

UNIVERSIDAD MAYOR DE SAN ANDRÉS
FACULTAD DE DERECHO Y CIENCIAS POLÍTICAS
CARRERA DE CIENCIA POLÍTICA Y GESTIÓN PÚBLICA



PROYECTO DE GRADO

**“Mejoramiento del tráfico, la vialidad y transporte público de la
ciudad de El Alto”**

Estudio de caso 2008-2010

POSTULANTE: PAMELA PAULA VILLCA VENTURA.

TUTOR: Lic. MARCO AURELIO VELASCO OLIVAREZ.

LA PAZ – BOLIVIA

2012

EL PRESENTE TRABAJO DE INVESTIGACIÓN FUE SOMETIDO A SUSTENTACIÓN ACADÉMICA ANTE TRIBUNAL PARA OBTENER LA GRADUACIÓN CORRESPONDIENTE Y SE HA HABILITADO PARA OBTENER EL GRADO DE LICENCIATURA EN CIENCIA POLÍTICA.

“Mejoramiento del tráfico, la vialidad y transporte público de la ciudad de El Alto”

Estudio de caso 2008-2010”

Director de Carrera

Docente Materia Taller II

Tutor

Institución Académica

En agradecimiento a Marco Velasco y Diego Murillo por el acompañamiento durante el proceso de investigación, además de la amistad brindada.

Dedicado a:

***A DIOS POR DARME LA
OPORTUNIDAD DE HABER CONOCIDO
A LAS PERSONAS
QUE A PESAR DE LAS ADVERSIDADES,
ERRORES Y ACIERTOS
SIEMPRE HAN CONFIADO EN MÍ.....***

!!!Gracias!!!

“PLAN DE OPTIMIZACIÓN DE TRÁFICO, VIALIDAD Y TRANSPORTE PÚBLICO EN LA CIUDAD DE EL ALTO”

ESTUDIO DE CASO 2008-2010

INTRODUCCION.

Con la propósito de hacer un aporte a la gestión pública municipal, este trabajo tiene la intención de discurrir en nuevos escenarios para la ciencia política y la gestión pública, introduciéndose a temáticas coyunturales de interés común a la sociedad, tal como trata en la investigación de tráfico, vialidad y transporte público en el municipio de El Alto; que desde su creación en la década de los ochenta como cuarta sección de la provincia Murillo del departamento de La Paz, estando anexa a esta ciudad, y tomando más relevancia desde 1994 con la promulgación de la ley de Participación Popular, donde los municipios de Bolivia adquieren más competencias respecto a las funciones de sus autoridades. Por estar más relacionados a la necesidad de los ciudadanos, teniendo una estrecha relación del poder (local o municipal) y el ciudadano.

Si bien la problemática vial no es nueva, se ha convertido en un tema coyuntural para la sociedad, puesto que los ciudadanos no se sienten conformes con el servicio que brinda el transporte sindicalizado de esta urbe (información comprobada en las entrevistas y encuestas a diferentes involucrados tal como se detalla en los siguientes capítulos) además de las inadecuadas condiciones en las que se encuentran las avenidas más importantes por ejemplo la avenida 6 de marzo y la av. Juan Pablo II además del empoderamiento de comerciantes gremiales y afiliados, de calles adyacentes a las avenidas ya mencionadas quienes ocupan aceras y calzadas indiscriminadamente por donde transitan vehículos y peatones, lo que genera espacios caóticos con gran afluencia de personas y vehículos ambos con poca transitabilidad (es decir sin espacios suficientes para su circulación) y la escasa cultura ciudadana y educación vial en los involucrados perjudicando así las principales actividades de los habitantes de esta urbe, quienes obligatoriamente deben pasar por estas calles y avenidas. Cabe mencionar que el tráfico que se genera por vehículos estacionados y comerciantes asentados en calles y avenidas no solo perjudica la actividad del ciudadano, sino también afecta la salud del mismo por el continuo estrés que vive por esta situación y por la contaminación que se genera

Partiendo con esta introducción se plantea como problemática de la investigación: ¿Qué acciones aplicó el gobierno municipal El Alto, del 2008 al 2010 en la Ceja del para combatir el exceso de tráfico vehicular y mejorar el servicio de transporte público en esta ciudad? Donde existe varios escenarios de respuesta a esta problemática por lo que el abordaje puede ser complejo, es por esto que se realiza previamente un diagnóstico del gobierno municipal de El Alto y la dirección de tráfico y vialidad, su estado de situación y las atribuciones del mismo para resolver el problema. Por lo que en resumidas cuentas se plantea como objetivo central el desarrollar una política pública vial la cual que mediante un plan regule y mejore el servicio de transporte público, el tráfico y la vialidad para un desarrollo urbano en el municipio de El Alto. Siendo la investigación un aporte significativo a la gestión pública y a la planificación municipal. Es por eso de gran importancia para la ciencia política (de manera especial para la gestión pública) tomar en cuenta este tipo de problemáticas, la cual impone la formulación de alternativas y propuestas con las cuales es posible empezar a delimitar el espacio laboral para el politólogo desarrollando así la formación brindada. Además de tomar en cuenta que la cuestión municipal si bien ha sido estudiada, no ha indagado en temas como el transporte y el desarrollo urbano como prioridades lo que hace la investigación novedosa.

En este sentido el proyecto y la investigación se amplía en cuatro capítulos en los que cada uno de ellos hace referencia a objetivos específicos que corroboren la problemática y cumpla el objetivo general. Los primeros tres capítulos proponen al lector sumergirse en la problemática del municipio de El Alto en relación al transporte y el tráfico, en cuanto hace referencia al marco teórico, la normativa legal, el trabajo de campo con entrevistas y encuestas etc. De esta manera brinda lo necesario para entender la formulación del capítulo cuatro el cual desde el comienzo detalla la metodología utilizada al igual que las técnicas de investigación aplicada al caso lo que logra el desarrollo de una manera amplia y detallada de la propuesta con la cual se pretende cumplir el objetivo central de la investigación.

El primer capítulo presenta indicadores sociales como pobreza, migración, educación, crecimiento demográfico de los habitantes del municipio de El Alto, siendo que se realiza una contextualización de la realidad que se vive en este municipio en los últimos años (además de estar estos indicadores relacionados con la problemática vial y con la investigación). Al mismo tiempo se hace referencia a la historia del municipio de El Alto, uno de los más jóvenes de Bolivia siendo creada como una ciudad anexa a La Paz, en los años 80' tras su gran crecimiento territorial, y poblacional, por causas diversas entre las

importantes está el decreto 21060 con la relocalización de los mineros, decreto promulgado por Víctor Paz Estenssoro el 20 de agosto de 1985 el cual generó desempleo, pobreza y grandes flujos migratorios y como una segunda causa las sequías que azotaron el altiplano boliviano por estos años. Otro de los puntos que hace referencia este capítulo es la referencia teórica que respalda la investigación adecuándose y en concordancia a la ciencia política y de manera especial a la gestión pública, haciendo referencia a las políticas públicas, el desarrollo de la misma, en cada una de las etapas que en capítulos posteriores se amplía con la propuesta.

El capítulo II presenta la normativa vigente existente en el país, el cual especifica la función del gobierno municipal, siendo más relevante a la investigación las funciones, competencias y atribuciones que adquieren gobiernos autónomos municipales en la cuestión de transporte y temas relacionados al mismo.

Es por esto que se hace referencia y se contextualiza en el marco de la nueva Constitución Política del Estado, La Ley de Municipalidades “2028”, la Ley Marco de Autonomías y Descentralización Andrés Ibáñez 031 (aprobada bajo la presidencia de Evo Morales, donde los gobiernos municipales adquieren autonomía con respecto a sus funciones, y su alcance, en esta medida las competencias van ampliando según las necesidades de los mismos municipios siendo diferenciadas por ser rurales o urbanos) y la ley general de transporte.

Una vez establecidos los alcances de los gobiernos municipales se hace referencia, los objetivos, avances y logros en las diferentes manifestaciones políticas, técnicas y administrativas plasmadas en el Plan De Desarrollo Municipal PDM 2007-2011 del municipio de El Alto en el cual se toma en cuenta la problemática vial identificada, y la descripción de la misma, los programas operativos anuales POAs de las gestiones 2008-2009-2010 (siendo que es el tiempo tomado como referencia para el estudio de caso) al igual que el presupuesto destinado a la problemática de transporte, tráfico y vialidad del municipio de El Alto

El capítulo III desarrolla de manera detallada la problemática del tráfico el transporte y vialidad en el municipio de El Alto, con respecto al servicio que brindan y a las dificultades por las que atraviesa el mismo, con información de primera mano, presentando el diagnóstico de la situación, siendo este el reflejo de las percepciones de los diferentes entrevistados de los grupos focales (ciudadanos, chóferes y especialistas en el tema que

conocen de la problemática por vivirla a diario) y las entrevistas a autoridades del gobierno municipal y la dirección de tráfico y vialidad.

Desarrollando así los datos estadísticos sobre la situación de los pasajeros en los que respecta a tiempo y costos utilizados, a chóferes con las dificultades que atraviesan en calles y avenidas además de problemas de pasajes, la unidad operativa de tránsito y las dificultades de sus agentes de parada con lo que respecta su función en las calles, y por último a los encargados y responsables del gobierno municipal con respecto a su función. Esta información es recabada por los grupos focales, sobre su percepción a la problemática. Pero tomando como referencia importante para la explicación de los datos la información brindada en las diferentes entrevistas realizadas.

Finalmente el capítulo IV presenta la estrategia metodológica utilizada para la elaboración de los tres primeros capítulos, y de manera especial incurre en el desarrollo de un plan de acción el cual detalla cada uno de los pasos a seguir para el logro del objetivo central, siendo esta la propuesta presentada por la investigación, mediante la realización de un diagnóstico o del estado de situación de la problemática vial, en el municipio de El Alto, mediante la elaboración de los FODAS respectivos (que ayudan al diagnóstico, en la dirección de tráfico y vialidad del municipio de El Alto, el sector de transporte sindicalizado y el problema en general en el cual se detallan las potencialidades de los mismos como los riesgos que corre) también se realiza un análisis de los involucrados detallando los intereses y recursos y mandatos con los que cuentan.

Para finalizar detallando la propuesta del proyecto, que mediante cuadros se detalla la metodología del marco lógico, con los fines, los propósitos, los componentes y las actividades y la presentación de un presupuesto tentativo que el proyecto requiere para generar desarrollo urbano en este municipio.

“MEJORAMIENTO DEL TRÁFICO, LA VIALIDAD Y TRANSPORTE PÚBLICO DE LA CIUDAD DE EL ALTO”

ESTUDIO DE CASO 2008-2010

INDICE.

CAPITULO I.	13
1. Tematización y contextualización.	13
1.1 La ciudad de El Alto desde su creación	13
1.2 Principales problemas que aqueja al municipio de El Alto.	14
1.2.1. Migracion.	14
1.1.2. Pobreza.....	15
1.1.3.Educacion.	16
1.1.4.Tráfico Y Vialidad.....	16
1.2 Estado del arte.	18
1.3 Referencia teórica.	21
1.3.1 Enfoque teórico de las políticas públicas.	21
a) Incorporacion De Temas En La Agenda Pública.	24
b) Formulacion De Un Problema Objeto De Una Política Pública.....	24
c) Determinacion De La Solucion Al Problema Entre Distintas Alternativas.....	25
d) Implementacion Y Ejecucion De La Política	26
e) Seguimiento Y Evaluación De La Política Pública.	27
1.4.2 El municipio.....	27
1.4.3 Tráfico y vialidad.	28
CAPITULO II.	29
2. Contexto normativo y avances del municipio en la temática vial.....	30
2.1 Constitución Política del Estado	30
2.1.1 Atribuciones de la municipalidad.....	31
2.1.2 Ley Marco de Autonomías y Descentralización “Andrés Ibáñez”	32
2.1.3 Ley General de Transporte “165”	34
2.2 Plan de Desarrollo Municipal El Alto 2007-2011 “SUMA QAMAÑA”	37

2.2.1 Líneas de Transporte Urbano.....	38
2.2.2 Número de Vehículos Registrados.....	39
2.2.3. Puntos de Congestionamiento Vehicular.....	41
2.3 Programa Operativo Anual El Alto, 2008-2009-2010.....	43
2.3.1 Programa Operativo Anual 2008.....	44
2.3.2 Programa Operativo anual 2009.....	45
2.3.3 Programa Operativo anual 2010.....	47
2.4 Descripción y Evaluación de los avances actuales y las acciones del gobierno municipal de la ciudad de El Alto sobre transporte, tráfico y vialidad.....	49
2.4.1 Proyecto “La Ceja se despeja”.....	49
2.4.2 Proyecto “El Alto cambia mi ciudad se ordena”.....	51
CAPITULO III.....	54
3. La problemática general del transporte público en la ciudad de El Alto.....	54
3.1 El rol de los sindicatos de transporte público.....	55
3.1.1 Problemas por los que atraviesa el transporte público.....	61
a. Trafico excesivo de vehículos.....	61
b. Calles y avenidas en mal estado.....	64
3.2 Escasa educación vial y cultura ciudadana en peatones y transportistas.....	65
3.3 El comercio informal en las calles y avenidas de la ciudad de El Alto.....	67
3.4 Presupuesto limitado del gobierno municipal para mejorar el tráfico y la vialidad en la ciudad de El Alto.....	68
3.5 Calles y avenidas con poco mantenimiento.....	70
3.6 Articulación entre gobierno municipal y tránsito.....	71
3.6.1 Agentes de parada (oficiales de tránsito).....	71
3.6.1.1 Autoridad limitada ante peatones y transportistas.....	72
3.6.1.2 Escaso material de trabajo.....	73
3.7 Estado de situación y Conclusiones.....	74
CAPITULO IV.....	75
4. Estrategia Metodológica - Fuentes y técnicas de investigación.....	75
4.1 Plan de Desarrollo Urbano, generando un eficiente servicio de transporte público en la ciudad de El Alto.....	78
4.2 Diseño.....	82

