XV Jornadas de Sociología. Facultad de Ciencias Sociales, Universidad de Buenos Aires, Buenos Aires, 2023.

MOVILIDAD URBANA EN FRICCIÓN. TENSIONES Y PROBLEMÁTICAS EN LA CIUDAD DE LA PLATA.

Arregui, Camila, Vázquez Wlasiuk, Camilo y Aón Laura.

Cita:

Arregui, Camila, Vázquez Wlasiuk, Camilo y Aón Laura (2023). *MOVILIDAD URBANA EN FRICCIÓN. TENSIONES Y PROBLEMÁTICAS EN LA CIUDAD DE LA PLATA. XV Jornadas de Sociología. Facultad de Ciencias Sociales, Universidad de Buenos Aires, Buenos Aires.*

Dirección estable: https://www.aacademica.org/000-025/840



Esta obra está bajo una licencia de Creative Commons.
Para ver una copia de esta licencia, visite
https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/deed.es.

Acta Académica es un proyecto académico sin fines de lucro enmarcado en la iniciativa de acceso abierto*. Acta Académica fue creado para facilitar a investigadores de todo el mundo el compartir su producción académica. Para crear un perfil gratuitamente o acceder a otros trabajos visite: https://www.aacademica.org*.

MOVILIDAD URBANA EN FRICCIÓN. TENSIONES Y MALAS PRÁCTICAS EN EL TRÁNSITO DE LA CIUDAD DE LA PLATA

Arregui, Camila

Arquitecta Universidad Nacional de La Plata

Becaria doctoral de investigación Consejo Nacionales de Investigaciones Científicas y Técnicas.

Instituto de Investigación y políticas del ambiente construido. Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas / UNIVERSIDAD NACIONAL DE LA PLATA - IIPAC - CONICET / UNLP. Argentina.

E-mail: arreguicamila@gmail.com

Vázquez Wlasiuk, Camilo

Diseñador en Comunicación Visual Universidad Nacional de La Plata.

Profesor de Diseño en Comunicación Visual Universidad Nacional de La Plata.

Becario doctoral de investigación Consejo Nacionales de Investigaciones Científicas y Técnicas.

Instituto de Investigación y políticas del ambiente construido. Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas / UNIVERSIDAD NACIONAL DE LA PLATA- IIPAC - CONICET / UNLP. Argentina

Ha participado como ponente en eventos académicos y congresos nacionales e internacionales sobre diseño y comunicación.

E-mail: vwcamilo@gmail.com

Aón, Laura Cristina

Doctora en urbanismo UNLP. Magíster en Paisaje, medio ambiente y ciudad por la Universidad de Chile.

Arquitecta Universidad Nacional de La Plata. Profesora Investigadora UNLP Categoría III.

Instituto de Investigación y políticas del ambiente construido. Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas / UNIVERSIDAD NACIONAL DE LA PLATA- IIPAC- CONICET / UNLP. Argentina.

Ha participado como ponente en eventos académicos, talleres y congresos nacionales e internacionales sobre urbanismo, territorio y transporte.

E-mail: laura.aon@gmail.com

1. Resumen

El trabajo estudia las prácticas de movilidad cotidiana que se expresan en la congestión de tránsito del casco urbano de La Plata. Esta área concentra los principales atractores de viaje del partido, adonde acceden diariamente unas 220.000 personas en modos masivos de transporte y otras 250.000 en automóvil particular, sumado a los viajes de los residentes del casco, produciendo, incidentes, accidentes y tensiones ya habituales. Esta congestión se vuelve crítica en los atractores escolares y de salud, dada la convergencia simultánea, periódica y sostenida a lo largo de los años, de un gran número de automóviles, motocicletas y peatones, en las franjas horarias de ingreso y salida a escuelas y hospitales.

El trabajo explora los problemas del tránsito en la movilidad mediante registros audiovisuales, distinguiéndose según dos tipos estructurales de causas: Las relativas a los hábitos de los individuos y las relativas a la calidad de la ciudad y de las políticas públicas. Las primeras analizan el modo de transporte utilizado, el comportamiento de los conductores en relación a las normas de tránsito y a otros conductores y peatones. Las segundas causas analizan el tipo, calidad y estado de las infraestructuras de circulación y de movilidad, el control del tránsito y la comunicación del gobierno local respecto de las prácticas de movilidad cotidiana. Se exponen las prácticas registradas categorizadas y se analizan escenarios futuros posibles con énfasis en la planificación y gestión de acceso a los atractores de viajes escolares y de salud.

Palabras clave

Prácticas de Movilidad - Congestión de tránsito - Atractores de viajes - Políticas públicas

2. Introducción

La movilidad es un tema central en la planificación de ciudades y es uno de los temas más críticos a resolver porque se agrava con el crecimiento demográfico y económico, cuando no hay una cuidadosa planificación del desarrollo urbano. Desde esta perspectiva debemos admitir que la movilidad no será sustentable si no lo es la ciudad. La insustentabilidad urbana relativa a la expansión urbana y discontinua, de muy baja densidad y las limitaciones que estas formas imponen para el desarrollo de un buen sistema de transporte masivo en las periferias, impulsa el uso creciente del automóvil particular. Asimismo la escasa descentralización de actividades propias de nuestras ciudades

latinoamericanas, son altamente demandantes de movilidad y de automóviles, por lo que tienden a producir congestión vehicular en los centros urbanos.

En materia de planificación integrada de movilidad y desarrollo urbano existen algunos casos destacados que hacen foco en el tema de las prácticas de movilidad ligadas a los usuarios de los distintos modos de transporte, donde se han desarrollado propuestas, planes y políticas de movilidad y transporte, de gran valor para el desarrollo urbano. En América Latina, existe un caso paradigmático que es el Plan General de **Curitiba** (1965) con el Sistema Integrado de Transporte, donde se ha logrado un equilibrio entre movilidad y territorio, que se sustenta en las consideraciones clave de las dimensiones sociales y ambientales. En Europa, encontramos el caso del Plan Director de los Desplazamientos Urbanos en **Bordeaux** (1997) que combina de manera indisociable, la postulación de la ciudad a patrimonio de la UNESCO, con la puesta en valor del espacio público y el Proyecto del nuevo sistema integrado Tranviario automotor. Ambos casos dan cuenta de planes exitosos de movilidad, estrechamente ligados al ordenamiento urbano de las ciudades, estructurados sobre un plan de transporte público y con un enfoque en el usuario.

El plan Maestro de Curitiba integra tres aspectos del planeamiento y la gestión; el uso del suelo, la jerarquía del sistema viario y los sistemas de transporte. Todo ello desde planteamientos de carácter social y participativo, de sostenibilidad y respeto al medio ambiente, y con mucho control público, pero dando flexibilidad e incentivos a la iniciativa privada. Uno de los objetivos principales del plan es el acceso al transporte de toda la población de la ciudad, mediante el pago de una única tarifa permitiendo el desarrollo de toda la región (Levet Nofrietta, 2019). El Caso de Bordeaux por su parte, propone disminuir el uso de los automóviles privados, rehabilitando además los espacios públicos y los edificios del centro creando, zonas peatonales, ciclovías, entre otras y promoviendo los desplazamientos alternativos como la bicicleta, la peatonalidad y la micromovilidad. (Burdeaux Métropole, 2018) Ambos planes se focalizan especialmente en resolver los desplazamientos de las personas por la ciudad.

Los desplazamientos de las personas por la ciudad constituyen un fenómeno ampliamente abordado desde los estudios urbanos. Castells en su trabajo *“La cuestión urbana”* explica que la urbanización se transforma con las nuevas condiciones sociales y económicas, produciendo espacios a ritmos acelerados, ajenos a los procesos sociales, generando ciudades expandidas donde las distancias se hacen protagonistas. Es aquí donde los medios de comunicación (modos de transporte) permiten que las distancias físicas no sean un obstáculo para el funcionamiento de la ciudad. (Castells, 1974)

Es por ello que al movernos en un espacio que es social, la seguridad en la calle depende de las acciones y las actitudes de cada uno. Nos desplazamos por un espacio y en un tiempo determinado, en el que también se mueven otros y nuestro andar influye (y es influenciado por) el desplazamiento de los demás. Se produce así una competencia por el espacio de la calle, en la que suele tener ventajas el automóvil particular y que en definitiva sus resultados son determinados por el comportamiento de los conductores. Podemos decir entonces, que la forma en la que conducimos (y nos conducimos) por los espacios públicos de la ciudad es una construcción cultural que apela a una identidad.

