

## **TALLERES COMUNITARIOS Y SIMULADOR DE DESPLAZAMIENTOS**

**SCHMIDT, Inés <sup>(1)</sup>; OLIVERA, Adriana B. <sup>(2)</sup>; CHEULA Julián <sup>(1)</sup>;  
SAGUA, Marisa Cristina <sup>(2)</sup>**

[ines.schmidt1955@gmail.com](mailto:ines.schmidt1955@gmail.com), [abolivera@hotmail.com](mailto:abolivera@hotmail.com),  
[juliancheula@gmail.com](mailto:juliancheula@gmail.com), [saguamc@gmail.com](mailto:saguamc@gmail.com)

(1) Instituto Superior de Urbanismo, Territorio y Ambiente, FADU UBA.

(2) Instituto del Hábitat y del Ambiente, FAUD UNMdP

(1y2) Observatorio de los Desplazamientos Urbanos y Periurbanos  
(OdUP).

Convenio FAUD UNMdP | FADU UBA

### **Resumen**

En el marco del Proyecto de Extensión *Comunidad Educativa y Movilidad Urbana en Miramar*, Partido de General Alvarado, se realizaron talleres participativos sobre las prácticas de movilidad de los miembros de la comunidad educativa de la “Asociación Mutual El Principito”. El sector en estudio tiene una marcada predominancia residencial y en una misma manzana se localizan las actividades educativas correspondientes a tres niveles: inicial, primaria y secundaria.

Los talleres fueron diseñados con el objetivo principal de *definir y jerarquizar los procedimientos adecuados que posibiliten la articulación e interacción de los diferentes actores y agentes de la comunidad educativa en la toma de decisiones y en la formulación de las intervenciones proyectuales*. Asimismo, con la posibilidad de *incorporarse al proceso de construcción de conocimiento en los aspectos de la movilidad de las personas*.

Se realizaron dos talleres -22 de mayo 2019 y 26 de junio 2019-. En el primero, se expusieron los avances realizados, la información relevada, y el marco de referencia conceptual de Movilidad Urbana con la que trabaja el equipo. Los integrantes de la comunidad educativa, organizados en grupos, relataron y señalaron en un mapa las variadas problemáticas que perciben y, en otro mapa, las propuestas de solución de conflictos que consideran conveniente. Desde la coordinación se instrumentaron diferentes consignas que facilitaron y permitieron a los participantes de los talleres arribar y expresar de manera clara y precisa sus inquietudes respecto de las múltiples problemáticas y posibles soluciones. Es necesario mencionar que, los procedimientos utilizados permitieron reforzar los planteos realizados por los participantes con un mayor nivel de análisis y crítica.

En el segundo taller, se expusieron las conclusiones de lo realizado en el primero y se compartieron los resultados arrojados por el Simulador de Desplazamientos Peatonales (SIP). Se utilizó esta plataforma diseñada por el grupo, a partir de los datos relevados para evaluar distintos escenarios posibles surgidos de las propuestas de la comunidad educativa. En el cierre, se discutió profusamente sobre las prácticas que originaban los conflictos y las alternativas para cambiarlas o mitigar sus efectos.

La ponencia tiene diferentes propósitos: exponer las referencias y marcos teóricos que sirvieron de base para el diseño de los talleres; narrar el desarrollo; marcar los logros, deficiencias y cambios realizados; reforzar la utilidad del SIP; y las conclusiones y propuestas que surgirán de los trabajos posteriores a esta presentación. Se busca analizar esta experiencia metodológica para aportar en futuras realizaciones.

### **Palabras clave**

Taller (método pedagógico), Desarrollo participativo,  
Comunidad Educativa, Movilidad Urbana

## Introducción

La Movilidad Urbana (MU) como paradigma de la vieja conceptualización desde el transporte (Herce Vallejo *et al.*, 2015; Miralles-Guash, C., 2001; Vasconcellos, 2015; Zunino Singh *et al.*, 2018) en las últimas décadas viene enarbolando propuestas que parten de proponer la **recuperación de la escala humana** (Ghel, 2014), dejando de lado viejas propuestas que desde la década del '60 se planificaba las ciudades para los automóviles, no asignándole prioridad al espacio público ni a la vida urbana.

En particular la Movilidad Urbana se transforma en Sostenible (MUS) con el *objetivo central de mejorar la accesibilidad de las áreas urbanas y proveer de transporte y movilidad sostenible y de alta calidad hacia, a través y dentro de un área urbana*. Se refiere a las necesidades de la “ciudad funcional” y su área de influencia en lugar de una región administrativa municipal. (PMUS Bilbao). Las propuestas, por lo general, coinciden en promover la tríada de: **mayor uso del espacio público a partir de un impulso de los desplazamientos peatonales, del mayor uso de bicicletas, estas dos últimas como instancia de salud, y en la recuperación del espacio para la circulación del transporte público**<sup>1</sup>.

Esta necesidad de promover procesos de planificación más sostenibles e integradores como una forma de abordar la complejidad de la movilidad urbana en la comunidad europea ha sido ampliamente reconocida desde 2013 (The Urban Mobility Observatory), y así es que surgen nuevos enfoques en un clima de movilidad urbana en constante cambio; nada más actual que en este contexto de transformación de CoVid19 y que requerirá de intensas transformaciones en la “nueva normalidad”, que son los avances en los que el grupo se ha venido focalizando en el últimos semestre; y el interrogante en este punto sería, ¿cómo se vería afectada la Movilidad en la pospandemia?

Si bien el concepto original de los PMUS sigue en pie, se han revisado las Directrices para desarrollar e implementar un plan con estas características, por lo cual se presentan desde el Observatorio Europeo ocho principios claves:

- a. Plan de movilidad sostenible en toda la ciudad funcional;
- b. Cooperar a través de las fronteras institucionales;
- c. Involucrar a ciudadanos y partes interesadas;
- d. Evaluar el desempeño actual y futuro;

---

<sup>1</sup> No hay que olvidar que juntos 48 automóviles ocupan el mismo espacio que un colectivo completo.

- e. Definir una visión a largo plazo y un plan de implementación claro;
- f. Desarrolle todos los modos de transporte de manera integrada:
- g. Organizar el seguimiento y la evaluación; y
- h. Asegurar la calidad.

Mientras que el PMUS de Bilbao sostiene 10 principios:

- a. mejorar la calidad de vida;
- b. ahorrar costes, creando beneficios económicos;
- c. contribuir a mejorar la salud y el medio ambiente;
- d. hacer la movilidad más fluida y mejoran el acceso;
- e. hacer un uso más efectivo de los recursos limitados;
- f. ganar apoyo público;
- g. preparar mejores planes; cumplen efectivamente las obligaciones legales;
- h. usan sinergias, aumentando la relevancia; y
- i. avanzar hacia una nueva cultura de la movilidad.

