



UNIVERSIDAD NACIONAL DE SAN MARTÍN

FACULTAD DE CIENCIAS POLÍTICAS

MAESTRIA EN GOBIERNO Y ECONOMIA POLITICA

ESCUELA DE GOBIERNO DE LA PROVINCIA DEL CHACO

TESIS PARA LA OBTENCIÓN DEL TÍTULO DE MAGÍSTER:
**Un recorrido analítico por las Ordenanzas Municipales, entre los años
2005 y 2017, referidas a siniestros viales y Seguridad Vial en la ciudad
de Resistencia, en el marco del área metropolitana.**

TESISTA: LAURA ALICIA BALBIS

DIRECTOR: Dr. Mgter. MARIO FRANCISCO NAVARRO

CO-DIRECTORA: Dra. Mgter. CELMIRA ESTHER REY

Chaco - Argentina

Año 2018

CONTENIDO

PRIMERA PARTE	4
I. INTRODUCCIÓN	4
I.1. De las Políticas Públicas	8
I.2. Marco teórico del ciclo de las políticas públicas.	9
I.2.1. De las ordenanzas municipales y su vínculo con las políticas públicas.....	12
II. LA INVESTIGACIÓN: CUESTIONES METODOLÓGICAS	14
II.1. Objetivo general	14
II.2. Objetivos específicos.....	14
II.3. Cuestiones metodológicas para abordar un estudio sobre tránsito y seguridad vial.....	14
II.3.1. Conceptos relacionados con tránsito y seguridad vial.....	14
II.3.2. Las ordenanzas de tránsito y seguridad vial del Municipio de Resistencia y su conexión con el área Metropolitana.....	15
II.3.3. Pasos metodológicos.	16
II.4. El área de estudio	19
II.5. Fundamentación de la selección del área de estudio.	20
III. LA INVESTIGACIÓN: CUESTIONES CONCEPTUALES	21
III.1. Abordajes teóricos – conceptuales	22
III.2. Diversidad de enfoques de los siniestros viales	24
III.3. Evolución conceptual	26
III.3.1. Giro del término tránsito al concepto de movilidad.....	26
III.3.2. Giro del término riesgo al concepto de vulnerabilidad	29
III.4. Los siniestros viales como fenómeno complejo.....	30
SEGUNDA PARTE.....	35
IV. MARCO LEGAL.....	35
IV.1. Marco legal en la Argentina.....	35
IV.2. Marco legal en la provincia del Chaco.....	37
IV.3. La población en el AMGR.....	38

IV.4. Cronología de las ordenanzas del Municipio de Resistencia, referidas a tránsito y seguridad vial, entre los años 1984 a 2017.....	39
V. ACCIONES DE GOBIERNO	45
V.1. Las opiniones de los entrevistados	45
V.2. Educación y seguridad vial	47
V.3. Competencia de la autoridad jurisdiccional en materia de tránsito y sus conflictos.	52
VI. SINIESTROS VIALES Y SEGURIDAD VIAL EN RESISTENCIA Y SU CONTEXTO METROPOLITANO DE LA PROVINCIA DEL CHACO.....	56
VI.1. Siniestros viales a nivel provincial	56
VI.2. De la seguridad vial y los siniestros viales en Resistencia, en el contexto territorial del AMGR.....	59
VI.3. Datos aportados por el Hospital Julio C. Perrando	60
VI.4. Datos aportados por la Policía de la provincia del Chaco.....	63
VI.5. Datos aportados por los Municipios que comprenden el AMGR	65
VI.6. Datos aportados por el Municipio de Resistencia, en lo relativo a Infraestructura vial.....	68
VI.7. Datos aportados por el Poder Judicial de la provincia del Chaco	73
VI.8. Datos aportados por el Instituto Nacional de Estadística y Censo (INDEC)	75
CONSIDERACIONES FINALES	76
BIBLIOGRAFIA	82

PRIMERA PARTE

I. INTRODUCCIÓN

El presente estudio se circunscribe a las ordenanzas sancionadas por el Concejo Municipal de la ciudad de Resistencia, particularmente focalizadas desde el año 2005 hasta el año 2017, aquellas que establecen implementar acciones relativas al tránsito y seguridad vial, orientadas a disminuir la cantidad de siniestros viales ocurridos en la vía pública, es en ese marco, donde la política pública interviene y juega un rol importante. Todo ello, sin alejar la mirada hacia las demás localidades cercanas a la ciudad capital en el área geográfica denomina el Área Metropolitana o el Gran Resistencia (en adelante AMGR), compuesta por Resistencia, Barranqueras, Fontana y Puerto Vilelas, dentro del Departamento San Fernando, Chaco, Argentina.

La investigación tiene como pregunta central ¿Existen políticas públicas generadas por el Municipio de Resistencia relacionadas con los siniestros viales?

Para encontrar posibles respuestas a esta pregunta, se analiza detallada y cronológicamente las ordenanzas del municipio de Resistencia, relativas a tránsito y seguridad vial; también se tienen presente todos los datos, documentos estadísticos, informes y entrevistas brindados por las otras áreas del municipio capitalino, por el Hospital Julio C. Perrando, por la Policía de la Provincia, por el Poder Judicial del Chaco, por el INDEC, y por los informes detallados de la cantidad de vehículos patentados que posee cada uno de los municipios que comprende el AMGR. Todos los elementos mencionados guardan relación entre sí y conducen a responder la pregunta de investigación.

En el siniestro vial, interactúan diversos factores; el factor humano, comprende a las personas involucradas en el hecho, sea en su rol de peatón, conductor o acompañante; el factor vehicular se refiere a los vehículos que circulan por la vía pública, sean estos a motor, pedal o tracción a sangre; finalmente el factor ambiental o del estado de la vía, referido a la calle, avenida con su respectiva vereda. De lo que surge que los siniestros viales son aquellos hechos ocurridos en la vía pública, en los cuales pueden intervenir automóviles, motocicletas, bicicletas, camiones, colectivos, carros y peatones, sea en forma individual o en diferentes combinaciones posibles. Muchos de los cuales son causados por otros factores, tales como conducir a alta velocidad o bajo la influencia del alcohol, no utilizar el cinturón de seguridad, no usar sillas de seguridad para niños, conducir y no

prestar la debida atención hacia los usuarios vulnerables, como los ciclistas, una infraestructura vial insegura, falta de semáforos e iluminación y señalización, inclusive circulación de animales, condiciones meteorológicas, etc.

En primer lugar, y teniendo en cuenta los factores enunciados, las ordenanzas municipales, en el marco legal de su contenido, tienen presente al factor humano, a través de la educación por ejemplo; al factor ambiental, puesto que el estado de la vía pública, calzada y vereda es responsabilidad del municipio, y esta última, en forma conjunta con los frentistas; y al factor vehicular, en virtud de su regulación en cuanto a las condiciones de velocidades máximas de circulación vehicular según tipo de vía, por ejemplo.

Con lo cual, analizar la problemática de la movilidad y los siniestros viales desde la perspectiva de las ordenanzas municipales, es factible, dado su carácter ordenador, y tal como lo expresa Rey (2015), se sugiere que las normativas deben buscar la adecuación a los términos planteados por Milton Santos (2000), en cuanto a la sujeción a las reglas. Sirva como ejemplo aquellas que aluden al diseño vial y su funcionamiento, destinadas a regular los procesos productivos, la circulación de los resultados, el proceso contable, pero también la planificación y la previsión de todas esas etapas.

En segundo lugar, se cree necesario realizar el presente trabajo de investigación, atento a que los siniestros viales son temas que inquietan tanto a los decisores de la política pública como a la comunidad. Con relación al Estado, es quien formula este tipo de política para impactar sobre la realidad social; es en ese contexto, que en el año 2004 el gobierno Nacional puso en marcha el Plan Estratégico Nacional, con el objeto de crear un país integrado, equilibrado, sustentable y socialmente justo. Es en ese Plan, donde se plasma “la necesidad de la planificación y el ordenamiento del territorio como base del desarrollo socioeconómico, que coloca la problemática territorial en la agenda gubernamental de todos los niveles del Estado Argentino”. (REY, 2015). La autora, señala con relación al sistema vial, que el mismo “está compuesto por una red que alcanza alrededor de los 500.000 km, de los cuales 400.000 km son caminos municipales, 195.695 km provinciales y 38.800 km nacionales. Alrededor de 70.000 km de estos caminos - fundamentalmente rutas nacionales, están pavimentadas, siendo la edad promedio de gran parte de ellos de 25 a 30 años. Un porcentaje importante de esta red vial presenta condiciones de intransitabilidad...”. (REY, 2015).

En este contexto, la inversión en infraestructura brinda a las economías locales un panorama alentador, atento a que el correcto estado de las redes viales permite el flujo de

personas (peatón, conductor, pasajero) y vehículos de un lugar a otro, las cuales deberán estar diseñadas en condiciones de transitabilidad, situación que en la realidad no sucede. Caso contrario, el mal estado de las redes viales, implica un obstáculo al desarrollo de las economías locales.

Por su parte, la provincia del Chaco en el año 2011 da a conocer el Plan Estratégico Provincial, a fin de obtener un territorio equilibrado, favoreciendo el desarrollo económico, con objetivo de “realizar estrategias que permitan incidir en los procesos de desarrollo territorial de la provincia y sus municipios a partir de un enfoque integral, sostenible y equitativo. Y además, recuperar la capacidad de decisión local en los procesos de desarrollo fortaleciendo el rol de las entidades públicas y privadas”. (REY, 2015).

En tanto, en el año 2011 el municipio de Resistencia montado en una fuerte publicidad, lanza una propuesta de Plan de Desarrollo Estratégico denominada “Resistencia 2020”, se refería a una serie de intenciones relacionadas con la infraestructura y servicios para el ejido comunal.

Con relación a los Planes Estratégicos Nacional, Provincial y Municipal, son de importancia por ser programas, proyectos y actuaciones a desarrollar que repercuten de diferente manera dentro del territorio y consecuentemente, es allí donde la viabilidad en términos de circulación puede ser favorecida en tanto implementación y ejecución de las políticas públicas. Caso contrario, podría quedar postergada o marginada de sus beneficios.

En tercer lugar, la pregunta de investigación cobra relevancia por motivos personales, ya que un familiar fue víctima de un siniestro vial, donde perdió la vida. Por lo tanto, se argumenta por partida triple la necesidad de abordar esta temática, en virtud de intentar elucidar las múltiples implicancias que conllevan la temática en cuestión, y en particular aquellas relacionadas con la cotidianeidad de vida de los seres humanos.

Finalmente, cabe señalar que el presente trabajo de investigación está dividido en dos partes, en la parte primera se encuentra el capítulo primero con la Introducción, donde se aborda el marco teórico del ciclo de las políticas públicas; y el vínculo que existente entre las ordenanzas municipales y las políticas públicas; en el capítulo segundo se enuncian los objetivos generales y específicos que se persigue; seguidamente, se trata sobre las cuestiones metodológicas para abordar un estudio sobre tránsito y seguridad vial, se analizan detalladamente las ordenanzas relativas a tránsito y seguridad vial del Municipio de Resistencia y su vinculación con el área metropolitana, seguidamente se indica los pasos metodológicos realizados en la presente tesis, como así el área de estudio y la

fundamentación de su elección; también se abordan los conceptos teóricos con los diferentes enfoque de los siniestros viales, se analiza la evolución terminológica de conceptos significativos para el presente trabajo, como por ejemplo, se señala el paso del concepto tránsito al de movilidad y de riesgo al de vulnerabilidad, para concluir con el circuito que gira en torno a los siniestros viales, tales como el judicial, social y sanitario, donde se los se analizan los hechos planteados precedentemente, desde la perspectiva de “fenómenos complejos”.

En la parte segunda, se encuentra el capítulo cuarto, relativo al marco legal que impera a nivel nacional y provincial en materia de tránsito, educación y seguridad vial, y específicamente las referidas a la de menor jerarquía de acuerdo a nuestro ordenamiento jurídico, representadas en las ordenanzas municipales. Particularmente con estas últimas se trabajó en identificar, seleccionar e interpretar las cuarenta y seis normativas referidas a tránsito urbano y seguridad vial del Municipio de Resistencia, aunque exiguas en su número (teniendo en cuenta el período analizado 1984-2017), resultan significativas para iniciar un análisis respecto de su cumplimiento o no, específicamente en relación con los comportamientos asumidos por los usuarios durante su desplazamiento cotidiano, en exposición al riesgo de sufrir lesiones por siniestros viales. El capítulo quinto, se refiere a las acciones del gobierno municipal de la ciudad de Resistencia, pero antes de entrar de lleno se deja plasmado en principio sobre las distintas entrevistas realizadas a un Concejal de Resistencia, Un médico de salud pública, al Director de Tránsito de la Municipalidad y a usuarios de moto y automóvil, para concluir con el análisis de la competencia que poseen los inspectores de tránsito y la policía caminera dentro del ejido municipal de Resistencia, en cuanto a la aplicación de multas y secuestros de rodados (automóviles y motos en general).

Finalmente, en el capítulo sexto, se estudian los datos estadísticos proporcionados por el Hospital Julio C. Perrando de la provincia del Chaco, los municipios del AMGR, como por ejemplo datos del parque el parque automotor, también sobre datos estadísticos de siniestros viales, según el tipo de lesión, en la provincia del Chaco y en el AMGR, los cuales fueron suministrados por la Subsecretaría de Seguridad Pública y Planificación, dependiente del Ministerio de Seguridad del Chaco y por la División de Estadísticas Policiales - Dirección de gabinete de la Policía del Chaco, dichos casos comprenden a las colisiones (sin víctimas), heridos graves, leves y muertes en siniestros viales; se muestra y analiza la evolución temporal de los mismos (variación porcentual entre dos periodos),

concluyendo que a nivel provincial y AMGR, sólo disminuyeron los siniestros viales con colisiones (sin víctimas), y aumentaron en los restantes casos citados. Por otra parte, se suma la información relativa a obras de infraestructura vial ejecutadas por el municipio capitalino entre el periodo 2005-2017, para continuar con el análisis de propuestas de educación vial de educación vial ejecutado por el Concejo Municipal de Resistencia en establecimientos escolares.

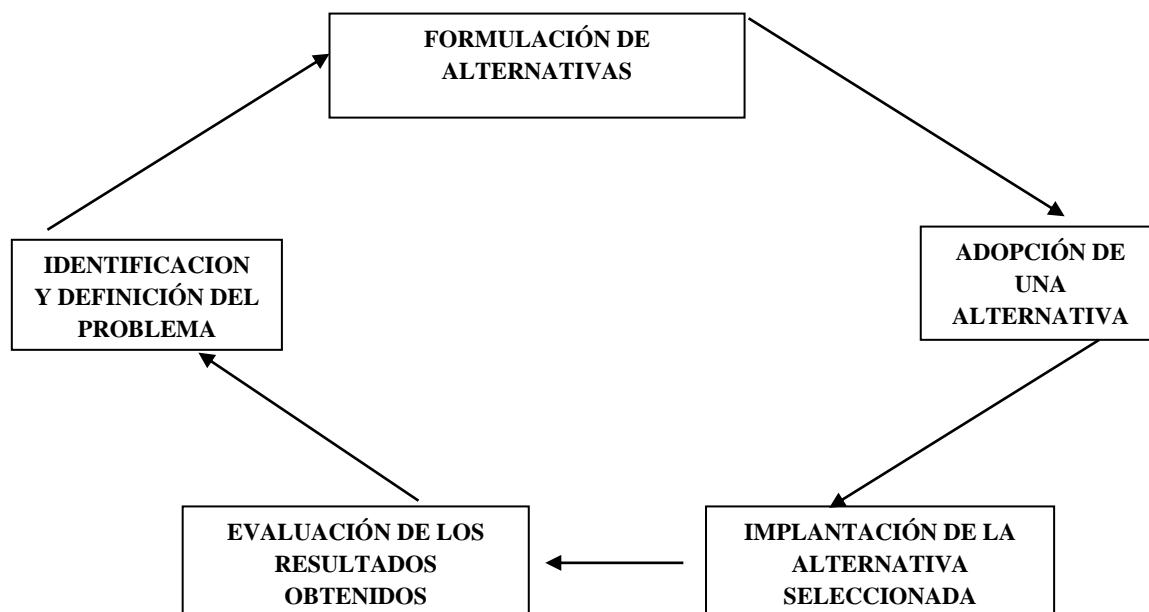
En definitiva, es aspiración de este trabajo de investigación, contribuir con la necesidad de conciliar normativas con su efectivo cumplimiento, en virtud de salvaguardar uno de los valores más preciados que tienen los seres humanos, la vida.

I.1. De las Políticas Públicas

Se entiende por políticas públicas al “conjunto de objetivos, decisiones y acciones que lleva a cabo un gobierno para solucionar los problemas que en un momento determinado los ciudadanos y el propio gobierno consideran prioritarios”. (TAMAYO SÁENZ, 1997:2)

Es importante mirar a las políticas públicas de forma concatenada, relacionadas con otras políticas; el proceso en el que se desenvuelven conforman el ciclo de fases o etapas que las conforman, ellas son, la Identificación del problema; Formulación de alternativas de solución; Adopción de una alternativa; Implementación de la alternativa seleccionada y Evaluación de los resultados. A continuación se explicará cada una de ellas.

FIGURA Nº 1. EL CICLO DE LAS POLITICAS PÚBLICAS



FUENTE: El análisis de las políticas públicas por Manuel Tamayo Sáenz.

I.2. Marco teórico del ciclo de las políticas públicas.

En un primer momento, se aborda sucintamente el marco teórico relativo al ciclo de las políticas públicas, es decir, a las secuencias de las etapas que constituyen su conformación, a fin de articular con el objeto de estudio de la presente tesis.

Aquí se hará referencia de manera diferenciada a las etapas que conforman el proceso de constitución de la política pública, sin embargo en la realidad cada una de ellas se superpone y entremezclan. Comenzando con la primera fase del ciclo de las políticas públicas: a) Identificación y Definición del problema, es la primera tarea del gestor de la política, el cual cuenta con recursos de poder, consiste en “identificar a los actores con algún tipo de intereses en el problema y reconstruir sus definiciones, la forma en que ven el problema. Desde este punto de vista, la identificación del problema es una cuestión política”. (BAÑON, 1997:5) Se sostiene que no cualquier situación no querida o deseada por miembros de una comunidad se convierte en problema; es por ello que la identificación del mismo por los actores sociales con recursos de poder es crucial, para luego incluir al problema en la agenda pública. En ese sentido “la definición del problema no debe incluir una solución implícita que se nos escape por un descuido semántico. Hay que limitar la definición del problema a una mera descripción y dejar abierta la búsqueda de soluciones”. (BARDACH, 1998:22). Cuando se opta por una definición del problema, también se analiza a quién beneficia, perjudica y en qué medida.

La segunda etapa, b) Formulación de alternativas de solución, comprende: “el establecimiento de las metas y objetivos a alcanzar, la detección y generación de los posibles caminos -alternativas- para llegar a los objetivos, la valoración y comparación de los impactos de sus vías alternativas y, finalmente, la selección de una opción o combinación posible de ellas”. (TAMAYO SÁENZ, 1997: 9)

Cabe mencionar, que no existe consenso respecto a cuál es el método más adecuado para lograr resultados efectivos en la toma de decisiones a nivel gubernamental. Entre los enfoques teóricos, se tendrá en cuenta al racionalista, el incrementalista y la exploración mixta o combinada.

La concepción racionalista, señala que en principio es necesario establecer metas y objetivos a lograr con la política pública, los cuales deben estar ordenados por su

importancia. Aquí se establece alternativas para lograr los objetivos, valorar los efectos de cada una de las alternativas y antes de elegir la mejor decisión (no cualquiera), comparar y relacionar los objetivos, las alternativas y sus efectos.

Como lo postulado por la Concepción racionalista no era posible aplicarlo en la realidad, el mismo Simon creó el modelo de racionalidad limitada de adopción de decisiones, aquí, a diferencia del anterior, en la elaboración de las políticas públicas el decisor, dentro del conjunto de alternativas exploradas, se detiene en la primera solución que cree él y los demás que es satisfactoria, en otras palabras no busca lo mejor o lo más óptimo.

Por otra parte, aparece la concepción incrementalista, que difiere sustancialmente de la anterior, se “argumenta que las decisiones sobre políticas son, ante todo, pragmáticas, no se basan en relaciones causales bien estudiadas, ni en cálculos exhaustivos de costes y beneficios, sino en el método de las aproximaciones sucesivas y limitadas. Dicho con claridad, el decisor sólo toma en consideración aquellas alternativas que difieren muy poco de las políticas que ya se llevan a cabo, rechazando las demás, y analiza sólo los aspectos en que la opción nueva y sus consecuencias difieren de la situación actual, obviando el resto”. (TAMAYO SÁENZ, 1997:12)

Es decir, que se compara las opciones que se parecen a las políticas pasadas, de esta manera se evalúan sus impactos, costes y beneficios, y cuando los resultados de las políticas son adversos (desocupación, inflación, etc.) se adoptan medidas totalmente nuevas.

Por último, está la tercer concepción, denominada de la exploración mixta o combinada de la elaboración de las políticas, que toma elementos de los dos modelos anteriores, señala que “la racionalidad, por imperfecta que sea, debe utilizarse para las grandes decisiones de las políticas, para determinar la orientación estratégica que el incrementalismo no puede, y, la adaptación y el ajuste, para adecuar la decisión a las capacidades organizativas reales y los determinantes políticos presentes”. (TAMAYO SÁENZ, 1997:13)

Lo que conlleva a pensar, que para la adopción de una alternativa, es necesario comparar las alternativas de solución, elegir entre ellas, contando con las alternativas adecuadas y teniendo presente el objetivo previamente definido, para el logro del mismo.

Se torna preciso mencionar las opciones de política que podrían ayudar a mitigar el problema del presente trabajo investigación, ellos son, las normas regulatorias, educación

vial y la utilización de los medios de comunicación para difusión la importancia de la prevención de los siniestros viales, los cuales son considerados a lo largo de esta tesis.

Entre los diversos modelos analíticos sobre la c) implantación de las políticas públicas, aquí se pone en marcha y se ejecutan las acciones necesarias para obtener los objetivos planteados, el cual implica preguntarse cómo se hace y cuanto cuesta. Se destacan cuatro modelos analíticos, en primer lugar la implantación como puesta en marcha. El modelo *top-down*. En segundo lugar, la implantación como proceso de interacción entre las condiciones iniciales y los resultados esperados. En tercer lugar, la implantación como proceso de ensamblaje y en cuarto lugar, La implantación desde abajo. El modelo *bottom-up*.

Comenzando con el modelo *Top-down* o de arriba abajo, las decisiones vienen de la esfera política, quedando para la esfera administrativa la puesta en marcha de la misma. En este modelo, la calidad de la decisión es fundamental, de una decisión correcta depende que la política logre sus objetivos. Posteriormente, se comenzó a pensar que no era así.

La postura que sostiene la implantación como proceso de interacción entre las condiciones iniciales y los resultados esperados, señala que:

“la implantación es un proceso que debe tenerse en cuenta en la fase de la formulación, determinando entonces cuál de los dos posibles caminos -diseños de implantación- reduce, en mayor medida, los efectos perverso de la gestión conjunta -retrasos, desviación del plan inicial, imposibilidad de llegar a acuerdos y paralización del programa- y presenta una menor complejidad, incrementando las posibilidades de que ocurra esa relación causal entre las condiciones iniciales y los resultados esperados”. (TAMAYO SÁENZ, 1997:15)

Desde este punto de vista, se entiende a la implantación de políticas públicas no como un momento, sino como un proceso de interacción entre los objetivos y los resultados, en el cual se adoptan numerosas decisiones.

Con relación, a la implantación como proceso de ensamblaje, sostiene que la implantación:

“es una sucesión de movimientos -juegos- entre actores, para decidir en qué condiciones entregarán los recursos -los elementos que componen el programa- que controlan. Desde este punto de vista la decisión inicial -mandato legal- no es más que el pistolazo que marca el inicio del juego; a partir de ese instante lo jugadores -los actores participantes- intentarán todo tipo de estrategia para conseguir que la política a implementar maximice sus propios intereses y minimice el nivel de sus contribuciones, liberando recursos para otros juegos -

otros procesos de implementación”. (TAMAYO SÁENZ, 1997:16)

Finalmente, la implantación desde abajo-arriba o modelo bottom-up, sostiene que una vez adoptada la decisión, esta es ejecutada por empleados públicos, muchas veces que trabajan en oficinas públicas, siendo que estos no han intervenido en el proceso de formación de la política pública.

Con respecto a la d) Evaluación de los resultados, “es la última fase del proceso de la política pública y, puesto que el proceso es cíclico es también la primera. El análisis de los resultados conducen a una revisión del estado del problema que puede dar lugar a una nueva política, a la continuación de la existente o a la terminación de la misma”. (TAMAYO SÁENZ, 1997:18)

En definitiva, la evaluación pretende producir información que sea útil para cada fase de la política pública.