En argentina la cuestión de la congestión urbana, la movilidad deficitaria y las malas prácticas de conducción y manejo, suelen señalarse como temas culturales, haciendo alusión a una cierta pertenencia identitaria de las personas con prácticas urbanas agresivas y evasivas de las normas de conducción, tanto de buses como de automóviles. Al respecto, una encuesta de la Universidad Siglo XXI realizada en 2021 sobre 1000 conductores de automóviles de siete ciudades argentinas, señala que 9 de cada 10 argentinos cometen infracciones de tránsito, desde no detener la marcha frente a la señal de “PARE” (78% de los casos), exceso de velocidad (62%), utilizar el teléfono celular mientras conduce el vehículo (50%) y cruzar semáforos en rojo (40%).

Por su parte el Doceavo informe del año 2021, realizado por el Observatorio De Seguridad Vial de Cecaitra, para el Área metropolitana de Buenos Aires, sobre 1001 casos aleatorios, indica que los propios conductores perciben en un 68% que los argentinos tenemos bajo o muy bajo respeto hacia las normas de tránsito y que la mayor causa de accidentes están relacionadas con las infracciones de tránsito por parte de conductores.

De las estadísticas nacionales y provinciales oficiales también se revela que entre los conductores de diversos tipos de vehículos, el factor crítico está relacionado al incumplimiento de las normas de tránsito (exceso de velocidad, paso de semáforos en rojo y negar la prioridad del peatón). Asimismo se indica que los conductores de motovehículos muestran los porcentajes más altos de excesos de velocidad y violaciones al semáforo y que entre los peatones la falta más frecuente es cruzar por fuera de la senda peatonal. Por otro lado, las muertes por lesiones de tránsito representan hoy en el país la cuarta causa de muerte y que, por el impacto social y económico, el trauma es uno de los grandes problemas de la salud pública.

La mala praxis en la movilidad se explica además en las prácticas del sector público, las cuales explican los déficits de las infraestructuras, que suelen ser resultante de los déficit de planificación urbana y territorial. En efecto la coordinación de la planificación del transporte con la planificación de los usos del suelo y con la planificación de las vialidades

urbanas, constituye un instrumento estructural para integrar la movilidad y el transporte al desarrollo urbano y a los usos del suelo.

En las jornadas de movilidad segura desarrolladas en agosto de 2018 en la ciudad de La Plata, se abordó el tema de las prácticas de manejo e inseguridad vial y se re-significó cuán importante es pensar en medidas integrales originadas en el marco de procesos de planificación, a partir de mostrar diferentes acciones referentes realizadas en ciudades europeas y en la ciudad de Buenos Aires, mostrando cambios importantes en la movilidad y en sus efectos.

Se insistió en la necesidad de una nueva manera de pensar las ciudades a escala humana, en la que el espacio público se distribuya equitativamente y la movilidad cumpla su función de acceso sin perjudicar el disfrute y la calidad urbana, todo lo cual está en gran parte relacionado con las características de la infraestructura vial. En efecto, el diseño, la espacialidad y las características físicas y estado de mantenimiento de las calles, vías, ciclovías, caminos y avenidas, condicionan la seguridad vial y su deterioro genera aumento en los siniestros viales[1] los cuales crecen de manera exponencial, cuando convergen el déficit de infraestructuras con malos hábitos de manejo de los conductores. (Jornada Académica “Movilidad Segura”, 2018)

Tan agresivas suelen ser las prácticas de movilidad cotidiana en la ciudad planificada, que es pertinente generar un cuestionamiento transdisciplinar para encontrar nuevas explicaciones, incluyendo el campo de la sociología e incluso de la psicología. Existe un campo de investigación que se desprende de la psicología, llamada la psicología del tránsito, que estudia “los procesos psicológicos subyacentes al comportamiento humano en el contexto del tránsito, el transporte y la movilidad” (Ledesma et al, 2011) que tiene como objetivo mejorar las condiciones del tránsito y la calidad de la movilidad humana a partir del conocimiento de sus aspectos psicológicos. Esto se debe a que reconocen que el comportamiento humano es el principal factor de riesgo, donde se estima que alrededor del 90% de los casos se relacionan con diferentes tipos de errores y fallas humanas (OMS, 2004, 2010 en Ledesma et al 2011)

Otros campos del conocimiento como la ciencia política y la comunicación, pueden orientar la búsqueda de explicaciones relativas a las políticas públicas que por acción u omisión, terminan en deuda con las prácticas de movilidad y sus externalidades negativas, visibles en siniestralidad vial y estrés social. La búsqueda pretende explicar las tensiones

[1] Se hace referencia a un hecho que puede prevenirse, y es evitable. Son sucesos predecibles, donde lo que provoca determinado hecho es causal, es decir, existe una causa evitable que lo provoca.

del tránsito en la movilidad cotidiana a fin de generar medidas para la pacificación del tránsito de la movilidad cotidiana urbana.

3. Caso de estudio, Ciudad de La Plata

El caso a abordar es el de la Ciudad de La Plata, capital de la Provincia de Buenos Aires, la cual se fundó en el año 1882. Al igual que otras ciudades argentinas, en la Ciudad de La Plata se evidencia el proceso de expansión de la mancha urbana de manera tal que los nuevos parques habitacionales y las actividades urbanas quedan distanciados y hasta poco servidos de transporte público (Aón, 2017). En este sentido, se configuró una ciudad diferenciada en términos espaciales y socioeconómicos, como lo es el casco urbano y las periferias. Si bien hablamos de este caso específico, muchas ciudades han adoptado formas de crecimiento expansivo que contemplan grandes distancias entre los sectores habitacionales y las actividades urbanas, en áreas donde el transporte público tiene déficits en su frecuencia o directamente no llega. (Aón, 2017)

El casco fundacional es el área histórica original de La Plata, de 25 km^2, siendo el sector de la ciudad que concentra la mayor parte de actividades administrativas, comerciales, de salud, educación y servicios, diferenciándose de manera clara con la periferia de la ciudad, la cual presenta una oferta de equipamientos y actividades menor. Esta concentración de actividades dentro del casco impulsa la demanda de movilidad cotidiana de 450.000 viajes diarios que van desde los barrios de la periferia hacia el centro de la ciudad.

En los últimos 30 años el uso de modos de transporte motorizados individuales, creció de manera extraordinaria a causa de múltiples factores, (**Gráfico 1**). Cebollada sostiene que las políticas de transporte efectuadas en las últimas décadas en Latinoamérica, favorecieron la promoción y la utilización del transporte motorizado individual, dejando de lado las políticas públicas que contemplen al transporte masivo como el principal. (Cebollada, 2008, P.07) y para el caso argentino, con foco en La Plata, los patrones de crecimiento impiden desarrollar un buen sistema de transporte público.

En primer lugar, el crecimiento no planificado de las áreas periféricas de la ciudad, ha afectado las prácticas de movilidad de los pasajeros. Los registros de la Encuesta de Movilidad 2013 (Aón et al., 2013) evidencian que la demanda de viajes al centro se ha incrementado, produciendo en casi todas las áreas periféricas un promedio del 80% de los viajes totales diarios, con destino al área central de La Plata. A su vez estas áreas

periféricas no se encuentran servidas con un sistema eficiente de transporte público, por lo que los usuarios deben desplegar estrategias complejas para desplazarse. Como consecuencia de esto, vemos un incremento en el uso de los modos motorizados individuales (automóviles, motocicletas, remisses y taxis).

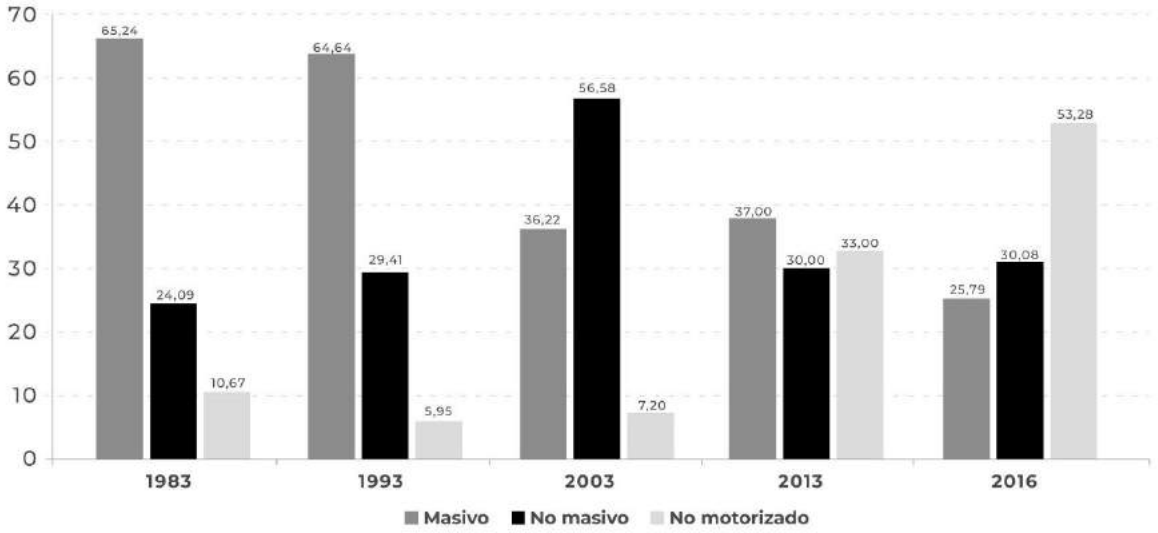


Gráfico 1: Partición Modal Gran La Plata 1993-2003-2013.
Fuentes: Aón (2017) en base a Estudio Cambio Climático Argentino 2005 - Encuestas OD PTUMA
Encuesta Movilidad 2013 IIPAC –FAU-UNLP.

