

## PROYECTO PARA LA MEJORA DE LA SEGURIDAD URBANA

*Autores:*  
[Roberto Carbone](#)  
[Miriam Garnedi](#)  
[Marisa Romero](#)  
[Raúl Pérez](#)  
[Silvina Pérez](#)  
[Fabiana Wainberg](#)

### RESUMEN:

“Urbanizándonos” es un equipo de trabajo conformado por empleados de la Municipalidad de Villa Constitución. Nuestro objetivo principal es atacar la problemática de la seguridad en la vía pública desde uno de los tres vértices del triángulo vial, que es la educación. Quienes trabajamos en el proyecto entendemos que este es el punto de partida para recorrer el largo camino que nos llevará a revertir la “cultura de riesgo” a la que estamos expuestos los ciudadanos villenses.

Los accidentes de tránsito son un flagelo que azota a la humanidad y constituyen, en muchos países, una de las principales causas de muerte.

Estudios de campo realizados por la Municipalidad durante el año 2002 sumados a datos aportados por la Policía y a investigaciones desarrolladas por nuestro equipo de trabajo, han permitido obtener una visión que nos aproxima a la realidad de la seguridad vial en la Ciudad. Los resultados demuestran que existe un grado de riesgo excesivamente alto, que seguiremos corriendo, a menos que comencemos a generar cambios de actitudes y comportamientos en el corto plazo.

El proyecto desarrollado pretende contribuir a lograr mayor seguridad en la vía pública mediante tareas informativas y educativas desarrolladas en el mismo lugar en que se producen los conflictos: la vía pública. Se espera que las actividades sean ejecutadas por docentes desocupados y futuros docentes, por varias razones: su perfil y formación son los adecuados para desarrollar actividades educativas; la ciudad cuenta con un Instituto de formación de docentes y por lo tanto existe un número importante de estos profesionales en la Ciudad; y podrán en el futuro, cuando desempeñen su profesión, constituirse en “difusores de la seguridad vial”.

A partir del mismo criterio de integración, se trabajará también en la problemática específica referida al cruce de la calle de alumnos en establecimientos primarios durante el ingreso y egreso. Para ello se promoverá la participación activa de docentes y padres, quienes deben ser el primer ejemplo para los niños.

Esperamos obtener, a mediano plazo, cambios sustentables en los comportamientos de los usuarios de la vía pública, generando una nueva cultura en la que prevalezca el concepto de que **todos somos protagonistas y responsables de crear un espacio compartido más seguro.**

La ponencia constituye una síntesis de nuestro proyecto.

## PRESENTACION GENERAL.

Villa Constitución, está ubicada en una zona de llanura que se caracteriza por tener un clima templado y húmedo. Se trata del extremo sur de la Provincia de Santa Fe –Argentina-, a 250 Km al norte de la Capital Federal: Buenos Aires. La ciudad, que cuenta con alrededor de 40.000 habitantes, encierra un importante patrimonio natural y cultural. Forjó el crecimiento a partir de su puerto de embarque de cereales y luego, alrededor del año '50 con la radicación de la siderometalúrgica Acindar. Esto le dio a la población la característica de estar integrada, en parte, por habitantes que no tenían raigambre en la zona.



Presenta actualmente una estructura económica compleja y diversificada, con algunas actividades portuarias de ultramar, industrias siderometalúrgicas y metalmecánicas con empresas de proyección nacional e internacional como Acindar S.A. y Paraná Metal S.A..

Durante todo el año existen diversos espacios culturales constituidos por espectáculos, exposiciones, ferias, etc., muchos de ellos de gran trascendencia. Villa Constitución y la región ofrecen, a su gente y a los visitantes, la oportunidad de acercarse a la naturaleza a través de clubes y otros espacios para disfrutar del imponente paisaje y actividades náuticas que pueden realizarse en el río "Paraná" o en los arroyos "Pavón" y "del Medio". A ello se suma la belleza natural de la "Reserva Isla del Sol": 200 hectáreas de islas, a las que se puede acceder en automóvil, que albergan un gran número de especies animales y vegetales típicas de las islas jóvenes y bajas del delta del Paraná.

La Municipalidad atiende los requerimientos de una ciudad dispersa a lo largo de nueve kilómetros, proveyendo todos los servicios básicos a los que se agregan los de agua potable y tratamiento de residuos cloacales. Cuenta con una planta de personal de alrededor de 540 empleados. Se trata de una organización que aún no termina de comprender la necesidad de una transformación del sector público hacia un nuevo modelo de gestión. Sin embargo, algunos empleados tienen otra visión e intentan permanentemente producir cambios, contando para ello con una disponibilidad presupuestaria prácticamente nula. En este contexto surge la iniciativa de adoptar la figura de Equipos de Trabajo para proponer "una nueva manera de hacer las cosas".

El presente trabajo forma parte de una serie de cuatro, que pretenden mostrar lo que las personas son capaces de hacer cuando dejan de lado la costumbre de la improvisación y el protagonismo personal, bastante común en las organizaciones públicas:

### **1. EXPERIENCIA DE TRABAJO EN EQUIPO EN EL SECTOR PÚBLICO.**

*Autor: Marcelo Colombo.*

### **2. PROYECTO PARA LA MEJORA DE LA SEGURIDAD URBANA.**

*Autores: Roberto Carbone, Miriam Garnedi, Marisa Romero, Raúl Pérez, Silvina Pérez, Fabiana Wainberg.*

### **3. PROYECTO DE SISTEMA PARA EVALUACIÓN DEL DESEMPEÑO.**

*Autoras: Graciela Aguirre, Gabriela Clivio, Rosa María De Santis, Silvana López, Susana Testa.*

### **4. PROYECTO PARA EL CUIDADO DEL MEDIO AMBIENTE.**

*Autoras: Estela Bardallo, Hortensia Díaz, Celia Maydana.*

## **INTRODUCCIÓN.**

En muchos países, fundamentalmente los latinoamericanos, el accidente de tránsito es considerando una de las principales causas de muerte. Por ello, la Organización Mundial de la Salud enfoca las consecuencias de un hecho de tránsito desde el punto de vista epidemiológico <sup>1</sup>.

