



Revista Geográfica Digital. IGUNNE. Facultad de Humanidades. UNNE. Año 13. Nº 25.
Enero - Junio 2016. ISSN 1668-5180 Resistencia, Chaco



Facultad de Humanidades

UNIVERSIDAD NACIONAL DEL NORDESTE

Tesis Doctoral

**LA MOVILIDAD COTIDIANA
EN RESISTENCIA, CHACO, ARGENTINA.
PROPUESTAS PARA
MICRO INTERVENCIONES
INTEGRALES URBANAS (NODOS)**

Celmira Esther Rey

Año 2013

La movilidad cotidiana en Resistencia, Chaco, Argentina. Propuestas para micro intervenciones integrales urbanas (nodos).

Celmira Esther Rey

Directora: Dra. Ana María Foschiatti.

Co – Director: Lic. Rodolfo Valentín Bertoncello

Sumario

El presente trabajo ensaya identificar emergentes del funcionamiento de la movilidad cotidiana y su configuración territorial respectiva, en intersecciones o nodos de Resistencia, capital de la provincia del Chaco, Argentina. Específicamente, se evalúa el estado del equipamiento (infraestructura y mobiliario vial) de la vía pública y sobre modos o prácticas habituales de los sujetos usuarios de las mismas (peatones – pasajeros-conductores de vehículos). Aspectos analizados teniendo en cuenta parámetros prescriptos en normativas vigentes y amparadas en los principios de accesibilidad, comunicación, equidad y justicia espacial que permitieron establecer un diagnóstico microespacial del estado en que se encuentran los nodos, objeto de estudio de esta tesis.

A partir del estado de situación detectado, sumado al producto obtenido de los discursos de los habitantes que habitualmente utilizan esas intersecciones, se postulan modelos de estado óptimo en los nodos seleccionados como escenarios territoriales accesibles y seguros en cuanto acondicionamiento físico material y, sobre modos correctos en que deben ser usados conforme las leyes que rigen a tal fin.

Los modelos resultantes se construyeron mediante el uso de programas informáticos con potencial suficiente para simular microambientes óptimos para circular. Esta última acción vislumbra, a través de la planificación territorial, proponer condiciones para que el desarrollo de la movilidad cotidiana se realice conforme una relación de complementaria entre usos, respeto entre las personas y el entorno inmediato.

Se plantea esta propuesta reconociendo que durante la movilidad se articulan complejas relaciones donde se pone de manifiesto el estilo de vida de una población, claramente identificable a través del acondicionamiento de la vía pública y el modo en que es utilizada por sus habitantes. De modo que, cada elemento componente del espacio analizado debe interactuar manteniendo un equilibrio dinámico tendiente a evitar conflictos y la potencial aparición de lesiones por esa causa.

Palabras claves

- Ambiente Urbano - Movilidad Cotidiana - Accesibilidad - Comunicación – equidad-justicia espacial- Normativas Vigentes - .

The Daily Mobility in Resistencia, Chaco, Argentina. Proposals for micro comprehensive interventions urban (nodes).

Celmira Esther Rey

Supervisors: Dra. Ana María Foschiatti at Lic. Rodolfo Valentín Bertoncello

Abstract

This work aims to identify emerging of the functioning of the daily mobility and its territorial configuration respective intersections or nodes of Resistencia, capital of the province of Chaco, Argentina. Specifically, it assesses the state of the equipment (equipment and infrastructure vial) of the public highway and on modes or practice of the subject users of the same (pedestrians, drivers of vehicles). Aspects analyzed taking into account parameters prescribed in regulations and covered in the principles of accessibility, communication and justice that space allowed to establish a diagnosis aggregated microespacial dispersion was observed in the state in which are the nodes, which are the subject of study of this thesis.

On the basis of the status detected, joined to the product obtained from the speeches of the inhabitants that regularly used these intersections, postulate models of optimal state in the selected nodes as spatial scenarios accessible and safe as fitness equipment and right ways in which they must be used in accordance with the laws that govern such order

The resulting models are constructed through the use of computer programs with sufficient potential to simulate microenvironments optimal for circular. This last action in sight, through the territorial planning, propose conditions for the development of-to-day mobility in accordance with a relationship between complementary uses, respect between people and the immediate environment.