### **El caso de estudio, la Movilidad Urbana en un sector de la ciudad de Miramar**

Miramar es la cabecera del Partido de General Alvarado. Es una ciudad costera localizada en el sudeste de la Provincia de Buenos Aires sobre el margen del mar argentino, a una distancia de poco más de 45km de la ciudad de Mar del Plata. Cuenta con una población estable de 29.433 habitantes y en el partido residen 39.594 habitantes de población permanente (INDEC 2010). La principal fuente de ingresos urbanos es fundamentalmente la turística, también desarrollada en las localidades de Mar del Sud y Centinela del Mar, y se complementa con las actividades agrícola-ganaderas, que se desdoblán en las localidades de Mechongué y Otamendi.

Como cabecera distrital del Partido, Miramar, concentra la mayoría de las actividades cívicas, administrativas, financieras, etc. de este, entre otras. La configuración de la planta urbana ha sido determinante, en el proceso de crecimiento y expansión de la localidad. Mientras, que el otro determinante son las vías de accesibilidad (Olivera, 2020).

En particular, en lo que respecta al tema de movilidad urbana, su dinámica, medida desde aspectos físicos, funcionales y simbólicos está dada por la intensidad, ritmo y frecuencia de las actividades de la población, y diferenciadas por el tipo y horario de actividades y su estacionalidad. A priori, se ha observado que existe una correspondencia de desplazamientos entre

usos del suelo, medios de desplazamientos preponderantes, infraestructura requerida por ambos sistemas y prácticas culturales.

Como parte de un Convenio entre la FAUD UNMdP y la “Asociación Mutual El Principito” (AMEP), uno de los ejes de trabajos fue el de tratar de “resolver” la problemática de acceso y egreso de los niños a los establecimientos. Por parte desde el grupo de investigación y extensión se desarrolló una propuesta en dos etapas: la del Proyecto de Extensión (Convocatoria UNMdP 2018) y la de las Actividades de Extensión (UNMdP 2019). El primero permitió realizar el estudio, el segundo la convalidación de la propuesta y su posterior retroalimentación con el trabajo junto a la comunidad.

En ese sentido, y con la intención no solo de visibilizar la temática de los desplazamientos de las personas de la comunidad es que bajo la modalidad de talleres participativos, como práctica en donde se promueva el intercambio de ideas y prácticas urbanas sobre el espacio público, y a la vez espacio de convalidación -o no- de las simulaciones realizadas a partir del uso del SIP es que se puede, no solo servir de base y promoviendo nuevos enfoques de políticas públicas construidas “desde abajo”. Es decir, desde la participación local, de la comunidad educativa e institucional, y coordinando entre comunidad y gobierno municipal, con el interés que desde la articulación participación, investigación y extensión sea posible acercarnos al impulso de nuevas políticas públicas.

En este sentido, la propuesta de trabajo en talleres se planteó como forma de pensar y construir colectivamente junto a la comunidad educativa de la AMEP buenas prácticas viales en el espacio público y para la comunidad miramarense, en su conjunto. La propuesta es replicable a otras áreas urbanas de Miramar y del Partido, en donde convive la disfuncionalidad horaria entre los usos residenciales con las actividades derivadas de la movilidad de los asistentes a las escuelas.

Estas acciones podrían promoverse por parte del estado municipal local el impulso de nuevas modalidades de movilidad, como por ejemplo la micromovilidad. Entendida esta como la modalidad de transporte que involucra vehículos muy ligeros como patinetes, monopatines y bicicletas, todas con asistencia eléctrica, y bicicletas compartidas, lo cual es beneficioso no solo por la escala de ciudad -calificada como intermedia de rango medio-, sino también como forma de rescatar tradicionales prácticas urbanas que han hecho trascender a la ciudad bajo el slogan desde la década del '50, como la “la ciudad de los niños y la familia”, la que desde el Plan 12 M también se rescata como para poner en valor (2014).

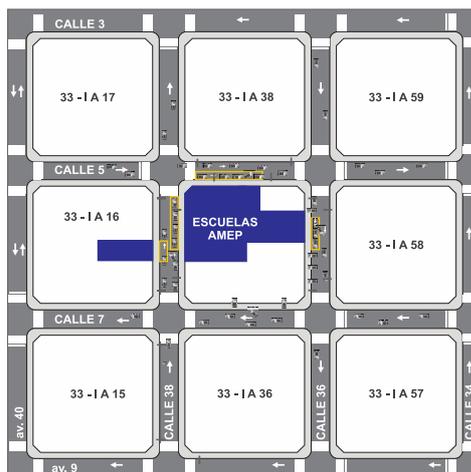
Este Plan busca impulsar el desarrollo sustentable de su principal actividad, el turismo, de manera que estimule la inclusión social y la mejora de la calidad de

vida de la población, convirtiéndose particularmente Miramar en un Destino Sustentable, reconciliando intereses económicos, sociales y ambientales. Para ello, la identificación de las necesidades del distrito, se tornan en nuevas oportunidades, enmarcadas en lineamientos estratégicos basados en tres grandes políticas: Políticas de Desarrollo Turístico, Políticas de Marketing Turístico y Políticas de Fortalecimiento institucional. Particularmente dentro de las dos primeras, se presentan contenidos de proyectos vinculados a la temática de movilidad, de suma importancia en la consecución de los objetivos de sustentabilidad urbana y territorial.

En este contexto de pandemia Julio Burdman<sup>2</sup> escribió en los inicios del confinamiento por la pandemia CoVid19 reclamando por **la falta de planificación territorial en el estado argentino**. La falta de planificación continua y sostenida en el tiempo en nuestro territorio y en muchas de sus localidades, conforman el contexto de la movilidad urbana. Entendemos al **problema no sólo desde la faz técnica, sino que a la vez es un problema político**. Estas acciones tienen un muy alto impacto, y peores consecuencias, son determinantes. (Olivera, Schmidt, Cheula, 2020)

En síntesis, las Actividades de Extensión (Convocatoria 2019) en la modalidad Talleres Participativos, fueron el corolario del Proyecto de Extensión (Convocatoria 2018), el que se desdobló en las siguientes **etapas de ejecución: | Cómo lo pensamos | Qué medimos | Cómo lo medimos | Las propuestas y los instrumentos |**

### | Cómo lo pensamos |



El Proyecto de Extensión que se presenta es una aplicación directa, con ajustes de variables, de la Investigación Aplicada: *Desarrollo de una Plataforma para intervenir en grandes áreas atractoras de viajes (SIP)*<sup>3</sup>. Este proyecto desarrolló una plataforma que permite conocer cuantitativamente los desplazamientos peatonales en áreas atractoras de viaje y simular los efectos que ciertas alteraciones en el espacio público pueden llegar a producirse. Como caso testigo se trabajó en un sector del espacio público consolidado del área central de Mar del Plata. En esa oportunidad se propuso

<sup>2</sup> Julio Burdman, Nota periodística en el portal Tiempo Argentino en la sección política, bajo el título: *El riesgo de un colapso territorial*, 5-abr-2020. <https://www.tiempoar.com.ar/nota/el-riesgo-de-un-colapso-territorial>.