*“En Argentina anualmente [...] los accidentes de tránsito involucran a 6.000 víctimas fatales, a 120.000 heridos graves y a 280.000 heridos leves. Esto revela que se pierde una vida cada noventa minutos, que hay 12 heridos graves por hora y que se produce un accidente cada 4 minutos. Por lo tanto el accidente de tránsito genera pérdidas de vidas humanas, incapacidades psicofísicas con secuelas que pueden ser temporarias o definitivas, como así también un alto costo económico para la comunidad.”<sup>2</sup>*

En el año 1995 se publica la Ley nacional de Tránsito, con el espíritu de regular la circulación en todo el ámbito de la República Argentina, excepto los ferrocarriles, invitando a las Provincias a adherirse a ella. Santa Fe lo hizo mediante la Ley 11583 y su Decreto Reglamentario y la Municipalidad de Villa Constitución, mediante la Ordenanza 2259/98.

Villa Constitución no escapa a la realidad nacional: los ciudadanos transgreden constantemente las normas de convivencia en la vía pública, lo que convierte a este espacio en un lugar de peligro constante, altamente conflictivo, resultado de actitudes incorrectas de peatones, ciclistas, motociclistas y automovilistas que atentan contra su propia seguridad y la de los demás.

Estudios realizados por la Municipalidad de Villa Constitución durante el año 2002 han permitido tener una visión real del estado en que se encuentra la seguridad vial en la Ciudad. Lamentablemente quedó demostrado que existe un grado de riesgo excesivamente alto, el cual seguiremos corriendo a menos que se comiencen a generar cambios de actitudes y comportamientos en el corto plazo.

Precisamente, este Proyecto pretende contribuir a lograr mayor seguridad en la vía pública a través de tareas informativas y educativas desarrolladas en el mismo lugar en que se producen los conflictos: el espacio de todos.

Las mencionadas tareas serán ejecutadas por graduados o estudiantes de carreras terciarias, teniendo preferencia en la selección, por docentes y futuros docentes, debido a su perfil y formación acordes con las actividades educativas a desarrollar.

Para complementar lo anterior, se trabajará también sobre el cruce de alumnos en establecimientos primarios apelando a la participación activa de los docentes y padres quienes deben constituirse en el primer ejemplo para los niños.

El Equipo autor del proyecto ha desarrollado su investigación partiendo de una visión general de la problemática vial, pasando luego a estudiar la situación particular de Villa Constitución. Para ello se valió de:

- Bibliografía específica.
- Material obtenido en Congresos.
- Resultados del proyecto “Investigación del Tránsito en la Ciudad” desarrollado durante octubre de 2002 por la Municipalidad.

---

<sup>1</sup> Seminario “El Enigma del Tránsito de Hoy” Exp. Lic. Norberto Fauroux. (Representante argentino O.M.S) Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la Universidad de La Plata. 1997. p.45.

<sup>2</sup> IV Jornadas de Humanización en el tránsito.( La Plata 2001) Disertación Dr.LAM. Emergentología vial. 17 y 18 septiembre 2001.Cámara de Diputados La Plata. P.11-57

- Estadísticas locales de accidentología, cedidas por la Policía local.
- Observaciones realizadas en la vía pública por los integrantes del grupo y registradas fotográficamente (Ver anexo C).
- Ley Nacional de Tránsito 24449, Ley Provincial 11583 y sus Decretos Reglamentarios.

Las técnicas utilizadas para el estudio fueron:

- Lecturas individuales.
- Reuniones semanales.
- Análisis y exposición individual de material.
- Análisis y discusión grupal sobre el material disponible.
- Observación, análisis y discusión de casos reales en la vía pública.

A partir de estas tareas se logró describir la situación actual de la ciudad de una manera objetiva y delinear el plan que se sintetiza en el presente trabajo.

### OBJETIVO DEL PROYECTO.

INCREMENTAR LA SEGURIDAD VIAL EN EL ÁREA CENTRAL DE LA CIUDAD Y ESTABLECIMIENTOS EDUCACIONALES PRIMARIOS EN HORARIO DE INGRESO Y EGRESO DE ALUMNOS, CONTRIBUYENDO CON LA LABOR DE LOS INSPECTORES MUNICIPALES.

### SITUACIÓN ACTUAL.

El crecimiento del parque automotor; el mal uso del espacio urbano por parte de los habitantes de la ciudad y de las personas de otras localidades que concurren diariamente a entidades tales como Bancos, Municipalidad, Clubes, centros comerciales, educacionales o de Salud; la ausencia de estacionamientos adecuados y la insuficiente cantidad de agentes municipales de tránsito, son algunas de las causas de los actuales problemas de seguridad en la circulación. Una política clara de concientización desde el Municipio hacia la población, sería el primer paso para lograr cambios importantes en las conductas de los ciudadanos.

La "Investigación del Tránsito en la Ciudad" (Ver Anexo A), desarrollada durante el mes de octubre de 2002, con una duración de una semana, permitió obtener una visión objetiva en relación con la falta de seguridad en el tránsito local.

Durante esa actividad se realizaron:

- 1.516 encuestas a personas de ambos sexos y de edades entre 9 y 89 años
  - 64.183 observaciones de comportamiento de automovilistas
  - 21.472 observaciones de comportamiento de motociclistas
  - 19.313 observaciones de comportamiento de ciclistas y
  - 43.097 observaciones de comportamiento de peatones,
- obteniéndose, entre otras, las siguientes conclusiones:

CADA 100 PERSONAS DEL TOTAL DE ENCUESTADOS...	
86	Opinan que el tránsito es entre desordenado y peligroso y que esta situación se debe, en primer término a <b>falta de concientización</b> .
55	No conocen cuál es el carril que deben ceder a un vehículo de emergencia.
44	No saben quién tiene prioridad absoluta de paso en intersecciones de calles comunes.
63	No conocen los colores de las señales viales reglamentarias obligatorias.
41	No saben en qué lugar de la cuadra tiene prioridad de paso el peatón para cruzar la calzada.
65	Estaría dispuesto a asistir a charlas gratuitas de seguridad vial

Análisis de algunos resultados, según la manera más frecuente de desplazamiento:

CADA 100 AUTOMOVILISTAS...	
83	Dicen o creen conocer las Normas de Tránsito.
82	Saben que no deben estacionar en el sector delimitado por cordón amarillo pero sólo la mitad conoce el motivo.
76	Saben quién tiene prioridad da paso en una intersección.
80	Saben en qué lugar de la cuadra tiene prioridad de paso el peatón.
94	No utilizan cinturón de seguridad.
49	No conocen los colores de las señales reglamentarias obligatorias.
37	Desconocen cuál es el carril que se debe ceder a un vehículo de emergencia en cumplimiento de su función.

