

El marco normativo como condición necesaria para evitar situaciones de vulnerabilidad en circunstancias de movilidad en Resistencia.

Rey, Celmira Esther

Departamento de Geografía. Facultad de Humanidades. UNNE.

Las Heras N° 727. (3.500). Resistencia. Chaco. Argentina.

Teléfono: 03722/ 446958- E-Mail. Celmirey@hum.unne.edu.ar

- Antecedentes.

Desde los organismos internacionales de salud, tales como la Organización Mundial de la Salud, la Organización Panamericana de la salud (OPS), UNICEF, han desarrollado, mediante numerosos trabajos, la idea de que la existencia de un marco jurídico referido a seguridad vial es un elemento fundamental para la prevención de los accidentes de tránsito, estimulando para ello, la puesta en práctica de proyectos que intenten controlar o reducir la incidencia de estos eventos en la población en general. Existe sobre el particular numerosa bibliografía y experiencias que se han realizado con buenos resultados en distintos países de Europa, en América Latina y en Argentina. Un antecedente inmediato vinculado a la temática, corresponde a un estudio sobre “Lesiones no intencionales”; realizado por la OPS: 2004, donde, en una primera sección se enumeran y se sintetizan - entre otros temas - las disposiciones que regulan el tránsito en distintos lugares de América Latina y entre ello, nuestro país. Si bien, entre los trabajos publicados, se analiza la temática en cuestión, aquí se hace un avance intentando integrar los componentes físicos de la vía con los sujetos usuarios de la misma, relación en la cual es posible advertir la vulnerabilidad de determinados actores del tránsito o situaciones en circunstancias de movilidad por la ciudad. Esto nos lleva a considerar que estamos ante un tratamiento temático integral no existente, o por lo menos, no lo suficientemente difundido o accesible en la provincia ni en la región y, aparentemente, tampoco en el ámbito nacional.

- Materiales y Métodos.

El objetivo principal que llevó a efectuar un análisis de la normativa sobre seguridad vial, como condicionante necesario para evitar situaciones de vulnerabilidad en circunstancia de movilidad, consistió en la necesidad de contar con un documento en el cual estén identificados aquellos aspectos más relevantes del marco jurídico que prescriben sobre las condiciones óptimas en que debe estar equipada la vía, como así también, el comportamiento que deben adoptar los sujetos usuarios de las mismas durante su movilidad cotidiana, en un tiempo y lugar determinado.

Para cumplimentar con el objetivo propuesto fue preciso efectuar una serie de pasos, entre los que figuran:

1. *Búsqueda de la información.* Se consultó los documentos oficiales: leyes, ordenanzas, actuaciones etc., que se referían a las condiciones de las vías, como así también al comportamiento de los sujetos usuarios de las mismas. Cabe destacar que se tropezó con una serie de dificultades para hallar la información sobre la normativa vigente. Existe al respecto una importante restricción como dispersión de la información, dificultando el acceso y obtención de la misma, representado muchas de las horas de trabajo que podrían haberse destinado a otro fin.
2. *Identificación y recopilación de las fuentes de información* en los organismos oficiales: Los datos compilados corresponden al estado de los componentes permanentes y transitorios de las vías (vereda – calzada) y, al modo de circulación de los sujetos usuarios, según normativa vigente.
 - 2.1 *Fuentes de información:* Para la realización del trabajo fue necesario recopilar una serie de documentos, que constituyeron la información básica para elaborar las planillas correspondientes a tal fin.
 - ✓ La Normativa Vigente en el Municipio de la Ciudad de Resistencia, entre las que cabe destacar: El Código de Planeamiento Urbano Ambiental, Reglamento General de Construcciones, El Código de Tránsito y el Código de Faltas; entre otras Ordenanzas, Actuaciones Simples, Proyectos, Pliegos de especificación técnica y planos, etc.
 - ✓ El Sistema Vial Uniforme del Instituto de Seguridad y Educación Vial, Capital Federal (ISEV), contiene la normativa de señalización vial, según lo prescrito por el Decreto. Reglamentario 6692/92.
 - ✓ Ley nacional de Tránsito n° 24449 y sus Decretos Reglamentarios 179/95 y 779/95.
 - ✓ Régimen de tránsito y seguridad vial de la provincia del Chaco. Ley N° 4488/98.
3. *Selección, Clasificación a partir de variables de análisis:* Dentro del conjunto normativo analizado se consideró pertinente, evaluar la importancia que tienen las características de la vía pública y, las personas en su rol de usuarios de las mismas, como probables factores de riesgo en la producción de accidentes, razón la cual se tomaron dos variables principales:
 - a) Los componentes de la vía pública (vereda – calzada). Constituyen el soporte físico del tránsito (material con que está construida la vereda o la rasante de la calzada), proveen orientación (señales de tránsito), facilitan el acceso al medio físico, pudiendo favorecer o no el desempeño de los usuarios y compensar errores en su comportamiento según sus características. Se analizan así:

