

**UNIVERSIDAD MAYOR DE SAN ANDRÉS**  
**FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES**  
**CARRERA DE CIENCIAS DE LA COMUNICACIÓN SOCIAL**



**PROYECTO DE GRADO**

**ESTRATEGIA DE COMUNICACIÓN PARA LA UNIDAD URBANA DE  
TRANSPORTE (GAMEA), EN PRO DE PREVENIR LOS ACCIDENTES DE  
TRÁNSITO EN PEATONES ENTRE LAS CALLES 2 Y 5 DE LA AV. 6 DE  
MARZO DE LA CIUDAD DE EL ALTO.**

**POSTULANTE : MARTÍN NELSON MORALES RIVERA.**

**TUTOR : LIC. RAMIRO QUINTANILLA RAMIREZ.**

**La Paz – Bolivia**

**2016**

## **RESUMEN**

El proyecto de grado tiene como propósito elaborar una estrategia comunicacional para la Unidad Urbana de Transporte (GAMEA) para prevenir los accidentes de tránsito.

La causa de los accidentes atropello a peatón, se planteo desde la investigación mixta (cualitativa y cuantitativa), como ser la revisión hemerográfica, revisión documental, la entrevista en profundidad y finalmente la encuesta de forma aleatoria a personas adultas que circulan en la avenida 6 de Marzo entre calles 2 y 5. Los resultados de estos datos sirvieron para la identificación del problema central, la misma es la base para la elaboración de un diseño de estrategia comunicacional informativo el cual pretende desarrollar competencias de auto cuidado personal al momento de cruzar una avenida o caminar sobre la calzada. Los resultados obtenidos del diagnóstico muestra que el mayor porcentaje de la población desconocen las normas viales y sus autoridades no cuentan con presupuesto para informar, como tampoco un profesional para elaborar los mensajes comunicacionales.

## **SUMMARY.**

THE GRADUATION PROJECT WAS AIMED TO DEVELOP PROPOSAL FOR INFORMATIVE PROGRAM TO DEVELOP FOR POSITIVE BEHAVIORS PEDESTRIANS THROUGH THE COMMUNICATION STRATEGY FOR URBAN TRANSPORT UNIT (GMEA) TO PREVENT TRAFFIC ACCIDENTS

TO ADDRESS THE ISSUE OF ABUSE IN PEDESTRIAN ACCIDENTS, MIXED QUALITATIVE AND QUANTITATIVE RESEARCH WAS RAISED, SUCH AS THE HEMEROGRAPHIC REVIEW, DOCUMENTREVIEW, IN DEPTH INTERVIEWS AND FINALLY A SURVEY OF ADULTS RAMDOMLY CIRCULATING ON 6 TH AVENUE MARCH BETWEEN 2 AND 5 STREETS. THE RESULTS OF THESE DATA ARE USED TO IDENTIFY THE CORE PROBLEM, IT IS THE BASIS FOR DESIGNING THE DEVELOPMENT OF A DESIGN INFORMATION COMMUNICATION STRATEGY WHICH AIMS TO DEVELOP SKILLS OF SELF – CARE STAFF WHEN CROSSING A STREET OR WALKING ON THE ROAD. THE RESULTS OF THE DIAGNOSIS SHOWS THAT THE LARGEST PERCENTAGE OF THE POPULATION DO NOT KNOW THE ROAD RULES AND AUTHORITIES DO NOT HAVE A BUDGET FOR A PROFESSIONAL REPORT NOR TO MAKE THE COMMUNICATION MESSAGES.

**ÍNDICE**  
**CAPITULO I**  
**SITUACIÓN PROBLEMÁTICA**

|          |  |    |
|----------|--|----|
| 1.1.     | Antecedentes y planteamiento del problema.....     | 1  |
| 1.1.1.   | A nivel mundial.....                               | 1  |
| 1.2.     | Identificación del problema.....                   | 5  |
| 1.2.1.   | Justificación o relevancia de la intervención..... | 5  |
| 1.2.2.   | Objetivos.....                                     | 7  |
| 1.2.2.1. | Objetivo general.....                              | 7  |
| 1.2.2.2. | Objetivos específicos.....                         | 7  |
| 1.3.     | Estrategia metodológica del diagnóstico.....       | 7  |
| 1.3.1.   | Tipo de investigación.....                         | 9  |
| 1.3.2.   | Técnicas.....                                      | 10 |
| 1.4.     | Localización.....                                  | 12 |
| 1.5.     | Beneficiarios.....                                 | 13 |

**CAPÍTULO II**  
**MARCO TEÓRICO Y CONCEPTUAL**

|        |                                 |    |
|--------|---------------------------------|----|
| 2.1.   | La Comunicación.....            | 14 |
| 2.1.1. | La Información.....             | 15 |
| 2.1.2. | Estrategia de comunicación..... | 16 |
| 2.1.3. | Comunicación popular.....       | 16 |
| 2.1.4. | Comunicación interpersonal..... | 17 |
| 2.1.5. | Comunicación corporativa.....   | 17 |
| 2.1.6. | Comunicación grupal.....        | 18 |
| 2.1.7. | Minimedio.....                  | 18 |
| 2.1.8. | Mensaje.....                    | 19 |

|   |    |
|---|----|
| 2.1.9. Medios audiovisuales.....                                  | 19 |
| 2.1.10. Medios Sonoros.....                                       | 20 |
| 2.2. La educación vial.....                                       | 20 |
| 2.2.1. Vía pública.....   | 20 |
| 2.2.2 Normas de circulación.....                                  | 21 |
| 2.2.3. Señalización.....  | 21 |
| 2.2.4. Accidente.....   | 21 |
| 2.2.5. Significado de peatón.....                                 | 22 |
| 2.2.6. Seguridad vial.....  | 22 |
| 2.2.7. Accidente de tránsito.....                                 | 23 |
| 2.2.8. Infracción de tránsito.....                                | 24 |
| 2.2.9. Elementos que intervienen en un accidente de tránsito..... | 25 |

### **CAPÍTULO III**

#### **MARCO REFERENCIAL**

|   |    |
|---|----|
| 3.1. La Ciudad de El Alto.....  | 26 |
| 3.1.1. Distrito 1.....  | 27 |
| 3.1.2. Demografía.....  | 30 |
| 3.1.3. Aspectos Sociales.....   | 31 |
| 3.2. Transporte Urbano.....   | 33 |
| 3.3. Objetivos de la Institución Unidad Urbana de Transporte del (GAMEA)..... | 34 |

### **CAPÍTULO IV**

#### **DIAGNÓSTICO**

|  |    |
|--|----|
| 4.1. Diagnóstico.....                  | 37 |
| 4.2. Conclusiones del diagnóstico..... | 44 |

## **CAPÍTULO V**

### **DESARROLLO DE LA PROPUESTA**

|  |    |
|--|----|
| 5.1. Administración del proyecto.....                              | 46 |
| 5.1.2. Diseño de la estrategia comunicacional.....                 | 48 |
| 5.2. Propuesta técnica.....  | 48 |
| 5.3. Selección de los medios de comunicacionales.....              | 50 |
| 5.4. Recursos humanos.....   | 56 |
| 5.5. Productos comunicacionales.....                               | 56 |
| 5.6. Presupuesto personal técnico.....                             | 57 |
| 5.7. Presupuesto para actividad comunicacional.....                | 57 |
| 5.8. Presupuesto general.....                                      | 58 |
| 5.9. Cronograma.....   | 58 |
| 5.10. Plan de distribución de materiales.....                      | 59 |
| 5.11. Plan de exposición de materiales.....                        | 60 |
| 5.12. Propuesta de validación de la estrategia comunicacional..... | 61 |
| 5.13. Conclusiones.....  | 67 |

### **BIBLIOGRAFÍA**

### **ANEXOS**

### **ÍNDICE DE CUADROS**

|   |    |
|---|----|
| Cuadro N° 1 Registro de accidentes 2014.....              | 4  |
| Cuadro N° 2 Crecimiento demográfico.....                  | 30 |
| Cuadro N° 3 Aspectos sociales.....                        | 32 |
| Cuadro N° 4 Secretaria Municipal de Movilidad Urbana..... | 36 |

## ÍNDICE DE TABLAS

|             |  |    |
|-------------|--|----|
| Tabla N° 1  | Revisión hemerográfica.....                    | 41 |
| Tabla N° 2  | Revisión documental.....                       | 43 |
| Tabla N° 3  | El video.....                                  | 51 |
| Tabla N° 4  | Feria educativa.....                           | 53 |
| Tabla N° 5  | Tríptico.....                                  | 54 |
| Tabla N° 6  | Radio bocina.....                              | 55 |
| Tabla N° 7  | Presupuesto de materiales.....                 | 56 |
| Tabla N° 8  | Presupuesto de personal técnico.....           | 57 |
| Tabla N° 9  | Presupuesto para actividad comunicacional..... | 57 |
| Tabla N° 10 | Presupuesto general.....                       | 58 |
| Tabla N° 11 | Cronograma.....                                | 58 |
| Tabla N° 12 | Técnica grupo focal.....                       | 64 |
| Tabla N° 13 | Grupo focal.....                               | 65 |

## INTRODUCCIÓN

Los problemas de tráfico vehicular y peatonal en la ciudad de El Alto, perjudican temporalmente a sus habitantes, aumentan el estrés, y deterioran las relaciones interpersonales entre los usuarios de la vía. La escasa información sobre normas viales e imprudencia, deja un lamentable saldo de muertos y heridos que representan interinamente una de las principales causas de mortalidad y morbilidad en la urbe alteña.

Para responder a esta problemática específica, se ha elaborado la siguiente propuesta: Estrategia de Comunicación para la Unidad Urbana de Transporte de la ciudad de El Alto, (GAMEA) en pro de prevenir los accidentes de tránsito atropello a peatón (Av. 6 de Marzo entre Calles 2 y 5).

El primer capítulo describe la situación de la problemática de los hechos de tránsito a nivel mundial, nacional, y la ciudad de El Alto así mismo se efectúa el planteamiento del problema, los objetivos, enfoque metodológico, y el tipo de investigación, finalmente la localización y sus beneficiarios.

El segundo capítulo contiene el desarrollo del marco teórico conceptual partiendo de una definición de comunicación hasta abordar el modelo comunicacional planteado como aspecto central para el desenvolvimiento del proyecto. De igual manera se trabajó la definición de los términos de educación vial.

En el tercer capítulo se desarrolla el marco referencial mencionando a la ciudad de El Alto, en el cual recabó información de los distritos en sus aspectos sociales y el transporte urbano de la urbe y, finalmente, el organigrama de la institución Unidad Urbana de Transporte (GAMEA) en las cuales se destaca la misión, visión y objetivos de la dirección reguladora del transporte.

En el cuarto capítulo se realiza la fase del diagnóstico en el cual se plantea la estrategia metodológica el cual presenta cuatro componentes la entrevista a personas clave, encuesta a mayores de 18 años que circulan por la Av. 6 de Marzo entre las calles 2 y 5, la revisión hemerográfica a periódicos de la urbe alteña y por ultimo la revisión documental al Organismo Operativo de Tránsito.

En el quinto capítulo se presenta la propuesta enfocado a prevenir los accidentes de tránsito (atropello a peatón) desde la estrategia comunicacional elaborando los mensajes adecuados acorde al cronograma y enmarcado en el presupuesto establecido, finalmente proponemos una dinámica para trabajar con un grupo focal (focusgroup) para establecer la eficacia de los mensajes comunicacionales elaborados.

# CAPÍTULO I

## SITUACIÓN PROBLEMÁTICA

### 1.1. ANTECEDENTES Y PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

#### 1.1.1. A nivel mundial,

Todos los años, según la Organización Mundial de la Salud, más de 1,2 millones de personas fallecen como consecuencia de accidentes en las vías de tránsito y otros 50 millones sufren traumatismos que afectan su salud de manera considerable a nivel mundial. Más del 90% de las muertes por accidente de tránsito se producen en los países de ingresos bajos y medios. Esto debido, a que existe poca información sobre normas de vialidad.

Los accidentes de tránsito ocasionan múltiples problemas. En primer lugar, esta la persona damnificada, y en segundo lugar está la familia que debe hacerse cargo de las consecuencias del incidente de tránsito. Por otro lado, se encuentra el conductor que debe cubrir los gastos médicos. También el Estado se ve afectado por este tipo de accidente porque debe destinar personal operativo de tránsito para atender estas eventualidades.

Históricamente muchas de las medidas establecidas para reducir las víctimas mortales y los traumatismos por accidentes de tránsito están orientadas a proteger a los ocupantes de los vehículos. No obstante cerca de la mitad de las personas que fallecen cada año por accidentes de tránsito en el mundo son peatones, motoristas, ciclistas y pasajeros del transporte público.

El mismo informe sobre la situación mundial de la seguridad vial presenta diversos hallazgos fundamentales. Por ejemplo los países de ingresos bajos y medios tienen

tasas más altas de letalidad por accidentes de tránsito (21,5 y 19,5 por 100, 000 habitantes, respectivamente) que los países de ingresos altos (10,3 por 100, 000) más del 90% de las víctimas mortales de los accidentes de tránsito que ocurren en el mundo corresponden a países de ingresos bajos y medios, que tan solo tienen el 48% de los vehículos del mundo (OMS, 2014).

### **En Bolivia.**

Según el Organismo Operativo de Tránsito mueren en promedio 1.326 personas al año, la falta de atención al cruzar una avenida, el exceso de velocidad, son las razones más frecuentes para la producción lamentables hechos de tránsito. Solo en un 2.5% existen razones mecánicas y otras causas mal definidas que podrían considerarse como hechos fortuitos; por lo que en más del 90% de los casos existe alguna responsabilidad y comportamiento humano (factores de riesgo) sobre el cual podrían dirigirse acciones de prevención.

Más de la mitad de los hechos denunciados y atendidos por la Policía Nacional, los accidentes ocurren en “cruce de calles” y “cruce de avenidas”, lo cual está indicando la naturaleza predominante urbana de este problema. O por lo menos es de lo que se tiene reporte. Lo más probable es que en las áreas rurales también existan hechos de tránsito pero estos no suelen ser registrados (Tránsito, 2011).

### **El Alto.**

La Unidad Operativa de Tránsito de la ciudad de El Alto registró 89 casos en el año 2014, sólo en la Av. 6 de Marzo.

La misma, cuenta con ocho carriles -cuatro de ida y cuatro de vuelta- lo cual la hace más vulnerable para infringir las normas de tránsito, tanto por peatones como

conductores de motorizados. Además se puede observar que en dicha avenida existe una escasa señalización de tránsito. Es por eso que muchos transportistas imprimen velocidades a más de 100km/hora, como también se observó a muchas personas, adultas y jóvenes infringiendo las normas de tránsito, es decir, pasar la avenida en luz verde, no usar los pasos de cebra, como tampoco las pasarelas y así día a día arriesgan sus vidas (Accidentes de Tránsito,2014).

Este problema se da a causa del desconocimiento de las reglas de tránsito y, especialmente, por la apatía de los peatones imprudentes que no usan las pasarelas o principalmente por la negligencia de los choferes que conducen en estado inconveniente y generan accidentes de tránsito.

Según los reportes del Organismo Operativo de Tránsito de la ciudad de El Alto los principales problemas que afectan la vida diaria en la Av. 6 de Marzo es la congestión vehicular y el caos peatonal, principalmente en las calles 2 y 5 donde se concentra la mayor parte de la población.

A esto se debe añadir que muchos vehículos de transporte periurbano se concentran en esta avenida, aunque estacionan en doble fila sus vehículos de manera transitoria, con el objetivo de recoger pasajeros.

Esto ocasiona congestión y caos en los peatones, debido a que de los cuatro carriles que tienen para ir, dos de ellos están ocupados por estos vehículos de transporte público.

El problema se agrava cuando se instala, los jueves y domingos, la feria de la 16 de Julio porque la afluencia de gente y de vehículos particulares sobrepasan los carriles, y los peatones no usan las pasarelas.

Como parte de la investigación y para la elaboración de una estrategia de comunicación orientada a prevenir los accidentes en la Av. 6 de Marzo se constató que no existe señalización, el pintado de las cebras y la ausencia de información acerca de como hacer el uso correcto de las vías. Además de la ausencia o poca presencia de personal de tránsito. Todo ello ocasiona que muchas personas sufran accidentes e incluso otras pierdan la vida.

El Organismo Operativo de Tránsito, el año 2014 registro accidentes y atropellos en toda la urbe en el siguiente cuadro. N° 1, pág. 13

## **DATOS DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO 2014**

**Cuadro N° 1**

| Detalle   | Total | Enero | Febrero | Marzo | Abril | Mayo | Junio |
|-----------|-------|-------|---------|-------|-------|------|-------|
| Atropello | 89    | 16    | 19      | 25    | 12    | 10   | 7     |
| Muerte    |       | 2     |         |       | 1     |      |       |

Fuente: Organismo Operativo de Tránsito ciudad de El Alto.

Como se puede observar en la mitad de gestión del 2014 los atropellos fueron un causante de muerte en algunos casos con discapacidades, la mayoría causado por peatones imprudentes.

De acuerdo con los reportes del Organismo Operativo de Tránsito la mayoría de los accidentes están relacionados con la imprudencia del conductor; el conducir con exceso

de velocidad, no acatar las normas viales, omitir señales de tránsito, imprudencia del peatón, entre otras cosas.

Por otra parte, la utilización de pasos peatonales (pasos de cebra) y de paradas de transporte público, por parte de peatones y pasajeros, solo es utilizado por 2 a 3 personas de cada 10, según reporte del Organismo Operativo de Tránsito de la ciudad de El Alto.

Se propone realizar una estrategia de comunicación para informar acerca de las normas de vialidad a los peatones y, así, prevenir los accidentes en una zona tan concurrida de la ciudad de El Alto.

## **1.2. IDENTIFICACIÓN DEL PROBLEMA:**

- El desconocimiento falta de información de las normas de vialidad, por parte de los peatones en la Av. 6 de Marzo de la ciudad de El Alto entre la calle 2 y 5, lo cual genera constantes accidentes de Tránsito.

### **1.2.1. JUSTIFICACIÓN O RELEVANCIA DE LA INTERVENCIÓN**

Principalmente el proyecto se realiza por que pretende informar las normas viales a los peatones, mediante la elaboración de mensajes comunicacionales, y se planteo resolver este problema a través de la Unidad Urbana de Transporte (GAMEA), el cual es competente operativamente, ya que las instituciones relacionadas al tráfico y transporte como ser la Unidad Operativa de Tránsito solo informan a los choferes la manera adecuada de conducir un vehículo.

El impacto que se espera del proyecto es que los transeúntes estén informados y tengan el auto cuidado en las vías que ayudé a las personas a como hacer el uso correcto en las diferentes calles avenidas intersecciones.

La necesidad de contar con información es de suma importancia en la población alteña, hace muchos años sufren accidentes de tránsito los cuales ocasiones severas lesiones o por ultimo la muerte.

Por otra parte, muchas de las víctimas de hechos de tránsito se encuentran en edad económicamente activa, lo cual también deriva en pérdidas económicas ya que por enfermedad o muerte tienen días de impedimento laboral y finalmente dejan a las familias sin sustento y en la orfandad. Todo ello, como se comprenderá empeora las condiciones de pobreza en nuestra sociedad.

Los resultados, esperados del proyecto es que el peatón transite con aptitud defensiva pensando que los conductores pueden cometer errores o no respetar las normas de tránsito que los mismos tengan prudencia al encontrarse en la avenida/calle.

En tal sentido, en la Av. 6 de Marzo calles 2 y 5, considerada una de las más transitadas de esa urbe, consideramos sumamente importante proporcionar información y conocimiento sobre seguridad vial a los transeúntes, tanto adultos como jóvenes, y evitar que se encuentren en situación de riesgo o muerte.

Los problemas de tráfico vehicular y peatonal de la ciudad de El Alto, a diario perjudican temporalmente a sus habitantes, aumenta el estrés, deterioran las relaciones interpersonales entre los usuarios de la vía y dejan un lamentable saldo de muertos que representan interinamente una de las principales causas de mortalidad y morbilidad nacional.

## **1.2.2. OBJETIVOS**

### **1.2.2.1 OBJETIVO GENERAL**

- Diseñar una estrategia de comunicación para la Unidad Urbana de Transporte (GAMEA), en pro de prevenir accidentes de tránsito en peatones entre calles 2 y 5 de la Av. 6 de Marzo de la ciudad de El Alto.

### **1.2.2.2. OBJETIVOS ESPECÍFICOS**

- Determinar, a través de un diagnóstico comunicacional, los mensajes que emite la Unidad Urbana de Transporte para prevenir los accidentes en peatones en la Av. 6 de Marzo.
- Establecer los mensajes y los medios de comunicación más efectivos para llegar a los peatones.
- Coordinar con los diferentes sindicatos de transporte público para actualización sobre normas viales.

## **1.3. ESTRATEGIA METODOLÓGICA DEL DIAGNÓSTICO**

Con la estrategia metodológica del diagnóstico buscamos saber que conocen como se informan sobre las normas viales los peatones en la avenida 6 de Marzo entre calles 2 y 5, recabaremos información de como y a través de que medios se informan, a la vez se entrevistara autoridades directores de la Unidad Urbana de Transporte como a la Unidad Operativa de Tránsito al igual buscaremos información documental de periódicos y partes de la dirección de tránsito en el cual utilizaremos la investigación mixta cualitativa/cuantitativa con el cual pretendemos recoger información valiosa.

Según Hernández Sampieri podemos reconocer tres tipos de investigación denominados enfoques: 1) Cuantitativo, 2) Cualitativo, 3) Mixto.

El primero se refiere a la investigación de tipo positivista que tiene un conjunto de características como ser 1) Mide fenómenos y 2) Utiliza estadística. Hace análisis de causa-efecto, además es secuencial, deductivo y generaliza resultados, asimismo tiene el control sobre los fenómenos estudiados.

En cambio, el enfoque cualitativo, esta caracterizado por: 1) Explorar los fenómenos en profundidad, 2) Los significados se extraen de los datos, además es inductivo, recurrente, no tiene secuencia lineal, analiza múltiples realidades subjetivas, tiene riqueza interpretativa y contextualiza el fenómeno (Sampieri, 2010, pág. 38).