<sup>3</sup> Proyecto financiado por Secretaría de Políticas Universitarias, Res. SPU 4537/2014 32-64-135, Dir. Schmidt, I.

implementar el uso de la Plataforma en las manzanas del área de influencia de las escuelas bajo la organización comunitaria de la AMEP. Se adaptarán los criterios que dan funcionamiento al modelo, para, junto con otras recomendaciones de seguridad vial, abordar la problemática de movilidad e implementar una serie de Talleres de Seguridad y Educación Vial, en pos de construir un camino deconcentración en donde la convivencia y el respeto de los ciudadanos a las regulaciones viales sea una prioridad en la circulación por el espacio público.<sup>4</sup>

### | Qué medimos |

**Actividades realizadas:** previo a la realización del relevamiento se sistematizó el trabajo en campo organizado según los siguientes parámetros: geométricos, físicos y urbanos del espacio público. El mencionado ordenamiento de los parámetros posibilita generar las planillas de entrada y salida de los datos necesarios para el funcionamiento del Simulador SIP<sup>5</sup>.

Figura 1: Trabajo en Campo



Fuente: toma en la esquina de calle 38 y calle 7. Olivera, A. (2018).

### Equipo de estudiantes

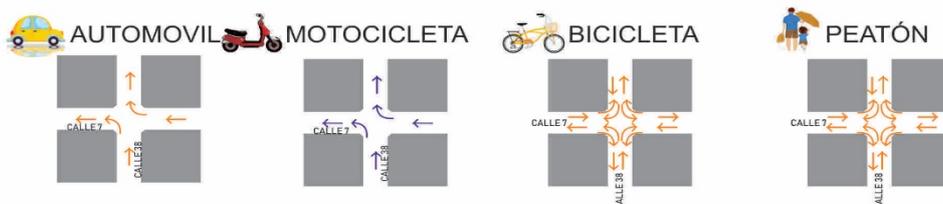
La propuesta de diseño e implementación de instrumentos de relevamiento de información, conformado por conteos de desplazamiento de personas en el ingreso y egreso del área de referencia, modalidades de acceso y formas de ocupación del espacio público.

<sup>4</sup> Abstract presentado a la Convocatoria UNMdP 2018.

<sup>5</sup> En esta etapa se debe mencionar que en el desarrollo del SIP participó el ingeniero Eric Bade.

Figura 2: Trabajo de Campo

HORARIO	TIPO DE MOVILIDAD URBANA																											
	AUTO				MOTO				BICICLETA										PEATÓN									
	↑	←	→	↓	↑	←	→	↓	↑	←	→	↓	↑	←	→	↓	↑	←	→	↓	↑	←	→	↓	↑	←	→	↓
17:50 a 17:55	1	6	-	1	-	1	-	-	-	1	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
17:55 a 18:00	6	17	20	1	2	3	2	1	2	2	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
18:00 a 18:05	24	55	26	5	-	3	4	-	1	1	1	-	2	1	-	-	2	1	-	-	2	-	-	5	17	60	-	4
18:05 a 18:10	26	40	39	-	-	2	4	-	2	6	5	-	-	-	-	4	-	2	-	-	4	2	9	23	23	-	2	-



Fuente: Relevamiento de los datos. Equipo de estudiantes (2018).

### | Cómo lo medimos |

Se realizó una construcción colectiva, ya que parte de la propuesta implicaba una acreditación por parte de los estudiantes de Arquitectura asimilable a una asignatura electiva en el ámbito de la FAUD UNMdP<sup>6</sup>, y salida de campo para la visibilización de los problemas que permitieron caracterizar geográficamente el área y el sector de intervención. Las actividades realizadas, bajo la modalidad de Práctica Pre Profesional Asistida (PpPA), propuestas a partir de articular al estudiante con su labor como futuro profesional, y construir una integración de los conocimientos específicos de las distintas áreas de estudio en una realidad global superadora que conforma el saber disciplinar.

**Talleres de Discusión** con localización e identificación de nodos problemáticos con la caracterización de los movimientos vehiculares y peatonales.

Los primeros Talleres de Discusión se realizaron con la colaboración del grupo de estudiantes de Orientación de la carrera de Arquitectura de la FAUD, que acompañaron todo el proceso del Proyecto de Extensión. Mientras, que las simulaciones, se generaron con el SIP y el profesional a cargo de las actividades, es el arq. Julián Cheula (Equipo de investigación del Instituto Superior de Urbanismo y el Ambiente FADU UBA).

### | Las propuestas y los instrumentos |

La **Figura 3** nos muestra los diferentes escenarios planteados, los cuales están determinados por diferentes intervenciones, según: tipo y escala y la dimensión

<sup>6</sup> En el ciclo de orientación del Plan de Estudios de la Carrera de la FAUD UNMdP los estudiantes deben cursar al menos 6 asignaturas electivas en su plan. Una de estas asignaturas es factible de realizar bajo la modalidad de Práctica PreProfesional Asistida (PPpA).

temporal. La utilidad del Simulador (SIP) es la Modelización del comportamiento de los desplazamientos en el espacio público.