I.2.1. De las ordenanzas municipales y su vínculo con las políticas públicas

El Departamento Legislativo Municipal de Resistencia, está representado por once concejales; los cuales se expiden por medio de ordenanzas, ellos conforman una parte del gobierno municipal, la otra es el Departamento Ejecutivo, integrado por el Intendente.

Cada uno de los ediles, al igual que el Jefe Comunal, tienen la función de presentar proyectos de ordenanzas para ser tratados en la sesión que corresponda, ahora bien, estos proyectos de ordenanzas surgen como consecuencia de observar que en la comunidad existe un problema, que en el caso particular, se refiere al conflictos en el tránsito dentro de la ciudad, el cual es tomado como importante y deciden actuar sobre él.

Asimismo, la participación ciudadana es fundamental y en determinadas oportunidades se torna de carácter obligatorio, por ello se convocan a los ciudadanos a participar de audiencias públicas, con el objeto de escuchar las opiniones de cada sector interesado e involucrado en el tema; a los que hacen uso de la palabra se le otorga un lapso de tiempo para escuchar su planteo, lo cual es registrado en versión taquigráfica.

Posteriormente, una vez aprobada la ordenanza, en la cual está plasmado e identificado el problema, y con el objeto de paliarlo se establecen políticas referentes a tránsito y seguridad vial.

El proyecto de ordenanza, así denominado en un primer momento, luego de su análisis y tratamiento puede ser sancionado o rechazado por el cuerpo legislativo

municipal. En el caso de ser aprobado, el instrumento emanado de autoridad pública, con la firma del Presidente y Secretaria del Concejo Municipal es elevado al Intendente. Ello surge del Reglamento Interno del Concejo Municipal, específicamente del Art. 117º), el cual reza: “Una vez sancionado el texto original del proyecto de Ordenanza, la Presidencia del Concejo adoptará los recaudos necesarios a fin de notificar de su contenido al Señor Intendente dentro de los dos (2) días hábiles inmediatos siguientes a su sanción, para su promulgación y publicación en el Boletín Oficial Provincial...”. Una vez promulgado y publicado el contenido, el instrumento entra en vigencia y rige su cumplimiento para todos los habitantes y transeúntes de la ciudad, en otras palabras, rige la puesta en marcha para su ejecución. Cabe mencionar, que las 46 (cuarenta y seis) ordenanzas referidas a tránsito y seguridad vial que se encuentran en vigencia en el Municipio de Resistencia, fueron oportunamente analizadas en el presente trabajo, detallándose el contenido específico de cada una, el cual puede hallarse en el Capítulo IV.4. Cronología de las ordenanzas del municipio de Resistencia.

II. LA INVESTIGACIÓN: CUESTIONES METODOLÓGICAS

II.1. Objetivo general

El presente trabajo de investigación tiene como objetivo primordial analizar aquellas políticas públicas, traducidas en las Ordenanzas emanadas del Municipio de la ciudad de Resistencia, que están referidas a tránsito y seguridad vial, durante el período 2005 - 2017.

II.2. Objetivos específicos

Consecuentemente, se pretende:

- Identificar normativas referidas al tránsito urbano, obras relativas a infraestructura vial, fomento de la educación vial y controles ejecutados por el municipio de Resistencia;
- Relacionar las ordenanzas municipales de la ciudad de Resistencia con los siniestros viales, a fin de extraer algunas consideraciones respecto de su incidencia.
- Evaluar acciones ejecutadas por el órgano municipal teniendo en cuenta aspectos mencionados en el punto anterior, así como su correlación con los siniestros viales.
- Sugerir acciones para la formulación de ordenanzas relacionadas con el tema en cuestión.

II.3. Cuestiones metodológicas para abordar un estudio sobre tránsito y seguridad vial.

En el presente apartado se expone las cuestiones metodológicas para abordar un estudio sobre tránsito y seguridad vial vinculado con las ordenanzas del Municipio de Resistencia, en el marco del AMGR, enfocando la mirada desde la óptica cuanti - cualitativo de la investigación, con los pasos metodológicos correspondientes.

II.3.1. Conceptos relacionados con tránsito y seguridad vial.

El Diccionario de la Lengua Española (RAE), en una de sus acepciones, sostiene por siniestro a un “suceso que produce un daño o una pérdida material considerable”. Es decir, que adoptando ciertas precauciones el evento dañoso se puede prevenir.

En dicho suceso, interactúan tres factores; el factor humano, comprende a las personas involucradas en el hecho, sea en su rol de peatón, conductor o acompañante; el factor vehicular se refiere a los vehículos que circulan por la vía pública, sean estos a motor o a pedal; finalmente el factor ambiental o del estado de la vía, referido a la calle o avenida. De lo que surge que los siniestros viales son aquellos ocurridos en la vía pública,

en los cuales pueden intervenir automóviles, motocicletas, bicicletas, camiones, colectivos, carros y peatones, sea en forma individual o en diferentes combinaciones posibles. Muchos de los cuales son causados por otros factores, tales como conducir a alta velocidad o bajo la influencia del alcohol, no utilizar el cinturón de seguridad, no usar sillas de seguridad para niños, conducir y no prestar la debida atención hacia los usuarios vulnerables, como los ciclistas, una infraestructura vial insegura, falta de semáforos e iluminación y señalización, inclusive circulación de animales, condiciones meteorológicas, etc.

Por otra parte, es oportuno manifestar que se tomó como fecha de inicio de la presente tesis, el 2005, su motivo se funda en que en dicho año la Policía del Chaco, más específicamente la División Estadística, comenzó con la carga de datos sobre siniestros viales en el AMGR. Consecuentemente, es preciso explicar que la presente investigación abarcará hasta el año 2017, atento a que hasta ese fecha se pudo recabar datos estadísticos de distintas fuentes, como ser la Policía de la Provincia, Hospital Julio C. Perrando y el Poder Judicial del Chaco. Es pertinente expresar a pesar de que la información brindada es de importancia para cumplir con los objetivos aquí señalados, no obstante, cabe mencionar que la obtención de los mismos se tornó difícil, principalmente porque no se encuentran cargados en una base de datos temporalmente continua, ni bajo los mismos parámetros, aunque se advierte un lento y relativamente cambio en la organización de los organismos oficiales antes mencionados.

II.3.2. Las ordenanzas de tránsito y seguridad vial del Municipio de Resistencia y su conexión con el área Metropolitana.

Cabe recordar, que el Municipio de Resistencia está compuesto por once Concejales elegidos en forma directa por el pueblo, con las responsabilidades y atribuciones determinadas en la Constitución de la provincia del Chaco (1994), la Carta Orgánica Municipal (2000) y el Reglamento Interno del Concejo Municipal (1999).

La Carta Orgánica Municipal, representa el ejercicio de un aspecto constitucional de la autonomía que detentan los municipios de acuerdo a lo establecido en el art. 123 de la Constitución Nacional (1994).

Asimismo, la Carta Orgánica determina en su art. 16, que “en el ámbito de competencia del Municipio, las personas tienen el deber de cumplir los preceptos establecidos en ella y las normas que en su consecuencia se dicten...”.

La Comuna capitalina, el 23 de octubre de 2012, a través de la Ordenanza N° 10.794 se adhirió a lo establecido en la Ley Provincial N° 6.241, esta última se adhirió a la Ley Nacional de Tránsito y seguridad vial N° 26.363, la cual es modificatoria y ampliatoria de la Ley Nacional de Tránsito N° 24.449, posteriormente analizada.

Una de las tantas ordenanzas sancionadas por el Concejo Municipal, y que rige la obligatoriedad de su cumplimiento para todos los habitantes de la ciudad como para los transeúntes, es la Ordenanza N° 4.407, aprobada el 14 de julio de 1999, la cual se adhirió a la Ley 4.488 y al Decreto complementario N° 1881/98, cabe mencionar que esta última ley establece el Régimen de tránsito y seguridad vial del Chaco.

Es elemental remarcar que si bien el periodo estudiado en el presente trabajo abarca desde el año 2005 a 2017, se considera axial analizar el contenido de las normativas sancionadas con anterioridad a dicho periodo, atento a que las mismas obedecen a conductas que rigen a las personas en materia de conflictos derivados del tránsito y seguridad vial, las cuales se encuentran en vigencia, lo que significa que su aplicación trasciende las fechas señaladas.

II.3.3. Pasos metodológicos.

En la presente investigación se utilizó diferentes procedimientos analíticos e interpretativos; en el mismo sentido con relación a los distintos métodos de recolección de datos, ahora bien, cabe mencionar que se ha seguido los siguientes pasos; en principio se acudió a diversas instituciones oficiales, tales como:

a) Municipio de Resistencia: En primer lugar y con relación a la normativa vigente se procedió a su lectura, identificación, selección, interpretación y análisis detallado de todas las ordenanzas relativas a tránsito y seguridad vial que se encuentran en el Departamento de Notificaciones que depende de la Secretaría del Concejo; posteriormente se organizó la información en un formato de listado y cuadro, donde se representan las 46 ordenanzas referidas a tránsito y seguridad vial y únicamente que tengan vinculación con el objeto de estudio, finalmente, se realizó una breve reseña del contenido de cada una. Por otra parte, con el propósito de saber la cantidad de vehículos patentados en las localidades que comprenden el AMGR, se solicitó personalmente y por escrito a cada municipio un informe, que abarque el periodo 2005 a 2010; cabe señalar que el Municipio de Resistencia brindó dicha información hasta el año 2016. Esta información está volcada en un cuadro, donde se observa el aumento progresivo de vehículos y motovehículos patentados en cada

municipio. En segundo lugar, se recolectó datos sobre las obras de infraestructura vial realizadas por el municipio desde el 2005 a 2017, los cuales fueron observados y analizados.

b) Hospital Julio C. Perrando, específicamente a la Unidad de Epidemiología a la cual se requirió información sobre lesionados en siniestros viales allí asistidos, previa comunicación telefónica y reunión con autoridades del hospital. Los Registros estadísticos que disponía la Unidad de Epidemiología en lo referente a siniestros viales entre los años 2007 a 2009, fueron llevados a cabo por el Dr. Barberis, médico a cargo de la Unidad, quién se ocupó de llevar adelante dicho registro. Tras el fallecimiento del profesional mencionado, la Unidad dejó de registrar ese evento, o lo hizo de manera irregular, el cual fue retomado en el 2015 hasta la fecha. Desde este último año, la residencia de Epidemiología lleva registro de los siniestros viales, en base a los libros de la Unidad Central de Coordinación de Emergencias Médicas (UCCEM) de solicitudes telefónicas de ambulancias por siniestros viales, no solo de Resistencia, sino también, desde el año 2017, de Barraqueras y Fontana.

A finales del año 2017 la Unidad de Epidemiología sufrió un robo, en el cual se sustrajo, entre otras cosas, dos computadoras que contenían todos los trabajos investigativos, de carácter valiosos relacionado al tema de estudio (una de las computadoras era la original, y la otra la de seguridad para back up, por si la primera fallaba), por lo anterior, no se dispone de datos con anterioridad al 2015.

c) Policía de la Provincia, particularmente la División de Estadísticas, otorgó una planilla pormenorizada de la cantidad de siniestros viales (dividido por categorías, por lugar de ocurrencia, por horario de ocurrencia, por modo de producción del hecho) y cantidad de víctimas (diferenciando el lugar y horario de ocurrencia), registrados en el AMGR, entre los años 2005 a 2016. El Registro Provincial de Antecedentes de Tránsito (REPART) otorgó una estadística en la cual figuran las víctimas mortales en el Chaco, desde el año 2005 a 2011, cabe manifestar que los datos no coinciden exactamente con los datos proporcionados por la Subsecretaría de Seguridad y Planificación de la provincia; también el REPART entregó un informe del año 2009 en el cual discrimina la cantidad de lesionados por edad y tipo de sexo.

d) Ministerio de Seguridad del Chaco, específicamente la Subsecretaría de Seguridad y Planificación, otorgó un informe con la totalidad de casos de siniestros viales registrados

en el Chaco desde el 2005 hasta el 2017, distinguiendo en cada año la cantidad de casos donde no hubo víctimas, donde hubo heridos graves, leves y muertes.

e) Secretaría de Superintendencia-Área de Estadística Judicial, perteneciente al Poder Judicial del Chaco, otorgó datos estadísticos de las causas judiciales por accidentes de tránsito de la ciudad de Resistencia, entre los años 2005-2017.

f) INDEC, se ha solicitado vía telefónica y correo electrónico, informe sobre el censo poblacional 2010 a nivel provincial. Dicha información fue analizada y puesta, en lo que se denomina diagrama circular, discriminando porcentualmente al AMGR con respecto al Chaco.

g) Entrevistas: Entrevistas de opinión corta: cuyo propósito es recoger opiniones y juicios de distintos actores comunitarios (concejal, médico de hospital público, director de tránsito del Municipio y usuarios de automóvil y motovehículo), sobre temas de interés permanente relacionados con las condiciones del tránsito en la ciudad de Resistencia. De las 7 entrevistas realizadas, 5 fueron con cuestionario, las restantes sin este, en todas las entrevistas se ha utilizado un grabador, anotador y con posterioridad se desgravó, dicha información fue procesada y sistematizada para su análisis.

Se aplicó la entrevista de opinión corta: cuyo propósito es recoger opiniones y juicios de distintos actores comunitarios (concejal, médico hospital público, director de tránsito del Municipio y usuarios de automóvil y moto), sobre temas de interés permanente relacionados con las condiciones del tránsito en la ciudad de Resistencia.

Las entrevistas estuvieron dirigidas a referentes institucionales responsables de cuestiones relacionadas con la temática de esta tesis, como también a personas que utilizan diferentes medios de transporte, para lo cual fue necesario:

-Construir la guía del contenido de entrevista a partir de preguntas cerradas y abiertas, y para el caso de las preguntas abiertas, se desarrolló un análisis en profundidad empleando metodología cualitativa que admite la posibilidad de identificar códigos emergentes, posibilitando de esta manera caracterizar atributos particulares del objeto de estudio.

-Identificar y solicitar a terceros, la identificación de los referentes institucionales que abordaran cuestiones relacionadas con la temática de esta tesis, con colaboración inestimadas de personas pertenecientes a distintas instituciones gubernamentales.

-Proceder a materializar la entrevista, fijando fecha y horario con cada una de las personas identificadas como referente institucional.

-Desgrabar cada entrevista, tipear en programa informático, realizar su procesamiento y dar lectura de las primeras escuchas obtenidas.

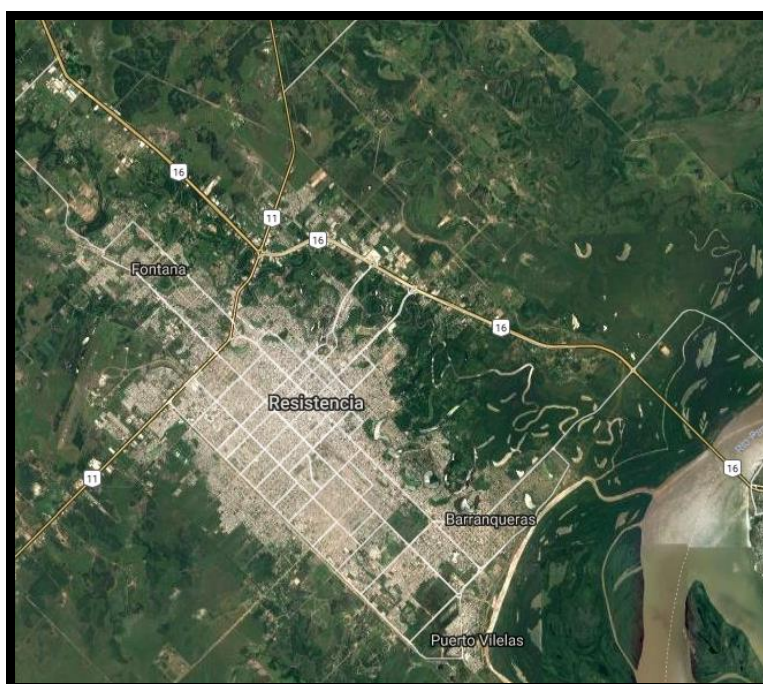
-Describir y analizar la información procesada.

Cabe expresar que el principal problemas que surgió al momento de la recolección de datos estadísticos, fue la falta de sistematización de los mismos durante el periodo de estudio en forma homogénea y digital, situación que se replicó en cada uno de los organismos oficiales; otra peculiaridad hallada fue el hurto de dos computadoras que contenían todos los estudios investigativos realizados por el Área de Epidemiología en el Hospital Perrando, motivo por el cual carecen de la totalidad de la información solicitada. Con relación a la Policía de la provincia, el otorgamiento de la información relativa a siniestros viales fue arduo, debido a su estructura piramidal de funcionamiento. Lo que dejó al descubierto falencias que los organismos poseen.

II.4. El área de estudio

Con relación al ámbito espacial de estudio, el mismo se circunscribe a la ciudad de Resistencia, pero sin perder de vista a las demás localidades vecinas que conforman el AMGR.

Figura N° 2: El área de Estudio. Resistencia dentro del AMGR.



Fuente: Google Maps, 2018

II.5. Fundamentación de la selección del área de estudio.

No es posible estudiar las cuestiones de tránsito y seguridad vial de la ciudad de Resistencia, en forma aislada o separada de las demás localidades que conforman el AMGR, ello tiene su fundamento en que Resistencia actúa como núcleo de atracción y radiación de influencia y a la vez como puente para realizar operaciones de diversas índoles -estudiar, trabajar y recreativas-, es así que la movilidad cotidiana juega un rol fundamental de la vida de las personas en sociedad.

Es interesante destacar que, “por su posición geográfica, la ciudad de Resistencia, capital de la provincia del Chaco, se halla en una situación estratégica privilegiada destinada a ser el centro geopolítico de todo el norte del país. Se ubica en el corredor que une los océanos Pacífico y Atlántico: con Chile y Brasil, a través de su enlace con la Ruta Nacional N° 16, y con Paraguay, pasando por la provincia de Formosa, por medio de la Ruta Nacional N° 11.” (REY, 2015:2)

La ciudad de Resistencia, fue diseñada con criterios urbanísticos de vanguardia, sus calles y avenidas (en dos carriles) son espaciosas, con veredas anchas que permiten una circulación cómoda, aun así, presenta serios problemas en el tránsito vehicular, específicamente en lo relativo al aumento progresivo de los siniestros viales.

III. LA INVESTIGACIÓN: CUESTIONES CONCEPTUALES

En este capítulo se presenta la evolución terminológica de lo que en un primer momento la academia denominó “accidente de tránsito”, términos que en la actualidad no son usados en ese ámbito; los cuales deben ser diferenciados con los de siniestros viales; éstos últimos constituyen el marco general para abordar la problemática de la presente investigación. Seguidamente, se desarrollan los elementos constitutivos de los siniestros viales, sus clasificaciones, los distintos modelos estudiados por diferentes autores, y la línea de pensamiento que sigue este trabajo de investigación; para finalizar con los siniestros viales como fenómeno complejo.

Es así, como el Diccionario de la Lengua Española (RAE) al referirse a la definición de accidente (del latín *accĭdens, -entis*) entiende en una primera acepción, que se trata de un “suceso eventual que altera el orden regular de las cosas”; en una segunda acepción expresa que se trata de un “suceso eventual o acción de que resulta daño involuntario para las personas o las cosas”.

Se señala dos acepciones de la palabra accidentes de tránsito, de ellas surgen el carácter fortuito del suceso, al mencionarse la palabra eventual, es decir casual. Algo casual proviene del azar, de la naturaleza, es un hecho extraordinario, sin responsables directos y sin reconocer la participación del hombre, de esta manera, el suceso no se puede prevenir o evitar, a la inversa de lo que es la causalidad.

Hay una tendencia que se inclina ir dejando a un lado los términos “accidente de tránsito”, hecho que se detecta a nivel académico e investigativo. Es en ese el sentido, que toma su rumbo este trabajo de investigación. El diccionario antes aludido, en su cuarta acepción, define al siniestro como el “suceso que produce un daño o una pérdida material considerable”.

Lo que significa, que cuando un hecho se produce “por obra de la casualidad, se combinaron circunstancias que no se pueden prever ni evitar (según definición de accidente). Diferente es aquel hecho que se produce porque hubo una causa, se produce por causalidad, tuvo un origen, un principio que puede pasar desde un conductor irresponsable que ignora intencionalmente todas las normas de tránsito, hasta el estado de caminos y

rutas mal mantenidas por descuido de los organismos encargados de la manutención. Y aquí podemos referirnos a siniestros... ”¹

A partir de esta noción puede pensarse que el siniestro vial, es un hecho que se encuentra dentro de la esfera de la previsibilidad por parte del hombre, este suceso se produce en la vía pública. Se entiende por tal, al “espacio -en el uso del suelo urbano-, asignado al acceso de personas y vehículos, bajo la denominación de vereda y calzada.” (REY, 1999:13)

Existen diferentes enfoques, vinculados con los siniestros viales; ellos son, el modelo de la causalidad prevalente y el modelo epidemiológico.

III.1. Abordajes teóricos – conceptuales

Es dable señalar que la palabra “accidente describe un suceso eventual, inesperado y generalmente desagradable. El término “accidental”, a su vez significa esencial, casual, contingente, producido por una circunstancia imprevista.” (CARRILLO, 2007: 19)

Dicho vocablo deja entender que tiene consigo un elemento azaroso, fortuito, alejado del dominio del hombre, el cual se encuentra fuera de sus posibilidades, sin responsables directos, perdiendo la certeza de que es posible prevenirlos.

Es clave correr a un lado al elemento azaroso del suceso, para darle una connotación no solo de evitable o previsible, sino también colocar el acento en el sujeto (peatón, conductor, acompañante). De esta manera se reconoce el *status* del individuo en el concepto de siniestro, otorgando relevancia a ese tipo de hecho -previsible y evitable-, alejando la mirada del vehículo en primer lugar, como ha ocurrido en otros momento de la historia en donde todo giraba en torno a él.

Por otra parte, se entiende por tránsito “la utilización de las vías por personas y vehículos, como respuesta a las necesidades de movilidad de los habitantes de una ciudad.” (VIDAL DOMINGUEZ, 1988: 421)

Del párrafo anterior, claramente se desprende lo que en la literatura técnica, se enseña como la triada vial, la misma establece los elementos que forman parte del tránsito, los cuales son en principio el factor humano personalizado por el conductor, peatón o

¹ Disponible en <http://www.edu-via.com.ar/2010/02/08/accidente-siniestro-o-incidente-vial-%C2%BFcual-es-la-definicion-correcta/>

pasajero, el factor vehicular representado por el rodado y el factor ambiental que es la avenida o calle, cabe mencionar la interacción existente entre los mismos.

Es así como “el espacio urbano, entendido como una acción antrópica en el devenir del tiempo, actúa como soporte de un conjunto de relaciones entre los elementos físico - naturales y humano que lo componen.” (REY, 2015: 1) Considerando lo enunciado, cabe señalar que la justicia espacial o territorial es la encargada de luchar por la búsqueda del ejercicio efectivo de ciudadanía en el marco del derecho de una ciudad sustentable, con el desafío de alcanzar metas sociales que permitan vivir con bienestar.

El trasladarse de un lugar a otro, es una práctica social y necesaria que las personas realizan, pero sólo en la vía pública puede darse un siniestro vial, para el cual existe una confluencia de diverso motivos:

“ (...) entre los factores que favorecen la producción de accidentes podemos nombrar, en primer lugar al conductor, que por el cansancio que disminuye los reflejos y la lucidez; el uso de medicamentos, como psicofármacos, calmantes, antiespasmódicos fuertes, también disminuye la lucidez y los reflejos; el consumo de alcohol, produce euforia y disminución de los reflejos, como el de la percepción, visión y audición que llevan al conductor a un estado de gran peligrosidad y la inobservancia de las leyes y las disposiciones del tránsito. En segundo lugar la del automotor, son un porcentaje mínimo en relación a las fallas humanas, por no haber tomado precauciones lógicas antes de emprender un viaje, sabiendo que los frenos no están bien, que las luces tienen fallas o que están lisas las cubiertas, éstas son las fallas más frecuentes, pero hay que señalar el peligro que implica la circulación de vehículos viejos porque pueden presentar fallas imprevistas por el desgaste. Finalmente, el tercer factor comprende el de la ruta y calle, estas que se encuentren en mal estado, pozos no señalizados, semaforización desincronizada, en especial en cruces de avenidas, zonas de giros frecuentes, falta de iluminación en rutas de pavimentación con banquetas adecuadas, arboledas en curvas etc.”. (DE JESÚS PÉREZ, 2006: 6)

En resumen, el usuario (conductor, pasajero o acompañante) se desenvuelve dentro de una sociedad organizada, con medios y fines diferentes, desempeñando gran parte de su tiempo y desarrollando una compleja trama de relaciones sociales en la vía pública, utilizando el sistema vial para trasladarse.

III.2. Diversidad de enfoques de los siniestros viales

En el presente apartado se describen los enfoques que se abordan sobre los siniestros viales, los cuales resultan necesarios para comprender las posturas de los autores. Los dos enfoques son, el modelo de causalidad prevalente y el modelo epidemiológico.