UNIVERSIDAD NACIONAL DEL NORDESTE
Comunicaciones Científicas y Tecnológicas 2004

- la vereda y sus componentes permanentes y transitorios
- la calzada y sus componentes permanentes.

b) El comportamiento de los sujetos usuarios de las vías en su rol de peatón o de conductor (de vehículos con motor y sin motor).

Los datos obtenidos, se constituyen en la fuente básica de suministro de información, para el análisis de las condiciones ambientales, arriba mencionada.

4. *Organización de la información:* En esta etapa se diagramó y se diseñó un modelo de planilla donde se volcaría la información..

Se diseñó la planilla con el objeto de volcar en ella aquellos datos referidos para ello se procedió a esquematizar un cuadro en el que se ubican, por ejemplo:

Variable de análisis	Norma	Designación numérica	Fecha	Contenido de la norma
Componente permante en vereda	Ordenanza	2324	97	Regulación sobre espacios verdes

5. *Procesamiento de la información:* se procedió a volcar en una planilla los datos referidos a la normativa según variables seleccionadas para efectuar el estudio.

6. *Aproximación a síntesis explicativa:* identificadas las normativas correspondientes a las variables de análisis, se pudo establecer una serie de parámetros sobre la legislación vigente.

7. *Comentario final:* se resalta la importancia de la existencia de la normativa sobre el tránsito y la necesidad de su cumplimiento para garantizar la máxima seguridad posible.