4.1.1 Análisis De Los Involucrados.	83
4.1.2 Problemas.....	87
4.1.3 Objetivos.	89
4.1.4 Alternativas.	90
4.2 Análisis de sostenibilidad y Viabilidad de las alternativas.....	91
4.3 Ejecución.	97
4.3.1 Fin “Desarrollo urbano para los habitantes de la ciudad de El Alto con un mejor servicio de transporte público.”	97
4.3.2 Propósito	98
4.3.3 Componentes.	98
a) Reordenamiento de rutas para las líneas del transporte público sindicalizado. (Implementación de la restricción vehicular) y vías alternas	99
b) Reubicación de los comerciantes asentados en las principales calles y avenidas, establecimiento de horarios fijos para la venta de sus productos.	100
c) Revitalización de las principales calles y avenidas de la Ceja de El Alto (mantenimiento periódico de calles, avenidas y semáforos).....	101
d) Programa de educación vial y cultura ciudadana a choferes y ciudadanos (niños, jóvenes y adultos) de la ciudad de El Alto.	101
CONCLUSIONES.	113
RECOMENDACIONES.	116
BIBLIOGRAFÍA:.....	118

INDICE DE CUADROS

Cuadro 1. Proyecciones De Población En La Ciudad De El Alto	15
Cuadro 2. Competencias Exclusivas de las diferentes autonomías en relación al transporte.....	32
Cuadro 3.Principales vías de circulación en el municipio de El Alto.	38
Cuadro 4.Vehículos registrados en el municipio de El Alto 2007 al 2010.....	39
Cuadro 5.Parque vehicular particular y público cantidad de movilidades registradas en el G.M.E.A. (al año 2008)	40
Cuadro 6.Lugares Y Causas De Congestionamiento De Las Principales Calles Y Avenidas De La Ciudad De El Alto.	42
Cuadro 7.El plan operativo anual del año 2008 plantea:.....	44
Cuadro 8. Detalles de proyectos a mediano plazo (presupuesto de inversión) POA 2009	45
Cuadro 9. Presupuesto de inversion (Detallado) gestión 2009	46

Cuadro 10. Presupuesto de inversión (Detallado) gestión 2009.....	47
Cuadro 11. Presupuesto de inversión G.M.A.E.A gestión 2010.	47
Cuadro 12. Etapas proyecto “El Alto cambia mi ciudad se ordena”	52
Cuadro 13. Resumen cuadro de involucrados	84
Cuadro 14. Cuadro de involucrados en la problemática de transporte, tráfico y vialidad en la ciudad de El Alto	85
Cuadro 15. Análisis de alternativas	91

INDICE DE GRAFICOS:

Grafico 1. Ciclo de la política pública.....	23
Grafico 2. Edad de los entrevistados del grupo focal.....	56
Grafico 3. Tiempo que vive en el municipio de El Alto	56
Grafico 4. Razones para su paso por la Ceja de El Alto	57
Grafico 5. ¿Como cree que es el servicio de transporte publico en el municipio de El Alto?	58
Grafico 6. ¿Por qué cree que el servicio de transporte publico s asi?	59
Grafico 7. ¿Cuánto gasta en pasajes al dia?	60
Grafico 8. Que tipo de vehiculo utiliza para su traslado	61
Grafico 9. Tiempo utilizado para el traslado de su hogar a la Ceja	63
Grafico 10. Causas que justifiquen en tiempo empleado en el traslado a su destino	64
Grafico 11. Problemas en los peatones	65
Grafico 12. ¿usa las pasarelas? ¿Por qué?	66
Grafico 13. ¿sabe en que consiste la cultura ciudadana?	67
Grafico 14. Problemas del gobierno municipal de El Alto.....	69
Grafico 15. Ha visto al gobierno municipal para mejorar el trafico de esta ciudad.....	70
Grafico 16. papel de gobierno municipal de El Alto con respecto a la problematica	70
Grafico 17. problemas en agentes de transito en el municipio de El Alto.....	72
Grafico 18. involucrados para la solucion	83
Grafico 19. arbol de problemas.....	88
Grafico 20 matriz de objetivos	89
Grafico 21. soluciones posibles a la problemática vial y de transporte.....	90

CAPITULO I.

El primer capítulo presenta al lector la realidad que en los últimos años se está viviendo en el municipio de El Alto realizando una contextualización de la situación de misma (siendo que esta una de las ciudades más importantes a pesar de ser una de las más jóvenes del país, por haber sido creado recién en los años 80' como la cuarta sección anexa a la ciudad de La Paz).

Por su progresivo crecimiento poblacional consecuencia de las permanentes migraciones de habitantes del área rural (donde una de las principales causas principales se dieron a efecto del decreto supremo 21060 y la relocalización de los mineros que da como resultado desempleo por la pérdida de sus fuentes laborales y las grandes sequías que en ese entonces azotaban el occidente del país)

Se toma en cuenta indicadores sociales como la pobreza, educación, y flujos migratorios como parte de la justificación del excedente de tráfico y vialidad en este municipio. Además de una explicación teórica sobre el municipio, las políticas públicas (detallando el ciclo de la misma haciendo un hincapié en la formulación de las diferentes alternativas que lleguen a brindar una solución a la problemática planteada)

1. Tematización y contextualización.

1.1 La ciudad de El Alto desde su creación

El hecho que marcó la institucionalidad de este municipio, se inició en 1955 con reducidos asentamientos, que 30 años después por la acumulación de justificativos legales, económicos y sociopolíticos culminaron el 6 de marzo de 1985, ocasión en que el Congreso Nacional de la República, a través de la Ley 628 se crea la Cuarta Sección de la provincia Murillo con su capital El Alto.

Donde su población se convirtió en una de las características del municipio por su desmedido crecimiento demográfico siendo que de 95.455 habitantes en el Censo Nacional de Población y Vivienda de 1976, pasó a 901.488 habitantes para 2007 según proyección del Censo del año 2001¹, es decir que, en 31 años, el comportamiento demográfico aumentó en casi 10 veces hecho novedoso en el país.

¹ Fuente: INSTITUTO Nacional de Estadística

La profundización del crecimiento urbano, su particular variación de las tendencias políticas partidarias (en 22 años hegemonizaron diferentes partidos como: ADN, MIR, CONDEPA y ahora el MAS), la ausencia de una identidad cultural única por albergar este municipio a ciudadanos de todo el país, el efímero tránsito de líderes de las diferentes instituciones representativas de El Alto, la vigencia de la reacción inmediata a las coyunturas sociales; como los hechos de octubre del 2003, el crecimiento demográfico, migración, pésimas condiciones de vida, pobreza, educación, falta de infraestructura; entre los más sobresalientes son los problemas que aquejan al municipio alteño. A la fecha, el municipio de El Alto, no es la misma a la de años anteriores, por el crecimiento demográfico imparable y la importancia que ha tomado esta ciudad en el país.

1.2 Principales problemas que aqueja al municipio de El Alto.

Para poder comprender mejor el tema de tráfico y vialidad en la Ceja de la ciudad de El Alto es necesario poder asimilar el estado de situación de los habitantes de esta urbe, en lo que respecta al crecimiento de su población por los flujos migratorios permanentes que se ha producido en los últimos años, las condiciones de pobreza de sus ciudadanos y su grado de educación. Siendo indicadores sociales los que pueden ayudar a entender mejor y contextualizarnos sobre el tema de transporte, tráfico y vialidad.

1.2.1 MIGRACION.

El Alto ha sido el establecimiento para inmigrantes del resto del país, en especial recién llegados de las áreas rurales quienes buscan una oportunidad en "la ciudad" los principales inmigrantes que viven en esta ciudad provienen de los sectores rurales de los departamentos del occidente y valle boliviano (La Paz, Oruro, Potosí y Cochabamba).

Los años 80 marcaron un punto de quiebre en lo que a la ciudad de El Alto se refiere, si bien en esa época ya ostentaba este municipio una gran superficie territorial, es la migración del campo y de las minas que ocurrió por entonces, la que marca con un sello característico a esta urbe.

Dos hechos de gran trascendencia impulsaron este movimiento masivo de personas: El primero es dado en los años 80 con la re-localización de los mineros tras la promulgación del decreto 21060 que significó la pérdida de fuentes de empleo de aproximadamente 25.000 mineros; y el segundo hecho que pocas veces fue atendido es la sequía que se produjo en el altiplano (que a mediados de los ochenta) que obligó a miles de campesinos a buscar nuevas perspectivas para poder vivir.

Cuadro 1.

Proyecciones De Población En La Ciudad De El Alto

Año 2008		
Total	Hombres	Mujeres
896,773	437,260	459,513
Año 2009		
928,851	452,036	476,815
Año 2010		
960,767	466,724	494,043

Fuente: Elaboración propia en base a datos proporcionados por el INE

1.1.2. POBREZA.

Entre los principales problemas por los que pasa gran parte de los ciudadanos de El Alto es el tema de la pobreza, siendo que el Censo de 2001 registró que ese año el 64% de los alteños se encontraba bajo la línea de la pobreza y un 17% vivía en condiciones de extrema pobreza,² lo que hace que en su gran parte los ciudadanos se dediquen al comercio pudiendo ser este gremial e informal. Y siendo este su trabajo los mismos se ubiquen y acaparen las principales calles y arterias de la ciudad donde se encuentran el comercio y el tráfico vehicular, como un claro ejemplo es en casco urbano central de esta ciudad “La Ceja”.

El municipio de El Alto es considerado entre “las principales ciudades del occidente del país, por mantener su peculiar creciente número de habitantes, la urbanización desordenada, elevados niveles de desempleo y subempleo, profundizada aún más por una actividad económica caracterizada por la subsistencia y alta informalidad”.³

Ciudades como El Alto no sólo se deben ver cómo la localidad de la pobreza, ni como un simple recipiente de los procesos socioeconómicos que causan la pobreza. El Alto “constituye, pero también está constituido por procesos sociales” que a su vez

²Fuente: Instituto Nacional de Estadística.

³ POA 2010 dirección de planificación; gobierno autónomo municipal de El Alto

integran procesos globales y regionales. Aproximadamente el 28% de la población ocupada de la ciudad de El Alto, se dedica a la actividad comercial (principalmente informal).⁴

La población en el rango de edad de 1 a 34 años, asciende a 523.122 habitantes representando el 76.3% de la población total del Municipio de El Alto por lo que gran parte de esta población son económicamente activos y constantemente utilizan el servicio de transporte público dentro y fuera de la ciudad, según INE 2001. Esta población se constituye en un factor muy importante para el desarrollo económico, productivo y la actividad industrial del Municipio.⁵

1.1.3 EDUCACION.

A diferencia del Municipio de La Paz, Cochabamba y Santa Cruz, que cuenta con población con mayores niveles de estudios alcanzados, El Alto tiene los menores índices de logro educativo. El 86% de la población ocupada, cuenta con un nivel de instrucción de primaria, secundaria o bachillerato, y sólo un 13% cuenta con un nivel de educación post-bachillerato tales como técnicos o universitarios.⁶

Se ha demostrado que el capital humano explica las diferencias en ingresos salariales y que es fundamental en la explicación de la integración de la mano de obra indígena al mercado de trabajo urbano. Y dejar de lado el comercio informal que ocupa de manera indiscriminada las principales calles y arterias del municipio.

1.1.4 TRÁFICO Y VIALIDAD.

En medida que cualquier municipio crece las necesidades de sus habitantes se incrementan notoriamente generando una “dinámica de ciudad” que genera movimiento económico, poblacional y por ende vehicular (mientras una ciudad crece el tráfico vehicular se incrementa) por lo que el trasladarse de un punto de la ciudad a otro se vuelve indispensable.

Este tipo de problemáticas (que llegan a ser progresivos) son designadas a los gobiernos municipales para su resolución atribuyéndoles las competencias designadas por ley.

Como se menciona antes la densidad poblacional se ha ido incrementado de manera significativa, lo que ha hecho que la ciudad de El Alto no solo se convierta en una ciudad con gran crecimiento económico y social, sino también que el paso por esta ciudad se ha vuelto obligatorio para el transporte inter-ciudades (La Paz–El Alto) interprovinciales,

⁴ Plan de Desarrollo Municipal “Suma Qamaña” 2007-2011.

⁵ Ídem.

⁶ Evaluación de la ciudad de El Alto USAID 2004. Documento PDF.

interdepartamentales e incluso de carácter internacional. Lo que hace imprescindible la circulación, el tráfico y la vialidad por las calles de la misma.

A principio del Siglo XX, La Ceja era el resultado del cruce de los caminos regionales y vías férreas que salían de la ciudad de La Paz, los que desembocaban en un nudo topográfico de quiebre entre la planicie del altiplano y la hoyada. A partir de La Ceja, el perfil y tratamiento de las vías vehiculares han cambiado, lo mismo que sus denominaciones. Lo que antes era el camino a Oruro se denomina Avenida 6 de Marzo; lo que era el camino a Copacabana se la conoce como la Avenida Juan Pablo II. El camino de La Paz a El Alto lleva el nombre de Avenida Naciones Unidas y existe una vía expresa (de rápida circulación) denominada “la autopista” que vincula de manera expedita el municipio de El Alto con La Paz. En este contexto de centralidad o de focalización urbana, se elevan algunos pasos a nivel con la pretensión de permitir un tráfico fluido de vehículos, de los cuales entre un 85% y un 90% pertenecen al transporte público⁷.

La intención del gobierno municipal de El Alto y unidad operativa de tránsito de separar el tráfico vehicular del peatonal además de mantener el paso expedito de las vías, con la construcción de pasos a nivel con pasarelas se ha visto rebasada por la inadecuada práctica de los conductores o chóferes de convocar pasajeros en estos puntos céntricos de gran confluencia y de pasajeros que en muchos casos son ellos mismos quienes generan esta situación. La problemática vial no es muy reciente ya que el año 2002 ha sido incluido en esa gestión sacando la Resolución Técnica Administrativa (RTA) 035/2002, que estaba vigente desde entonces, pero que el municipio no la hacía cumplir.

A la fecha en cualquier momento del día de manera especial en horas pico (7:00 a 9:30 Am o de 18:00 a 21:00 Pm) la población alteña está vendiendo, comprando o está transitando luego de haber comprado o vendido algo, o está volviendo o yendo a la ciudad de La Paz (por estudio o trabajo) se está subiendo a un minibús, está bajando de un transporte colectivo o está a punto de hacerlo.

Por lo que la ciudad ha ido más allá de la congestión de vendedores que se juntan en una feria se yuxtapone con la congestión de vehículos (por lo general minibuses que esperan su turno para salir en diversas direcciones). Siendo una característica muy común en esta ciudad que en lugares congestionados de tráfico la población está concentrada en medio de estos comercios “entre ruedas y aceras”, siendo que muchas veces estos vehículos del transporte público le dan la espalda a la paupérrima arquitectura (que con el tiempo se ha ido

⁷ Evaluación de la ciudad de El Alto por USAID 2004.

dañando por las actividades ya mencionadas) que he llegado a ser insuficiente para la densidad poblacional y vehicular existente.