It is raised by this proposal recognizing that during the mobility are articulated complex relationships where it reflects the lifestyle of a population, clearly identifiable through the fitting-out of the public highway and the way in which it is used by its inhabitants. In such a way that each component of the space analyzed must interact while maintaining a dynamic balance designed to avoid conflicts and the potential occurrence of injuries that cause.

Keywords:

Urban Environment - Daily Mobility - Accessibility - Communication - Equity - Justice space - Rules in force –

Índice

	Págs.
- Agradecimientos	II
- Resumen	III
- Abstract	IV
- Introducción	1
- Capítulo I: La movilidad cotidiana en el ámbito urbano	4
1. Presentación	4
2. Planteos preliminares	5
2.1. Pregunta central de investigación	5
2.2. Planificar las intervenciones micro espaciales para optimizar la movilidad cotidiana	6
3. Objetivos	7
3.1. Objetivos generales	7
3.2. Objetivos específicos	7
4. La temática central de investigación: la movilidad cotidiana local	9
4.1. Configuración territorial de la estructura urbana	9
5. La vía pública y su incidencia en la movilidad cotidiana	10
5.1. La expresión de la vía pública	10
5.2. Peculiaridades de la movilidad cotidiana local	13
5.2.1. Derivaciones del desequilibrio ambiental en instancias de la movilidad cotidiana	15
5.3. Las situaciones que generan conflicto en la movilidad cotidiana	17
5.4. Aspectos generales de la situación de la movilidad cotidiana	19
5.5. La situación a nivel mundial	19
5.6. La situación en Argentina	20
5.7. La situación en el Chaco	22
5.8. La situación en Resistencia	22
- Capítulo II: Las cuestiones teóricas y metodológicas para abordar un estudio sobre movilidad urbana	24
1. Inserción de la movilidad cotidiana en los lineamientos epistemológicos contemporáneos: las bases teóricas	24

1.1. Enfoques para potenciar estudios a nivel local y a micro escala territorial	28
1.1.1. Estudios de problemas contemporáneos a micro escala	29
1.2. La movilidad territorial como temática central de esta tesis	31
2. Estudios locales para extraer lecciones generales y soluciones a conflictos específicos	34
2.1. Los aportes del Grupo de estudio en Movilidad, Servicio, Infraestructura y territorio (GEMSIT) a la investigación local	35
3. Las perspectivas metodológicas	39
3.1. Principales implicancias metodológicas	40
3.2. Metodologías adoptadas según procedencia de la información	40
3.3. Niveles de aproximación al objeto de estudio	41
3.3.1. Desde la mirada cuantitativa	42
3.3.2. Desde la mirada cualitativa	42
3.3.3. Desde la mirada de un método mixto complementario cuantitativo – cualitativo	43
3.4. La modelización de los nodos	44
3.5. Contribución de cada aporte metodológico	45
3.5.1. Aplicación de procedimientos propios de la metodología cuantitativa	45
3.5.1.1. Lineamientos generales del diseño de investigación cuantitativo	45
3.6. Pasos metodológicos	48
3.7. El área de estudio	49
3.7.1. Fundamentación de selección del área de estudio: los nodos elegidos y los corredores viales conectores	50
3.7.2. Criterios para la selección de las unidades de análisis: los nodos	54
3.8. Jerarquía de la estructura vial y su admisión jerárquica de movimientos	56
3.8.1. Jerarquía de movimientos	56
3.8.2. Zonificación de distritos	59
3.9. Relación de diferenciación territorial urbano: centro - periferia	61
3.10. Características socio demográficas del área de estudio	62
3.11. Identificación de áreas riesgosas	63
3.12. La información recolectada en los nodos. Dispositivos y etapas: definiciones conceptuales y metodológicas: captura, sistematización y tratamiento	76
3.13. Definición de criterios para la utilización de dispositivos de captura de datos in situ	79
3.14. Simulaciones que permiten demostrar condiciones óptimas a través de modelos de escenarios territoriales con situaciones reales de movilidad	82
4. El aporte cualitativo	87
5. Apreciaciones a modo de cierre: sugerencias para planificación de los	100