En primer lugar, el modelo de la causalidad prevalente, es el reconocido y aceptado por nuestra cultura, coloca la mirada en la causa principal productora del daño, con la cual puede o no haber más causas ligadas al mismo, pero existe una que es la importante, es una postura que presta particular relevancia al factor humano, interesándole que siempre suceda un evento dañoso ocasionando un resultado, como ser una lesión o muerte. Se inclinan por esta postura la policía, las compañías aseguradoras e inclusive el Poder Judicial.

Esta concepción está ampliamente aceptada en nuestra sociedad,

“Se basa en premisa tales como: a) cada acontecimiento traumático se debe a una sola causa (o al menos a una sola causa importante); b) el factor humano tiene un rol determinante; c) la causa importante precede inmediatamente al acontecimiento traumático.

De la aplicación de este modelo se desprenden implicancias importantes, tales como que para prevenir los acontecimientos traumáticos es imprescindible conocer sus causas, o que estas causas deben ser reconocidas entre las circunstancias inmediatas al acontecimiento traumático. También se reconoce que la información recopilada orienta a establecer que la culpabilidad de la mayor parte de los acontecimientos traumáticos es atribuible a fallas humanas. Así por ejemplo, en cualquier colisión vehicular donde un conductor se desplace a alta velocidad, casi automáticamente la Policía asumirá que dicho conductor es el culpable del acontecimiento traumatológico, independientemente de que existan otras deficiencias en el diseño, señalización o la iluminación de la vía u otras circunstancias habitualmente no consideradas.”(CARRILLO, 2007: 20)

En segundo lugar, pero no por ser menos importante, se encuentra el modelo epidemiológico, sostiene cuatro premisas básicas. A continuación se exponen las ideas del autor citado en el párrafo anterior.

“La primera, consiste en que “los acontecimientos traumáticos responden a una red de factores. Clásicamente se puede decir que dichos factores provienen del huésped, el agente y el medio, pero es útil reconocer que existen diferentes procesos involucrados. La segunda premisa, es que este modelo no intenta buscar sino “factores de riesgo” que aumentan la probabilidad de que el hecho ocurra. Se busca la asociación entre la presencia o ausencia de estos factores y la frecuencia

con que los acontecimientos ocurren. La tercera se refiere a que el acontecimiento traumático y sus consecuencias representan la culminación de un proceso gradual donde intervienen los factores de riesgo y sus interacciones. Finalmente, este proceso se conoce como historia natural del acontecimiento traumático y, siguiendo el modelo de Historia natural de la enfermedad de Leavell y Clark, es posible reconocer tres etapas en aquél. La Primera etapa: preacontecimiento traumático. En esta etapa actúan los distintos factores y procesos determinantes, predisponentes, condicionantes y precipitantes. Desde el modelo ecológico, se encuentran en equilibrio el huésped, agente y el medio, que conforman la tríada epidemiológica. Desde la teoría de los sistemas, existen aquí un sistema en funcionamiento y autorregulado. En esta etapa es donde se desarrolla la actividad de interés o necesidad para el individuo o la comunidad (por ejemplo trabajo, recreación, transporte, etc.). Hay una generación y uso de energía con propósitos utilitarios, pero al mismo tiempo también se generan riesgos. La segunda etapa: acontecimiento traumático. En esta etapa el equilibrio se pierde, hay una falla del sistema con la consiguiente pérdida de control y liberación de energía y se produce una interacción negativa que da lugar a efectos sobre el huésped. Esta es de escasa duración: habitualmente segundos o fracciones de segundo. Es el momento del acontecimiento traumático en sí (el choque, el vuelco). Tercera etapa: post-acontecimiento traumático. Finalmente en la tercera etapa se tienen las consecuencias del acontecimiento traumático, los efectos negativos o no buscados del desequilibrio y de la liberación de energía. Es la etapa de la reparación del daño sobre el huésped, la única donde el rol del Sector Salud no está puesto en discusión, y a su vez la única que habitualmente este Sector reconoce como de su incumbencia. (CARRILLO, 2007: 20-21)

Este modelo sostiene, para que ocurra un siniestro no se necesita una causa, lo que interesa son los factores de riesgo que aumentan la probabilidad de que el suceso ocurra. No se requiere conocer todos los factores intervinientes o el reconocimiento de que si se elimina un factor influye sobre la cadena causal, permite modificarla, lo que se reconoce como una ventaja. Tales factores podrían ser, factores singulares como la personalidad, factores particulares como el entorno y el estado de la vía pública, factores generales, como el apego a las normas de tránsito. Admite “tres niveles de prevención o secuencias temporales del acontecimiento traumático, las cuales son, la prevención primaria, aquí corresponde a la primera etapa del preacontecimiento traumático, y busca evitar que el acontecimiento se produzca; la prevención secundaria corresponde a la segunda etapa, al acontecimiento traumático en sí, y busca su gravedad; y la prevención terciaria corresponde a la tercera

etapa, del postacontecimiento traumático, y se orienta a reparar el daño.” (CARRILLO, 2007: 21)

Es decir, que esta metodología organizativa del acontecimiento traumático se la puede dividir en tres fases temporales, por lo que separa la posibilidad de que las medidas de prevención puedan organizarse, de acuerdo al momento o etapa.

La primer fase es la anterior al accidente, la idea es que en lo posible el hecho no ocurra; la segunda fase es la del accidente, aquí entran en juego los elementos de la trilogía vial (usuario, vehículo, vía pública) con la producción del resultado dañoso más la severidad del mismo y la tercer fase, es la posterior al accidente o acontecimiento traumático donde se orienta a reparar el daño sucedido. Lo que particularmente interesa a este abordaje es la fase del evento, en la cual se produce la colisión, debido al fracaso en el control de la energía.

En resumen, el primer enfoque pone el acento en la causa principal promotora del daño, es decir, en la causa idónea para producirlo o bien en la más cercana, diferenciándose del segundo, el cual sostiene la existencia de la multiplicidad de factores para que el siniestro ocurra, postulando también determinadas características, tales como la previsibilidad y que el suceso es evitable.

III.3. Evolución conceptual

En la siguiente sección se aborda la evolución del término tránsito al concepto de movilidad, del término riesgo al de vulnerabilidad, sin dejar de lado a otros conceptos de interés como ser el de accesibilidad y justicia espacial o territorial. De esta manera se espera ir más allá de los conceptos tradicionales y comprender la existencia de otros más abarcativos e inclusivos para todos los miembros de la sociedad.

Es así, que hace décadas se discute en el ámbito académico sobre la importancia de la utilización de determinados vocablos tales como los de movilidad y vulnerabilidad, ampliando el marco conceptual de tránsito y riesgo, pero sin dejarlos de lado.

En el presente estudio se brinda un abordaje donde el hombre tiene un rol significativo, se corre la mirada que se tenía sobre el vehículo. Se analizará el giro terminológico de tránsito a movilidad y de riesgo a vulnerabilidad, como también se intenta explicar la vinculación existente entre ellos dentro de la ciudad.

III.3.1. Giro del término tránsito al concepto de movilidad

En el presente apartado se explica el giro conceptual del término tránsito para pasar al de movilidad, para ello se realiza un análisis de las visiones que postulan dichos

conceptos. En primer lugar, se expone la visión tradicional, la cual coloca el centro de atención en el automóvil, relegando al ser humano a un segundo plano. Luego se pasará a la visión actual, donde la vulnerabilidad es un vocablo inclusivo del hombre como miembro de la sociedad, es en él donde se coloca el acento, ya que circula y/o se desplaza de un lugar a otro dentro de un espacio o territorio, en el cual realizara diferentes actividades (recreativas, comerciales, laborales y académicas).

Desde una visión tradicional, puede decirse que hace décadas atrás se hablaba de tránsito, esta noción implica que todo gire en torno al automóvil, tanto las ciudades, la normativa y la infraestructura, es decir que las políticas públicas aplicaban criterios netamente materiales referidos al automóvil para administrar la cuestión del tránsito, dejando de lado al conductor, peatón y pasajero.

Siguiendo esta la línea de pensamiento pero más estricta, se sostiene que la figura del

“(...) conductor perfecto, ese sujeto ideal, no existe. Entonces de lo que se trata es de utilizar medios de transporte hechos a la medida del ser humano real, y no forzar al ser humano que se sujete a las exigencias de una máquina que no le permite distraerse y le hace pagar demasiado caro sus errores y los errores de los demás conductores. Es necesario un cambio más profundo, una modificación de la situación de dominio de las máquinas sobre el hombre, concretamente plantea como alternativa necesaria reducir el número de automóviles en circulación, estableciendo el siguiente orden de prioridades: peatón, bicicleta y transporte público”. (GAITÁN, 2008: 199)

Con una visión actual, se coloca la mirada en los sujetos que circulan sobre la vía pública o espacio urbano, dando lugar de esta manera al término *movilidad*, lo que significa que hubo un avance desde la expresión tránsito hasta movilidad. En el sentido expuesto, se entiende “por movilidad, una práctica social de viaje que conjuga deseos y necesidades de desplazamiento (que en conjunto pueden definirse como requerimientos de movilidad) y capacidades de satisfacerlos.” (REY, 2015: 41)

Es importante, que la vía pública este diseñada de manera tal que las personas puedan desplazarse por ella, lo que significa que la misma debe ser accesible a todos. Esta postura que surge a partir de la década de 1980, recomienda la utilización del transporte público sin excluir al transporte privado, la idea era integrarlos para que la sociedad tenga un mayor beneficio.

Es así, que a fines del siglo XX y comienzos del XXI, los estudios de transporte iniciaron un nuevo proceso de renovación con la inclusión de las ciencias sociales, las

nuevas tecnologías de las telecomunicaciones en el territorio, destacándose este último atento a su utilidad que presenta, ya que es el espacio físico por donde las personas circulan.

Cabe mencionar que Rey y Cardozo (2007), diferencian cinco dimensiones en la movilidad, la primera es la tecnológica, la segunda la ambiental, la tercera la social y la cuarta la territorial, siendo la última la temporal.

Sobre las mismas sostienen que: la tecnológica, la más antigua y generalmente asociada al tránsito vehicular; la ambiental, aún resistida en algunos ámbitos académicos y de gobierno, pero de gran interés geográfico; la social, practicada desde no hace muchos años y preocupada por alcanzar niveles de calidad socialmente aceptables para toda la población. A las mencionadas anteriormente, se considera oportuno sumar una cuarta categoría de análisis: la territorial, la cual, con frecuencia es omitida o relegada a un segundo plano olvidando su rol fundamental como soporte físico- condicionante pero no determinante- de los desplazamientos, así como una quinta: la temporal, de carácter transversal a las anteriores y sin la cual no será posible relacionar los sucesos que nos permiten comprender la situación actual y su evolución, tanto previa como futura.

Asimismo, parafraseando a Miralles-Guasch y Cebollada (2009), existen modelos de movilidad que están sujetos a ciertas características sociales, como la pertenencia del individuo a un colectivo social, la estructura familiar y el nivel de renta. La mujer debido a los diferentes roles que ocupada a nivel familiar, sus traslados o movimientos para adquirir bienes o servicios suelen ser más cortos que los del hombre, ya que este por razones laborales recorre distancias más prolongadas. Un segundo colectivo son los jóvenes, quienes acceden a bienes y servicios en cualquier momento del día, ellos se desplazan ocupando el transporte público o a pedal (bicicleta), salvo el que se encuentra en una situación económicamente diferente y posee medio de transporte propio. Un tercer colectivo son los inmigrantes, quienes para acceder a bienes y servicios, se trasladan utilizando el transporte público, debido a que se les dificulta obtener el carnet de conducir y por consiguiente vehículo privado, ello tiene su razón de ser en las barreras sociolingüísticas y culturales. Con relación a la renta, esta influye en el modo en que la persona se desplaza de un lugar a otro, sea utilizando automóvil personal, si su condición económica lo permite o disminuyendo la movilidad en caso que no tenga.

Por lo que la movilidad cotidiana, comprende el desplazamiento de las personas de un lugar a otro, como ser la casa, el trabajo, la escuela, el ocio etc., aquí entra la distancia

temporal, el tiempo de la movilidad permite unir los espacios donde las personas realizan las diferentes actividades.

III.3.2. Giro del término riesgo al concepto de vulnerabilidad

Aquí se pretende no solamente exponer la diferencia existente entre riesgo y vulnerabilidad, sino también demostrar la relación que hay entre ambos conceptos e incluso entre movilidad y vulnerabilidad de las personas en la vía pública.

En principio cabe señalar que riesgo “es la probabilidad de que un hecho ocurra. La palabra riesgo implica la proximidad de un daño, desgracia o contratiempo que puede afectar un conjunto humano y su entorno (social, económico, natural).” (FOSCHIATTI, 2009:23)

En el mismo sentido, y de manera más minuciosa, se conceptualiza al riesgo diciendo que es la “situación adversa y vulnerable a la que expone una persona o una sociedad por falta de previsión, protección y educación.” (REY, 1999:14)

Ahora bien con relación a la vulnerabilidad, es oportuno señalar que no posee un significado preciso, e incluso existen discusiones sobre su terminológica. Motivo por el cual es primordial expresar el carácter con el que se lo retomará en esta tesis. Se entiende por vulnerabilidad “todo aquello que involucre las características de una persona o grupo desde el punto de vista de su capacidad para anticipar, sobrevivir, resistir y recuperarse del impacto de una amenaza.” (REY Y CARDOZO, 2007:403)

Este último concepto, otorga a la vulnerabilidad una visión más humana, ya que trata del hombre como sujeto individual o miembro de la comunidad, y no centra su atención en el territorio ante ciertas amenazas, ello es la fundamentación de que es conveniente pasar del concepto de riesgo al de vulnerabilidad.

Parafraseando a Foschiatti, la amenaza es una fuerza o energía peligrosa que causa una emergencia, la vulnerabilidad a esa amenaza ocasiona un desastre, aquí el desastre está representado en el resultado (lesión o muerte), en síntesis, la vulnerabilidad es una condición anterior al suceso dañoso.

En el caso particular de los siniestros viales, encontramos grupos vulnerables, también denominados grupos de riesgo, los cuales se encuentran en una situación más propensa que otros de sufrir un evento dañoso, es decir, en una situación de mayor vulnerabilidad ante dichos eventos no deseados; ellos son en primer lugar los peatones, los ciclistas, los motociclistas, todos se encuentran en una situación de desventaja con relación

al conductor de un vehículo. Este grupo vulnerable, se halla en la vía pública en una situación de desigualdad con relación al vehículo, visto desde el punto de la triada vial, ello tiene su fundamento en el avance tecnológico de la industria automotriz, el vehículo es el que más se ha modernizado, atento a que son cada vez más veloces, vienen con mayor confort y seguridad (cinturón de seguridad y numerosos airbag). Es en este marco, donde el territorio, a través una planificación acorde puede sufrir modificaciones a los efectos de que sea accesible y equitativo para todos, ya que así planteada la cuestión, el peatón (en movimiento o sin movimiento) es el más vulnerable frente al resto de los demás integrantes del tránsito, como ser en segundo lugar el transporte público de pasajeros, que es utilizado por sectores vulnerables de nuestra ciudad, en donde lo ocupan por tener como única posibilidad ese medio de transporte y no otro, entra en juego también la distancia, vivir en un barrio alejado del centro urbano, todos ellos son ejemplos de que este sector es más vulnerable que el que circula en vehículo, y en tercer lugar tiene importancia las condiciones en que se encuentra la vía pública, que es el espacio por donde circulan los peatones y los vehículos (con o sin motor), por lo que se visibiliza la vulnerabilidad de cada uno y la diferencia entre ellos.

Finalmente, el concepto que Rey (2015: 42) desarrolla, vinculándolo de manera directa con la movilidad y la vulnerabilidad es el de justicia espacial o territorial. El objetivo de la misma es “bregar la búsqueda de metas sociales de inclusión que permita, en un determinado territorio, vivir con equidad, bienestar y en paz”.

III.4. Los siniestros viales como fenómeno complejo

Desde una perspectiva amplia, el impacto de los siniestros viales afecta de manera indirecta a una cadena de personas: trae aparejado la intervención no solo de la justicia al momento de dictar sentencia, sino también referidos a los costos sociales, sanitarios y económicos que los mismos producen. Los sujetos que intervienen directamente en los siniestros viales ponen en funcionamiento a la policía de la provincia del Chaco, que tiene que acudir rápidamente al lugar donde se produjo el evento, tomando los datos necesarios de los partícipes del mismo y realizando las pericias correspondientes.

Posteriormente, comienza con su labor el servicio sanitario -Hospital Julio C. Perrando, único nosocomio para personas adultas de la ciudad-, donde actúan el personal administrativo, enfermeros y diferentes profesionales dependiendo del daño en el cuerpo o en la salud de los afectados. Por otra parte, en caso de fallecimiento del peatón y/o pasajero

y/o conductor interviene finalmente el cementerio -público o privado-, si es el primero, se refiere al Cementerio San Francisco Solano ubicado dentro de la ciudad, y depende funcionalmente del Municipio de Resistencia. Para el caso de personas menores de edad lesionadas, interviene el Hospital Pediátrico Dr. Avelino Lorenzo Castelán, ubicado en cercanía del nosocomio antes citado.

En resumen, los siniestros viales ponen en movimiento un circuito de personas, organismos e instituciones, ampliando a las ya mencionadas, las guardias de los hospitales, policía, agentes municipales, etc.; los cuales se deben abocar a la atención de los lesionados viales destinando recursos, servicios y personal cuando existen otras patologías que ameritan mayor atención. En este sentido, por ejemplo la policía de la provincia del Chaco, tiene como función principal la de velar por la seguridad de los ciudadanos. En otros términos, se podría decir que si bien las instituciones sanitarias, la policía e inclusive la compañía aseguradora se encuentran preparadas para afrontar los siniestros viales, quizás los mismos podrían ser evitables si se respetara la legislación vigente y se adoptara medidas protectoras orientadas a las personas y a las condiciones físicas materiales de la vía pública. “La información que se ha podido obtener y procesar sobre los accidentes de tránsito en la ciudad de Resistencia muestra que se trata de un fenómeno creciente a lo largo de los más de diez años analizados. En el Gráfico 5.1 puede verse que dicho número ha pasado de un poco más 250 accidentes de tránsito en 1990 a ubicarse en torno a los 1.250 accidentes de tránsito por año en 2002-2003. A pesar de las variaciones anuales, es clara la tendencia ascendente que se registra a lo largo de todo el período considerado”. (REY, 2006). Estos factores, sumado al crecimiento del parque automotor, la utilización de carros a tracción a sangre dentro de la ciudad, y el aumento poblacional propician situaciones que podrían significar un incremento en el número de los siniestro del tránsito, aunque habría que observar otras dimensiones de estos sucesos, tales como infraestructura vial insegura, por ejemplo el estado de deterioro de algunas calles, avenidas y sus respectivas veredas, podría afectar la seguridad de los transeúntes, incumplimiento de las normas de tránsito por parte de los distintos tipos de usuarios, como manejar en estado de ebriedad o por consumo de estupefacciones.

Es oportuno señalar, que la Organización Mundial de la Salud manifestó que “las colisiones en las vías de tránsito son la principal causa de defunción entre los jóvenes de 10

a 24 años.”² Dicha organización también señaló que en el mundo “cada año mueren casi 400.000 jóvenes de menos de 25 años como consecuencia de colisiones en vías de tránsito, y varios millones más sufren heridas o quedan discapacitados.”³ La gran mayoría de esas defunciones y traumatismos se producen en los países de ingresos bajos y medianos. Las tasas más elevadas se dan en África y Oriente Medio. Los jóvenes de ambientes económicamente desfavorecidos son los que más riesgo corren en todos los países.

Según un estudio basado en una descripción epidemiológica realizado en el Hospital de Emergencias de la ciudad de Rosario, se determinó que “la complejidad de la problemática planteada en este estudio está fundada en el hecho de que los accidentes de tránsito serían causados por un conjunto de circunstancias y factores ligados al usuario, al vehículo y a la vía pública.” (ARONNA, 1999: 19). Estos tres factores son también denominado trilogía vial, los cuales como se señaló en otros párrafos son claves para determinar las consecuencias del evento dañoso.

Todo lo mencionado refleja que los siniestros viales son un *fenómeno complejo*, por lo tanto, todo estudio sobre el tema debería realizarse teniendo en cuenta esas perspectivas de análisis.

Otro aspecto de la complejidad de los siniestros viales son sus consecuencias directas y/o indirectas, que alteran gravemente a la población. Entre las primeras se encuentran las consecuencias mortales, las personas lesionadas y las pérdidas materiales, mientras que entre las segundas se hallan la desintegración de la familia, la alteración del plan de vida, costo sanitario entre otras.

Este fenómeno complejo, puede deberse a la variedad de factores que intervienen en la producción, los cuales aparecen en sociedades desarrolladas como en las en vía de desarrollo. Se ha dicho que los siniestros viales “están considerados como enfermedades sociales que afectan a un número creciente de la población y atentan contra la calidad de vida de la comunidad, ya que especialmente generan áreas de riesgos en los que todos nos vemos involucrados.” (FOSCHIATTI, REY Y OTROS, 1999)

En función a todo lo mencionado en las páginas anteriores, los siniestros viales y la seguridad vial pueden estudiarse desde diferentes perspectivas, tales como la salud, el

² Disponible en: www.who.int/mediacentre/news/releases/2007/pr17/es/

³ Disponible en <https://intereconomia.com/empresas/motor/mayor-causa-muerte-los-jovenes-20100925-0000/>

ambiente, desde la geografía, ingeniería, entre otras, y también desde el marco de las políticas públicas como el presente estudio.

Resulta llamativo, que si bien hay numerosa bibliografía con recomendaciones específicas sobre el tema a analizar, la problemática persiste y continúa el aumento de las consecuencias por siniestros viales, con lesiones (leves, graves y fatales), e invalidantes (discapacidad física), pérdida afectiva, daño (material, moral, psicológico, familiar, pérdida de proyectos de vida) con lo que ello significa para todo ser humano que posee “derecho a la vida, a la libertad y a la seguridad de su persona”, de acuerdo con lo establecido en la Declaración Americana de los Derechos y Deberes del Hombre, como también lo consignado en el Art. 14 de la Constitución Nacional que expresa “Todos los habitantes de la Nación gozan de los siguientes derechos conforme a las leyes que reglamenten su ejercicio; a saber: de peticionar a las autoridades; de entrar, permanecer, transitar y salir del territorio argentino...”.

En virtud de lo expuesto hasta aquí, resulta interesante ir dejando dejado atrás determinados conceptos arraigados en la sociedad, no visto como algo antojadizo, sí mirado desde un enfoque más humanitario e inclusivo para el sujeto como ser individual o miembro de la comunidad. Dejar de utilizar la palabra “accidente de tránsito” resulta difícil, por el hecho de que está internalizado en la comunidad, lograrlo significaría un cambio significativo.

Por su parte, la movilidad cotidiana en materia de conflicto vehicular resulta relevante, atento a que implica el desplazamiento que habitual y necesariamente las personas realizan, ello lleva consigo la vulnerabilidad que posee en primer lugar el peatón, este cruzando la calle, avenida o simplemente se encuentra esperando atravesar la calzada, es el que está desprotegido con relación al que circula en moto y éste a su vez, se encuentra en un estado de vulnerabilidad mayor con respecto al conductor del vehículo en funcionamiento, sea este público o privado, ya que las ventajas y/o beneficios que posee es justamente la carrocería, la cual otorga mayor protección a quienes se encuentran adentro del mismo; sin olvidar el interés de los dueños de la industria automotriz para colocar en los vehículos mayor confort y seguridad. Dichos componentes del tránsito, se desplazan en la vía pública, la cual debe estar de manera tal que el principio de accesibilidad impere en la misma, ello está dentro de la órbita del estado, a los efectos de brindar seguridad en la infraestructura vial. En este sentido, “por el término accesibilidad, la Organización de las Naciones Unidas (1996), en su recomendación sobre participación e igualdad plena indica

que ninguna parte del entorno físico será diseñado de manera tal que excluya a ciertos grupos de personas debido a su incapacidad temporal o definitiva.” (REY, 2015: 41)

SEGUNDA PARTE

IV. MARCO LEGAL

En el presente apartado se realiza una descripción del marco legal vigente en materia de tránsito y seguridad vial de la República Argentina y de la provincia del Chaco, para arribar al final del capítulo, con el núcleo medular del presente trabajo, las ordenanzas sancionadas por el Concejo Municipal de la ciudad de Resistencia, en el periodo 2005 a 2017; punto relevante que admite analizar y comprender los datos estadísticos plasmados en el presente trabajo.

IV.1. Marco legal en la Argentina.

En principio, se considera importante echar una mirada a la legislación nacional y provincial atento la vinculación entre ellas y la normativa local. Las leyes tienen una función fundamental en materia de prevención y sanción con relación a los siniestros viales.