En el caso de la investigación mixta es la integración sistemática de los métodos cuantitativo y cualitativo en un solo estudio con el fin de obtener una “fotografía” más completa del fenómeno. Por otro lado, hay quienes sostienen que es mejor conocer el objeto de estudio con los dos enfoques, ya que ambos aportarán con sus técnicas de recolección de datos y permitirán una mejor aproximación al mismo, al tiempo que ayudara a conocer y explicar de mejor manera la problemática.

El enfoque mixto pueden ser unidos de tal manera que las aproximaciones cuantitativa y cualitativa conserven sus estructuras y procedimientos originales(forma pura de los métodos mixtos), alternativamente estos métodos pueden ser adoptados, alterados o sintetizados para efectuar la investigación y lidiar con los costos del estudio (forma modificada de los métodos mixtos).

Se debe precisar que la metodología, en tanto disciplina científica que estudia a los métodos de investigación para conocerlos y proceder a seleccionarlos de acuerdo al objeto de estudio, permitirá plantear que el enfoque metodológico que prevalece en la

presente investigación como punto central la metodología mixta,(cualitativo-cuantitativo), para alcanzar resultados confiables al momento de realizar el diagnóstico comunicacional, siendo el principal el enfoque cuantitativo y el secundario el cualitativo.

A partir de este enfoque se ha establecido métodos y técnicas cuantitativas y cualitativas:

- El enfoque cuantitativo examina magnitudes, proporciones, es decir cuantifica aspectos de la realidad y relaciones sociales con el fin de hallar regularidades o leyes sociales, para validar los patrones de comportamiento.
- El enfoque cualitativo es para analizar la conducta humana desde el punto de vista del actor mediante la interpretación del lenguaje, experiencias, significados e interrelaciones.
- El enfoque mixto representa un conjunto. Es la integración sistemática del método cuantitativo - cualitativo en un solo estudio con el fin de obtener una fotografía más completa del fenómeno.

### **1.3.1. TIPO DE INVESTIGACIÓN**

El tipo de investigación es descriptiva y explicativa que busca especificar propiedades, características, perfiles importantes de personas, grupos comunidades o cualquier otro fenómeno que es sometido a un análisis (HERNANDEZ SAMPIERI, 2010, pág. 55).

Se plantea que uno de los principales objetivos de muchos estudios sociales científicos es describir situaciones o acontecimientos, eventos o fenómenos que busca detallar lo que investiga (BABBI, 2000, pág. 45).

La investigación descriptiva - explicativa aborda un fenómeno social desde la superficie, si no también explicar sin incidir en sus causas y complejidades, se limita a describir un hecho social.

Lo mencionado se adecua al propósito de la investigación relacionado a la estrategia de comunicación para prevenir los accidentes de tránsito en peatones en la Av. 6 de Marzo entre calles 2 y 5.

- La metodología cuantitativa y su aplicación en el proyecto serán la encuesta, revisión documental, revisión hemerográfica.
- La metodología cualitativa y su aplicación será la entrevista a profundidad dirigida a personas entendidas en el tema vial.

### **1.3.2. TÉCNICAS**

#### **ENCUESTA**

La encuesta es una técnica o método de recolección de información; se interroga de manera verbal o escrita a un grupo de personas utilizando un cuestionario prediseñado, estructurado que se da a los encuestados y que está diseñado para obtener información específica (MALHOTRA, 2004, pág. 115).

Para Tres Palacios son instrumentos de investigación descriptiva que precisan identificar a priori las preguntas a realizar (TRESPALACIOS G, 2005, pág. 96).

La aplicación en la investigación cuantitativa permite conocer el grado de conocimiento que tienen los peatones, que circulan entre las calles 2 y 5 de la Av. 6 de marzo, acerca de las normas de vialidad.

## **REVISIÓN DOCUMENTAL**

La investigación documental es una técnica que consiste en la selección y recopilación de información por medio de la lectura y crítica de documentos y materiales bibliográficos, se caracteriza por el empleo predominante de registros gráficos y sonoros como fuentes de información, registros en forma de manuscritos e impresos (BAENA, 1986, pág. 96).

Con la revisión documental recabaremos datos estadísticos del Organismo Operativo de Tránsito de El Alto, con la información pretendemos la observación complementaria.

## **REVISIÓN HEMEROGRÁFICA**

Esta disciplina se aboca a la descripción e historia del material periodístico, conocimiento y descripción de las publicaciones periódicas, catalogo o lista descriptiva y clasificada de las publicaciones periódicas (GONZALEZ, 2011, pág. 89).

Con la revisión hemerográfica recolectaremos datos cifras informes e investigaciones sobre hechos de tránsito producidos en la ciudad de El Alto, se revisará periódicos de circulación nacional, información delimitada a la Av. 6 de Marzo, con lo cual pretendemos evidenciar el problema de los accidentes de tránsito al peatón.

## **ENTREVISTA**

La entrevista es dirigida al informante clave; implica entrevistar a profesionales, especialistas relacionados de forma directa con la investigación sobre todo a personas que tienen homogeneidad de conocimientos, antecedentes o experiencias brindando información relevante (GALINDO, 1998, pág. 77).

La entrevista, desde el punto de vista del método, es una forma específica de interacción social que tiene por objeto recolectar datos para una investigación, el investigador formula preguntas a las personas capaces de aportarle datos de interés, estableciendo un

dialogo peculiar asimétrico, donde una de las partes busca recoger informaciones y la otra es la fuente de las informaciones (SABINO, 1992, pág. 93).

Esta técnica de conversación directa es para obtener datos de una población no homogénea y así entrevistar con diálogo preparado, diseñado y organizado el cual se aplicará a personas clave (Director de Tránsito, Director de Movilidad Urbana GAMEA), se pretende saber la información valiosa de personas entendidas en el tema de seguridad vial.

#### 1.4. LOCALIZACIÓN

La investigación se desarrollara en la ciudad de El Alto, específicamente en la avenida 6 Marzo entre las calles 2 y 5.

Una de las avenidas más transitadas tanto por ciudadanos como por transportistas en la ciudad de El Alto; la misma une La Ceja con Senkata, Viacha y Villa Adela, entre otros. Mapa Av. 6 de Marzo.



Fuente: Google maps

## **1.5. BENEFICIARIOS**

- Los beneficiarios directos son: Unidad Urbana de Transporte de La ciudad de El Alto (GAMEA), y los transeúntes y transportistas que se desplazan cotidianamente en la avenida 6 de Marzo en la ciudad de El Alto.
- Los beneficiarios indirectos son: las instituciones relacionadas con la temática de la vialidad, como ser el Organismo Operativo de Tránsito.

## CAPÍTULO II

### MARCO TEÓRICO

El marco teórico es integrar el tema de la investigación con las teorías y/o enfoques teóricos, estudios y antecedentes en general que se refieren al problema de investigación, amplía la descripción del problema, integra la teoría con la investigación y sus relaciones mutuas.

#### 2.1. LA COMUNICACIÓN

Destacar que “El latín ha conservado el significado de un término griego (de *Koinnonía*) que significa a la vez COMUNICACIÓN y COMUNIDAD... Ello indica a nivel etimológico la estrecha relación entre *‘comunicarse’* y *‘estar en comunidad’*... Se *‘está en comunidad’* porque *‘se pone algo en común’* a través de la comunicación” (PASCUALI, 1980, pág. 44).

Por tanto, la comunicación es un proceso de socialización de saberes, en una interacción, a través de mensajes significativos puestos en común. Porque el hecho comunicativo se basa esencialmente en el uso de enunciados que tengan significados comunes entre el que dice y el que escucha, para que se produzca la comprensión.

Mario Kaplún también indica acerca de su significado que la “Comunicación deriva de la raíz latina COMMUNIS: poner en común algo con otro. Es la misma raíz de comunidad, de comunión; expresa algo que se comparte: que se tiene o se tiene en común”.

La comunicación está en la convivencia del ser social en comunidad, en esa interrelación social a través del diálogo, porque, el emisor es a la vez perceptor y viceversa, con la capacidad de escuchar y decir, comunicar, intercambiando,

compartiendo, reflexionando sobre sus: experiencias, conocimientos, sentimientos y dudas.

El proceso de comunicación, usando una misma lengua, es uno de los factores que permite comprender y expresar mejor, según el nivel de desarrollo cognitivo del ser social, en particular en el desarrollo del lenguaje.

Hay interacción comunicativa cuando el comunicador, dice el mensaje al perceptor tomando en cuenta sus saberes individuales y sociales, además situándose en el lugar del perceptor, desde sus habilidades, potencialidades, y necesidades, es decir, desde su vivencia del otro durante el proceso de la comunicación (KAPLUN, 1985, pág. 64).

### **2.1.1. LA INFORMACIÓN**

Es un conjunto de datos con un significado, que reduce la incertidumbre o que aumenta el conocimiento de algo, la información es un mensaje con significado en un determinado contexto. Disponible para uso inmediato y que proporciona orientación a las acciones por el hecho de reducir el margen de incertidumbre con respecto a nuestras decisiones (CHIAVETANO, 2006).

La información es la diversidad de características que posee cada objeto, así como el proceso y el conocimiento que dicha diversidad genera. En términos generales, se entiende que la información es la acción y efecto de dar a conocer o permitir que se conozca algo. Con lo cual se tiende a diluir la relación antagónica entre información y comunicación, desde este punto de vista, la información es una realidad y un concepto mucho más amplio de lo que se suponía, por que se puede informar mediante signos mediante simples señales naturales. Esto nos pone ante la evidencia de dos tipos de información: la comunicación propia de los seres humanos, para compartir conocimientos

a través de signos y la transmisión común a los seres vivientes, cuando proporcionan datos de su aspecto físico y de sus estados emotivos a través de señales (Rojas, 1998).

### **2.1.2. ESTRATEGIA DE COMUNICACIÓN**

La estrategia de comunicación es el conjunto de decisiones y prioridades basadas en el análisis y el diagnóstico que definen tanto la tarea como el modo de cumplirla por parte de las herramientas de comunicación disponibles. La estrategia de comunicación es a la vez una decisión, una intención y una estratagema. Prioriza objetivos y valora la información disponible tanto sobre el contenido o entidad objeto de comunicación, así como establece decisiones tanto en materia de contenidos como en la utilización de canales o herramientas de comunicación. La estrategia es una serie de acciones programadas y planificadas que se implementan a partir de ciertos intereses y necesidades, en un espacio de interacción humana, en una gran variedad de tiempos.

La estrategia lleva un principio de orden, de selección, de intervención sobre una situación establecida (MONERRIS, 2006).

### **2.1.3. COMUNICACIÓN POPULAR Y/O ALTERNATIVA**

La comunicación popular, alternativa, es el proceso de interacción que se da dentro de un grupo de seres humanos, con el propósito de recuperar sus significados, de su memoria histórica, de su vida cotidiana y de su experiencia humana de la realidad; para estructurar estos significados como guías de acción vital, con la participación popular y la capacitación para elaborar, controlar, conducir, ejecutar y evaluar su propio proyecto; que dan lugar a diversos niveles, formas y técnicas de la comunicación popular, alternativa y participativa, a la vez es aquel partiendo de la cultura y necesidades de los grupos, transforma las características de la comunicación dominante; donde emisores y receptores intercambian continuamente sus posiciones; aquella que esta definida

prioritariamente para la participación de todos los sujetos que en ella intervienen, sobre todo aquellos a los que más directamente les atañe el proceso en el que están incluidos (Merino Ultreras, 1998).

#### **2.1.4. COMUNICACIÓN INTERPERSONAL**

La comunicación interpersonal ocurre entre personas, uno a uno, o uno a varios. Cuando una persona expresa a otra sus ideas por medio de un lenguaje, y aquella responde de alguna forma, sucede la comunicación interpersonal, pues basta una señal o un gesto para comunicar algo.

Es el proceso que ocurre entre una fuente – emisor y un receptor que están enviando y recibiendo mensajes en una transacción continua. Es el hecho de hablar cara a cara, en un nivel de interacción persona a persona (NANCY, 2012).

#### **2.1.5. COMUNICACIÓN CORPORATIVA**

Se compone de varios elementos internos y externos que sabiéndolos combinar y desarrollar forman la base de la proyección de la imagen de una institución o empresa, tiene que ser dinámica, planificada y concreta, constituyéndose en una herramienta de dirección u orientación, basada en una retroalimentación (GARCIA, 2005).

La comunicación corporativa es el conjunto de mensajes de una institución (empresa, fundación, universidad, ONG, etc.) proyecta a un público determinado a fin de dar a conocer su misión y visión, y lograr establecer una empatía entre ambos, la misma tiene que ser dinámica, planificada y concreta, constituyéndose en una herramienta de dirección u orientación sinérgica, basada en una retroalimentación constante. Toda comunicación responde prioritariamente a seis preguntas: Quién, Qué, Cuándo, Dónde, Cómo, y Por Qué.

En la comunicación corporativa, la percepción que tengan los públicos uno de los aspectos más importantes, ya que de ello depende la comprensión y la aptitud que tomarán, lo cual repercutirá en la respuesta al mensaje y la forma de retroalimentación que generará (Fernández, 2005).

### **2.1.6. COMUNICACIÓN GRUPAL**

La comunicación grupal es la que ocurre cuando un conjunto de personas conforman una unidad prácticamente identificable y realizan transacciones de mensajes para la interacción convivencia y desarrollo del grupo en busca del cumplimiento de sus metas, es un fenómeno de carácter social que comprende todos los actos mediante los cuales seres vivos se comunican con sus semejantes para transmitir o intercambiar información lo cual significa poner en común e implica compartir, la comunicación en un grupo comprende la transmisión de ideas con el fin de lograr un cambio duradero en la conducta de los demás, tomando en cuenta que el proceso psicológico ayuda a conseguir lo que se desea, comunicarse es lo esencial para el hombre por la obligación que tiene de formar parte de determinados grupos sociales, los elementos son la fuente de transmisión, el mensaje y la utilización de un mismo código, los vehículos de transmisión, canales de comunicación, instrumento de percepción, el destinatario, para aplicar las técnicas grupales se requiere conocer algunos aspectos: los objetivos, la madurez y entrenamiento del grupo, el tamaño del grupo, el ambiente físico, las características de los miembros y la capacitación del docente (Molina Saucedo, 2009).

### **2.1.7. MINIMEDIOS**

Los minimedios impresos son un tipo de soporte comunicacional utilizados como herramientas básicas de la comunicación, actuando como un soporte fundamental para las acciones planificadas por proyectos de desarrollo, siendo sus principales elementos el texto y la imagen, es bastante útil para comunidades con un buen nivel de lectura y

escritura, aunque dependiendo la fuerza que se de en las imágenes, también podrían llegar a ser muy útil con otros grupos sociales de bajo nivel de lectura, la función que puede llegar a tener varia según el objetivo con el que se trabaja pueden ser de motivación de un publico, apoyo a la capacitación, referencia o información y también de estudio y según el público y el tipo de material a realizarse, es importante tomar en cuenta cómo se transmitirá el mensaje, y eso va muy ligado al tipo de lenguaje que se utilizara (por ejemplo: técnico , coloquial, periodístico) (Samantha, 2012).

### **2.1.8. MENSAJE**

El mensaje es el elemento fundamental de la comunicación, un mensaje es aquello que se transmite a través de algún medio.

El análisis de la comunicación es complejo, ya que intervienen varios elementos: receptor, canal, código, contexto y mensaje. Cada uno de estos elementos tiene sus peculiaridades, funciones y variables. El contenido puede tener formas diversas (oral, escrito, a través de imágenes).

La finalidad de un mensaje es dar a conocer algo, la forma y el fondo del mismo son factores determinantes, por lo que se emplean unas palabras u otras, con un planteamiento u otro en función de la intención que tenga el emisor. En este sentido, adaptar el tipo de mensaje al contexto es probablemente la clave para lograr el objetivo en comunicación (ESAMOYA, 2008).

### **2.1.9. MEDIOS AUDIOVISUALES**

La comunicación visual a través de un medio visual se describe como la transmisión de ideas e información en formas que se pueden percibir total o parcialmente con la vista, hace referencia al conjunto de elementos gramaticales y sintácticos que operan en

cualquier imagen visual de igual manera puede definirse como un sistema de comunicación que utiliza las imágenes como medio de expresión, es decir, transmite mensajes visuales (Justo, 1996).

#### **2.1.10. MEDIOS SONOROS**

Son medios, masivos y alternativos, que emplean el sonido para transmitir mensajes, su utilización depende del tiempo y no del espacio. En este grupo se puede distinguir a la radio, los discos, los megáfonos y los altoparlantes. En el altavoz (radio bocina) es un traductor electroacústica utilizado para la reproducción de sonido. Uno o varios altavoces pueden formar una pantalla acústica el cual se trasmite mediante ondas sonoras en este caso a través del aire, el oído capta estas ondas y las transforma en impulsos nerviosos que llegan al cerebro y se transforman en señales que se identifica con cosas (es.m.wikipedia.org, 2013).

**Los conceptos que se utilizan dentro el Código de Tránsito son:**

### **2.2. LA EDUCACIÓN VIAL**

Es el aprendizaje de conocimientos, hábitos y actitudes en relación con las reglas, normas y señales que regulan la circulación de vehículos y personas por las calzadas y aceras, que permitan a los ciudadanos dar una respuesta adecuada (segura fluida), en las distintas situaciones de tráfico en las que se puedan ver inmersos, ya sea como peatón, pasajero o conductor (Educación Vial, 2006).

#### **2.2.1 VÍA PÚBLICA**

Vía pública es cualquier espacio de dominio común por donde transitan los peatones o circulan los vehículos, se rigen por la normativa internacional, nacional y local en su

construcción, denominación, uso y limitaciones; con el objetivo de preservar unos derechos esenciales a la vida, a la salud, a la libertad, a la prosperidad, a transitar, etc. A diferencia de las vías privadas, que regulan sus dueños, tanto en sus características como accesibilidad (Código de Tránsito y Reglamento, 2008).

### **2.2.2. NORMAS DE CIRCULACIÓN**

Son un conjunto de reglas que nos permite el conocimiento de las disposiciones legales, mismas que establecen los derechos y las obligaciones de los peatones, pasajeros y conductores, destinadas a crear un adecuado comportamiento como usuarios de las vías (Lexivox, 1973).

### **2.2.3. SEÑALIZACIÓN**

La señalización es un conjunto de dispositivos, símbolos, marcas, figuras y palabras pintadas que tienen por objeto transmitir el mensaje necesario y oportuno a los usuarios de las vías, a fin de prevenir hechos de tránsito (Codigo de Tránsito, 2013).

### **2.2.4. ACCIDENTE**

Se denomina accidente (del latín “accidens” que significa suceder y “cadere”, caerse) a aquel acontecimiento eventual, que muchas veces ocasiona algún daño, o que al menos altera la normalidad de los hechos. Los accidentes suceden en forma inesperada, y tienen que tener una conexión casual con el hecho imprevisto que lo motiva. Por ejemplo un peatón cruza la calle sin tomar previsiones y es atropellado (Codigo de Tránsito, 2013).

### **2.2.5. SIGNIFICADO DE PEATÓN**

Palabra que proviene del francés piéton y refiere a la persona que camina a pie por espacios públicos. Hasta el siglo pasado, los peatones hacían uso de las calles libremente. Luego, con la aparición del automóvil, tuvieron que adoptarse medidas de tránsito y circulación para que ambas formas de traslado pudieran organizarse y complementarse.

La planificación urbana, a partir del año 1993, a través de la Carta de Atenas, se ubicó a los peatones hacia los bordes de la vía, para que los automóviles pudieran transitar con mayor velocidad. De esta forma se evitaron los posibles accidentes que pudieran ocurrir por la interacción de ambos (Definición y Significado de Peaton, 2015).

### **2.2.6. SEGURIDAD VIAL**

La Estrategia Nacional de Educación Vial en Bolivia define como Seguridad Vial a las acciones que pueden realizarse para asegurar la prevención de accidentes de tránsito y para evitar que produzcan lesiones o muerte a las personas y pérdidas económicas (Fornier, 2011).

En el marco de esta definición y otras referidas sobre Seguridad Vial a nivel internacional, a fin de describir mejor de lo que se trata, se puede ampliar su significado de la siguiente manera:

“La seguridad vial es un derecho y bien común de toda la población, dirigida a lograr la correcta armonización del elemento humano, vehículo y vía. Esto implica la aplicación de un conjunto de acciones y mecanismos destinados a controlar los factores de riesgo relacionados con los accidentes de tránsito; así como, el conocimiento y cumplimiento de las leyes y reglamentos establecidos; a fin de prevenir posibles accidentes de tránsito o la severidad de los mismos”.

Tres factores principales influyen en la ocurrencia de accidentes de tránsito: el humano, el vehículo, y la infraestructura y su entorno. Es fácil evidenciar que el factor humano incide en una gran parte de los accidentes de tránsito.

El ser humano comete errores, el ser humano es imprudente, pero surge la pregunta: ¿se debería pagar ese error con la muerte? La respuesta contundente: ¡No!

“Por Seguridad Vial se entiende como el conjunto de acciones y mecanismos que garantizan el buen funcionamiento de la circulación del tránsito, mediante la utilización de conocimientos (leyes, reglamento y disposiciones) y normas de conducta, bien sea como Peatón, Pasajero o Conductor, a fin de usar correctamente la vía pública previniendo los accidentes de tránsito (Seguridad vial, 2013).

### **2.2.7. ACCIDENTE DE TRÁNSITO**

Es todo suceso eventual y fortuito producido como consecuencia o con ocasión del tránsito, en el que intervienen al menos un vehículo, gobernado o no, y como resultado del mismo se producen muertes, lesiones en las personas y/o daños en las cosas.

Los accidentes de tránsito no son producidos, en general, con la intención de ocasionar un daño (DOLO), sino que representan una eventualidad en que no existe la voluntad de ocasionarlo; pero si, en el grado de culpabilidad suficiente y necesario para incluirlos dentro del marco de los delitos, específicamente mencionado en el código penal como CULPA. Centro de Investigación y Capacitación en seguridad Vial (Centro de investigación., 2012).