nodos	
- Capítulo III: El estado de los componentes de la movilidad cotidiana en Resistencia, Chaco, en el contexto de la configuración territorial de la red vial	102
1. Presentación	102
2. El complejo funcionamiento de los componentes de la movilidad cotidiana	104
2.1. La movilidad: un sistema complejo	105
2.2. Características de las interconexiones de la estructura vial	108
2.3. La conectividad de los nodos que enlazan los corredores viales en el área de estudio	111
2.4. La conectividad topológica como primera aproximación para comprender los nexos de la red vial.	113
2.4.1. La accesibilidad a los nodos a través de los corredores-conectores viales que los enlazan en el área de estudio	115
2.4.2. Barreras de carácter físico natural que obstaculizan la circulación vial	117
2.4.3. Barreras de carácter antrópico que se vinculan con la infraestructura vial y que obstaculizan la circulación vial	119
2.5. Los componentes de la movilidad. Acondicionamiento de la infraestructura y mobiliario vial	124
2.5.1. Los componentes materiales de la movilidad	126
2.5.2. Escasa infraestructura vial	127
2.5.3. Los componentes derivados de las acciones de los sujetos que se trasladan	128
2.6. La escena de la movilidad espacial en los nodos.	129
2.6.1. Las condiciones materiales de la vía pública	129
2.6.2. Los movimientos efectuados por los sujetos usuarios	130
3. El Diagnóstico en los Nodos seleccionados	131
3.1. Nodo 1: el microcentro	131
3.1.1. Recomendaciones de intervención en el Nodo 1	140
3.2. Nodo 2: El límite del microcentro	142
3.2.1. Recomendaciones de intervención en el Nodo 2	151
3.3. Nodo 3: El límite del macrocentro	152
3.3.1. Recomendaciones de intervención en el Nodo 3	159
3.4. Nodo 4: El área periférica de la ciudad	161
3.4.1. Recomendaciones de intervención en el Nodo 4	180
3.5. Nodo 5: Periferia y salida de la ciudad	181
3.5.1. Recomendaciones de intervención en el Nodo 5	188
4. Consideraciones acerca del capítulo	188
- Capítulo IV: Propuestas de intervenciones integrales para optimizar la movilidad urbana	191
1. Presentación	191

2. Propuestas para planificación territorial referida a la movilidad de la población	192
3. Las propuestas y los alcances logrados con la participación de los observadores directos de los nodos y los decisores que intervienen en ellos	193
3.1. Remodelar y reacondicionar los nodos a partir de premisas de optimización de los escenarios territoriales deseados	193
3.2. Intervenciones prioritarias	209
4. Consideraciones aportadas por los observadores de los nodos	211
5. Estado de situación de la movilidad de la población	213
6. Principales emergentes de la percepción de los observadores de los nodos	214
7. Principales emergentes de las opiniones de los especialistas	221
7.1. La incorporación de la técnica prospectiva de Delpy	221
8. Recomendaciones prevención micro intervenciones integrales de la movilidad cotidiana en nodos de Resistencia, Chaco, Argentina	235
Consideraciones finales para el cierre de esta investigación	242
Bibliografía	253
Anexos	256
Anexo 1. Aportes personales en torno a la temática desarrollada	
2.1.Experiencias vinculadas a lo educativo	1
2.2.Experiencias orientadas hacia la salud	4
Anexo 2. Aproximación conceptual	1
2.1.Definiciones operacionales	
Anexo 3. Los planes estatales estratégicos vigentes	
1.1.Articulación territorial, movilidad y su relación con la red vial de Resistencia, Chaco. Modelo actual y su proyección en diferentes escalas espaciales	1
1.2. La organización de la movilidad y estado de avance en la planificación territorial. Distintas escalas de análisis intersectoriales y espaciales	2
1.3.La planificación en la agenda gubernamental. Hacia una nueva configuración territorial	8
1.4.Plan Estratégico Nacional. Una visión en Red. Núcleos urbanos e Infraestructura de Transporte. Hacia un modelo policéntrico de ciudades	9
1.4.1. PET e Infraestructura de transporte	11
1.5.Plan Estratégico Provincial. La planificación en el ámbito provincial	12
1.6.La Planificación en el ámbito Municipal: Resistencia 2020	18
1.6.1. Plan Director Municipal	20
1.7.Acuerdos entre Provincia y Municipios	21
Anexo 4.Ampliaciones	
	7