En Argentina, el 10 de febrero de 1995 se publicó la Ley N° 24.449 de Tránsito (reglamentada por los Decretos 179/95 y 779/95), posteriormente modificada por la Ley N° 26.363. Conjuntamente, se encuentra vigente la Ley N° 23.348 de Educación Vial del año 1986 (reglamentada luego de dos años por Decreto N° 1.320).

Es así, que la legislación que rige la temática de tránsito en el orden nacional es la Ley N° 24.449 con su modificatoria, cuyo espíritu regula la circulación en todo el país, excepto los ferrocarriles. De manera puntual, dicha ley se refiere en primer lugar a la Prevención y Educación Vial, para ello crea el Consejo Federal de Seguridad Vial, integrado por todas las provincias, el gobierno federal y la capital Federal, siendo su misión proponer a la armonización de intereses y acciones de todas las jurisdicciones a fin de obtener la mayor eficiencia en el logro de los objetivos. Dispone incluir la educación vial en los niveles de enseñanza preescolar, primaria y secundaria, ampliando los alcances de la Ley N° 23.348, establece la concurrencia de funcionarios a cursos especiales de enseñanza de esta materia. En segundo lugar, establece Medidas de Seguridad, es decir, establece las edades mínimas para conducir vehículos, veintiún años de edad debe tenerse para manejar camiones y vehículos de transporte de pasajeros, emergencia o seguridad, diecisiete años de edad para conducir automóviles y motonetas, dieciséis años de edad para manejar ciclomotores; los requisitos de la escuela de conductores deberán poseer habilitación de la autoridad local, contar con instructores profesionales, tener variedad de

vehículos, tener seguro, exigir al alumno una edad no inferior de más de seis meses al límite mínimo de la clase de licencia que aspira obtener, no tener personal, socio o directivos vinculados de manera alguna con la oficina expedidora de licencias de conductor de la jurisdicción; los requisitos para la obtención de la licencia de conducir son, saber leer y escribir, examen médico psicofísico que comprenderá: Una constancia de aptitud física; de aptitud visual; de aptitud auditiva y aptitud psíquica, otorgada por profesional médico habilitado y examen teórico práctico. También dispone medidas de seguridad obligatorias entre las que se señala lo relativo a las características de construcción del automóvil, del transporte urbano de pasajeros, motocicletas y bicicletas, así como las normas de tránsito, en este capítulo se detallan los requisitos para circular, la prioridad de paso, el adelantamiento a otro vehículo, giros y rotondas, velocidades y normas de tránsito para peatones y discapacitados, y para vehículos de transporte. Detalla prohibiciones en la vía pública tales como conducir con impedimentos físicos o psíquicos, sin la licencia especial correspondiente, en caso de intoxicación alcohólica o habiendo tomado estupefacientes o medicamentos que disminuyan la aptitud para conducir, circular con vehículos que emitan gases, humos, ruidos, que excedan los límites reglamentarios, conducir utilizando auriculares y sistema de comunicación de operación manual continua. En tercer lugar, se refiere a los accidentes de tránsito, establece obligaciones para los partícipes del evento, señala un sistema de evaluación y auxilio, indica la obligatoriedad de contar con seguro de daños eventuales causados a terceros, transportados o no. Igualmente es obligatorio el seguro para motocicletas. En cuarto lugar hace mención a Medidas Cautelares, aquí la autoridad de comprobación o aplicación debe retener, dando inmediato conocimiento a la autoridad de juzgamiento: *a los conductores* en estado de intoxicación alcohólica, estupefacientes u otras sustancias. Esta retención no debe exceder de las doce horas; en caso de fuga habiendo participado en un accidente o habiendo cometido infracción de acuerdo a esta ley; *a las licencias habilitantes cuando:* estuvieren vencidas, hubieren caducado por cambio de datos no denunciados, no se ajusten a los límites de edad correspondientes, hayan sido adulterados, cuando sea evidente la disminución de las condiciones psicofísicas del titular, cuando el titular se encuentra inhabilitado o suspendido para conducir; *a los vehículos,* que no cumplan con las exigencias de seguridad reglamentaria, si son conducidos por personas no habilitadas para el tipo de vehículos que conduzcan, cuando estén prestando un servicio de transporte de pasajeros o cargas, careciendo del permiso, autorización correspondiente, que estando mal estacionados

obstruyan la circulación o la visibilidad; *las cosas que crean riesgos en la vía pública o se encuentren abandonadas; la documentación de los vehículos*, cuando no cumplan con los requisitos exigidos por la normativa vigente, estén adulterados, se infrinjan normativas de circulación, cuando estén prestando un servicio de transporte por automotor de pasajeros carente de permiso. Finalmente, en quinto lugar, se refiere al Régimen de sanciones, esta ley establece la responsabilidad de las personas y clasifica las faltas graves, trata sobre los eximentes de la sanción, sus atenuantes, agravantes y reincidencia, como también sobre el pago de las multas y arresto en caso de conducir en estado de intoxicación alcohólica o por estupefacientes, conducir sin habilitación, por estar inhabilitado o suspendido, por participar u organizar, en la vía pública, competencias no autorizadas de destreza o velocidad con automotores, por pretender fugarse habiendo participado de un accidente.

IV.2. Marco legal en la provincia del Chaco.

La Ley provincial N° 6.241, en fecha 22 de octubre de 2008 se adhirió a la Ley Nacional 26.363, modificatoria de la ley N° 24.449. Por su parte, la Ley Provincial de Régimen de Tránsito y Seguridad Vial N° 4.488, fue sancionada el 10 de junio de 1998 y promulgada el 21 de julio de 1998.

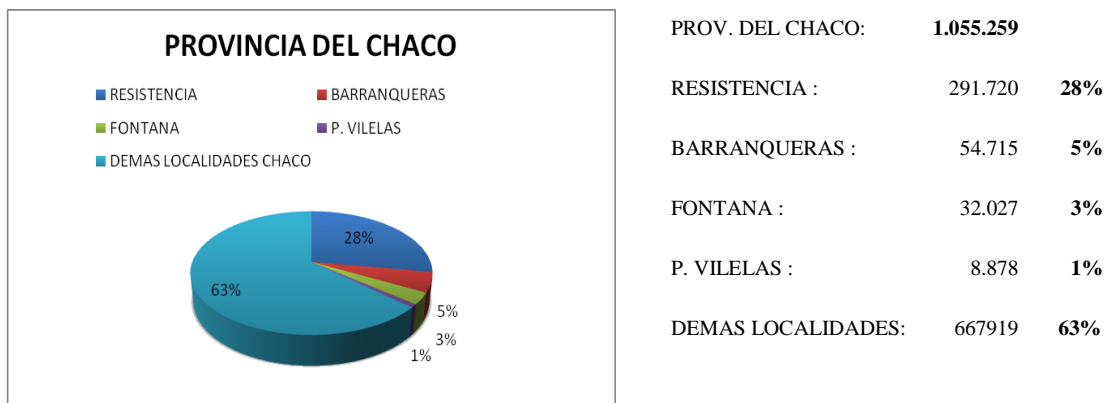
La última normativa provincial mencionada en el párrafo anterior, establece: la adopción como Régimen de Tránsito y Seguridad Vial de la provincia del Chaco, la Ley Nacional N° 24.449; señala como ámbito de aplicación a todas las calles y caminos públicos de la provincia; menciona como autoridades de aplicación y comprobación de las normas aprobadas por esta ley a la Policía de la provincia, a Dirección de Vialidad Provincial, a las Municipalidades, y a la Dirección de transporte automotor de la provincia; crea el Consejo Provincial de Seguridad Vial, que funcionará en el ámbito del Ministerio de Gobierno, Justicia y Trabajo, con las siguientes funciones: asesorar al Poder Ejecutivo provincial en todo lo concerniente al tránsito, promueve la formación teórico-práctica necesaria para generar conductas responsables en el uso de vehículos y de la vía pública a través de la educación vial, de la capacitación a técnicos y funcionarios, evaluar la efectividad de las normas y propiciar su modificación cuando fuera necesario, fomentar y desarrollar la educación accidentológica, analizando y evaluando los datos estadísticos, mantener actualizado el sistema uniforme de señalización y controlar su cumplimiento; crea el Registro de Antecedentes de Tránsito; finalmente realiza una adecuación a la Ley Nacional 24.449.

En este sentido, es el estado quien tiene la función de garantizar la circulación de personas y vehículos, brindando condiciones de seguridad vial, cumpliendo con sus funciones de policía de tránsito, tales como la de reglamentación, control y ordenamiento de tránsito vehicular, y policía de seguridad que comprende la prevención y represión de delitos ocasionados por conductores infractores de regla de tránsito.

IV.3. La población en el AMGR

La Constitución de la provincia del Chaco, en el art. 183 establece que habrá tres categorías de municipios de acuerdo a la cantidad poblacional. El municipio de primera categoría posee un centro de población de más de veinte mil habitantes; el de segunda categoría tiene más de cinco mil habitantes, y el de tercera categoría posee hasta cinco mil habitantes.

FIGURA N° 3. LA POBLACIÓN AMGR Y DEL CHACO (2010)



FUENTE: Elaboración propia, en base a datos extraídos de INDEC.

La figura N° 3, representa al Chaco, fue elaborado en base a datos del último censo relevado por el INDEC en el año 2010; la población de la provincia ascendía a un total de 1.055.259 habitantes. Se observa que un 28 % de la población habita en Resistencia, un 5% en Barranqueras, un 3% en Fontana y un 1 % Puerto Vilelas, por consiguiente, un 37 % corresponde al AMGR, correspondiendo el resto a las demás localidades de la provincia.

En primer lugar, es significativo, en término de distribución poblacional, el alto grado de concentración de la población que tiene la ciudad capital, en comparación con las demás localidades cercanas. En segundo lugar, se infiere que los municipios que conforman el AMGR son de primera categoría.

Finalmente, determinar la cantidad poblacional de las localidades que integran el AMGR, juega un papel importante en relación al movimiento de sus habitantes y su vinculación con los siniestros viales, más aún si se tiene en cuenta la circulación de

personas y vehículos provenientes de otras localidades, provincias cercanas e incluso de otros países, ello encuentra su razón de ser, en que Resistencia presenta una considerable atracción, se encuentran dos universidades públicas, la Universidad Nacional del Nordeste -UNNE- y la Universidad Tecnológica Nacional -UTN-, se ubican los principales servicios públicos y privados, tales como las sedes del Banco del Chaco, Banco Nación y de bancos extranjeros, centros comerciales importantes, institucionales nacionales como ser el Programa de Atención Médica Integral (PAMI) y la Administración Nacional de la Seguridad Social (ANSES), organismos y/o instituciones provinciales tales como el Servicio Energético del Chaco, Empresa del Estado Provincial (SECHEEP), Servicio de Agua y Mantenimiento de la Empresa del Estado Provincial (SAMEEP), el Instituto Provincial de Desarrollo Urbano y Viviendas (IPDUV) y un aeropuerto internacional, lo que trae aparejado la circulación continua de personas para realizar diferentes operaciones, adquiriendo bienes, servicios o trabajando en los mismos.

IV.4. Cronología de las ordenanzas del Municipio de Resistencia, referidas a tránsito y seguridad vial, entre los años 1984 a 2017

A continuación, se presenta la tabla N° 1 que establece la cantidad y breve contenido de las ordenanzas vigentes en el Municipio de Resistencia, referidas a tránsito y seguridad vial entre los años 1984 a 2017.

TABLA N° 1. CRONOLOGÍA DE LAS ORDENANZAS MUNICIPALES RELATIVAS A TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL

	Año	Ordenanza N°	Contenido
1	1984	1130	Creación de los Tribunales Administrativos Municipales de Faltas
2	1984	1145	Prohíbese la circulación de camiones, colectivos y transportes pesados por calle de tierra durante las precipitaciones pluviales y 48 hs posteriores.
3	1993	2370	Prohíbe el ascenso y descenso de pasajeros, en lugar distinto a la Estación Terminal de Ómnibus, determinada en el art. 2° de la Ord. N° 2369. Con excepción de la línea resistencia-corrientes.
4	1996	2950	Modificación de valores en multas al código de faltas al tránsito con vehículo automotor.
5	1996	2951	Régimen de Secuestro de Vehículos
6	1997	3459	Dispone que todo conductor de vehículos en general deberá someterse a controles que se establezcan para detección de presunta intoxicación

UNSAM - FACULTAD DE CIENCIAS POLÍTICAS - MAESTRIA EN GOBIERNO Y ECONOMIA POLITICA
TESIS: “Un recorrido analítico por las Ordenanzas Municipales, entre los años 2005 y 2017, referidas a siniestros viales y seguridad vial en la ciudad de Resistencia, en el marco del área metropolitana.”

			por ingesta de bebida alcohólica.
7	1998	3807	Secuestro del vehículo que se encuentre estacionado en violación a las normas establecidas.
8	1999	4407	Régimen de Tránsito y Seguridad Vial
9	2000	4942	Prohíbe el estacionamiento de vehículos en todas las calzadas de lado izquierdo.
10	2001	5453	Establece vigencia del Código de Tránsito, el que será aplicable exclusivamente en materia de transporte, carga y descarga de vehículos de gran porte y de estacionamiento en general.
11	2001	5769	Fija la velocidad máxima de circulación vehicular en avenidas principales establece su infracción en el Código de Faltas.
12	2002	6053	Determina que los comercios de venta de motocicletas, motonetas y similares deberán entregar las unidades vendidas con la correspondiente chapa-patente identificatorio y la documentación exigida por la legislación en vigencia.
13	2004	7227	Autorización de estacionamiento por un plazo de 15 min. En ambas manos de la calzadas en los establecimientos educativos.
14	2004	7401	Establece condiciones mínimas de equipamiento de los vehículos de tracción animal para la obtención de habilitación.
15	2004	7557	Determina las pautas básicas para la regulación de prestación del Servicio Público de Transporte Urbano de Pasajeros - Modalidad Ómnibus.
16	2005	7586	Adhesión a la Ley 5475 de creación del Registro único provincial de inhabilitados para conducir u obtener el carnet de conductor.
17	2005	7936	Modifica la Ord. 2924. Establece el Régimen de Funcionamiento de los servicios de Remises Diferenciales, Remises y Agencias de Servicio de Radio.
18	2007	8574	Establece la obligatoriedad de entregar un casco de seguridad por cada unidad de moto y ciclomotor vendido.
19	2007	8577	Establece que los vehículos que estacionan en dársenas en la vía pública de acuerdo a las Ord. 1962 y 7605 solo podrán permanecer por 10 minutos y en forma paralela al cordón.
20	2007	8777	Creación de una zona de circulación peatonal permanente.
21	2008	8830	Fija horario de circulación de los vehículos de tracción animal que recolectan cartones, escombros y otros elementos similares dentro de

UNSAM - FACULTAD DE CIENCIAS POLÍTICAS - MAESTRIA EN GOBIERNO Y ECONOMIA POLITICA
TESIS: “Un recorrido analítico por las Ordenanzas Municipales, entre los años 2005 y 2017, referidas a siniestros viales y seguridad vial en la ciudad de Resistencia, en el marco del área metropolitana.”

			un perímetro determinado.
22	2008	8956	Sanción al que violare horarios establecidos para carga y descarga.
23	2008	8963	Creación del Registro de inscripción voluntaria ad-honorem de padres para cumplir funciones prevención y concientización en la vía pública.
24	2008	9089	Aprueba el Marco Regulatorio del Servicio de Transporte Público Urbano de Pasajeros.
25	2009	9401	Experiencia piloto por 3 meses, para él no expendio de combustible a los conductores de moto vehículos o similares que no use casco y que tengan exceso de acompañante.
26	2009	9440	Acta en presencia del infractor.
27	2009	9711	Modificación del Valor de Cálculo de multas.
28	2009	9712	Modificación Ord. N° 3459 sobre Control de alcoholemia, trae aparejado el secuestro del vehículo el que podrá ser restituído por el Juez de Faltas.
29	2009	9713	Determina que los vehículos secuestrados o retirados de la vía pública y que se encuentren depositados por más de 6 meses serán subastados.
30	2009	9715	Determina que sin la colocación del casco o se incumpliere las condiciones de seguridad vigente, se sancionará con una multa. Si la falta fuera la colocación del casco se procederá también al secuestro del motovehículo.
31	2010	9832	Autoriza al Intendente a celebrar Convenio con la Secretaría de Transporte de la Nación, para que la verificación técnica obligatoria se realice en Centros habilitados.
32	2010	9833	Reglamentación del “Servicio de Cadetería”.
33	2011	10186	Establece el Sistema de Licencia de Carnet de Conductor por Puntos.
34	2012	10749	Fija un horario de circulación para los vehículos de tracción animal, que desarrollen tareas de recolección, dentro del perímetro delimitado por avenidas principales.
35	2012	10794	Licencia única de conducir.
36	2012	10814	Autoriza la circulación de rodados ecológicos eléctricos, de hasta 1500 watts, debiendo cumplimentar los recaudos indicados.
37	2012	10832	Establece la Revisión Técnica Obligatoria para motovehículos y velocípedos, en caso de incumplimiento se aplicará sanciones (multa,

UNSAM - FACULTAD DE CIENCIAS POLÍTICAS - MAESTRIA EN GOBIERNO Y ECONOMIA POLITICA
TESIS: “Un recorrido analítico por las Ordenanzas Municipales, entre los años 2005 y 2017, referidas a siniestros viales y seguridad vial en la ciudad de Resistencia, en el marco del área metropolitana.”

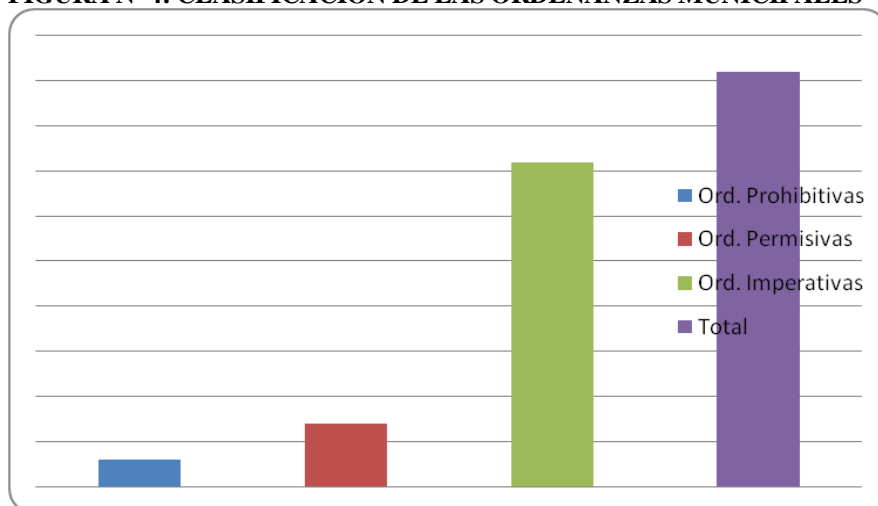
			secuestro y/o retención de la unidad y/o inhabilitación)
38	2014	11508	Prohíbe la conducción de vehículos con índice superior a cero (0) gramo alcohol por litro de sangre.
39	2016	11845	Encomendar y Autorizar al Dpto. Ejecutivo Municipal, obtener el financiamiento, para obra de pavimentación, desagües pluviales, iluminación, señalización y Semaforización.
40	2016	11934	Creación del Consejo Municipal de Tránsito, Educación y Seguridad Vial.
41	2017	12239	Adhiere a Campaña Nacional de Concientización Vial: “Estrellas Amarillas”.
42	2017	12359	Plan de Contingencia Vial denominado: Paso 1 a 1.
43	2017	12421	Encomendar y Autorizar al Dpto. Ejecutivo, obtener el financiamiento para la ejecución de obras de pavimentación, desagües pluviales, iluminación, señalización y Semaforización.
44	2017	12434	Encomendar y Autorizar al Dpto. Ejecutivo, obtener el financiamiento para la ejecución de obras de pavimentación, desagües pluviales, iluminación y señalización.
45	2017	12517	Ratificación del Convenio entre el Municipio de Resistencia y Ministerio de Seguridad Pública del Chaco. Se faculta a la Policía Caminera a aplicar y confeccionar actas de infracción en el ejido municipal.
46	2017	12549	Encomendar y Autorizar al Dpto. Ejecutivo, obtener el financiamiento para la ejecución de obras de pavimentación, desagües pluviales, iluminación tipo led y señalización.

FUENTE: Elaboración propia sobre base de la información proporcionada por el Departamento de Notificaciones de la Secretaría del Concejo Municipal de Resistencia.

En la tabla N° 1, se observa que desde el año 1984 hasta el año 2017, en el Municipio de Resistencia se encuentran vigentes 46 ordenanzas referidas a tránsito y seguridad vial, se consignó el año de su sanción y un breve contenido de las mismas. Surge también, que en los años en que más ordenanzas referidas a tránsito y seguridad vial entraron en vigencia fueron en el 2009 y 2017 con 6 ordenanzas en cada uno, siendo que en los años 2008 y 2012 se sancionaron 4 ordenanzas, en los años 2004 y 2007 se sancionaron 3 instrumentos, en los años 1984, 1996, 2001, 2005, 2010 y 2016 se han aprobado 2 ordenanzas respectivamente, en 1993, 1998, 1999, 2000, 2002, 2011 y 2014 se aprobaron una sola ordenanza, para concluir que en los años 1985, 1986, 1987, 1988, 1989, 1990,

1991, 1992, 1994, 1995, 2003, 2006, 2013 y 2015 no se aprobaron instrumentos referidos a la materia citada.

FIGURA N° 4: CLASIFICACIÓN DE LAS ORDENANZAS MUNICIPALES



Elaboración propia en base a la Tabla N° 1.

Con relación a la figura N° 4, puede distinguirse tres tipos de ordenanzas, las “que impiden o deniegan la posibilidad de llevar algo a cabo (prohibitivas) y las que, por el contrario, reconocen o aclaran un derecho establecido (permisivas). Esta clasificación se establece, como es evidente, en base a la naturaleza del mandato que las normas entrañan. Una tercera categoría posible serían las normas imperativas, que ordenan o comandan expresamente alguna cosa o definen los requisitos necesarios para llevarla a cabo.”⁴

En conclusión, en este capítulo se pretende analizar como intervienen las políticas públicas a través de las normativas emanadas del municipio de Resistencia, referidos a tránsito y seguridad vial; si bien no son numerosos (46 ordenanzas) teniendo en cuenta el periodo detallado (1984 - 2017), los mismos resultan relevantes, ya que rigen una materia alarmante en términos estadísticos para la comunidad. Por cierto, son los concejales y el Intendente, los que ejercen el poder delegado por los ciudadanos los que tienen en sus manos la responsabilidad de implementar las mismas, o modificar o crear otras, a los efectos de cumplir con una importante preocupación para las personas, instituciones y organismos, cual es lograr aminorar los conflictos relacionados con el tránsito.

4

Disponible en: <http://www.ejemplos.co/20-ejemplos-de-normas-permisivas-y-prohibitivas/#ixzz5B6NrXFng>

Sin embargo, cabe expresar, que confluyen dentro del área de estudio, las políticas públicas, y es en ese espacio territorial por donde circulan personas, la mayoría de los habitantes del AMGR habitantes estudian, trabajan, realizan operaciones bancarias y comerciales en la ciudad de Resistencia, intensificando de esta manera el tránsito por el uso de transportes mecánicos (públicos de pasajeros modalidad ómnibus o privados, dentro de este último autos y motos) y no mecánicos (a pie o en bicicleta). Es decir, que juega un rol significativo el medio de transporte por el cual se mueven los individuos.

Por todo lo mencionado, ya no es solamente el medio de transporte el que tiene un rol significativo sino que se resignifican las características que se presentan en la vía pública, como el incremento de la población y en la normativa vigente.

V. ACCIONES DE GOBIERNO

En este apartado, en principio se puede apreciar las opiniones de personas entrevistadas, que circulan en la vía pública como motociclistas, automovilistas, por un lado, y por el otro, se entrevistó a otras personas que poseen responsabilidades diferentes por los roles que ocupan dentro de la sociedad, tales como el Concejal del municipio y el médico de salud pública. Seguidamente, se trata de la educación y seguridad vial, para ello se menciona y analiza distintas normativas que se relacionan con el tema, lo cual va de la mano, con la acción ejecutada por el Concejo Municipal de Resistencia, en materia de tránsito y seguridad vial.