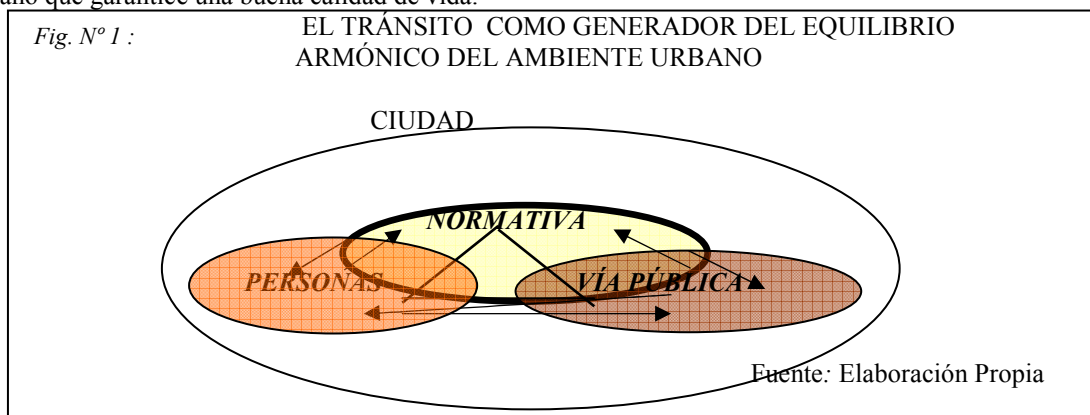
- **Discusión de los resultados**

Siguiendo conceptos expresados en el texto de Prevención de Accidentes y Lesiones de la OPS.1993, contexto maduro es aquel que dispone de un sistema de tránsito donde fundamentalmente existen normas escritas que guían el diseño de las vías de circulación e indican el uso adecuado de las mismas por parte de los sujetos usuarios. Además, posee eficaces mecanismos que controlan el estado de las vías y permiten conocer y corregir las conductas desviadas de los sujetos usuarios. "La respuesta de los usuarios en alta proporción se corresponde con las premisas que guían el diseño del sistema (normas escritas)"¹. Bajo la premisa que, un contexto maduro actúa como agente eficaz en la prevención del riesgo, y que es el municipio el ente responsable de dictar y controlar - dentro de un marco legal -, los usos y modo de ocupación del espacio, el presente trabajo, pretende brindar un análisis de los aspectos normativos que garantizan la seguridad vial en la Ciudad de Resistencia, en lo que hace al *estado de los componentes de las vías y al comportamiento de los sujetos como usuarios de la misma*; tomando como base de estudio la *normativa municipal vigente*.

Se parte de la hipótesis de que, *la falta de cumplimiento de la reglamentación vigente*, - en lo que hace al *estado de la vía pública y a las conductas de los sujetos usuarios* -, propicia situaciones de riesgo, desencadenando una serie de hechos que llevan a la ocurrencia de accidentes de tránsito en el ámbito urbano.

Para su demostración se consideró pertinente:

La trilogía: *normativa - personas - vías*, (Fig. N° 1) elementos componentes del sistema del tránsito y las interrelaciones que se establecen entre ellos, donde personas y vías, deben cumplir con su rol e interactuar, manteniendo el equilibrio dinámico del sistema del tránsito, para que este funcione en forma coordinada y armónica, con miras al logro de un ambiente urbano que garantice una buena calidad de vida.



Entre los aspectos normativos consultados debemos destacar algunas leyes que se constituyeron en el marco sobre el cual se efectuó el estudio. Entre ellas merece destacarse.

1. Ley nacional de Tránsito n° 24.449 y sus Decretos Reglamentarios 179/95 y 779/95, reemplazan a las leyes y decretos relacionados con el tránsito, que tuvieran vigencia en la República Argentina. sancionada el 23 de diciembre de 1994 y promulgada el 06 de febrero de 1995.

¹ ORGANIZACIÓN PANAMERICANA DE LA SALUD. 1993. *Prevención de Accidentes y Lesiones*. Ed. O.P.S. Oficina Sanitaria Panamericana, Oficina Regional de la Organización Mundial de la Salud. Washington. E.U.A. Pp. 162.

UNIVERSIDAD NACIONAL DEL NORDESTE
Comunicaciones Científicas y Tecnológicas 2004

2. Régimen de tránsito y seguridad vial de la Provincia del Chaco. Ley n° 4.488 sancionada el 10 de junio de 1998 y promulgada el 21 de julio de 1998.
3. Ordenanza Municipal n° 4.407 sancionada el 14 de julio de 1999, adhesión a la Ley N° 4.488 y su decreto complementario n° 1881/98 y derogase toda otra norma vigente a la fecha que se oponga a la ley 4.488 y su decreto Reglamentario salvo aquellas que se encuadran en lo establecido en el título ii, Artículo 3, párrafo destacado en el tercer considerando de la presente, que dice: “son autoridades de aplicación y comprobación de las normas aprobadas por esta ley:

Las autoridades de cada municipalidad podrán disponer, dentro de la jurisdicción de su competencia y por vía de excepción, exigencias adicionales a las de esta ley sus reglamentaciones. Siempre que no altere el espíritu de la norma, preserve su unicidad y garantice la seguridad jurídica el ciudadano.