Índice de Esquemas, Imágenes, Mapas y Planos, Figuras, Tablas y Cuadros

	Págs.
<u>Esquemas</u>	
Nº1: La metodología aplicada	11
Nº2: La movilidad cotidiana en el ambiente urbano	12
Nº4: Niveles de aproximación al objeto de estudio	42
Nº5: Emergentes conceptuales a partir de los códigos hallados en los discursos	97
Nº6: Grupo temático: La cuestión del género	98
Nº7: Los sujetos y la vía pública	102
Nº8: El complejo, dinámico y heterogéneo funcionamiento de la movilidad cotidiana	105
Nº9: Movilidad cotidiana: interacción permanente entre seres humanos y entorno	108
Nº10: Diagnóstico de la movilidad urbana	110
<u>Imágenes</u>	
Nº1: Siniestro vial	21
Nº2.1.: Aforo de conteo de sujetos usuarios de la vía	84
Nº2.2.: Aforo de conteo de sujetos usuarios de la vía	85
Nº3: Nodo 1: Desfase en la línea de rampas	133
Nº4: Nodo 1: Influencia de la falta de alineación de rampas	134
Nº5: Nodo 1: Modificación del sentido de la circulación por presencia de obstáculos	135
Nº6: Nodo 1: Presencia de propaganda política en señalización de la vía	136
Nº7: Nodo 1: Presencia de obstáculos que interfieren en la movilidad	137
Nº8: Nodo 1: Prolongación comercial en la vereda	138
Nº9: Nodo 2: Parada de transporte público	144
Nº10: Nodo 2: Presencia de canteros en esquina	144
Nº10 (bis): Nodo 2: Presencia de canteros en esquina	149
Nº11: Nodo 2: Presencia de obstáculos en ochava	145
Nº11 (bis): Nodo 2: Presencia de obstáculos en ochava	145
Nº12: Nodo 2: Ubicación y estado de rampa	146
Nº13: Nodo 2: Sitio de fricción	148
Nº14: Nodo 2: Rampa en mal estado	151
Nº15: Vista del Nodo 3	153
Nº16: Vista del Nodo 3	154
Nº17: Nodo 3: Estado de las veredas en esquina	155
Nº18: Nodo 3: Esquina A	155
Nº19: Nodo 3: Situación de la ochava en esquina C	158

Nº20: Nodo 3: Esquina B	159
Nº21: Nodo 4: Vista aérea	162
Nº22: Nodo 4: Áreas de adyacencia	163
Nº23: Nodo 4: Artesano de la etnia Toba	164
Nº24: Nodo 4: Variedad de medios de transporte	164
Nº25: Nodo 4: Sujetos usuarios	166
Nº26: Nodo 4: Presencia de guarda rail	169
Nº27: Nodo 4: Las condiciones materiales de la vía pública	170
Nº28: Nodo 4: Las condiciones materiales de la vía pública	171
Nº29: Nodo 4: Insuficiente señalización vial	171
Nº30: Nodo 4: Presencia de guarda rail	172
Nº31: Nodo 4: Desniveles en calzada	173
Nº32: Nodo 4: Estado de la infraestructura	173
Nº33: Nodo 4: Situación de la señalización vial	174
Nº34: Nodo 4: Senda peatonal	175
Nº35: Nodo 4: Secuencia cruce peatonal	176
Nº36: Nodo 4: Estado de la esquina	178
Nº37: Nodo 5: Vista del Nodo 5	182
Nº38: Nodo 5: Vista aérea de la intersección y sus inmediaciones	183
Nº39: Nodo 5: Esquina A	184
Nº 40: Nodo 5: Dificultades en el cruce peatonal	185
Nº 41: Nodo 5: Avenida 25 de Mayo y sus ramificaciones con orientaciones notoriamente diferenciadas	187
Nº 42: Nodo 5: Incorrecta circulación de motociclistas	188

