

## Aportes conceptuales para abordar un estudio de movilidad relacionado con el tránsito urbano.

Rey, Celmira Esther

Facultad de Humanidades – Instituto de Geografía. UNNE.  
 Avda. Las Heras 727 – 3500 – Resistencia – Chaco – Argentina.  
 E-Mail: celmirey@hum.unne.edu.ar Teléfono -Fax: 03722 – 446958

### Antecedentes:

Los Geógrafos como miembros de la sociedad a la que pertenecemos tratamos de observar, identificar y explicar las múltiples interrelaciones que ocurren en un espacio y en un tiempo determinado. Al abordar un trabajo de investigación se pone énfasis en procesar las relaciones que se dan en un territorio y un contexto social dado, con la firme convicción de que, como lo expresa Thumerelle, “*el Hombre es un ser social y territorial por lo que va haber una dialéctica permanente entre sociedad humana y espacio geográfico*” (Aurora Ballesteros:1994). “*La postura de Vitto es que la Geografía de la Población debe enfrentarse a los mismos dilemas que toda la Geografía y debe tratar de responder a retos planteados por los rápidos cambios mundiales y la creciente globalización, resumido en la frase: “la Geografía de la Población deberá ir a donde está yendo el mundo .”*” (Aurora Ballesteros: 1994).

Indudablemente, este planteamiento nos lleva a poner la mira en aquellos temas emergentes que trascienden la comunidad mundial y particularmente aquellos de carácter local como los **procesos de movilidad**, tanto internacional como internos, y dentro de ellos, los que se manifiestan en espacios urbanos. Nos referimos específicamente a la **movilidad cotidiana de la población en las ciudades**.

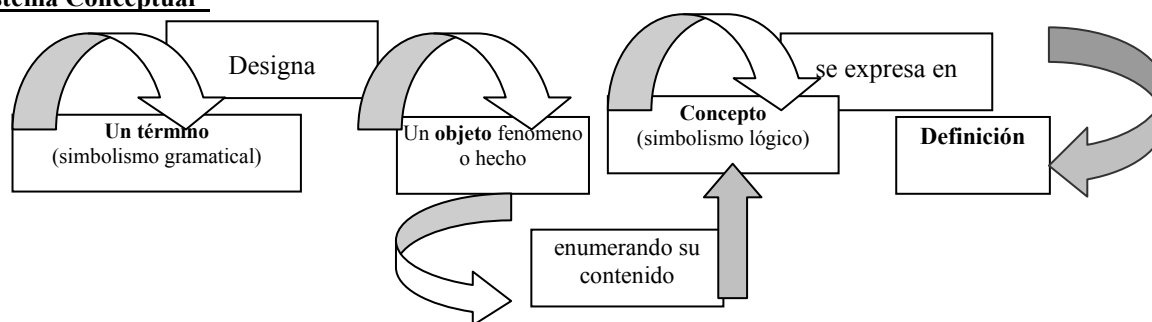
Planteado de esta manera, pareciera que este punto de vista trasciende el campo específico de la Geografía pero si entendemos a esta como ciencia holística, es su cometido brindar sustentos explicativos a hechos en apariencia contrapuestos, pero que se complementan adecuadamente desde un abordaje sistémico, relacionando los aspectos del *sistema demográfico con otros sistemas como el urbano, el social, el de la salud, etc.*, enfoque que permitiría disponer de marcos conceptuales adecuados para aprehender las múltiples y complejas interrelaciones que se dan entre las poblaciones, sus facetas culturales y el espacio geográfico concreto donde se dan los procesos de la vida en comunidad.

Con este trabajo se pretende aportar conceptos que permitirían abordar una temática con un **enfoque local**, próximo a los acontecimientos cotidianos de la ciudad, utilizando metodologías más próximas a las humanísticas que permiten atender las implicaciones microespaciales dentro de procesos macroespaciales.

### Materiales y Métodos:

Para el logro de un adecuado proceso de adquisición de un conocimiento determinado, muchos pedagogos sugieren iniciar dicho proceso con la explicitación de los conceptos y definiciones de aquellos términos relacionados con el estudio que se pretende abordar. El siguiente esquema, puede ser muy útil como instrumento para llegar a la definición conceptual de los términos a utilizar.