Conlleva una acción normalmente negligente o imprudente, ya sea del conductor del vehículo, de uno de los pasajeros, del mismo o de uno de los peatones de la vía, si bien,

también cabe que el mismo se produzca como consecuencia de fallas en el vehículo u otras causas imprevistas.<sup>1</sup>

Art. 160 Código de Tránsito:

“(Responsabilidad). La determinación de la responsabilidad tiene por objeto el resarcimiento de los daños civiles y el cumplimiento de la sanción conforme a ley”.

(Humano, vehículo y equipo, vía y entorno) en un accidente de tránsito, cumplan con las normas y recomendaciones de seguridad establecidas en la legislación vigente.

Para efectos del presente plan y de acuerdo a la terminología utilizada en nuestra legislación utilizaremos el concepto de accidente e infracción de tránsito. Cabe mencionar que de acuerdo a legislación comparada internacional en varios países se utiliza el término de hecho de tránsito o siniestro vial.

#### **2.2.8. INFRACCIÓN DE TRÁNSITO.**

Son las acciones u omisiones que pudiendo ser previstas no fueron pretendidas por el elemento humano, se verifican por negligencia, imprudencia, impericia o inobservancia de las leyes, reglamentos, y de órdenes legítimas de las autoridades y policía de tránsito.

Art. 139 Código de Tránsito:

“Infracción llamada también transgresión o contravención, es el quebrantamiento de una o más reglas de tránsito”.

Una infracción de tránsito puede llevar a la producción de un accidente de tránsito y ser por ende causa de lesión a personas y/o daños en las cosas.

### 2.2.9. ELEMENTOS QUE INTERVIENEN EN UN ACCIDENTE DE TRÁNSITO

Intervienen tres elementos (Ley N° 3988. Código de Tránsito de Bolivia, Art. 4, 12, 65, 75 y 84):

- **EL ELEMENTO HUMANO** puede cumplir cinco roles:
  - **Peatón:** Es la persona que se encuentra a pie en la vía pública.
  - **Pasajero:** Es la persona que utiliza un vehículo para trasladarse de un lugar a otro, por un tiempo determinado, con o sin remuneración (excepto el conductor y sus auxiliares).
  - **Conductor:** Es la persona que conduce o tiene el control de un vehículo, para lo cual debe contar con la respectiva Licencia de Conducir o Autorización.
  - **Auxiliar o tripulante:** Son Auxiliares, los que sin conducir el vehículo, cooperan al conductor en las diferentes labores del transporte.
  - **Polizón:** Persona que irregularmente y sin consentimiento aborda el vehículo.
  
- **EL VEHÍCULO**

El vehículo es todo medio de transporte que sirve para trasladar, de un lugar a otro, a personas, semovientes o cosas. Los vehículos pueden ser clasificados en cuatro grupos terrestres, aéreos, marítimos y espaciales, como sus nombres indican lo distingue el medio por el cual se desplazan (SOBRE CONCEPTOS, 2012).

### **CAPÍTULO III**

#### **MARCO REFERENCIAL**

##### **3.1 LA CIUDAD DE EL ALTO**

La ciudad de El Alto está ubicada al oeste de la ciudad de La Paz a una distancia de 13 kilómetros y ocupa, en la meseta altiplánica, una extensión aproximada de 5.100 hectáreas. Logra constituirse en un importante nexo de comunicación con la ciudad de La Paz, así como el resto de las ciudades y con los corredores bioceánicos.

El Alto se encuentra a una altitud de 4070 msnm lo que hace la primera ciudad más alta del mundo, con más de un millón de habitantes. En la ciudad se encuentra el aeropuerto internacional El Alto y el Comando de la Fuerza Aérea Boliviana, asimismo posee una gran actividad comercial minorista.

En la ciudad existen 5600 pequeñas y medianas empresas, fábricas y plantas de procesamiento de hidrocarburos, es el lugar de exportación de los recursos minerales del país y materia prima procesada. También es sede de la Universidad Pública de El Alto (UPEA) y cuenta con una orquesta sinfónica además de museos y otras instituciones culturales menores.

Con tres décadas de existencia, es una de las ciudades más jóvenes de Bolivia con entidad política relativamente independiente, El Alto ha sido y es el lugar de asentamiento para inmigrantes de otras localidades de Bolivia, en especial recién llegados de las aéreas rurales. La mayoría provienen de los departamentos de La Paz, Oruro y Potosí. La relación comercial y la afinidad cultural con el Perú lo convirtieron en una ciudad receptora de inmigración desde este país en las últimas décadas (GAMEA, 2011).

### **3.1.1 DISTRITO 1**

El Distrito N° 1 de la ciudad de El Alto tiene una superficie de 10 km<sup>2</sup>. (Plan de Ordenamiento urbano y Territorial del GAMEA), su entorno está definido por la avenida 6 de Marzo, en dirección norte-sur y la avenida de Circunvalación que marca el límite geográfico con la hoyada paceña. En su interior y también en dirección norte-sur se extienden las avenidas Tiwanaku a partir del vértice norte y Antofagasta, en cuyo recorrido se forma la Plaza Azurduy de Padilla. La plaza Carlos Palenque frente al célebre Faro Murillo da inicio a la Av. 9 de Abril (luego Cívica y Arica). Algunos importantes centros de encuentro vecinal son la Plaza Cívica frente al antiguo edificio municipal, conocido desde febrero del 2003 como la “Alcaldía Quemada”, la plaza triangular, la plaza del lustrabotas, plaza Sebastián Pagador, plaza del Policía, plaza Pio X, plaza Illimani, plaza 14 de Septiembre y otras menores.

Las urbanizaciones son:

Bolívar "A"; ubicada sobre el margen izquierdo de la Av. 6 de Marzo en dirección al Aeropuerto. Junto con Bolívar B, C y D, ocupa terrenos que pertenecieron a la hacienda Charapaqui de Julio Téllez Reyes y luego de la Reforma Agraria los comunarios y "colonos de hacienda". Es una zona de intensa actividad comercial por la proximidad a la improvisada "terminal" de buses alteña, el aeropuerto y varias agencias financieras.

Villa 12 de Octubre: centro de la Administración Pública y Política de la ciudad, allí se encuentra parte del (GAMEA), Policía, Banca, las sedes de la FEJUVE, COR, Gremiales y FEDEPAF. Como consecuencia del significado movimiento económico generado en el distrito, hay una alta ocupación de alojamientos, locales de comida y diversión.

Villa Dolores es la primera urbanización de El Alto, fundada en septiembre de 1942; se llama así en referencia a la madre de Julio Téllez Reyes, propietario de la hacienda Charapaqui, sobre cuyos terrenos se trazó la urbanización.

Ciudad Satélite: emprendimiento del Consejo Nacional de Vivienda que en abril de 1966 hizo la entrega de las primeras viviendas adjudicadas. La zona cuenta con todos los servicios de infraestructura, incluyendo pavimento en la totalidad de sus vías.

Villa Exaltación: Ubicada a manera de mirador sobre la zona de Achocalla y con vista incomparable hacia el Illimani. Se creó en mayo de 1979.

Villa Tejada, producto de la urbanización de tierras dotadas por la Ley de Reforma Agraria de 1953 a los comunarios de la hacienda que perteneció a Vicente Tejada. Se divide en Tejada Rectangular, creada en 1963, y las posteriores Tejada Alpacoma (zona 'Antenas'), Tejada Triangular y Bajo Tejada.

Otras urbanizaciones: Arco Iris, Bolívar YKK, Rosas Pampa, Santa Rosa, Santiago I, y según Fernández (2001) los primeros asentamientos en la ciudad El Alto se iniciaron durante la Guerra del Chaco, aunque sólo se comenzó a poblar a partir de la construcción de la Av. Naciones Unidas. Posteriores asentamientos se realizaron en las zonas de Alto Lima y Faro Murillo, lugares recorridos cotidianamente por los campesinos en su trayecto hacia Tambo Pata, detrás del Cementerio General de La Paz, donde comercializaban sus productos. Concluida la Guerra del Chaco, algunos excombatientes fueron los primeros en ocupar la Ceja de El Alto. En los inicios de la urbanización de El Alto sobresalió la zona 16 de Julio, sitio donde los ferrocarriles se aprovisionaban de agua, razón por la que los primeros habitantes de este sector fueron los encargados de cambiar la dirección de las rieles”.

De acuerdo al Plan de Desarrollo Municipal de El Alto (2007-2011) se señala que después de la Guerra del Chaco, en el periodo de los 40 a los 50, se registra el mayor crecimiento poblacional del área urbana de la ciudad de La Paz, que duplica a la registrada en el año 1928; este incremento poblacional genera la construcción hasta las laderas y paso a paso la mancha urbana llega a la Ceja, inicio de lo que será El Alto. Por aquella época pre revolucionaria, el Alto era propiedad de hacendados en su mayor parte: Julio Téllez, quien fundó la urbanización de Villa Dolores (el nombre de su esposa), la fecha de creación 14 de Septiembre de 1942, siempre como parte del radio urbano de La Paz: allí empezó la historia de las más de quinientas urbanizaciones, que hoy conforman la ciudad de El Alto. Los nombres Adrián Castillo, Charapaqui, AllpaqUma, Achupalla, Yunkuyo, Qallpani, Ingenio, Alto Lima, Rio Seco, etc. Son algunos de los nombres que van consolidando el espacio urbano de El Alto (Fernandez, 2005).

La dinámica social y lucha de reivindicación de la población de la Ciudad El Alto conllevó a que la Ley de 6 de Marzo de 1985 se crease la Cuarta Sección de la Provincia Murillo, con su capital El Alto de La Paz, del departamento de La Paz. Y el 26 de septiembre de 1988, la Ley 1014 eleva a El Alto a rango de ciudad.

La Ley 1014 al elevar a rango de ciudad a El alto, establece también la administración de la Honorable Alcaldía Municipal con una estructura similar a las alcaldías de las ciudades capitales de departamento. También se consolida la Alcaldía, y la Junta Municipal pasa a constituirse en Concejo Municipal con 13 concejales que luego, con la reforma de la Ley Orgánica de Municipalidades, se reducen a 11 concejales hasta actualidad.

### 3.1.2. DEMOGRAFÍA

En cuanto al municipio de El Alto, las referencias de la situación del crecimiento poblacional, desde 1938 al 2010, procede más a la siguiente descripción, considerando el cuadro N° 2, pág. 40

**Cuadro N° 2**  
**Crecimiento Demográfico**

| <b>Año</b> | <b>Población Total</b> |
|------------|------------------------|
| 1938       | 25                     |
| 1950       | 11.000                 |
| 1960       | 30.000                 |
| 1964       | 45.000                 |
| 1976       | 95.000                 |
| 1988       | 307.407                |
| 1992       | 405.942                |
| 2001       | 649.958                |
| 2007       | 864.575                |
| 2010       | 1'043.316              |

Fuente: Fernández, Johnny con base en INE, Censo y PDM El Alto 2005-2011.

La ciudad de El Alto, hace 60 años tenía solamente 11.000 habitantes pero actualmente se constituye en la tercera ciudad por su crecimiento acelerado poblacional de Bolivia.

El Alto representa, en la actualidad, uno de los centros urbanos más poblados y lastimosamente el que más porcentaje de pobres urbanos registra, sin embargo representa una de las ciudades más importantes por su ubicación y vinculación estratégica que integra las ciudades más importantes de Bolivia, así como por su

cercanía y directa vinculación con la red fundamental de transporte terrestre del país: junto con la ciudad de La Paz conforman el “eje articulador” o “nodo central” de la cadena de exportaciones. Lo que convierte a estas urbes en el núcleo más importante de actividad económica y gestión dentro del país, estas características deben ser tomadas en cuenta y fortalecidas al momento de planificar el destino de esta ciudad que indudablemente seguirá consolidándose como unas de las urbes estratégicas dentro del sistema nacional.

Por el crecimiento acelerado poblacional se expande la urbe alteña y genera mayores necesidades y demandas: Las Villas y los barrios crecen día a día, mayormente por efectos de la migración. Las precarias condiciones de vida genera la organización llamada vecinal, por medio del representante buscan satisfacer las necesidades que atinge tanto a la individual y barrial, pero no resuelven de fondo el problema, y año que pasa sus problemas se multiplican (QUEZADA, 2013).

### **3.1.3. ASPECTOS SOCIALES**

Se señala el contexto o aspecto social alteño, de lo que está viviendo esta ciudad, cuando El Alto aparece en las listas con mayores problemas que las otras ciudades capitales en cuanto al acceso a los servicios básicos como educación, salud, agua potable, alcantarillado vivienda, y además los ciudadanos se encuentran en situación de pobreza, marginalidad, y desnutrición a los niños, asimismo muchos jóvenes no pierden la esperanza sin tener claras soluciones pertinentes en fuentes de trabajo. En la situación que se encuentra la población es preocupante, por otro lado emana la delincuencia fuertemente en la urbe alteña que contribuye a la inseguridad ciudadana.

Teófilo Choque señala “en particular, hay tres aspectos que perduran en el contexto social alteño y pueden ser útiles: a) la naturaleza y el alcance de las creencias y prácticas

comunitarias: b) apego a sus organizaciones locales y c) una relativa homogeneidad de procedencia étnica (Choque.T, 2011).

Según el Censo Nacional de Población de Vivienda (2012) la población del Municipio de El Alto se caracteriza por sus altos índices de pobreza y marginalidad; el 66.9% registra el problema de la pobreza, que se relaciona con la discriminación, olvido, y la distribución desigual de recursos.

Acceso por distrito a vivienda adecuada, servicios básicos y energía eléctrica en el cuadro N° 3, pág. 42.

**Cuadro N° 3**  
**Acceso por distrito a vivienda adecuada**

| <b>LUGAR</b>          | <b>Número<br/>Vivienda</b> | <b>Energía<br/>Eléctrica</b> | <b>Sanitario</b> | <b>Agua<br/>Potable</b> | <b>Pared<br/>Ladrillo</b> | <b>Piso<br/>Mad/Alf</b> | <b>Vivienda<br/>Adecuada</b> |
|-----------------------|----------------------------|------------------------------|------------------|-------------------------|---------------------------|-------------------------|------------------------------|
| <b>El Alto</b>        | 165.320                    | 85.20                        | 63.34            | 34.92                   | 22.33                     | 18.24                   | 44.81                        |
| <b>Distrito 1</b>     | 24.329                     | 93.38                        | 85.50            | 54.97                   | 37.59                     | 35.38                   | 61.36                        |
| <b>Distrito 2</b>     | 18.298                     | 90.70                        | 79.66            | 32.94                   | 28.09                     | 19.49                   | 50.18                        |
| <b>Distrito 3</b>     | 33.062                     | 89.60                        | 71.73            | 32.26                   | 20.66                     | 17.88                   | 46.43                        |
| <b>Distrito 4</b>     | 22.812                     | 87.59                        | 56.70            | 37.73                   | 22.33                     | 16.71                   | 44.21                        |
| <b>Distrito 5</b>     | 23.137                     | 82.83                        | 41.48            | 28.08                   | 12.42                     | 10.51                   | 35.07                        |
| <b>Distrito 6</b>     | 24.792                     | 91.32                        | 78.10            | 39.67                   | 23.85                     | 20.15                   | 50.62                        |
| <b>Distrito 7</b>     | 5.479                      | 45.77                        | 8.65             | 13.45                   | 6.35                      | 4.36                    | 15.72                        |
| <b>Distrito 8</b>     | 8.829                      | 57.19                        | 24.54            | 15.47                   | 8.88                      | 3.66                    | 21.95                        |
| <b>Zona<br/>Rural</b> | 4.582                      | 56.22                        | 23.81            | 13.51                   | 17.31                     | 5.74                    | 23.32                        |

Fuente: Durán, Jaime– CODEPO

### **3.2. TRANSPORTE URBANO.**

Uno de los principales problemas a resolver, debido al crecimiento desordenado del parque automotor y la falta de calidad y regularidad peatonal en cual genera problemas de embotellamiento en ciertos sectores de la ciudad como la Ceja (Razon, Transporte Urbano, 2014).

En lo referente al transporte urbano se cuenta con diferentes servicios, siendo el más utilizado el minibús por el acceso que tiene a diferentes barrios.

- **Minibuses y micros**

Se estima que la flota vehicular compuesta por estos automóviles es de 17.572 unidades. Dato obtenido por el Organismo Operativo de Tránsito de la ciudad de El Alto

- **Wayna Bus**

Wayna Bus o también llamado (ex – Bus Sariri) es el transporte masivo encarado por el (GAMEA) para resolver el serio problema de acceso al transporte de parte de los habitantes de esta ciudad.

- **Ekusito**

También el (GAMEA) creó a Ekusito, un personaje que recrea al Kusillo andino, para impartir educación urbana; 17 reguladores reemplazaran a las cebras y estarán en las calles vestidos de color turquesa, con mensajes en contra de las malas aptitudes y en favor de las buena.

- **Reguladores Viales**

Los nuevos ediles son 20 jóvenes entre 20 y 25 años de edad que fueron capacitados durante dos semanas en cuanto a normas viales en el Organismo Operativo de Tránsito porque el proyecto forma parte de un programa de coordinación entre esa entidad y la Alcaldía.

El objetivo del nuevo contingente es mejorar la circulación en la ceja, con el despliegue de estos guardias o controladores viales queremos mayor fluidez en el casco central de la urbe (Néstor Serón director de tráfico y vialidad).

### **3.3. OBJETIVOS DE LA INSTITUCIÓN UNIDAD URBANA DE TRANSPORTE (GAMEA).**

#### **MISIÓN**

Contribuir a mejorar y modernizar el Sistema de Transporte y Movilidad Urbana en la ciudad de El Alto, por medio de la inclusión de políticas públicas de movilidad urbana sostenible y alternativa; para todas las modalidades de transporte público y privado se articulen y respondan a mejorar las condiciones de desplazamiento y habilidad urbana de los ciudadanos de la ciudad de El Alto.

#### **VISIÓN**

Reorganizar el uso del espacio público, mejorar los tiempos de viaje y la seguridad vial, con la implementación de un Sistema de Transporte Masivo bajo una visión integral que demanda un abordaje moderno de la movilidad del transporte público en la ciudad de El Alto y su interconexión con el área Metropolitana de La Paz.

## **OBJETIVO GENERAL.**

Generar redes jerarquizadas intermodales que incluyan Sistemas de Movilidad Urbana sostenible y alternativa, de forma optimizada y confiable, con centros de transferencia de calidad y vías segregadas para el transporte público masivo.

## **OBJETIVOS ESPECÍFICOS.**

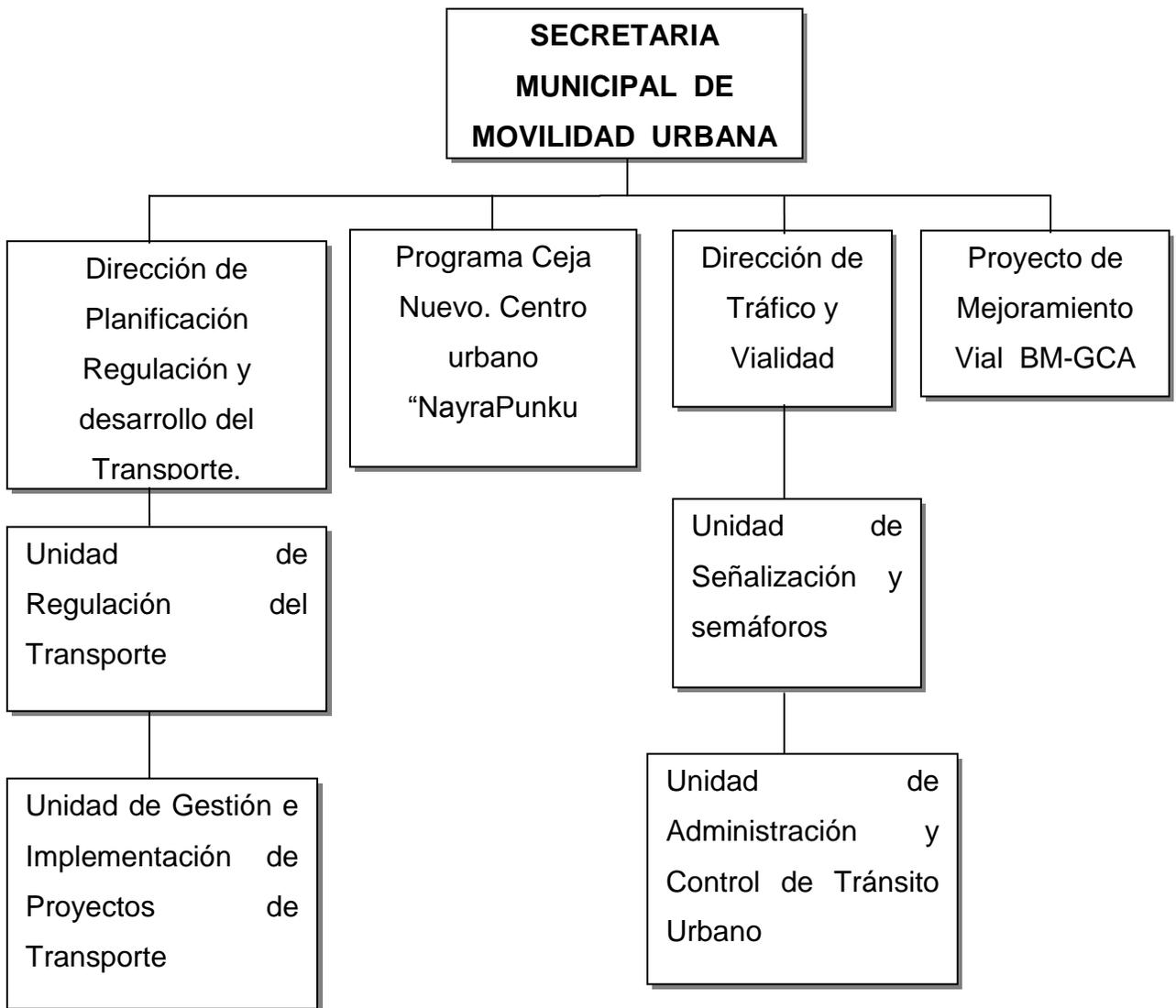
- Transformación del espacio público de la ciudad.
- Generación e implementación de políticas públicas Municipales de Auto regulación del transporte publico actual y su proyección con los nuevos sistemas de transporte masivo que ejecuta el Gobierno Central y Municipal.
- Obras viales y de infraestructura del Sistema de Transporte Masivo (Paradas, Estaciones de Transferencia intermodales: BRT, Teleférico El Alto – La Paz, Accesos; Obras complementarias Instalaciones Auxiliares).
- Implementación del Sistema de Transporte Masivo Metro bus El Alto con el Wayna Bus.
- Reordenamiento Urbano de centros y flujos de alta congestión vehicular masiva en las arterias principales de la Ciudad de El Alto.
- Inclusión de tecnologías inteligentes de vialidad urbana.
- Regulación semafórica.