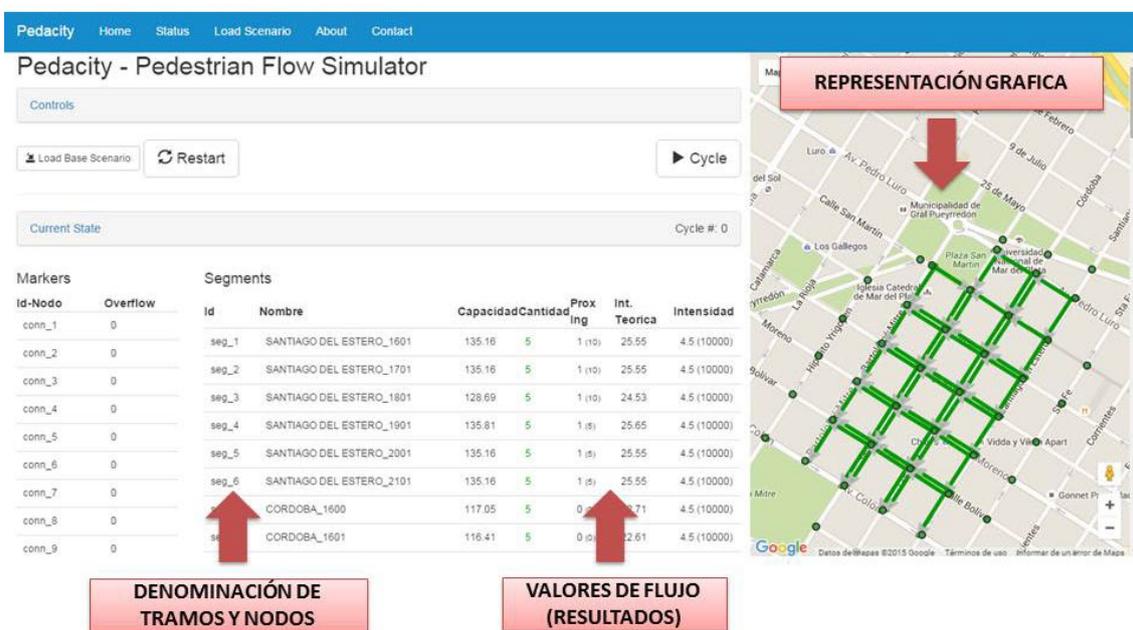
**Estadio 0-** Estado actual

**Estadio 1-** Estado con ensanche de dársenas de estacionamiento

**Estadio 2-** Estado Polideportivo

**Estadio 3-** Estado con Desplazamientos. Uso del SIP.

Figura 3: Simulador como Herramienta SIP



Fuente: Elaboración propia en base a datos del trabajo en campo.

### Talleres y resultados

**TALLER 1, realizado el 22 de mayo con estudiantes, padres y agentes municipales.**

**En la Jornada de Reflexión, se explicitaron y analizaron las conductas de "uso" del espacio público.**

Afiches de difusión de los Talleres Participativos.

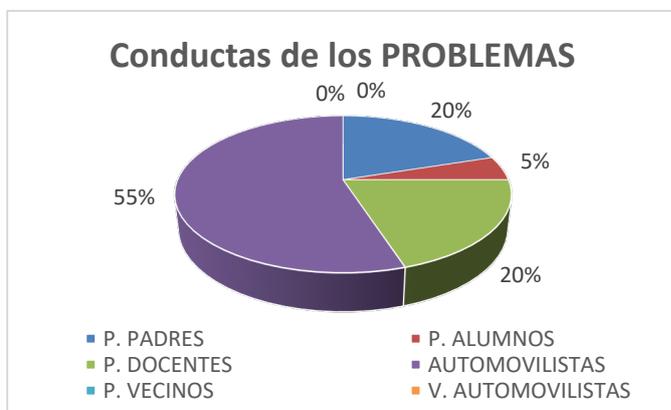


Los espacios en los cuales los docentes y auxiliares dejan sus motos y bicicletas. La segunda parte del Taller tuvo como objetivo alcanzar un Diagnóstico; por último se abrió el Espacio de reflexión grupal y general.

En la presentación la arq. Olivera recalcó el interés en temas como: ***el desplazamiento de las personas en el espacio público; la movilidad integral de las personas -no sólo en aspectos de tránsito-; y la sustentabilidad como un modo de abordaje integral de la problemática.***

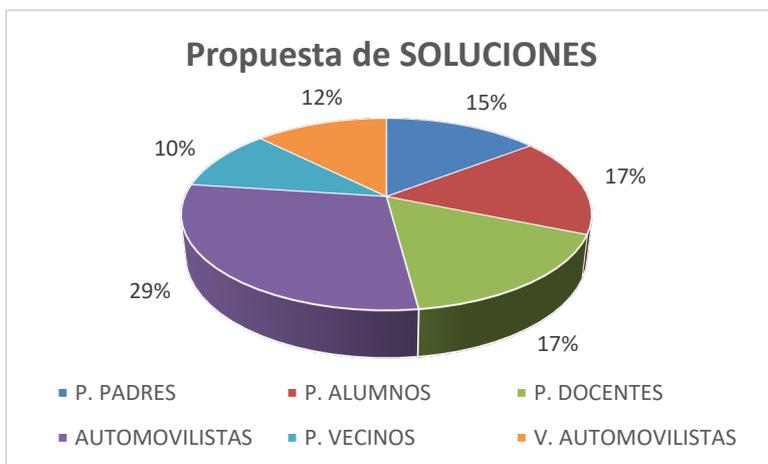
Las consignas de trabajo del taller eran dos, la de los **PROBLEMAS** y la de las **SOLUCIONES**. El grupo se organizó en 4 mesas de trabajo interrelacionados.

Los primeros resultados arrojaron con relación a los **PROBLEMAS** un total de **33 p.** en la primera síntesis elaborada. A partir de allí, se tipificaron y agruparon las problemáticas entre aquellas vinculadas a las conductas de los peatones - incluyendo a padres (pp), alumnos (pa) y docentes (pd)-, y diferenciadas de las conductas de los automovilistas (a) y de los vecinos, siendo estos últimos, tanto peatones (pv) como automovilistas (va); y las denominadas como Externalidades de diseño, se mencionaron temas tales como: Iluminación | Veredas | Falta de espacios para estacionamiento de motos, bicicletas y docentes |



Se valorizaron con el principio del semáforo las conductas tipificadas en los Problemas, en **ROJO**, aquellas que requieren para solucionar de actitudes de las personas; en **AMARILLO**, como llamado de atención, que son fácilmente solucionables a partir de una inversión monetaria; y en **VERDE**, como buenas prácticas.

En total se registraron 21 tipos de conductas vinculadas a los Problemas, ya que algunas de las indicaciones marcadas en este ítem refieren a temas vinculados al diseño del espacio público y no a conductas. Mientras que por parte de las soluciones se registraron 48 tipos de conductas.



En total se registraron 28 soluciones en la primera síntesis elaborada. A partir de allí, se agrupan las soluciones con las mismas conductas que las determinadas para el caso de las problemáticas; y también se incorporaron Externalidades de diseño, tales como:

arreglo de veredas | cartelería | cebras | iluminación |

La primera conclusión obtenida es que el mayor porcentaje de conductas señaladas, en ambos casos, refiere a las vinculadas a los que se desplazan en automóvil, con un 45%. Lo mismo ocurre con las conductas-soluciones, pero en un 30% del total. Le siguen, en menor medida, y con porcentajes similares las conductas referidas a los alumnos y docentes, con un 18% y 16%, respectivamente.