CADA 100 MOTOCICLISTAS...	
85	Dicen o creen conocer las Normas de Tránsito.
82	No utilizan casco reglamentario.
73	Saben quién tiene prioridad da paso en una intersección.
59	No conocen los colores de las señales reglamentarias obligatorias.
41	Desconoce cuál es el carril que se debe ceder a un vehículo de emergencia en cumplimiento de su deber.

CADA 100 CICLISTAS...	
45	Desconocen las Normas de Tránsito.
49	Desconocen que deben respetar las normas al igual que el resto de los vehículos.
51	Desconocen quién tiene prioridad da paso en una intersección.
30	Cruzan semáforo en rojo.
11	Llevan un acompañante.
50	Desconocen en qué lugar de la cuadra tiene prioridad de paso el peatón.
62	Desconocen cuál es el carril que se debe ceder a un vehículo de emergencia en cumplimiento de su función.
66	Desconocen los colores de las señales reglamentarias obligatorias.

CADA 100 CICLISTAS MENORES DE EDAD...	
40	Llevan un acompañante.

CADA 100 PEATONES...	
46	Desconocen las reglamentaciones de la Ley de Tránsito.
51	Desconocen en qué lugar de la cuadra tienen prioridad de paso.
40	Cruzan fuera del sector peatonal.
7	Circulan por la calzada.
71	Desconocen los colores de las señales reglamentarias obligatorias.

Considerando sólo los puntos de observación establecidos para este proyecto, se contabiliza un volumen promedio de 8 automóviles por hora que cruzan semáforos en rojo.

En los ciclistas y peatones, hay un marcado grado de desconocimiento, dado que un 49% y un 46% respectivamente confiesan desconocer las normas de tránsito y son los más vulnerables del tránsito.

#### Conocimiento de Normas según las edades de los usuarios

A las personas encuestadas, se les formularon ocho preguntas básicas de evaluación (Ver Anexo B). Los datos obtenidos en relación con el grado de conocimiento de las Normas de Tránsito según las edades son los siguientes:

Encuestados entre 18 y 41 años que expresan tener como medio de movilidad más frecuente vehículos automotores:

- 73,5% contestó mal las 8 preguntas de evaluación.
- 100% no contestó al menos 2 preguntas bien.

El 78% de conductores mayores de 41 años contestó mal las 8 preguntas.

Encuestados entre 18 y 41 años que expresan tener como medio de movilidad más frecuente motovehículos:

- 85% contestó mal las 8 preguntas de evaluación.
- 100% no contestó al menos 2 preguntas bien.

El 95% de conductores mayores de 41 años contestó mal las 8 preguntas.

#### Accidentes.

La Policía, como una de las fuerzas vivas que interviene ante un hecho de tránsito, contribuyó con estadísticas de los años 2001, 2002 y 2003.

Analizando las mismas, en un período de treinta meses desde enero del 2001 a junio del 2003, se desprenden las siguientes conclusiones:

- En la ciudad ocurre un promedio de 119 accidentes por mes.
- Cada 75 días, muere una persona en un hecho de tránsito.
- El 72% de los accidentes ocurren en zona urbana.
- El 76% de los accidentes ocurren entre las 6 y las 22 Hs.

#### Conclusiones.

Hoy la realidad de nuestra ciudad nos expone a un ambiente altamente conflictivo próximo al caos y muy pocos son quienes toman real conciencia del riesgo.

*"Las medidas de seguridad casi inexistentes, las dificultades económicas, la deficiencia en el mantenimiento de la infraestructura, la falta de organización, favorecen la aceptación, por*

*parte de la comunidad, de estilos de vida riesgosos. El usuario culmina aceptando el riesgo como algo inevitable. Se instalan, entonces, pautas de comportamiento inadecuadas, constituyéndose en los ciudadanos, una **Cultura de Riesgo***<sup>3</sup>.

Tanto los usuarios como el municipio, cada uno desde su rol, desarrollan acciones aisladas e individuales produciendo un medio que atenta contra la buena calidad de vida de todos.

Los vecinos opinan que el desorden en el tránsito ocurre en un 88 % por falta de conciencia en la gente y ello incluye también el uso del espacio público, el cual se ve invadido por diferentes tipos de obstáculos que influyen negativamente en la circulación, sumando situaciones de peligro potencial para los usuarios:

- Tierra y escombros depositados en veredas y calzadas.
- Veredas en mal estado y ocupadas por actividades comerciales que inducen a los peatones a circular por la calzada.
- Triángulos de visibilidad ocupados indebidamente por elementos fijos (toldos) o móviles (carteles, cajones de mercadería en desuso).
- Comercios que trasladan los desechos que provoca su actividad a la vereda (cartón, plástico, botellas).

Las últimas estadísticas en el ámbito local son elocuentes y resultan alarmantes: altos valores de desconocimiento en peatones y ciclistas y falta de cumplimiento de las Normas básicas de circulación que generan situaciones de riesgo permanentes.

El 64% del total de los encuestados dice o cree conocer las normas de tránsito, pero al ser evaluados mediante 8 preguntas básicas (Ver Anexo B) se observa un alto grado de desconocimiento.

La multiplicidad de tareas de los actuales agentes de tránsito, que también realizan inspecciones comerciales, y la insuficiente cantidad de los mismos, imposibilitan la ejecución de acciones preventivas y hasta de control efectivo. Un ejemplo claro de falta de tareas preventivas se demuestra en los Establecimientos Educativos en el momento del ingreso y egreso de alumnos, más aún en los que se encuentran próximos o sobre la Ruta Provincial 21 (“Combate Vuelta de Obligado” o “25 de Mayo”) o a las Avenidas (“Manuel Belgrano” o “Hijas de Cristo Rey”).

En la actualidad la Municipalidad carece de planes que contribuyan a incrementar la seguridad vial y la concientización de los ciudadanos. Tampoco colabora con el cruce seguro de alumnos en horario de ingreso y egreso a establecimientos escolares primarios. No asume su responsabilidad como autoridad de aplicación de la Ley Nacional de Tránsito. No asegura procedimientos efectivos de instrucción previa al otorgamiento de la licencia de conducir ni cuenta con un “Plan Integral de Educación Vial” aplicado de manera sistemática desde el ciclo pre-primario hasta el último año del Polimodal teniendo en cuenta las distintas etapas de comportamiento del educando. Ni siquiera toma conciencia de la necesidad de comenzar con una concientización inmediata de cada una de las personas pertenecientes al estado municipal, involucradas en la problemática vial. No existen políticas de seguridad urbana.