#### Sistema Conceptual<sup>1</sup>



Sin conceptos, no es posible el método científico y consecuentemente no es posible la ciencia. En efecto, la ciencia se expresa a través de un lenguaje que ya es un modo de leer la realidad, es decir se pretende analizar los referentes indicativos de la cosas que se define (Definición operacional).

En lo que hace a la movilidad cotidiana relacionada con el tránsito nos encontramos con definiciones que provienen de distintas ciencias y que a la hora de abordar un trabajo de investigación se plantea la necesidad de bregar por una terminología de alcance global para aprehender la complejidad y diversidad de puntos de vistas con que es analizada esta cuestión. Atendiendo a esta situación es que proponemos una serie de conceptos con los que pretendemos contribuir en el abordaje de un tema sensible para nuestra sociedad.

### Discusión de Resultados

En el proceso de construcción de los lineamientos metodológicos para la elaboración de trabajo de investigación se hace necesario recurrir a la especificación de la terminología ha emplear a los efectos enmarcar, con la mayor justeza posible, los conceptos que figuraran a lo largo del texto. Efectivamente, los conceptos que a continuación se exponen

<sup>1</sup> ANDER – EGG, Ezequiel. 1995. Técnicas de Investigación Social. Ed. LUMEN. Bs. As. Rep. Argentina. Pp.93

**UNIVERSIDAD NACIONAL DEL NORDESTE**  
**Comunicaciones Científicas y Tecnológicas 2005**

constituyen el punta pie inicial de un trabajo de **movilidad relacionado con el tránsito urbano** y tiene por finalidad contribuir a con un aporte a la temática en cuestión.

**Incorporación, adaptación y generación de conceptos.**

A partir de información recopilada (bibliográfica o proporcionada por informante – clave), se procedió a la tarea de adecuar los términos a la temática investigada, bajo dos formas:

- I. Rescatando definiciones dadas por otros autores y adaptándola a los fines del trabajo. Es así que, en las definiciones que tienen este procedimiento aparece el nombre del autor o, en su defecto, bajo la expresión “elaboración personal” como resultante del proceso de interpretación y síntesis de los distintos aportes recibidos.
- II. Generando conceptos propios (elaboración personal), vale decir que, se tuvo que crear conceptos para dar cuenta de los alcancen de estos, desde el punto de vista del paradigma del investigador.