Esto da facultad a los municipios para adherirse a la ley pero preservando su autonomía en aspectos vinculados al tránsito

- Ordenanza 5453 sancionado el 19 de junio de 2001, establece en su artículo 1° la vigencia del código del tránsito aprobado por resolución n° 1578/91, el que será aplicable exclusivamente en materia de transporte, carga y descarga de vehículos de gran porte y estacionamiento en general hasta el dictado de la reglamentación correspondientes

No existe normativa que derogue a la otra parte del código de tránsito N° 1581/91.

Entre las normas que específicamente hacen alusión a seguridad vial se pueden citar:

Variable de análisis	Contenido de la norma
Componentes permanentes² de las vías	Ocupación de veredas 23613/95;Regulación sobre espacios verdes (2324/97) ³ Proyecto de ordenanza para derogar las N° 1963/91, 2065/92 y 2281/93 y rectificar términos de la Reglamento Gral de Construcciones, en punto 3.3.4.1. (42404/95); Sobre ejecución de obras por empresas públicas y/o privadas (2180/92); Obligaciones de frentistas, referido a cercos y veredas (802/82) Preservación del patrimonio público (2103/92); Reglamentación sobre espacios verdes (3394/94);Regulación propaganda en espacios verdes (2634/94); Utilización comercial de los espacios verdes o canteros centrales (2445/93); Uso de canteros centrales de avenidas como prolongación comercial (2775/95); Ornamentación, mantenimiento y embellecimiento de espacios verdes: padrinzago (2274/93);Sobre tratamiento de Residuos Sólidos: obligación uso bolsas e instalación de contenedores y basureros (2550/94) Código de faltas (2664/95) ;Derogación de ordenanzas N° 1322/86; 2103/92 y 2631/94. Reglamentación de Espacios verdes (3341/97) Utilización de espacios verdes y canteros de Avenidas (1652/89); Uso de espacios centrales de avenidas (1430/87) Arbolado de espacio público (23311/97); Implante de postes (2799795) Adecuación de instalación de árboles como soporte p/ pasacalles y cualquier otro elemento (1867/91); Prohibición de instalación de pasacalles utilizando como soporte a los árboles (2631/94); <i>Sistema de Señalización Vial Uniforme</i> - Dto. 779/95. Texto reglamentario del art. 22 de la Ley 24.449.
Componentes transitorios⁴ de las vías⁵	Ocupación de veredas 23613/95; Obligaciones de propietarios, referido a la conservación de obras (557/80);Escaparates (1052/84); Escaparates- Ampliatoria de 1052 (1125/84); Vendedores ambulantes/Kioscos Fijos (109/73; 23/73) Kioscos (632/71); Perímetro para actividad comercial de vendedores ambulantes (520/79); Regulación actividad de vendedores (1253/88)Vendedores ambulantes/Puestos fijos (1252/85); Toldos y/o cerramientos de material plástico; (2281/91) Construcción de Pérgolas (2065/92); Construcción de Glorieta (1963/91)Instalación y funcionamiento de kioscos-refugios (2149/92); Condiciones de actividades de locales de ventas de hamburguesas (1490/88); Propuesta de emplazamiento de módulo de ventas de flores en la Vía Pública (5535K/92); Utilización del espacio público con propagandas publicitarias (pasacalles) (2086/92); Uso de la Publicidad en la vía Pública (22730/95)Código de faltas (2664/95) <i>Sistema de Señalización Vial Uniforme</i> - Dto. 779/95. Texto reglamentario del art. 22 de la Ley 24.449.
• Modo de Circulación⁶ de peatones:	Código de Tránsito de la Municipalidad de Resistencia. 1991

² vereda y calzada: son aquellos elementos componentes de las vías, inherentes o intrínsecos a las mismas y que permanecen en el lugar

³ la numeración (y todas las que siguen en esta columna) que figura entre paréntesis hace referencia al número de Ordenanza y al año en que fue promulgada.