---

<sup>3</sup> XIII Congreso Argentino de Vialidad y Tránsito. (Argentina 2001) “Cultura de riesgo vial aportes del campo de la salud” Escuela de Educación Vial. Dirección Gral. de Educación Vial

## PROPUESTA.

A través del Proyecto “Personal de Prevención” se pretende “educar, en favor de la prevención”. Ello se hará mediante tareas de información-formación al usuario de la vía pública, tendientes a regular la fluidez de circulación de vehículos, colaborar con el orden en el estacionamiento y mejorar la seguridad en general. Estas actividades tienen como escenario principal el área central de la ciudad, por ser el sector en que se concentra la mayor cantidad de gente en determinados horarios y donde se observa la necesidad de incrementar el orden. La propuesta intenta llegar a todos los involucrados con información a través de mensajes claros que puedan ser comprendidos y retenidos, buscando concientizar y motivar a cada individuo para producir un cambio de actitudes en el que todos debemos ser protagonistas.

Una tarea complementaria es contribuir con el cruce de alumnos en Establecimientos Educativos Primarios, esperando que ello genere hábitos de comportamiento seguro en la vía pública desde edades tempranas.

Para llevar a la práctica la propuesta se propone la selección de graduados ó estudiantes de nivel Terciario de la ciudad con un mínimo del 60% de la carrera aprobada, teniendo preferencia para la elección, por aquellos que tengan terminalidad docente, ya que su perfil de formación constituye un atributo significativo para el desarrollo de las tareas educativas que deberán desempeñar en la vía pública.

Una vez seleccionados a través de un proceso riguroso, los mismos tendrán acceso a “pasantías” que servirán como incentivo a cambio de su colaboración y recibirán formación teórico-práctica general (Ley de Tránsito, Seguridad Vial, dirección del Tránsito) y específica (Ordenanzas Locales), en la Municipalidad de Villa Constitución.

De manera complementaria, el equipo autor del proyecto, entiende que la participación de docentes y futuros docentes en estas actividades permitirá formar “Difusores de la Seguridad Vial”. Luego de su participación en el proyecto, ellos habrán tenido la posibilidad de participar en una experiencia laboral relacionada con la problemática del tránsito que les dará una visión muy particular del tema. De allí que se espera que en el futuro, ya en el desarrollo de su profesión, estas personas transmitan a sus alumnos una “nueva conciencia de seguridad urbana”.

### Etapas para la implementación del proyecto

El proyecto, consta de siete etapas:

ETAPA	DESCRIPCIÓN GENERAL	COMIENZO MES (*)
1	Tareas informativas y educativas relacionadas con la circulación vehicular y peatonal, en el área central.	0
2	Implementación del “Acta de mala convivencia”, continuando con tareas informativas.	3
3	Relevamiento de obstáculos que dificulten la circulación y posterior derivación a las áreas municipales responsables correspondientes.	5

## Segundo Congreso Argentino de Administración Pública. Sociedad, Estado y Administración

4	Cruce de alumnos en horario de ingreso - egreso y ordenamiento del tránsito en los establecimientos educacionales primarios que, por su ubicación, están expuestos a situaciones de mayor peligro.	8
5	Ordenamiento del tránsito en el resto de los establecimientos educacionales primarios.	9
6	Creación de la Patrulla vial en las escuelas primarias que necesiten apoyo para el cruce de alumnos en los horarios de ingreso y egreso.	10
7	Creación de la Patrulla vial en el resto de las escuelas primarias para que colabore con el ordenamiento vehicular y la circulación peatonal.	12

(\*) Tiempo relativo contado a partir del mes de comienzo del proyecto.

### Misión del personal de prevención

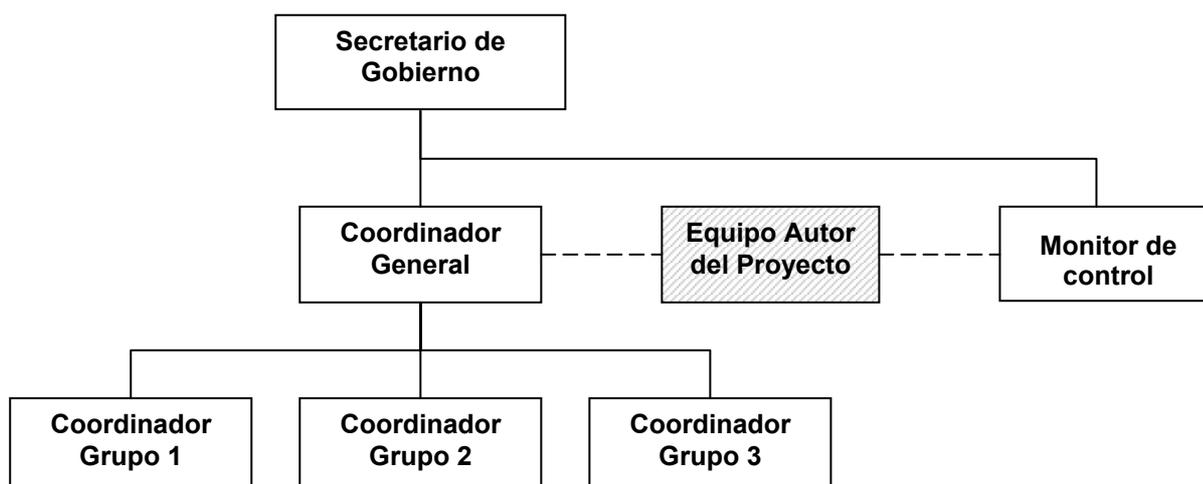
El Equipo de Prevención contribuirá con la labor de los actuales agentes de tránsito y otros inspectores municipales. Actuará ante cualquier hecho relacionado con la mala convivencia en la vía pública que pudiera atentar contra la seguridad de las personas, haciéndolo únicamente mediante la "Educación a través de la Información" y no sancionando, tarea esta última, reservada exclusivamente a los inspectores municipales. Su tarea de prevención consistirá en señalar a los infractores la falta cometida e indicar la manera correcta de proceder según las Normas en vigencia, verbalmente y con folletos.

### Organización y coordinación de las tareas:

La ausencia de personal de dirección en la Secretaría de Gobierno; la débil estructura organizativa del sector de Inspectoría General, que no contempla al área de Tránsito con la importancia que merece; y la multiplicidad de tareas que desempeñan los actuales inspectores, son causas visibles de inexistencia de planificación en relación con la problemática del tránsito y la convivencia en la vía pública. Por su parte, el 69% de los ciudadanos encuestados en el "Proyecto de Investigación del Tránsito", opina que la imagen de los inspectores está desacreditada.