El principal centro focal comercial constituye la “Ceja”, que es un centro de comercio y distribuidor del transporte público, debido a que se ubica en la intersección de las principales vías de la ciudad de El Alto y el ingreso a la ciudad de La Paz, más que por la concentración de instituciones públicas. Se estima que, a través de la Avenida Naciones Unidas y la Autopista (La Paz-El Alto), se movilizan diariamente a ciudad de La Paz más de 130.000 personas.⁸ Cifra que con los años ha ido incrementándose.

1.2 Estado del arte.

Sobre el tema de tráfico y vialidad en la ciudad de El Alto, no se han realizado investigaciones en el área de la ciencia política y las ciencias sociales por parte de la universidad (sin embargo en la carrera de Ciencia Política y gestión pública se han realizado investigaciones sobre la ciudad de El Alto, las que se toman como referencia para contextualizar la investigación) USAID el año 2004 realiza una evaluación de la ciudad El Alto donde en uno de sus capítulos de muestra el problema de tráfico vehicular y de transporte como una problemática que a diario se vive en el municipio, esta investigación es de gran importancia para la presente investigación.

Empezando en las investigaciones realizadas en la ciudad de El Alto por la ciencia política se toma en cuenta el trabajo de Felix Marin sobre la “administración pública en las sub-alcaldías municipales de la ciudad de El Alto” realizada el 2010 que señala que la administración en las sub-alcaldías es insuficiente por la particular historia demográfica y urbana de un municipio “informal” y se da por el poco conocimiento de las normas jurídicas, además de la burocratización administrativa en las mismas que se da por nombramiento arbitrario de funcionarios públicos por parte de las autoridades públicas. Y con el crecimiento de la ciudad la demanda de atención de los servicios básicos, aumenta considerablemente lo que hace que se requiera más infraestructura y más inversión para mano de obra pero sobre todo más personal apto para cumplir estas funciones.⁹ Por lo que en la investigación muestra algunas de las necesidades de los habitantes de esta urbe y las falencias de sus gobernantes para la elección de su personal.

⁸ Plan de Desarrollo Municipal “Suma Qamaña” 2007-2011

⁹ MARIN Félix. administración pública en las sub-alcaldías municipales de la ciudad de El Alto. 2010

Otra de las investigaciones efectuadas en el municipio de El Alto es el realizado por Guadalupe Limachi en el que realiza una evaluación técnica del Plan de Desarrollo Municipal 2003-2007, en la cual identifica las dificultades por las que pasa el mismo para su aplicación además de proponer soluciones alternativas que ayuden a sistematizar con mayor precisión los resultados de las evaluaciones de los PDMs anteriores para el mejoramiento de la norma en el municipio de El Alto¹⁰este trabajo dirigido denota algunos de las dificultades que se pasa en las evaluaciones de los resultados de PDMs anteriores.

En la investigación acerca “el bono esperanza como política pública y su incidencia en la construcción de ciudadanía en el municipio de El Alto”. Se demuestra los efectos sociales y políticos de este bono, al igual que las implicaciones en la construcción de la ciudadanía.

Con respecto al proyecto bono esperanza, donde los impactos fueron indirectos y no así indicados en por el proyecto. Ya que a pesar de sus insuficiencias técnicas, procedimentales y de planificación, sus efectos en el ejercicio de derechos y obligaciones que fueron de importancia considerable.¹¹ Este proyecto como un claro ejemplo de la respuesta de la ciudadanía a acciones de los gobernantes.

En la investigación de Lucy Torrez sobre la participación política y el liderazgo de la mujer en la ciudad de El Alto, se dio de manera inicial después de la marginación de la mujer de lo que se conoce como sistema político de donde la acción política de las mujeres ha sido determinado por los espacios de la política formal como en los partidos políticos, sindicatos y gremios de manera especial en la ciudad de El Alto.

En el caso de la mujer alteña que en la mayoría de los casos no cuenta con recursos económicos propios, además de la pobreza y el machismo que son dos factores determinantes para su participación en asuntos políticos y problemas estructurales que marginan a las mujeres en los espacios de poder que a pesar de tener el conocimiento del problema no existe un movimiento unido de mujeres que pueda apalear este problema o la falta de solidaridad de género como otro factor que limitan la participación de estas en estos espacios.¹²

¹⁰ LIMACHI Guadalupe. evaluación técnica del Plan de Desarrollo Municipal. 2008

¹¹ MONTECINOS Janet. el bono esperanza como política pública y su incidencia en la construcción de ciudadanía en el municipio de El Alto. 2006

¹² TORREZ Lucy. Participación política y liderazgo de la mujer en la ciudad de El Alto. 2004

Siendo estos los estudios realizados por parte de politólogos con referencia a la ciudad de El Alto, propongo una nueva investigación que toma como foco de estudio este municipio y como temática central la cuestión de transporte, tráfico y vialidad.

Entre las investigaciones más relevantes con relación a la ciudad de El Alto, son las realizadas por organismos internacionales como USAID, donde realizan una evaluación sobre la situación de este municipio.

EL trabajo se cataloga en el formato de una evaluación rápida de la situación de la ciudad de El Alto. Se trata de una evaluación solicitada por USAID/Bolivia y realizada en los meses de diciembre de 2003 y enero de 2004. En la que se muestra las características de esta ciudad de la población, la actividad económica y los hechos de esta ciudad (octubre del 2003) siendo que con esta evaluación pretendió contribuir en describir, comprender, explicar y ajustar o modificar las formas de actuar sobre la dinámica de las ciudades en Bolivia fundamentalmente sobre la dinámica urbana del Municipio de El Alto.

Siendo que se pretendía definir una forma de actuar en esta ciudad. Siendo un desafío para la evaluación realizada por USAID contribuir a la superación de autoridades y de su gestión. La evaluación se basó en la recolección de información estadística, cartográfica y documental se fundamentó en una serie de recorridos y visitas a los diversos barrios, lugares centrales y trayectos de la ciudad de El Alto, siendo que en cinco capítulos se presenta la situación de la ciudad de El Alto mostrándola como una ciudad dividida, llena de loteamientos concretos, mostrando los rostros de los barrios, viviendo o caracterizando a la ciudad a un boliviano Y a una ciudad de las ausencias o donde los organismos oficiales se han convertido en una institucionalidad clandestina siendo estas las características encontradas pero a la vez elaborando dos propuestas, que pueden mostrar a la ciudad de El Alto en una perspectiva regional metropolitana por lineamientos circunscritos a El Alto¹³.

La investigación de USAID muestra que el problema de tráfico, transporte y vialidad siempre ha estado latente por ser la ciudad de El Alto pero de manera especial “la Ceja” un punto crucial no solo para el paso de estas sino siendo un lugar céntrico de comercio lo que hace que el tráfico se haga denso en las calles mejorar y ampliar la redacción.

Otra de las investigaciones realizadas en la ciudad de El Alto, es la realizada por Juan Manuel Arbona en la que aborda el tema: “ESO ES SER POBRE E INDIO EN ESTE PAÍS”. Repercusiones urbanas e implicaciones sociales de la discriminación y la exclusión: lecciones de El Alto, Bolivia. Investigación que duro ocho años de 1998 al 2005, siendo que

¹³ USAID; evaluación de la ciudad de El Alto. 2004

en esta se presenta dos visiones de la ciudad de El Alto, Por un lado, las grandes oleadas de población indígena y minera que dependen de la economía informal, resultado de la implementación del proyecto neoliberal, han sido los principales factores en la construcción de esta ciudad. Y El Alto ha sido un espacio de convergencia de memorias e historias de emigrantes mineros y campesinos/indígenas, que ha sido una importante fuente de formación de espacios políticos contestatarios, En este ensayo el autor pretendió demostrar cómo El Alto concentra una población discriminada y excluida económica y socialmente, lo cual ha tenido un efecto directo sobre la manera en que se ha construido esta ciudad.¹⁴

1.3 Referencia teórica.

El proyecto que se desarrolla sobre el tráfico, la vialidad y el transporte público en el municipio de El Alto tiene como fin desarrollar una propuesta práctica que puede llegar a ser aplicado en este municipio, esto sin dejar de lado una referencia teórica solvente que sustente la investigación. Para lo cual se hace referencia al enfoque teórico que se da sobre las políticas públicas y el proceso en cada una de sus etapas.

1.3.1 Enfoque teórico de las políticas públicas.

Durante los últimos años se ha dado el desarrollo de un nuevo enfoque en el estudio de la administración pública y de las actividades de los gobiernos, al que de forma genérica se le ha llamado estudio de las *políticas públicas*, donde este enfoque de la ciencia política se ha centrado en el estudio del comportamiento y la cultura política, los partidos y los grupos de interés.

Este nuevo enfoque se ha dado por el crecimiento de los aparatos estatales y del gasto público, los cambios han afectado a las mismas estructuras estatales que han crecido, se han diversificado con el consecuente aumento de funcionarios y empleados públicos, para poder hacer frente a las nuevas tareas regulativas y de suministro de bienes y servicios a la población. Siendo que este crecimiento se ha manifestado en forma de ampliación de su campo de acción mediante, la regulación de aspectos cada vez más diversos de la vida social y económica. Tomando en cuenta estos aspectos este enfoque teórico de las políticas públicas, es el más adecuado para la explicación del funcionamiento de las acciones tomadas antes por los gobernantes y de las propuestas a realizarse para la corrección de las mismas.

¹⁴ ARBONA Juan Manuel; "ESO DE SER POBRE E INDIO EN ESTE PAÍS" Repercusiones urbanas e implicaciones sociales de la discriminación y la exclusión: lecciones de El Alto, Bolivia.

Entonces podemos entender a las políticas públicas como “*el conjunto de actividades de las instituciones de gobierno actuando directamente o a través de agentes, para solucionar problemas que en un momento dado los ciudadanos y los gobernantes consideren prioritario*” y que van a dirigidas a tener influencia determinada sobre la vida de los ciudadanos y la sociedad en su conjunto además de ser un proceso que se desenvuelve por etapas y con una dinámica propia.¹⁵

Para comprender que la política y las políticas públicas son diferentes, pero que existe una relación recíproca, tendrá que entenderse a la política como un concepto amplio, relativo al poder en general. Una mirada a las definiciones de los diccionarios de Ciencia Política arroja los siguientes componentes comunes.¹⁶

- a) *Institucional*, la política es elaborada decidida por una autoridad formal legalmente constituida en el marco de su competencia y es colectivamente vinculante.
- b) *Decisorio*, la política es un conjunto de secuencia, decisiones, relativas a la elección de fines u medios, de largo a corto alcance, en una situación específica y en respuesta a problemas y necesidades.
- c) *Comportamiento*, implica la acción o la inacción, hacer o no hacer nada; para una política es sobre todo, un curso de acción y no solo una decisión singular.

La política puede ser analizada como la búsqueda de establecer o de bloquear políticas públicas sobre determinados temas, o de influir en ellas, en el diseño, gestión y evaluación de las políticas.

Es necesario también diferenciar entre la gestión pública y la privada, donde las instituciones públicas generalmente no efectúan transacciones a través del mercado, sino que presta servicios a menudo en forma gratuita al público. Además el sector público debe coordinar e intermediar complejos equilibrios entre objetivos (tales como eficiencia, la equidad, la estabilidad, los contribuyentes, los empleados públicos, los asalariados, los usuarios de sistema de salud y otros). Hay muchas definiciones sobre las políticas públicas, pero se entenderá como una forma donde las instituciones públicas interviene con diferentes

¹⁵ http://www.fts.uner.edu.ar/polit_planif/documentos/miro.htm, 15 de noviembre de 2011

¹⁶ INSTITUTO Latinoamericano y el Caribe de Planificación Económica y Social, “Las Políticas Sociales en el Cono Sur” cuadernos, Pag.5

políticas a favor de la sociedad civil para satisfacer las necesidades y demandas de la población.

Según Lahera una *política pública* corresponde a cursos de acción y flujos de acción relacionados con el objetivo público definido en forma Democrática; los que son desarrollados por el sector público y frecuentemente con la participación de la comunidad y el sector privado.¹⁷De manera resumida entendemos a la política pública como la acción del gobierno (del sector público) para satisfacer las demandas de la sociedad que se consideren prioritarias y que tengan flujos de acción relacionadas con el objetivo a cumplir.

Ciclo De La Política Pública:

Es por eso de gran importancia que se pueda entender el ciclo de una política pública resaltando la tercera etapa en la que se determina la solución al problema entre distintas alternativas que lleguen a solucionar el problema (esto mediante planes y proyectos)

Grafico 1.



Para poder entender el *grafico 1* sobre el ciclo de la politica publica es necesario desarrollar cada uno de estos pasos a seguir, de manera especial la etapa 3 “la determinacion de la solucion al problema entre distintas alternativas” por lo que en la misma se desarrollara la

¹⁷ LAHERA parada Eugenio “Introducción a las Políticas Públicas”. Editorial Fondo de Cultura Económica, Chile 2002, pág. 16.

solucion al problema de trafico, transporte y vialidad en el municipio de El Alto, desarrollando mas adelante un marco logico para detallar el mismo, esto para lograr un desarrollo urbano en el municipio.

a) INCORPORACION DE TEMAS EN LA AGENDA PÚBLICA.

- *Identificación de la situación problemática.*

En una sociedad como la nuestra donde existen diferentes percepciones sobre lo que se considera un problema y los acontecimientos que la originan, es por eso que los problemas públicos como el tráfico y el transporte en el municipio de El Alto o en cualquier municipio, son escenarios de conflictos en el que un conjunto de grupos o instituciones, que incluyen a menudo los organismos públicos, compiten por la apropiación y desapropiación de las responsabilidades de estos problemas.

