de ser demolidas.
- ✓ Casas valiosas arquitectónicamente, que al ser reemplazadas por edificios de altura quiebran el perfil edilicio de las cuadras donde se implantan, afectando sensiblemente su entorno.
- ✓ La construcción de edificios altos genera: contaminación visual y sonora, pérdida de la identidad barrial, congestión vehicular, falta de sol, aire y privacidad, reducción de las superficies absorbentes de agua de lluvia.

- ✓ La calidad de vida de los vecinos se encuentra deteriorada por la pérdida de la dimensión de la escala en la que deben planificarse los espacios comerciales y habitacionales.
- ✓ Las autoridades deberían actuar como representantes y garantes de la protección y cuidado del patrimonio nacional (natural, histórico y cultural), ante los embates de emprendimientos inmobiliarios.

Enrase

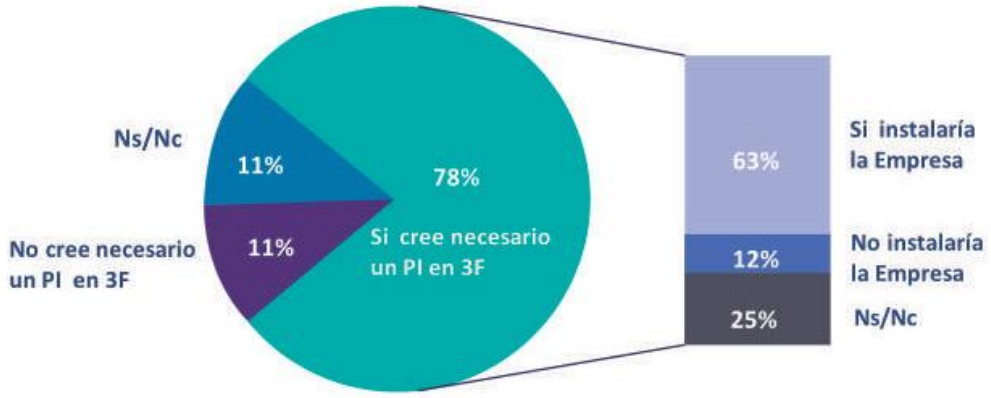
De 76 expedientes correspondientes a edificios multifamiliares, ingresados entre 2014 y 2015, el 64% exceden la altura permitida por normativa. Esta situación da cuenta que se ha aumentado la altura, perjudicando así los niveles de asoleamiento del espacio público y del espacio privado lindero. Las altas medianeras expuestas, y la aleatoriedad de los edificios en altura producen una **discontinuidad,** que atenta contra el deseado equilibrio en la estética urbana, **incorpora como criterio morfológico,** la homogeneización de los perfiles irregulares de las manzanas, y elimina las medianeras blancas, a través de normas de excepción: el Completamiento de Tejido o Enrase.
En aquellos sectores en los que dos edificios en altura tengan estrecha proximidad, podrá utilizarse el mecanismo del enrase, que consiste en completar el espacio aéreo entre dos edificaciones linderas, que tienen alturas superiores a las permitidas actualmente. **El enrase persigue la renovación inmobiliaria,** con un incremento de la capacidad constructiva de las parcelas, en función de los intereses del mercado, y que redundará en una aceleración del proceso de renovación edilicia.



Fuente: propuesta de Nuevo Código Urbano para la Ciudad de Buenos Aires

Parque Industrial

La nueva Ley de ordenamiento, propone la conformación de un Parque Industrial en el norte del territorio del Municipio, entre la autopista del Buen Ayre y el Río Reconquista, a ambos márgenes de la Ruta 8, con el objetivo, de disminuir el impacto de algunas empresas, limitadas en su desarrollo por su ubicación en áreas urbanizadas y residenciales, la superficie de tierra disponible y la conectividad que posibilitan los accesos viales primarios, hacen que el sitio propuesto, sea de óptimas condiciones; son los actuales terrenos de Campo de Mayo.



Fuente: Mapa Productivo. UNTREF/CIDEM 2016, Consulta sobre demanda de Parque Industrial en Tres de Febrero y disposición a mudarse al mismo (% de empresas). Año 2016.