Los patrones de movilidad están además condicionados por la composición de los hogares. En La Plata, y debido al reemplazo de las viviendas unifamiliares por edificios de departamentos pequeños, se viene dando una tendencia de localización de hogares de una sola persona predominantemente en el casco funcional, mientras que los hogares con hijos, tienden a habitar la periferia. Esto supone más gente habitando lejos de sus actividades.

Finalmente los patrones de movilidad están condicionados por el nivel socioeconómico de las personas y hogares, especialmente en las áreas periféricas, donde la oferta de transporte público es escasa y de mala calidad. Este aspecto genera un uso obligado del automóvil particular por parte de las personas que pueden costearlo. De acuerdo con datos provistos por INDEC (2010 y 2014) del Censo de Población, hogares y viviendas y de acuerdo con las encuestas permanentes de hogares y de gastos de los hogares; casi el 25 % de la población total del Partido pertenece a la categoría de nivel socioeconómico superior (**Gráfico 2**). Mientras que poco menos de un 16% se encuentra en la categoría más baja. En cuanto a la población de NSE medio - alto a casi un 29% de la población total, mientras que la población con NSE medio bajo llega poco más del 30%. (Aón, 2021)

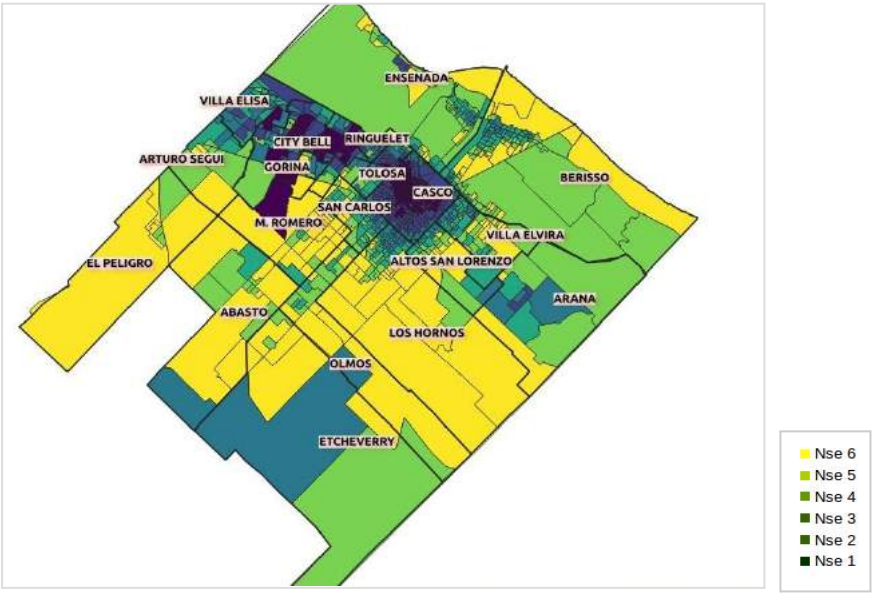


Gráfico 2: Cartografía de nivel socio-económico de la población de La Plata. Fuente: Alzugaray, Santa Maria, Peiró (2019) Elaboración: Aón, Laura.

El plano muestra niveles de ingreso más altos en la periferia noroeste, donde se dan los patrones de viaje en auto y tasas de motorización más altas, mientras que en las zonas este y oeste, se dan los niveles de ingreso medio bajos y los mayores índices de uso de movilidad masiva con mayores distancias de viaje. Finalmente en la zona sur de ingresos diversos, se da un alto uso de modos masivos y también individuales. Por otro lado, las periferias coinciden en dos aspectos. Uno es el uso bajo generalizado de los modos no motorizados, dada su alta demanda de viajes al centro y la distancia que a cada localidad la separa del centro histórico, distancia que impone la necesidad de un desplazamiento motorizado. Pero además estas áreas no cuentan con infraestructura segregada para la seguridad de ciclistas y peatones.

El otro aspecto en el que coinciden es en la mala oferta de transporte público, aunque la periferia noroeste cuenta una mejor situación, por la circulación del tren Roca y las empresas de colectivos interurbanos que conectan a la ciudad con la Capital Federal, sin embargo la oferta de colectivos locales tiene una frecuencia muy por debajo de la contratada por el municipio mientras que la infraestructura para la espera es también deficitaria y suma inseguridad vial y personal a las distintas situaciones de espera que se dan a nivel de Partido.



Gráfico 3: Mapas de Barrios Populares en la ciudad de La Plata . Fuente: Registro Nacional de Barrios Populares (ReNaBaP) Elaboración: Laura Aón.

Estas características de hogares, nivel socioeconómico, oferta de transporte y presencia de infraestructura, producen un uso intensivo del auto particular por parte de los hogares que puedan adquirir y mantener los vehículos a la vez que genera una pérdida de acceso de calidad para quienes no pueden hacerlo y deben permanecer cautivos de un sistema de transporte público muy malo. Se estima que unos 100.000 autos ingresan diariamente al casco fundacional, los cuales compiten por el espacio de la calle con buses y ciclistas, ganando cada batalla. El auto en La Plata ocupa las áreas de ascenso y descenso de pasajeros e inhibe la movilidad activa en las vías principales de la ciudad, que no cuentan con segregación ni para buses ni para bicicletas.

Esta realidad agrava la congestión del tráfico en las horas pico y la competencia por el espacio de la calle se vuelve crítica, especialmente en torno a los grandes atractores de viaje que se concentran en el área histórica de la ciudad. Buena parte de las 600.000 personas que habitan fuera del casco fundacional, utilizan los equipamientos de educación de las áreas centrales, dado que la oferta educativa es de un total de 439 instituciones, de los cuales, el casco urbano concentra 357 establecimientos, que componen el 50% del total de las 118.819 matrículas.

En los atractores de viajes por salud, sucede de manera similar esa convergencia espacio temporal que expresa la voraz competencia por el espacio de la calle con innumerables faltas a las normas de tránsito y generación de tensiones y riesgos de siniestralidad. Para el caso de las instituciones de salud, públicas y privadas, La Plata conforma su servicio de

salud a partir del sistema público municipal y provincial de 77 establecimientos y 44 prestadores privados, la mayoría de los cuales se ubica en áreas centrales o pericentrales del casco fundacional. En este contexto, el municipio se constituye en un nodo atractor muy importante no solo a nivel local sino regional, provincial y nacional, ya que recibe aproximadamente 8.500 consultas diarias que implican viajes.

Por otro lado, el sistema de salud de la ciudad cuenta con más de diez centros especializados, universitarios y de alta complejidad para niños y adultos; y en segundo lugar, por la destacada oferta y capacidad de internación, que equivale a 63% del total de la región y a un 8% de la provincia. Si bien el nivel de prestación y servicio del sistema sanitario de La Plata es destacado, su distribución espacial en la ciudad está concentrada en el área central. Ello implica que el patrón de accesibilidad dominante no está asociado a la proximidad de la vivienda y contribuye fuertemente a la generación de congestión vehicular cotidiana en la ciudad.