- *Descarte de situaciones problemáticas.*

La delimitación del nivel de complejidad de los problemas públicos, también hay que identificar los sub-problemas al interior de la problemática vial y de transporte (rescatando y delimitando la problemática real)

- *Selección y priorización de las situaciones problemáticas.*

Dentro de los problemas públicos que la sociedad identifica según sus necesidades, demandas y problemas, llega a ser necesario priorizar cual es el más importante o el de más relevancia para la ciudadanía, o cual es el que más atención requiere para su solución(siendo que se esté dentro de las competencias necesarias de los gobiernos municipales para poder solucionarlo). En el caso del municipio de El Alto una de las problemáticas latentes para los ciudadanos y sus gobernantes es la cuestión del transporte que como se ha dicho anteriormente por el progresivo crecimiento demográfico y el gran crecimiento urbano.

- *Incorporación de situaciones problemáticas en la agenda.*

Después de identificar, seleccionar y jerarquizar los problemas el siguiente paso es incorporarlo a la agenda de gobierno, la cual muestra la percepción de los poderes públicos y se inscriben los problemas que han captado la atención de los gobernantes. Pero el hecho que entre en agenda no quiere que decir que se resuelva el problema y tampoco garantiza la permanencia en el tiempo.

b) FORMULACION DE UN PROBLEMA OBJETO DE UNA POLITICA PÚBLICA.

En este sentido la definición del problema será ante todo una definición política, decidir a quién se tiene en cuenta y hasta qué punto. La correcta definición del problema es central

porque marca el posterior desarrollo de la política pública, al reducir el ámbito de las posibles alternativas a considerar, también afirman una concepción específica de la realidad.

- *Identificación y delimitación del problema.*

Permite la identificación de sub-problemáticas al interior de la problemática general inicial, esta facilita la formulación de problemas y soluciones. Es la construcción de un registro de datos respecto de la situación problemática inicial a partir de indicadores cuantificables generación de líneas bases desde las cuales sea posible comparar los resultados o el impacto de la política en relación al problema.

- *Enunciado del problema.*

Esta debe ser clara y precisa con respecto a la formulación del problema siendo solo uno y no así varios para no lograr confusiones, y debe evitar plantearse como la falta de medidas con respecto a ese problema, debe ser planteado de manera que pueda ser resuelto el problema.

c) DETERMINACION DE LA SOLUCION AL PROBLEMA ENTRE DISTINTAS ALTERNATIVAS.

Luego de identificar el problema se debe realizar una serie de alternativas que resuelvan el problema.

- *Formulación de alternativas de solución.*

La etapa posterior al ingreso de un tema a la agenda, es la generación de alternativas. Las cuales deben estar entre lo practicable y lo ideal, entre la investigación de los límites de la política y el esfuerzo por extender el campo de lo políticamente posible donde toda la maquinaria gubernamental es un vasto conjunto de restricciones que definen los papeles de los diversos actores de las políticas y limitan las estrategias a disposición.

Una alternativa será factible cuando logre superar las restricciones operantes (que generalmente son el protocolo, por el cual se debe de pasar en las instituciones públicas). Se identifican cinco ámbitos de restricción muy comunes en lo que respecta a políticas públicas: política, económica, institucional, legal y cultural.

- *Evaluación y jerarquización de alternativas de solución.*

Luego de haber formulado diferentes alternativas, debe realizarse el estudio de factibilidad de cada una de las mismas y jerarquizando según su importancia. Que como ya se ha mencionado se hace según las necesidades del ciudadano y según la factibilidad que tiene para su implementación.

- *Selección de la alternativa de solución a implementar.*

Una vez realizada el estudio de factibilidad y jerarquizarla según su importancia se debe seleccionar la solución que resuelva el problema.

d) IMPLEMENTACION Y EJECUCION DE LA POLITICA.

Para la implantación se debe tomar en cuenta el impacto de las condiciones económicas, sociales y políticas en las políticas públicas ha sido objeto de gran atención, estas variables del entorno se ejercen en los resultados de las decisiones de políticas públicas¹⁸. Consiste en identificar aquellos factores externos a la organización que puede tener incidencia favorables o desfavorables en las posibilidades de lograr una solución al problema en cuestión, el éxito de la organización o plan depende del ajuste a su entorno formado por el ámbito político, judicial, social y económico.

Implementación.

Siguiendo Lowi y Froman se entiende que “el proceso de implementación se modifica de acuerdo a las características de la política a implementar”¹⁹

- o *Identificación de las intervenciones existentes.*

Esta primera fase de la implementación es identificar si han existido intervenciones anteriores y los resultados que se han obtenido con esas intervenciones para saber cuáles son las experiencias obtenidas antes (que en el caso de la investigación están relacionadas a los proyectos anteriores) y no cometer los mismos errores.

- o **Formulación de planes y proyectos.**

Dentro de la política pública para lograr de los resultados deseados se debe generar *planes* y dentro de los mismos los *proyectos* para poder consolidar la política pública. Por lo que para la investigación se da más énfasis a este punto, puesto que se desarrollara más ampliamente generando una política pública vial que mediante un plan de desarrollo urbano mejore el servicio de transporte público.

- o *Implantación de la política pública.*

1. Modelo Top Down: refleja una concepción jerárquica del funcionamiento de las políticas Públicas, lo que importa es la decisión, que esta sea acatada y que la burocracia la cumpla en sus propios términos.

2. Modelo botton up, el ciudadano entra en contacto con la organización pública. Es el punto de distribución donde la política tiene éxito o fracasa, el problema de la implantación no es el

¹⁸ DONALD S. Van Meter. Op. Cit. Pág. 127,128.

¹⁹ Citado por Aguilar Villanueva; la implementación de las políticas, ED: miguel Ángel Porrúa 1993

ajuste a la decisión inicial, sino la adaptación de la decisión inicial a las características locales y al contexto en que se produce.

- *Evaluación ex – ante de la política.*

Donde se analiza todas las dimensiones del proyecto, los involucrados directos e indirectos y cual es su papel en la política.

Se debe hacer un análisis sistemático de cada uno de los pasos a seguir en la implementación de la política pública en este caso municipal.

e) SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN DE LA POLÍTICA PÚBLICA.

- *Diseño del plan de monitoreo.* Plan en el que se realiza los pasos y las características a seguir para la evaluación de la política pública.

- *Recolección y procesamiento de información.* Recolección de la información de lo realizado durante la política pública.

- *Análisis de la información.* De los resultados obtenidos de la política pública, si han sido cumplidos los objetivos y cuáles han sido los efectos dentro la sociedad.

- *Elaboración de informes.*

Respecto al resultado de la política pública, y a los efectos y el impacto que esta tuvo con su intervención.

1.4.2 El municipio.

Existen diversas definiciones del municipio: como la “comunidad social básica de la nación, núcleo primario del poder político, la institución más cercana a los intereses de la población; persona jurídica de derecho público, órgano político administrativo con autonomía para administrar las cuestiones estrictamente locales dentro de su territorio, etc.”.²⁰

Para Alejandra Massolo los municipios son “la instancia de gobierno más próxima a las necesidades y demandas de la población, que se supone conoce mejor los problemas y las potencialidades de sus territorios y que, por lo tanto, se encuentra en la mejor posición para implementar las políticas públicas, facilitar el desarrollo local y para articular consensos entre distintos actores y sectores.

Estos supuestos, y otros atributos, se ponen a prueba cuando se trata de las formas y las capacidades de la gestión pública municipal”²¹

²⁰ ACOSTA, José O. “Las Relaciones Políticas de los Gobiernos Locales” pag.284

²¹ Alejandra Massolo (comp.), El municipio. Un reto para la igualdad de oportunidades entre hombres y mujeres, Editado por Jiménez Editores, pag.

En la ley 2028 de Municipalidades, el Municipio es entendido como: la unidad territorial, política y administrativamente organizada, en la jurisdicción y con los habitantes de la Sección de Provincia, base del ordenamiento territorial del Estado unitario y democrático boliviano.²² Que con la Ley Marco De Autonomías y Descentralización se hace referencia que los municipios son los espacios desconcentrados de administración, gestión, planificación, participación ciudadana y descentralización de servicios básicos

A pesar de las diferencias entre los países compete generalmente a la municipalidad y/o los gobiernos municipales la infraestructura física de educación, salud, deportes, caminos vecinales con la construcción y mantenimiento de vías y calles, la prestación de servicios públicos, como agua potable, alcantarillado, recolección de basura, para lo cual puede normar por medio de ordenanzas, el ejercicio de sus competencias dentro de su jurisdicción territorial.²³ Tal como sucede en los municipios de Bolivia, en el que los mismos tienen atribuciones para ejercer las diferentes actividades y las aplican en ordenanzas municipales.

1.4.3 Tráfico y vialidad.

El tránsito vehicular (también llamado tráfico vehicular) es el fenómeno causado por el flujo de vehículos en una vía, calle o autopista. Se presenta también con muchas similitudes en otros fenómenos como el flujo de partículas y el de peatones.

En español no existe la diferenciación que se hace en inglés entre las palabras "tránsito" y "tráfico". En inglés, la primera ("transit") se refiere exclusivamente a lo que en español puede llamarse "transporte público", mientras que la segunda ("tráfico") es aproximadamente igual a "tráfico vehicular" o "tránsito vehicular". En castellano suele utilizarse "tránsito" para describir el flujo de elementos con movilidad y "tráfico" a los elementos transportados por otro medio.

En las grandes urbes, el tráfico vehicular se encuentra presente en casi todas las esferas de la actividad diaria de la gente, y ocasiona numerosos fenómenos entre los que destacan especialmente los congestionamientos.²⁴

El concepto de vialidad abarca todos los medios directos, en los que encontramos "vías" que pueden ser tanto de comunicación y transporte, los medios por donde encontramos estas vías, pueden ser el agua, el aire y la tierra. Desde el punto de vista ingeniería y del constructor consideramos como parte de la vialidad de una región o país, a toda la infraestructura física (caminos, carreteras autopistas,ferrocarriles, aeropuertos, puentes y

²² Ley de municipalidades 2028 art. 3

²³ BORJA Rodrigo. Enciclopedia de la política H-Z, fondo de cultura económica 1997

²⁴ <http://edithchavezperez.blogspot.com/2008/10/trficio-trnsito-y-vialidad.html>, 20 de agosto 2011

puertos) siendo estos dos los conceptos clave para la investigación ya que esta fielmente relacionado con lo aplicado en el municipio de El Alto.

CAPITULO II.

El capítulo II desarrolla la normativa vigente del país, relacionada a la problemática, en el cual especifica las funciones, competencias y atribuciones de los gobiernos autónomos municipales. Plasmadas en el marco de la nueva Constitución Política del Estado, la Ley de

Municipalidades 2028, la Ley Marco de Autonomías y Descentralización Andrés Ibáñez y la Ley General de Transporte.

Una vez establecidos los alcances de los gobiernos municipales se hace referencia a los objetivos, avances y logros plasmados en las diferentes declaraciones políticas, técnicas y administrativas del gobierno municipal autónomo de El Alto, plasmadas en el plan de desarrollo municipal PDM 2007-2011, el programa operativo anual POAs de las gestiones 2008-2009-2010 (siendo que es el tiempo tomado como referencia para el estudio de caso que la investigación plantea) con referencia a la problemática de transporte, tráfico y vialidad en el municipio de El Alto

2. Contexto normativo y avances del municipio en la temática vial.

Para poder entender mejor el tema de transporte, tráfico y vialidad es necesario contextualizarlo en el marco normativo siendo que este brinda las atribuciones y competencias que tienen a los diferentes gobiernos municipales para la ejecución de las mismas, es por eso de gran importancia respetar la jerarquía normativa desde la Constitución Política del Estado, la Ley Marco de Autonomías “Andrés Ibáñez, la ley de municipalidades 2028 y la Ley General de Transporte “165”.

Una vez contextualizado el tema es de gran relevancia detallar los objetivos, avances y realizados por el gobierno municipal autónomo de El Alto, siendo que estos son plasmados en el plan de desarrollo municipal PDM 2007-2011 llamado “SUMA QAMAÑA” y los programas operativos anuales (del 2008 al 2010), además de los dos proyectos relacionados al tema de investigación.

2.1 Constitución Política del Estado

Para la investigación se toma en cuenta de manera ponderada, las normas relacionadas a la investigación de tráfico y la vialidad empezando por la ley macro: la Constitución Política del Estado.

Dentro del marco de la Constitución Política del Estado plurinacional de Bolivia, se toma al Estado como el ente que garantiza a los usuarios y proveedores un sistema integral de transporte (art. 76 CPE) que en sus diversas modalidades se determine que este sea eficiente, eficaz y genere beneficios a los involucrados. En la tercera parte de la constitución (estructura organizacional territorial del Estado) donde se aclara las atribuciones y

competencias de las diferentes autonomías se muestra que los gobiernos municipales en sus competencias exclusivas (con relación a la investigación).

En cuanto al Marco legal de la Constitución en el Artículo 302 de la Constitución Política del Estado se establece que "el transporte urbano, el registro de la propiedad automotor, ordenamiento y educación vial, administración y control del tránsito urbano" son de competencias atribuidas a los Gobiernos Municipales. Tal como se detallan las más importantes:

2. *Planificar y promover el desarrollo humano en su jurisdicción.*

7. *Planificar, diseñar, construir, conservar y administrar caminos vecinales en coordinación con los pueblos indígena originario campesinos cuando corresponda.*

29. *Desarrollo urbano y asentamientos humanos urbanos.*

Las diferentes competencias en las que el gobierno municipal llega a tener tuición para poder regular y poder mejorar el servicio de transporte el tráfico y la vialidad son la que se van a tomar en cuenta para contextualizar el marco legal del proyecto de investigación.

Por lo que estas atribuciones designadas a los gobiernos municipales son de gran relevancia para lograr un desarrollo urbano, mejorando la calidad de vida en los ciudadanos, por ser estos más cercanos a las necesidades de los mismos.

2.1.1 Atribuciones de la municipalidad.

En la ley de municipalidades 2028 promulgada el año 1999 se determinó que entre las funciones más importantes de los gobiernos municipales está el de contribuir a la satisfacción de las necesidades o problemáticas colectivas de sus ciudadanos con participación de la misma para el desarrollo humano sostenible, ejerciendo su autonomía municipal mediante la potestad normativa, fiscalizadora, ejecutiva y administrativa además de las competencias adquiridas por ley en distintas áreas.

La Ley de Municipalidades 2028 establece que las Alcaldías son las "responsables de coordinar la prestación de los servicios de transporte juntamente con la Superintendencia sectorial correspondiente"²⁵.

²⁵ Ley de municipalidades 2028.