Fuente: Dirección de Unidad Urbana de Transporte (GAMEA)

**ORGANIGRAMA.**

Se muestra el organigrama de la Secretaria Municipal de Movilidad Urbana en el cuadro N° 4, pág. 47

**Cuadro N° 4**



Fuente: Elaboración propia.

## CAPÍTULO IV **DIAGNÓSTICO**

### **4.1. Diagnóstico**

Para efectuar el diagnóstico se realizó un proceso con cuatro fases, utilizando metodología mixta, cualitativa y cuantitativa; en primera instancia, entrevistas a personas entendidas en el tema de educación vial como ser al Comandante de la Unidad Operativa de Tránsito de la ciudad de El Alto y al Director de la Unidad Urbana de Transporte. En la segunda fase se efectuó la encuesta de forma **aleatoria** a transeúntes ocasionales mayores de edad, entre 18 y 35 años, con un total de 180 personas, entre las calles 2 y 5 de la Av. 6 de Marzo. La tercera fase consistió en la revisión hemerográfica a periódicos locales de la ciudad de El Alto y La Paz durante los meses de febrero a septiembre del 2015. Y, finalmente, la cuarta fase conllevó la revisión documental incidiendo en la división de accidentes del Organismo Operativo de Tránsito de la urbe alteña revisando minuciosamente los partes del año 2015.

#### **A) PRIMERA FASE.**

##### **Entrevista a profundidad.**

La entrevista a profundidad fue dirigida a informantes claves, involucró entrevistar a profesionales, especialistas relacionados de forma directa con la investigación, sobre todo a personas que tienen homogeneidad de conocimiento, antecedentes o experiencia brindando información relevante (Galindo, 1998).

Esta técnica de investigación se realizó al director de la Unidad Urbana de Transporte GMEA, Lic. Gerald Castedo, y al comandante del Organismo Operativo de Tránsito de la ciudad de El Alto, Cnel. Oscar Coca.

La primera entrevista se hizo al director de la **Unidad Urbana de Transporté de la ciudad de El Alto**, Lic.Gerald Castedo (Ver Anexos cuestionario para Directores).

La segunda entrevista se realizó al Cnel. Oscar Coca, **Comandante de la Unidad Operativa de Tránsito de la ciudad de El Alto** (Ver anexos cuestionario para Directores).

En base a las entrevistas podemos destacar la falta de presupuesto y la inexistente estrategia comunicacional hacia los peatones, así también los dos entrevistados destacan la falta de conciencia al momento de cruzar una avenida o al subir al minibús son las faltas más recurrentes por parte de los peatones. Ambos coinciden en la importancia de contar con una estrategia de comunicacional para precautelar la vida.

## **B) SEGUNDA FASE.**

### **Encuesta**

Las encuestas fueron hechas a un gran número de personas es una técnica prediseñada estructurada para obtener información específica (Naresh K. Malhorta) se efectuado 180 encuestas dirigidas a los peatones en calidad de transeúntes.

La encuesta abordó tres; puntos el primero dirigido a personas mayores de edad entre 18 y 50 años tomando en cuenta su localización por la Av. principal de la urbe Av. 6 de Marzo entre calles 2 y 5, la elección fue de forma **aleatoria**, en los horarios de 8:00 am, a 13: 00 pm, 20:00 pm. La recolección de información fue los días lunes, jueves y viernes, entre los encuestados figuran estudiantes de universidades, comerciantes del lugar, trabajadores, etc.

En el segundo punto se trató sobre su conocimiento acerca de los accidentes de tránsito en la ciudad de El Alto, y tercero sobre qué medios prefieren para informarse sobre educación vial (Ver Anexos Encuesta).

Según datos obtenidos en la encuesta un 56% si conoce donde se presenta la mayor cantidad de accidentes, el 99% considera que la información de educación vial precautela la vida, en tanto 67% no conoce las normas de tránsito, y el 56% indica que los choferes son los que más accidentes ocasionan, finalmente el 40% menciona que la embriaguez es el causante principal de accidentes. Los encuestados mencionaron que los mayores factores de accidentes son el 43% no usar las pasarelas, el 45% precisa que son malas las señalizaciones, por su parte el 67% considera que no existe adecuados programas de información, en tanto 93% indica que falta oportuna información, el 90% respondió que no recibió información general aunque el 88% indica que si alguna vez se informó por medio del Organismo Operativo de Tránsito. Asimismo, el 97% considera que si debería realizarse periódicas campañas referente a educación vial, el 51% indica que se debería informar de manera permanente en calles y avenidas.

Acerca por qué medios se debería brindar la información; el 25% menciona que a través de los trípticos, 50% refiere a las intervenciones en la vía pública, y considera el 36% que el color debería llamar la atención en tanto el 48% plantea necesario la combinación de colores para llamar la atención, indicaron también la implementación del video educativo en 84% que contenga imágenes de peatones imprudentes. Un 40% indica que los papelógrafos deberían tener información de cómo el peatón debe circular, por ultimo el 63% indica que la radio bocina debería difundir mensajes preventivos en dos idiomas.

Considerando los datos obtenidos de la encuesta la mayoría de la población, entre jóvenes y adultos, no conocen sobre educación vial, pues indican que no existe información por parte de las autoridades y es necesario la intervención en la misma

avenida. Asimismo mencionan que los trípticos, el video educativo, la feria educativa, los banners, la radio bocina serán efectivos para informarse y poder transitar con seguridad y evitar que corran riesgo sus vidas.

Se pudo percibir que la mayor parte de los transeúntes si tiene predisposición de aprender las normas viales; como circular con precaución, usar las pasarelas, etc., así precautelar la vida.

### **C) TERCERA FASE:**

#### **Revisión hemerográfica**

En la revisión hemerográfica técnica, descriptiva e historia del material periodístico se contemplo el conocimiento y descripción de las publicaciones periódicas (González, 2011).

Se procedió a revisar periódicos de circulación de las ciudades de La Paz y El Alto desde la fecha 07 de febrero hasta el 17 de septiembre del 2015.

La revisión se realizó a las secciones informativas referidas al tema de investigación y sus implicancias.

**Tabla N°1**  
**Revisión hemerográfica**

| <b>PERIÓDICO Y<br/>FECHA</b>   | <b>TITULAR</b>                              | <b>DATOS RELEVANTES</b>  |
|--------------------------------|---|--|
| EL Alteño, 17 de agosto 2015.  | Cerca de 500 atropellos se cobran 50 vidas. | *Imprudencia del conductor-peatón.<br>*Estado de ebriedad de los conductores.  |
| Alarma, 17 de agosto 2015.     | 473 Atropellos se cobran 50 vidas.          | *Falta de Educación vial son las principales causas de los accidentes.<br>*Se recomienda utilizar las pasarelas.   |
| Alarma, 19 de septiembre 2015. | Carreteras Sangrientas.                     | *Siete personas perdieron la vida.   |
| La Razón, 15 de agosto 2015    | Tráfico y Viabilidad.                       | *Los grandes conflictos en las ciudades y carreteras.<br>*Desconocimiento de las reglas de tránsito.<br>*Poco interés en precautelar la vida y respeto humano.<br>*Pero esto puede ser solucionado con la toma de conciencia y la educación.<br>*Acción en la que todos somos participes, en especial niños, niñas adolescentes y jóvenes, quienes |

|                               |  |   |
|-------------------------------|--|---|
|                               |  | son capaces de enseñar mucho a sus mayores y menores.   |
| Página 7, 05 de agosto 2015   | 28 muertos por colisión y vuelco en Avenida 6 de marzo.  | *El conductor del bus excedía con la velocidad.   |
| Página 7, 19 de febrero 2015. | Bus Alteño protagoniza accidente de tránsito.            | *A la altura del puente Bolivia dos peatones son atropellados.  |
| Página 7, 25 de febrero 2015. | Seis accidentes de tránsito dejan un saldo de 17 muertos | *En la calle dos dela av. 6 de Marzo, minibús arrolla a peatón distraído.<br>*A la altura de Senkata camión enviste a ciclista.<br>*Persona de la tercera edad muere atropellado, conductor se dio a la fuga.<br>*Bus de la empresa El Dorado choca frontalmente con camión repartidor de gas; heridos y muertos. |

Fuente: Elaboración Propia

Se pudo demostrar con la revisión a periódicos la imprudencia por parte del conductor y peatón, la falta de información acerca las normas de tránsito, la poca conciencia al cruzar una avenida, o en algún caso la distracción del peatón que sufre un accidente fatal y a la vez el poco interés en precautelar la vida y la falta de respeto a la vida humana.

#### D) CUARTA FASE:

##### Revisión documental datos acerca de accidentes de tránsito

La investigación documental es una técnica que consiste en la selección de recopilación de información por medio de la lectura y crítica de documentos y materiales bibliográficos (Baena, 1986).

Con la revisión documental proponemos recabar los datos del Organismo Operativo de Tránsito con la información se pretende la observación complementaria de los accidentes de Tránsito (atropello a peatón).

**Tabla N° 2**  
**ACCIDENTES DE TRÁNSITO SUSCITADOS EN LA GESTIÓN 2014**  
**CIUDAD: EL ALTO AÑO: 2014**

| DETALLE         | TOTAL | GESTIÓN 2014 |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
|-----------------|-------|--------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
|                 |       | ENE.         | FEB. | MAR. | ABR. | MAY. | JUN. | JUL. | AGO. | SEP. | OCT. | NOV. | DIC. |
| HECHO SUSCITADO |       |              |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
| Atropello       | 136   | 8            | 17   | 10   | 15   | 12   | 4    | 15   | 20   | 9    | 9    | 7    | 10   |

Fuente: Organismo Operativo de Tránsito ciudad de El Alto.

Según los datos de la división de accidentes del Organismo Operativo de Tránsito de la ciudad de El Alto, gestión 2014, se registró 136 atropellos, muchos de ellos con muerte y algunos casos con lesiones irreparables en las principales avenidas como ser la Av. 6 de Marzo, la Av.16 de Julio y camino a Senkata.

## **4.2. CONCLUSIONES DEL DIAGNÓSTICO**

Los directores de las diferentes instituciones mencionan que la falta de presupuesto, la ausencia de un profesional de la comunicación social y la falta de una estrategia comunicacional. Hacen que aun no se pueda trabajar con los choferes y peatones, ya que todos los días violan las normas de tránsito causando muerte y lesiones en los peatones, en algunos casos de por vida.

En la encuesta se pudo evidenciar que las personas no conocen las normas viales, pero si tienen el interés de aprender, aunque mayormente lo olvidan por el apuro que tienen por llegar a sus destinos, a la vez mencionan que si es necesario informarse en la misma avenida con los trípticos, la radio bocina, el video educativo, la feria educativa y los banners. Se trata de hacerlo de manera permanente así poder recordar, y sensibilizarse sobre temas viales por eso se plantea informar en la misma avenida, pues es el lugar de los hechos de tránsito.

Con la revisión hemerográfica se pudo evidenciar que va en ascenso los accidentes y atropellos a peatón, ya que los principales periódicos destacan la falta de información al conducir un vehículo o hacer uso indebido de la calzada, sin precaución por parte de los transeúntes.

Y, finalmente, recabamos información complementaria con la revisión documental ala división de accidentes del Organismo Operativo de Tránsito de la urbe con 136 personas fallecidas en diferentes distritos de la ciudad de El Alto, siendo una gran mayoría afectada en las principales Avenidas, la mayoría con clara evidencia de imprudencia del conductor y/o peatón.

Después de realizar el diagnóstico, en las cuatro fases, y observar los resultados de los análisis se logra llegar a la conclusión que las instituciones no cuentan con presupuesto ni con los materiales comunicacionales adecuados para informar en referida avenida.

La falta de información y el apoyo a las autoridades competentes, repercute en la concientización o no de la cantidad de personas que día a día circulan por la misma avenida arriesgando sus vidas.

Además, a pesar del esfuerzo de las dos instituciones ligadas al tema de educación vial, no cuentan con el necesario presupuesto tampoco con una adecuada estrategia comunicacional.

Este tema es de suma importancia tanto para las autoridades como para los medios de comunicación por qué contribuyen a precautelar la vida de los peatones en las calles/avenidas.

## CAPÍTULO V

### **DESARROLLO DE LA PROPUESTA**

#### **5.1. ADMINISTRACIÓN DEL PROYECTO**

##### **¿En qué consiste?**

La propuesta trata de un ordenamiento de acciones destinada a enfrentar el problema de los accidentes (atropello a peatón) desde el enfoque informativo y dirigido a transeúntes y choferes que circulan y transitan por la avenida 6 de Marzo, específicamente entre calles 2 y 5.

##### **¿De dónde estamos partiendo?**

Partimos de la revisión del diagnóstico de situaciones existentes, en los cuales se identifican problemas de comportamiento – frecuente por desconocimiento – en el momento de cruzar una calle o avenida o de conducir inapropiadamente, y la falta de información oportuna por parte de las autoridades responsables. Y sobre todo la falta de una estrategia de información para la Unidad Urbana de Transporte.

#### **BENEFICIARIOS**

##### **BENEFICIARIOS DIRECTOS**

- Los peatones que transitan entre calles 2 y 5 de la Av. 6 de Marzo de la ciudad de El Alto.

##### **BENEFICIARIOS INDIRECTOS**

- Choferes de distintos sindicatos de la urbe alteña
- Entre los beneficiarios indirectos del desarrollo de la estrategia comunicacional se puede mencionar a la población de la ciudad de El Alto, porque a partir de

empezar a utilizar la pasarela y aplicar de manera adecuada la calzada se evitaran los accidentes de tránsito.

- Los comerciantes, porque al ver utilizar las pasarelas, paso de cebras y semáforos, por parte de los transeúntes también empezaran a cumplir las normas.

## **METAS**

### **CORTO PLAZO**

Entre las metas a corto plazo, se puede señalar que el Organismo Operativo de Tránsito de la ciudad de El Alto sea parte de la estrategia comunicacional los mismos replicaran con la población sobre la importancia de la seguridad vial para peatones, y por ende, la educación vial, esto a fin de evitar accidentes de tránsito y precautelar la vida de los transeúntes.

Realizar un diagnóstico para elaborar una adecuada estrategia de comunicación para la Unidad Urbana de Transporte.

### **LARGO PLAZO**

Presentar una propuesta de estrategia de comunicación para la Unidad Urbana de Transporte en aras de prevenir los accidentes de tránsito.

Entre las metas a largo plazo, se puede mencionar que las Unidades Educativas sean parte de la estrategia comunicacional en su conjunto sus miembros aprendan a respetar y aplicar las señales viales de manera adecuada, responsable y con respeto y sentido común, especialmente en lo referente a precautelar la vida e integridad de las personas que circulan por la avenida.

## **5.1.2. DISEÑO DE LA ESTRATEGÍA COMUNICACIONAL**

### **LA ESTRATEGÍA:**

La estrategia de comunicación es el conjunto de decisiones y prioridades basadas en el análisis y el diagnóstico que definen tanto la tarea como el modo de cumplirla por parte de las herramientas de comunicación disponibles. La estrategia de comunicación es a la vez una decisión, una intención y una estrategema. Prioriza objetivos y valora la información disponible tanto sobre el contenido o entidad objeto de comunicación, como sobre los sujetos receptores de esa comunicación, así como establece decisiones tanto en materia de contenidos como en la utilización de canales o herramientas de comunicación (MONERRIS.2006).

### **¿QUÉ PLANTEAMOS DESDE LA ESTRATEGIA?**

Planteamos prevenir los accidentes de tránsito en la Av. 6 de Marzo entre calles 2 y 5 desde la conceptualización de la comunicación corporativa el cual buscó promover la información entre la dirección de la Unidad Urbana de Transporte y los peatones.

## **5.2. PROPUESTA TÉCNICA**

Se trata de llegar con información a personas que son pasajeros, peatones y conductores, a través de la creación e implementación de la estrategia comunicacional, punto Educativo de Seguridad Vial.

### **Público objetivo**

El público objetivo es:

- Sexo: Masculino y femenino.
- Nivel socioeconómico : Clase baja, media baja, media Alta.

- Edad: 7 a 50 años.
- Los Transeúntes, que día a día circulan por la avenida.
- Los choferes de distintos sindicatos que circulan por la avenida.
- Los comerciantes del lugar.

## **Objetivos de la estrategia comunicacional**

### **Objetivo general**

Diseñar una estrategia de comunicación para la Unidad Urbana de Transporte (GAMEA), en pro de informar las normas de vialidad a los peatones y, así, prevenir los accidentes en la Av. 6 de Marzo de la ciudad de El Alto entre calles 2 y 5.

### **Objetivos específicos**

- Informar al peatón que circula por la avenida para que conozca y cumpla las normas de tránsito.
- Promover los mensajes de educación vial emitidos por la Unidad Urbana de Transporte.
- Explicar a la población sobre los accidentes de tránsito y como evitarlos.
- Concientizar tanto a transeúntes y conductores en la necesidad de acatar la educación vial.

### **Alcance**

Entre los alcances se puede mencionar al transeúnte quien a partir de la estrategia comunicacional, podrá replicar lo internalizado a su familia, así, se informaran sobre seguridad vial para peatones y, por ende, de educación vial, esto a fin de evitar accidentes de tránsito y precautelar su integridad física y su vida.

Así mismo se puede señalar que la población en su conjunto y, especialmente, los peatones y conductores aprendan a respetar y aplicar las señales viales de manera adecuada, responsable, con respeto y sentido común.

La población involucrada debe aprender respeto a la importancia de la educación vial especialmente en lo referente a precautelar la vida e integridad de las personas.

### **5.3. SELECCIÓN DE LOS MEDIOS COMUNICACIONALES**

Entre los medios comunicacionales seleccionados, producto del diagnóstico, mencionamos; el tríptico, la radio bocina de alcance masivo, el video educativo y la feria educativa de alcance alternativo, utilizados para transmitir eficientemente los distintos mensajes.

- **EL VIDEO EDUCATIVO:**

De acuerdo al diagnóstico la mayor parte de la población se informa a través de la Tv y respondieron que lo audiovisual es su mayor consumo cultural. Es por eso que se utiliza básicamente el video educativo como medio alternativo.

El video educativo es un material audiovisual con grado de utilidad en el proceso de enseñanza aprendizaje, su adecuada utilización del video como recurso proporciona diversas alternativas que pueden favorecer los procesos perceptivos y cognitivos durante el proceso de señalado (Ramos, 2000).

El video será difundido en lugares clave por personal encargado de la Unidad Urbana de Transporte.

- **Objetivos**

El video se utilizará en función informativa y motivadora, así se trata de describir una realidad e influir en la voluntad del destinatario.

- **Tratamiento:**

Se expondrá un video de minuto y medio clasificándolo como lección mono conceptual el video de muy corta duración que se centra en presentar un concepto determinado, informando cómo deben hacer el uso correcto de las reglas básicas de seguridad vial para peatones.

**Tabla N° 3**

**El Video**

| <b>VIDEO</b>        |                          |  |               |                             |
|---------------------|--------------------------|--|---------------|-----------------------------|
| <b>AUDIENCIAS</b>   | <b>PLANTEAMIENTO</b>     | <b>MENSAJE</b>                                 | <b>MEDIOS</b> | <b>MÉTODO</b>               |
| Peatones y choferes | Informar y concientizar. | Uso correcto de las vías por parte del peatón. | Dvd           | Video educativo Alternativo |

Fuente: Elaboración propia.

• **LA FERIA EDUCATIVA:**

La feria es un escenario de encuentro entre ciudadanos y el espacio posibilita abrir espacios de inclusión educativa y cultural, utilizando como estrategia la integración de la educación no formal que se da en escuelas con espacios de educación. Además, la actividad de la feria genera dinámicas de construcción de ciudadanía.

La feria educativa es un espacio de encuentro entre ciudadanos que posibilita la comunicación entre emisor y receptor. En tal sentido la propuesta en la estrategia contempla que una persona de la Unidad Urbana de Transporte y el profesional en comunicación, expongan en la avenida 6 de Marzo aspectos de cómo usar correctamente las vías. Esto implica que empleen materiales: paleógrafos, banners y rotofalios con temáticas viales.

- **Objetivos:**

Con la feria se procura un contacto directo y efectivo con personas en función de alcanzar resultados, eficientes en un corto plazo.

La educación es la base del desarrollo, y con la feria educativa tendremos la oportunidad de llegar a peatones de una forma didáctica, participativa y recreativa.

- **Tratamiento:**

En la feria educativa se expondrá el logotipo, rotafolio y papelografo el cual es un instrumento usado para presentar ideas en forma de exposiciones, este consiste en un caballete sobre el cual se montan hojas de papel impresas o dibujadas. Los pasacalles son formas de publicidad exterior visual que tienen la finalidad de anunciar de manera eventual o temporal un evento, suelen ser elaborados en tela o similares o pegados en una parte superior.

En la feria se repartirán los volantes conocidos también como flyer, que es un papel impreso, generalmente del tamaño de media cuartilla que se distribuye mano a mano a las personas en las calles explicando cómo el peatón debe cruzar la avenida, también cómo el conductor tiene que tener precaución al conducir, siempre respetando a los

niños y adultos mayores, ya que ellos tienen prioridad en el momento de cruzar la avenida.

También se repartirán los afiches los cuales son papeles impresos que destacan un mensaje con apoyo de imágenes y/o fotografías relativas al asunto de comunicar señales en este caso los pasos de cebra.