En lo que respecta a la conducta de los automovilistas describen a que circulan en contramano, estacionan en doble fila o en el medio de la calle para el descenso de los alumnos o en las ochavas. Asimismo, los que circulan en motocicletas o motos repiten alguna de estas conductas, y agregan el estacionamiento en zona no permitidas al resguardo de las inclemencias climáticas. En el caso de las bicicletas, aun contando con ciclistas, las atan a los árboles. Además, no dan paso a los peatones y usan con demasiada frecuencia la bocina. En lo que concierne a la conducta de los peatones puntualizan acerca de no cruzar en las esquinas.

Mientras que, en la exposición de las **SOLUCIONES**, rescatamos aspectos tales como:

*Necesidad de promover una Guardia urbana. Evitar el acceso directo, pintar de amarillo. Estacionamiento para motos. Incorporar "Lomas de Burro", Dotar de "Cartelería". Que los docentes estacionen en otro lado. Podar árboles, porque de noche tapan la luz. Corte de calles, en la 5 y 36 para conducir circulación de tráfico. Se habló de scoring de alumnos. Algunos contaron experiencias pasadas con los chicos que no habían dado resultado. Jornadas sancionando autos, y actividades de educación vial. Se discutió sobre criterios de circulación. Se habló, también, de otras escuelas con problemas similares. Se dijo que una medida en este caso podría replicarse en el municipio.*

## ALGUNAS REFLEXIONES PARA SEGUIR AVANZANDO

Entendemos que la movilidad urbana junto al ordenamiento territorial ofrece marcos conceptuales e instrumentales que refuerzan la capacidad de la ciudad de brindar acceso de oportunidades con equidad para un mayor bienestar. Es un derecho de los ciudadanos, junto a la salud, la educación y la salud. En este cambio de paradigma lentamente las personas entienden que no es factible estructurar a las ciudades desde una movilidad basada en los autos, sino que es necesario realizarlo desde las personas. Por eso es por lo que consideramos que en pos de requerir una **movilidad eficiente, accesible, sustentable y participativa**, es necesario articular esta relación movilidad y ordenamiento territorial.

Partimos del condicionante que son el **tejido residencial uniforme existente** en el área inmediata y la implantación de estas escuelas en el Barrio Los Patricios y la sobrecarga en el sector en horarios pico por el ingreso y egreso de los alumnos a los establecimientos, los cuales mayoritariamente acceden al lugar en automóvil conducidos por un mayor.

En esta presentación no se modeliza la **psicología del tránsito** “*la que se utiliza en un sentido acotado, para referirse al estudio del factor humano y su incidencia sobre la seguridad vial*”, refiere Ledesma *et al.* a Rothengatter (2011:108), sino que sólo se realiza un análisis del comportamiento de los individuos, en los diferentes roles en los que se los ha agrupado, peatones, automovilistas y vecinos -con sus diferentes variantes- sobre el espacio público, construido a partir de la interpretación de los diferentes participantes al Taller. En ese sentido es que se ha tipificado por ambiente físico: -pobre iluminación, escasa señalización, sin cebras señalizadas-; por ambiente social: escaso control, pobres inversiones en sendas peatonales y comportamientos solidarios-; y por ambiente cultural: -cruzar en lugares no permitidos, estacionar en zonas no permitidas, estacionar en doble fila, etc.

De acuerdo con lo trabajado se busca entonces, proponer nuevas acciones y normas en el contexto vial, con el propósito de enunciar medidas que mejoren la seguridad vial que involucra a los conductores de automóviles, sean usuarios, pasajeros, peatones, ciclistas y motociclistas. En muchos lugares del mundo se están implementando planes y políticas de movilidad con el sentido de modificar hábitos y valores muy arraigados y extendidos a nuestra cultura. Por lo que modificar los comportamientos de automovilistas y peatones, representa uno de los grandes desafíos de la actualidad (Ledesma, *et al.* 2011:110)

La propuesta se dirige entonces a: identificar problemas y formular estrategias, fijar objetivos y monitorear el desempeño de las medidas implementadas. Así es que, en síntesis, y con la premisa de costo cero de la intervención es que

propuso implementar una serie de acciones como base del Plan de Movilidad Urbana Sustentable del Sector.

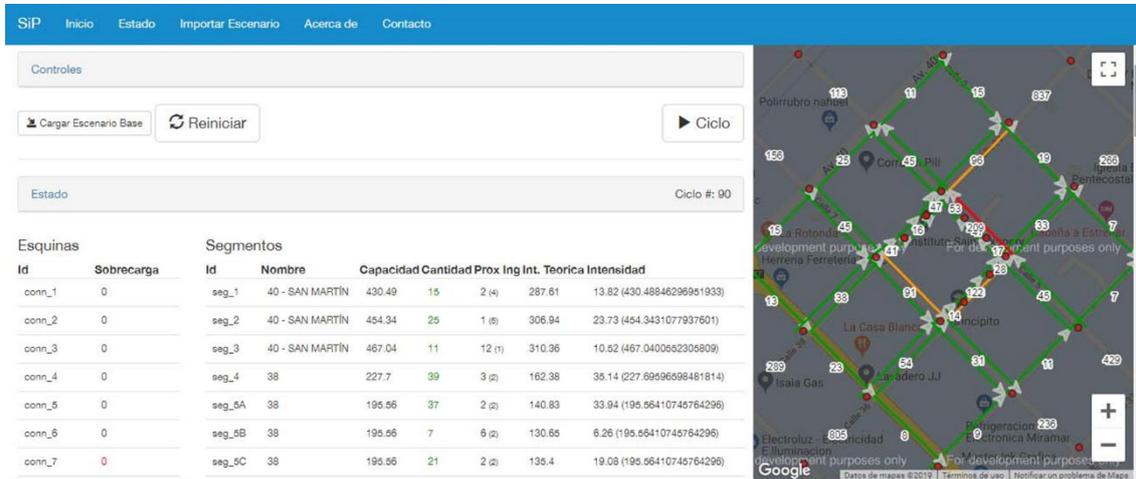
**TALLER 2**, realizado el 26 de junio. Modelización del comportamiento. Modificaciones de comportamiento.