Es por eso que le corresponde organizar y reglamentar en coordinación para mejorar la problemática vial y de transporte con la Policía Nacional, la unidad de tránsito y poder optimizar la el tráfico, el transporte y la vialidad de su jurisdicción, en cumplimiento de normas nacionales especiales e internacionales que sean aplicables en las mismas.

2.1.2 Ley Marco de Autonomías y Descentralización “Andrés Ibáñez”

En el marco de la ley Marco de Autonomías y Descentralización “Andrés Ibáñez” 031 del Estado Plurinacional de Bolivia, las autonomías son entendidas como: *“la cualidad gubernativa que adquiere una entidad territorial de acuerdo a las condiciones y procedimientos establecidos en la Constitución Política del Estado y la presente Ley, que implica la igualdad jerárquica o de rango constitucional entre entidades territoriales autónomas, la elección directa de sus autoridades por las ciudadanas y los ciudadanos, la administración de sus recursos económicos y el ejercicio de facultades legislativa, reglamentaria, fiscalizadora y ejecutiva por sus órganos de gobierno autónomo, en el ámbito de su jurisdicción territorial y de las competencias y atribuciones establecidas por la Constitución Política del Estado y la ley.”*²⁶ está en sus distintos niveles (en el caso de la investigación se toma como referencia el nivel municipal) que para el caso se detallara las competencias entendiéndolas como la titularidad de atribuciones ejercitables respecto de las materias determinadas por la Constitución Política del Estado y la ley siendo que puede ser privativa, exclusiva, concurrente o compartida, con las características establecidas en el Artículo 297 de la Constitución Política del Estado del mismo con relación a la temática que se está abordando.

Entre las funciones generales de la autonomía municipal está el poder impulsar el desarrollo económico local, humano además del **desarrollo urbano** que a través de la prestación de servicios públicos a la población. Satisfaga sus necesidades y genere desarrollo en los habitantes de su jurisdicción. Con respecto al tema de la investigación las competencias en transporte se tienen las siguientes haciendo referencia al nivel central, departamental y municipal:

Cuadro 2.

Competencias Exclusivas de las diferentes autonomías en relación al transporte

Competencias exclusivas

²⁶ Ley Marco de Autonomías y Descentralización art 6.

<p>Nivel Central</p>	<p>1. Formular y aprobar las políticas estatales, incluyendo las referidas a la infraestructura en todas las modalidades de transporte.</p> <p>2. Proponer iniciativas normativas y ejercer y ejecutar mecanismos de financiamiento para proyectos en el sector.</p> <p>4. Regular el transporte de acuerdo al Plan General de Desarrollo, establecer los parámetros o estándares técnicos mínimos y referenciales del transporte.</p> <p>II. De acuerdo a las competencias exclusivas de los Numerales 9 y 10, Parágrafo II del Artículo 298, de la Constitución Política del Estado, el nivel central del Estado tiene las siguientes competencias exclusivas:</p> <p>1. Planificar, diseñar, construir, mantener y administrar las carreteras, líneas férreas y ferrocarriles de la red fundamental.</p> <p>2. Establecer los criterios de clasificación de la red fundamental, departamental vecinal y comunitaria y clasificar las carreteras de la red fundamental.</p> <p>3. Concurrir con todos los niveles autonómicos en la construcción de caminos en sus jurisdicciones.</p>
<p>Nivel Departamental</p>	<p>De acuerdo a la competencia exclusiva del Numeral 7, Parágrafo I del Artículo 300, de la Constitución Política del Estado, los gobiernos departamentales tienen las siguientes competencias exclusivas:</p> <p>1. Aprobar políticas departamentales de transporte e infraestructura vial interprovincial e intermunicipal.</p> <p>2. Planificar y promover el desarrollo del transporte interprovincial por carretera, ferrocarril, fluvial, y otros medios, en el departamento.</p> <p>4. Regular el servicio y las tarifas de transporte interprovincial e intermunicipal.</p>
<p>Nivel Municipal</p>	<p>De acuerdo a la competencia exclusiva del Numeral,18 Parágrafo I del Artículo 302, de la Constitución Política del Estado, los gobiernos municipales tienen las siguientes competencias exclusivas detalladas en la ley 031 de autonomías:</p> <p>1. Planificar y desarrollar el transporte urbano, incluyendo el ordenamiento del tránsito urbano.</p> <p>2. Efectuar el registro del derecho propietario de los vehículos automotores legalmente importados, ensamblados o fabricados en el territorio nacional. Los gobiernos municipales remitirán al nivel central del Estado, la información necesaria en los medios y conforme a los parámetros técnicos determinados para el establecimiento de un registro centralizado, integrado y actualizado para todo el país.</p> <p>3. Desarrollar, promover y difundir la educación vial con participación ciudadana.</p> <p>4. Regular las tarifas de transporte en su área de jurisdicción, en el marco de las normas, políticas y parámetros fijados por el nivel central del Estado.</p> <p>5. La competencia exclusiva municipal en transporte urbano, ordenamiento y educación vial, administración y control del tránsito urbano, se la ejercerá en lo que corresponda en coordinación con la Policía Boliviana.</p>
<p>Nivel Regional e Indígena Originario Campesino</p>	<p>No son tomadas en cuenta por no ser relevantes para la investigación.</p>

Fuente: elaboración propia en base a la ley marco de autonomías y descentralización 0/31 Cabe aclarar que el cuadro contiene las atribuciones establecidas por la ley y la CPE solo referente al transporte.

Siendo estas las competencias en cuestión de transporte atribuidas por la Ley Marco de Autonomías a los diferentes niveles del Estado, estas serán tomadas en cuenta como referencia de las competencias de los gobiernos municipales, estas mismas se desarrollaran

más adelante en relación al proyecto que se propondrá como respuesta a la problemática planteada.

Entre las competencias del gobierno municipal se aclara que ellos tienen la función de Planificar y desarrollar el transporte urbano, incluyendo el **ordenamiento del tránsito urbano** (según las necesidades y la realidad de cada municipio) además de desarrollar, promover y difundir la educación vial (lo que se incluye como parte fundamental de la investigación y de la propuesta planteada) con participación ciudadana.

2.1.3 Ley General de Transporte “165”

Con respecto a la Ley General de Transporte 165 promulgada el 2011 se toma por “objeto” de la ley establecer los lineamientos normativos, generales, técnicos, económicos, sociales y organizacionales del transporte, considerado como un Sistema de Transporte Integral²⁷ que se regirá en todo el país, con el propósito de mejorar y regular el servicio de transporte.

Por lo que las diferentes entidades de gobierno, y los diferentes niveles autonómicos de gobiernos tienen como cometido regular, supervisar controlar y fiscalizar el transporte público (lo que implica que los gobiernos municipales tienen plena función regulada bajo ley de tomar las riendas sobre el tema de transporte más aun siendo que este gobierno es el más próximo a la ciudadanía) además de velar por los usuarios del sistema de transporte

Asimismo es muy importante desarrollar los principios por los cuales se rige esta ley y los involucrados (de la misma) de los cuales vale la pena resaltar: la **accesibilidad** al acceso además de contar con condiciones de seguridad, **calidad** del servicio de que genere bienestar en los usuarios, **continuidad** del servicio prestado, **eficacia** con el cumplimiento de brindar el servicio de transporte y **eficiencia** con las condiciones necesarias para las operaciones en costos y tiempos. Principios que si llegan a ser bien aplicados y con una interpretación adecuada pueden llegar a ser útiles para pasajeros, transportistas y peatones.

La política sectorial de transporte que propone la ley, tiene como propósito el de orientar la intervención del Estado Plurinacional en el nivel central, departamental y *municipal*, para contribuir a la consecución de los fines esenciales del Estado, siendo este “lograr una movilidad libre y digna” en todo el territorio nacional en todas sus modalidades de transporte y consolidar un país integrado e integrador a nivel nacional e internacional²⁸ en la que da

²⁷ Ley General del Transporte 165; art 1

²⁸ Idem art 15

tuición a los gobiernos municipales de intervenir en el tema de transporte para mejoras de sus municipios y de los habitantes de los mismos. Bajo las siguientes competencias exclusivas:

- a. Planificar y desarrollar el transporte urbano, incluyendo el ordenamiento del tránsito urbano en toda la jurisdicción municipal.

Esto que deberá de coordinarse con los diferentes sindicatos de transporte público registrados que se encuentren dentro de la jurisdicción municipal para lograr las mejoras adecuadas que lleven al desarrollo urbano para los ciudadanos (en sus diferentes incisos)

- b. Efectuar el registro del derecho propietario de los vehículos automotores legalmente importados, ensamblados o fabricados en el territorio nacional. Los gobiernos autónomos municipales remitirán al nivel central del Estado, la información necesaria en los medios y conforme a los parámetros técnicos determinados para el establecimiento de un registro centralizado, integrado y actualizado para todo el país.
- c. Desarrollar, promover y difundir la educación vial con participación ciudadana.
- d. Regular las tarifas de transporte en su área de jurisdicción, en el marco de las normas, políticas y parámetros fijados por el nivel central del Estado.
- e. El transporte urbano, ordenamiento y educación vial, administración y control del tránsito urbano, se lo ejercerá en lo que corresponda en coordinación con la Policía Boliviana.
- g. Planificar, diseñar, construir, mantener y administrar los caminos vecinales, en coordinación con los pueblos indígena originario campesinos, cuando corresponda.²⁹

Esta ley asimismo detalla la función del transporte público y como esta debe de desenvolverse para la sociedad, la función que cumple y que es de gran importancia “satisfacer las necesidades que originan prestaciones dirigidas a las usuarias y los usuarios individualmente o en su conjunto, que son de interés público y sirven al bien común” comprende las unidades de transporte en que las usuarias y los usuarios no son los propietarios de los mismos, siendo prestados comercialmente por terceros y pueden ser suministrados tanto por instituciones públicas y privadas ³⁰ este en el caso de quienes brindan el servicio de transporte.

²⁹ Idem art 22

³⁰ Idem art 75

Es por esto que los gobiernos autónomos municipales también deben brindar a los usuarios del servicio de transporte de manera adecuada una red de aceras y pasos peatonales que brinden seguridad vial a los peatones frente a los automotores, mismas deben estar debidamente equipadas, señalizadas y libres de obstáculos, garantizando la libre movilidad de los usuarios.

Pretendiendo ser más específico en la investigación el papel de los gobiernos municipales con el transporte automotor urbano de pasajeros (que tiene origen y destino dentro de un mismo municipio) el cual necesita de manera obligatoriamente una autorización municipal para la “prestación del servicio público de transporte automotor terrestre urbano municipal de pasajeros, será otorgada por la autoridad competente del nivel municipal” considerando las disposiciones contenidas en la presente Ley y su normativa específica.

Entre otra de las funciones otorgadas por la ley General de Transporte esta la otorgación de autorizaciones (por el gobierno municipal al transporte público) que se realiza considerando los siguientes parámetros:

Procedimientos para la asignación de rutas a diferentes sindicatos de transporte público, frecuencias y horarios considerando demanda de pasajeros, calidad, equidad, seguridad, eficiencia y evitar la saturación de rutas, la renovación y revocatoria de la autorización, sujeta a la evaluación del cumplimiento del servicio y normativa específica, manejar el régimen de estándares de calidad, comodidad y seguridad para el servicio, además de garantizar el óptimo de funcionamiento motorizado bajo la certificación de las aprobaciones de la revisión técnica correspondiente a los vehículos motorizados

Entre otras de las competencias atribuidas por la ley 165 a los municipios con respecto a las funciones que debe de cumplir para el servicio de transporte. Es que se le asigna a la autoridad competente del nivel municipal siendo que deberá planificar el servicio público de transporte automotor terrestre urbano de pasajeros, en función al crecimiento de la demanda del servicio y actividades económicas y comerciales dentro del municipio, considerando condiciones eficientes de circulación, operación y seguridad. Lo que da por entender que este mismo puede ampliar el servicio según vea conveniente para la población.

Asimismo la planificación del servicio público de transporte automotor terrestre urbano de pasajeros, estará enmarcada de manera enunciativa y no limitativa, bajo los siguientes lineamientos; de diseñar planes de reordenamiento vial, acorde a las necesidades de la

población. planificar el servicio en función al crecimiento de la demanda y ordenamiento territorial, reduciendo tiempos de espera y de viaje disminuir la congestión vial, a través del control de la cantidad de vehículos asignados por ruta y la correspondiente demanda de pasajeros incentivar la minimización del impacto ambiental producida por los vehículos, así como la renovación del parque automotor³¹.

Por último en la ley se hace la aclaración de que la autoridad competente del nivel municipal tiene la potestad de incentivar el transporte masivo y la incorporación de vehículos seguros, modernos, de capacidad acorde al servicio requerido y ambientalmente amigable.

2.2 Plan de Desarrollo Municipal El Alto 2007-2011 “SUMA QAMAÑA”

El Plan de Desarrollo municipal de la ciudad de El Alto “Suma Qamaña” representa los objetivos planteados a largo plazo por el gobierno municipal que en ese entonces estaba encabezado por Fanor Nava(tras una serie de pugnas tras la salida del ex Alcalde José Luis Paredes) la elaboración del mismo siguió el proceso establecido por las normas básicas de la planificación participativa Municipal, y la guía Metodológica establecida para la planificación de la misma siendo esta participativa en municipios preponderadamente urbanos, en este marco estratégico para la formulación del nuevo PDM 2007-2011, ha sido bajo lineamientos estipulados por el Plan Nacional De Desarrollo y el Plan de Desarrollo Departamental de la Paz.

El PDM 2007-2011 del municipio de El Alto afirma que la densidad de la Mancha Urbana de la ciudad de El Alto está estructurada con un trazado radial, combinado con el trazado reticular (de manzanos o redes) en las distintas zonas de este municipio.

Este radial se manifiesta en las vías que forman una especie de anillos alrededor del casco urbano de la ciudad de El Alto “la Ceja” (las avenidas: Bolivia, Litoral y Periférica) e interconectadas por otras radiales como ser la carretera a Viacha la avenida Juan Pablo II y la 6 de Marzo; al interior de los distritos, predomina la forma reticular o redes de la forma rectangular de las manzanas, hecho que se manifiesta claramente en la zona 16 de Julio, Los Andes, Villa Esperanza villa Dolores, la zona 12 de octubre, Bolívar municipal y sus alrededores entre las más importantes .