**Tabla N°4**  
**FERIA EDUCATIVA**

| <b>FERIA EDUCATIVA</b> |                      |   |   |                             |
|------------------------|----------------------|---|---|-----------------------------|
| <b>AUDIENCIAS</b>      | <b>PLANTEAMIENTO</b> | <b>MENSAJE</b>  | <b>MEDIOS</b>   | <b>MÉTODOS</b>              |
| Peatones y choferes    | Comunicar            | Normas de tránsito, señales reglamentarias, prohibitivas, limitativas | Logotipo, papelógrafo, rotafolio, afiche, pasacalle, volantes | Punto educativo alternativo |

Fuente: Elaboración propia.

- **TRÍPTICO:**

Un tríptico es un impreso formado por una lámina de papel o cartulina que se dobla en tres partes. Constituye un elemento publicitario o propagandístico ideal para comunicar ideas sencillas sobre un producto o servicio en este caso comunicar información sobre educación vial.

- **Objetivos:**

Con el tríptico queremos llegar especialmente a personas adultas y niños, los cuales llevaran a sus domicilios y compartirán la información con sus familiares. La forma de distribución será mediante un personaje disfrazado de semáforo el cual sorprenderá con la imagen y se llamara Semaforito quien entregará los trípticos a las personas mayores de 18 años que se encuentren eventualmente circulando por la avenida.

- **Tratamiento:**

En la portada se llama la atención con el logo “*Cuida tu vida*” con una mano en forma de silueta con juego de colores representando a un semáforo con lo que atraeremos a peatones y jóvenes que circulan por la avenida, ya, en la contraparte del tríptico daremos mensajes de seguridad al peatón y al pasajero como también a los conductores, también informaremos referente a las consecuencias de un accidente (atropello a peatón).

**Tabla N°5**  
**TRÍPTICO**

| <b>TRÍPTICO</b>     |  |   |                              |  |
|---------------------|--|---|------------------------------|--|
| <b>AUDIENCIAS</b>   | <b>PLANTEAMIENTO</b>   | <b>MENSAJE</b>  | <b>MEDIOS</b>                | <b>FORMATO</b>                           |
| Peatones y choferes | Comunicar en forma de texto e imágenes con palabras sencillas los aspectos más destacables | Seguridad al peatón, pasajero, conductores de transporte público y particular | Papel doblado en tres partes | Tríptico por el que el proceso es masivo |

Fuente: Elaboración propia.

- **RADIO BOCINA:**

También es llamado altavoz, altoparlante, utilizado para reproducir sonido desde un dispositivo electrónico.

Este medio lo usaremos para llegar a personas que tal vez no se informaron con el video la feria, el tríptico. Usaremos la estrategia para que nos lleguen a escuchar todos los que circulan por la avenida.

- **Objetivos:**

Con la radio bocina se difundirá mensajes preventivos como: el uso correcto de las vías, cruzar la calle o avenida, tu vida es importante no arriesgues que tu familia te espera etc.

**Tabla N° 6**  
**RADIO BOCINA**

| <b>RADIO BOCINA</b> |                      |   |                        |   |
|---------------------|----------------------|---|------------------------|---|
| <b>AUDIENCIA</b>    | <b>PLANTEAMIENTO</b> | <b>MENSAJE</b>                              | <b>MEDIOS</b>          | <b>FORMATO</b>                            |
| Peatones y choferes | Informar             | Lemas sobre cómo cuidar tu vida en las vías | Guión literario.<br>Cd | Radio Bocina por que el proceso es masivo |

Fuente: Elaboración propia.

**Fuentes de información.**

Para la elaboración del video recurrimos al Organismo Operativo de Tránsito procedimos a seleccionar lo más importante para informar y sensibilizar a los transeúntes. El tríptico se elaboró mediante la revisión de las normas de circulación trabajada por el Ing. Raúl Peniche, líder del proyecto Networkvial de México, tomando

en cuenta los colores que se utilizaran según el resultado del diagnóstico comunicacional. La radio bocina se elaboró con cuñas radiales extrayendo lemas de cómo cuidar tu vida escogiendo los mejores mensajes difundidos por la OMS. La feria educativa será mediante la selección de fotografías, rotafolio para explicar como caminar defensivamente, adquiriendo la información del Automóvil club Boliviano.

#### 5.4. RECURSOS HUMANOS

Para el desarrollo de la estrategia comunicacional, respecto a la Educación Vial, se ha considerado la participación directa de profesionales en el entendido de comunicación, para ello se consideró:

- Comunicador social.
- Diseñador gráfico.
- Personal de apoyo de la unidad urbana.

#### 5.5. PRODUCTOS COMUNICACIONALES

**Tabla N°7**  
**Presupuesto de materiales**

| <b>PARTIDA</b>                  | <b>Cantidad</b> | <b>Valor Unitario</b> | <b>Total parcia</b> | <b>TOTAL</b> |
|---------------------------------|-----------------|-----------------------|---------------------|--------------|
| Impresión de Trípticos          | 600             | 0,30                  | 240                 | Bs.8615      |
| Impresión de Banners            | 3               | 0.20                  | 600                 |              |
| Papelógrafo                     | 20              | 120                   | 2400                |              |
| Grabado de Cd con los productos | 750             | 2,50                  | 1875                |              |
| Fotografías                     | 6               | 4                     | 2000                |              |
| Impresión de volantes           | 1500            | 1                     | 1500                |              |

Fuente: Elaboración propia.

## 5.6. PRESUPUESTO PERSONAL TÉCNICO

Para implementar la estrategia de comunicación se requiere el siguiente personal profesional:

**Tabla N°8**  
**Presupuesto personal técnico**

| <b>PARTIDA</b>        | <b>Cantidad</b> | <b>Valor Unitario Bs</b> | <b>Total parcial</b> | <b>TOTAL</b> |
|-----------------------|-----------------|--------------------------|----------------------|--------------|
| Comunicadora social   | 1               | 1800                     | 1800                 | Bs.4150      |
| Diseñador gráfico     | 1               | 1500                     | 1500                 |              |
| Responsable de sonido | 1               | 850                      | 850                  |              |

Fuente: Elaboración propia.

## 5.7. PRESUPUESTO PARA ACTIVIDAD COMUNICACIONAL

**Tabla N°9**  
**Presupuesto actividad comunicacional**

| <b>PARTIDA</b> | <b>CANTIDAD</b> | <b>Valor Unitario Bs</b> | <b>Total parcial</b> | <b>TOTAL</b> |
|----------------|-----------------|--------------------------|----------------------|--------------|
| Sesión         | 10              | 200                      | 2000                 | Bs. 2500     |
| Transporte     | 20              | 5                        | 100                  |              |
| Refrigerio     | 20              | 5                        | 100                  |              |

Fuente: Elaboración propia.

## 5.8. PRESUPUESTO GENERAL

**Tabla N°10**  
**Presupuesto general**

| <b>PARTIDA</b>                            | <b>CANTIDAD</b> | <b>TOTAL</b> |
|---|-----------------|--------------|
| Presupuesto de materiales                 | 1               | 8615         |
| Presupuesto personal técnico              | 1               | 4750         |
| Presupuesto para actividad comunicacional | 1               | 2500         |
| <b>TOTAL</b>                              |                 | Bs. 15865    |

Fuente: Elaboración propia.

## 5.9. CRONOGRAMA

**Tabla N°11**  
**Cronograma**

| N° | Actividades                          | Abril |  |     | Mayo |  |  | Junio |   |  | Julio |  |  | Agosto |  |  |
|----|--------------------------------------|-------|--|-----|------|--|--|-------|---|--|-------|--|--|--------|--|--|
|    |                                      |       |  |     |      |  |  |       |   |  |       |  |  |        |  |  |
| 1  | Diseño de estrategia de comunicación |       |  | xxx |      |  |  |       |   |  |       |  |  |        |  |  |
| 2  | Plan de comunicación                 |       |  |     | xx   |  |  |       |   |  |       |  |  |        |  |  |
| 3  | Revisión de la estrategia            |       |  |     |      |  |  |       | x |  |       |  |  |        |  |  |



en colegios colindantes a la calle 2 y 5, el viernes 200 unidades en la misma avenida, en las horas procesadas.

- En segunda instancia se entregara los 600 volantes a toda persona que se aproxime a la feria educativa 200 unidades miércoles, 200 unidades jueves y 200 unidades el viernes.

### **5.11. PLAN DE EXPOSICIÓN DE MATERIALES**

Los materiales de exposición serán mostrados durante dos semanas en lugares claves, entre las calles 2 y 5 de la Av. 6 de Marzo en los horarios de 8:00 am, 13:00pm y 20:00pm días miércoles, jueves, y viernes a cargo de los funcionarios de la Unidad Urbana de Transporte del (GAMEA) en los cuales destacamos la Feria Educativa, el Video Educativo, y la Radio Bocina, este último circulara en vehículo oficial de la institución.

- La feria educativa contara con rota folió con el cual mostraremos fotografías, demostrando cómo se debe cruzar la calle y caminar a la defensiva: los papelógrafos ayudaran a complementar la información, y con los banners llamaremos la atención del público mencionando cómo cuidar tu vida en las avenidas y calles.

El video, educativo complementando la información exhibiremos a todo público que se encuentre ocasionalmente por las calles 2 y 5.

- La radio bocina contará con un vehículo oficial de la institución, el cual circulará en la Av. 6 de Marzo, calles 2 y 5, detallando e informando en idiomas español y aimara a todo público cómo cruzar la avenida, el uso correcto de la pasarela, y cómo caminar a la defensiva.

## **5.12. PROPUESTA DE VALIDACIÓN DE LA ESTRATEGIA COMUNICACIONAL.**

**Focus Group** es una técnica de recolección de datos sobre la percepción de las personas en torno a un tema particular para obtener información acerca de la opinión de los usuarios, del tema, producto o servicio, es un tipo de entrevista de grupo compuesto por personas a las que corresponde una política de desarrollo o una intervención. Su función es obtener información sobre sus opiniones, actitudes y experiencias o incluso explicitar sus expectativas con respecto a esta intervención (Íñiguez, 2014).

Se trata de un método de encuesta cualitativa rápida, el focus group resulta interesante para la evaluación de proyectos o programas, sobre todo para los estudios de terreno entre beneficiarios y actores intermedios utilizando al término de un programa para evaluar su impacto, permite comprender, analizar y diseccionar el fundamento de las opiniones expresadas por los participantes.

Es un medio para recopilar rápidamente información y puntos de vista, permite al mismo tiempo la expresión y la explicación de los distintos puntos de vista, así como la profundización de sus opiniones.

En este sentido proponemos la reunión de 6 a 12 personas entre varones y mujeres de edades de 21 años a 40 años el cual contara con un moderador encargado de hacer preguntas y dirigir la discusión, se pretende hacer preguntas estructuradas para conocer su percepción sobre los materiales producidos en cuanto a las características y sugerencias del material producido.

La función es obtener información sobre sus opiniones actitudes y experiencias buscando información clara y determinante de sus expectativas de los materiales producidos y la exposición de los materiales comunicacionales.

### **Etapas de preparación del Focus Group.**

- Determinación de los tipos de focus group que serán útiles en las diferentes fases de evaluación.
- Contratación a uno o más animadores locales.
- Selección de participantes.
- Elaboración de la guía de animación.

Los focus group serán conducidos por un animador o moderador de funcionario de la Unidad Urbana de Transporte que domine las temáticas y los objetivos de la evaluación, así como las técnicas de animación de grupo, y que hable el idioma de los participantes.

### **Costes del Focus Group.**

Los evaluadores pagan una remuneración a los participantes, concediéndoles los gastos de traslado, sin embargo se debe ser prudente porque esta práctica podría influir en la expresión de los participantes y poner en tela de juicio la validez de los resultados.

No obstante tomar en cuenta el oficio del participante (por ejemplo un comerciante o un agricultor), la pérdida de los ingresos de media jornada dedicada al focus group puede ser importante.

En este caso recomendamos considerar la indemnización del participante como una jornada profesional.

En ningún caso la remuneración debe convertirse en la principal razón que motive la participación de una persona, de forma imperativa debe evitarse que los otros participantes tengan la impresión que se ha comprado su opinión.

## **Planificación del Focus Groups**

Esta etapa se efectuará después de concluido los materiales impresos y depende todo de las disponibilidades de calendario, tanto de las personas invitadas a los focus groups, como las disponibilidades de los equipos de evaluación y de los intermediarios, así como también de los trabajos preparativos necesarios para la realización. El animador (moderador) debe seleccionarse en función de su capacidad para crear y mantener una dinámica de grupo. En efecto, de aludida capacidad dependerá la calidad del focus group, además el animador es el garante de un debate centrado y pertinente entre los participantes, así debe estar adecuadamente informado sobre temáticas y retos de evaluación (Véase tabla N° 12 pág.98).

Este trabajo es imprescindible para poder identificar con precisión, a los actores y beneficiarios. Estos grupos se distinguen gracias a las expectativas, los puntos de vista, las representaciones sociales, las estrategias específicas incluso contradictorias, respecto a la política o al programa evaluado.

### **Selección de los participantes.**

Una vez identificados los grupos estratégicos conviene seleccionar para cada grupo de actores y beneficiarios a las personas que serán invitadas a participar, las que serán escogidas en la misma Av. 6 de Marzo entre calles 2 y 5 tomando en cuenta que sean mayores de edad y que hayan participado de la campaña informativa. Para efectuar dicha selección a menudo es necesario recurrir a un intermediario, en particular cuando se trata de invitar a representantes de poblaciones que viven en zonas de difícil acceso o que hablan solamente idiomas locales. Es importante enviar invitaciones una semana antes del evento y llamar y confirmar su asistencia, realizar tarjeta de identificaciones para los actores, entregar catálogos u hojas de presentación sobre el tema tratado.

### **Guía de animación.**

Proponemos que el animador sea una persona de la institución, el cual deberá ser de edad aproximado de 25 años con facilidad de palabra y debe estar muy familiarizado con el tema en seguridad vial peatonal. El evaluador debe indicar los temas de estudio y proponer las preguntas que se van a plantear con los participantes, es importante recordar que los mismos deberán tener libertad para poder desarrollar otras cuestiones relacionadas, con las problemáticas previstas.

**Tabla N°12**

### **Ficha Técnica de Grupo Focal.**

| <b>Grupo focal</b> | <b>Mujeres</b> | <b>Varones</b> | <b>Total participantes</b> | <b>Duración</b> | <b>Moderador</b>                                      |
|--------------------|----------------|----------------|----------------------------|-----------------|---|
| 1                  | 5              | 7              | 12                         | 1/ hora         | <b>Funcionario de la Unidad Urbana de Transporte.</b> |

Fuente: Elaboración propia.

### **Grupo focal**

Se consultará la opinión de los transeúntes, sobre los mensajes elaborados, mediante preguntas estructuradas para conocer su percepción en cuanto a las características y sugerencias sobre el material elaborado. Proponemos que la reunión se realice en las instalaciones de la Federación de Juntas Vecinales de El Alto (FEJUVE), así no influir en sus respuestas en lo cual sugerimos que es un lugar neutro (Véase tabla N° 13).

**Tabla N°13**

**Preguntas sobre la estrategia comunicacional grupo focal**

| <b>Preguntas</b>  | <b>Si</b> | <b>No</b> | <b>Respuesta</b> |
|---|-----------|-----------|------------------|
| Consideras que el tríptico emitido por la unidad es un medio adecuado para informarse | xxxxxxx   | xxxxxxxxx | xxxxxxxxx        |
| Consideras que el tríptico concientiza la población                                   |           |           |                  |
| Crees que el tríptico es un medio fácil de informarse                                 |           |           |                  |
| Te agrado la forma y los colores del Tríptico   |           |           |                  |
| Las fotografías te parecieron apropiadas  |           |           |                  |
| El texto es comprensible  |           |           |                  |
| El diseño te  |           |           |                  |

|   |  |  |  |
|---|--|--|--|
| <b>agrado.</b>                                |  |  |  |
| <b>Te parece que es fácil de lectura.</b>     |  |  |  |
| <b>El tamaño de las letras son adecuadas.</b> |  |  |  |
| <b>El tipo de papel te pareció adecuado.</b>  |  |  |  |

Fuente: Elaboración propia.

### **Cómo tratar los resultados.**

En este caso es sencillo agrupar las respuestas e identificar qué parte del grupo ha tenido una opinión determinada sobre el tema tratado, frente a otra parte del grupo que no estaba de acuerdo con dicha opinión, uno bien estructurado permite además una sencilla interpretación de los resultados que el evaluador puede emplear directamente.

### **5.13. CONCLUSIONES**

Para el cumplimiento de la estrategia de comunicación depende elementalmente del grado de compromiso que asuma cada uno de los funcionarios de la Unidad Urbana de Transporte sin importar la jerarquía.

Lo fundamental es que cada uno, de los involucrados (transeúntes y conductores) como protagonista del cambio, se sienta artífice de este proyecto, se identifique con sus objetivos y metas y, asuma el desafío de cambiar sus actitudes.

Debemos estar conscientes que la comunicación no hace magia, son excepcionales los casos en los cuales los mensajes difundidos en medios masivos / alternativos tienen efectos inmediatos en la modificación de costumbres y prácticas en la población.

La estrategia está diseñada en forma integral, intenta no descuidar ningún componente de cualquier proyecto de comunicación. Por lo cual, es posible advertir cambios a partir de su implementación, con sugerencias de cambio y críticas que permitan enriquecerlas

La información sobre seguridad vial peatonal es de vital importancia, especialmente para los transeúntes y conductores, desarrollando la investigación se puede apreciar que muy poco se conoce sobre seguridad vial, especialmente por parte de la población o peatones ocasionales quienes conocen muy poco o nada con respecto a las diferentes formas de caminar por la calzada.

Las personas consultadas transitan por la Ceja de la ciudad de El Alto, especialmente, por la Av. 6 de Marzo, entre las calles 2 y 5, lugar donde mayormente se genera diferentes accidentes de tránsito, esto ya sea por imprudencia de los conductores o también por la de los peatones. Esto puede deberse a que los conductores no respetan las señalizaciones y los peatones desconocen la importancia de los mismos, en tal sentido,

tanto las autoridades municipales como los representantes de los diferentes sindicatos del servicio público no hacen nada por difundir o recordar la importancia de la educación vial; en esta ciudad y de manera particular en esta zona de la ciudad de El Alto no conocen de manera adecuada las normas viales.

Si bien el municipio ha querido paliar esta problemática con los reguladores viales e incluso las cebras que enseñan cuándo pasar por un paso de cebra o la importancia del semáforo, dicho esfuerzo ha quedado casi en nada. Los casos de accidentes de tránsito aún continúan con la misma frecuencia, no se cuida ni precautela por la seguridad de las personas, poniéndose en riesgo la vida de los mismos.

El difundir y aplicar la estrategia comunicacional, con respecto a la educación vial, es de vital importancia, no solo para los transeúntes ocasionales, sino principalmente para que los circulan todos los días, porque ellos son quienes más riesgos corren al momento de cruzar las calles o no esperar un semáforo, el desconocimiento pone en peligro su vida, por ello se consideró desarrollar la estrategia comunicacional, el fin es de que los mismos repliquen la información con sus familiares e hijos. Así se podrá llegar a una cantidad de población a partir de poner en práctica lo aprendido con respecto a la información sobre educación vial.

Ahora, si bien las campañas de información son costosas en cuanto a recursos humanos o materiales, no es menos cierto que evitando previendo los accidentes se ahorra y se evita mayores gastos. De igual manera los recursos pueden provenir de entidades públicas o privadas vinculadas a la responsabilidad social. (Gestión de la Unidad Urbana de Transporte el conseguir estos recursos para llevar adelante esta estrategia).

## **RECOMENDACIONES**

A manera de recomendaciones se puede considerar:

Desarrollar campañas informativas con respecto a la importancia de la educación vial en lugares estratégicos de la ciudad de El Alto.

Considerar a la población estudiantil como factor importante de difusión, porque ellos replicaran en sus colegios, con sus compañeros y amigos, y lo más importante en sus familias.

Los campañas informativas deben llegar a la mayor cantidad de personas, ya sean transeúntes o conductores, por lo tanto se debe aplicar estrategias comunicacionales e informativas para tal fin.

La alcaldía municipal es la directa responsable de llevar adelante dicho procesos informativos, en vista de que la Unidad Operativa de Transito en esa ciudad solo se ocupa del control y cumplimiento de las normas de tránsito vigentes.

La información es una herramienta que bien utilizada permitirá disminuir los índices de accidentes de tránsito y, por ende, precautelar la vida.

## **BIBLIOGRAFÍA**

- (2014). *Accidentes de Tránsito*. EL Alto: ABB LTA.
- BABBI, E. (2000). *Fundamentos de la Investigación Social*. España: Paraninfo.
- BAENA, G. (1986). *Manual para elaborar trabajos de Investigación*. Mexico: Editores Mexicanos 5 Edición.
- CÁCERES, J, F. (2011). *Estrategia de Educación Vial*. La Paz: ABBASE LTDA.
- CENTRO DE INVESTIGACIÓN . (30 de Agosto de 2012). Recuperado el 10 de Septiembre de 2015, de <http://www.diarionuevosur.com>
- CHEN. (2006). CHILE .
- CHIAVETANO, I. (2006). *Introducción a la Teoría General*. Mc Graw-Hill interamericana 2006.
- CHOQUE, T. (20 de Abril de 2011). *Detalle Noticia*. Recuperado el 27 de Junio de 2015, de <http://www.bolivia.com>
- CLAUSEVAQ, N. (30 de octubre de 2011). *Comunicación Multidireccional*. Recuperado el 20 de junio de 2015, de <http://clausevaq.wordpress.com>
- Coca, O. (15 de Junio de 2015). *Accidentes de Tránsito*. (M. Morales, Entrevistador)
- Código de Tránsito*. (4 de enero de 2013). Recuperado el 4 de agosto de 2015, de <http://www.segip.gob.bo>
- Código de Tránsito*. (8 de febrero de 2013). Recuperado el 8 de septiembre de 2015, de <http://www.contraloria.gob.pa>
- ddd. (111). *eee*. dlalal: pdppd.
- Definición y Significado de Peaton*. (15 de febrero de 2015). Recuperado el 9 de septiembre de 2015, de <http://www.edukavital.blogspot.com>
- Educación Vial*. (26 de Enero de 2006). Recuperado el 5 de Noviembre de 2014, de <http://www.educaciónviallinares.es>
- es.m.wikipedia.org*. (2000). Recuperado el 10 de julio de 2015, de <http://es.m.wikipedia.org>
- es.m.wikipedia.org*. (4 de agosto de 2006). Recuperado el 3 de julio de 2015, de <https://es.m.wikipedia.org>

ESAMOYA, J. (2008). *Concepto y definición MX*. Recuperado el martes de septiembre de 2015, de [http// es.m.wikipedia.org](http://es.m.wikipedia.org)

FERNANDEZ, H. (2005). El Alto.