Mapas y planos

Nº1: Ejes de integración y desarrollo (en Anexo 3)	4
Nº2: Plan Estratégico Territorial Provincial deseado, 2008(en Anexo 3).	13
Nº3: Plan Estratégico Territorial de la provincia del Chaco: Obras prioritarias deseadas, 2008 (en Anexo 3).	15
Nº4: Plan Estratégico territorial de la Provincia del Chaco: Áreas prioritarias, 2011(en Anexo 3)	16
Nº5: Red vial de la Provincia del Chaco (en Anexo 3).	18
Nº6: Resistencia: Plan director de obras viales (en Anexo 3)	20
Nº7: El área de estudio dentro de la trama vial de Resistencia	49
Nº8: Jerarquía de la Red Urbana en Resistencia	56
Nº9: Resistencia. Zonificación de Distritos	60
Nº10: Densidad de la población por zona	61
Nº11: Niveles socioeconómicos en el Gran Resistencia. Año 2001. Estrato predominante por manzana.	62
Nº12: Áreas de mayor riesgo. 2000. Áreas observadas.	64
Nº13: El sentido de circulación en las vías de la ciudad de Resistencia	69
Nº14: Sentido de Circulación Homologado en Resistencia	111
Nº15: Conectividad Topológica	114

Nº16: La ciudad de Resistencia	117
Nº17: Barreras que interfieren en el sentido de la circulación vial	118
Nº18: Resistencia: Isocronas en corredores que enlazan nodos seleccionados. Año 2012	120
Nº19: Evolución de la Ocupación urbana AMGR	126
Nº20: Pavimentos AMGR – 1998	128
Nº21: Ubicación Nodo 1	131
Nº22: Ubicación Nodo 2	142
Nº23: Ubicación Nodo 3	152
Nº24: Ubicación Nodo 4	161
Nº25: Ubicación Nodo 5	181

Figuras:

Nº1: Nodo de articulación territorial interprovincial, nacional e internacional (en Anexo 3)	5
Nº2: Esquema policéntrico de ciudades (en Anexo 3)	10
Nº3: Presentación de obra de Autovía Ruta Nacional Nº11 (en Anexo 3)	22
Nº4: Perfil transversal de la Autovía Ruta Nacional Nº11-travesía urbana (en Anexo 3)	23
Nº5: Perfil en planta de la Autovía Ruta Nacional Nº11- travesía urbana- (en Anexo 3)	24
Nº6: Autopista: Segunda etapa de la Autovía Ruta Nacional Nº11 -travesía urbana- (en Anexo 3)	25
Nº7: Propuestas vigentes referidas a la planificación territorial que incumbe a la movilidad cotidiana analizada (en Anexo 3).	26
Nº8: Componentes de la vía Pública	51
Nº9: Jerarquía de los movimientos	57
Nº10: Ubicación del observador	80
Nº11: Recorrido dentro del nodo para la captura de información	81
Nº12: Tiempo de recorrido en circuito A	122
Nº13: Tiempo de recorrido en circuito B	122
Nº14: Infraestructura del Nodo 1	132
Nº15: Nodo 2: Puntos de fricción en calzadas	147
Nº16: Dimensiones de las veredas	150
Nº17: Nodo 3: Infraestructura	153
Nº18: Nodo 4: Dimensiones de las calzadas	162
Nº19: Gráfico de sujetos usuarios: Ingreso Nodo 4	165
Nº20: Nodo 4: Infraestructura y Uso del suelo	167
Nº21: Nodo 4: Infraestructura deficiente	177
Nº22: Nodo 4: Sentido de la circulación	179
Nº23: Nodo 4: Inmediaciones	180
Nº24: Nodo 1: Esquema en perspectiva de calle Arturo Illia hacia calles descendentes	194
Nº25: Nodo 1: Esquema en planta	195

Nº26: Nodo 1: Esquema en perspectiva de calle Arturo Illia hacia calles ascendentes	196
Nº27: Nodo 2: Esquema en planta	198
Nº28: Nodo 2: Esquema en perspectiva de la intersección calle Santiago del Estero y Avenida Belgrano. Proyecto calle Santiago del Estero hacia los descendentes	200
Nº29: Nodo 3: Sentido de la circulación	202
Nº30: Nodo 3: Vista en planta	203
Nº31: Nodo 4: Propuesta de reformulación	206
Nº32: Nodo 5: propuesta de reformulación	207
Nº33: Nodo 5: Sentido de la circulación	208
Nº34: Nodo 5: Vista en perspectiva	208
Nº35: Nodo 5: Estado en el año 1998	222
Nº36: Nodo 5: Estado actual del nodo	224