Estos guarismos dan cuenta de la magnitud de las movilidad escolares y de salud cotidianas que se concentran en los horarios pico, tanto de entrada, como de salida de colegios, como en momentos de ingreso y salida de visitas y en horarios de cambio de turno de empleados sanitarios de enfermería, limpieza y mantenimiento, los cuales tienen tres turnos en las instituciones públicas y dos en las privadas. Con modos de transportes diversos pero con gran predominio en el uso del auto particular, es habitual la producción de atascos y embotellamientos que agravan el comportamiento de conductores y los márgenes de maniobra de peatones y ciclistas. Los automóviles estacionados en doble y triple fila, la ocupación de los lugares de ascenso y descenso de pasajeros o las rampas de circulación peatonal, la invasión de las áreas reservadas para ascenso y descenso de personas con discapacidad, sumando a personas cruzando calles por fuera de la senda peatonal, con niños y mochilas, o personas mayores, en medio de buses detenidos por los bloqueos producidos por autos mal estacionados y todo tipo de infracciones de tránsito que son una expresión de las tensiones entre los diversos usuarios, conductores y peatones.

Estas problemáticas de congestión y embotellamiento vehicular, repercuten de manera directa en los servicios de transporte masivo público. Las mismas tienen efectos negativos en varios aspectos, como por ejemplo, el tiempo de espera para tomar un colectivo, unidades hacinadas que dificultan poder viajar cómodamente, colectivos que no frenan debido a estar colapsados, tiempos de viaje inciertos y alto nivel de incumplimiento de paradas.



Gráfico 4: Cartografía de la ciudad de La Plata, puntos de viajes hacia el microcentro de la ciudad.
Elaboración: López, María Julieta.

En este sentido podemos afirmar que las diversas prácticas negativas relacionadas con la movilidad urbana de la ciudad de La Plata se entrelazan entre los diversos modos de transporte, afectando de manera directa e indirecta a los diversos usuarios que la componen, siendo el usuario y conductor de automóvil, uno de los protagonistas de las tensiones que este trabajo analiza. En Argentina se registra una cantidad importante de accidentes y siniestros viales. En el año 2019 se registraron 120.000 heridos por accidentes de tránsito de los cuales 6627 fueron víctimas fatales (Luchemos por la Vida). La ciudad de La Plata no está exenta de estas estadísticas, sino que también presenta un contexto hostil para moverse por sus calles.

Las prácticas de la movilidad cotidiana son muy críticas en la ciudad de La Plata, con resultados de alta siniestralidad y mala calidad de movilidad y de vida para los habitantes de la ciudad, tanto para los que habitan las áreas centrales, que conviven con una tensión permanente, como para quienes habitan fuera del casco, en las áreas periurbanas y periféricas. Estas prácticas están condicionadas por las distancias que las personas deben recorrer diariamente para resolver su vida cotidiana, por la cantidad de personas que componen su hogar y con cuántas deben compartir la organización para los grandes desplazamientos urbanos cotidianos, el nivel de ingreso y disponibilidad de automóvil de los habitantes de las periféricas y aspectos relativos a las prácticas de manejo, el apuro, la velocidad y la cantidad de actividades que realizan en franjas de tiempo acotadas. El trabajo

revisa estos aspectos y los explora mediante registros audiovisuales para completar la explicación de sus causas y generar algunas pautas de intervención que nos permitan mejorar la calidad de la movilidad cotidiana en la ciudad.

4. Metodología

Nuestras interacciones se desarrollan en el espacio público donde compartimos tiempo y espacio con otros individuos. Estas acciones tienen un impacto (positivo o negativo) en los demás y son influenciadas por las acciones de quienes nos rodean. En materia de movilidad las acciones referidas a cómo nos relacionamos con los demás en la vía pública, como establecemos prioridades al ceder el paso, nuestra conciencia sobre la libertad que tenemos y la responsabilidad que conlleva, así como las consecuencias de nuestras acciones, contribuyen a la forma en que transitamos, ya sea de manera responsable o caótica, segura o insegura, solidaria o individualista.

Para el estudio de las prácticas de movilidad urbana en la ciudad, se tomará como antecedentes, los estudios realizados en el año 2016 por el Observatorio de Movilidad Urbana del Gran La Plata (OMUGLP) sobre atractores de viaje[2] del Gran La Plata del sector Salud y Educación.

Los viajes por motivos de salud constituyen uno de los tres principales motivos de viaje en las ciudades, junto con los viajes por trabajo y por estudio. El estudio, logró una muestra de 1325 encuestas correspondientes a 13 establecimientos. Del total de encuestados de la totalidad de los hospitales se reconoce que el 37,52 % hace el viaje al hospital en automóvil particular y otro porcentaje similar al 35,76% realiza el viaje al hospital en transporte público. El 28% restante se distribuye de manera heterogénea entre los demás modos de transporte (remisse,taxi, a pie, bicicleta, moto).

La elección en la atención de los centros de salud según la encuesta, determinó que un 19% de pacientes que eligen el centro de salud por proximidad a su lugar de residencia, se registró también un 24% que elige buscando a un determinado médico, un 23% que elige por tradición familiar y un 21 % que elige por la especialidad de cada hospital. Esta pregunta analizada en cada centro de salud se vuelve más explicativa de la movilidad urbana y sus problemáticas.

---

[2] Actividad que por sus características se constituye en un nodo atractor de “x” cantidad de viaje/día en una ciudad, por ejemplo: centros comerciales, escuelas, universidades, hospitales, hipermercados. (Aón, López, 2015). Conceptualmente, el estudio de un atractor de viajes, permite reconocer y dimensionar el trayecto origen-destino pero además posibilita caracterizar,cuantificar y cualificar niveles y condiciones de acceso de las personas y hogares involucrados en relación a esta y otras actividades que lo vinculan con la ciudad

En relación a los viajes escolares, el estudio logró una muestra de 3228 encuestas correspondientes a 27 establecimientos, con registros para todos los turnos y niveles que funcionan en cada edificio, indagando sobre las principales causas (directas e indirectas), que visibilizan el problema del acceso cotidiano a estas instituciones.

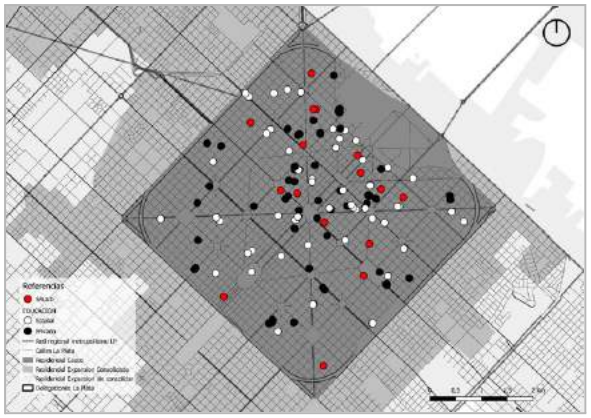
El ingreso y egreso de los alumnos es uno de los principales problemas de movilidad en el área central del casco urbano de la ciudad. Esto comienza afectar a las actividades que se encuentran en cercanía a las instituciones, afectando no solo a los tiempos de viaje, sino también produciendo una pérdida de calidad y confort de movilidad urbana y principalmente del disfrute de la ciudad en los niños.

La encuesta permitió reconocer que la demanda sobre los establecimientos educativos del centro es mucho mayor que sobre los de la periferia, reafirmado que la elección de la escuela por parte de las familias no responde solo a criterios de proximidad, sino a otros, como pueden ser, por tradiciones familiares, por cercanía a los lugares de trabajo de los padres, o porque otros familiares ya iban a ese colegio.

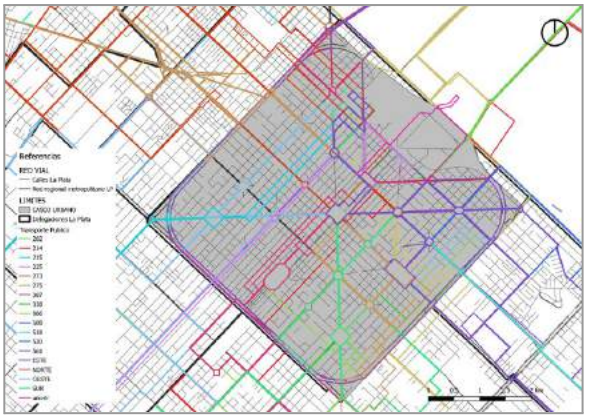
En cuanto a los modos de viaje como se expresa para el viaje de ida un 41.8% utiliza el transporte público y le sigue con un 35.9% el auto particular, mientras que el 22.3% restante se distribuye en los demás modos destacándose por sobre todos el viaje a pie (14%) (Aón, et al., 2017)

Es por lo anterior nombrado que se decide trabajar sobre estos dos atractores de viaje. La complejidad desplegada en materia de movilidad por parte de las familias para poder llegar a cualquiera de estos dos establecimientos sumado a la poca accesibilidad al transporte público en algunos casos y el mal estado de la infraestructura en otros, evidencia un problema de movilidad urbana no planificada en la ciudad que se refleja luego en las prácticas de conducción de las usuarios.