GALINDO, L. J. (1998). *Técnicas de Investigación en Sociedad*. Mexico: García Ferrando.

GARCIA, F. M. (jueves de septiembre de 2005). *Cefa. com. mx*. Recuperado el martes de julio de 2015, de <http://www.linkedin.com> luis felipe-m

GOBIERNO MUNICIPAL. (6 de Diciembre de 2011). Recuperado el 7 de Junio de 2015, de <http://www.elalto.gob.bo>

Gobierno, M. d. (2001). *Educacion Vial* . LA PAZ: ABBASE LTDA.

GONZALEZ, A. (2011). *La Representación del Material Periodístico vol.42 núm.3*. Cuba: ISSN.

HERNANDEZ SAMPIERI, R. (2010). *METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACIÓN*.

Íñiguez, E. (17 de Diciembre de 2014). *Scielo*. Recuperado el 4 de Agosto de 2015, de <http://www.wupieb.edu.bo>

ISEV. (4 de agosto de 2014). Recuperado el 4 de septiembre de 2014, de <http://www.isev.com.ar>

JOSEPH, D. (2014). *La dinámica de la Comunicación Masiva*. Mexico: McGraw Hill.

KAPLUN, M. (1985). *EL COMUNICADOR POPULAR*. Belen Quito.

*Lexivox*. (16 de febrero de 1973). Recuperado el 15 de septiembre de 2015, de <http://lexivox.org>

MALHOTRA, N. K. (2004). *Investigación de Mercados*. Mexico: Pearson Educación.

MERINO, J. (1988). *Comunicacion Popular, Alternativa*. Ecuador: Quipus.

MONERRIS. (2006). *Estrategia de Comunicación*. España: Madrid Alianza.

MORALES, m. (2000). La Paz: siglo xx.

NANCY, R. (19 de febrero de 2012). *Expresion Oral y Escrita*. Recuperado el martes de julio de 2015, de <http://www.expreoralyescrita.com>

OMS. (17 de junio de 2014). *www.who.int road\_traffic*. Recuperado el 23 de septiembre de 2014, de [http://www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/road\\_traffic/es/](http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_traffic/es/)

ORTEGA, M. (2001). *Las Dimensiones Organizacionales*. Cuba : Felix Varela .

PASCUALI, A. (1980). *COMUNICACION Y CULTURA DE MASAS*. Monte Ávila, Caracas .

PEARSON, N. K. (2004). *EDUCACIÓN DE MÉXICO*. MÉXICO: CUARTA EDICIÓN.

PEARSON, N. K. (2004). *INVESTIGACIÓN DE MERCADOS* . MÉXICO: C.V .

QUEZADA. (6 de Marzo de 2013). *Periódico Digital PIEB*. Recuperado el 9 de Septiembre de 2015, de <http://www.pieb.com.bo>

Rodriguez, A. (2003). *Comunicación en las Organizaciones*. México: Trillas.

Rojas, Í. (1998). *Teoría de la Información* . Péru: San Marcos.

SABINO, C. (1992). *El Proceso de Investigación*. Colombia: Logos.

SANDOVAL.F. (18 de octubre de 2008). *Expediente Urbano*. Recuperado el 9 de Septiembre de 2015, de <http://www.es.scrbd.com>

SEGURIDAD VIAL, V. M. (2013). *Seguridad Vial*. La Paz: ABBASE LTDA.

*SOBRE CONCEPTOS*. (20 de Septiembre de 2012). Recuperado el 7 de agosto de 2015, de <http://www.definicionyque.es>

Tránsito, O. O. (2011). *Educación Vial*. La Paz: Abbase LTDA.

TRESPALACIOS G, J. (2005). *Investigación de Mercados*. Thomson Editores.

*Wikipedia. org*. (s.f.). Recuperado el 27 de Agosto de 2015, de <https://es.m.wikipedia.org>



# **ANEXOS**

## CUESTIONARIO

Edad:..... Sexo:..... Actividad:.....

Zona de residencia:.....

---

Se solicita responder de manera honesta. La información recolecta servirá para el desarrollo de un trabajo académico de la Universidad Mayor de San Andrés

**1. ¿Puede mencionar cual de estas avenidas presenta mayor cantidad de accidentes de Tránsito en la ciudad de El Alto?**

- a) Av. 6 de Marzo
- b) Av. Juan Pablo II
- c) Av. 16 de Julio

**2. ¿Usted considera que la educación vial, permite, tanto al transporte público y población en general, precautelar la vida?**

- a) SI
- b) NO
- c) Posiblemente
- d) No sabe no responde

**3. ¿Conoce usted las normas de seguridad vial para peatones?**

- a) Si
- b) No
- c) No sabe

**4. ¿Según usted quiénes provocan accidentes de Tránsito en la Avenida?**

- a) Peatones
- b) choferes

**5. ¿Según usted quiénes realizan más faltas de Tránsito?**

- a) Peatones
- b) Conductores

**6. ¿Qué factores serán los que causan mayores cantidades de accidentes de Tránsito por parte de los conductores?**

- a) Embriaguez
- b) Irresponsabilidad
- c) Conducción imprudente
- d) Exceso de velocidad
- e) Desconocimiento de las normas de tránsito
- f) Todas las anteriores

**7. ¿Qué factores serán los que causan mayores cantidades de accidentes de Tránsito por parte de los peatones?**

- a) Imprudencia
- b) Desconoce las normas de transito
- c) No respeta las señalizaciones
- d) No usa las pasarelas
- e) No respeta los semáforos
- f) Otros: .....

**8. ¿Usted cree que los accidentes de transito son por mala señalización, imprudencia del transeúnte, otros?**

- a) Imprudencia del Chofer
- b) Imprudencia del Transeúnte
- c) Malas señalizaciones
- d) Otros:.....

**9. ¿Usted considera que faltan programas de información acerca de la educación vial?**

- a) Si
- b) No
- c) Muy pocas
- d) Nada

**10. ¿Usted considera que falta información sobre normas de Tránsito tanto en los peatones como en los conductores?**

- a) Si
- b) No
- c) Nada

**11. ¿Recuerda haber recibido información de alguna institución sobre educación vial?**

- a) Si
- b) No
- c) Posiblemente
- d) Nada

**12. ¿Usted considera que falta información sobre normas de Tránsito tanto en los peatones como en los conductores?**

- a) Si
- b) No
- c) Nunca

**13. ¿De qué institución recibió información?**

- a) Unidad Operativa de Tránsito
- b) Unidad Urbana de Transporte (GAMEA)
- c) ONG
- d) Gobierno central

**14. ¿Usted considera que no existe programas de información acerca de la educación vial?**

- e) Si
- f) No
- g) Muy pocas
- h) Nada

**15. ¿Se debería realizar constantes campañas acerca de la educación vial?**

- a) Si
- b) No

**16. ¿En qué lugares o con qué sectores considera que se debería informar de manera permanente sobre la educación vial?**

- a) Colegio
- b) En las calles o y avenidas mas transitadas
- c) En parques y plazas
- d) Medios de comunicación
- e) Otros: .....

**17. ¿Por qué medios se debería brindar constantemente campañas informativas?**

- a) Televisión
- b) Programas de Radio
- c) Mediante periódicos
- d) Boletines distribuidos en la Ceja de El Alto
- e) Información mediante los agentes del Org. Operativo de Tránsito
- f) Información a través los reguladores viales de (GAMEA)
- g) Radiobocinas
- h) Banners
- i) Otros

**18. ¿Qué temas deben tratar los mensajes a divulgarse sobre educación vial?**

- a) Mensajes sobre infracciones
- b) Mensajes cuidado y perseveración de las señales de Tránsito
- c) Mensajes cruce seguro de calles y avenidas
- d) Mensajes sobre el comportamiento del peatón
- e) Sobre principales señales de tráfico
- f) Otro mensaje

**19. ¿Qué medio de comunicación prefiere para informarse sobre educación vial?**

- a) Televisión
- b) Prensa Escrita
- c) Radio
- d) Radio bocina
- c) Banners
- d) Tríptico
- e) Feria educativa
- f) Video educativo

**20. ¿Para informar sobre educación vial qué acciones deberían realizar?**

- a) Actividades inspiradas en fechas especiales
- b) Difusión uno a uno
- c) Intervenciones en vía publica
- d) Ferias educativas
- e) Comunica

**21. ¿Considera que el tríptico debería llamar la atención de los peatones a través de elementos físicos como ser:?**

- a) Imagen
- b) Texto
- c) Color
- d) Composición
- e) Tamaño

**22. ¿Qué colores considera apropiado para aplicar al diseño del tríptico?**

- a) Colores cálidos: amarillo, rojo, naranja, etc.
- b) Colores fríos: verde, azul, violeta, etc.
- c) Combinación de colores cálidos y fríos

**23. ¿Considera que el video educativo debe tener imágenes fuertes de accidentes de Tránsito?**

- a) Si
- b) No

**24. ¿Qué contenidos debe tener la feria educativa?**

- a) Paleógrafos para explicar sobre normas del comportamiento del peatón
- b) Temáticas de señales de tránsito y su significado
- c) Información sobre derechos y obligaciones de transeúntes y peatones
- d) Otros

**25. ¿Qué tipo de mensajes debería difundir la radio bocina?**

- a) Mensajes preventivos
- b) Mensajes conciénciales
- c) Otros.....

**26. ¿Donde deberían estar expuestos los banners?**

- a) En la misma Avenida
- b) Calles adyacentes
- c) Otros.....

## **ENTREVISTA EN PROFUNDIDAD**

### **DIRECTOR DE LA UNIDAD OPERATIVA DE TRÁNSITO DE LA CIUDAD DE EL ALTO**

**1. ¿Hace cuánto está a cargo de la Dirección de la Unidad Operativa de Tránsito?**

**R.** Exactamente tres meses.

**2. ¿Puede mencionar un breve concepto de educación vial?**

**R.** La educación vial son aquellas normas que deberían saber las personas cuando transitan por las calles, avenidas.

**3. ¿Por qué es importante la educación vial?**

**R.** Por que así los peatones no sufrirán accidentes.

**4. ¿Cuáles son las dificultades en momento de aplicar el conocimiento sobre educación vial en los transeúntes y conductores?**

**R.** Hasta el momento lo que pude percibir, en ambos casos, es la poca conciencia para realizar el desplazamiento del peatón, y no estamos concientizados sobre este tema a pesar que lo conocemos porque el Organismo Operativo de Tránsito realiza la capacitación en varias oportunidades a los conductores pero lamentablemente no son puestos en práctica.

**5. ¿En la ciudad de El Alto es dónde se presenta la mayor cantidad de accidentes?**

**R.** En lo cual percibí que en la Avenida 6 de marzo y Juan pablo segundo tengo más problemas.

**6. ¿Cuáles son los factores que causan los accidentes en ese sector?**

**R.** Las avenidas que son amplias y que hacen que el conductor imprima más velocidad a sus motorizados sin tomar en cuenta que así la avenida amplia sea pavimentada y tenga todas las comodidades que tiene señalización con cierto límite de velocidad permitida.

**7. ¿La mayor cantidad de accidentes de Tránsito será por la imprudencia, negligencia, apatía por parte del peatón o conductor?**

**R.** Como mencione anteriormente no querer respetar las normas del código y reglamento de tránsito, la ley 3988 donde indica que el conductor, en primera

instancia, debe observar todas las normas respectivas para la conducción de su vehículo, esto quiere decir la velocidad regulada especialmente en los vehículos de uso público, cuando el semáforo esta cambiando, cuando debemos hacer lo contrario de reducir la velocidad, respetar los pasos de cebra o de peatones, recoger o dejar a los pasajeros en los puntos de parada, y si no existiera puntos de parada siquiera en las aceras, pero al contrario lo hacemos a media calzada, después a los peatones observe que infringen las normativas, piensan que el semáforo es simplemente para los vehículos, y trate de hacerles entender en varias oportunidades saliendo a las calles indicándoles que el semáforo es también para ellos y que respeten la luz verde y la luz roja cuando ellos cruzan alguna avenida y también es una infracción para ellos que no respetan el semáforo y a veces es un poco curioso u ortodoxo dilucidar un caso cuando ocurre un atropello a peatón, debajo o a pasos de una pasarela, sabemos que la pasarela es para los peatones.

**8. ¿Según las estadísticas quiénes ocasionan mayor cantidad de accidentes peatones o choferes?**

**R.** Los Choferes.

**9. ¿La proyección de la cantidad de vehículos en la urbe alteña es superior a los peatones?**

**R.** No tengo ese dato.

**10. ¿En la actualidad la institución genera la información/prevención respecto a la educación vial en la ciudad de El Alto?**

**R.** Sitenemos una división de capacitación donde las personas son entrenadas de acuerdo a las normas que deben ser respetadas al código de Tránsito.

**11. ¿Cuáles son los resultados?**

**R.** Aun no tengo ese dato por el poco tiempo que llevó en la dirección.

**12. ¿Hay algún responsable de esta actividad?**

**R.** Si, tenemos un responsable especifico que estaba bastante empapado con el tema, pero lastimosamente hace dos semanas fue cambiado de destino, dejándome un vacio en la institución, pero aun espero que retorne de forma oficial para continuar con el trabajo.

**13. ¿Qué tipo de materiales produjeron?**

**R.** En lo que más nos basamos es en los trípticos y muchas veces algunas empresas con su campaña de responsabilidad social nos facilitaron los mismos y así pudimos llegar a la población.

**14. ¿Tienen días de campañas específicas?**

**R.** No.

**15. ¿A quiénes está dirigida la información: Niños o Adultos?**

**R.** Está dirigido los trípticos a personas adultas y para estudiantes quisiéramos que nos aperturen un horario especial en los colegios, estoy seguro que si atacamos en los niños, cuando ya adultos ellos tendrán la información de las normas de tránsito.

**16. ¿Cuál es el presupuesto de la institución para informar sobre este tema?**

**R.** No tenemos un presupuesto asignado.

**17. ¿Usted cree importante la implementación de una estrategia comunicacional dirigida a peatones y choferes sobre educación vial?**

**R.** Claro que si es bastante importante, si usted alguna mañana se va a parar a la Av. 6 de marzo, cuando no hay un policía dirigiendo el transito los choferes y peatones violan las normas de tránsito.

**18. ¿Considera la implementación de una estrategia comunicacional dirigida solo a peatones que circulan día a día por las Avenidas?**

**R.** Sí, yo creo que sería buena opción por que ellos son los más afectados en caso de accidente y debemos saber que la vida es primordial.

**19. ¿Qué opinión tiene sobre los reguladores viales de la Alcaldía de El Alto?**

**R.** Son gente con bastante voluntad, pero que lastimosamente no son obedecidas en un 90% por el conductor, menos por el peatón.

## **ENTREVISTA DIRECTOR DE LA UNIDAD URBANA DE TRANSPORTE CIUDAD DE EL ALTO**

### **1. ¿Cuáles son las funciones de la institución?**

R. Las funciones de la institución es regular el transporte masivo, así como cultura ciudadana y tocamos las temáticas de transitabilidad y lo que es medio ambiente.

### **2. ¿Cuántos miembros actualmente existen en la unidad?**

R. Estamos en formación tenemos un proyecto de una estructura orgánica donde tendrá un coordinador un trabajador social, psicólogo.

### **3. ¿En qué calles se ubican frecuentemente?**

R. Los reguladores se ubican en avenidas principales Av. 6 de Marzo y Av. Juan Pablo Segundo.

### **4. ¿Qué opina sobre la educación vial?**

R. Es un proceso donde el cual las personas toman conocimiento acerca de las normas las cuales tienen que conocer mínimamente para poder utilizar de manera adecuada nuestras vías.

### **5. ¿La institución realiza alguna actividad para informar sobre la educación vial?**

R. Sí, en este momento hay una reunión con la dirección de comunicación, para la realización de la estrategia comunicacional, así transmitir a la población todas las normas. Además existe el parque Juancito el cual está ubicado en la zona de Villa Adela, la administración corresponde al Gobierno Municipal pero el funcionamiento está a cargo de la Policía, en la que participan todos los niños de las unidades educativas donde pasan una clase teórica aproximadamente de 20 a 30 minutos y, posteriormente, hacen la parte practica, es un parque donde está diseñado para un niño donde la vía es vertical, luminosa, tenemos carritos adecuados para los niños quienes circulan dentro el parque, así reciben la información.

### **6. ¿Existe alguna estrategia de comunicación para informar?**

R. Como le dije es el parque Juancito pinto.

**7. ¿Qué tipo de mensaje debería tener?**

R. Horizontal.

**8. ¿Debería ser bilingüe, por el hecho de la migración que existe en El Alto?**

R. Si, por la cantidad de migrantes.

**9. ¿Existe alguna estrategia de comunicación específica para informar a los peatones?**

R. Estamos trabajando en esa estrategia.

**10. ¿Cuál cree que es el medio de comunicación más idóneo para emitir los mensajes: Televisión, radio, banner, teatro?**

R. yo creo que todos los mencionados así podrán informarse de manera más adecuada los choferes y peatones.

**11. ¿Cada cuánto usan los medios de comunicación?**

R. Aun lo estamos planificando.

**12. ¿Cuál es el presupuesto anual de la institución para comunicación?**

R. No tenemos asignado el presupuesto aun, por el hecho de que nuestra alcaldesa casi recién se posesiono.

**13. ¿Existe algún día específico, de alguna campaña de información sobre educación vial?**

R. No tenemos pensado el día específico.

**14. ¿Dónde se distribuyen los materiales comunicacionales?**

R. Aun estamos coordinando esa estrategia

**15. ¿La unidad cuenta con un profesional de la comunicación para elaborar los materiales comunicacionales?**

R. La Dirección recién sacará la convocatoria para evaluar a la persona específica.

## **ENTREVISTA A PROFUNDIDAD.**

La entrevista a profundidad (técnica de investigación) en primera instancia se realizó al director de la Unidad Urbana de Transporte GMEA, Lic. Gerald Castedo y al comandante del Organismo Operativo de Tránsito de la ciudad de El Alto Cnel. Oscar Coca, (Ver Anexos cuestionario para Directores).

El director de la **Unidad Urbana de Transporte de la ciudad de El Alto**, Lic. Gerald Castedo, indica que las funciones específicas es regular el transporte masivo y las temáticas de transitabilidad y medio ambiente. En la actualidad existen como funcionarios un psicólogo y un trabajador social, y cuatro abogados, la parte operativa son los reguladores que se ubican en las principales avenidas, como ser la Av. 6 de Marzo, Av.16 de Julio y la Av. Juan Pablo II.

Enfatiza que no existe una estrategia clara de comunicación por falta de presupuesto y que solo, por ahora cuentan con el parque Juancito pinto, donde actualmente está a cargo de la Policía Nacional donde los mismos enseñan educación vial a niños y adolescentes, también hace referencia que no cuentan con presupuesto asignado y que aún trabajan en una estrategia comunicacional y que considera que los banners y el tríptico serían un medio indispensable para informar a los transeúntes en las avenidas principales. Y, también mencionó que aun no tienen un día específico para informar acerca de las normas de tránsito, y no cuentan con un comunicador.

La segunda entrevista se realizó al Cnel. Oscar Coca **Comandante de la Unidad Operativa de Tránsito de la ciudad de El Alto** (Ver anexos cuestionario para directores).

El comandante menciona que está en el cargo hace tres meses y que aun está prevista una reunión para elaborar una táctica comunicacional para informar a los peatones.

Desde el primer día que asumió el cargo pudo percibir que la poca conciencia de los transeúntes como conductores, el primero en no cruzar las calles por las pasarelas y sin respetar ningún tipo de norma, el segundo en imprimir velocidad y de igual manera no respetar la luz roja, estos problemas mayormente se presentan en las avenidas principales, como ser la Av. 16 de Julio, Av. Juan Pablo Segundo, pero donde más problemas existe es en la Av. 6 de Marzo ya que es una de las más transitadas por ser conexión entre El Alto y La Paz.

Menciona, el comandante, que tienen una división donde capacitan solo a choferes de los diferentes sindicatos, sobre temas de señalización, donde existía un responsable específico, pero que lamentablemente fue cambiado de destino dejando un gran vacío en la institución, los materiales que produjeron hace mucho tiempo atrás fueron los volantes realizados por empresas privadas (responsabilidad social) que está dirigido a todo público y menciona que aun no cuentan con presupuesto asignado.

Refiere también que considera muy importante una estrategia comunicacional dirigida a peatones por que ellos son los más afectados al momento de un accidente y no se debe olvidar que la vida es primordial.

En base a las entrevistas podemos destacar la falta de presupuesto y la inexistente estrategia comunicacional hacia los peatones, así también los dos entrevistados mencionan la falta de conciencia de los peatones al momento de cruzar una avenida o al subir al minibús, pues son las faltas más recurrentes por parte de los peatones. Ambos coinciden en la importancia de contar con una estrategia comunicacional para precautelar la vida.