**I: Adaptación e incorporación de conceptos.**

1. ↪ Medio Ambiente Antrópico<sup>2</sup>, a través del espacio construido entraña una serie de riesgos, entre los que se encuentran la movilidad cotidiana en la ciudad. La respuesta a la necesidad de movilizarse por parte de la población, utilizando la vía pública tanto en el rol de peatones o como conductores de los vehículos, origina el tráfico de personas y mercaderías en el ámbito específico de las ciudades.
2. ↪ Ambiente Urbano<sup>3</sup>: lugar de concentración humana en íntima interacción con el medio físico donde esta se localiza, y cuya configuración espacial expresa el sistema de valores de la sociedad que vive en el lugar. Fenómenos como “laisse faire” - pasado y presente - en la planificación de las ciudades, se traducen en situaciones de conflicto en la vía pública con alto de riesgo para la población, como lo que acontece con los accidentes de tránsito.  
 “Se toma desde su concepción original, a partir de la confluencia e interacción del espacio cultural con las personas o grupo de personas y sus expresiones vivenciales cotidianas: cortesía, buenos modales y sociabilidad”<sup>4</sup>.
3. ↪ Movilidad<sup>5</sup>: El conjunto de lugares frecuentados por un individuo en su vida cotidiana constituye el espacio de vida del individuo. Se considera la totalidad de los desplazamientos cotidianos de un individuo, estos conformarán un conjunto finito de movimientos, por lo general definidos por en el transporte al lugar de: trabajo, estudio, lugares de diversión, de relaciones sociales, etc. Una de las características es su tendencia cíclica periódica que puede ser: diaria, semanal, mensual. El conjunto de estos itinerarios cíclicos determina un espacio vectorial denominado espacio de vida. En el conjunto de lugares que determina el espacio de vida individual no es difícil identificar un centro de gravedad o residencia de base desde el que se originan los movimientos, tanto de salida como de llegada: la residencia habitual. La mayor parte de los desplazamiento son circulares, implican un retorno, diario o de cierta periodicidad al centro de gravedad.
4. ↪ Accesibilidad<sup>6</sup>: “Las Naciones Unidas, en su recomendación sobre “PARTICIPACIÓN E IGUALDAD PLENA”, indica que “ninguna parte del entorno físico será diseñada en forma que excluya a cierto grupos de personas debido a su incapacidad - temporal o definitiva -.”  
Accesibilidad en la vía pública<sup>7</sup>: La vía pública debe estar acondicionada para que todos los ciudadanos puedan hacer uso de ella, sin barreras que afecten la movilidad para realizar sus actividades cotidianas. Por lo cual, las autoridades competentes deben prevenir adoptando medidas encaminadas a la supresión de obstáculos a los efectos de procurar el menor impacto posible sobre los habitantes, garantizando de este modo la máxima seguridad posible. Transpolando, este concepto operacional, a la vía pública, la misma deberá estar diseñada en forma que no excluya a ninguna persona, para lo cual se necesita el efectivo cumplimiento de los principios básicos de accesibilidad, fundamental al momento de planificar y construir el entorno físico. Situación que incidirá en la circulación de los usuarios, al facilitar: ingresar a la vía, utilizarla, llegar al lugar deseado y desarrollar sus actividades.
5. ↪ Comunicación: “Acción y efecto de comunicar o comunicarse. Hacer saber a uno alguna cosa”<sup>8</sup>. “En todo acto de decir algo, intervienen una serie de elementos que desencadenan un proceso denominado de comunicación, por el cual, el sujeto u objeto, emite un mensaje que es transmitido, por una señal; - que en las personas puede ser acústica, gestual o mixta y en los objetos, un símbolo dibujado, cuyo destino es un receptor que logre decodificar el mensaje y retrálmintar al emisor. “La comunicación puede ser oral, visual, táctil, gestual o telemática. “Cuando un obstáculo se interpone, se rompe la comunicación y se transforma en una barrera. Las barreras en la comunicación es todo obstáculo en la relación entre las personas y entre estas y el espacio”<sup>9</sup>.  
 Para la línea temática abordada en esta oportunidad, la comunicación esta dada por los mensajes (oral, visual, táctil, gestual o telemática) susceptible de ser transmitido por el estado de los componentes de la vía y el comportamiento de los usuarios de la misma. Por lo que esta relacionada, por ejemplo, con el sistema de señalamiento vial

<sup>2</sup> Elaboración personal

<sup>3</sup> Elaboración personal

<sup>4</sup> DI LORENZO, Adolfo. Ecoturismo. Bases Teóricas y Prácticas del Turismo Ecológico. Autores Editio. Corrientes 1997.

<sup>5</sup> Elaboración personal

<sup>6</sup> <sup>8</sup> Documentos. Curso Básico Sobre Accesibilidad al Medio Físico. 1992.Madrid.

<sup>7</sup> Elaboración personal.

<sup>8</sup> Diccionario Enciclopédico Ilustrado. GRAN OMEBA. 1969. Ed. Bibliográfica Argentina. S.R.L..Bs. As.

<sup>9</sup> Rojas, María del Carmen. 1992. CONICET. Resistencia, Chaco, Argentina

**UNIVERSIDAD NACIONAL DEL NORDESTE**  
**Comunicaciones Científicas y Tecnológicas 2005**

(comunicación visual), con su existencia, envía un mensaje codificado al usuario de vía, que al decodificado - captado, contribuye a orientar su movilidad en la vía pública.<sup>10</sup>

El sistema de señalización vial “garantizará que personas de tantas lenguas y culturas diversas y aún los niños de corta edad, puedan interpretar los mensajes. Asimismo, dado que el pensamiento visual es mucho más rápido que el verbal, el lapso que los automovilistas deben distraer su atención del manejo, será grandemente reducido por estos símbolos visuales<sup>11</sup>.