Tablas y cuadros:

Nº1: Características típicas del sistema urbano vial	58
Nº2: Variables e indicadores utilizados para el análisis de la movilidad cotidiana urbana	74
Nº3: Planilla de observación de las condiciones de la Vía Pública	76
Nº4: Matriz de datos	93
Nº5: Dimensiones analíticas vertical y horizontal	95
Nº6: Proceso de codificación organizado a partir de códigos derivados del marco conceptual y de códigos emergentes en el discurso de cada entrevistado	96
Nº7: Aspectos que inducen a la inseguridad vial	189
Nº8: Niveles de intervenciones prioritarias	210
Nº9: Intervenciones prioritarias en la movilidad en los nodos seleccionados	210
Nº 10: Sugerencias de los observadores directos para mejorar la seguridad vial en los nodos	220

Introducción

Reconociendo que la movilidad cotidiana en Resistencia, Chaco, se desenvuelve en un marco geográfico donde el contexto general muestra una tendencia a la pérdida de solidaridad, desprotección, falta de acción tutelar efectiva e incumplimiento de las normativas vigentes, se cree conveniente exhortar a las autoridades para que la toma de decisiones esté focalizada en políticas públicas locales que apunten hacia una organización espacial planificada y en función de las problemáticas detectadas. (Rey, 2008). En términos generales, esa fue la situación diagnosticada a fines de los años 90, y expuesta en el año 2001 en instancias de la elaboración personal de la Tesis de Maestría con el título: *“Las condiciones ambientales de la vida urbana. El tránsito como generador de riesgo de accidentes en la ciudad de Resistencia.* Facultad de Arquitectura y Urbanismo, UNNE.

Transcurrido el tiempo desde aquel escrito y fruto de los cursos de Postgrados, dentro de la Carrera de Doctorado en Geografía de la Facultad de Humanidades, UNNE, se logró producir una serie de investigaciones mediante la incorporación de innovadores aportes teóricos, la utilización de procedimientos metodológicos de vanguardia y el apoyo de los avances tecnológicos propios de la Geografía (entre ellos, los SIG).

Teniendo en cuenta lo precedentemente expuesto y, como miembro componente del Instituto de Geografía de la Facultad de Humanidades, UNNE, es oportuno señalar la incorporación de estudios con enfoques referidos a vulnerabilidad y planificación territorial, en esta tesis vinculados con las condiciones ambientales de la movilidad cotidiana urbana, específicamente, en particular las que inducen a ocasionar conflictos en la vía pública, y generan situaciones de riesgo psicofísicas en la población durante su circulación en la ciudad de Resistencia, capital de la Provincia del Chaco, Argentina.

Las consideraciones que se contemplan en los capítulos del cuerpo de este trabajo escrito responden a:

- Circunscribir la temática en el contexto actual: *Capítulo I: “La movilidad cotidiana en el ámbito urbano”* (Abarca 23 páginas).

- Combinar instrumentos analíticos, algunos de los cuales fueron adoptados, otros adaptados, creados y puestos a prueba en la tesis de Maestría (2001), pero ahora con el aporte de la metodología cualitativa y la incorporación de otras herramientas como la utilización de los SIG, tal como se expone en el *Capítulo II: “Las cuestiones teóricas y metodológicas para abordar un estudio sobre movilidad urbana”* (Comprende 80 páginas donde se justifican y fundamentan procedimientos para la captura de datos y su tratamiento, bajo resguardo de criterios de confiabilidad y validez).

- Reflejar las condiciones de la movilidad cotidiana en Resistencia, en el marco de su complejidad. Vale decir, el “como” se produce la movilidad local en los nodos seleccionados, dando cuenta de los hechos desencadenantes producto de la intrincada trama de interrelaciones que se producen en cada uno de micro territorios urbanos estudiados: *Capítulo III. “El estado de sus componentes de la movilidad cotidiana en Resistencia, Chaco, en el contexto de la Configuración territorial de la red vial urbana”* (Abarca 89 páginas).

Por último, en el *Capítulo IV: “Propuestas de intervenciones integrales para optimizar la movilidad urbana”* (de 45 páginas), se exponen lineamientos sugerentes para una planificación integral de los nodos, amparadas en principios directrices como accesibilidad, comunicación, equidad, justicia espacial y la participación ciudadana.