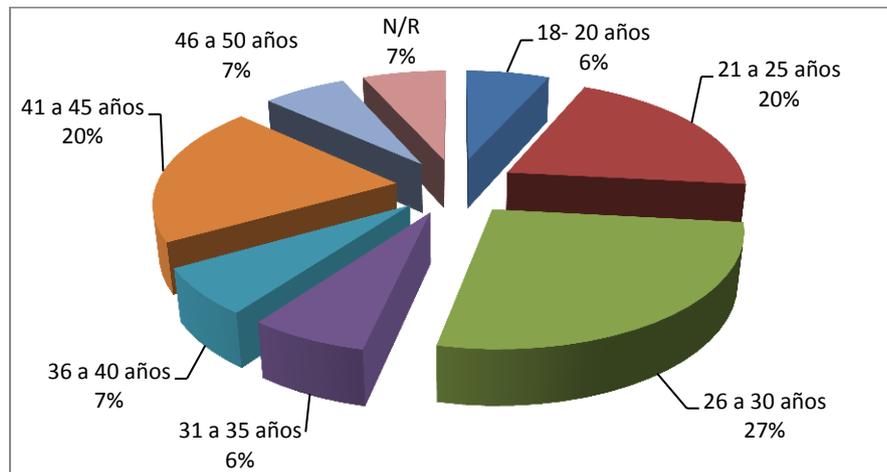
## SEGUNDA FASE.

### Encuesta

Se viabilizaron las encuestas aleatoriamente tal como se menciona antes.

**GRÁFICO N° 1**  
**EDAD**

#### 1. ¿Cuántos años tiene usted?



Fuente: Elaboración propia.

La población es eminentemente joven se puede apreciar que la mayoría de las personas consultadas tiene entre 26 a 30 años, por lo tanto, se considera una responsabilidad al momento de emitir un criterio.

De estas dos etapas o niveles de edad se puede advertir en el gráfico N° 2, el criterio y conocimientos importantes con respecto a la educación vial, principalmente resaltar el conocimiento que tiene con respecto a la avenida 6 de marzo.

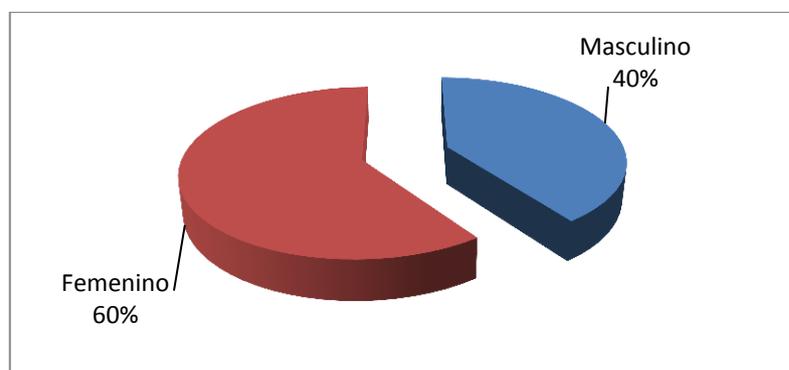
## GRÁFICO N° 2

### SEXO

#### 2. ¿Sexo?

R. A) Masculino

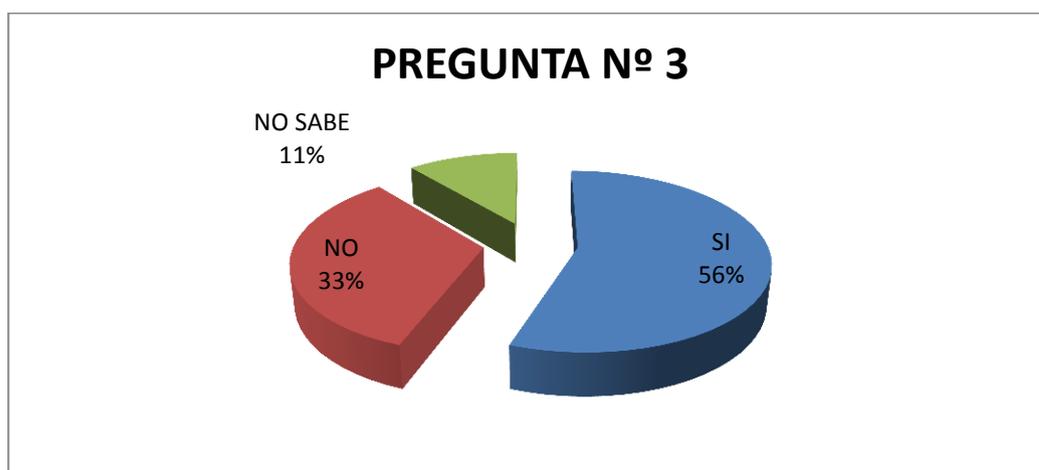
B) Femenino



Fuente: Elaboración propia.

La mayoría de las personas consultadas son mujeres, esto corresponde al 60%, posteriormente están los varones con un 40%.

#### 3. ¿Puede mencionar cuál de estas avenidas presenta mayor cantidad de accidentes de Tránsito en la ciudad de El Alto: a) Av. 6 de Marzo B) Av. Juan Pablo II y c) Av. 16 de Julio?



Fuente: Elaboración propia.

El 56 % menciona que es la Av.6 de Marzo, 33% menciona la Av. Juan Pablo II y un 11% no sabe no responde.

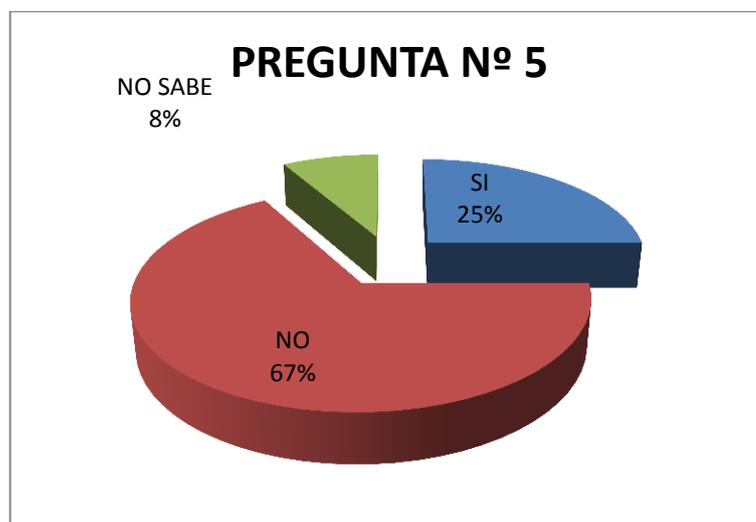
4. ¿Usted considera que la educación vial, permite tanto al transporte público y población en general precautelar la vida?



**Fuente:** Elaboración propia.

El 99% considera precautelar la vida, mientras que el 1% menciona que no.

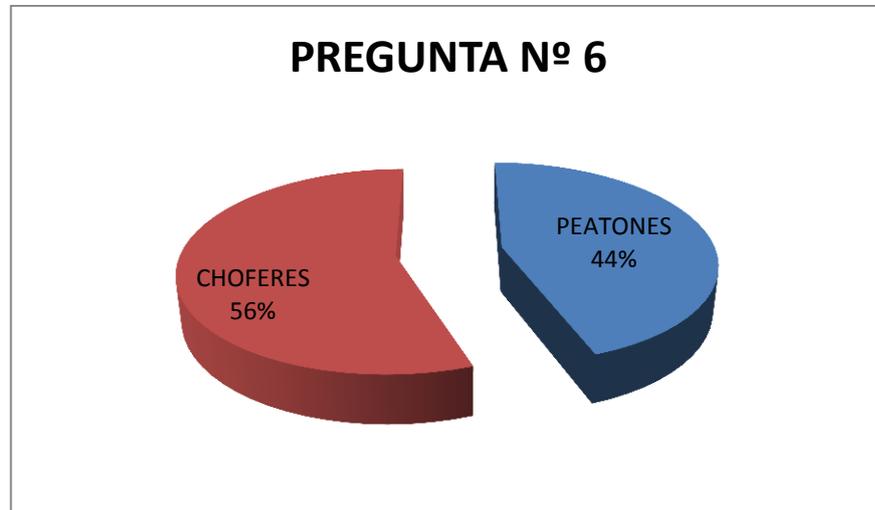
5. ¿Conoce usted las normas de seguridad vial para peatones?



**Fuente:** Elaboración propia.

El 67% no conoce las normas de seguridad vial, mientras que el 25% sí conoce las normas, por último que el 8% no sabe.

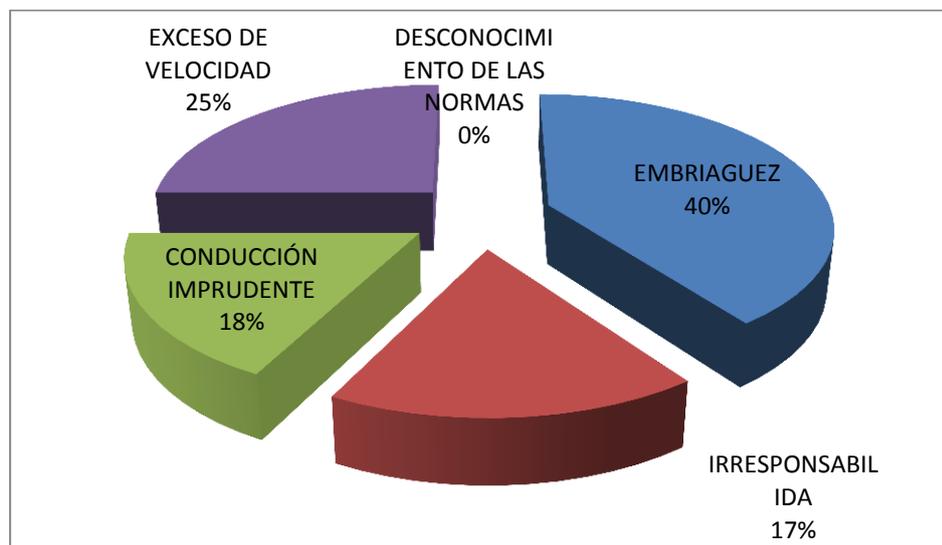
**6. ¿Según usted quienes provocan accidentes de Tránsito en la avenida?**



**Fuente:** Elaboración propia.

El 56% indica que los choferes y el 44% indica que son los peatones.

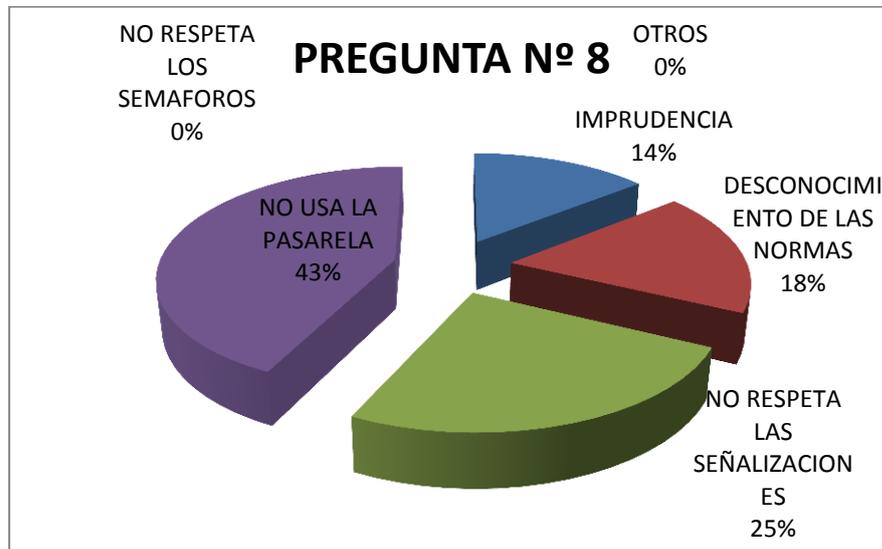
**7. ¿Qué factores serán los que causan mayores cantidades de accidentes de Tránsito por parte de los conductores?**



**Fuente:** Elaboración propia.

El 40% menciona por embriaguez, el 25% por exceso de velocidad, el 18% por conducción imprudente y el 17% por irresponsabilidad.

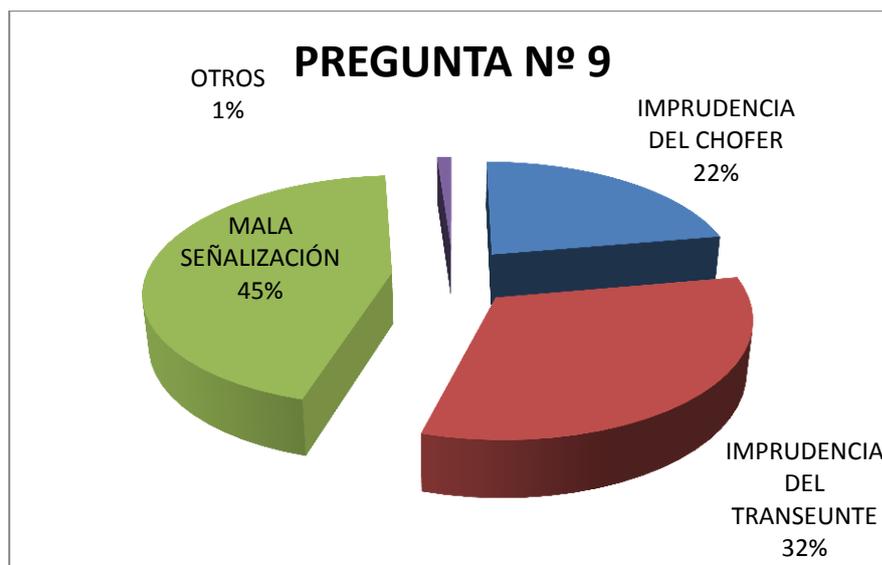
**8. ¿Qué factores serán los que causan mayores cantidades de accidentes de Tránsito por parte de los peatones?**



**Fuente:** Elaboración propia.

El 43% precisa como principal causa no usar la pasarela, un 25% no respeta las señalizaciones, 18% desconocen las normas de Tránsito y el 14% indica la imprudencia.

**9. ¿Usted cree que los accidentes de Tránsito son por mala señalización, imprudencia del chofer, imprudencia del transeúnte u otros?**



**Fuente:** Elaboración propia.

Los encuestados respondieron con un 45% que son las malas señalizaciones, el 32% imprudencia del transeúnte, el 22% por imprudencia del chofer y 1% otros.

**10. ¿Usted considera que faltan programas de información acerca de la educación vial?**



**Fuente:** Elaboración propia.

El 67% de los encuestados refiere que faltan programas de información, mientras que el 17% señala muy poco, el 11% que si existe, y un 5% no.

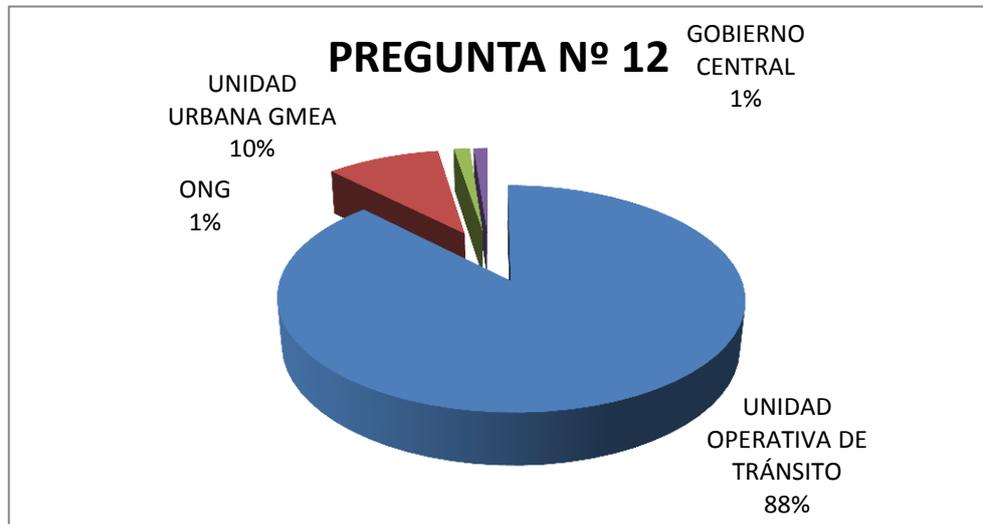
**11. ¿Usted considera que falta información sobre normas de Tránsito tanto en los peatones como en los conductores?**



**Fuente:** Elaboración propia.

El 93% considera que falta información, el 4% que no, y el 3% nada.

**12. ¿Recuerda haber recibido información de alguna institución sobre educación vial?**



**Fuente:** Elaboración propia.

El 88% indica que recibió información de la Unidad Operativa de Tránsito, el 10 % refiere haber recibido información por la Unidad Urbana de Transporte.

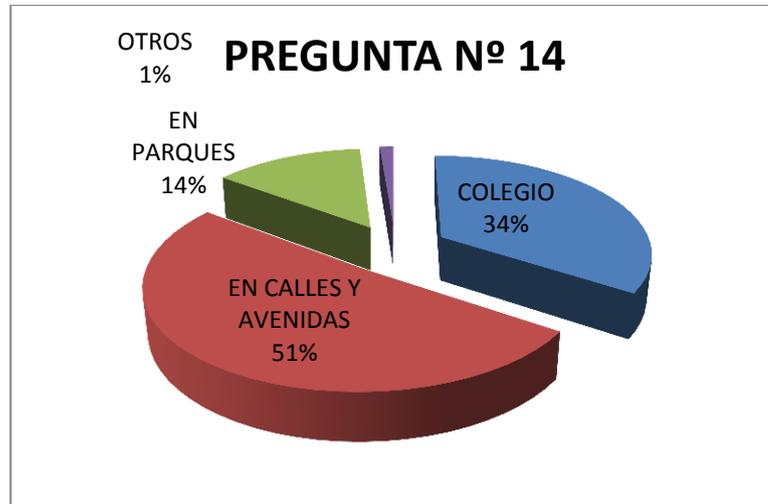
**13. ¿Se debería realizar constantes campañas acerca de la educación vial?**



**Fuente:** Elaboración propia.

El 97% indica que si debería realizarse campañas sobre educación vial y 3% indica que no es necesario.

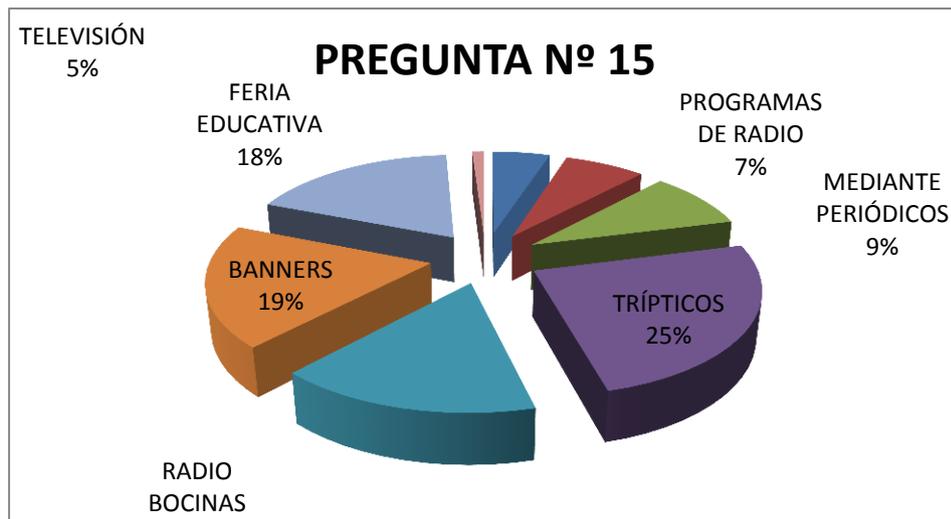
**14. ¿En qué lugares o con que sectores considera que se debería informar de manera permanente sobre la educación vial?**



**Fuente:** Elaboración propia.

El 51% indica que se debería informar de manera permanente en calles y avenidas, en tanto el 34% dice en los colegios y el 1% no sabe no responde.

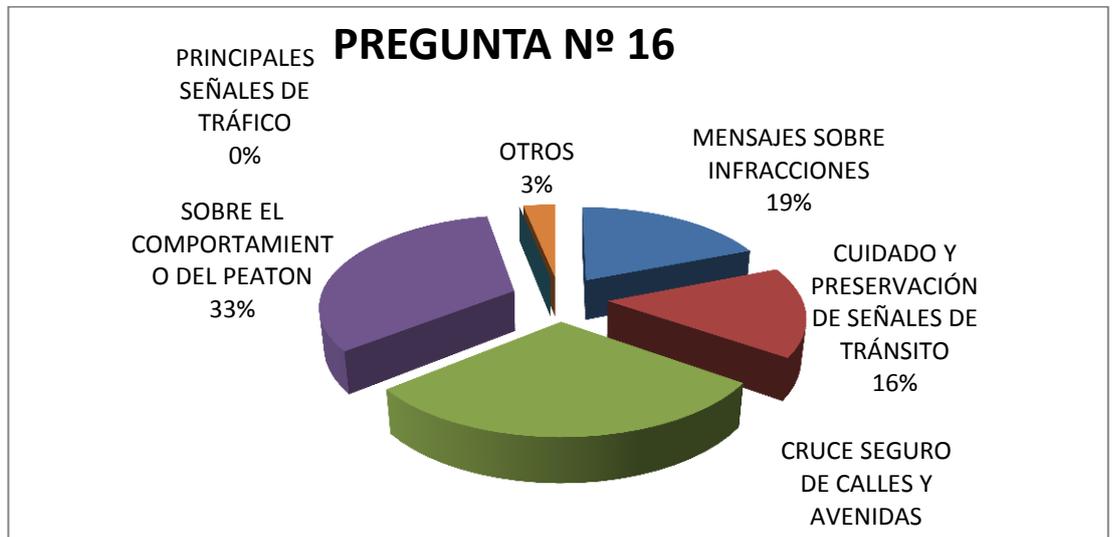
**15. ¿Por qué medios se debería brindar campañas informativas constantemente?**



**Fuente:** Elaboración propia.

El 25% menciona que los trípticos, el 19% los Banners, 18% la Feria Educativa, 16% radio bocinas, el 9% periódicos, el 7% programas de radio, el 5% televisión y el 1% otros

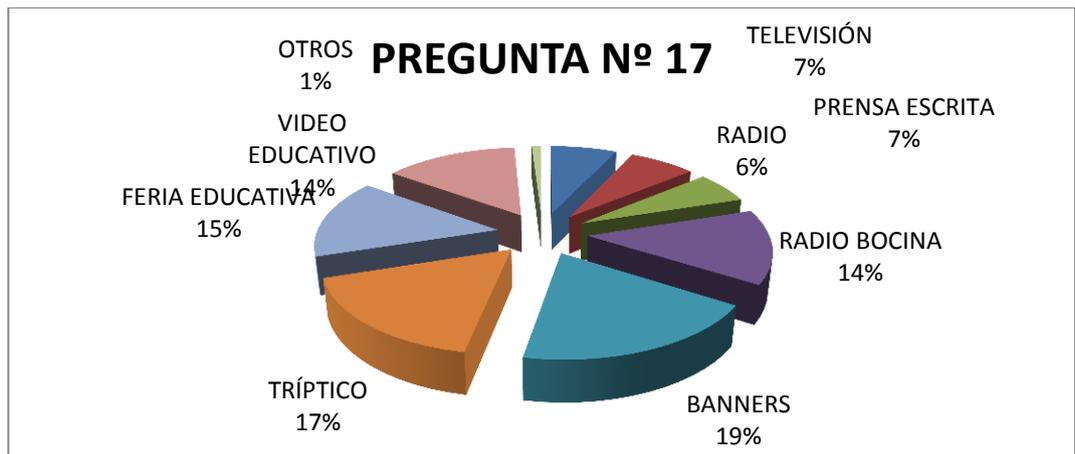
**16. ¿Qué temas deben tratar los mensajes a divulgarse sobre educación vial?**



Fuente: Elaboración propia.