⁴ vereda y calzada: son los elementos componentes que se presentan en el lugar en forma pasajera o por un período de tiempo corto o breve.

⁵ vía pública⁵: Espacio libre - en el uso del suelo urbano -, asignado al acceso de personas y vehículos, bajo la denominación de vereda y calzada. Se la estudia sobre la base de “principios de accesibilidad”, y según sus Componentes⁵ permanentes y transitorios.

-La vía peatonal: Vereda⁵: “Bandas laterales exteriores de las calles generalmente pavimentadas, situadas junto al paramento frontal de las casas, destinadas al tránsito peatonal”. Se evalúa el estado de los componentes permanentes y transitorios de las distintas partes de la vereda (zona de circulación, zona verde y luz libre en esquina).

-La vía vehicular: Calzada⁵: lugar asignado para el tránsito de los vehículos, excepto en proximidad a boca calle en zona de cebrado o senda peatonal, donde comparten su uso con el peatón. Se considera sus componentes: cordón de calzada, rasante⁵ y bocas de tormentas, y su ancho, - con luz libre para a circulación⁵-, que variará en relación con la función asignada por la jerarquía de la red vial⁵.

⁶ Se adoptó la siguiente terminología, en base a criterios de movilidad, brindados por informante clave. Al hacer referencia sobre el modo de circulación del sujeto, este adopta distintos ritmos de marcha, según lugar de la vía y, dentro de ella, el sector asignado para transitar. Aspectos que se tuvieron en cuenta para establecer la relación con el Código de Tránsito, donde hace mención a las “personas y el uso de la vía pública y las reglas generales de conducción.”

Cuando se hace alusión a “parámetros de Movilidad” y comunicación para referirnos a la capacidad que tienen las personas para desplazarse (utilizando su propio cuerpo – peatón – o, a través de un medio – vehículo: Conductor). El desplazamiento, se puede realizar con un ritmo de marcha - acelerada o desacelerada - o, sin ritmo, cuando se produce la detención.

UNIVERSIDAD NACIONAL DEL NORDESTE
Comunicaciones Científicas y Tecnológicas 2004

<ul style="list-style-type: none"> • con ritmo - En zona de senda de seguridad, la marcha será acelerada - En zona de circulación de vereda, el ritmo de marcha será acelerada.⁷ Pudiendo desacelerarse, ante presencia de obstáculos y/o personas. - En zona de rampa o cordón de calzada la marcha deberá desacelerarse, para mirar sentido de circulación. • Sin ritmo, sin marcha, por detención. 	
<ul style="list-style-type: none"> • Modo de vehículos con motor: Automóviles: autos y motos • Con ritmo: - En zona de eje de calzada y antes de los 30 metros de boca calle, la circulación deberá ser con un ritmo de marcha acelerada.⁸ - Debiendo desacelerar, ante presencia de proximidad de boca de calle o para efectuar maniobra para estacionar. - En zona de senda de seguridad la marcha deberá desacelerarse, hasta detenerse por presencia de peatón en senda de seguridad, otorgando prioridad de paso. • Sin ritmo, sin marcha, por detención, para estacionar 	<p>Código de Tránsito de la Municipalidad de Resistencia. 1991</p> <p>Prohibición de estacionamiento en determinadas calzadas de la ciudad: Resolución, excepciones a la prohibición del estacionamiento sobre el lado izquierdo en todas las calzadas previstas en el artículo primero (4942/2000) (039/2001); zona de detención para ascenso y descenso de pasajeros, servicios chaco – corrientes modalidades remises, minibús, taxi – remis. Convenio municipios resistencia – corrientes. Zona de detención para carga y descarga las 24 hs. (1057 20/07/2001)</p> <p>Resolución se dispone el desplazamiento de la zona de detención exclusiva para operaciones de cargas y descargas en calle Arturo Frondizi (1430 17/10/2001)</p>
<ul style="list-style-type: none"> • Modo de vehículos sin motor: bicicletas • con ritmo: - En zona de eje de calzada y antes de los 30 metros de boca calle, la circulación deberá ser con un ritmo de marcha acelerada.⁹ - Debiendo desacelerar, ante presencia de proximidad de boca de calle o para efectuar maniobra para estacionar. - En zona de senda de seguridad la marcha deberá desacelerarse, hasta detenerse. 	<p>Código de Tránsito de la Municipalidad de Resistencia. 1991</p>