PROPUESTA DESDE LAS ACCIONES EN CO-GESTIÓN DE LA COMUNIDAD DE LA AMEP	PROPUESTA DESDE LAS ACCIONES EN CO-GESTIÓN CON LA MUNICIPALIDAD DEL PGA y LA AMEP
<p><b>Organizar</b> la entrada y la salida con los Guardianes Urbanos Municipales, luego alumnos;</p> <p><b>Diseñar y construir</b> dársenas de estacionamiento para bicicletas y motos;</p> <p><b>Cuidar</b> el espacio público, que incluye la poda de árboles, la incorporación de iluminación exterior, el re-diseño de veredas, etc.</p> <p><b>Promover</b> la creación de una <b>zona segura</b> en las esquinas de las calles 38 y 7; 38 y 5; y 5 y 36; y</p> <p><b>Construir un circuito de ingreso-egreso</b>, cierre de la 5 (aumento de ancho), por la 36 los autos recogen personas y por la calle 38 dejan; e</p> <p><b>Implementar</b> un Plan de charlas de concientización Vial para la Comunidad;</p>	<p><b>Restringir</b> el estacionamiento vehicular en todo el frente calles 38 y 5. Se amplia de 2 a 10 esp.;</p> <p><b>Proponer</b> creación de zonas calmas 20;</p> <p><b>Identificar</b> zona de cruces con línea de cebras;</p> <p><b>Colocar</b> señalética;</p> <p><b>Reactivar</b> el funcionamiento del Programa de GUARDIANES URBANOS.</p>
	

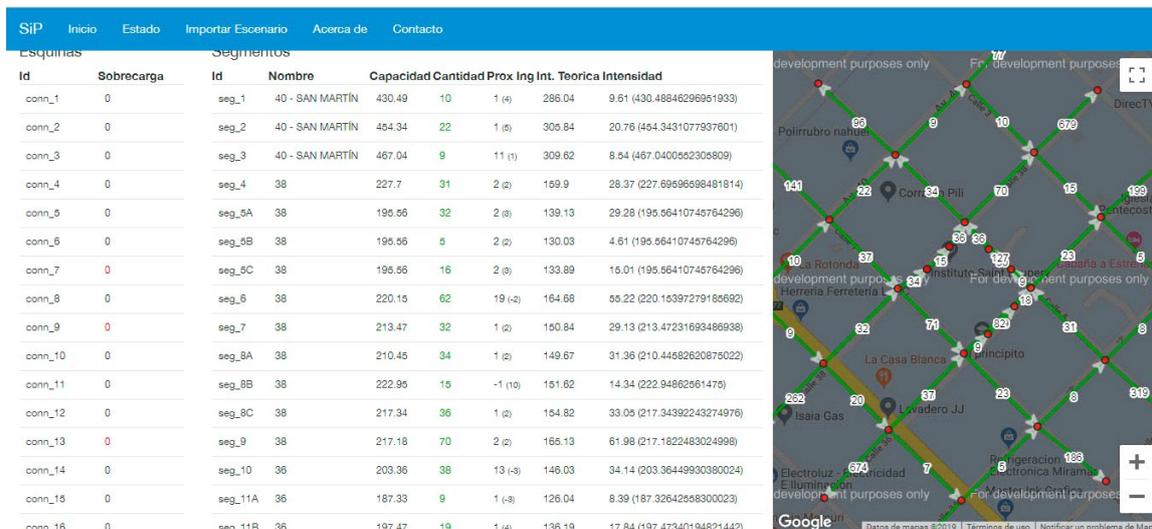
### Escenarios Simulador

Predictivo | Interactivo | Probabilístico | Proyectual |

## Nivel 0-Situación Actual | 90 minutos (mediodía)



## Nivel 1-Hipótesis de Peatonalización calle 5 | 90 minutos (mediodía)



## Aportes (Lineamientos)

La radicación de escuelas en un entorno residencial deriva en externalidades negativas las que se focalizan en los aspectos como: congestión vehicular y peatonal, inseguridad vial, contaminación visual y sonora, etc. Esto se traduce en una alta vulnerabilidad de la comunidad educativa y no sólo de la población del entorno, sino de toda la comunidad miramarense, problemática que se presenta también en otras áreas de la ciudad con similares características.



En este sentido, es que la propuesta propone priorizar la escala humana, y en casos como este, poner en valor el uso del espacio público. Uno de los valores de la ciudad de Miramar es la de ser “la ciudad de los niños”. El uso de la bicicleta como medio preponderante de los desplazamientos de las familias, no sólo como

actividad de esparcimiento en temporada estival, sino también como medio de todo el año. El proyecto que se presentará en dichos talleres se focaliza en concientizar sobre los cambios en las conductas de las personas en el espacio público, reglas y normas de convivencia, y no es un proyecto focalizado en inversiones económicas.

### **Continuidad en las acciones**

Desplazamientos de las personas en los tiempos de Pandemia COVID 19

En el **Observatorio de los Desplazamientos Urbanos y Periurbanos (OdUP)**, conformado por el Instituto del Hábitat y del Ambiente (IHAM FAUD UNMdP) y el Instituto Superior de Urbanismo, Territorio y Ambiente (ISU FADU UBA), hemos elaborados las siguientes consideraciones:

Para contextualizar, expresamos que la Movilidad no se explica, sólo, en la relación entre el Transporte y la Infraestructura, este par da respuesta a un segmento mínimo de la matriz que define los múltiples desplazamientos de las personas.

En el marco del OduP hemos llevado adelante 4 (cuatro). Reuniones que tuvieron dos objetivos (planteados en febrero de 2020), **elaborar** una agenda representativa de todos los sectores de la actividad económica y de las relaciones socio-espaciales que estructuran los flujos Metropolitanos (Urbanos y Periurbanos) y **poner** en debate, que los desplazamientos de las personas constituyen un elemento clave en la configuración del sistema Metropolitano, que se expresa en una compleja trama de vinculaciones de los aspectos **sociales, económicos, simbólicos y políticos**.

Con relación a los objetivos propuestos, planteamos algunos lineamientos e interrogantes a ellos asociados, respecto de los desplazamientos de las personas en los tiempos de Pandemia COVID 19.

**El Sistema de Transporte Público** existente, considerando la oferta y los patrones de prestación del servicio, ¿tienen capacidad para dar respuesta a los desplazamientos de las personas en los tiempos que estamos atravesando? y ¿en aquellos que vendrán?

**La estructura Metropolitana**, en cuanto a la localización de las personas, de los equipamientos, y servicios, áreas de concentración de la oferta del empleo y la ocupación del territorio metropolitano, ¿cómo puede verse impactada como resultado del actual contexto?

**La intensificación de la disputa por el espacio urbano**, esta situación nos debe acercar a la implementación de **nuevas políticas del lugar** que involucren y resuelvan los desplazamientos de las personas. (Retomando el concepto "tácticas del hábitat" de Edward Soja).