6. ☞ **Riesgo**: “Contingencia, peligro, proximidad de un daño o perjuicio”<sup>12</sup>. Situación adversa y vulnerable a la que expone una persona o una sociedad, por falta de previsión, protección y educación<sup>13</sup>. “Es la probabilidad que tiene un individuo o un grupo de sufrir un daño o enfermedad de origen biológico, social o ambiental”.<sup>14</sup>
7. ☞ **Accidentes**: Evento susceptible de ser evitado, pero que se concretiza por falta de prevención - educación y acción tutelar por parte de los actores socialmente responsable de ello<sup>15</sup>.
8. ☞ **Accidente De Tránsito**: hecho o circunstancia no intencional que ocurre en la vía pública, cuando el usuario (peatón - conductor- acompañante - pasajero) se encuentra circulando y, que por una alguna circunstancia (personal, de la vía o del vehículo) sufre daño (psíquico, - físico - material).<sup>16</sup>  
 “Suceso que altera el orden regular de las cosas. Suceso o acción de que involuntariamente resulta daño para personas o cosas”.<sup>17</sup>.

## II. Generación de conceptos propios.

1. ☞ **Accidente Tránsito**:<sup>18</sup> “El tránsito se define como la utilización de la vía pública (vereda y calzada) por personas (peatones, conductores, acompañantes y pasajeros), como respuesta a las necesidades de la movilidad de los habitantes de una ciudad, accediendo, desde su residencia habitual, al lugar deseado con la máxima seguridad posible sobre la base de lo que prescribe la normativa vigente a tal fin”.
2. ☞ **Vía Pública**<sup>19</sup>: 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”, antes mencionados, y según sus componentes permanentes y transitorios.
  - Componentes permanentes**: Asignación personal dada a los elementos del mobiliario urbano en función de su permanencia temporal prolongada en las vías.
  - Componentes transitorios**: Asignación personal dada a los elementos del mobiliario urbano en función de su permanencia temporal efímera en las vías.
  - 2.1 **La vía peatonal: Vereda:** “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). Rey, 1999. “La vereda comprende el área que va desde la Línea Municipal al Filón de Cordón interior de calzada, e incluye diversas zonas según uso. Ellas son:
      - 2.1.1. **La Zona de circulación**: Es la franja de uso exclusivo para la marcha del peatón. Dependiendo del ancho total de vereda, sus dimensiones - en lo que hace al ancho - estarán comprendidas entre 2 y 3 metros. Desde el nivel de vereda hasta los 2,30 metros de altura no deberá existir ningún elemento o componente del mobiliario urbano, con la sola excepción de cartel informativo o semáforo en la esquina.
      - 2.1.2. - **Zona de espacio verde**: Sector comprendido entre el la zona de circulación y la Zona de Seguridad) Su ancho deber ser de 2 metros y puede esta ocupado, por el alcorque o cantero - con árboles ubicados en su centro alineados entre sí -, y/o por los componentes permanentes y/o transitorios del mobiliario urbano.
      - 2.1.3 - **Zona de seguridad**: Franja paralela contigua al Filón de Cordón, de 1,00 m. de ancho, a partir del borde interior de dicho cordón. Debe estar recubierta con el mismo material que el de la zona de circulación.
  - 2.2. **La vía vehicular: Calzada**: 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, rasante y bocas de tormentas, y su ancho, - con luz libre para a circulación-, que variará en relación con la función asignada por la jerarquía de la red vial.

<sup>10</sup> Elaboración personal

<sup>11</sup> LASTRETO, Victor G. 1982. Manual: Muy Util para el Conductor. 3ª Edición. Ed. Muy Util. Bs. As.

<sup>12</sup> Diccionario Enciclopédico Ilustrado. GRAN OMEBA. 1969. Ed. Bibliográfica Argentina. S.R.L. Bs. As.

<sup>13</sup> Elaboración personal

<sup>14</sup> O.P.S. .1986. Manual de Crecimiento y Desarrollo del Niño. N°8. Washignton. D.C. Estados Unidos.

<sup>15</sup> Elaboración personal.