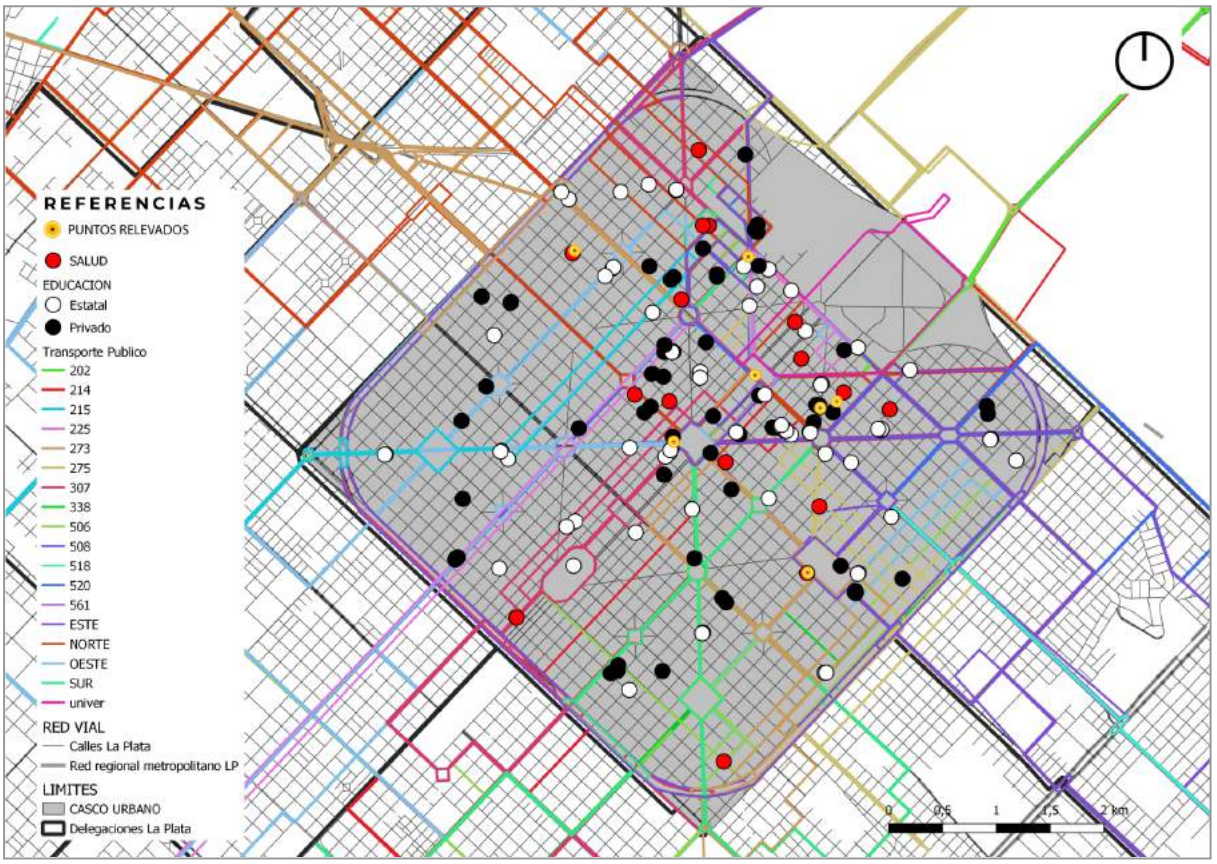
Se decide entonces para este estudio, trabajar sobre el área del casco urbano, ya que es el área que concentra la mayor cantidad de actividades y equipamientos y ha demostrado ser el punto de concentración de toda la población de la periferia. Se desarrolla entonces un **mapa de puntos conflictivos (Mapa 3)** el cual superpone por un lado, el mapa de atractores de viaje por salud y educación **(Mapa 1)** y por el otro la oferta de transporte público **(Mapa 2).**



Mapa 1: Mapa de atractores de viaje sobre el casco urbano de la Ciudad de La Plata. Elaboración propia



Mapa 2: Mapa de líneas de transporte público sobre el casco urbano de la Ciudad de La Plata. Elaboración propia



Mapa 3: Mapa de puntos conflictivos del casco urbano de la Ciudad de La Plata. Elaboración propia

A partir de este mapa seleccionamos siete puntos conflictivos, dentro del caso de los cuales están categorizados en tres tipos que a su vez poseen subtipos. Dentro de esta categoría elegimos en primer lugar, un centro educativo bien abastecido de transporte público y otro con déficit de oferta de líneas de colectivos. En segundo lugar, elegimos instituciones de

salud diferencian también en públicos y privados y nivel de cobertura del transporte público. En tercer lugar, elegimos lugares críticos de la congestión cotidiana, donde convergen varias líneas de colectivos, donde se superponen recorridos y cruzan vías principales. Las instituciones seleccionadas son:

1. **Escuelas:**
    a. **Escuela Normal Superior N°1 “Mary O’ Graham” (Av. 51 e/ 14 y 15)**

La Escuela Normal Superior N°1, es una institución educativa de gestión pública y cuenta en la actualidad con 1956 matrículas aproximadamente. Esta escuela es una de las más grandes de la ciudad y se encuentra en un punto céntrico a metros de la piedra fundacional de la ciudad.

    b. **Colegio Corazón Eucarístico de Jesús (Diagonal 78 entre 5 y 6)**

Institución educativa de gestión privada y cuenta en la actualidad con 942 matrículas aproximadamente.

2. **Hospitales:**

    a. Hospital De Niños "Sor María Ludovica" (Calle 14 e/ 65 y 66)

Establecimiento de salud de gestión pública y posee 286 camas de internación.

    b. Hospital Español de La Plata (Calle 9 e/ 35 y 36)

Establecimiento de salud de gestión privada y posee 178 camas de internación.

    c. Sanatorio IPENSA (Calle 59 e/ 3 y 4)

Establecimiento de salud de gestión privada y posee 115 camas de internación.

3. **Encuentro urbanos críticos:**
    a. **Inmediaciones Plaza San Martin (Calle 7 e/ 50 y 54)**
    b. **Inmediaciones de la estación de Tren “La Plata” (Av 1 y Diag 80)**

En estos puntos se realizó una observación pasiva, la cual consistió en ir a la locación en horarios especiales (horario pico, de entrada o salida de colegios u horario de visita en hospitales) y permanecer alrededor de una hora a fin de percibir y registrar las prácticas de movilidad y las situaciones de violencia presentes en cada punto y cómo la población debía desplegar estrategias para sortear dichos problemas.

Esta observación se complementa con un registro fotográfico, para el posterior análisis y comparación, con el objetivo de construir **gráficos comparativos** que logren por un lado visibilizar la situación actual de la ciudad, con las causas estructurales (internas y externas) y por el otro, generar algunas reflexiones e ideas necesarias para pensar y proyectar una ciudad con movilidad segura y responsable.

5. Observación y registro de las prácticas de movilidad

Como dijimos, las prácticas de movilidad se estructuran a partir de dos tipos de causas, las internas y las externas, pero dentro de esta clasificación podemos redefinir estas causas en factores que interactúan entre sí. Por un lado, el **factor humano**, que contempla el comportamiento de las personas en todos los roles (peatones, pasajeros, conductores y acompañantes) en las vías. Este comportamiento no solo depende del conocimiento o sus habilidades de la conducción, sino también de las pautas culturales y como el entorno y las circunstancias influyen en sus decisiones. Por otro lado, se encuentra el **factor ambiental que está relacionado a la política pública** y que engloba tanto la infraestructura vial, como el diseño y el estado de las calles y su señalética. Además esta categoría abarca las condiciones climáticas y los fenómenos naturales (como la lluvia, nieve, vientos).

Observar la interacción de estos factores en el entorno de los **atractores de viaje** (concepto que hemos desarrollado en el apartado anterior) nos permite explicar la complejidad de la movilidad. La ciudad de La Plata presenta prácticas de movilidad cada vez más caóticas, que han empeorado con el paso de los años a raíz de varios motivos (el uso excesivo del auto, resolución de cuestiones en un periodo corto de tiempo). La observación pasiva realizada visibiliza como el entorno de cada uno de los atractores relevados expone estas situaciones de prácticas de movilidad caóticas, inseguras e individualistas.