V.1. Las opiniones de los entrevistados

Es oportuno señalar que las respuestas obtenidas de las entrevistas, fueron sometidas a una metodología cualitativa que permitió identificar emergentes subjetivos de los participantes (concejal, médico de hospital público, director de tránsito del Municipio de Resistencia y usuarios de motocicleta y automóvil). Al respecto se exponen aquellas opiniones que identificadas como significativas, al menos en tres (3) dimensiones: en cuanto al registro de los siniestros viales, a los factores que los propician y algunas sugerencias para evitarlos. A saber:

-En cuanto al registro de los siniestros viales:

En este periodo 2007, 2008 y parte del 2009, era ficha por ficha del médico que atiende al accidentado, que pone sexo, la edad estimada, porque puede ser que este inconsciente y no puede poner la edad correcta, la edad real digamos, etc. Es lo que ocurre en el lugar del hecho, el médico va, levanta el paciente, lo pone en la ambulancia, lo trae y algún momento rellena su historia, no es cierto? Tiene detalles si la cabeza estaba golpeada, si estaba golpeado el tórax, que se yo... eso lo cargaron en una ficha y es lo que él te habrá pasado referido al 2007, 2008, seguro. 2009, 2010, él cambió porque tenía todo un problema, eso es muy complejo, eso es cargar una ficha, mil quinientos había en un cuatrimestre digamos, es muchísimo trabajo cargar todos estos datos, y lo que nos interesaba era mínimamente es la cantidad de accidentados, no tanto detalles. (Entrevistado: Médico de Hospital público).

-En cuanto a los factores que propician los siniestros viales

1) La mayoría, diría yo el 80% cometen infracciones de tránsito, en cuanto a señalización, semáforos... llámese semáforo, señalización, la prioridad de los peatones, en cuanto a todo eso... esos... yo a lo que veo yo, por lo menos en mi recorrido, todas infracciones cometen, ni hablar tema de motovehículo... los motovehículos no respetan absoluto ningún semáforo... bueno, de ahí tendríamos que entrar en otro tema. Pero bueno, lo que es automóvil cruzan semáforos en rojo, recorren por el borde de la ruta a veces, muchas veces para traspasar. Y bueno, en cuanto a eso, yo lo veo que ellos no respetan por ejemplo, traspasar por la mano izquierda, pasan por la derecha, a veces hay controles policiales, y a veces las motos esquivan los controles policiales. Pero lo que sea automóvil, bueno, bastantes infracciones cometen en cuanto a las señalizaciones y semáforos. (Entrevistado: Automovilista).

2) No respetan los semáforos y con temas más profundos con las motos, donde manejan la mayoría, van tres o cuatro personas en cada moto, donde la mayoría no usan casco, donde la mayoría no tiene carnet de conductor, ni tiene seguro y donde perjudican a terceros. (Entrevistado: Concejal Municipal).

-Sugerencias para evitar siniestros viales

1) Diría una sugestión, no diría creativa porque ya se implemento en algunas ciudades capitales. Es la rotación vehicular, en cuanto a la patente, en cuanto a las prioridades dentro de la ciudad. Crear un circuito de prioridades, colectivos únicamente, de ómnibus, transportes de colectivos, únicamente para los vehículos, de peatones... que los vehículos no ingresen, entonces de esa manera la gente... los vehículos se limitarían a ingresar tanto en la ciudad donde mayor problema hay, entonces los vehículos quedarían afuera, un poco mas afuera del casco céntrico. Diría eso.

-A ver si entendí bien...

Si.

-Entonces, que entren dentro del micro centro únicamente los colectivos.

Los colectivos. Exactamente, y los vehículos no, prohibido. Obviamente tendría que... Recursos Humanos tendría que aplicarse una estructura de guardias de tránsito o llámese policía caminera para empezar a ordenar y a disciplinar a los automovilistas que no ingresen, solamente colectivos para que nos acostumbremos y nos disciplinemos de esa manera, pero eso es una manera ¿no?. O la otra manera, implementar los vehículos rotativos... los terminados de cero a seis pueden ingresar a la ciudad, de seis... algo así, los

terminados en cuatro, tres, dos no pueden ingresar a la ciudad, los que ingresan serán multados. Haber una manera, buscar una manera de filtrar un poco la cantidad de vehículos. (Entrevistado: Automovilista).

2) Tiene que haber más control, tiene que haber otros tipo de, digamos, castigos hacia los infractores, como retención del vehículos y que cumplan con unas clases o trabajos para compensar la falta. (Entrevistado: Motociclista).

V.2. Educación y seguridad vial

La cuestión relativa a siniestros viales no es exclusiva del AMGR, es una cuestión que aqueja a nuestro país y a otros, sobre todo a aquellos que no han encontrado el camino para ordenar el tránsito. Éste último término -tránsito-, lleva consigo la acción de trasladarse usando la vía pública, es así, que si se entiende que la vía pública es el lugar por donde las personas circulan para realizar numerosas actividades y desarrollar una compleja trama de relaciones sociales, la misma requiere una mirada particular. En este sentido, la circulación amerita su regulación por el Estado y su cumplimiento por todos.

Por consiguiente, una de las alternativas para proteger las vidas de las personas, es la seguridad vial, que comprende a la prevención de incidentes en el tránsito.

“... uno de los elementos indispensables para la obtención de resultados satisfactorios en materia de circulación segura lo constituye, sin duda, el mejoramiento de la educación vial, al punto que ha podido sostenerse al respecto que nada podría compararse a los positivos efectos concientizadores de la educación vial, impartida con pedagógica persistencia desde los primeros grados de la enseñanza primaria y refrescada de manera permanente a toda la población mediante el indispensable concurso de los medios de información masiva. Debe arraigarse en la comunidad la firme y unánime convicción de que quien conduce desaprensivamente o ignora cualquier otra reglamentación de tránsito (faltas menores, aunque faltas al fin, en las cuales están incursos peatones, ciclistas y motociclistas) atenta contra valores primordiales para la convivencia social. Educar para que en la calle siempre el respeto mutuo sea una labor que el Estado debe asumir con insobornable empeño, ya sea por sí o estimulando los esfuerzos de las organizaciones gubernamentales que trabajan en el mismo sentido.” (TRIGO REPRESAS Y COMPAGNUCCI, 2008: 264)

De este modo, abordar la problemática planteada desde el punto de vista de la educación como aspecto de prevención, constituye una perspectiva fundamental de reconocimiento de que se trata de una política pública a largo plazo, nada se

construye de la noche a la mañana, menos lo que hace a la aprensión de conocimientos que contribuyen a crear conciencia direccionada para cada persona como miembro de la sociedad.

Cabe mencionar, que la Ley 23.348 de ordena nacional, establece en el artículo 1: “Impártase con carácter obligatorio en todos los establecimientos dependientes e incorporados a los planes oficiales del Ministerio de Educación y Justicia de la Nación y Secretaría de Educación de la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires la enseñanza de la "Educación Vial"; seguidamente, en el artículo 2 dice: “Se entiende por Educación Vial la adquisición de hábitos que permitan al educando acomodar su comportamiento a las normas, reglas y principios de tránsito vigentes”. La importancia de dicha normativa, radica en que la provincia del Chaco se adhirió a la ley citada, a través del artículo 15 de la Ley N° 4.488 de Régimen de tránsito y seguridad vial.

En este contexto, la Ley de Educación Nacional N° 26.606 brinda una línea de objetivos en materia de educación vial, en el marco de la formación ciudadana, en ese sentido con relación a la Educación Inicial, establece en el art. 20, inc. a, que se deberá “promover el aprendizaje y desarrollo de los/as niños/as de cuarenta y cinco (45) días a cinco (5) años de edad inclusive, como sujetos de derechos y partícipes activos/as de un proceso de formación integral, miembros de una familia y de una comunidad”; también se refiere a la Educación Primaria, específicamente en el art. 27, inc. h, donde estipula que se deberá “brindar una formación ética que habilite para el ejercicio de una ciudadanía responsable y permita asumir los valores de libertad, paz, solidaridad, igualdad, respeto a la diversidad, justicia, responsabilidad y bien común”, seguidamente alude a la Educación Secundaria, en el art. 30 inc. a, donde consigna “brindar una formación ética que permita a los/as estudiantes desempeñarse como sujetos conscientes de sus derechos y obligaciones, que practican el pluralismo, la cooperación y la solidaridad, que respetan los derechos humanos, rechazan todo tipo de discriminación, se preparan para el ejercicio de la ciudadanía democrática y preservan el patrimonio natural y cultural”.

En efecto, la última normativa citada regula el derecho de enseñar y aprender, el cual está garantizado por el Estado, pretende construir dentro un espacio -nivel inicial, escuela primaria y secundaria- sujetos que vivan en una

sociedad más justa, y aporta determinados valores para que trasciendan las paredes de la institución educativa.

En este sentido, el Concejo Municipal de la ciudad de Resistencia, a través de la Ordenanza N° 11934, del año 2016, crea el Consejo Municipal de Tránsito, Educación y Seguridad Vial, con la finalidad de construir un espacio de carácter participativo, multisectorial, democrático, permanente y honorario, para la reflexión, debate, consenso, generador de iniciativas y actividades vinculadas a la temática de tránsito, la prevención de siniestros y la seguridad vial, actuando además como órgano de consulta, seguimiento y actualización de las normas legales y técnicas sobre la materia.

TABLA N° 15. ACTIVIDADES DEL CONSEJO MUNICIPAL DE TRÁNSITO, EDUCACIÓN Y SEGURIDAD VIAL DE RESISTENCIA (2017)

Colegios Primarios/ Jardín de Infantes	Niños Total	Colegios Secundarios	Adolescentes Total	Instituciones/ Otros	Total	
Jardín N°29 Ma. De Felman E.E.P N° 1007- Normal Sarmiento	400	E.N.S. N° 87 Esc. Normal Sarmiento	150	Parque Democracia	200	
E.G.B N°518 Comandante Andresito	300	E.E.S. N° 76 Colegio Nacional José M. Paz	400	Peatonal	100	
Jardín de Infantes N°13 Mariquita S. de Thompson E.E.P N°944 Felipe Gallardo	400	E.N.S N° 75 Julio Cortázar	300	Parroquia San Antonio de Padua	100	
E.G.B N° 423 Yebrail Matta	400			Congreso de Pediatria		
				Jornada destinada a chicos con capacidades diferentes	200	
Total de Niños, Adolescentes y Adultos Capacitados	1500		850		600	2950

Fuente: Balance de actividades 2017, del Consejo Municipal de Tránsito, Educación y Seguridad Vial de Resistencia.

Surge de la tabla N° 15, las actividades ejecutadas por el Consejo Municipal de Tránsito, Educación y Seguridad Vial en el año 2017, puede observarse que se realizó charlas sobre la materia en cuestión, cuyos destinatarios fueron alumnos de 4 jardines y escuelas primarias, 3 colegios secundarios y menores de edad de 5 instituciones y otros lugares allí señalados, sumando un total de 2950 personas que presenciaron y participaron de dichas actividades.

FIGURA N° 9: Actividad del Consejo Municipal de Tránsito, Educación y Seguridad Vial



Fuente: Imágen que surge del Balance de actividades del 2017 del Consejo Municipal de Tránsito, Educación y Seguridad Vial.

FIGURA N° 10: Actividad del Consejo Municipal de tránsito, Educación y Seguridad Vial



Fuente: Imágen que surge del Balance de actividades del 2015 del Consejo.

En las figuras N° 9 y N° 10, es posible visualizar 2 actividades realizadas por el Consejo Municipal de Tránsito, Educación y Seguridad Vial, ambas destinadas a alumnos de escuelas públicas de la ciudad de Resistencia.

Asimismo, en lo relativo a “la seguridad (del latín *securitas*) se refiere a aquello que está exento de peligro, daño o riesgo. Por su parte, el segundo vocablo que da forma al término que ahora nos ocupa, vial, podemos determinar que también tiene su origen etimológico en el latín. Más exactamente procede de la palabra *vialis* que puede traducirse como “relativo a la vía”.⁵

La seguridad vial tiene como finalidad eliminar las causas que producen daños materiales y humanos, la misma está determinada por las señales de tránsito, por el respeto que conductores y peatones tienen hacia ellas, por la educación vial y por la vida útil de las obras de infraestructura vial.

Al respecto, “ensayando un concepto de señalización, podemos decir que es el conjunto de elementos y dispositivos destinados a advertir, regular o informar el tránsito. Con las señales viales, se genera un diálogo mudo entre la autoridad competente y el automovilista o peatón. Aquella puede utilizarlas para dirigirse al usuario y este puede actuar obedeciéndolas o ignorándolas.” (DEXTRE Y OTROS, 2008: 48)

Las señales de tránsito tienen como función alertar y proteger a quienes transitan por la calzada, tanto peatones como conductores, cabe recordar que estos últimos son los más débiles ante una situación de conflicto en la vía pública. Existe una “clasificación de señales de tránsito, ellas son:

- a) Preventivas: dentro de éstas se ubican las señales de advertencia de máximo peligro y las de posible riesgo eventual.
- b) Reglamentarias o Prescriptivas: aquí están las señales de prohibición, restricción, prioridad y de fin de la prescripción.
- c) Informativas: aquí se ubican las señales que informan la nomenclatura vial y urbana. Destinos y distancia, las de información turística y de servicios y las que informan las características de la vía.
- d) Transitorias: son las de señalamiento transitorio y/o de prevención.”⁶

⁵ Disponible en <https://definicion.de/seguridad-vial/>

⁶ Sistema de Señalización vial uniforme. Ley de Tránsito 24.449, reglamentario Dto. 779/95 rige en Argentina desde el 1 de diciembre de 1995.

El incumplimiento de dichas señales, por lo general da como resultado un siniestro vial, de esta manera los usuarios de la vía pública son los potencialmente perjudicados, por consiguiente, la autoridad pública cumple su deber de prevenir dichos eventos colocando las señales correspondientes.

En concreto, la seguridad vial supone la prevención de siniestros de tráfico con el objetivo de proteger la vida de las personas, ello tiene relación con el derecho a la vida y la integridad física que son valores supremos de una sociedad jurídicamente ordenada.

V.3. Competencia de la autoridad jurisdiccional en materia de tránsito y sus conflictos.

La ley impone al Estado nacional, provincial y municipal mandatos, los cuales dan lugar a deberes jurídicos determinados a su cargo. Es así que el Estado, “es autoridad jurisdiccional en materia de tránsito y tiene siempre un deber primario para con la sociedad, en materia de importancia vital y colectiva como el tránsito vehicular. Debe garantizar la circulación en perfectas condiciones de seguridad vial ejercitando sus funciones inherentes de policía de tránsito (reglamentación, control y ordenamiento del tránsito vehicular, como prohibir la circulación de aquellos automotores que no reúnan las condiciones de seguridad reglamentarias y necesarias para poder circular sin riesgos para terceros.) y policía seguridad (prevención y represión de delitos sufridos por automovilistas al momento de la circulación de rodados).” (DEXTRE Y OTROS, 2008: 55)

Ahora bien, “la seguridad ciudadana es materia de competencia propia e indelegable del Estado, comprensiva de un vasto espectro de cuestiones, entre las cuales tiene cabida, por cierto, la seguridad de las personas amenazadas como consecuencia de la circulación de automotores y otros medios de transporte; de manera bien puede decirse que este último “es un tema inherente a las políticas públicas, tanto en el orden nacional como en el provincial, y, especialmente en el municipal”, o sea que “la seguridad ciudadana en el ámbito de la circulación es una de las funciones (de policía) del Estado.” (TRIGO REPRESAS Y COMPAGNUCCI DE CASO, 2008: 263)

La provincia del Chaco por Ley N° 4488 adoptó como Régimen de Tránsito y Seguridad Vial lo establecido en la Ley Nacional N° 24.449. La primera normativa establece en su art. 3 que: “Son autoridades de aplicación y comprobación de las normas aprobadas por esta ley: a) La policía de la provincia, en el control del tránsito y de los requisitos exigibles a los peatones, conductores, vehículos y motovehículos para circular por las calles y caminos públicos de la provincia; b) La Dirección de Vialidad

Provincial, en el control de los pesos transmitidos a la calzada y de las dimensiones y requisitos exigibles a la maquinaria especial y a los vehículos especiales para circular por los caminos de la provincia, cualquiera fuere la jurisdicción; además en todos los aspectos explícitamente indicados en el texto del régimen; c) Las municipalidades, en el control del tránsito de los pesos y dimensiones y de los requisitos exigibles a peatones, conductores, vehículos y motovehículos para circular por las calles y caminos de los respectivos ejidos; d) La Dirección de transporte automotor de la provincia, la que específicamente atenderá las cuestiones relacionadas a los transportes de carga y de pasajeros en tránsito por caminos de la provincia.”

En una nota periodística para un diario digital, la Dra. Alicia Gutiérrez, Juez de Faltas Municipal N° 2 de la ciudad de Resistencia, en fecha 9 de abril de 2014 expresó: “que el control de tránsito en la ciudad es materia del municipio y que la fuerza policial incurre en un avasallamiento a estas funciones cuando realiza controles de papeles de motos, autos o efectúa multas en este ejido. La Jueza de Faltas municipal se fundamentó explicando que la ley 4488 “es muy clara y establece los ámbitos, de aplicación del control de peatones, circulación de motos y de autos, correspondiente a cada organismo”. “La materia de tránsito conforme a la Constitución Nacional y la Constitución Provincial es materia delegado de los municipios”, aclaró y detalló que es “la carta orgánica municipal, correspondiente al Concejo municipal de Resistencia, la que dicta todos los códigos de tránsito, bromatología, construcción, entre otros”. Y recordó que el artículo 200 de la Constitución Provincial establece que son “las municipalidades las que crearán los tribunales de faltas que serán los órganos competentes para juzgar las infracciones relacionadas a todo lo que sea materia municipal”. Asimismo recordó que “Cuando como provincia nos adherimos la Ley 24.449, la Legislatura chaqueña promulgó la Ley 4488, en la que determinó que corresponde a la Policía de la provincia, los caminos y de las rutas provinciales, de manera que no entiendo que es lo que tiene que hacer la provincia secuestrando y multando dentro del ejido capitalino lo que sea referido al control del carnet de conductor, casco, falta de documentación, que es algo de exclusiva competencia de la municipalidad de Resistencia”. Gutiérrez resaltó que periódicamente la Municipalidad de Resistencia realiza controles de documentación y en los fines de semana se le suman los de alcoholemia por lo que calificó a la “intromisión policial en esta labor como un avasallamiento en las funciones”. Y les recordó que “la Policía lo único que puede hacer en la ciudad es ejercer su función en el marco de la prevención del delito o ante la sospecha de

que una motocicleta sea conducida por alguien, quien tiene pedido de secuestro, o es robada u objeto de algún tipo de ilícito”. Concluyó resaltando que “la Policía del Chaco no estaría legitimada para controlar documentación, ni labrar multas de tránsito y menos secuestrar unidades dentro del ejido urbano, considerando que son recursos municipales las multas impuestas a los infractores, conforme al artículo 197° de la Constitución Provincial.”⁷

En efecto, lo señalado en el párrafo anterior, tiene vinculación con lo estipulado en las leyes provinciales N° 6662 y 6603; tal como se ha mencionado en otra oportunidad, la primera normativa establece en su artículo 1: “Créanse los Departamentos de Juzgamiento Administrativo de Infracciones de Tránsito, en el ámbito de la Policía de la Provincia del Chaco; los cuales dependerán del Ministerio de Gobierno, Justicia Seguridad y Trabajo. Tendrán competencia en el juzgamiento de infracciones a las normas de tránsito, por faltas cometidas en rutas, caminos, autopistas, semi-autopistas o autovías provinciales o nacionales en el territorio de la Provincia, cualquiera fuere su jurisdicción”. Asimismo, se consigna en el artículo 5°: “Los fondos recaudados en concepto de multas y/o convenios con Organismos de otra Jurisdicción por infracción a la ley de Tránsito y Seguridad Vial, serán destinados en su totalidad al sostenimiento del sistema de Seguridad Pública Provincial. Prioritariamente para el fortalecimiento del sistema de Seguridad Vial de la Provincia, destinándose los mismos a la adquisición y reparación de bienes, vehículos y equipamientos informáticos...”. La segunda ley, en el artículo 1° señala: “Créase en el ámbito de la Policía de la Provincia del Chaco, con carácter de Dirección General, la Policía Caminera, como autoridad de comprobación y aplicación de las normas del régimen de tránsito y seguridad vial...”. Puntualmente se refiere a que la policía de la provincia, realiza el control del tránsito y de los requisitos exigibles a los peatones, conductores, vehículos y motovehículos para circular por las calles y caminos públicos de la provincia.

En otras palabras, la Ley 6662 crea los Departamentos de Juzgamiento Administrativo de Infracciones de Tránsito, y establece la competencia en materia de juzgamiento de normas de tránsito, taxativamente señala lugares donde ejerce su jurisdicción. La Ley 6603 crea la policía caminera que es la que controla el tránsito y

⁷ Disponible en <http://www.diariochaco.com/noticia/jueza-de-faltas-municipal-aclaro-que-la-policia-no-esta-legitimada-para-labrar-multas-de>

requisitos exigibles a los peatones, conductores, vehículos y motovehículos para circular por las calles y caminos públicos de la provincia.

En definitiva, como puede apreciarse tanto el Estado provincial como el municipal controlan el tránsito, éste último en calles y caminos del ejido comunal y el otro en calles y caminos públicos provinciales.

Asimismo, se firmó un Convenio de asistencia y colaboración entre el Municipio de Resistencia y el Estado Provincial, el cual fue ratificado por el Concejo Municipal por medio de la Ordenanza N° 12517 del año 2017. El Convenio tiene como objetivo implementar políticas y estrategias de control y armonización vial dentro del ejido municipal. Establece que la Municipalidad faculta a la Policía Caminera a aplicar y confeccionar actas de infracción, como a los secuestros de vehículos, siendo lo percibido dividido en parte iguales con el Municipio.

Es así que, con el objetivo de disminuir los siniestros viales en la ciudad de Resistencia, tanto su Intendente como representantes del ámbito provincial firmaron un convenio a tal efecto, lo que demuestra en principio, la preocupación e intervención de dichos funcionarios en materia de tránsito y seguridad vial, pero más allá de esa instancia de acuerdos y buenos deseos, lo cierto es que en la actualidad , el convenio no ha sido reglamentado, dicho en palabras sencillas, todavía no se ha llevado a la práctica.

Teniendo presente que el aumento de siniestros viales no mermó, al contrario existe una clara tendencia de su aumento, puede decirse que dichos acontecimientos no se agotan con atribuir responsabilidades, aplicar multas, secuestros de motos y autos, prueba de ello son las funciones que realizan tanto la policía caminera como los inspectores municipales.

VI. SINIESTROS VIALES Y SEGURIDAD VIAL EN RESISTENCIA Y SU CONTEXTO METROPOLITANO DE LA PROVINCIA DEL CHACO

En este apartado, se efectúa un análisis de la evolución de los siniestros viales, partiendo del ámbito de la provincia del Chaco, para luego focalizar el estudio en el AMGR, considerando el período 2005 - 2017, aquí se analiza la información proporcionada por el Hospital Julio C. Perrando, la Policía del Chaco y la del parque automotor, cuyos datos estadísticos fueron otorgados por los municipios del AMGR. A ello se suma la información sobre obras de infraestructura vial realizadas por la comuna de Resistencia, los datos estadísticos proporcionados por el Poder Judicial de la provincia del Chaco, los datos del INDEC y también se incluyó las opiniones de las personas entrevistadas (concejal, médico de hospital público, director de tránsito del Municipio y usuarios de motos y automóvil). A continuación se desarrolla lo concerniente a prevención vial, considerada como herramienta fundamental para aminorar los conflictos en el tránsito; se trata sobre el marco legal de la prevención vial y la acción ejecutada por el Concejo Municipal de Resistencia en materia de educación vial en diferentes establecimientos escolares, para concluir con la competencia de la autoridad jurisdiccional en lo referido al tránsito y sus conflictos.

VI.1. Siniestros viales a nivel provincial

De acuerdo con los resultados del último Censo Nacional de Población, Hogares y Viviendas 2010, la provincia del Chaco arrojó un total de 1.055.259 habitantes, dato relevante que repercute inevitablemente en materia de tránsito y seguridad vial.

Cabe señalar que por “decisión del Gobierno de la provincia del Chaco, gestión 2007 - 2011 y 2011 - 2015, que inicia, acompañando a las políticas públicas del estado nacional, la denominada reparación histórica, con una serie de obras, entre las que figura la pavimentación de caminos. Sirva de ejemplo la ruta provincial N° 9, obra ejecutada desde Capitán Solari, pasando por Colonias Unidas, llega en el año 2011 hasta Las Garcitas, y continúa en la actualidad, con su prolongación hacia Tres Isletas, que permitió la conexión con el tramo de ruta hasta Juan José Castelli, actualmente asfaltada penetrando de este modo al impenetrable chaqueño. Asimismo, la ejecución de la obra vial del tramo de autovía Resistencia - Corrientes (capital), sobre la ruta Nacional N° 16....” (REY, 2015)

UNSAM - FACULTAD DE CIENCIAS POLÍTICAS - MAESTRIA EN GOBIERNO Y ECONOMIA POLITICA
TESIS: “Un recorrido analítico por las Ordenanzas Municipales, entre los años 2005 y 2017, referidas a siniestros viales y seguridad vial en la ciudad de Resistencia, en el marco del área metropolitana.”