Imagen ilustrativa del uso de la ribera

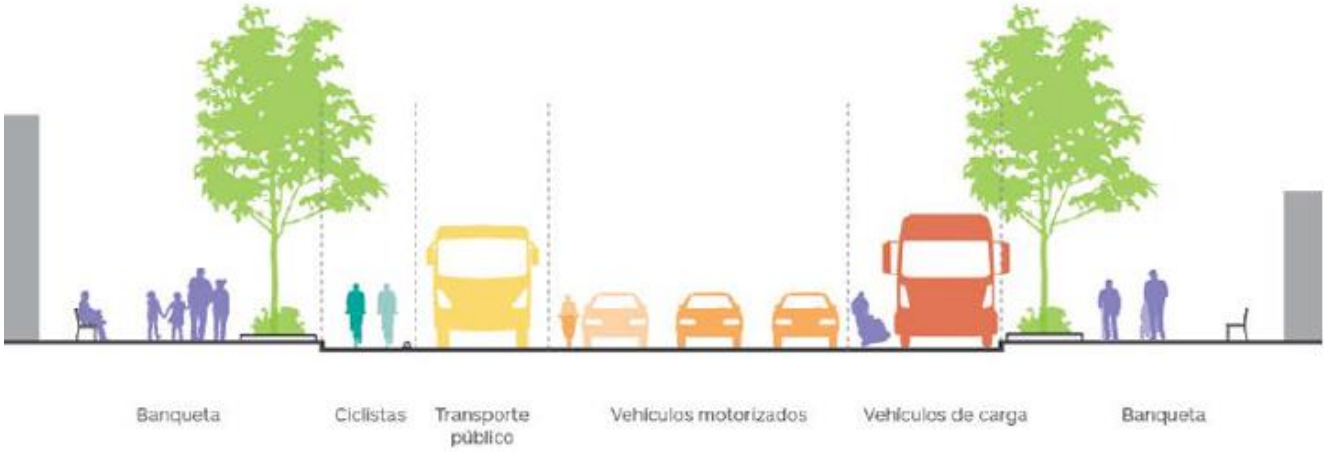
Fuente: Página web https://www.archdaily.mx/mx,2019

Los corredores verdes, da tratamiento al paisaje a través del manejo de la vegetación, el diseño y el mobiliario urbano (lo que incluye a los recursos hídricos y respectivas riberas del río Reconquista y Arroyo Morón) y promueve una mejor conservación de la estructura ecológica de dichos cursos de agua. A modo de referencia, la figura ilustra un tratamiento posible para la ribera de cursos de agua similares al Arroyo Morón.

Nuevo Código de Ordenamiento Municipal, aprobado el 4/12/19

- Viabilidad del transporte público.
- Acceso al transporte público.
- Infraestructura para el transporte público.
- Redes peatonales y ciclistas.
- Conectividad interna.
- Veredas y ciclovías.
- Optimización de los recorridos diarios.

- Vialidades seguras y ordenadas.
- Seguridad vial.
- Equipamientos regionales.
- Equipamientos barriales y comercios.
- Integración peatón - calle.
- Economía local.
- Centros de barrio.
- Plantas bajas activas.
- Transición público - privado.
- Vínculos ciudadanos.
- Identidad del lugar.
- Administración comunitaria.
- Convivencia en la calle.
- Áreas verdes estratégicas.
- Redes de espacios públicos.
- Vida pública.



Fuente: Manual de Calles IPDT, México, 2017

Conclusión

El barrio de Tres de Febrero, debe ser visitable; es decir, es preciso que se visibilice, como espacio que hay que conocer, porque brinda la posibilidad de hacer diversas actividades.
Es importante que disponga de elementos característicos que lo conviertan en singular, que cuente con elementos para divulgar, compartir, para ello deberá contar con equipamientos, incluyendo museos, bibliotecas, auditorios, centros de interpretación del lugar, y comercios próximos y variados, que constituyan uno de los soportes de la vida cotidiana y social del barrio.
El conocimiento de las dinámicas y necesidades del barrio, resultará incompleto, si la población no participa en la evaluación, y propuesta del área.

Bibliografía

Banco Interamericano de desarrollo, **Manual de Calles**, Diseño vial de las Ciudades Mexicanas, 2017, Editorial Sedatu.

Plan Urbano estratégico de Tres de Febrero, Una visión de Futuro, municipalidad de Tres de Febrero, Presidencia de la Nación, 2019.

Solari, Fabián, **Caseros Urbe vertical**, riesgos en las transformaciones urbanas de la zona céntrica, 2012, editorial Imaginante

Grassi, Alfredo, Atlas Turístico de la Provincia de buenos Aires, Centro de investigaciones territoriales y ambientales Bonaerenses. Buenos Aires. Argentina (2011).

Montaner i Matorrell, Josep María "**Usos del Tiempo y La ciudad**" Editorial Municipal Ayuntamiento de Barcelona España 2011

Apuntes de la cátedra, Seminario de Investigación I, Profesora Dra. María Carmen Pereyra Barrancos.