- Conclusiones.

Una norma es considerada un documento establecido por consenso, aprobado por organismos del estado, que proporcionan reglas directrices para el acondicionamiento óptimo de la vía pública (vereda-calzada) y, para el adecuado comportamiento de las personas en condiciones de movilidad. Todo lo expuesto en las reglas tiene como fin último garantizar la máxima seguridad vial posible dentro del ámbito urbano. Este trabajo pretende brindar *un panorama del marco normativo que rige en la ciudad de Resistencia para garantizar la máxima seguridad en circunstancias de movilidad en la vía pública* y evitar de este modo, la generación de riesgos de accidente de tránsito.

- Bibliografía

- COLOMBO, Raúl. 1977. *Pavimentos Urbanos*. Instituto del Cemento Portland. Argentina. Buenos Aires.
- Documentos. Curso Básico Sobre *Accesibilidad al Medio Físico*. 1992. N° 15/92. Ed. Real Patronato de Prevención y Atención a Personas con minúsvaía. Madrid.
- GULLÓN LÖW; Mariano. 1997. *Normas de Comportamiento Vial*. Tomo VII. Curso Internacional de Carreteras. Universidad Politécnica de Madrid. España
- INSTITUTO DE SEGURIDAD Y EDUCACIÓN VIAL (ISEV). Anexo L - *Sistema de Señalización Vial Uniforme*- Dto. 779/95. Texto reglamentario del art. 22 de la Ley 24.449. Ed. ISEV.
- LASTRETO, Víctor Gerardo. 1982. *Manual: Muy útil para el Conductor*. Ed. Muy Util. Bs. As.
- MUNICIPALIDAD DE RESISTENCIA. 1980. *Código de Planeamiento Urbano Ambiental de la ciudad de Resistencia*. Tomo I.
- MUNICIPALIDAD DE RESISTENCIA. 1991. *Código de Tránsito*.
- MUNICIPALIDAD DE RESISTENCIA. 1991. *Reglamentación General de Construcciones de la Ciudad de Resistencia*. Ed. Consejo Profesional de Agrimensores, Arquitectos e ingenieros de la Provincia del Chaco.
- ORGANIZACIÓN MUNDIAL DE LA SALUD. (OMS) .1997. *Nuevos enfoques para mejorar la Seguridad Vial*. 1989. Copia del Informe Técnico N° 781, para su tratamiento en la Universidad Nacional de la Plata. Bs. As.
- ORGANIZACIÓN PANAMERICANA DE LA SALUD. 1993. *Prevención de Accidentes y Lesiones*. Ed. O.P.S. Oficina Sanitaria Panamericana, Oficina Regional de la Organización Mundial de la Salud. Washington. E.U.A.
- SENADO Y CAMARA DE DIPUTADOS DE LA NACIÓN ARGENTINA. 1986. *Ley 24.249. Nuevas Normas para el Tránsito*. Bs. As.

⁷ Criterios de Movilidad en los Sujetos. Conceptos adaptados al trabajo según información proporcionada por informante clave.

⁸ Criterios de Movilidad en los Sujetos. Conceptos adaptados al trabajo según información proporcionada por informante clave.

⁹ Criterios de Movilidad en los Sujetos. Conceptos adaptados al trabajo según información proporcionada por informante clave.