TABLA N° 2: EVOLUCIÓN DE LOS SINIESTROS VIALES EN CHACO, ENTRE EL 2005 - 2010

<u>AÑO</u>	<u>ENE.</u>	<u>FEB.</u>	<u>MAR.</u>	<u>ABRIL</u>	<u>MAYO</u>	<u>JUN.</u>	<u>JUL.</u>	<u>AGOS.</u>	<u>SEPT.</u>	<u>OCT.</u>	<u>NOV.</u>	<u>DIC.</u>	<u>TOT.</u>
2005	587	605	702	726	773	744	816	789	744	820	820	731	8857
2006	767	659	898	767	940	817	879	966	894	1005	926	1006	10524
2007	716	784	948	826	969	906	987	959	897	1033	1072	991	11088
2008	838	854	939	1109	1092	1046	1050	1156	1216	1074	1177	1170	12721
2009	902	872	1111	1061	1164	1308	1110	1154	1176	1321	1127	1161	13467
2010	958	806	1065	1034	1183	1119	1168	1262	1240	1167	1171	1342	13515

Fuente: Elaboración propia en base a datos aportados por Departamento Tránsito Vial - División Registro Provincial de Antecedentes de Tránsito (REPART).

La tabla N° 2, expresa los siniestros viales desde el año 2005 y hasta el año 2010, discriminado por mes. Se puede observar el ascenso anual progresivo de siniestros viales ocurridos en dicho periodo. También surge el predominio de siniestros viales entre los meses octubre y noviembre, de los años allí señalados.

TABLA N° 3: EVOLUCIÓN DE LOS SINIESTROS VIALES EN CHACO, ENTRE LOS AÑOS 2005 - 2017, SEGÚN TIPO DE LESIÓN

CASOS	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Sin Víctimas (Colisiones)	5727	6619	6965	7135	7466	7253	7488	6531	5641	4296	3864	3292	2.512
Con Heridos Leves	2595	3303	3635	4806	5179	5483	6239	5977	6625	5906	6767	7073	7.212
Con Heridos Graves	447	502	460	653	684	629	846	917	821	817	772	750	805
Con Muertes	103	134	148	147	152	148	170	179	175	166	159	136	166
Total de Siniestros	8872	10.558	11.208	12.741	13.481	13.513	14.743	13.604	13.262	11.185	11.562	11.251	10.695

Fuente: Elaboración propia sobre la base de información proporcionada por la Subsecretaría de Seguridad Pública y Planificación, dependiente del Ministerio de Seguridad del Chaco.

TABLA N°4: EVOLUCIÓN EXPRESADA EN PORCENTAJE DE LOS SINIESTROS VIALES EN CHACO, ENTRE LOS AÑOS 2005 - 2017, SEGÚN TIPO DE LESIÓN

CASOS	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Sin Víctimas (Colisiones)	64,6	62,7	62,1	56,0	55,4	53,7	50,8	48,0	42,5	38,4	33,4	29,3	23,5
Con Heridos Leves	29,2	31,3	32,4	37,7	38,4	40,6	42,3	43,9	50,0	52,8	58,5	62,9	67,4
Con Heridos Graves	5,0	4,8	4,1	5,1	5,1	4,7	5,7	6,7	6,2	7,3	6,7	6,7	7,5

UNSAM - FACULTAD DE CIENCIAS POLÍTICAS - MAESTRIA EN GOBIERNO Y ECONOMIA POLITICA
TESIS: “Un recorrido analítico por las Ordenanzas Municipales, entre los años 2005 y 2017, referidas a siniestros viales y seguridad vial en la ciudad de Resistencia, en el marco del área metropolitana.”

Con Muertes	1,2	1,3	1,3	1,2	1,1	1,1	1,2	1,3	1,3	1,5	1,4	1,2	1,6
Total de Siniestros	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Fuente: elaboración propia en base a datos provenientes del cuadro N° 5.

TABLA N°5: VARIACIÓN PORCENTUAL ENTRE DOS PERÍODOS

	2005-2011	2012-2017	VARIACIÓN PORCENTUAL
Sin Víctimas (Colisiones)	57,9	35,9	-38,1
Con Heridos Leves	36,0	55,9	55,3
Con Heridos Graves	4,9	6,9	39,0
Con Muertes	1,2	1,4	16,3
Total de Siniestros	100,0	100,0	

Fuente: Elaboración propia en base de datos provenientes del cuadro N° 5.

En la tabla N° 3, se representa la evolución de los siniestros viales dentro de la Provincia del Chaco, entre los años 2005-2017, discriminando los tipos de lesiones. A partir de esos datos se elaboró la tabla N° 4, en el cual se representan en porcentajes aquellos valores. En última instancia se elaboró la tabla N° 5, compuesto del promedio de los porcentajes expresados en intervalos epocales, para poder calcular la variación porcentual.

En ésta última, se grafica que hubo una variación porcentual negativa del 38,1 del segundo período respecto del primero en los casos de colisiones sin víctimas; una variación porcentual del 55.3 del segundo período respecto del primero en los casos de colisiones con heridos leves; una variación porcentual del 39,0 del segundo período respecto del primero en los casos de colisiones con heridos graves; y finalmente una variación porcentual del 16,3 del segundo período respecto del primero en los casos de colisiones con muertes. Lo que significa, que en el único caso en que hubo una disminución de la variación porcentual es en las colisiones sin víctimas, y por lo tanto, un claro aumento en los casos de colisiones con heridos y con muertes.

En otras palabras, en la tabla N° 5, se llega a demostrar la tendencia que siguen los siniestros viales a nivel provincial, tal como se puede apreciar la ocurrencia de los mismos va en ascenso.

Surgen de los cuadros anteriores, tres categorías de lesiones, que afectan a los seres humanos en un siniestro vial, parafraseando a Rey, se denomina lesiones leves cuando sus

protagonistas han sufrido daños materiales y perjuicios físicos menores (golpes, hematomas, fracturas menores); lesiones graves cuando como resultado del hecho o circunstancia no intencional producida en la vía pública los protagonistas involucrados sobrellevan daños que perjudican notablemente a su organismo (traumatismos severos); y finalmente están las fatales, denominadas así porque las personas no presentan signos vitales luego de un siniestro.

No cabe duda de la situación dramática que se vive en relación con este fenómeno social. Se coincide con una publicación periodística del año 2011 del ahora ex Ministro de Gobierno, Justicia, Seguridad y Trabajo de la provincia del Chaco, Juan Manuel Pedrini, en su oportunidad manifestó: “el problema de la inseguridad vial tiene un alto componente de falta de infraestructura, que es la misma de hace 30 años pero con 10 o 20 veces más vehículos, y a ello se suman problemas muy serios de conductas de quienes transitan nuestras rutas y calles.”⁸

Con el objeto de disminuir los siniestros viales, es oportuno señalar que, entre las políticas públicas que implementó el gobierno provincial (2007-2011) se puede mencionar la creación de la Dirección General de la Policía Caminera y un Juzgado Administrativo de infracciones viales en el año 2010; es así que dichos juzgados receptionan las infracciones labradas por la División de Policía Caminera, siendo función de esta última, el control del tránsito y requisitos exigibles a los peatones, conductores, vehículos y motovehículos que circulen por las calles y caminos públicos de la provincia, de acuerdo a lo estipulado en la Ley Provincial N° 6603.

Así que, “tanto los conductores (por su falta de educación y conciencia vial - y esta es la segunda falla del sistema de tránsito terrestre-), como las carreteras (por sus defectos de diseño y/o mantenimiento) no están adaptados ni preparados para hacer uso y contener, respectivamente, en condiciones de seguridad vial dicha potencia”. (DEXTRE Y OTROS, 2008: 44-45)

VI.2. De la seguridad vial y los siniestros viales en Resistencia, en el contexto territorial del AMGR

En lo que hace a la temática en cuestión, aquí se presenta la situación de Resistencia en el contexto del AMGR, en ese marco se analiza los datos estadísticos proporcionados

⁸Diario Norte. “Hace falta rutas y también respetar las normas de tránsito, afirma Pedrini”. 30 de Julio de 2011, p. 46.

por: 1) el Hospital Julio C. Perrando, 2) la Policía de la provincia del Chaco y 3) el parque automotor de los municipios de la ciudad capital del Chaco, Barranqueras, Puerto Vilelas y Fontana; 4) a ello se suma información sobre obras de infraestructura vial de Resistencia; 5) datos proporcionados por el Poder Judicial del Chaco; 6) el Instituto Nacional de Estadística y Censo (INDEC) y 7) las opiniones de las personas entrevistadas.

VI.3. Datos aportados por el Hospital Julio C. Perrando

Entre otros organismos que provee información con el tema en cuestión, se encuentra el Hospital Julio C. Perrando, situado en cercanías del macro centro de la ciudad de Resistencia. Dentro de sus dependencias, el área de Residencia de Epidemiología realizó un Informe denominado “Vigilancia de siniestros viales 2015-2017. Hospital Dr. Julio C. Perrando”, cuya fuente de información fue el Registro de la Unidad de Epidemiología del Hospital Perrando-Unidad Central de Coordinación de Emergencia Médica (UCCEM) de la provincia del Chaco, del cual, entre otras cuestiones, surge la comparación de la cantidad y la media de personas asistidas en el periodo Semana Epidemiológica (SE) 1-48 del 2017 con la de los años 2015 y 2016. Ambos indicadores aumentaron en los dos últimos años. A falta de datos de algunas SE del año 2015, se ha tomado en cuenta la media de ese año.

TABLA N° 6. Personas atendidas por siniestros viales, por semana epidemiológica. Unidad Central de Coordinación de Emergencias Médicas. Resistencia-Chaco. Año 2015-2017.

Semana Epidemiológica	Personas asistidas		
	2015	2016	2017
1-3	296	328	317
4-6	286	257	284
7-9	252	299	363
10-12	327	327	306
13-15	309	330	338
16-18	341	356	341
19-21	333	328	345
22-24	333	419	343

UNSAM - FACULTAD DE CIENCIAS POLÍTICAS - MAESTRIA EN GOBIERNO Y ECONOMIA POLITICA
TESIS: “Un recorrido analítico por las Ordenanzas Municipales, entre los años 2005 y 2017, referidas a siniestros viales y seguridad vial en la ciudad de Resistencia, en el marco del área metropolitana.”

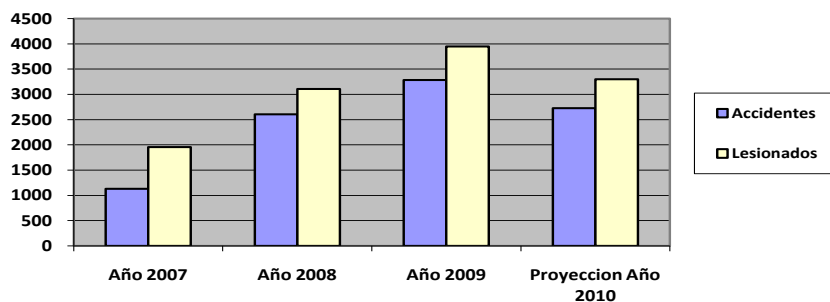
25-27	327	320	380
28-30	359	427	445
31-33	379	371	440
34-36	357	339	514
37-39	333	402	494
40-42	397	409	464
43-45	333	363	451
46-48	371	402	481
49-51	328	352	476
Total	5661	6029	6782

X personas atendi- 15,9 16,9 19,0
 das/día
 agrupadas cada 3SE

Fuente: Unidad de Epidemiología - Hospital Julio C. Perrando - Provincia del Chaco.

Surge de la tabla N° 6, que en el año 2015 el Hospital Julio C. Perrando asistió a 5661 personas, al año siguientes a 6029 y en el 2017 a 6782, lo que demuestra el aumento anual de personas atendidas por causa de siniestros viales. Surge del informe elaborado por dicho nosocomio, la comparación de la cantidades de personas asistidas en el periodo de la semana epidemiológica (SE) 1-48 del año 2017, con la cantidad de los años 2015-2016. Ambos indicadores aumentaron en los dos últimos años. Cabe recordar, que el mencionado hospital, concentra la fracción más importante de respuesta asistencial por siniestros viales, para todo el AMGR, como también es referente de toda la provincia y la región.

FIGURA N° 6: EVOLUCIÓN DE LESIONADOS EN SINIESTROS VIALES OBTENIDOS POR EL HOSPITAL JULIO C. PERRANDO, ENTRE 2007 - 2010 (PROYECCIÓN DE LOS DATOS DEL 1° CUATRIMESTRE)

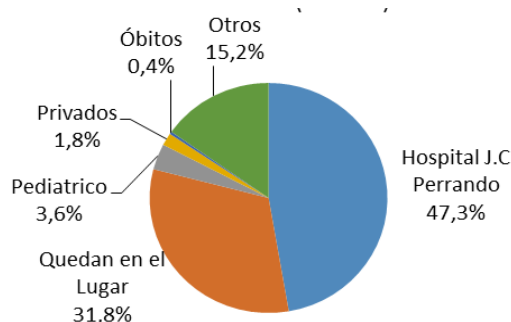


Fuente: Unidad de Epidemiología - Hospital Julio C. Perrando - Provincia del Chaco.

Cabe mención que en el año 2011, el Dr. Juan Carlos Barberis, ahora fallecido, fue médico del nosocomio citado y en una oportunidad, gentilmente brindó dos informes referidos a “Lesionados en accidentes de tránsito asistidos en el Hospital Julio C. Perrando, Resistencia, Chaco. Análisis Evolutivo del periodo enero de 2007 a abril de 2010” y el segundo, “Vigilancia epidemiología de accidentes de tránsito. Primer informe. Periodo 18 de agosto - 18 de septiembre de 2009, realizados conjuntamente con colegas de la Unidad de Epidemiología del Hospital Julio C. Perrando. Del primer informe se extrajo la figura N° 6, el cual muestra un ascenso en la cantidad de accidentes de tránsito y lesionados, como una disminución en el 2010. Se revela en el mismo informe que “las lesiones por accidentes están fuertemente dominada por el género masculino: más de dos tercios de los lesionados son varones. El número de personas que deben ser asistidas en el Hospital muestra un importante incremento a lo largo del periodo, habiéndose duplicado la cantidad de lesionados que debe atender en el Hospital desde 2007 a 2009.”⁹

⁹Disponible en <https://www.yumpu.com/es/document/view/14647505/lesionados-en-accidentes-de-transito-asistidos-en-el->

FIGURA N° 7. Evolución de las personas por siniestros viales. Unidad Central de Coordinación de Emergencias Médicas. Resistencia - Chaco



Notas: "Otros" corresponde a traslados de las personas accidentadas por sus propios medios, suspensión de los servicios de la UCEM y sin datos de los desenlaces.

Fuente: Unidad de Epidemiología - Hospital Julio C. Perrando - Provincia del Chaco

De la figura N° 7, se desprende que hubo 6782 personas implicadas en siniestros viales durante el año 2017, el 47,3% requirieron atención médica en el Servicio de Guardia y Emergencia del Hospital Julio C. Perrando, siendo que el 31,8% de ellas no necesitaron ser trasladadas a instituciones de salud, un 3,6% eran menores de edad, por tal motivo fueron llevados para su atención al Hospital Pediátrico Dr. Avelino C. Castelán, un 1,8% fueron atendidos por sanatorios privados y un 0,4% fallecieron.

VI.4. Datos aportados por la Policía de la provincia del Chaco

Resulta menester compartir y analizar la estadística oficial en cuanto a cantidad de siniestros viales en el AMGR entre los años 2005 - 2016, según informe de la División de Estadísticas Policiales-Dirección de Gabinete de la Policía de la provincia del Chaco.

TABLA N° 7: EVOLUCIÓN DE LOS SINIESTROS VIALES EN AMGR, ENTRE LOS AÑOS 2005 - 2016, SEGÚN TIPO DE LESIÓN

CASOS	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Sin Víctimas (Colisiones)	4081	4808	5037	5277	5604	5504	5660	4856	4162	3056	2738	2273
Con Heridos Graves	196	213	156	247	250	231	339	359	341	319	311	270
Heridos Leves	1913	2379	2641	3418	3471	3712	4296	3966	4425	3859	4408	4670
Con Muertes	18	30	41	43	35	32	50	45	49	59	35	44
Total de Siniestros	6208	7430	7875	8985	9360	9479	10345	9226	8977	7293	7492	7257

Fuente: Elaboración propia sobre la base a datos aportados por la División Estadísticas Policiales-Dirección de Gabinete de la Policía del Chaco.

TABLA N° 8: EVOLUCIÓN EXPRESADA EN PORCENTAJE DE LOS SINIESTROS VIALES EN AMGR, ENTRE LOS AÑOS 2005 - 2016, SEGÚN TIPO DE LESIÓN

CASOS	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Sin Víctimas (Colisiones)	65,7	64,7	64,0	58,7	59,9	58,1	54,7	52,6	46,4	41,9	36,5	31,3
Con Heridos Leves	30,8	32,0	33,5	38,0	37,1	39,2	41,5	43,0	49,3	52,9	58,8	64,4
Heridos Graves	3,2	2,9	2,0	2,7	2,7	2,4	3,3	3,9	3,8	4,4	4,2	3,7
Con Muertes	0,3	0,4	0,5	0,5	0,4	0,3	0,5	0,5	0,5	0,8	0,5	0,6
Total de Siniestros	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

TABLA N° 9: VARIACIÓN PORCENTUAL ENTRE DOS PERÍODOS

	2005-2011	2012-2017	Var%
Sin Víctimas (Colisiones)	60,8	41,8	-31,4
Con Heridos Leves	36,0	53,7	49,0
Con Heridos Graves	2,7	4,0	45,8
Con Muertes	0,4	0,6	41,4
Total de Siniestros	100,0	100,0	

En la tabla N° 7 se representa la evolución de los siniestros viales dentro del AMGR, entre los años 2005-2016, discriminando los tipos de lesiones. A partir de estos datos se elaboró la tabla N° 8, en el cual se representan en porcentajes aquellos valores. Se prosiguió con la elaboración de la tabla N° 9, compuesto del promedio de los porcentajes expresados en intervalos epocales, para lograr finalmente calcular la variación porcentual.

En éste último se representa la disminución de variación porcentual del 31,4 del segundo período respecto del primero en los casos de colisiones sin víctimas; una variación porcentual del 49,0 del segundo período respecto del primero en los casos de colisiones con heridos leves; una variación porcentual del 45,8 del segundo período respecto del primero en los casos de colisiones con heridos graves; y finalmente una variación porcentual del 41,4 del segundo período respecto del primero en los casos de colisiones con muertes. Esto permite sostener que en el único caso en que hubo una disminución de la

variación porcentual es en las colisiones sin víctimas, y por consiguiente, un crecimiento en los casos de colisiones con heridos y con muertes.

VI.5. Datos aportados por los Municipios que comprenden el AMGR

Los municipios que rodean al de Resistencia, aquellos que forman parte del AMGR, demuestran un crecimiento de patentamiento referidos a vehículos, motos y similares, según datos proporcionados por cada comuna.

TABLA N° 10: CANTIDAD DE AUTOS Y MOTOS REGISTRADOS EN LOS MUNICIPIOS DEL AMGR ENTRE 2005 -2010

LOCALIDADES - RODADOS	PERIODO					
	2005	2006	2007	2008	2009	2010
BARRANQUERAS						
AUTOS	326	407	544	636	516	463
MOTOS	116	311	417	743	478	448
PUERTO VILELAS						
AUTOS	42	58	60	100	111	105
MOTOS	18	54	50	118	150	137
RESISTENCIA						
AUTOS	1.798	2309	3143	4746	4513	5052
MOTOS	2063	4555	6513	10250	9061	10387
FONTANA						
AUTOS	-	-	-	-	-	-
MOTOS	-	-	-	-	-	-
TOTAL DE AUTOS	2166	2774	3747	5482	691	1424
TOTAL DE MOTOS	2197	4920	6980	11111	9689	10972

Fuente: Elaboración propia sobre la base de datos aportados por los Municipios del AMGR.

En la tabla N° 10 puede observarse la cantidad de vehículos y motos patentados por año en cada uno de los municipios del AMGR, entre 2005-2010. En principio se puede ver que desde el año 2005 a 2008 asciende el número de autos y motos registrados, disminuyendo los autos de forma llamativa en el 2009, para la comuna capitalina, aumentando al año siguiente. Con respecto a las motos, en todo el periodo estudiado fue creciendo el número de patentamiento. Es importante, señalar que el Municipio de Fontana, brindó un informe parcial con respecto al número de patentes registrados, su fundamento radica en que desde el año 2010 iniciaron la carga de datos de vehículos

patentados, lo que significa que la información obtenida no está discriminada por año, sólo cuentan que desde el año 2010 hasta el mes de abril de 2018 tienen 9245 vehículos patentados, motivo por el cual los casilleros que corresponden a este municipio se encuentran incompletos.

En este contexto, es notable el aumento progresivo del número de motos que circulan en el AMGR (exceptuando Fontana), los que inevitablemente en algún momento ingresan a la ciudad de Resistencia, para realizar diferentes actividades, de manera diaria porque trabajan o estudian, o semanal para concurrir a grandes comercios que en las demás localidades no hay, o para efectuar algún tipo de operación comercial, entre otras actividades.

Asimismo, se considera al riesgo como la “situación adversa y vulnerable a la que se expone una persona a una sociedad, por falta de previsión, protección y educación.” (REY, 1999: 14), se puede afirmar, que la gran cantidad de motos circulando por la vía pública ocasionan un riesgo, donde los más vulnerables son los transeúntes, ciclistas e incluso los mismos motociclistas en todo lo relacionado a cuestiones de tránsito.

Resulta relevante señalar una entrevista con el Sr. René Alberto Rey, quien fue en ese momento Director General de Tránsito de la Municipalidad de Resistencia, oportunamente expresó “que desde el año 2003 la municipalidad hace campañas de educación vial, y desde el 2010 se sumó a esta la Policía, trabajando conjuntamente en materia de educación vial para los usuarios de rodados menores. En el 2010 la municipalidad puso en vigencia la Ordenanza 9715, sobre cascos...” Seguidamente el entrevistado dijo que “los operativos de secuestro de motos se realizaban los fines de semanas, los sábados y domingo porque eran los días que había mayor cantidad de jóvenes circulando y muchos habían consumido alcohol antes de manejar. Y durante la semana se hacía educación vial solamente”.

El 30 de diciembre de 2009, el Concejo Municipal de Resistencia sancionó la Ordenanza N° 9715, que en su art. 1°) “determina que el que condujere motovehículos o acompañare al conductor sin la colocación del casco reglamentario de seguridad o circular sin cumplir las condiciones de seguridad vigentes será sancionado con multa equivalente a treinta (30) a sesenta (60) Unidades Funcionales y/o inhabilitación para conducir hasta treinta (30) días. Si la falta fuera la no colocación del casco reglamentario de seguridad, tanto el conductor como el acompañante se procederá también al secuestro de la unidad.”

En el año 2010 el municipio de Resistencia lanzó por primera vez una campaña obligando a los conductores de motos y a su acompañante a usar casco de seguridad.

Fueron los inspectores de tránsito municipal quienes tenían la misión de controlar el uso del casco como forma de prevención de siniestros viales. Es oportuno señalar que en una primera etapa de esta campaña se entregaban a los infractores folletos donde se informaba sobre la importancia del casco y el aprendizaje de las señales de tránsito, a su vez se colocaba en las motos autoadhesivos donde se aconsejaba el uso del casco al conducir. El siguiente paso que implementó el municipio fue de carácter rígido, el cual consistió en multa y secuestro del rodado menor cuando el conductor y su acompañante no llevaban puestos el casco de seguridad. Estas medidas se implementaron únicamente para que no se ingrese al casco céntrico de la ciudad sin casco de seguridad, razón por la cual a esta política de seguridad vial se la denominó “operativo cerrojo”.

Con el objetivo de disminuir los siniestros viales, en el año 2011 el municipio capitalino trabajó conjuntamente con el gobierno provincial, a través de la Subsecretaría de Seguridad y Justicia en una serie de políticas preventivas.

El entonces Subsecretario de Tránsito de la comuna capitalina, Luis Silvestri, señaló en una nota periodística que “las medidas que se vienen llevando adelante desde la Municipalidad de Resistencia que a lo largo del año hizo un trabajo de concienciación y control. Realizamos campañas específicas a través de folletería enviada a los vecinos junto a las boletas de patente y tasas; además efectuamos cursos de capacitación, ahora el municipio empezará a profundizar los operativos de control para impedir que ingresen en el microcentro los motociclistas que no usen casco. El trabajo que se hace es para impedir la circulación inapropiada de las motos para ingresar al microcentro; no solo es por el uso del casco, sino que en caso de que vayan más de dos personas o el acompañante no tenga casco, los que están fuera de las normas tendrán que continuar a pie. Lo que buscamos es concienciar y prevenir accidentes. En este sentido contó que estuvieron reunidos con autoridades de la Policía del Chaco para aunar criterios y esquemas de trabajo para apuntalar los controles.” (Diario Norte, 29 de octubre de 2011: 15)

Con anterioridad al 2015, el programa o intervención que diseñó el municipio de Resistencia para prevenir siniestros por el uso de motovehículos fue el secuestro del rodado menor en los siguientes casos:

- ✓ Cuando el conductor no supere el test de alcoholemia (Ord. 9712/09)
- ✓ Cuando no lleve puesto casco reglamentario al conducir (Ord. N° 9715/09)
- ✓ Cuando no exhiba revisión técnica obligatoria y póliza de seguro (Ord. N°10832/12)

FIGURA N° 8: Zonas de control en el año 2010



Fuente: Departamento Tránsito Vial – División Registro Provincial de Antecedentes de Tránsito (REPART) - Provincia del Chaco, 2010.