El equipo autor del proyecto considera esencial este último aspecto y ello se pone de manifiesto a través de la importancia que le otorga al perfil de los aspirantes, la selección y la capacitación para el puesto. La buena imagen es una característica vital para el éxito del proyecto, cuyo eje medular es concientizar a la población sobre la necesidad de realizar un cambio en las actitudes y comportamientos y ello guarda una estrecha relación con "dar el ejemplo".

Por lo expuesto, se propone que el "Personal de Prevención" dependa jerárquicamente, en forma directa, del Secretario de Gobierno y técnicamente del Equipo autor del proyecto, hasta tanto se revierta la imagen pública del área que naturalmente debería coordinar sus acciones.



**Coordinador general:** es elegido entre los aspirantes por el Equipo autor del proyecto sobre la base de su desempeño en las distintas etapas de selección y capacitación. Su función es organizar y coordinar el trabajo de los coordinadores de grupos, pudiendo realizar también tareas operativas.

**Coordinador de grupo:** organiza y coordina las tareas de cuatro personas. Será elegido por sus compañeros de grupo. Realiza tareas operativas como un miembro más del grupo. Cada quince días el grupo elige nuevamente coordinador, que podría ser el mismo.

**Monitor de control:** es un Inspector de Tránsito motorizado que se someterá al proceso de selección y capacitación propuesto por el Equipo autor del proyecto. Su misión es ejercer la función de agente de constatación de faltas durante la ejecución de tareas preventivas en el área central, asistiendo al personal de prevención ante cualquier eventualidad.

#### Selección, Capacitación e Incorporación.

Para cumplir efectivamente con la labor, será necesario contar con treinta personas titulares y cinco suplentes que se adecuen al perfil deseado. Sin embargo, la primera etapa requiere la incorporación de sólo dieciséis.

Para ello se realizará una convocatoria abierta a través de los medios de comunicación y de afiches fijados en la Municipalidad, establecimientos educacionales terciarios, comercios y otras instituciones de la ciudad.

Luego de la recepción de las solicitudes se procederá a la selección, cuyo proceso general previsto es el siguiente:

#### ETAPA 1

Selección sobre la base de las solicitudes según los requisitos iniciales, algunos de ellos excluyentes, como son el caso de la presencia formal o el domicilio legal en la ciudad.

En relación con los conocimientos formales requeridos, tendrán prioridad los graduados en carreras con terminalidad docente desocupados, luego quienes estén cursando carreras con terminalidad docente desocupados, y finalmente graduados en otras carreras terciarias, en este orden. En el caso particular de quienes estén cursando, se exigirá un mínimo del 60% de las materias aprobadas.

## ETAPA 2

Se desarrollarán actividades que permitan evaluar la redacción, caligrafía, habilidad comunicacional y aptitudes para adquirir nuevos conocimientos, produciendo un ranking entre todos los postulantes.

## ETAPA 3

Consistirá en entrevistas personales y actividades grupales con la participación de un Psicólogo, que permitirán, entre otras cosas, interpretar comportamientos relacionados con la reacción de la persona ante diferentes situaciones a resolver en la vía pública.

Las 30 personas mejor calificadas, recibirán capacitación teórica y práctica en todo lo referente a las Normativas de Tránsito y Seguridad Vial en el ámbito nacional, provincial y local.

Los responsables de la capacitación realizarán una evaluación individual y calificarán a cada uno, que también aportará puntaje para el ranking.

Se incorporará a los 16 mejores según el promedio general.

### Medición de resultados:

Para obtener datos precisos que permitan medir la efectividad del proyecto se desarrollarán, cada tres meses durante un año, actividades de conteo de actitudes en la vía pública, con la participación de las escuelas secundarias locales, aprovechando la experiencia del “Proyecto de Investigación del Tránsito en la Ciudad” ya mencionado. A ello se agregarán las estadísticas obtenidas por el propio personal de prevención durante la ejecución de sus tareas.

El desempeño del personal de prevención se evaluará por equipos e individualmente a través de métodos a determinar, entre los que se analiza la posibilidad de una evaluación de 360°. No obstante, para ello se solicitará asesoramiento al Equipo de Trabajo “Sistema de evaluación del desempeño”.

## ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO.

El equipo de trabajo lleva alrededor de cinco meses de labor, reuniéndose en general dos días por semana y habiendo acumulado hasta la fecha un total aproximado de noventa y ocho horas.

En la actualidad, el Proyecto “Personal de Prevención” se encuentra muy avanzado en la etapa de elaboración. Quedan aún pendientes temas tales como presupuesto de RRHH y de materiales necesarios, elaboración de las campañas de información previa y durante la ejecución de tareas y métodos para medir el desempeño del personal.

Resueltos los temas anteriores, sólo resta la presentación formal al Ejecutivo Municipal para su aprobación, por lo que se espera la puesta en marcha para finales del año en curso o comienzos del dos mil cuatro.

**Roberto Carbone**

Ingresó a la Municipalidad de Villa Constitución en mayo de 1991. Actualmente ocupa el cargo de Inspector de Tránsito. Ha asistido a diferentes cursos de capacitación relacionados con la problemática del tránsito.

**Miriam A. Garnedi**

Es Bachiller con orientación docente.

Ingresó a la Municipalidad de Villa Constitución en julio de 1993. Actualmente ocupa el cargo de Inspectora de Fiscalía Impositiva

**Marisa V. Romero**

Email: [mavero\\_2003@yahoo.com.ar](mailto:mavero_2003@yahoo.com.ar)

Es Bachiller con orientación docente.

Ingresó a la Municipalidad de Villa Constitución en mayo de 1988. Actualmente ocupa el cargo de Responsable de la Oficina de Seguridad y Circulación Vial. En el ámbito de la Municipalidad ha desarrollado propuestas de mejora tales como el "Proyecto de Señalización Vertical" (Octubre de 2001) y el "Proyecto de Investigación del Tránsito de la Ciudad" (Octubre 2002). Ha asistido a diversos cursos y jornadas de capacitación referidas al Tránsito.

**Raúl A. Pérez**

Es Arquitecto (Universidad Nacional de Rosario).

Ingresó a la Municipalidad de Villa Constitución en abril de 1979. Actualmente ocupa el cargo de Jefe de Departamento Planeamiento, Urbanismo y Proyectos. En el ámbito de la Municipalidad como responsable de la estructura urbana ha desarrollado proyectos como "Propuesta de ingreso-egreso de carga pesada al sector Industrial y al área portuaria" Ha asistido a diversos cursos relacionados con la problemática del tránsito como "Transporte multimodal de cargas" (Octubre 1999). Es representante del municipio ante el Plan Estratégico Rosario.