Escuelas

En las cercanías de los establecimientos educativos, las calles se transforman en un caos, tanto para los usuarios que se desplazan hacia dichos establecimientos como para aquellos que simplemente transitan por la ciudad. En el centro, la mayoría de los establecimientos no cuentan con espacios para poder estacionar y realizar el ascenso y descenso de los niños y jóvenes de manera pacífica, por lo que suele generarse una doble o triple fila en los entornos de los colegios, como modo de estacionamiento habitual, así como también se utilizan las ochavas y dársenas de giro, para estacionar los vehículos, obstaculizando no

solamente las visuales para el resto de los conductores sino además el paso peatonal de las esquinas rampadas, que habilitan la circulación universal y para personas con discapacidad.

La observación realizada en el **Colegio Corazón Eucarístico de Jesús** dió cuenta de esta problemática. En el horario del mediodía, entre las 12:00 y las 13:00 se pudo visualizar una cantidad de vehículos estacionados en doble fila, los cuales generaban atascos y embotellamientos, ya que el ancho de las calles en este sector es angosto. A su vez en estos atascos se pudieron observar varias tensiones entre los usuarios que circulan por la zona y quienes asisten al colegio a buscar a los niños que estudian.

A raíz del colapso de circulación, se evidenció una pelea a golpes de puño entre dos conductores de vehículos, uno que circulaba y otro que estaba estacionado en doble fila. Otras situaciones que se pudieron observar, es la gran cantidad de personas utilizando teléfonos celulares dentro del vehículo, en este sentido, se vieron tanto conductores manejando como personas estacionadas en doble fila con su teléfono móvil. (Ver Imagen 1) En este colegio de gestión privada no se ven iniciativas estatales para la gestión del tránsito vehicular, solamente algunos transporte escolares, también de gestión privada y ningún acceso directo a paradas del sistema público de transporte.



Imagen 1

Situaciones específicas: Colegio Corazón Eucarístico de Jesús

Fuentes: Elaboración propia

En contraste, para el caso de la **Escuela Normal Superior N°1 "Mary O' Graham"**, la observación realizada en el horario de la tarde, coincidente con la salida del turno tarde de los alumnos, permitió visualizar el problema que se da de manera cotidiana en relación a la

disposición de la oferta de transporte público. En particular en las paradas de los colectivos, las cuales se colman de personas, entre ellos niños y acompañantes, personas que salen de trabajar, llegando a colapsar la vereda en su totalidad como se puede observar en las imágenes. En el espacio de paradas de transporte de la vereda norte sobre la vialidad estructural en torno a la Plaza Moreno, la cuadra tiene apenas 45 metros de lado y no entran en ella más de dos buses estacionados en simultáneo. Sin embargo la cantidad de líneas y ramales que el municipio tiene previstos en esas paradas de buses, supera por mucho ese número y consecuentemente genera congestión vehicular y también peatonal en la vereda de un colegio con casi 2000 estudiantes. En este sentido, es importante aclarar que el ínfimo espacio con el que cuentan las paradas de colectivo entre sí, responden a un mal diseño y déficit en las políticas públicas. (Ver Imagen 2)



Imagen 2

Situaciones específicas: Escuela Normal Superior N°1 Mary O. Graham

Fuentes: Elaboración propia

En paralelo ocurre que, el cruce de vereda se vuelve caótico y peligroso ya que en esa zona la circulación de autos es bastante intensa y si bien existe un buen sistema de semaforización, buena parte de los conductores no respetan las velocidades en proximidad de establecimientos escolares (20 km/h) o directamente pasan el semáforo en rojo. Por lo que estas situaciones se vuelven peligrosas para los peatones, generando tensiones y demandando mayor recaudo a la hora de cruzar la calle. A su vez, se observaron en sectores aledaños al establecimiento, algunos vehículos estacionados en doble fila debido a la falta de lugares de estacionamiento en la zona. Sin embargo es mucho menos frecuente la doble fila en este establecimiento público, donde los controles municipales y multas por violaciones a las normas de tránsito son más frecuentes que en los entornos de los colegios de la Plata de gestión privada.

Hospitales

En los hospitales se dan varios momentos críticos durante cada jornada. Por un lado las áreas de guardia médica que suelen tener una alta intensidad de movimiento a lo largo de todo el dia y la noche, por otro lado los horarios de visita al mediodía y a la tarde/noche y finalmente los momentos de recambio de turnos del personal de enfermería y limpieza, que implica un gran volumen de personas entrando y saliendo a la misma hora, tres veces por dia en hospitales públicos y cuatro veces por dia en instituciones privadas.

En este contexto se han registrado dos tipos de situaciones, por un lado el ingreso de personas acompañantes de conductores que llegan al establecimiento en automóvil, que descienden de los vehículos, sean taxis, remises o automóviles particulares, y lo hacen de manera rápida (como ocurre en los establecimientos educativos) para lo cual los vehículos detienen la marcha en la calle unos instantes y enseguida continúan, generando una ralentización del tráfico pero sin obstrucción. Por otro lado, registramos personas conductoras de automóviles,especialmente las que ingresan al establecimiento en el horario de visitas a pacientes internados, que deben estacionar sus vehículos y prever permanecer más tiempo circulando en las calles del entorno para encontrar estacionamientos libres.

En este sentido, en las inmediaciones de los hospitales se ve un colapso provocado por quién necesita estacionar su vehículo, y por quién necesita descender rápidamente. Si bien en este último caso la institución cuenta con espacio para realizar estas acciones, muchas veces estas dársenas se encuentran ocupadas por vehículos, como se puede observar en la primera imagen de la observación realizada en el **Hospital Español de La Plata.** En este caso se registraron varias situaciones, como por ejemplo vehículos ocupando las ochavas y

sendas peatonales y vehículos estacionados arriba de las veredas, como ocurre con el camión en la quinta foto que se encuentra descargando mercadería del local en la cuadra enfrente al hospital. (Ver Imagen 3) En el momento de la toma de las fotografías ocurrió una particularidad; por detrás, en contramano y sobre la vereda pasó un delivery a una velocidad considerable, poniendo en riesgo a todos los peatones que circulaban por allí. Esta es una práctica muy común que se da en todos los puntos del casco de la ciudad, y que tiene su causa por la necesidad de llegar en el menor tiempo posible a entregar el pedido.

HOSPITAL ESPAÑOL



Imagen 3

Situaciones específicas: Hospital Español

Fuentes: Elaboración propia

Estas malas prácticas de movilidad están en parte relacionadas en parte con fallas de política pública dado que por un lado la zona tiene déficit de estacionamiento y a la vez carece de una buena oferta de transporte público. Por otro lado y como se ve en la cartografía de la imagen, no hay ningún tipo de tratamiento de la vialidad de ingreso al hospital, tales como segregación o ensanchamientos, señalética de organización del tránsito vehicular y movilidad peatonal. Esto significa que la política pública no considera que pueda resolver este problema y de hecho no interviene.

En el caso del Hospital **de niños "Sor María Ludovica"** se verifica una mayor proporción de las personas que llegan y se van en transporte público y un poco menos en autos de alquiler. El hospital de gestión pública tiene un promedio de pacientes de NSE medio y medio bajo y esta particularidad se refleja en la gran cantidad de personas esperando el colectivo en las paradas ubicadas en la misma manzana o en las calles aledañas a la manzana del Hospital. En estos puntos de ingreso al sistema de transporte público masivo, llegan 5 líneas de distintas empresas y con recorridos diversos por la ciudad lo que convoca a un gran número de personas que pone en evidencia el déficit de planificación del transporte. Y no solamente por el tamaño de los refugios sino por el espacio de paradas concentradas en un pequeño espacio de la vereda que nunca es suficiente para que estacionen dos colectivos en simultáneo.

La convergencia de más de dos colectivos en las pequeñas calles aledañas del hospital producen una obstaculización del tránsito regular. Con la llegada de cada colectivo que se detenía por ascenso y/o descenso de pasajeros, se generaba un gran tiempo de espera de automóviles y de otros buses que se encontraban detrás, por tratarse de calles de un solo carril. Cuando se realizó la observación, pasados los minutos se pudo escuchar bocinazos, provenientes de los vehículos, “cansados de esperar”. Este tipo de situación genera nerviosismo en los usuarios por el miedo de que el colectivo comience la marcha y tensión en los choferes por no tener otra alternativa para dejar paso a los coches que vienen detrás, como una dársena. (Ver Imagen 4.)



Imagen 4

Situaciones específicas: Hospital de Niños

Fuentes: Elaboración propia

En última instancia se realizó una observación en el **sanatorio IPENSA**. Esta institución tiene la particularidad de estar ubicada en una zona céntrica de la ciudad y en la misma cuadra que el Colegio Nuestra Señora de Luján. Lo que pudimos observar en el horario de 17:00 hs a 19:00 hs es que la zona se encuentra colapsada en diversos momentos debido a la convergencia de los movimientos de ambas instituciones, de salud y educación.