La Pandemia COVID 19, ha evidenciado de manera rotunda los accesos "diferenciados" al suelo urbano. ¿Cuáles serán las principales tensiones que subyacen y definen dicho acceso diferencial? ¿Cómo caracterizarlo en términos cuantitativos y cualitativos?

**La (in)movilidad** que se explica entre el desarrollo urbano y las soluciones que se instrumentan para solucionar y mejorar sus propios límites, siendo su principal característica la fuerte vinculación con las grandes inversiones en Infraestructuras.

Otra pregunta subsidiaria de lo antedicho, es la siguiente; ¿las **deseconomías** (variable social) en los **aglomerados urbanos** es mayor que las ventajas? (Geraldo Serra).

A partir de lo mencionado, la Planificación de la movilidad busca establecer relaciones entre las funciones urbanas que se caracterizan por su diversidad, sistematizando las siguientes dimensiones: consumo del suelo, densidad, actividades económicas, nivel socio económico de la población, condiciones ambientales, etc., en esta perspectiva relacional, asociada a las demandas diferenciadas del transporte y a la condiciones de la oferta, es el lugar en el cual nos posicionamos para preguntarnos cómo será la movilidad en los tiempos que vienen.

En este contexto de excepcionalidad, destacamos que cuando las actividades se inicien, ya no podremos volver a la movilidad que conocíamos, debemos **inventar<sup>7</sup> nuevas condiciones** para ejecutar los desplazamientos de las personas y las cargas y esto conlleva a repensar las construcciones culturales, económicas y simbólicas preexistentes, teniendo en claro que todas estas

---

<sup>7</sup> Tonucci, F. (1996). *La ciudad de los niños. Un modo nuevo de pensar la ciudad*. Editorial Losada S.A.

prácticas están sujetas a innumerables y contrastantes interpretaciones. (Lobato Correa, 1995).

Estamos ante la posibilidad política que nos permitirá alcanzar una Movilidad equitativa y que de respuestas efectivas y de calidad a las necesidades de las personas para concretar sus viajes. Lo mencionado nos sitúa en nuevas relaciones entre las localizaciones y la "creación" de nuevos itinerarios metropolitanos y entonces, las jornadas laborales, las jornadas de estudio, las jornadas recreativas, etc. NO se desarrollaran en los mismos horarios y la tensión y disputa sobre el Sistema de Transporte Público adquirirá otras dimensiones y estos **nuevos flujos** serán la expresión de una **nueva temporalidad**.

### ¿Cómo seguimos?

Siguiendo con el desarrollo de la presente Ponencia, insertos en la excepcionalidad COVID 19, tenemos particular interés en **abordar los procedimientos "proyectuales" y reflexionar respecto de las políticas públicas** que deberán implementarse en el espacio público en el corto plazo, siendo su principal objetivo: asegurar las **condiciones de salud en los desplazamientos de las personas**.

En esta instancia, es importante mencionar las líneas conceptuales con las cuales seguiremos trabajando el sistema que configura el espacio público en su interrelación con los desplazamientos de las personas, las cuales detallamos a continuación: **factores** culturales; **organización** de la comunicación y **características** de las relaciones sociales

En este sentido, de acuerdo con lo antedicho respecto de la Planificación, proponemos las categorías planteadas Alfonso Sanz Alduán<sup>8</sup>:

*"La movilidad es una actividad derivada del marco de necesidades y deseos sociales, pero también es consecuencia de la localización de las actividades y las viviendas, así como de la propia configuración del tejido urbano, de los rasgos del espacio público y las edificaciones".*

1. **Modelo de Movilidad**: Enfoque sobre el patrón de los desplazamientos (El equipo de Investigación cuenta con la experiencia acumulada durante el desarrollo e implementación del Simulador (SIP));

2. **Relaciones espaciales**: Criterios de localización, densidad, usos y diversidad socio económica. Enfoque relacionado con la Planificación de la Movilidad. (ver Continuidad de las acciones); y

---

<sup>8</sup> Sanz Alduán, A. (2008). Urbanismo y Movilidad sostenible. Guía para la construcción de ciudades siguiendo criterios de movilidad sostenible. Navarra. NASURSA.

**3. Regulaciones y Normativas:** regulaciones de los usos, las relaciones con el espacio público, etc.

Con estas categorías, se avanzará en la resolución y búsqueda de una Movilidad equitativa y sustentable, que resuelva de manera integral los desplazamientos de las personas más vulnerables, es decir la **(in)Movilidad**.

**Bibliografía:**

AA.VV. (2011). *Desarrollo urbano y Movilidad en América Latina*. Banco de Desarrollo de América Latina.

BORJA, J., y CASTELLS, M. (1997). *Local y Global. La gestión de las ciudades en la era de la información*. Taurus, Madrid.

BOSQUE SENDRA, J. (1992). *Sistemas de información geográfica*. Madrid, Rial.

BOZZANO, H. (2000). *Territorios reales, territorios pensados, territorios posibles*. Buenos Aires, Espacio.

BUZAI, G. D. (2006). *Análisis socioespacial con sistemas de información geográfica*. Buenos Aires, Lugar.

(1999). *Geografía glob@l: El paradigma geotecnológico y el espacio interdisciplinario en la interpretación del mundo del siglo XXI*. Buenos Aires, Lugar.

CASTELLS, M. (1974). *La cuestión Urbana*. Siglo XXI Argentina. ISBN 84-323-0139-6.

CONCELLLO DE VIGO (2014). *Guía de buenas prácticas en movilidad urbana sostenible*. Proyecto SUM:  
<http://www.upv.es/contenidos/CAMUNISO/info/U0681710.pdf>.

CORAGGIO, J. L. (1988). *Territorios en transición. Crítica a la planificación regional en América Latina*. Universidad Autónoma del Estado de México. Toluca México.

CORTI, M. (2015). *La Ciudad posible*. Editorial Café de las Ciudades, Buenos Aires.

ECOLOGISTAS EN ACCIÓN (2007). Ideas y buenas prácticas para la movilidad sostenible. Olvida el coche. Respira limpio. Madrid,  
[https://www.ecologistasenaccion.org/wp-content/uploads/adjuntos-spip/pdf\\_Cuaderno\\_3\\_Buenas\\_Practicas.pdf](https://www.ecologistasenaccion.org/wp-content/uploads/adjuntos-spip/pdf_Cuaderno_3_Buenas_Practicas.pdf).