**Silvina G. Pérez**

Email: [silgraper@connet.com.ar](mailto:silgraper@connet.com.ar)

Es Técnica Superior en Seguridad e Higiene Industrial.

Ingresó a la Municipalidad de Villa Constitución en julio de 2000. Actualmente ocupa el cargo de Auxiliar de la Secretaría Privada del Intendente. Cursa actualmente la Licenciatura en Seguridad y Salud Ocupacional en la Universidad Nacional del Litoral.

**Fabiana A. Wainberg**

Es Perito mecantil.

Ingresó a la Municipalidad de Villa Constitución en junio de 1989. Actualmente ocupa el cargo de Auxiliar Oficina de trámites.

**Equipo para la Seguridad Urbana**

Email: [urbanizandonos@yahoo.com.ar](mailto:urbanizandonos@yahoo.com.ar)

**ANEXO A.** Datos estadísticos del “Proyecto Investigación del Tránsito en la Ciudad”

De 1516 encuestados, se citan algunos ejemplos de datos estadísticos obtenidos:

- El 86% opina que el tránsito local es entre desordenado y peligroso y que esta situación podría deberse a:
  - ✓ Falta de concientización, en primer término;
  - ✓ La imagen del inspector está desacreditada; y
  - ✓ Una actitud de desafío a las normas, en segundo término;
- Por otra parte, existe un 65% de personas que estarían dispuestas a asistir a charlas gratuitas sobre seguridad vial.
- Solamente el 25% sabe el motivo por el que no se debe estacionar en la zona de seguridad demarcada con cordón amarillo en las esquinas.
- El 64% de los encuestados dicen conocer las disposiciones de la Ley Nacional de Tránsito
- Sólo el 45% de los encuestados tiene conocimiento acerca de cuál es el carril que se debe ceder a un vehículo de emergencia en cumplimiento de su función.
- Cada 100 personas encuestadas, sólo 12 saben quién tiene prioridad absoluta de paso en intersecciones de calles comunes.
- Solamente 17 de cada 100 personas reconoce los colores de las señales viales reglamentarias obligatorias en su cumplimiento.
- Cada 100 personas, 16 no saben en qué lugar de la cuadra tiene prioridad de paso el peatón para cruzar la calzada.
- Cuando se preguntó a los vecinos en referencia al grado de responsabilidad de los diferentes actores de la vía pública, opinaron lo siguiente:
  - ✓ 50% de responsabilidad para conductores de motovehículos
  - ✓ 48% de responsabilidad para los conductores de remises
  - ✓ 42% de responsabilidad para los conductores de bicicletas y
  - ✓ 38% de responsabilidad para los inspectores de tránsito.

Datos particulares sobre cada tipo de usuario:

**Peatones (Muestra: 43.097):**

- El 42% de las personas encuestadas expresaron que su medio más frecuente de movilidad es caminar.
- De los peatones encuestados, el 54% dice conocer la Ley de Tránsito y un 46% confiesa desconocerla.
- El 51% desconoce en qué lugar de la cuadra tiene prioridad de paso el peatón
- Un 40% cruza fuera de la senda peatonal y un 7% camina por la calzada.
- La opinión del 81% de los encuestados sobre el estado de las veredas es entre regular y malo.
- El 71% desconoce los colores de las señales reglamentarias

**Automovilistas (Muestra: 64.183):**

- La segunda forma más frecuente de desplazamiento en la ciudad es el automóvil (25%)
- El 84% de los automovilistas encuestados dicen conocer las normas de circulación.
- El 94% de los observados no utiliza el cinturón de seguridad.
- Se cometen 8 cruces de semáforo en rojo por hora en cada uno de los puntos observados.
- El 80% conoce en qué lugar de la cuadra tiene prioridad de paso el peatón pero invade la senda peatonal.
- El 37.5% no conoce el carril que se debe ceder a vehículo de emergencia en cumplimiento de su función.
- El 76% conoce quién tiene prioridad absoluta en una intersección.
- El 79% sabe que no debe llevar niños en el asiento delantero.
- El 82% sabe que no debe estacionar en el sector delimitado por el cordón amarillo, pero solo la mitad conoce el motivo.

## Segundo Congreso Argentino de Administración Pública. Sociedad, Estado y Administración

- El 49% no reconoce los colores de las señales reglamentarias obligatorias en su cumplimiento.
- El grado de responsabilidad en el caos del tránsito local de los remiseros, según la opinión de los encuestados, ocupa el segundo lugar.

### Ciclistas (Muestra: 19.313):

Es la tercera forma de desplazamiento más frecuente en los ciudadanos villenses.

- El 55% dice conocer las Normas.
- El grado de responsabilidad de los ciclistas en el tránsito según la opinión de los encuestados es el tercer lugar, luego de los motociclistas y remiseros.
- El 49% de los ciclistas encuestados desconoce que la bicicleta es un medio de movilidad como los demás y debe respetar las normas.
- El 51% no sabe quién tiene prioridad de paso en una intersección.
- El 66% desconoce los colores de las señales reglamentarias.
- El 62% no sabe cuál es el carril que se debe ceder a un vehículo de emergencia en cumplimiento de su función.
- El 27% de los adultos cruza el semáforo en rojo.
- El 30% de los niños de hasta 13 años cruza el semáforo en rojo y el 40% lleva acompañante.

### Motociclistas(Muestra: 21.472):

- Solamente un 8% de los encuestados, utilizan éste medio de movilidad para desplazarse.
- Los encuestados opinan que los motociclistas tienen el mayor grado de responsabilidad en el tránsito peligroso.
- El 84% dice conocer la Ley de Tránsito.
- El 82% de los observados no usa casco reglamentario.
- Un 59% no conoce los colores de las señales reglamentarias.
- Un 41% desconoce cuál es el carril que se debe ceder a un vehículo de emergencia en cumplimiento de su deber.
- Se puede observar a simple vista que un alto grado de motociclistas transporta a menores, invaden sendas peatonales, estaciona en veredas y transporta más de dos personas en una moto.