<sup>16</sup> Elaboración personal

<sup>17</sup> Diccionario Enciclopédico Ilustrado. GRAN OMEBA. 1969. Ed. Bibliográfica Argentina. S.R.L. Bs. As.

<sup>18</sup> Elaboración personal.

<sup>19</sup> Elaboración personal.

**UNIVERSIDAD NACIONAL DEL NORDESTE**  
**Comunicaciones Científicas y Tecnológicas 2005**

---

3. ↪ Movilidad de los sujetos usuarios de la vía pública<sup>20</sup>: mediante una correcta coordinación y equilibrio, logrando una marcha estable, con ritmo acelerado o desacelerado, según:
- a- rol (peatón. Conductor, acompañante o pasajero),
  - b- tipo de vía y lugar de la misma,
  - c- presencia de obstáculo y/o personas, que interfieran en su circulación. Siendo parte de este movimiento, la detención o el estacionamiento.

*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 – Acompañante: pasajero. El desplazamiento, se puede realizar: con un ritmo de marcha - acelerada o desacelerada - o, sin ritmo, cuando se produce la detención.*

Modo de Circulación de peatones:

Con ritmo:

- En zona de senda de seguridad de la calzada, la marcha será acelerada
- En zona de circulación de vereda, el ritmo de marcha será acelerada. Pudiendo desacelerarse, ante presencia de obstáculos y/o personas.
- En zona de rampa o cordón de calzada la marcha deberá desacelerarse, al descender para mirar sentido de circulación.

Sin ritmo, sin marcha, por detención.

Modo de vehículos con moto o sin el : Automóviles( autos y motos) y 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.
- 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 en boca calle o para estacionar.

**Conclusiones:** Las definiciones conceptuales enunciadas, tienen por finalidad contribuir a la clarificación de aquellos términos usados a la hora de abordar un estudio de movilidad cotidiana vinculada al tránsito.

Se hace prioritario atender a lo que ocurre en la vida diaria de las *personas que se movilizan en una ciudad*, con todas las implicancias que ello conlleva. Vale decir, decisiones acerca de los tipos de transportes, las vías más adecuadas o más seguras para desplazarse, el tiempo que les demandará la trayectoria, como así también, conocer la localización de aquellos obstáculos que deberán sortear. Implicancias que hacen a su *estilo de vida y a la calidad* que le brinda el entorno para que ese viaje (traslado) sea lo más placentero, accesible, seguro y que conlleve al *bienestar personal y comunitario*.

**Bibliografía:**

- Documentos. Curso Básico Sobre Accesibilidad al Medio Físico. (1992). N° 15/92. Ed. Real Patronato de Prevención y Atención a Personas con minúsvaía. Madrid. España.
- Ministerio de Obras Públicas y Transporte General De Carreteras. 1992. Carreteras Urbanas. Ed. MOPT. Secretaría General Técnica. Madrid.
- Ministerio de Salud de la Nación Programas que dependen de la Dirección de Promoción y Protección de la Salud, Prevención de Accidentes, Prevención de Accidentes en la Infancia, Seguridad Vial, octubre 6 de 2003. Bs. As. Argentina,
- Municipalidad de Resistencia. (1980). Código de Planeamiento Urbano Ambiental de la ciudad de Resistencia. Tomo I. Resistencia. Chaco.
- 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. Resistencia. Chaco.
- Municipalidad de Resistencia.(1991). Código de Tránsito. Resistencia. Chaco.
- 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.
- REY, Celmira E. (1999). Las Condiciones Ambientales de la vida urbana. El tránsito como generador de riesgo de accidentes en la ciudad de Resistencia. Tesis. Maestría en Gestión Ambiental y Ecología. Facultad de Arquitectura y Urbanismo. Universidad Nacional del Nordeste. Argentina.
- Senado y Cámara de Diputados de la Nación Argentina. (1995). Ley 24.249. Nuevas Normas para el Tránsito. Buenos Aires. Argentina.
- VINUESA, Julio y OTROS. 1994. Demografía: Análisis y Proyecciones. En: ESPACIOS Y SOCIEDADES. Serie General N° 9. Ed. SINTESIS.Madrid. España. Cap. 5.P

---

<sup>20</sup> Elaboración personal