³¹Ídem art 258

En el resto de la ciudad la mancha urbana presenta algunos trazos variados que en su esencia mantiene la forma de redes entrelazadas³² lo que hace aún más compleja el tránsito de transportistas y pasajeros por toda la ciudad (que al final todos llegan a aglomerar en la Ceja y las calles aledañas a la misma)

La ciudad de El Alto está estructurada por vías de conexión interprovincial, inter departamental e internacional, que concurren a un punto central de la ciudad “*la Ceja*” de El Alto, esta estructura ha configurado la forma actual de la ciudad desordenada además de las tendencias de crecimiento urbano actuales. Entre las vías más importantes (las más concurridas y con mayor tráfico) que conforman la estructura vial de esta ciudad se clasifican, en las siguientes categorías:

Cuadro 3.

Principales vías de circulación en el municipio de El Alto.

Vías primarias	Vías secundarias	Vías terciarias
son las vías de circulación vehicular que, generalmente, son las de interconexión, directa o indirecta, del Municipio de El Alto con otros asentamientos de la microrregión o región occidental del país	corresponden a las vías vehiculares de interconexión interna del asentamiento humano, sirve de interconexión entre los distritos	Formadas de la derivación de las vías primarias y secundarias.
<ul style="list-style-type: none"> • Carretera a Copacabana, • Av. Juan Pablo II, • Carretera a Laja, • Av. 6 de marzo, • Av. Panorámica y • Carretera a Viacha. 	<ul style="list-style-type: none"> • Bolivia, • Litoral, • Periférica, • Alfonso Ugarte, • Sucre, • Adrián Castillo, • La Paz 	<ul style="list-style-type: none"> • interconexión al interior de zonas o barrios

Elaboración propia en base a datos del PDM 2007-2011

2.2.1 Líneas de Transporte Urbano

³² Plan Desarrollo Municipal 2007-2011

Según la Unidad de Tráfico y Vialidad del GAMEA³³, están registradas aproximadamente 438 líneas (para el 2007) autorizadas para el servicio de transporte público, de los cuales 179 líneas de circulación entre la ciudad de El Alto hacia La Paz³⁴.

2.2.2 Número de Vehículos Registrados

En el municipio de El Alto se registraron para las últimas gestiones más de 80.513 vehículos entre públicos y privados de los cuales 10.007 prestan un servicio público, tal como muestran los siguientes datos.³⁵

Cuadro 4.

Vehículos registrados en el municipio de El Alto 2007 al 2010

Vehículos	Públicos	Particulares	Oficiales	Total
2007	9.930	40.775	155	50.860
2009	10.067	65.614	207	75.888
2010	10.007	70.292	214	80.513

Este último dato(marcado en negrilla) no es oficial ya que si bien los registros muestran esto es claro que esta cifra se incrementa de manera considerable (por información brindada por el ex director de tráfico y vialidad Ricardo Rangel que de manera extra oficial aseguro que aproximadamente 1 millón de vehículos son los que se utilizan para el transporte público) divididos en 72 sindicatos con 511 diferentes líneas internas (dentro la ciudad) e inter-ciudades (La Paz y El Alto) mientras el ejecutivo de la Federación de Transportistas de la ciudad de El Alto, Ismael Fernández, informó a su vez que los sindicatos afiliados son en realidad 97 y que hay 40 mil vehículos que prestan el servicio de transporte público.³⁶

Y aunque algunos de estos datos no son los oficiales, es notorio que existen grandes contradicciones entre los registros de la Dirección de Recaudaciones, de Tráfico y Vialidad, el Organismo Operativo de Tránsito y los sindicatos de chóferes del transporte público.

³³ G.A.M.E.A. Gobierno Autónomo Municipal de El Alto

³⁴ Datos oficiales de la dirección de tráfico y vialidad del municipio de El Alto.

³⁵ Se tiene que tener en cuenta que esta tabla ha sido elaborada en base a información recolectada por el periódico la Razón y Radio Atipiri y la pag: <http://www.noticias.abcbolivia.com/2011/02/cada-ano-hay-5-mil-autos-mas-en-el-alto.html> del 15 de noviembre 2011.

³⁶ <http://www.noticias.abcbolivia.com/2011/02/cada-ano-hay-5-mil-autos-mas-en-el-alto.html> 7 de junio 2011

Siendo esos los datos “oficiales” (teniendo en cuenta que no se ha realizado de una actualización de datos de los nuevos ingresos de afiliados a los diferentes sindicatos de transporte y de los vehículos que si bien trabajan en la ciudad de El Alto no están registrados en la misma por corresponder a vehículos registrados en la ciudad de La Paz)³⁷.

Cuadro 5.

Parque vehicular particular y público cantidad de movilidades registradas en el G.M.E.A. (al año 2008)

SERVICIO				
CLASE	OFICIAL	PARTICULAR	PUBLICO	TOTAL
AUTOMOVIL	17	7732	1169	8918
CAMIÓN	5	3988	3153	7146
CAMIONETA	32	3451	400	3883
FURGÓN		23	2	25
JEEP	10	1233	9	1252
MICROBUS		385	921	1306
MINIBUS	5	10531	2696	13232
MOTO	36	480		516
OMNIBUS	3	413	852	1268
TORPEDO		10	1	11
TRACTO-CAMION		288	165	453
TOTAL-GENERAL	155	40775	9930	50860

El cuadro muestra claramente que la mayoría de los vehículos registrados son lo minibuses, lo que da la explicación de por qué a pesar de la gran cantidad de vehículos existentes en la ciudad que año a tras año se han ido incrementando estos no van concordé con el crecimiento poblacional, siendo que la capacidad de carga de los mismos es reducida por lo que colapsa las calles pero no abastece las necesidades de los ciudadanos.

³⁷ Otra de las versión sobre esta temática es la del concejal secretario Wálter Alborta (MAS), ex ejecutivo de los chóferes alteños, quien manifiesta que hasta mayo del 2010, cuando el aún fungía como dirigente, la Federación contaba con 80 sindicatos de diferentes tipos de servicio público y que la cantidad de vehículos registrados por sus afiliados llegaba a la cifra de 25 mil. Y como manifestaba “Sólo el sindicato más grande, el Pedro Domingo Murillo, debe tener un aproximado de 1.500 vehículos y el más pequeño aproximadamente 500 socios”, añadió. Además, las autoridades ediles consultadas advirtieron que la cantidad real de vehículos que circulan en la urbe pasan de los 100 mil, ya que existen nuevos ingresos que aún no se registraron o no realizaron su trámite correspondiente.

2.2.3. Puntos de Congestionamiento Vehicular

Para poder entender mejor acerca del congestionamiento vehicular existente en la ciudad de El Alto es muy importante saber cuáles son las causas del mismo (tal y como va a ser detallado)

Las causas más frecuentes de congestionamiento vehicular en la Ciudad de El Alto, según la unidad de Tráfico y Vialidad del Organismo Operativo de Tránsito (mediante el director de la misma "NestorSeron")³⁸ son las siguientes:

- Flujo automotor masivo.
- Estructura vial concentrada. (En lugares como la Ceja)
- Asentamientos de los gremiales y comerciantes en las aceras y calzadas.
- Falta de señalización.

Asimismo, los lugares de congestión vehicular, según la autoridad de la dirección, son aquellos donde se concentran las actividades socio-económicas (invasión de asentamientos de los gremiales del comercio informal en su mayoría y tiendas o comercios que ocupan también gran parte de las aceras con publicidad u con sus mercaderías) un masivo tráfico peatonal, un elevado y excedente flujo vehicular en el cruce de vías o en concentración de vías, ubicadas en los alrededores de la *Ceja de El Alto (Cruce a Viacha, Cruce a Villa Adela, Av. 6 de Marzo, Av. Tihuanacu, y las primeras calles de la zona 12 de Octubre*, entre las principales.

Entre los factores que contribuyen a que se genere este tipo de situación en la cuestión del tráfico vehicular y peatonal en la ciudad se podría destacar:

- Infraestructura inadecuada.
- Aumento de los vehículos motorizados
- Sobre demanda de servicios de vehículos públicos con poca capacidad
- Falta de infraestructura adecuada para el transporte no motorizado (como bicicletas)
- Inadecuado manejo institucional del sistema de transporte público, respaldada con una débil normativa de tránsito.
- La ausencia de mecanismos de coordinación en tres las diferentes instancias que hacen a su regulación

Cuadro 6.

³⁸ Entrevista Néstor Seron unidad de tráfico y vialidad (anexo 3)

Lugares Y Causas De Congestionamiento De Las Principales Calles Y Avenidas De La Ciudad De El Alto.

Av. Naciones Unidas	Asentamiento de Gremiales.
La Ceja, en inmediaciones de la red ferrocarrilera	Falta respeto a señalización (puntos de parada, semáforos etc.) además de escaso mantenimiento de las mismas. Asentamientos de gremiales en calles y aceras. Malas condiciones del asfalto de aceras. Flujo masivo de vehículos.
Av. 6 de Marzo, inmediaciones de la Plaza del Arquitecto.	Asentamiento de gremiales. Falta de señalización. Malas condiciones de asfaltado en la vía
Av. Alfonso Ugarte, en la Zona 16 de julio	Flujo masivo de vehículos y asentamiento de comerciantes en aceras y calzadas.
Av. Antofagasta	Asentamiento de comerciantes minoristas, con el uso de tarimas
Av. Tiahuanacu	Asentamiento de gremiales
Calle Raúl Salmón	Asentamiento de comerciantes minoristas
Calles 1, 2, 3, 4 y 5 – Zona 12 de Octubre y Villa Dolores	Vendedores ambulantes. Falta de Señalización. Estacionamientos improvisados de autos.
Cruce Viacha.	Flujo masivo de vehículos
Cruce Villa Adela	Flujo masivo de vehículos
Plaza Ballivián	Flujo masivo de vehículos para acceder a la ciudad de La Paz.

Elaboración propia en base a datos brindados por la dirección de tráfico y vialidad de El municipio de El Alto

Como se ve en cuadro son muchas las causas identificadas por las autoridades para los diferentes planes o programas pero como se puede notar la cuestión de tráfico, e incluso de un mal servicio de transporte esta dado como un circulo que hace que si una calle se congestione en un “efecto domino” las demás calles y avenidas se congestionan también.

Es de gran importancia aclarar que la calidad del servicio de transporte público urbano se ve disminuida con la presencia del parque automotor de los buses y minibuses de segunda mano, que se encuentran en franco deterioro o en total obsolescencia, aspectos que encarecen su funcionamiento y contaminan más el medio ambiente.

Por la misma estructura vial de la ciudad de El Alto todas las líneas circulan por el centro de la ciudad “la Ceja” por la que es este el punto más caótico, ya que como se aclara anteriormente además de los vehículos de circulación interna (únicamente circulan dentro de

la ciudad) los vehículos inter-ciudades y sus calles y avenidas ya no abastecen semejante cantidad de vehículos por lo que su deterioro es permanente.

En el PDM 2007-2011, se evidencio que pasada las horas pico (de mayor afluencia de pasajeros), existe una sobre oferta del servicio de transporte público de pasajeros, aspecto que incide en la rebaja de precios en los pasajes; y por otro lado se observa que el servicio de transporte de algunas líneas es irregular y arbitraria, debido a la baja demanda de usuarios ubicados en las zonas más alejadas de esta ciudad.

Otro de los puntos que el Plan de Desarrollo Municipal identifica (y relacionados a la investigación) es que para que se dé una situación problemática con respecto al tráfico, transporte y la vialidad se muestra como principales causas se da por: una la alta tasa de crecimiento poblacional, la actividad económica intensa generada por lo gremiales y comerciantes (asentadas en las principales calles y avenidas) Incremento del parque automotor en apoyo al movimiento económico (siendo esta una de las profesiones más comunes para los habitantes de este municipio)

2.3 Programa Operativo Anual El Alto, 2008-2009-2010.

Para la investigación sobre tráfico y vialidad se toma en cuenta el Programa Operativo Anual³⁹ de tres gestiones: 2008, 2009, 2010 de los cuales se extrae el presupuesto y los objetivos de gestión que en cada una de estos años se ha designado sobre la problemática de transporte tráfico y vialidad en el municipio de El Alto.

³⁹El Programa Operativo Anual (POA) es planteado por los municipios declarando los objetivos anuales, estando estos objetivos de acorde con el plan de desarrollo municipal siendo un instrumento técnico, administrativo y gerencial que contiene las políticas y objetivos que se pretende alcanzar en el transcurso de la gestión; para cuyo fin se determina operaciones de funcionamiento, de inversión y de aplicaciones financieras.

El POA y Presupuesto constituyen la guía operativa de los procesos de ejecución, seguimiento, control y evaluación de la gestión municipal, cuyo contenido expresa la voluntad política de las autoridades del Gobierno Municipal sustentada en la demanda social priorizada para la gestión como lo que se pretende realizar en la cuestión de tráfico y vialidad.

La ley de municipalidades define, entre las competencias del Gobierno Municipal, promover y dinamizar el desarrollo humano sostenible, equitativo y participativo del Municipio a través de la formulación y ejecución de políticas, planes, programas y proyectos. En sus Artículos 12 Numeral 9 y 44 menciona que el Honorable Alcalde Municipal debe presentar al H. Concejo Municipal el Programa Operativo Anual (POA) y Presupuesto, en base a la Planificación Participativa Municipal y en el marco del Plan de Desarrollo Municipal (PDM).

2.3.1 Programa Operativo Anual 2008.

El POA 2008 de El Municipio de El Alto muestra que de manera coordinada el gobierno municipal, la Oficialía mayor de medio ambiente y obras públicas designan responsabilidad sobre los objetivos de gestión 2008 (en temas de transporte) a la dirección de tráfico y vialidad.

Tal como se detalla en el siguiente cuadro la descripción de objetivos específicos de gestión los productos bienes, servicios o normas y los resultados esperados.

Cuadro 7.