La llegada de personas durante los horario de visita a la sala de internación coincidente con la salida de los alumnos hace que en diversos momentos la calle quedé completamente bloqueada. Se observaron autos en doble fila de ambos lados de la calle, vehículos sin conductor a cargo, estacionados con luces intermitentes. Padres y madres esperando en la calle a los niños, un transporte escolar teniendo que subir a los niños en doble fila, y bocinazos de los conductores que se desplazaban hacia otros destinos. (Ver Imagen 5)

La combinación de atractores en la misma zona provoca este tipo de embotellamiento cuando no se respeta ningún tipo de norma y cuando tampoco hay ningún control por parte

del municipio. La presencia del personal de tránsito podría ser una ayuda para aliviar la congestión y ser quien ponga orden a tanto caos.

SANATORIO IPENSA

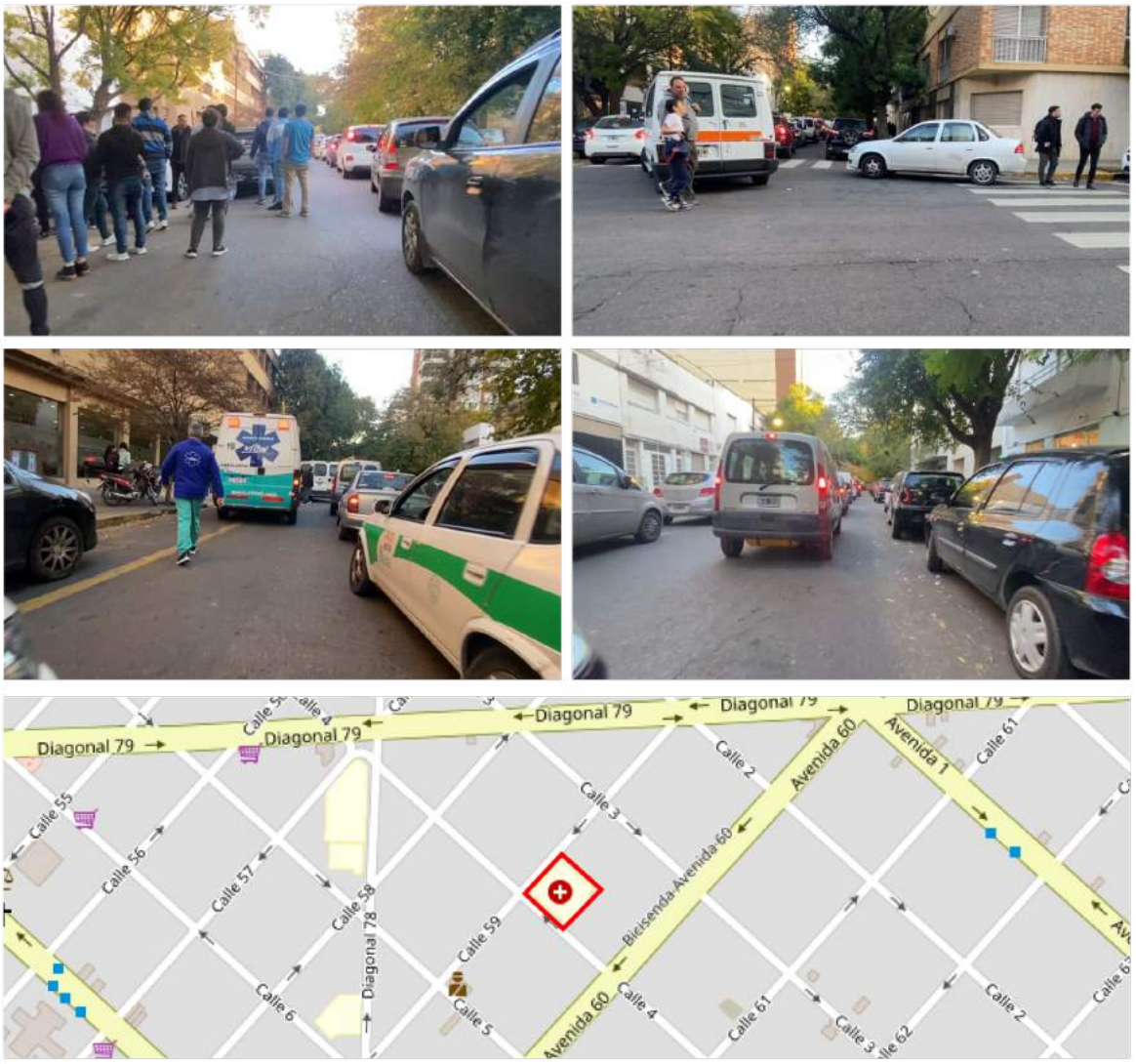


Imagen 5

Situaciones específicas: Sanatorio Ipensa

Fuentes: Elaboración propia

En el caso del Sanatorio Ipensa sucede, al igual que en el hospital Español (ambos de gestión privada) que ninguno de ellos está ubicado en alguna de las vialidades jerárquicas del casco fundacional y esto genera menos oportunidades de ofrecer un diseño urbano adecuado para la concentración vehicular. La otra cuestión que ambos establecimientos de salud tienen en común, es que no cuentan con una oferta de transporte público directa. La

política pública para la gestión de la movilidad por salud es claramente diferente según se trate de un establecimiento privado o público. En estos últimos el municipio ofrece acceso de movilidad masiva y aunque la infraestructura de circulación y espera sea insuficiente, al menos está prevista.

Encuentro urbanos críticos

Los encuentros urbanos observados son unos de los tantos puntos de concentración de personas que se desplazan día a día no solo a estos atractores de viaje (salud y educación) sino a otros. En estos puntos se producen infinidad de malas prácticas de movilidad, como por ejemplo, en las paradas de los colectivos muchas veces se estacionan vehículos, de manera temporal, que obstaculizan a los choferes de los colectivos a maniobrar teniendo que frenar en lugares peligrosos para los usuarios. En otros casos ocurre que la superposición de líneas de colectivos hace que se amontonen unidades en las paradas en horario pico, por lo que algunas líneas, al no tener espacio siguen de largo y como consecuencia varios usuarios pierdan la posibilidad de tomarse el colectivo, teniendo que esperar a veces hasta media hora el próximo.

Se realizaron dos observaciones sobre la Av. 7 y Av. 53, en las **inmediaciones de Plaza San Martín**, en dos momentos diferentes del día (uno a primera hora y otro sobre la tarde) con el objetivo de poder mostrar estas problemáticas antes mencionadas.

En la primera observación se pudo visualizar una gran cantidad de personas esperando el colectivo. A su vez el tránsito sobre la avenida fluía de manera correcta, en cuanto a los colectivos se observó que los mismos transitaban con una frecuencia constante, aunque en algunos momentos se producía un embotellamiento causado por las mismas unidades.

En la segunda observación, se pudo visualizar una situación un tanto más caótica, ya que al ser un horario de finalización de jornada, tanto laboral como de estudios, había un mayor aglutinamiento de personas. A su vez la cantidad de vehículos circulando incrementó de manera significativa, los cuales en interacción con los colectivos en la avenida, generan embotellamientos y atascos. En paralelo se observaron unidades de taxis circulando de manera lenta intentando captar clientes, lo que complementa el colapso vial. (Ver Imagen 6.)

AVENIDA 7



Imagen 6

Situaciones específicas: Avenida 7

Fuentes: Elaboración propia

Las **inmediaciones de la Estación de trenes "La Plata"**, Av 1 y Diag 80 es un caso particular ya que es la entrada para 20.000 personas que diariamente se desplazan a la ciudad por motivos de trabajo, educación, salud o para realizar trámites. En este sentido, en torno a la estación se ha creado una centralidad comercial y de servicios sobre la diagonal 80 que ha crecido con el tiempo abasteciendo a este atractor de viaje.

Se observaron diversas situaciones que complejizan la circulación de la zona. Aquí convergen vías de circulación primarias muy concurridas por vehículos y por líneas de colectivos por lo que en horarios pico se produce un gran embotellamiento. Los peatones no suelen respetar las sendas peatonales, ya que los semáforos suelen ser cortos, por lo que cruzan de manera imprudente para poder llegar a destino de forma rápida (muchas veces para no “perder el tren”).