La Figura N° 8 representa las zonas de control municipal y policial en que se ubicaban los inspectores de tránsito para prohibir el ingreso al centro de la ciudad de Resistencia, cuando los conductores de motos no cumplían con lo estipulado en la ordenanza municipal N° 9715. Del gráfico señalado surge que se hizo una subdivisión de la zona en A, B, C y D. La plaza la 25 de Mayo, esta simbolizada con la palabra “Resistencia”, la misma tiene más de 4 Has de extensión y es una de las más grandes del país. Del centro de ella nacen cuatro avenidas en forma de cruz, de las cuales salen a su vez el resto de las calles.

VI.6. Datos aportados por el Municipio de Resistencia, en lo relativo a Infraestructura vial

La Secretaría de Obras Públicas y Ordenamiento territorial de la comuna capitana, durante el periodo 2005 - 2015 ejecutó 29 obras viales de distinta magnitud, conforme se señala en la Tabla N° 11.

TABLA N° 11: OBRAS DE PAVIMENTACIÓN EJECUTADAS ENTRE EL 2005-2015. MUNICIPIO DE RESISTENCIA

N°	OBRA
1	Av. Vélez Sársfield 500 al 800 entre Av. Paraguay y Av. Laprida

UNSAM - FACULTAD DE CIENCIAS POLÍTICAS - MAESTRIA EN GOBIERNO Y ECONOMIA POLITICA
TESIS: “Un recorrido analítico por las Ordenanzas Municipales, entre los años 2005 y 2017, referidas a siniestros viales y seguridad vial en la ciudad de Resistencia, en el marco del área metropolitana.”

2	Av. Belgrano 1300 al 1600
	entre calle Carlos Gardel y Av. Marconi
3	Av. San Martín entre
	Fortín Rivadavia y Av. Soberanía Nacional
4	Av. Las Heras 800 al 1600
	(entre Av. Castelli y Av. Edison)
	Ampliación contrato 2 cuabras Av. López
5	Piacentini e/ Las Heras y J.de Dios Mena
	Av. Hernandarias 1600 al 2400
	(entre Av. Marconi y Av. Islas Malvinas)
	Ampliación de Contrato:
6	(pav. En B° San Cayetano)
	Av. Rivadavia
	e/ La Cangayé y Benjamín Zorrilla
7	Av. Paraguay 800 al 1200
	P. Distorto 400 al 500
8	Nicolás Patrón 400 al 500
	Av. Lavalle 800 al 1400
	Roberto Mora 500 al 800
	R. B. Díaz 500 al 800
9	Av. Moreno 800 al 1600
	P. Cerqueira e/Sgo. del Estero y Moreno
	Ampliación de Contrato
	P. Cerqueira e/Moreno y Alvear
10	Av. Rissione 0 al 800
	(Obra Básica + adicionales)
11	Peatonal Resistencia
	(Obra básica + adicional)
12	Desagüe Pluvial Calle Padre Cena,
	entre Av. Moreno y Calle J. D Perón
13	Calle Lestani
	entre Ruta 11 y calle Mar del Plata
14	Av. Nicolás R. Acosta 500 al 1400
	(Obra básica + adicional)
15	Av. López Piacentini 800 al 1600
	(Obra básica + adicional)
16	Av. Lisandro de la Torre 1600 al 2400
17	Av. Belgrano 1600 al 2400
	Av. Marconi y Av. Islas Malvinas
18	Pavimentación Calles 2 de Abril y Almonacid en B° Santa Inés
19	Av. Urquiza -4 tramos- 800 al 2400

UNSAM - FACULTAD DE CIENCIAS POLÍTICAS - MAESTRIA EN GOBIERNO Y ECONOMIA POLITICA
TESIS: “Un recorrido analítico por las Ordenanzas Municipales, entre los años 2005 y 2017, referidas a siniestros viales y seguridad vial en la ciudad de Resistencia, en el marco del área metropolitana.”

	Tramo 1
	Tramo 2
	Tramo 3
	Tramo 4
20	calle Bertaca desde 1600 al 2400
21	Av. Rivadavia 1500 al 1700
	La Rioja 1700 al 1900
	Pje. Palamedi 1700 al 1900
	Calle Ameri 400 al 600
	Calle Andreani 400 al 600
22	Recapado Av. Guerrero 0 al 500
23	Recapado Av. 9 de Julio 400 al 800
24	Recapado Av. 9 de Julio
	e/ Av. V. Sarsfield y Av. N.R. Acosta
25	Pavimento calle Varela
26	Desagües calle Varela
27	Cuenca Noveri
28	Cuenca Goitia
29	Av. Italia e/ Rissione y Montaner

Fuente: Secretaría de Obras Públicas y Ordenamiento Territorial del Municipio de Resistencia

De la tabla N° 11 surge que el municipio de Resistencia pavimentó 29 calles y/o avenidas en el periodo 2005-2015.

TABLA N° 12. OBRAS DE PAVIMENTACIÓN EJECUTADAS ENTRE 2016-2017. MUNICIPIO DE RESISTENCIA

N°	OBRA
1	Pavimentación, Desagües Pluviales, Iluminación y Señalización de la Av. Italia tramo: Calle Montaner - Avda. Combate Vuelta de Obligado.
2	Pavimentación, Desagües Pluviales, Iluminación y Señalización de Villa Los Lirios - Etapa I. Calles: BROWN e/ Av. Borrini y Calle Olaf With; NAVARRO; PATIÑO; ALSINA Y NOVERI e/ Av. 9 de Julio y Brown; y WITH e/ H. Irigoyen y Brown.
3	Pavimentación y Obras Complementarias- Tramo: Pje H. Irigoyen e/Calle C. Ramírez y Discépolo, H. Irigoyen e/ Calle C. Ramírez y Discépolo, y Discépolo e/ Brown e H. Irigoyen.
4	Repavimentación y bacheo en varias calles de microcentro
5	Pavimentación, Desagües Pluviales, Iluminación y Señalización de AV. Combate Vuelta de Obligado e/AV. Italia y Av. Sarmiento.
6	Repavimentación, bacheo y recapado asfáltico de AV. 9 de Julio e/ Av. N. R. Acosta/Julio Acosta - Calle Portela/Calle Delfino.
7	Pavimentación, Desagües Pluviales, Iluminación y Señalización de la Av. EDISON tramo: Avda. Chaco - Avda. Urquiza.
8	Pavimentación, Desagües Pluviales, Iluminación y Señalización de Av. Los Hacheros- Tramo Av. Piacentini- Av. Edison.

UNSAM - FACULTAD DE CIENCIAS POLÍTICAS - MAESTRIA EN GOBIERNO Y ECONOMIA POLITICA
TESIS: “Un recorrido analítico por las Ordenanzas Municipales, entre los años 2005 y 2017, referidas a siniestros viales y seguridad vial en la ciudad de Resistencia, en el marco del área metropolitana.”

9	Pavimentación, Desagües Pluviales, Iluminación y Señalización de Villa Universidad. ETAPA I (Pje. Wilde e/ Av. Lavalle y Calle Gerardo Varela y e/ Calle San Juan y Ecuador; Liniers e/ Av. Lavalle y Calle Ecuador; R. de Escalada e/ Av. Lavalle y Calle Gerardo Varela; Pje. Pértile e/ calles Liniers y Pueyrredón; San Juan y Ecuador e/ Av. Los Inmigrantes y Calle Liniers).
10	Pavimentación, Iluminación y Señalización de Pasaje Roldan e/Calle Vedia y Necochea.
11	Pavimentación, Iluminación y Señalización de Pasaje Codutti y Calle San Roque.
12	Ejecución Pavimentación, Desagües Pluviales, de Calle Mitre e/Calle Bando y Lino Torres.
13	Pavimentación, Desagües Pluviales, Iluminación y Señalización de Calle Mármol e/ A. Las Heras y Pje. Las Heras- Pje. Las Heras e / Calle Mármol y Pje. Dodero.
14	Pavimentación, Desagües Pluviales, Iluminación y Señalización de Calle Dodero e/ Calle José M. Paz y Av. San Martín.
15	Pavimentación, Desagües Pluviales, Iluminación y Señalización de Dodero e/ Calle J. de Dios Mena y Av. Las Heras.
16	Pavimentación y Desagües Pluviales de calle interna del Domo Zito Segovia
17	Pavimentación, Desagües Pluviales, Iluminación y Señalización de Av. DR. EVARISTO RAMIREZ entre Av. Castelli y Av. López Piacentini
18	Pavimentación, Desagües Pluviales, Iluminación, Señalización y Semaforización de Calle Isafas entre Av. Malvinas y Av. Ushuaia, Panamá y Caracas entre calles Pereyra y Zacarías; Baruc, Jeremías y Zacarías entre calles Panamá y Caracas”
19	Ampliación de calzada, Desagües Pluviales, Iluminación y Señalización de Av. Chaco entre Av. 9 de Julio y Av. Castelli.
20	Pavimentación, Desagües Pluviales, Iluminación y Señalización de Villa Pegoraro- Etapa I. (Moreno y Jujuy, e/ Av. Mac Lean y Fotheringham; Fotheringham, Mansilla y Uriburu, e/ Mendoza y Moreno).
21	Pavimentación, Desagües Pluviales, Iluminación y Señalización de Calles Duvivier (e/ Alem y Miranda) - Miranda (e/Duvivier y Chaco)- B° Llaponagat- CH 202
22	Pavimentación, Desagües Pluviales, Iluminación y Señalización de Calle Salom entre Guemes y Pellegrini
23	Pavimentación, Desagües Pluviales, Iluminación y Señalización de Pje. Dodero entre Av. Las Heras y J. Dios Mena
24	Pavimentación, Desagües Pluviales, Iluminación y Señalización B° UDOCHA- CH 202: Calles Mármol (e/Pje. Las Heras y Dr. Ramírez), J. Dios Mena (e/ Piacentini y Dodero), Pje. J. Dios Mena (e/Piacentini y Mármol), Dodero (e/J. Dios Mena y Dr. Ramírez)y Pje. Los Hacheros (e/Piacentini y Mármol)
25	Pavimentación, Desagües Pluviales, Iluminación y Señalización de Villa Universidad - Etapa II. (Pje. Wilde y Liniers e/ Calle Ecuador y Defensa lateral c/ el Río Negro; Pje. Liniers e/ Calle G. Varela y Defensa lateral c/ el Río Negro; R. Escalada e/ Calle G. Varela y Laguna Villa Gonzalito; San Juan y Ecuador e/ Calle Liniers y Pje Liniers; Uruguay conexión entre pavimento en B° Paykin y Calle R. de Escalada).
26	Pavimentación, Iluminación y Señalización de Av. Paraguay (e/Román y Corsi)- calle Corsi (e/Paraguay y Saavedra) (B° Golf Club)
27	Pavimentación, Desagües Pluviales, Iluminación y Señalización de calle Montaner entre Av. Sarmiento y Av. Italia
28	Calles B° Llaponagat: Tort (e/Miro y Piacentini)- Lestani(e/Tort y Av. Chaco)
29	Villa Elisa: Calle Mármol entre Av. Chaco y S. Dante
30	Pavimentación, Desagües Pluviales, Iluminación y Señalización de calles Giménez y Tort (e/Miranda y Miro) - Miro (e/Giménez y Av. Chaco) (CH 202)
31	Calle Pio XII entre Av. Alvear y Molina-V. Ercilia
32	Av. Soldado Aguilera e/ Av. Chaco y Pago de Areco
33	Villa Elisa: Calle Toledo entre Av. Chaco y S. Dante
34	CH 126-Pavimentacion e Iluminación de Calle Dónovan (e/Fontana y Roldan)

UNSAM - FACULTAD DE CIENCIAS POLÍTICAS - MAESTRIA EN GOBIERNO Y ECONOMIA POLITICA
TESIS: “Un recorrido analítico por las Ordenanzas Municipales, entre los años 2005 y 2017, referidas a siniestros viales y seguridad vial en la ciudad de Resistencia, en el marco del área metropolitana.”

35	Pavimentación, Desagües Pluviales, Iluminación y Señalización de calle Shulz entre Ameghino e Illia
36	Jujuy e/Pio XII y P. Cerqueira
37	Calle Cocomarola e/ J.B. Justo y Av. Castelli
38	Calle Obligado e/ Av. Chaco y Calle Cocomarola
39	Ameghino e/ Av. Urquiza y Cocomarola
40	Repavimentación B° Jorge Newbery
41	Pavimentación Av. Alvear e/ Ruta 11 y Nahuel Huapi (8 cuadras dobles)
42	Villa Altabe (Güemes e/Rissione y Salom;-Pol. De Territorio y Salom e/ Sarmiento y Güemes)
43	La Liguria (Idelfonso Pérez e/ Brown y Jilguero)
44	Villa Catalina - Villa Camors (Sector IPDUV)
45	Villa del Oeste (C. Gardel e/Av. Mac Lean y P. Cerqueira)
46	Pavimentación Villa Itatí: Franklin (e/ Av. Las Heras y Av. Chaco);Triunvirato; Directorio y Congreso (e/Av. Castelli y Franklin)
47	Pavimentación Villa Adelante - Villa Alvear: Jujuy (e/ P. Cerqueira y Fray Capelli)- San Roque; Pio XII; P. Sena; M. Klein y Fray Capelli (e/ Av. Alvear y Av. Moreno)- Fray Rossi (e/ Av. Alvear y Jujuy).
48	Pavimentación Villa Centenario: Dodero(e/San Martín y Arbo y Blanco); Toledo (e/J.M. Paz y R.S. Peña);Seitor (e/R.S. Peña y San Martín);Seitor (e/A. co y Las Heras);Hardy (e/R.S. Peña y Las Heras);Colon (e/Toledo y Edison);San Lorenzo (e/Seitor y Edison)
49	Calle Bertaca e/ Av. 25 de Mayo y J.A. Roca
50	CH 126 -CANGALLO e/ 1 de Mayo y Gardel
51	Sector For Ever (Schulz y Delfino e/(9 de Julio y A. Illia) - A. Illia (e/Delfino y Schulz)-J.B. Justo y Pje. J.B. Justo (e Schulz y Urquiza)
52	Delfino e/ Cervantes y Castelli y Cervantes (e/ Goitia y Delfino)(Sector Tiro Federal)
53	Av. Vélez Sarsfield e/ Av. Laprida y Sgto. Cabral (1 cuadra doble)
54	Villa el Dorado: Frondizi (e/F. Alvarado y F.L. Negra- y e/ F. Rivadavia y Av. Sob. Nacional); J.M. Paz (e/F. Alvarado y F. Aguilar); F. Loma Negra y F. Rivadavia (e/ Frondizi y R.S. Peña);F. Aguilar; F. Los Pozos y F. Tapenagá (e/Alberdi y Frondizi)
55	Villa Marín: M. Cané y Falucho (e/Belgrano y Alberdi)- Sta.M.de Oro; Vedia; Necochea y Dónovan (e/ Av. Marconi y M. Cané)
56	Villa Seitor: Fray Bertaca (e/ J.A. Roca y Perón)- Fotheringham y Mansilla(e/J.A. Roca y Salta)- Juan Perón (e/Av. Mac Lean y Bertaca)-Salta (e/Uruguay y Fotheringham)
57	Villa del Oeste: P. Sena (e/Av. Alvear y Molina)-Molina, Libertad y Lautaro (e/P. Sena y P. Cerqueira)
58	Villa del Parque (Necochea e/Av. Marconi y 2 de Febrero)
59	B° San Miguel: Falucho (e/Belgrano y Echeverría); Tambor de Tacuari (e/Belgrano y Echeverría)
60	Calle Goitia e/ Edison y Soldado Aguilera
61	Necochea (e/ 2 de Febrero y Av. Marconi)
62	Recapado Av. Marconi (e/ Av. Hernandarias y Av. Mac Lean)
63	Recapado Ameghino (e/ Las Heras y A. y Blanco)

Fuente: Secretaría de Obras Públicas y Ordenamiento Territorial del Municipio de Resistencia. (2016/17)

En la tabla N° 12, se puede observar detalladamente los nombres de las 63 calles y/o avenidas pavimentadas durante el mes de enero de 2016 hasta diciembre de 2017 en la ciudad capital del Chaco. Surge del Informe de gestión 2017 del Municipio de Resistencia que “las mejoras en la movilidad urbana se vieron favorecidas por el mantenimiento de las

calles de tierra y la incorporación de ripio en más de 1.700 cuabras en estos dos años de gestión. Mejoramos la señalización vial con la colocación de más de 1.500 carteles nomencladores, 750 carteles señalizadores de sendas, señalización horizontal con 23.200 metros lineales de demarcación de cordones, ochavas y zonas de estacionamiento y 180 sendas peatonales.”¹⁰

Comparando las Tablas N° 11 y 12, puede apreciarse que la comuna capitalina realizó 63 obras de pavimentación entre 2016-2017, es decir, más del doble que el periodo comprendido entre los años 2005-2015.

La pavimentación de calles y/o avenidas, significa avanzar hacia una ciudad segura, accesible, igualitaria e inclusiva, es una clara visión de apostar a una mejor calidad de vida, reduce los siniestros viales, reduce costos de mantenimiento de ripio, riego, desmalezamiento, permite mejorar la transitabilidad vehicular (con y sin motor), y desde un punto de vista económico, constituye un incremento al valor de las propiedades cercanas favorecidas por la obra pública, lo que revela la existencia de múltiples ventajas a favor de la comunidad.

VI.7. Datos aportados por el Poder Judicial de la provincia del Chaco

Con el propósito de que el presente trabajo de investigación contenga una cobertura amplia, en cuanto a las distintas fuentes de información, en esta oportunidad se halla el Poder Judicial de la provincia del Chaco, específicamente la Secretaría de Superintendencia - Área de estadística judicial, quien aportó datos estadísticos relacionados con los siniestros viales.

TABLA N° 13: DATOS ESTADÍSTICOS DEL FUERO CIVIL POR ACCIDENTES DE TRÁNSITO EN RESISTENCIA, ENTRE 2005-2017

Año 2005 (*)	Año 2006 (*)	Año 2007 (*)	Año 2008 (**)	Año 2009	Año 2010	Año 2011	Año 2012	Año 2013	Año 2014	Año 2015	Año 2016	Año 2017
318	427	561	1.047	1.077	1.083	983	1.038	1.240	1.051	943	946	1.374

Fuente: Secretaría de Superintendencia - Área de estadística judicial.

¹⁰ Disponible en [http:// www.resistencia.gob.ar](http://www.resistencia.gob.ar)

La Secretaría de Superintendencia - Área de estadística judicial realizó dos observaciones en el informe brindado con relación al fuero civil, ellos son: 1) En los años 2005 y 2006: el dato es parcial atento que se registra los datos proporcionados por algunos organismos que informaban un ítem de “Demandas por daños y perjuicios en accidentes de tránsito”, no refleja la totalidad de causas que pudieren haber ingresado, en ese periodo y el primer semestre del año 2007 la Mesa Informatizada no tenía desagregada la información por Daños y Perjuicios por accidentes de Tránsito. 2) A partir del segundo semestre del año 2007 la fuente de información es la Mesa de Entradas Informatizada del Fuero Civil y Comercial de la ciudad de Resistencia, con detalle de dato discriminado de la Categoría “Daños y Perjuicios” - Demandas de daños y perjuicios en accidentes de tránsito.

En la tabla N° 13, se puede observar la cantidad de causas judiciales ingresadas en el fuero civil entre los año 2005-2017, como consecuencia de accidentes de tránsito (denominación usada por el Poder Judicial del Chaco, de acuerdo al informe aportado), comenzando dicho periodo con 318 causa judiciales en el 2005, hasta llegar a 1083 en el año 2010, con un pequeño descenso el año siguiente con 983, luego crece a 1240, bajando paulatinamente durante dos años, finalmente se radicaron en la Mesa Informatizada de Expediente 1374 causas relativos a accidentes de tránsito.

TABLA N° 14. DATOS ESTADÍSTICOS DEL FUERO PENAL POR ACCIDENTES DE TRÁNSITO EN RESISTENCIA, ENTRE 2005-2017

FUERO PENAL													
CONCEPTOS	Año 2005	Año 2006	Año 2007	Año 2008	Año 2009	Año 2010	Año 2011	Año 2012	Año 2013 (*)	Año 2014 (*)	Año 2015	Año 2016	Año 2017
Total de Accidentes de Tránsito	2.043	2.638	3.054	4.420	4.450	5.172	6.020	6.657	2.012	3.899	6.374	6.786	5.873

Fuente: Secretaría de Superintendencia - Área de estadística judicial.

La Secretaría de Superintendencia - Área de estadística judicial realizó dos observaciones en el informe dado con relación al fuero penal, ellos son: 1) Desde el año 2005 a 2013 (primer semestre) inclusive, la información corresponde al rubro oficial de la planilla de las Fiscalías de Investigación de la provincia del Chaco: “Accidentes de tránsito”. 2) A partir del mes de mayo del año 2014: los datos de causas ingresadas

corresponden a la información mensual recibida de la Oficina de Política Criminal dependiente del Ministerio Público de la provincia del Chaco, y que está discriminada por modalidad delictiva, criterio adoptado por dicho organismo informante a fin de exponer en el Mapa del Delito los datos a la ciudadanía, sin perjuicio de la diferente denominación como se hubiera caratulado al hecho en el expediente. Surge de la tabla N° 14, un amento de 2043 causas radicadas en sede penal referidas a accidentes de tránsito desde el año 2005, disminuyendo notoriamente con 2012 expedientes en el año 2013, creciendo posteriormente las causas radicadas en sede penal, y terminado en el año 2017 con 5873 expedientes.

VI.8. Datos aportados por el Instituto Nacional de Estadística y Censo (INDEC)

Según datos del Instituto Nacional de Estadística y Censo (INDEC), Resistencia presenta la siguiente cronología poblacional, en el año 1991:229.212 habitantes, en 2001:274.490, y se desprende del censo del 2010: 291.720 (sexo masculino: 140.139 y femenino: 151.581)

El crecimiento de la población juega un papel trascendente con relación al tema en cuestión, ya que al aumento progresivo de habitantes, se le debe sumar los transeúntes, la circulación del peatón como de vehículos y motovehículos, transporte público, lo que significa circular por calles o avenidas que no crecieron al ritmo de la población, generando conflictos en el tránsito, con el agravante del incumplimiento, falta de sujeción y acatamiento a la normativa vigente. Dicho en otros términos, a la cantidad de habitantes residentes en la ciudad capital, se le suma la afluencia diaria de personas que provienen tanto de las localidades que forman parte del AMGR, como también las demás localidades cercanas a ella e incluso personas que viven en la ciudad de Corrientes, atento a la cercanía de esta provincia con la del Chaco, lo que significa que la circulación de personas y los medios de transporte pasan a cumplir un rol significativo al estar en movimiento, alcanzar distintas velocidades y llegar al lugar deseado.

El crecimiento poblacional, frente a la legislación y a las estadísticas brindadas por departamentos u oficinas oficiales que dan cuenta de la cantidad de siniestros viales y la gravedad de los mismos, precisa considerar a las políticas públicas como orientadoras para promover estilos de vida y/o acciones preventivas, prohibitivas y restrictivas para garantizar una circulación vial accesible y segura.

CONSIDERACIONES FINALES

Desde el inicio de la proyección de este trabajo, la investigación demandó una laboriosidad meticulosa, ya que fue afectada por elementos externos a la tarea analítica y académica. Estos elementos estuvieron relacionados con la escasa accesibilidad a los datos que se supuso en primera instancia estarían disponibles en los diversos organismos. El resultado de esa interacción condujo, en primer lugar, a enunciar la pregunta de investigación, que para expresarla en términos afirmativos fue formulada de la siguiente manera: ¿Existen políticas públicas generadas por el Municipio de Resistencia relacionadas con los siniestros viales?. Vale decir, que durante el proceso de investigación se buscó conocer si las políticas públicas generadas por el Municipio capitalino en términos de normativas, estarían orientadas a disminuir los siniestros viales. Para ello se realizó un estudio cronológico y analítico de las Ordenanzas vigentes emanadas del mencionado Municipio, referidas a tránsito, seguridad, educación e infraestructura vial, traducidas en políticas públicas. Los efectos de las mismas recaen no solo sobre los habitantes de la ciudad capital del Chaco, sino también sobre aquellas personas que provienen del AMGR, de la propia provincia, de provincias vecinas y todos aquellos que circulan dentro de la misma para realizan diferentes operaciones comerciales, académicas, laborales, recreativas y culturales, entre otras.