### Conocimiento de las normas según las edades de los encuestados:

Acerca de las preguntas realizadas sobre las normas de tránsito:

EDADES	CONDUCTORES VEHÍCULOS AUTOMOTORES			
	Contestó mal las 8	No contestó al menos 6/8	No contestó al menos 4/8	No contestó al menos 2/8
De 18 a 23 años	<b>72%</b>	<b>85%</b>	<b>96%</b>	<b>100%</b>
De 24 a 29 años	<b>71%</b>	<b>69%</b>	<b>95%</b>	<b>100%</b>
De 30 a 35 años	<b>77%</b>	<b>86%</b>	<b>98%</b>	<b>100%</b>
De 36 a 41 años	<b>74%</b>	<b>72%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>
Mayores de 42 años	<b>78%</b>	<b>86%</b>	<b>96%</b>	<b>99%</b>

EDADES	CONDUCTORES MOTOVEHÍCULOS			
	Contestó mal las 8	No contestó al menos 6	No contestó al menos 4	No contestó al menos 2
De 18 a 23 años	<b>80%</b>	<b>86%</b>	<b>94%</b>	<b>100%</b>
De 24 a 29 años	<b>86%</b>	<b>67%</b>	<b>90%</b>	<b>100%</b>
De 30 a 35 años	<b>94%</b>	<b>76%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>
De 36 a 41 años	<b>75%</b>	<b>75%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>
Mayores de 42 años	<b>95%</b>	<b>55%</b>	<b>95%</b>	<b>100%</b>

**ANEXO B.** Preguntas de evaluación.

**Cuestionario sobre normas de tránsito.**

1. ¿En las esquinas donde exista cordón amarillo se puede estacionar?
  - 1.b. ¿por qué?
2. Entre dos vehículos que se encuentren en una intersección: ¿Quién tiene prioridad de paso?
3. En el sistema de señalamiento vial, existen tres clases de señales: informativas, preventivas y reglamentarias o restricción. ¿Cuál son los colores de las señales de reglamentación o restricción?
4. ¿Los menores de diez años, pueden viajar en el asiento delantero del vehículo?
5. ¿Deben los ciclistas respetar las normas de tránsito al igual que los automovilistas?
6. ¿En qué lugar de la cuadra tiene prioridad de paso el peatón?
7. ¿Cuál es el carril que se debe ceder ante un vehículo de emergencia en cumplimiento de su función?

**ANEXO C. Fotografías.**



Avance sobre senda peatonal



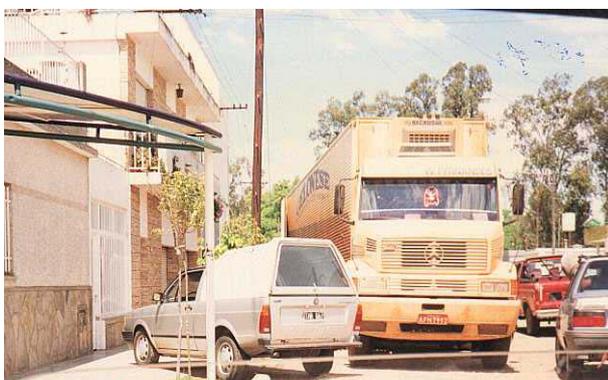
Transporte de menor en asiento delantero



Transporte de menor en motovehículo



Dos personas en una bicicleta



Obstrucción de la circulación por estacionamiento incorrecto



Obstrucción de visibilidad provocado por la cartelaría .



Cruce de peatón fuera del sector peatonal



Circulación de vehículos tracción animal en zona urbana.

## GLOSARIO.

Accidente: suceso eventual o acción de que involuntariamente resulta daño para las personas o las cosas. (Nuevo Diccionario Enciclopédico y Atlas Universal Codex. Editorial Codex S.A 1961. 10º Edición)

Acera: sector de la vía pública, ubicado entre la calzada y la línea de edificación, o barandas y otros viaductos, destinada exclusivamente al tránsito de peatones.

Area central: sector comprendido entre la Avda. 14 de Febrero, calle Catamarca y calles Sarmiento y Moreno.

Bicicleta: vehículo de dos ruedas que es propulsado por mecanismos con el esfuerzo de quien lo utiliza. (Manual del conductor. UNR Editora, 1999. Dirección General de Tránsito. Municipalidad de Rosario)

Capacitar: hacer a uno apto. Habilitarlo para alguna cosa. (Diccionario de la Real Academia Española Espasa – Calpe).

Ciclomotor: motocicleta de hasta 50 c.c. de cilindrada que no puede exceder los 50 Km/h de velocidad. (Manual del conductor. UNR Editora. Dic. 1999. Dirección General de Tránsito Municipalidad de Rosario)

Circulación: uso que hace el hombre de la vía pública. (Guía Nacional de Seguridad Vial. Ives Maleky)

Conducir: trasladar o dirigir un vehículo correctamente hacia un lugar determinado. El acto de conducir implica maniobras complejas y de alto riesgo que requieren del conductor, pericia técnica, conocimiento del vehículo, de las normas que regulan la circulación y óptimo estado psicofísico. (Guía Nacional de Seguridad Vial. Ives Maleky).

Educación: acción mediante la cual se desarrollan o perfeccionan las facultades intelectuales de una persona a través de ejercicios, instrucciones, ejemplos. (Diccionario de la Real Academia Española Espasa – Calpe)

Endemia. Enfermedad habitual en un país.

Estructura vial: conjunto de vías y espacios jerarquizados de una ciudad o territorio, destinados a vincular las actividades mediante la circulación general. (Equipo autor del proyecto).

Hábito: costumbre adquirida por la repetición de actos. (Diccionario de la Real Academia Española Espasa – Calpe).

Maniobra: toda variación de la posición del vehículo en la calzada. Las normas que regulan la circulación, tratan de evitar el peligro que las maniobras implican ya que pueden alterar el tránsito normal.

Motocicleta: vehículo biciclo (dos ruedas) con motor de más de 50 centímetros cúbicos (c.c) de cilindrada y que puede desarrollar velocidades superiores a 50 Km/h. (Manual del conductor. UNR Editora, 1999. Dirección General de Tránsito. Municipalidad de Rosario)

Motoneta: motocicleta con plataforma posapie. (Manual del conductor. UNR Editora. Dic. 1999. Dirección General de Tránsito . Municipalidad de Rosario)

Norma: regla de conducta a seguir. (Nuevo Diccionario Enciclopédico y Atlas Universal Codex. Editorial Codex S.A 1961. 10º Edición)

Ochava: espacio de utilidad pública cedido obligadamente por el propietario del lote en esquina. Estará conformado por la resultante determinada por una línea perpendicular a la bisectriz del ángulo que forman las líneas municipales. (Equipo autor del proyecto).