GÓMEZ SERRA, G. [Faculdade de Arquitetura e Urbanismo \(FAU\).  
Universidade de São Paulo \(USP\). São Paulo, SP, Brasil.  
https://bv.fapesp.br/pt/pesquisador/4740/geraldo-gomes-serra/](https://bv.fapesp.br/pt/pesquisador/4740/geraldo-gomes-serra/)

HALL, P. (1996). *Ciudades del mañana. Historia del Urbanismo en el siglo XX*. Ediciones del Serbal. ISBN 94-7628-190-0. Barcelona.

FRISBY, D. (2007). *Paisajes urbanos de la modernidad*. Universidad Nacional de Quilmes. Bernal.

HARVEY, D. (2005). *El "nuevo" "imperialismo": acumulación por desposesión*. CLACSO. Buenos Aires.

HERCE VALLEJOS, M. y MAGRINYÁ, (2013). *El espacio de la movilidad urbana*. Editorial Café de las Ciudades, Argentina.

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 3 (2) 108-119.

LOBATO CORREA, R. (1995). Espaco, um conceito chave da geografia. *Elías de Castro et al. Geografía: conceptos y temas*. Rio de Janeiro. Bertrand.

MARTIN, I., MARCH, L., y ECHENIQUE, M. (1975). *La estructura del Espacio Urbano*. Editorial Gustavo Gili. Barcelona.

MIRALLES-GUASH, C. (2010). *Dinámicas metropolitanas y tiempos de la movilidad*. La región metropolitana de Barcelona, como ejemplo.  
(2001): *Transporte y territorio urbano: del paradigma de la causalidad al de la dialéctica*. Documents d'anàlisi geogràfica, ISSN 0212-1573, N° 41, 2002, págs. 107-120.

MIRALLES-GUASH, C., CEBOLLADA I FRONTERA, A. (2003). *Movilidad y Transporte. Opciones para la Ciudad*. Fundación alternativa. Laboratorio de alternativas. Documento de Trabajo N° 25. 1 a 56.

MIRALLES-GUASH, C; PUJOL, A. (2012). La región metropolitana de Barcelona. Dinámicas territoriales. *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*. Volumen N° 58. 299 a 318.

OLIVERA, A.B. (2020). De las prácticas históricas del territorio: Del pensar el territorio local. La accesibilidad de Mar del Plata. Seminarios de Tesis Doctoral. DARQU FAUD UNMdP. *Inédito*.

OLIVERA, A.B., SCHMIDT, I., CHEULA, J. (2020). *La Movilidad Urbana y el Plan de Gestión Territorial. La forma de vivir, circular y viajar ya no será la*

*misma*. Revista: *Enlace Universitario*, año 15, n° 33 may-2020, UNMdP.  
<https://www3.mdp.edu.ar/attachments/category/64/enlace33.pdf>.

OSLAK, O. (1991). *Merecer la ciudad: los pobres y el derecho al espacio urbano*. Humanitas, Argentina.

RAPOPORT, A. (1978). *Aspectos humanos de la forma urbana. Hacia una confrontación de las Ciencias Sociales con el diseño de la forma urbana*. GG. Barcelona.

SANAZ ALDUÁN, A. (2008). *Urbanismo y Movilidad sostenible. Guía para la construcción de ciudades siguiendo criterios de movilidad sostenible*. Navarra. NASURSA.

SCHMIDT, I., CHEULA, J., y OLIVERA, A.B. (2018). *Práctica Extensionista: El uso de un Simulador para la modelización de la Movilidad Urbana. VI Jornadas de Extensión del Mercosur (JEM)*, Tandil, 25 al 27 de abril.  
[http://extension.unicen.edu.ar/intranet/formularios/jem/jem\\_ponencias\\_listado\\_mesas\\_2018.php?mesa=13](http://extension.unicen.edu.ar/intranet/formularios/jem/jem_ponencias_listado_mesas_2018.php?mesa=13).

SOJA, E. (2008). *Postmetrópolis. Estudios críticos sobre las ciudades y las regiones. Traficantes de sueños*. Mapas.

TONUCCI, F. (1996). *La ciudad de los niños. Un modo nuevo de pensar la ciudad*. UNICEF Argentina, Ed. Losada S.A. Buenos Aires.

VASCONCELLOS, E. A. (2015). *Transporte urbano y movilidad. Reflexiones y propuestas para países en desarrollo*. Colección Ciencia y Tecnología. UNSAM Edita.

ZUNINO SINGH, D., GIUCCI, G., y JIRÓN, P (ed) (2018). *Términos claves para los estudios sobre movilidad en América Latina*. Editorial Biblos.

ZUSMAN, P., HAESBAERT, R., CASTRO, H., y ADAMOS, S. (Editores). (2011). *Geografías, Culturales. Aproximaciones, Intersecciones y Desafíos*. Editorial de la Facultad de Filosofía y Letras. Universidad de Buenos Aires. Buenos Aires.

#### Documentos

CENTRO DE TRANSPORTE SUSTENTABLE (CTSEMBARQ): Metodología para la elaboración de indicadores de inserción urbana base para la medición de impactos de la implementación de proyectos del sistema de movilidad urbana sustentable en la Ciudad de México. Indicadores para el ejercicio del derecho a la movilidad. 239 pp. México PAOTGDFSEMARNAT.

---

GUÍA METODOLÓGICA. INICIATIVA CIUDADES EMERGENTES Y SUSTENTABLES (2016). 3ª Edición. Monografías BID.  
<https://publications.iadb.org/bitstream/handle/11319/8119/Guia-Methodologica-Programa-de-Ciudades-Emergentes-y-Sostenibles-Tercera-edicion.pdf?sequence=1>.

IDAE -Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía- (2006). Guía práctica para el desarrollo e implantación de planes de movilidad urbana sostenible. TRANSyT, Centro de Investigación del Transporte de la Universidad Politécnica de Madrid (A. Monzón, R. Cascajo, E. Madrigal y C. López).  
[http://www.idae.es/uploads/documentos/documentos\\_10251\\_Guia\\_PMUS\\_06\\_2735e0c1.pdf](http://www.idae.es/uploads/documentos/documentos_10251_Guia_PMUS_06_2735e0c1.pdf).

PLANEAMIENTO ESTRATÉGICO DEL TRANSPORTE: LA EXPERIENCIA INTERNACIONAL (2015). Informe Final. Instituto Argentino del Transporte. UNSAM, diciembre.

PLAN MAESTRO DE DESARROLLO E INNOVACIÓN TURÍSTICA SUSTENTABLE DEL PARTIDO DE GENERAL ALVARADO. (2014). *PLAN 12 M. Turismo todo el año*. Estudio Singerman, Makón y Asoc.

PLAN MAESTRO DE TRANSPORTE y TRÁNSITO Mar del Plata-Batán (2015). Resumen Ejecutivo. Municipalidad de General Pueyrredon.