Es oportuno aclarar la diversidad de instituciones que brindaron información, sean estos documentos, estadística, informes, y entrevistas, recolectadas por instituciones situadas en AMGR, como: el Hospital Julio C. Perrando, la Policía de la provincia, la Subsecretaría de Seguridad Pública y Planificación dependiente del Ministerio de Seguridad del Chaco, el Poder Judicial provincial, la Dirección de estadísticas de la provincia (INDEC), la Dirección General Centro de Cómputos de Resistencia, la Dirección de Tránsito y Patentes de Barranqueras, la Secretaría de Gobierno de Fontana, el Departamento de Patentamiento y Registro de Conducir de Puerto Vilelas.

Para dar respuestas a la pregunta de investigación, en el capítulo cuarto se corrobora la existencia de normativas relacionadas con la seguridad vial, tanto en el plano Municipal, provincial y nacional y sus vínculos. Esta identificación permitió comprender cabalmente las tendencias y modos en que las leyes definen la función y responsabilidad del Estado frente a la sociedad, esto significa garantizar la circulación de las personas y vehículos en el ámbito espacial y determinar sus obligaciones.

Dentro de las vinculaciones entre los distintos Instrumentos administrativos estatales se remarca, en primer lugar, la existencia de la Ordenanza N° 11.934/16 que crea el Consejo de Tránsito, Educación y Seguridad Vial el cual depende del Concejo Municipal de Resistencia, y está en consonancia con el primer y segundo eje de la Ley Nacional de Tránsito N° 24.449/95 que se enfoca en la prevención, la educación vial y en las condiciones de seguridad. En segundo lugar, en el municipio de Resistencia se encuentran vigentes dos ordenanzas que hacen referencia a la prevención: Ordenanza N° 11.508/14 que insta 0 gramo de alcohol en sangre para los conductores y la Ordenanza N° 12.239/17 que adhiere a la campaña nacional de concientización vial “estrellas amarillas” (las estrellas señalan el lugar donde se produjo un siniestro en que una persona perdió la vida). En tercer lugar, la Ordenanza N° 8.574/14 que obliga a los comercios a entregar junto con el motovehículo 0km. un casco de seguridad, lo cual se presenta como medida de seguridad, abogada en la Ley Nacional N° 24.449/95; situación similar surge de la Ordenanza N° 9.401/09 la cual establece como prueba piloto, el no expendio de combustible a los conductores en caso de incumplimiento por falta de uso de casco y exceso de acompañantes.

Por lo expuesto, se visibilizan los modos en que el Concejo Municipal de Resistencia afrontó la problemática de los siniestros viales desde la educación y la prevención. Sin embargo, a partir de los datos aportados por los organismos que fueron mencionados anteriormente y desarrollados en el capítulo quinto, se debe concluir que los mismos no fueron suficientes para aminorar los siniestros viales. Hay que tener en cuenta que dentro de los límites del municipio, tanto el Concejo Municipal junto con el Departamento Ejecutivo Municipal son los co-responsables de tomar medidas para lograr la disminución del flagelo de los siniestros viales, aunque las acciones que pudiera realizar el Departamento citado excede el objeto de estudio del presente informe.

En lo que respecta al abordaje realizado en el capítulo tercero, se rescatan:

*Evaluar las condiciones de la infraestructura vial, como factor ambiental, que depende exclusivamente del Estado municipal puesto que se refiere, como se ha detallado en el capítulo correspondiente, a las condiciones en que se encuentra la vereda y la calzada, y es por donde transitan las personas.

*La promulgación de distintas ordenanzas:

- Respecto del factor humano, el Concejo Municipal de Resistencia a través de la Ordenanza N° 5.769/01 fija la velocidad máxima de circulación vehicular, de la Ordenanza

Nº 8.830/08 fija el horario de circulación de los vehículos de tracción animal, de la Ordenanza Nº 3.459/97 establece la obligatoriedad de que todo conductor deberá someterse a controles de alcoholemia, y de la Ordenanza Nº 8.777/07 que crea la peatonal permanente en la cual se instalaron semáforos para el peatón -en relación a ello existen diversas Resoluciones del Concejo donde solicitan al Departamento Ejecutivo la demarcación de las sendas peatonales y la instalación de semáforos sonoros para el peatón.

- Respecto del factor ambiental, resulta importante que el mismo sea pensado y acondicionado en un marco de planificación, para la definición, ejecución, coordinación y articulación de obras de pavimentación; tal es así, que una de las acciones llevadas a cabo por el Estado Municipal en relación a este factor son las obras de pavimentación, desagüe, iluminación y señalización, desarrolladas en el capítulo sexto, las cuales colaboran en materia de seguridad vial.

- El factor vehicular debe cumplir con ciertas condiciones establecidas en las diferentes normativas, puntualmente desde el Concejo Municipal, a través de la Ordenanza Nº 10.832/12, establece la obligatoriedad de la revisión técnica.

*La necesidad de educar a la sociedad para un cambio en la forma de entender a los siniestros viales. Esto se vuelve primordial para reconocer y exigir las responsabilidades compartidas entre, por un lado, el factor humano, sea conductor, peatón o pasajero (todos deben atender a ciertas exigencias al momento de circular por la vía pública). Estrechamente relacionado con lo mencionado en los párrafos anteriores, la necesidad de educar a la sociedad para abandonar el binomio conceptual de tránsito y riesgo, para pasar al paradigma de la movilidad cotidiana y vulnerabilidad. Esto traería aparejado, por un lado, obtener una mirada más humana, direccionada al sujeto y no al vehículo, puesto que el interesado en trasladarse y el responsable de ciertos aspectos ya mencionados es la persona. A su vez, es el sujeto el que está en condiciones de mayor o menos vulnerabilidad y, por lo tanto, las acciones llevadas a cabo por el Estado sea nacional, provincial o municipal deberían estar formuladas, implantadas y evaluadas en función a ello. En otras palabras, las ordenanzas deberían estructurarse con una base ideológica y teórica que defienda o abogue por la inclusión y accesibilidad para contrarrestar la vulnerabilidad de las personas. El sujeto, en términos más claros, no tiene únicamente un interés en trasladarse, sino que la movilidad constituye una parte esencial en su vida, una necesidad vital, tanto de los individuos como de la sociedad; ya que, para el desarrollo de la última es necesario el desplazamiento de las personas de un sitio a otro -para que se den las

relaciones comerciales, laborales, económicas, recreativas, etc., ello va en conexión con la necesidad de que la vía pública se encuentre en correcto estado, por lo que se precisa la intervención integral del Estado en el tema de movilidad.

A modo de cierre

Esta intervención debe responder a ciertos criterios que fueron elaborados a lo largo de este informe: la accesibilidad, la vulnerabilidad y la justicia espacial o territorial. De manera personal se los considera criterios primordiales, para el desarrollo de políticas públicas en materia de movilidad humana. Los tres criterios deben formar parte de los cristales a través de los cuales el Estado debe intervenir en cuestiones relacionadas con la movilidad, y dentro de esta corriente de pensamiento se encuentran los autores retomados en este trabajo. Sin olvidar la sostenibilidad, que debería ser considerada también como uno de los criterios relevantes.

Sin embargo, a tinte personal, se considera que este último criterio -sostenibilidad- podría ser abordado en una segunda etapa de re-educación social -se propuso como primer etapa que se direcciona a la sociedad hacia el paradigma de la movilidad. Se sostiene esta propuesta, al considerar que un cambio hacia la sostenibilidad implica revoluciones en todos los sentidos de la vida humana: individual, natural, social, cultural y económico.

Hacia la búsqueda de una comprensión de la problemática en cuestión, relacionadas con las ordenanzas municipales de la ciudad de Resistencia, traducidas en acciones que inciden en la disminución de los siniestros viales, sería conveniente considerarlas en función a los criterios propuestos. Esta conveniencia es definida por expertos quienes elaboraron estos criterios, y teniendo en cuenta además, que -como ya se explicó- un siniestro vial es comprendido como un hecho en el cual confluyen al menos tres factores – humano, ambiental y vehicular- reafirmando de este modo que las ordenanzas no constituye un único instrumento a través del cual se podría disminuir las estadísticas de siniestros viales. Lo cual conduce a considerar que además de los factores enunciados, es necesario que las ordenanzas estén en consonancia con los criterios de accesibilidad, vulnerabilidad y justicia territorial, para darse el caso de la disminución de los siniestros viales.

En el proceso de relacionar los criterios mencionados con las normativas vigentes, se concluyó que la Ordenanza N° 11.934/16 que crea el Consejo de Tránsito, Educación y Seguridad Vial, es la que tiene mayor correspondencia con dichos criterios. Para la ciudad, ésta ordenanza resulta ser pionera en cuanto al enfoque integral con el que se aborda la

problemática de la movilidad urbana. Otras ordenanzas que atienden tangencialmente a estos criterios son las de tipo prohibitivos, ya que a través de ellas se propicia la convivencia pacífica y la seguridad vial. Esto conduce a considerar que las mayorías de las ordenanzas del Concejo Municipal de la ciudad de Resistencia no reconocen los criterios para abordar la movilidad urbana. En consonancia con ello y como consecuencia del capítulo tercero, se desprendió la conclusión sobre la necesidad de educar en el paradigma de la movilidad, con una visión dirigida en crear conciencia vial en los miembros de la sociedad, ya que no es suficiente que el Estado informe sobre temas de educación vial, prueba de ellos son las cifras alarmantes y las estadísticas que muestran la evolución de los siniestros viales, las cuales fueron analizadas en el capítulo sexto del presente trabajo de investigación. La aprensión del conocimiento en materia vial, debería permitir formar personas con conductas de protección personal y para con los demás, con actitudes responsables. Vale decir que cumplan reglas, pautas de comportamiento y que posean valores sociales.

Se desprende de este trabajo, que la persona, en cualquiera de sus roles -peatón conductor o acompañante, utiliza la vía pública para desplazarse, y que vive amparado por un régimen normativo el cual debe ser conocido, aceptado y cumplido, por lo que considero que para llegar a ese punto se podría comenzar con brindar a la educación vial un papel protagónico en las distintas etapas escolares, tal como surge en la Ley de Educación Nacional N° 26.206/06 y en la Ley Nacional de Tránsito N° 24.449/95.

Entre las respuestas obtenidas fue posible encontrar una que de manera explícita y formal guió esta investigación: La existencia de ordenanzas no fueron suficientes para disminuir los siniestros viales en Resistencia, en el marco del AMGR, sin embargo, después de todo lo estudiado cabe remarcar que estas ordenanzas no fueron elaboradas en su totalidad con un enfoque integral de la movilidad urbana con seguridad y educación vial.

En última instancia, a propósito de lo mencionado anteriormente se sugiere:

*Fortalecer la educación para la seguridad vial llevando a cabo prácticas educativas a las distintas franjas etarias de la ciudadanía, utilizando diversos medios de difusión. En concordancia con esto, y observando el crecimiento del parque de motovehículos en la ciudad de Resistencia, la campaña educativa debería ser direccionada más fuertemente hacia estos conductores, la cual debe ser sostenida en el tiempo.

*Se reconoce que la movilidad urbana es un tema complejo, que debe ser abordado de manera multidisciplinaria, por lo cual en este trabajo de investigación se intentó contribuir con un aporte desde el punto de la vista de la normativa vigente.

*Se insta al Concejo Municipal, para que al momento de la formulación de proyectos de ordenanzas, contemplen los criterios y factores antes enunciados con un enfoque multidisciplinario y con la participación de instituciones educativas, referentes de distintos sectores de la ciudadanía, como también personal municipal, por lo que la participación ciudadana se torna fundamental.

En función del recorrido realizado en esta tesis, y para finalizar, se puede decir que los objetivos específicos planteados y explicitados, se alcanzaron satisfactoriamente, lo que condujo a conseguir el objetivo general que guió la investigación.

BIBLIOGRAFIA

Autores:

- Areán, Beatríz (2005) *Juicio por accidentes de tránsito*. Buenos Aires: Ed. Hammurabi.
- Aronna, Alicia; Bisio, Silvia *et al*: (1999) *Lesionados en accidentes de tránsito en la ciudad de Rosario*. En “Investigación en Salud 2”.
- Barberis, Juan Carlos y Amarilla, Diego. *Vigilancia epidemiológica de accidentes de tránsito. Primer Informe. Período 18 de agosto-18 de septiembre 2009*.
- Bardach, Eugene. *Los ocho pasos para el análisis de Políticas Públicas. Un manual para la práctica*. Trad. David García-Junco Machado. México, CIDE, 1998.
- De Jesús Pérez, Orlinda. (2006) *Zona de riesgo del tránsito en la capital de Corrientes 2002/2003*. Tesis, Universidad Nacional del Nordeste, Facultad Humanidades.
- Eco, Humberto. *Cómo se hace una tesis*. Barcelona. Ed. Gedisa. 2006.
- Fabiani, Ada Mariela y Barberis, Juan Carlos. *Lesionados en accidentes de tránsito asistidos en el Hospital Julio C. Perrando, Resistencia, Chaco. Análisis Evolutivo del Período Enero de 2007 a Abril de 2010*. Recuperado de: <https://www.yumpu.com/es/document/view/14647505/lesionados-en-accidentes-de-transito-asistidos-en-el->
- Foschiatti, A. M, Lucca, A. et al. (s.f.) “El tránsito en la ciudad de Resistencia en 1999. Aproximación al diagnóstico sobre tipos de accidentes y protagonistas involucrados. Recuperado de: <http://www.unne.edu.ar/unnevieja/Web/cyt/cyt/2002/01-Sociales/S-016.pdf>
- Foschiatti, Ana María; Lucca, Amália *et al* (s/f). *El tránsito en la ciudad de Resistencia en 1999. Aproximación al diagnóstico sobre tipos de accidentes y protagonistas involucrados*. Departamento de Geografía - Facultad de Humanidades - UNNE. Recuperado de: <http://www.unne.edu.ar/unnevieja/Web/cyt/cyt/2002/01-Sociales/S-016.pdf>
- Gaitán, Liliana (2008) *Seguridad Vial y Justicia*. En: II Encuentro Cuyano de Derecho. Accidentología Vial. Córdoba: Academia Nacional de Derecho y Ciencias Sociales de Córdoba – Instituto de Ciencias Jurídicas y Sociales en la Región Cuyo.
- Geldstein, Rosa y Bertoncetto, Rodolfo (Coord. Gral.) *Aspectos demográficos y sociales de los accidentes de tránsito en áreas seleccionadas de la Argentina. Diagnóstico y aportes para el diseño de políticas y programas de prevención*. Buenos Aires: Ministerio de Salud

y Ambiente de la Nación, Comisión Nacional de Programas de Investigación Sanitaria, 2007.

- Gutiérrez, Andrea. (2012) *¿Qué es la movilidad? Elementos para (re) construir las definiciones básicas del campo del transporte*. Bitácora 21. (2) p-p 61-74. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia. Recuperado de: https://docs.google.com/viewerng/viewer?url=https://revistas.unal.edu.co/index.php/bitacora/article/viewFile/29076/pdf_164
- Hernández Sampieri, Roberto; Fernández Collado, Carlos *et al.* *Metodología de la investigación*. México: McGraw-Hill Interamericana. 2004.
- López Mesa, Marcelo (2005) *Responsabilidad civil por accidentes de automotores*. Santa Fe: Rubinzal-Culzoni Editores.
- Lorenzetti, Ricardo (1998) *Accidentes de tránsito y responsabilidad del Estado por omisión*. En: Revista de Derecho de Daños, N°1.
- Madoery, Oscar. *Otro desarrollo. El cambio desde las ciudades y regiones*. San Martín, Argentina. UNSAM EDITA: 2008.
- Meny, Yves y Thoenig, Jean-Claude. (1992) *Las políticas públicas*. Trad. Salvador Del Carril. Barcelona: Editorial Ariel, S.A.
- Miralles-Guasch, Carme y Cebollada, Ángel (2009). *Movilidad cotidiana y sostenibilidad, una interpretación desde la geografía humana*. En: Boletín de la A.G.E. N° 50 - Departamento de Geografía - Universidad Autónoma Barcelona. P-p 193-216. Recuperado de: https://ddd.uab.cat/pub/artpub/2009/4952/bolage_a2009n50p193.pdf
- Pirota, Martín Diego (s/f) *Derecho Vial, Responsabilidad Civil y penal de los sujetos y seguro de responsabilidad civil*. En: Dextre, Juan Carlos, Pirota, Martín Diego *et al* “Vías Humanas. Un enfoque multidisciplinario y humano de la seguridad vial. Perú: Fondo Editorial.
- Ponce de León, Bernard (2008) *Estándares de Seguridad y Tráfico Vial*. En: II Encuentro Cuyano de Derecho. Accidentología Vial. Córdoba: Academia Nacional de Derecho y Ciencias Sociales de Córdoba – Instituto de Ciencias Jurídicas y Sociales en la Región Cuyo.
- Rey, Celmira Esther (2009) *Vulnerabilidad Social y Organizacional desde la percepción de los jóvenes de Resistencia (riesgo del tránsito urbano)*. En: Ana María Foschiatti

“Aportes conceptuales y empíricos de la vulnerabilidad global”. Argentina: EUDENE Editorial Universitaria de la Universidad Nacional del Nordeste.

- Rey, Celmira Esther (s/f). *Aproximación a un estudio sobre la mortalidad por causas externas que involucran a jóvenes. Caso: accidentes de tránsito. Resistencia, Chaco. 1990-1999*. Dpto. de Geografía – Facultad de Humanidades – UNNE.
- Rey, Celmira Esther (2004). *El marco normativo como condición para evitar situaciones de vulnerabilidad en circunstancias de movilidad en Resistencia*. Dpto. de Geografía – Facultad de Humanidades – UNNE. Recuperado de: <http://www.unne.edu.ar/unnevieja/Web/cyt/com2004/2-Humanidades/H-001.pdf>
- Rey, Celmira Esther (2006). *Procedencia de la información sobre accidentes de tránsito. Estudio de caso: Resistencia, Chaco, Argentina*. Dpto. de Geografía – Facultad de Humanidades – UNNE. Recuperado de: <http://www.unne.edu.ar/unnevieja/Web/cyt/cyt2006/02-Humanidades/2006-H-029.pdf>
- Foschiatti, Ana María; Lucca, Amalia *et al* (s/f). *El impacto social de los accidentes de Tránsito y su relación con los Servicios Hospitalarios, en Resistencia*. Dpto. de Geografía – Facultad de Humanidades – UNNE. Recuperado de: <http://www.unne.edu.ar/unnevieja/Web/cyt/cyt/2001/2-Humanisticas/H-007.pdf>
- Rey, Celmira Esther (2015). *Presentación: Resistencia, Chaco-Argentina: Estudios de movilidad cotidiana*. En “Revista Transporte y Territorio” N° 13. Recuperado de: <http://revistascientificas.filo.uba.ar/index.php/rtt/article/viewFile/1874/1757>
- Foschiatti, Ana María, Rey, Celmira Esther *et al* (2004). *Los riesgos del tránsito en la ciudad de Resistencia*: Universidad Nacional del Nordeste, Secretaría General de Extensión Universitaria.
- Rey, Celmira Esther y Cardozo, Osvaldo Daniel. (2009) *La vulnerabilidad en la movilidad urbana. Aportes teóricos y metodológicos*. En Ana María Foschiatti: *Aportes conceptuales y empíricos de la vulnerabilidad global*. Argentina: EUDENE Editorial Universitaria de la Universidad Nacional del Nordeste.
- Rey, Celmira Esther y Parras, Miguel Alejandro (2012) *Procedencia de la información en estudios de movilidad de la población a través de experiencias con aplicación de metodología cuantitativa y cualitativa. Resistencia-Chaco*. En: Revista Transporte y Territorio N° 7. Buenos Aires: Universidad Nacional de Buenos Aires. Recuperado de: <http://revistascientificas.filo.uba.ar/index.php/rtt/article/view/285/263>

- Rey, Celmira Esther (2015) *Propuesta de planificación territorial urbana como escenario de la movilidad cotidiana, a partir de estudios de nodos en Resistencia (Chaco, Argentina)*. En “Revista Transporte y Territorio” N° 13, Universidad Nacional de Buenos Aires. Recuperado de: <http://revistascientificas.filo.uba.ar/index.php/rtt/article/view/1876>.
- Rey, Celmira Esther y Foschiatti Ana María (s/f): *Riesgo de muerte en los adolescentes en la ciudad de Resistencia ocasionados por el tránsito*. Dpto. de Geografía – Facultad de Humanidades – UNNE.
- Rey, Celmira Esther. (2005) *Aportes conceptuales para abordar un estudio de movilidad relacionado con el tránsito urbano*, Universidad Nacional del Nordeste, Comunicaciones Científicas y Tecnológicas.
- Rey, Celmira Esther. (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.
- Rey, Cemira Esther (2015) *Los planes estratégicos relacionados con la red vial en diferentes escalas territoriales, a partir del nodo Resistencia, Chaco, Argentina*. Expuesto en: “1^{er} Congreso Nacional de Innovación en el Estado (CONIE 2015). Innovación en el Estado: Instrumento de Desarrollo”. Panel 01. Gestión Ambiental y Salud. ISBN: 978-987-33-9458-4. Resistencia, Chaco.
- Sain, Marcelo y Sesale, José Luis (2008) *Condiciones institucionales de la seguridad pública en la Argentina*. En: Isidoro Cheresky (Dir.) “Las capacidades del estado y las demandas ciudadanas. Condiciones políticas para la igualdad de derechos.” Buenos Aires: Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo-Argentina.
- Sautu, Ruth. (s/f) *Todo es teoría. Objetivos y método de investigación*. Ed. Lumiere.
- Tamayo Sáenz, Manuel. (1997). *El análisis de la Políticas Públicas*. En: Bañón Rafael y Carrillo Ernesto (comp.) *La nueva Administración Pública*. Madrid, Alianza Universidad.
- Trigo Represas, Félix y Compagnucci de Caso, Rubén (2008) *Responsabilidad civil por accidentes de automotores*. Buenos Aires: Ed. Hammurabi.
- Vasilachis de Gialdino, Irene (Coord.). *Estrategias de investigación cualitativa*. Ed. Gedisa. (s/f)

- Vidal Domínguez, María de Jesús (1988) *Estudio de circulación urbana; el barrio del Retiro, Madrid*. En: Estudios Geográficos. Instituto de Economía y Geografía Aplicadas. XLIX, 192. Madrid.

Revistas del Ministerio del Interior:

- Chavez, Guillermo Justo (Comp.). Cuaderno del INCaP 5, Nivel avanzado. Políticas Públicas, PLANIFICACIÓN Y Gobierno. Políticas, Elecciones y Sistemas Electorales. Estado, Federalismo y Desarrollo.
- Chavez, Guillermo Justo (Comp.). Cuaderno del INCaP 4. Liderazgo político y gobernabilidad: El arte de gobernar.

Artículos de diarios

- Diario Norte, 28 de julio de 2011.
- Diario Norte, 30 de julio de 2011.
- Diario Norte, 29 de octubre de 2011.

Portales WEB:

- <http://www.edu-via.com.ar/2010/02/08/accidente-siniestro-o-incidente-vial-%C2%BFcual-es-la-definicion-correcta/>
- <http://www.resistencia.gob.ar>
- www.who.int/mediacentre/news/releases/2007/pr17/es/
- intereconomia.com/empresas/motor/mayor-causa-muerte-los-jovenes-20100925-0000/
- www.yumpu.com/es/document/view/14647505/lesionados-en-accidentes-de-transito-asistidos-en-el-
- <https://definicion.de/seguridad-vial/>
- <http://www.ejemplos.co/20-ejemplos-de-normas-permisivas-y-prohibitivas/#ixzz5B6NrXFng>
- Organización Mundial de la Salud. Fecha: 06/05/2007

Normativas Consultadas:

- Carta Orgánica Municipal de Resistencia. 2000
- Constitución Nacional. 1994

- Constitución Provincial del Chaco. 1994
- Ley de Educación Nacional N° 26.206/06.
- Ley de Educación vial en las escuelas N° 23.348/86.
- Ley Nacional de Tránsito N° 24.449/94 (Decretos Reglamentarios N° 179/95 y N° 779/95).
- Ley Nacional N° 26.363/08. Decreto Reglamentario N° 1716/08 (modificatoria de la Ley N° 24.449/94).
- Ley Provincial N° 4488/98. Régimen de tránsito y seguridad vial del Chaco.
- Ley Provincial N° 6.241/08. Adhesión a la Ley Nacional N° 26.363/08.
- Ley Provincial N° 6603/10. Crea la Dirección General de Policía Caminera.
- Ley Provincial N° 6662/10. Crea los Departamentos de Juzgamiento Administrativo de infracciones a las normas de tránsito.
- Ordenanzas del Municipio de Resistencia. Anexo I.
- Reglamento del Concejo Municipal de Resistencia. 1999.

UNSAM - FACULTAD DE CIENCIAS POLÍTICAS - MAESTRIA EN GOBIERNO Y ECONOMIA POLITICA
TESIS: “Un recorrido analítico por las Ordenanzas Municipales, entre los años 2005 y 2017, referidas a siniestros viales y seguridad vial en la ciudad de Resistencia, en el marco del área metropolitana.”