Peatón: persona que camina o anda a pie. (Diccionario de la Real Academia Española Espasa – Calpe).

Prevención: acción de prevenir. Preparación y disposición que se hace anticipadamente para evitar un riesgo o ejecutar una cosa. (Nuevo Diccionario Enciclopédico y Atlas Universal Codex. Editorial Codex S.A 1961. 10º Edición)

Senda peatonal: es el área delimitada para el paso exclusivo de los peatones.

Sector peatonal: si no está delimitada, es la prolongación de la vereda, destinada al paso exclusivo de peatones.

Seguridad vial: actitudes que tienden a garantizar el buen funcionamiento de la circulación en la vía pública previniendo las acciones de tránsito.

Existen dos clases de seguridad vial: *la preventiva activa* (consiste en prevenir los accidentes antes de que ocurran mediante el uso de frenos, luces, señalización, leyes, educación) y *la preventiva pasiva* (consiste en disminuir o eliminar sus consecuencias luego de ocurridos mediante el uso del casco en motociclistas y ciclistas, el cinturón de seguridad en automóviles, etc.) (Equipo autor del proyecto – Revista de Seguridad Vial ISEV – Ene-Feb-Mar 2001- Número 72- ISEV editora).

Tránsito: acción de transitar. Pasar de un punto a otro por vías o pasajes públicos. (Nuevo Diccionario Enciclopédico y Atlas Universal Codex. Editorial Codex S.A 1961. 10º Edición)

Transgredir: violar un precepto, ley, estatuto. (Diccionario de la Real Academia Española Espasa – Calpe)

Vehículo de tracción animal: vehículo propulsado por un animal.

FUENTES CONSULTADAS.

- ALVAREZ GONZALEZ, FRANCISCO JAVIER. *Seguridad Vial y Medicina de tráfico*. Barcelona, 1997.
- BONAMINO, JUAN OMAR. *Políticas de seguridad y educación vial*. Dirección Nacional de Vialidad. XIII Congreso Argentino de Vialidad y Tránsito. Buenos Aires 1º al 5 de Octubre 2001.
- CÁMARA DE DIPUTADOS DE LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES. *II Jornadas provinciales de seguridad vial*. Buenos Aires, 1999.
- CÁMARA DE DIPUTADOS DE LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES. *IV Jornadas de humanización del tránsito*. Buenos Aires, 2001.
- COSETRAN (Comité de Seguridad en el Tránsito de la Provincia de Buenos Aires). *Conocimientos básicos de tránsito para la infancia*. Buenos Aires, 1999.
- FAOROUX, NORBERTO. *El enigma del tránsito de hoy*. Seminario. La Plata, 1997.
- FIorentino JORGE ARTURO; BLIDNER JORGE. *Los niños y el tránsito*. Hospital de Niños Ricardo Gutiérrez. XIII Congreso Argentino de Vialidad y Tránsito. Buenos Aires 1º al 5 de Octubre 2001
- GOBIERNO DE LA PROVINCIA DE SANTA FE. *Decreto N° 23111/99 y modificatorios*. Santa Fe, 1995.
- GOBIERNO DE LA PROVINCIA DE SANTA FE. *Ley provincial N° 11583/98*. Santa Fe, 1995.
- GOBIERNO DE LA REPUBLICA ARGENTINA. *Decreto N° 779/95 y modificatorios*. Buenos Aires, 1995.
- GOBIERNO DE LA REPUBLICA ARGENTINA. *Ley nacional de tránsito N° 24449/95*. Buenos Aires, 1995.
- GÓMEZ RAÚL; TRAVERSO E.; FIORENTINO JORGE A; HUAIER FERNANDO D. *¿Los niños son pasajeros seguros?*. Hospital de Niños Ricardo Gutiérrez. XIII Congreso Argentino de Vialidad y Tránsito. Buenos Aires 1º al 5 de Octubre 2001
- MALECKI YVES. *Guía Nacional de Educación y Seguridad Vial*. Buenos Aires, 1998
- MUNICIPALIDAD DE ROSARIO: *Manual del conductor*. Rosario, 1998.
- MUNICIPALIDAD DE VILLA CONSTITUCION. *Ordenanza N° 2259/98*. Villa Constitución, 1998.
- O.M.S. (Grupo de estudio). *Informe técnico n°781. Nuevos enfoques para mejorar la seguridad vial*. Ginebra, 1989.

- RIERA HILDA. *Propuesta de capacitación en seguridad vial*. C.I.A.A.T. –Centro de Información y Asistencia en Accidentes de Tránsito. XIII Congreso Argentino de Vialidad y Tránsito. Buenos Aires 1º al 5 de Octubre 2001
- ROMAN GRACIELA; ACEBES LADISLAO; BORDON DANIEL; FALCINELLI JORGE Y HONCZARYK GUILLERMO. *Seguridad vial: una forma diferente de comunicación*. Facultad de Ingeniería y Tecnología Informática - Universidad de Belgrano. XIII Congreso Argentino de Vialidad y Tránsito. Buenos Aires 1º al 5 de Octubre 2001
- SANTANA VALERIA; GONZÁLEZ GABRIEL Y FERRARI ERICA. *Los adolescentes y sus conductas en el manejo*. Dirección General de Educación Vial y Licencias, (Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires). XIII Congreso Argentino de Vialidad y Tránsito. Buenos Aires 1º al 5 de Octubre 2001
- SANTILLÁN, SERGIO RAY. *Sistema inteligente de transporte*. VIANORTE S.A (Concesionaria de Rodovia do Estado de São Paulo). XIII Congreso Argentino de Vialidad y Tránsito. Buenos Aires 1º al 5 de Octubre 2001
- SEARA HÉCTOR; PASTRAN ANDREA Y LANCIANO SILVIA. *Cultura de riesgo vial. aportes del campo de salud*. Dirección General de Educación Vial y Licencias. GCBA. XIII Congreso Argentino de Vialidad y Tránsito. Buenos Aires 1º al 5 de Octubre 2001
- URDIN JULIO CÉSAR Y GABRIELA TRABAZZO. *Prevención en el tránsito y seguridad en el transporte*. Dirección Nacional de Vialidad. XIII Congreso Argentino de Vialidad y Tránsito. Buenos Aires 1º al 5 de Octubre 2001
- URDIN JULIO CÉSAR, TRABAZZO GABRIELA. *Prevención en el tránsito y seguridad en el transporte*. Dirección Nacional de Vialidad. XIII Congreso Argentino de Vialidad y Tránsito. Buenos Aires 1º al 5 de Octubre 2001