Sobre la diagonal 80, en el año 2017, se implementó el uso de carril exclusivo para colectivos, pero el proyecto no tuvo éxito, ya que ningún conductor lo respeta. En la observación podemos ver vehículos privados estacionados sobre los carriles y taxis utilizando los mismos. A esta problemática se le suma que en algunas cuadras las paradas de las diferentes líneas de colectivos se encuentran ubicadas contiguas, por lo que muchas veces los colectivos no frenan por no tener espacio, perjudicando al usuario que debe esperar al siguiente colectivo (muchas veces más de media hora)

DIAGONAL 80 ENTRE 1 Y 2



La combinación entre cartografía, fotografía y observación con el posterior análisis y comparación, permitió la construcción de gráficos comparativos a fin de visibilizar la situación actual de la ciudad, con las causas estructurales (y la interacción de sus factores) y por el otro, generar algunas reflexiones e ideas necesarias para pensar y proyectar una ciudad con movilidad segura y responsable.

Como podemos observar en el siguiente gráfico **(Gráfico 5)** la Ciudad de La Plata se ha convertido en una Ciudad insegura en materia vial, la doble fila en los ingresos a los

atractores de viaje, los delivery en contra mano o sobre las veredas, las paradas abarrotadas de personas, vehículos que no respetan los semáforos, ciclistas que no respetan las normas básicas de seguridad vial e infraestructura en mal estado son situaciones comunes que podemos visualizar en cualquier parte del casco de la ciudad.

Si a eso le sumamos la falta de empatía, paciencia y control de las personas al manejar, las prácticas de movilidad se agravan, convirtiendo la ciudad en la ciudad de la furia, luchando por un espacio público, donde el vehículo privado predomina ante cualquier otro modo de transporte.



Gráfico 5

Construcción de gráfico isométrico en relación a las problemáticas y malas prácticas de movilidad observadas en el campo.

Fuentes: Elaboración propia

Es por ello que el segundo gráfico **(Gráfico 6)** basado en el concepto de calles completas, propone un acceso seguro y equitativo para toda la población abarcando a peatones, ciclistas, automovilistas y usuarios del transporte público. El enfoque de planificación reconoce la diversidad de funciones que las vías urbanas desempeñan en la ciudad, incluyendo la movilidad, la recreación y la promoción de la interacción comunitaria.



Gráfico 6

Construcción de gráfico isométrico en relación a las buenas prácticas de movilidad observadas en el campo.

Fuentes: Elaboración propia

Es necesario capitalizar el aprendizaje de la importancia de la segregación de modos de transporte para ordenar el tránsito y garantizar la movilidad segura, reduciendo el estrés y la incertidumbre en las prácticas de manejo a la vez que se mejora el cumplimiento de las normas de tránsito. así cómo debemos planificar dichas vías en función a la actividad que las rodea, como parte de las políticas de gestión del tránsito, especialmente en áreas muy congestionadas, acompañando, a su vez, con un programa de concientización de seguridad vial para todos los usuarios a fin de impulsar las buenas prácticas de movilidad.

6. Reflexiones finales

La Ciudad de La Plata presenta prácticas de movilidad caóticas y agresivas que se han agravado con el pasar de los años, producto multicausal de factores **humanos**, **ambientales** vinculadas a la políticas públicas que al interactuar entre sí, provocan el colapso de la red vial de la ciudad.

La expansión hacia la periferia de la ciudad ha generado una alta demanda de la movilidad al centro, producto de la concentración de actividades en el mismo. Como consecuencia se evidencia un incremento en el uso de modos motorizados individuales producto además de

un ineficiente sistema de transporte público, el cual no actualiza sus recorridos en paralelo a este crecimiento desmedido.

La concentración de actividades como escuelas y hospitales (**atractores de viaje**) ha exacerbado la congestión en las inmediaciones de dichos establecimientos. Al observar la interacción de los factores (humanos/ambientales) en el entorno de estos atractores, pudimos entender y explicar la complejidad de la movilidad.

Las observaciones pasivas realizadas evidenciaron un uso excesivo de la doble fila, el mal estacionamiento en áreas no permitidas, lo cual genera embotellamientos y tensiones entre los conductores, ciclistas y motociclistas que circulan en contramano o sobre la vereda. A su vez se observaron conductores que circulan utilizando el celular mientras manejan. Las faltas de respeto a las normas de tránsito, contribuye al caos de la ciudad y si a esto le sumamos la falta y el mal estado de la infraestructura en términos generales, agrava la situación.

En materia de políticas públicas no hay intervenciones materiales en el espacio público, relativas a la segregación de la circulación de buses o ensanchamiento de áreas de circulación, generación de estacionamientos y señalética de piso específica. Si se ve por un lado la generación de oferta de transporte público masivo dirigida a las instituciones de gestión pública primordialmente, tanto para el caso de escuelas como para el de los hospitales. Asimismo se ve un control de tránsito y de cumplimiento de normas pero que se aplica de manera discrecional por parte del municipio, dirigido a los establecimientos de gestión pública.

Las observaciones muestran además que a menor control estatal mayores infracciones de tránsito y se ve que el municipio tiende a ser más permisivo con los establecimientos de gestión privada, promoviendo el mismo una mayor cantidad de infracciones y de caos y situaciones de tensión por esa misma omisión. El retiro del Estado de sus funciones de planificación y gestión parece en este caso también redundar en un mayor perjuicio para la circulación y la movilidad en las áreas centrales de la ciudad.

7. Bibliografía

Aón, L. (2013) Encuesta de movilidad urbana para la micro región del Gran La Plata 1993/2003. Desarrollada en el marco del proyecto de investigación PPID U002 UNLP, Dirigido por Mg Laura Aón GII-movilidad ambiente y territorio, IIPAC Instituto de Investigaciones y Políticas del Ambiente Construido -FAU-UNLP.

Aón, L. (2017) “Patrones modales de movilidad y desarrollo urbano no planificado en la ciudad de La Plata.” Revista Transporte y Territorio. ISSN 1852-7175

Aón, L.; López, M. J.; Giglio, M. L.; Freaza, N.; Cola, C. (2017) Observatorio de Movilidad Urbana Gran La Plata TOMO 3. Atractores de viaje: escuelas - 1a ed. - La Plata : Instituto de Investigación y Políticas del Ambiente Construido, 2017. 73 p

Aón, L.;López, M. J.; Freaza, N.; Cola, C.; Giglio, M. L. (2017) Observatorio de Movilidad Urbana Gran La Plata TOMO 2. Atractores de viaje por Salud - 1a ed. - La Plata : Instituto de Investigación y Políticas del Ambiente Construido, 2017. 63 p

Aon, L. (2021) Tesis Doctoral. "Racionalidad no económica de la movilidad urbana", Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la Universidad Nacional de La Plata. La Plata. http://sedici.unlp.edu.ar/handle/10915/137103

Bordeaux Métropole (2018) *"Plan Urbanistico Local"* https://www.bordeaux-metropole.fr/

Castells, M. (1974) *"La cuestión Urbana"* Editorial Siglo XXI de España editores, s.a. México, DF. ISBN 978-968-23-2173-3

Cebollada, A. (2008). Equidad social en movilidad: reflexiones en torno a los casos de Barcelona y Lima. Pág 208

CECAITRA (2021) "Doceavo informe 2021. Monitor de seguridad vial". Observatorio de seguridad vial. Buenos Aires, Argentina

INDEC (2010) Censo Nacional de Población, Hogares y Viviendas 2010 - La Plata, Berisso y Ensenada.

INDEC (2014) Proyecciones de Población por sexo y edad del periodo 2010-2040 - La Plata, Berisso y Ensenada.

Ledesma, R. D.; Poó, F. M.; Montes, S. A. (2011) Psicología del Tránsito: logros y desafíos de la Investigación. PSIENCIA. Revista Latinoamericana de Ciencia Psicológica, vol. 3, núm. 2, 2011, pp. 108-119 Asociación para el Avance de la Ciencia Psicológica Buenos Aires, Argentina

Levet Nofrietta, A (2019) Curitiba, Brasil. "Caso de estudio: Paradigmas de la Movilidad."

Luchemos por la vida "Consideraciones generales acerca de los siniestros de transito" https://www.luchemos.org.ar/es/accidentes-argentina#:~:text=Argentina%20ostenta%20uno%20de%20los,grado%20y%20miles%20de%20discapacitados.

OMS (2004) . World Report on Road Traffic Injury Prevention. Génova: Organización Mundial de la Salud. En Ledesma R, et al (2011)

OMS (2014) . "Data Systems. A road safety manual for decision-makers and practitioners. Génova: Organización Mundial de la Salud". En Ledesma R, et al (2011)