El plan operativo anual del año 2008 plantea:

POA 2008				
<i>Unidad de tráfico y vialidad</i>				
Descripción de objetivos específicos de gestión	Productos bienes, servicios o normas	Resultados esperados	Línea de base	Unidad ejecutora
Planificar normar regular, coordinar proyectos, planes y programas de las unidades operativas de la dirección	Informes, proceso de capacitación y asistencia adecuada	Unidades consolidadas con resultados positivos de ejecución	Bajos niveles de proceso de gestión capacitación	Unidad de tráfico y vialidad
Elaborar e implementar planes y políticas mejoramientos viales	Proyecto de mejoramiento vial diseñados y ejecutados	Planes y proyectos de desarrollo implementados	Reclamos de la población sobre la necesidad de mejoras viales	Unidad de tráfico y vialidad
Supervisar los procedimientos administrativos de documentos e implementar políticas y planes de transporte público urbano para mejorar el flujo vehicular de transporte público en la ciudad de El Alto para la gestión 2007	Se cuenta con información oportuna	Flujo vehicular eficiente	Falta de plan de tráfico vehicular	Unidad de tráfico y vialidad

Elaborar e implementar políticas de señalización en ejes troncales de avenidas y otras en la gestión 2007	Sistema de señalización ejecutados oportuna y adecuada	Señalización eficiente	Escasa señalización	Unidad de tráfico y vialidad
---	--	------------------------	---------------------	------------------------------

Fuente: dirección de planificación, gobierno municipal de El Alto.

El gobierno municipal mediante un plan con el fin de generar un “Municipio Habitable Y Acogedor En Armonía Con La Naturaleza” decide empezar con una Planificación Territorial, para poder generar una Planificación del Desarrollo Municipal Territorial este se pretendía realizar mediante un sub-eje programa proyectos como los siguientes:

- Plan de Ordenamiento Urbano Territorial
- Planes de Desarrollo Distrital
- Educación Urbana y Equipamiento
- Barrios con Dignidad
- **Plan Integral de Ordenamiento Vial Tráfico y Transporte**
- Plan Maestro de Áreas Verdes y Equipamientos
- Sistema de Catastro.

Entre los mayores logros de la gestión 2008 estuvieron obras significativas, especialmente de equipamiento vialurbano (pavimentos de avenidas y pasos a desnivel), tras una serie de reclamos de la ciudadanía por la necesidad de mejoras en el sistema vial. Y la falta de un plan de tráfico vehicular.

2.3.2 Programa Operativo anual 2009

El programa operativo anual de la gestión 2009 dio continuidad a la gestión anterior en lo que concierne a infraestructura, y el mantenimiento de semáforos entre lo más importante, tal como se ve en el siguiente cuadro.

Cuadro 8.

Detalles de proyectos a mediano plazo (presupuesto de inversión) POA 2009

N*	Código SISIN	Proyecto Localización	Part. Popular	Recursos Propios	Recursos HIPIC	Recursos IDH	Otros Recursos	Total Inversión
Transporte y vialidad								

1	806-24482-0000	Señalización restrictiva elevada	Distrital	150.000	0	0	0	150.000
Transporte y vialidad				150.000	0	0	0	150.000

Fuente: POA 2009 "gobierno municipal de la ciudad de El Alto" detalle de proyectos a mediano plazo⁴⁰

Como se ve en el cuadro para el programa operativo anual de la gestión 2009 en los proyectos a mediano plazo se destina 150.000 Bs. Para la Señalización restrictiva elevada, en las principales calles y avenidas de esta urbe, presupuesto designada para la dirección de tráfico y vialidad de este municipio para lograr los objetivos. En el siguiente cuadro se detalla en POA el presupuesto de inversión para la gestión 2009

Cuadro 9.

Presupuesto de inversión (Detallado) gestión 2009

N*	Código SISIN	Proyecto Localización	Part. Popular	Recursos Propios	Recursos HIPIC	Recursos IDH	Otros Recursos	Total Inversión
Transporte y vialidad								
1	Mantenimiento e implementación de semáforos 2009	Distrital	200.000	0	0	0	0	200.000
2	Señalización vertical 2009	Distrital	200.000	0	0	0	0	200.000
3	Señalización horizontal 2009	Distrital	150.000	0	0	0	0	150.000
Total Transporte y vialidad			550.000	0	0	0	0	550.000

Fuente: POA 2009 "gobierno municipal de la ciudad de El Alto" detalle de proyectos a mediano plazo.⁴¹

Siguiendo con la revisión del POA 2009 se pudo encontrar a detalle la inversión realizada por el municipio al tema de transporte y vialidad en la que se vuelve a tocar el tema de señalización y de semáforos al cual se destina 550 mil Bs. En lo que se refiere a infraestructura y a su mantenimiento se refiere.

Cuadro 10.

⁴⁰ Poa 2009 detalle de proyectos de mediano plazo presupuesto de inversión

⁴¹ ídem.

Presupuesto de inversión (Detallado) gestión 2009

N *	Código SISIN	Proyecto Localización	Part. Popular	Recursos Propios	Recursos HIPIC	Recursos IDH	Otros Recursos	Total Inversión
Transporte y vialidad								
Programa intensivo de empleo-generación de empleo								
1	Fortalecimient o a la educación vial	Distrital	114.650	185.350	0	0	0	300.000
Transporte y vialidad								
2	Construcción de refugios peatonales	Distrital	185.010	0	0	0	0	185.010

Otros de los recursos designados para esta área en la gestión 2009 son los participación popular y recursos propios a el Fortalecimiento a la educación vial (que estaría inmerso en el proyecto de educadores ciudadanos “cebras”) como parte del Programa intensivo de empleo, presupuesto destinado a sus sueldos e indumentaria de los mismo, cabe recalcar que este proyecto si bien está destinado a educación ciudadana es también parte del programa de generación de empleo (destinado a jóvenes en su mayoría) lo que incrementa el interés del gobierno municipal para el tema.

2.3.3 Programa Operativo anual 2010.

Para el programa operativo anual 2010 y siguiendo bajo la alcaldía de Fanor Nava se destina en el presupuesto anual un proyecto de desarrollo vial en la distrital 5, de la ciudad con 44.000 Bs estos destinados nuevamente a infraestructura (en la construcción y reparación de vías públicas en los distritos más grandes del municipio).

Otro de los proyectos que se pudo localizar en el banco de proyectos de la ciudad de El Alto, es el destinado a un estudio de tráfico vehicular con un costo de 22 mil Bs, sacados de los recursos propios del municipio

Cuadro 11.

Presupuesto de inversión G.M.A.E.A gestión 2010.

N*	Código SISIN	Proyecto Localización	Part. Popular	Recursos Propios	Recursos HIPIC	Recursos IDH	Otros Recursos	Total Inversión
Transporte y vialidad								
1	Proyecto de desarrollo vial 1 del distrito 5	Distrital	44.000	0	0	0	0	44.000
2	Estudio de tráfico	Distrito		22.000	0	0	0	22.000
Total								66.000

El municipio en sus objetivos del POA 2010 estipula un programa estratégico que está orientado al desarrollo urbano del municipio, y la evidente necesidad de encarar proyectos de infraestructura que tengan carácter estratégico y que incidan en el desarrollo de El Alto, sin embargo, éste debe ser concebido a partir de un enfoque articulador del municipio, sin descuidarmás dando prioridad a los efectos negativos que causa el exceso de tráfico vehicular al medio ambiente, además de tomar en cuenta la educación ciudadana⁴² como un punto central que necesita la atención de los gobernantes. Este objetivo estratégico del municipio de El Alto delinea la implementación de políticas públicas municipales orientadas a promover el desarrollo humano y el crecimiento económico del municipio de manera sostenible en el marco de una vida armónica en comunidad; ello demanda el compromiso de todos los funcionarios municipales en torno a la visión, así como propiciar espacios de encuentro y participación con los actores sociales.⁴³

En función al objetivo se debe capitalizar los esfuerzos y avances hasta ahora realizados por el GMEA en las distintas áreas de desarrollo, y aunar esfuerzos en torno a acciones conjuntas y complementarias, así propiciar las condiciones para que los habitantes del municipio mejoren su situación económica y social.⁴⁴ Además de poder generar desarrollo urbano.

Otro de los puntos que cabe recalcar del programa operativo anual 2010 hace consideración que esta ciudad entre las principales de occidente, que mantiene su peculiaridad por su

⁴² Programa Operativo Anual 2010 gobierno municipal de El Alto

⁴³ Ídem.

⁴⁴ Ídem.

creciente número de habitantes, bajos índices de densidad urbana y poblacional, elevados niveles de desempleo y subempleo, ahondada aún más por una actividad económica caracterizada por la subsistencia y alta informalidad (comercio informal asentado en principales calles y avenidas por donde circula el transporte)

Como se ve en los diferentes POAs del municipio de El Alto se toma en cuenta la problemática vial, que afecta al ciudadano pero no se le da la prioridad necesaria, por el hecho de que no se le designa un presupuesto muy amplio para la dirección de tráfico y vialidad para realizar las tareas necesarias.

2.4 Descripción y Evaluación de los avances actuales y las acciones del gobierno municipal de la ciudad de El Alto sobre transporte, tráfico y vialidad.

Una vez desarrollado y definido los problemas y objetivos del PDM, los POA's de las gestiones: 2008-2009-2010 se puede notar que tanto en declaraciones políticas, administrativas y de gestión (como las que son las ya fueron mencionadas con relación al tema de investigación), y que dentro de las mismas existen proyectos referentes a la temática de la investigación por la cual en este periodo (2008-2010) en el que se realiza el estudio de caso, en los siguientes puntos se desarrollara los proyectos ejecutados en la ciudad del El Alto.

2.4.1 Proyecto “La Ceja se despeja”

Proyecto ejecutado a mediados de la gestión 2008 esto como proyecto piloto que pretendía reproducir la experiencia vivida en la ciudad de La Paz (sobre educadores urbanos “cebras” y los “burros”) para poder ayudar a descongestionar el tráfico de la Ceja de El Alto.

Este se dio tras ver que la mayoría de las calles y avenidas principales de esta ciudad se colapsaron por el gran tráfico que vive la ciudad, esto tras un estudio de situación de la ciudad y su tráfico se llegó a la conclusión de que por la inmensa cantidad de vehículos las filas de minibuses -con capacidad para 15 pasajeros- se extienden centenas de metros y, por tanto, perjudican el tránsito de otros vehículos con una circulación que no pasa de 10 kilómetros por hora, según datos de la oficina de Tránsito de El Alto,⁴⁵ además de su escaso respeto a las normas viales de parte de chóferes y ciudadanos se llevó a cabo el proyecto piloto “la Ceja se despeja”

⁴⁵ La Razón, periódico Informe transito 2008 20 de junio 2011

Proyecto donde Jóvenes disfrazados de cebras y burros enseñan educación vial a peatones y conductores en la ciudad de El Alto, en un peculiar esfuerzo para resolver el atolladero que se produce en las horas pico (07:00 Am a 11:00 y de 16:30Pm a 20:00 Pm) en las principales vías entre esa ciudad de caótico tráfico y La Paz, siendo las avenidas 6 de marzo conocido comúnmente como “final autopista” desde la calle 5 de la zona 12 de octubre (como centro focalizado para el proyecto piloto)

Trabajo que desde primera hora de la mañana, unas 40 “cebras” contratadas en el programa de generación de empleo hacen ademanes insistentes para que conductores y peatones respeten los pasos peatonales y las señales de tráfico (como puntos de parada e indicaciones de los semáforos entre otros) mientras los burros ironizan y avergüenzan a los irrespetuosos e infractores de las normas estipuladas para el transporte y el tráfico vial y peatonal.

Bajo el nombre de 'La Ceja se despeja', en alusión al sector más prominente de El Alto, la alcaldía de esta ciudad de 800.000 habitantes (aproximadamente) lleva adelante este proyecto en un intento por poner orden en la circulación diaria de alrededor de 60.000 vehículos aproximadamente (entre públicos y privados que circulan por este punto vial obligatorio para trasladarse) de un extremo a otro de la ciudad o de ciudad de La Paz a El Alto, o para poder trasladarse hacia el aeropuerto o las rutas obligatorias del traslado interdepartamental.

El responsable del proyecto “la Ceja se despeja” fue el responsable de la dirección de tráfico y vialidad el señor Henry Contreras quien en una declaración el periódico La Razón, que para lograr los objetivos del proyecto, “que el cambio requeriría un esfuerzo titánico” con lo que hace referencia que para lograrlo el esfuerzo no es solo por parte de la dirección responsable, sino de varias direcciones y la población.⁴⁶

Para muestra del estado de situación de la problemática vial en esta ciudad, el primer día de implementado el proyecto piloto, uno de los jóvenes que trabajaba de educador ciudadano como “cebra” fue atropellado por el chofer de un mini-bus causándole una fractura en la pierna, este hecho se dio porque el mismo no respeto las normas o las señales de tránsito.

Cabe recalcar que si bien se trató de replicar la vivencia de La Paz (la cual fue inspirada por las acciones realizadas en Bogotá, Colombia con Antana Mockus respecto a esta temática) con las “cebras” y “burros” en la ciudad de El Alto se implementó un nuevo personaje “un

⁴⁶ Periódico la Razón, 10 de diciembre 2011.

mimo” que ayudando a los anteriores personajes también trabajaba en las calles de esta ciudad.

Cinco meses después iniciado el proyecto piloto se suspendió por problemas con el presupuesto designado además del cambio de funcionarios de la dirección de tráfico y vialidad esto por presión de los diferentes sindicatos de chóferes de la ciudad.

El proyecto por no haber concluido los resultados no pueden ser evaluados ya que si bien el proyecto fue ejecutado no contó el tiempo necesario y las condiciones suficientes, por el mismo hecho de que para que un proyecto como este diera resultados óptimos este debe ser combinado con proyectos de apoyo como mantenimiento constante de vías y semáforos entre otros.

2.4.2 Proyecto “El Alto cambia mi ciudad se ordena”.

El proyecto “El Alto cambia mi ciudad se ordena” fue dada en curso con la alcaldía de Edgar Patana a finales de la gestión 2010 con el objetivo de descongestionar el tráfico existente.

Siendo comienzos del proyecto la refacción de las principales calles y avenidas y los semáforos de esta ciudad, al igual que estar en un proceso de actualización de datos de los diferentes sindicatos, líneas (rutas respectivas) llegando a un avance del 70% del proyecto⁴⁷

La Unidad de Mantenimiento de Vías (UMAVI), desarrolló como parte de sus actividades (responsabilidades específicas designadas por el proyecto) la reparación de los bacheos en las principales Calles y Avenidas.

La Unidad De Señalización Y Educación Vial, logro resultados cualitativos y cuantitativos, se basan en la prevención y corrección del Sistema de Semáforos de manera regular con el apoyo de carro escalera, dos veces a la semana (siendo que este trabajo dejo de realizarse a finales de julio de este año) cabe recalcar que asimismo esta unidad trabajo en la programación de controladores de tráfico en las diferentes intersecciones, se ejecutó la instalación de software de control, decodificación de controladores, programación, sincronización y verificación de 70 controladores y el desbloqueo de 15 semáforos.