El 33% indica sobre el comportamiento del peatón, el 29% señala el cruce seguro de calles y avenidas, el 19% precisa que mensajes sobre infracciones, el 16% destaca el cuidado y perseverarían de señales de tránsito y el 3% otros temas.

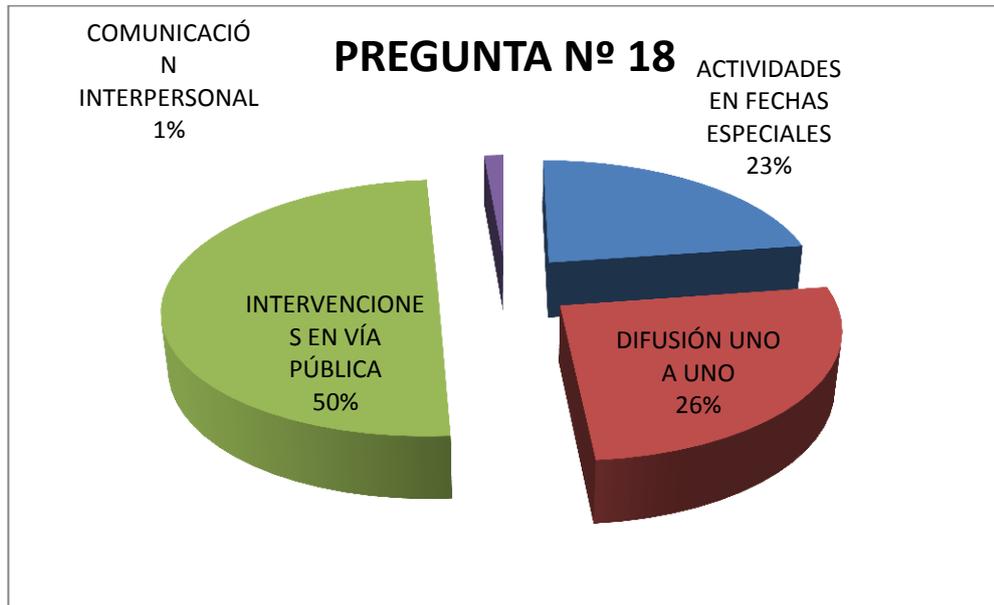
**17. ¿Que medio de comunicación prefiere para informarse sobre educación vial?**



Fuente: Elaboración propia.

El 25% menciona que los trípticos, el 19% los Banners, el 18% la Feria Educativa, el 16% radio bocinas, el 9% periódicos, el 7% programas de radio, 5% televisión y el 1% otros.

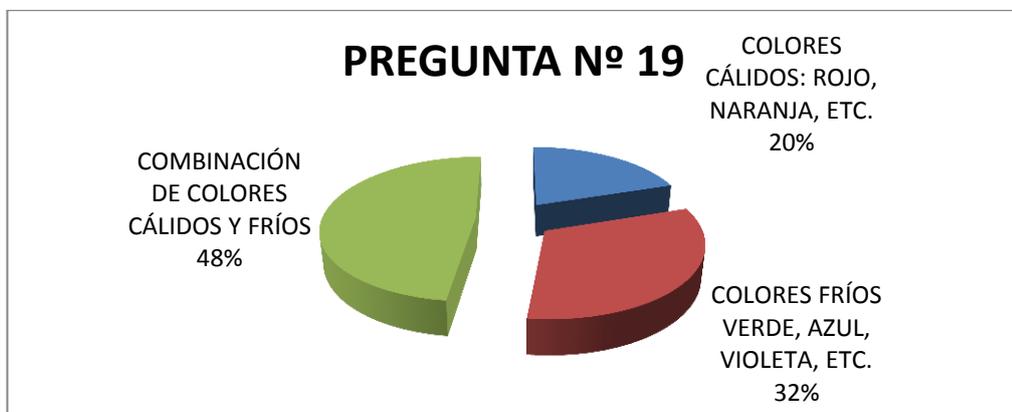
**18. ¿Para informar sobre educación vial que acciones deberían realizar**



Fuente: Elaboración propia.

El 50% menciona las intervenciones en vía pública, el 26% la difusión uno a uno, el 23% actividades en fechas especiales y el 1% la comunicación interpersonal.

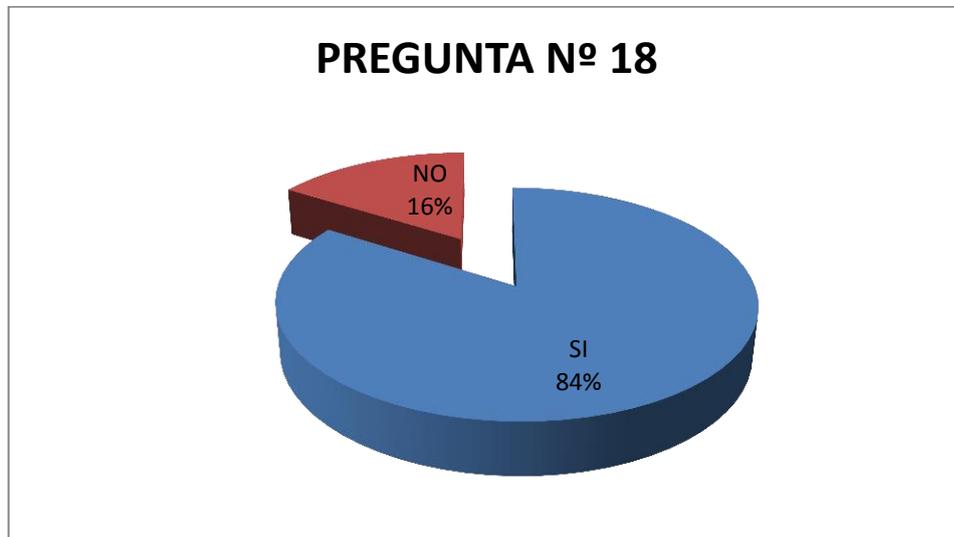
**19. ¿Qué colores considera apropiado para aplicar al diseño del tríptico?**



Fuente: Elaboración propia.

El 48% indica que la combinación de colores para llamar la atención, un 32% indica los colores fríos verde, azul, violeta, y un 20% los colores cálidos: rojo, naranja.

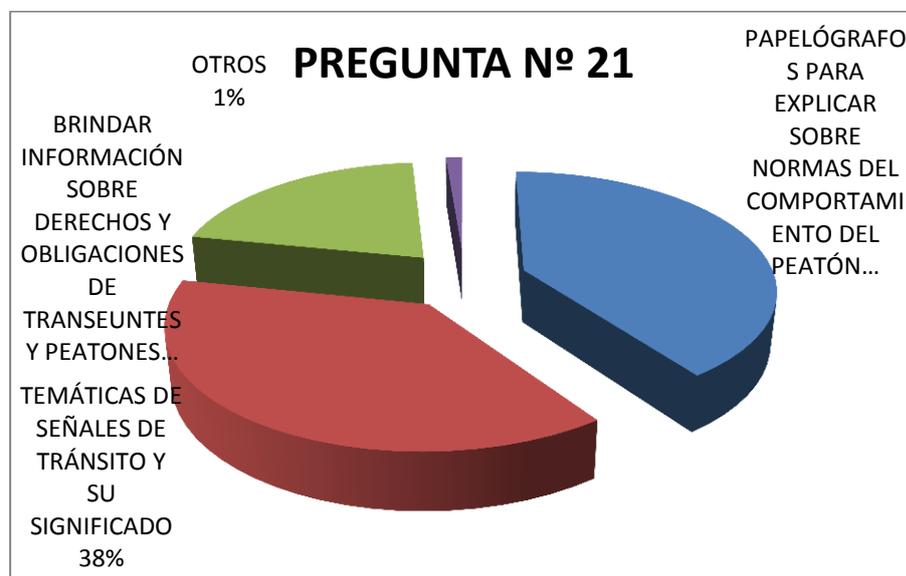
**20. ¿Considera que el video educativo debe tener imágenes de peatones imprudentes?**



**Fuente:** Elaboración propia.

El 84% indica que SI debería contener videos con imágenes de peatones imprudentes, y un 16% indica que no debería contener.

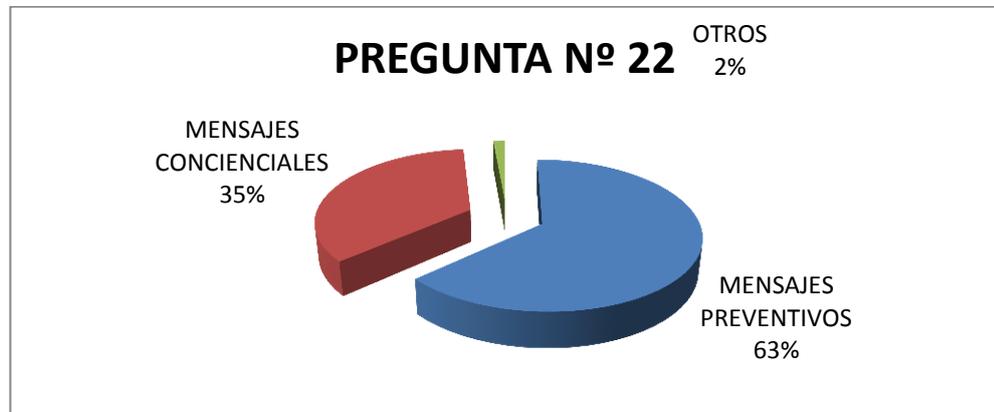
**21. ¿Qué contenidos debe tener la feria educativa?**



**Fuente:** Elaboración propia.

El 40% indica las normas del comportamiento del peatón, el 38% temáticas sobre señales de tránsito, el 21% sobre derechos y obligaciones de transeúntes y peatones y el 1% otros.

**22. ¿Qué tipo de mensajes debería difundir la radio bocina?**



**Fuente:** Elaboración propia.

El 63% indica que mensajes preventivos mediante la radio bocina debería difundir mensajes preventivos, 35% mensajes concienciales acerca de los accidentes de tránsito y el 2% otros mensajes.

**23. ¿Los banners donde deberían estar expuestos?**



**Fuente:** Elaboración propia.

El 69% indica que los banners deberían estar expuestos en la misma avenida, el 30% en las calles adyacentes y el 1% refieren en otros lugares.

## VIDEO INFORMATIVO

El video informativo es un medio alternativo para actividades innovadoras, un medio tecnológico, por sus posibilidades expresivas, resulta una herramienta valiosa de aprendizaje con el cual pretendemos exponerla en la feria educativa como complemento de la misma, ubicados en lugar estratégico de la avenida y así llamar la atención de los peatones en horarios 12:30 pm, 16:00 pm y 18:00 pm.

El material que se requiere es un proyector de pantalla con una pequeña PC que pueda ayudar en el proceso informativo.

### Guion técnico literario, video informativo

| Escena | Duración | Cámara fija<br>generador de caracteres  | Imagen  | Voz en off  | Sonido   |
|--------|----------|---|---|---|--|
| Nº 1   | 25 seg   | La Imprudencia al momento de cruzar la calle es no usar la pasarela o estar distraído son las principales causas de accidentes y muertes en las vías de Bolivia | Imágenes de personas arriesgando sus vidas en la Av. 6 de Marzo, tratando de adelantar a los vehículos. | Voz Masculina: Alrededor de 10 personas sufren algún accidente de tránsito por estar distraído en la vía. | Música instrumental; zampoñas, tema minero, guitarra del grupo musical Savia Andina. |

|      |         |  |   |   |  |
|------|---------|--|---|---|--|
| Nº 2 | 15 seg. | Los peatones son los más vulnerables al momento de sufrir un accidente, ya que no tienen ninguna protección corporal | Imágenes de personas cerca a los vehículos distraídos | Voz Femenina:<br>Cruzamos la Av. observando derecha a izquierda sin correr  |  |
| Nº 3 | 16 seg. | Los peatones debemos alejarnos de los vehículos de alto tonelaje como camiones buses                                 | Personas distraídas cerca a vehículos grandes         | Voz masculina:<br>alejarse de vehículos grandes, el chofer puede ser que no los veay por ello sufrir una accidente. |  |
| Nº4  | 12 seg. | Al cruzar la Av. no corra, camine  | Personas en la Av.                                    | Voz masculina:<br>Recordarles que estando en la Av. usted como buen peatón no debe correr si no                     |  |

|      |         |   |                                    |   |  |
|------|---------|---|------------------------------------|---|--|
|      |         |   |                                    | caminar con precaución  |  |
| N° 5 | 16 seg. | Recordar que es fundamental no solo ver, si no ser vistos | Peatón advirtiéndolo a un vehículo | Voz: Femenina. Recordarles que lo fundamental en la Av. es ver y ser vistos por el conductor. |  |

Fuente: Elaboración propia.

## **RADIO BOCINA.**

La radio bocina es un medio de comunicación alternativa que se usa para sectores reducidos y con un mensaje claro y concreto. Es así que se informara por Av. 6 marzo entre calles 2 y 5 en horas 8:30 am, 12:30 pm y 20:30 pm. En dos idiomas Español y Aymara.

Los materiales que se necesitan son un vehículo con el techo adaptable al megáfono, el cual pretende llegar a toda la población que se encuentre circulando por la avenida.

Se trata de repetir los mensajes cada cinco minutos, durante media hora. El vehículo deberá recorrer lentamente con guiñadores encendidos.

## **GUIÓN TÉCNICO DE RADIO BOCINA.**

|                                    | <b><u>Texto</u></b>  | <b><u>Tiempo</u></b> | <b><u>Sonido</u></b>                           |
|------------------------------------|--|----------------------|--|
| <b>Presentación voz masculina.</b> | La Unidad Urbana de Transporte de la Ciudad de El Alto quiere recordarles a todos los peatones la importancia de cuidar sus vidas en las Avenidas o Calles | 0.7 segundos         | Música instrumental de fondo del Grupo Bonanza |
| <b>Voz femenina</b>                | Queremos recordarles que como peatones somos los más vulnerables en las vías.  | 0.6 Segundos         |  |
| <b>Voz masculina</b>               | En todo momento evitemos los riesgos, usemos la pasarela, crucemos la avenida con precaución.  | 0.6 Segundos         |  |

|   |  |                 |  |
|---|--|-----------------|--|
| <b>Voz femenina</b>                               | No caminemos cerca de los autos, no llevemos animales sueltos, y si lleva uno tenga control de él cuando cruce una calle | 0.9 Segundos    |  |
| <b>Voz masculina</b>                              | Nunca estar parado detrás de vehículos aparcados especialmente si son grandes ante el riesgo de ser atropellados.        | 0.8 Segundos    |  |
| <b>Voz femenina</b>                               | Deténgase antes de cruzar la Av. observe derecha – izquierda. Es fundamental ver y ser vistos.                           | 0.7 Segundos    |  |
| <b>Voz masculina</b><br><b>Cierre y despedida</b> | No olvide que un vehículo puede correr a gran velocidad no intente anticiparse a él para cruzar la calle o avenida.      | 10: 00 Segundos |  |

Elaboración propia.

LOGOTIPO

**UNIDAD URBANA  
DE TRANSPORTE  
(G.A.M.E.A)**



**TODOS SOMOS PEATONES  
CAMINA SEGURO**

**VOLANTE**  
**ANVERSO**



**Elementos principales de las vías:**

La unidad urbana de transporte quiere informar a la población el uso de las vías públicas.

**Acera:** Reservada solo para peatones.

**Calzada:** Solo para la circulación de vehículos.

**Autopista:** Vía rápida interurbana solo para vehículos.

**Pasarela:** Paso seguro solo para peatones, tipo puentes.

**Paso de cebra:** Paso seguro para peatones, rayas blancas en el piso.

**Recuerda estos conceptos pueden salvar tu vida.**

## REVERSO



- Cruzar solo por los pasos de cebras.
- Ayudar a quién lo necesite: ancianos, niños y personas con capacidades diferentes.
- Cruzar siempre por el lugar que nos permita más visibilidad y anticipar la trayectoria de los vehículos en todos los sentidos de marcha.
- No salir nunca de entre coches, ES MUY PELIGROSO.
- Esperar a que el semáforo nos indique para cruzar.
- Tener cuidado con todos los vehículos motorizados: automóviles, buses, micros, motocicleta. Y también bicicletas.

La Unidad Urbana de Transporte quiere recordarle como caminar por las vías con seguridad.

AFICHE

Afiche Nº 1



EL AFICHE SERÁ EXPUESTO EN LA FERIA EDUCATIVA.

Afiche Nº 2



RESPETEMOS LAS SEÑALES  
DE TRÁNSITO, PASOS DE CEBRA,  
SEMÁFORO Y A LOS AGENTES DE  
TRÁNSITO.

## ROTAFOLIO



## **EL PAPELÓGRAFO**

### **Papelógrafo N° 1**

**ENSEÑE A SUS HIJOS E HIJAS A RESPETAR LAS SEÑALES DE TRÁNSITO, TODAS LAS SEÑALES AYUDAN A MANTENER SEGURA LA VIDA HUMANA.**

**USTED, COMO ADULTO, DEBE RESPETAR LAS SEÑALES DE TRÁNSITO EDUCANDO A SU HIJO E HIJA CON EL EJEMPLO.**

**RESPETA LAS SEÑALES DE TRÁNSITO Y EVITARA ACCIDENTES DE QUE IMPLICAN:**

**HOSPITALIZACIONES, DOLOR Y LUTO EN SU FAMILIA, GASTO DE DINERO, Y MUCHAS VECES PROVOCA DISCAPACIDADES EN LAS PERSONAS ACCIDENTADAS.**

**SI USTED RESPETA, LAS SEÑALES DE TRÁNSITO LA CIUDAD SERA MÁS ORDENADA, LAS VÍAS TENDRÁN MENOS TRANCADERAS, Y DISFRUTARÁ DE UNA CIUDAD TRANQUILA.**

**QUIERE QUE SU CIUDAD PROGRESE INFÓRMESE Y RESPETE LAS NORMAS.**

**El papelógrafo será usado dentro de la exposición y cada frase tendrá su explicación y contextualización respectiva.**

## **Papelógrafo N° 2**

**CRUZA POR LA SENDA PEATONAL Y, SI NO HAY, POR LAS ESQUINAS, NO A MITAD DE CUADRA.**

**EVITA CRUZAR POR DELANTE DE AUTOS Y SOBRE TODO DE VEHÍCULOS DE ALTO TONELAJE, COMO: CAMIONES, BUSES, ETC.**

**NO USES EL CELULAR MIENTRAS CAMINAS.**

**RESPETA EL SEMÁFORO.**

**SUJETE BIEN A LOS NIÑOS DE SUS MANOS.**

**NIÑOS MENORES DE 12 AÑOS NO DEBEN CRUZAR SOLOS LAS CALLES.**

**FIJESE BIEN AMBOS LADOS DE LAS CALLES ANTES DE CRUZAR SOBRE TODO SI SON DE DOS SENTIDOS O DE MUCHOS CARRILES.**

**POR FAVOR PIENSE, RAZONE Y CRUCE LA CALLE, NO CRUCE ALOCADAMENTE SIN MEDIR LAS CONSECUENCIAS.**

**El papelógrafo será usado dentro de la exposición y cada frase tendrá su explicación y contextualización respectiva.**

PASACALLES



**TRÍPTICO**  
**ANVERSO**

- Circula siempre por el lado izquierdo de tal manera visualices a los vehículos.
- Recuerda que no está permitido caminar ni atravesar las autopistas. Para ello están las pasarelas.
- Para mayor seguridad cruza por el lugar más visible y anticipa la trayectoria de los vehículos en todos los sentidos de la marcha.



- Nunca salgas de manera distraída de entre dos vehículos estacionados. Y mucho menos con audífonos y utilizando un celular.
- Cuando bajes del minibús, microbús házlo rodeando el vehículo por la parte de atrás
- Establezca contacto visual con el conductor, cerciórese que lo hayan visto.



**UNIDAD URBANA  
DE TRANSPORTE  
(G.A.M.E.A)**



**TODOS SOMOS PEATONES  
CAMINA SEGURO**

## REVERSO

- Tenga especial cuidado, con taxis microbuses camiones, vehículos de carga.
- Recuerda que no está permitido caminar ni atravesar las autopistas.
- Niños de nueve años deben cruzar la calle agarrados de la mano de su acompañante.



- Ayude a quien lo necesite ancianos, niños, no videntes.
- No llevar animales sueltos pueden ser atropellados y también asustar al peatón.
- Cuando cruces la calle asegúrate que el conductor te haya visto.



- Aléjese de los vehículos que hacen maniobras de reversa en los estacionamientos y cocheras.
- Al cruzar la calle, camina no corra, hágalo con precaución.
- Nunca salir de entre los vehículos es muy peligroso.