Esto último, como producto de una acción colaborativa de actores sociales usuarios de la vía pública, los referentes sociales y los funcionarios gubernamentales, atendiendo a una concepción más acabada de lo que significa la construcción del conocimiento en ámbitos académicos de gestión pública estatal.

Se diagnosticó el estado de situación de intersecciones (nodos) seleccionadas de la red vial, centrandolo en fundamentos rectores vinculados con las normativas vigentes, la accesibilidad, la comunicación, la equidad y la justicia territorial de los entornos objeto de análisis, así como de las personas que hacen uso de esos lugares. Como propuesta de planificación se presentan modelos de estado óptimo de los nodos, demostrando en qué medida, lo diagnosticado se acerca o se aleja de principios rectores enunciados con anterioridad. Es prioritario que los responsables de la administración y gestión del territorio, junto con los referentes comunitarios, garanticen a los ciudadanos la máxima seguridad posible durante su movilidad en la vía pública. En contraparte, se espera que los ciudadanos, respeten las normas, puesto que en ellas subyacen medidas de protección para sí y para con el otro. De esta manera, trabajando mancomunadamente se contribuiría a producir los cambios necesarios para una convivencia pacífica en un ambiente equilibrado y armónico, propendiendo a mejorar la calidad de vida de todos sus habitantes.

Planificar las intervenciones micro espaciales para optimizar la movilidad cotidiana

Los alcances logrados dan un estado de diagnóstico de las condiciones físico materiales en distintos sitios de la ciudad de Resistencia, producto de la combinación de la multiplicidad de factores intervinientes, tales como los componentes del estado de la seguridad vial, las acciones humanas durante los desplazamientos cotidianos y las peculiaridades del entorno físico material de la red vial. A la vez, se delinean medidas de mitigación tendientes a la prevención de los riesgos en la vía pública que podrían ser de interés municipal, como para el área educativa y de salud provincial, intentando de este modo, contribuir al desarrollo local de la comunidad. Esta última medida, a partir de la participación ciudadana usuarios de la vía pública y de los planificadores. Por

último, se esbozan propuestas sobre líneas prioritarias para planificar las intervenciones en los nodos, con el objeto de optimizar la movilidad cotidiana en la ciudad de Resistencia. Desde una perspectiva integral, se presentan escenarios territoriales deseados a partir de la situación actual de nodos seleccionados a tal fin, partiendo desde el micro centro, pasando por el macro centro¹, hasta llegar al área periférica Oeste de la ciudad de Resistencia.

A partir de los objetivos generales propuestos:

1. Se diagnosticó el estado actual de la movilidad cotidiana en sitios seleccionados de Resistencia sobre parámetros avalados en principios directrices (accesibilidad al medio físico material de la vía pública por parte de los sujetos usuarios de la misma, equipamiento referidos a la comunicación, equidad, justicia territorial y seguridad vial).

2. Se logró recrear modelos de optimización, referidos a las condiciones físicas materiales y de las acciones manifiestas de los sujetos usuarios en aquellos sitios seleccionados de la ciudad de Resistencia, teniendo en cuenta parámetros precedentemente enunciados.

3. Se tradujeron los emergentes socioculturales² que permitieron brindar lineamientos relacionados con la planificación de los nodos, como una puesta en práctica de una acción colaborativa y solidaria entre ciudadanos y decisores. Acción estratégica orientada a fomentar la participación ciudadana conjunta para el logro de un desarrollo local equilibrado, armonioso y de carácter democrático.

Se brinda una serie de propuestas de mitigación para los nodos (intersecciones de la red vial urbana) en dos sentidos, una orientada a la planificación, ordenamiento y organización territorial y otra, destinada al ámbito educativo y/o salud, como herramientas para iniciar un proceso de concientización sobre educación para la seguridad vial, propendiendo a una óptima sustentabilidad ambiental urbana local.

¹Como generadores de los principales flujos de movilidad, donde se evidencian áreas cada vez más alejadas y distantes, tanto en distancias reales, como en equipamiento, en servicios, en definitiva en accesibilidad y seguridad vial.

² Teniendo en cuenta la opinión de la población entrevistada.



Celmira Esther Rey