El proyecto “mi ciudad se ordena El Alto cambia” cuenta con tres fases:

Cuadro 12.

⁴⁷ Entrevista Nestor Seron director de tráfico y vialidad.(anexo 3)

Etapas proyecto “El Alto cambia mi ciudad se ordena”.

	Primera etapa	Segunda etapa	Tercera etapa
Primera fase	<ul style="list-style-type: none"> ▪ restricción de ingreso de los motorizados de alto tonelaje 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Limitación a la parada del transporte público 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Prohibición a los estacionamientos de vehículos privados
Segunda Fase.	<ul style="list-style-type: none"> ▪ reordenamiento del transporte público 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ cambio de sentidos de circulación 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Señalización en el casco central.
Tercera fase	Restricción vehicular por placas		

Fuente: elaboración propia en base a datos sacados de diferentes periódicos “La Razón, Cambio” y radio “Atipiri” con entrevistas al director de tráfico y vialidad Néstor Seron.

Cabe recalcar es que este proyecto es la ejecución de una determinación de la gestión 2002, la siendo esta la Resolución Técnica Administrativa (RTA) 035/2002, que estaba vigente, pero que el municipio (por motivos varios) no la hacía cumplir. Pero esta gestión en coordinación con tránsito se pretende hacer respetar.

El objetivo central de este proyecto es dar mayor fluidez vehicular a la avenida 6 de Marzo, Jorge Carrasco y Franco Valle, y crear un cuarto carril de acceso rápido para el transporte público y particular como explica Néstor Serón Mendoza.⁴⁸

La **primera** etapa de este proyecto está dividida en tres etapas de la cual la primera es la restricción de vehículos de alto tonelaje desde las 07:00 Am a 21:00 Pm con excepción de los buses interdepartamentales (a quienes se les ha prohibido circular en estas horas por las primeras calles de la Ceja, para lo cual se les ha asignado una nueva ruta que es a partir del alambrado de la ceja a altura de la calle 7 de la 12 de octubre hacia la calle paralela a la terminal para salir por encima de la calle 1 siendo que existe un puente por el mismo para dar cerca al peaje)

La segunda etapa refiere a la limitación de puntos de parada al transporte público, trabajo para el cual funcionarios de la dirección, educadores urbanos y agentes de parada coadyuvaron.

La tercera etapa consta de prohibir el estacionamiento de autos particulares en las calles y avenidas por las que el transporte circula como la avenida 6 de marzo a partir de la 8 de la

⁴⁸ Entrevista Néstor Seron director de tráfico y vialidad. (anexo 3)

zona 12 de octubre (etapa a la cual se debía de llegar una vez implementada las dos primeras).

Para la **segunda** etapa consta del reordenamiento de transporte público mediante convenios con chóferes para lograr los cambios esto como la primera etapa, para proseguir con la segunda etapa que consta del cambio de sentidos de circulación (de las diferentes rutas y líneas de transporte) para lo cual se hará en concordancia con los chóferes de los diferentes sindicatos de transporte. Esta fase prevé concluir con la señalización del casco urbano (la Ceja)

Este proyecto debería de concluir para al año 2013 con la restricción vehicular de paso por el centro de la ciudad según la terminación de la numeración de las placas, siendo esta la **tercera** etapa del proyecto, este tiempo se toma como una aproximado por tener que generar convenios con los comerciantes

Para este trabajo no solo la dirección de tráfico y vialidad la encargada por el gobierno municipal será la responsable de lograr los objetivos sino que cuenta hasta cierto punto con el apoyo de tránsito y la guardia municipal que mediante ordenanzas municipales los últimos tienen las instrucciones de hacer cumplir la Ordenanza 054/2010, aprobada por el honorable concejo municipal de El Alto, ordenanza que refiere: a que los comerciantes no pueden extender su puesto en las aceras (por donde debe realizarse la circulación de los peatones), y la ordenanza municipal 170/2010 referida a que los asentamientos de gremiales no pueden impedir la circulación de los peatones por aceras de las principales calles de esta urbe, siendo que esta es una de las funciones específicas atribuidas para su cumplimiento por parte del gobierno municipal, entendiendo que esta situación es bastante común ya que los comerciantes están en su mayoría están desplazados por las principales calles de la zona 12 de octubre adyacentes a la avenida principal de esta urbe, la 6 de marzo además las calles que van en dirección a Villa Dolores, las calles ubicadas en la zona de 16 de Julio, aledañas hacia la avenida Juan Pablo II, entre las mas importantes para los comerciante gremiales o afiliados.

Cabe recalcar que para lograr parte de los objetivos del proyecto en sus tres diferentes fases cuentan con el apoyo de las “cebras” que con su trabajo se pretende educar a peatones y conductores. Esto con el fin de mejorar su comportamiento en ciudad, pretendiendo lograr coordinación entre los mismos para aminorar el caos vehicular y mejorar las relaciones interpersonales entre los involucrados.

Este grupo de 100 jóvenes inicia su trabajo en la gestión 2008 con el interés de poder replicar la vivencia de la ciudad de La Paz y sus principales arterias, siendo que en esta ciudad ha tenido gran éxito para la ciudadanía la implementación de los jóvenes educadores urbanos. En la ciudad de El Alto su trabajo se realiza en las calles 3-4 y 5 de la zona 12 de octubre(principalmente), además de la avenida 6 de Marzo en dos turnos, cada turno los cumple 50 jóvenes (un grupo que trabaja en la mañana y otro en la tarde) tal como indica el jefe de la Unidad de Educación Vial, Geralt Castelo⁴⁹, donde más allá de la educación vial que deben ir generando en la ciudadanía otra de las funciones es evitar el congestionamiento vehicular.

Es también de gran importancia recalcar que mientras transcurre el proyecto la infraestructura de las calles y avenidas periódicamente se realice mantenimiento adecuado, de igual manera que con los semáforos para lo cual el responsable afirma que se está en plena adquisición de lámparas para los mismos.

CAPITULO III.

El capítulo III desarrolla de manera detallada la problemática del tráfico el transporte y vialidad en el municipio de El Alto, con respecto al servicio que brindan y a las dificultades por las que atraviesan, con información de primera mano, presentando el diagnóstico de la situación, siendo este el reflejo de las percepciones de los diferentes entrevistados de los grupos focales (ciudadanos, chóferes y especialistas en el tema conocen de la problemática por vivirla a diario) y las entrevistas a autoridades del gobierno municipal y la dirección de tráfico y vialidad.

Desarrollando así los datos estadísticos obtenidos por las encuestas a los grupos focales, sobre su percepción a la problemática. Pero tomando como referencia importante para la explicación de los datos la información brindada en las diferentes entrevistas realizadas.

3. La problemática general del transporte público en la ciudad de El Alto.

Como se ha desarrollado en los capítulos anteriores, es evidente que el tema de transporte, tráfico y vialidad se ha convertido en una problemática latente en el municipio de El Alto, es por eso que se detalla los roles de cada uno de los involucrados con respecto a este tema en base a la información recolectada de los grupos focales, las entrevistas y páginas Web

⁴⁹ Entrevista Geralt Castelo responsable unidad de señalización y educación vial dirección de tráfico y vialidad (anexo 6)

revisadas. En la que se describe desde los: tiempos, costos, funciones y problemas sobre la temática y los involucrados.

Siendo que en base a esto se pretende llegar a una Línea Base (en la cual de manera sencilla el objetivo es describir el “estado de situación actual” con respecto a la problemática que se vive en el municipio de El Alto).

Esta línea base o estado de situación brinda los instrumentos necesarios o básicos para la elaboración de la propuesta del proyecto plasmada en un plan de desarrollo urbano que mejore la condiciones en las que se desenvuelve este rubro, que será ampliada en el siguiente capítulo.

3.1 El rol de los sindicatos de transporte público.

En el municipio de El Alto El Alto al año 2011 fueron registrados 71 sindicatos de transporte público entre buses, trufis, mini-buses y taxis con aproximadamente 511 líneas (dentro de la ciudad de El Alto y con las ciudades adyacentes como: La Paz y Viacha) de transporte que circulan dentro y fuera de la ciudad (El Alto-La Paz y Viacha) siendo que estos han llegado a tener gran relevancia por ser un sector “fuerte”⁵⁰ dentro de la sociedad.

El sector de los transportistas a pesar del transcurrir del tiempo no ha mostrado mejoras significativas para su gremio (tomando en cuenta que este es uno de los sectores con gran trascendencia para la sociedad por su gran importancia) al no ser “pro-activos”; tal como aclara el director de tráfico y vialidad actual: “Néstor Serón” al mencionar: *los sindicatos de transporte en El Alto son muy difíciles de tratar, ya que si vienen a las oficinas son porque quieren que se les habilite para una nueva línea, o porque quieren quejarse de las vías o que tienen problemas con otras líneas. Si se los invita a que negociemos propuestas o debatamos proyectos llegan tarde, no vienen o no negocian.*⁵¹

Es muy interesante notar cual es la percepción de los integrantes de los tres grupos focales quienes utilizan cotidianamente el transporte público en la ciudad de El Alto, a quienes se les realizó la entrevista sobre el rol de este sector en el municipio (teniendo en cuenta que tipo de vehículos utiliza a diario, cuánto gasta en pasajes y sobretodo cual es la evaluación a

⁵⁰ Denominada un sector fuerte por su gran capacidad de movilización y por los recursos que tienen para la misma, teniendo en cuenta que si el sector de transporte para es muy dificultoso para la ciudadanía su transporte y para las autoridades la negociación.

⁵¹Entrevista Néstor Serón director de tráfico y vialidad. (anexo 3)

este gremio sobre sus funciones). Se debe de tener en cuenta que para la investigación, la invitación a los grupos focales se hizo a personas que residen en el municipio de El Alto (los entrevistados con un promedio de edad que oscila entre los 20 a 60 años tal como se ve en el primer gráfico) por un tiempo considerable con una antigüedad de más de 5 años como se ve en el segundo cuadro ya que son gente que ha vivido y que la utilización de este medio de transporte que en su mayoría son mini-buses es indispensable.

Otro de los importantes es que dentro de las entrevistas realizadas y las encuestas a los grupos focales también se toma en cuenta la percepción del sector transportista, con la afirmación de su máximo representante en esta ciudad: "Ismael Fernández" quien aclara: *el problema de transporte no solo se debe a las condiciones en las que nos desenvolvemos sino a las bajas ganancias que se obtienen de este esforzado trabajo, siendo que no alcanza para poder sobrellevar una vida digna para nosotros y nuestra familia. Por lo que es muy importante mejorar nuestras condiciones laborales.*⁵²

Grafico 2.

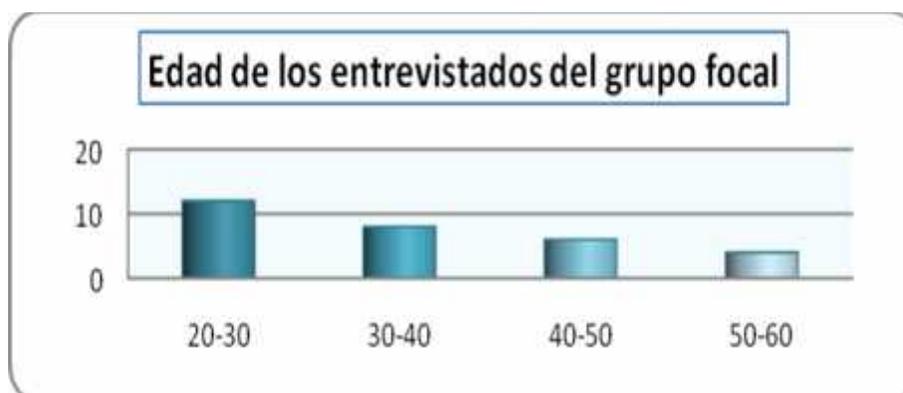
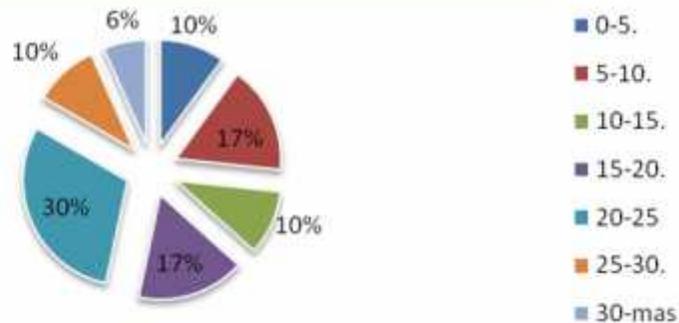


Grafico 3.

⁵² Entrevista Ismael Fernández, máximo representante transporte sindicalizado El Alto. (anexo7)

Tiempo que vive en la ciudad de El Alto

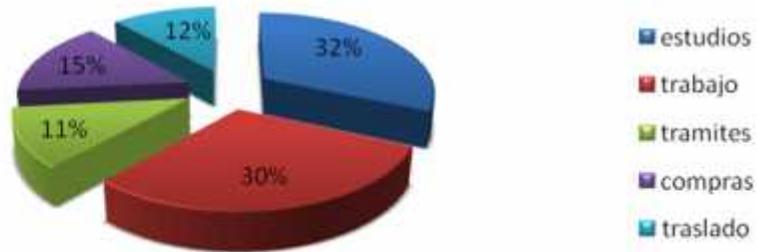


Como se puede observar en el cuadro la mayoría de las personas (30% de los entrevistados) ha vivido de 20 a 25 años en la ciudad, mientras los otros dos grupos seguidos con un 17% viven de 5 a 10 años y de 15 a 20 años en la ciudad (esta aclaración es válida ya que son ciudadanos que viven la problemática a diario y hace bastante tiempo).

Por lo que el grupo de entrevistados en los grupos focales cumple los requerimiento básicos que la investigación exige, cabe aclarar de que los entrevistados fueron seleccionados por los lugares donde está ubicada su residencia (por lo que se ha pretendido llegar a tener gente que vive en diferentes zonas de la urbe). Entonces la percepción sobre el servicio de transporte llega a ser legítima por que el 100% de los entrevistados por lo menos pasa una vez al día por la Ceja (el lugar más céntrico de la ciudad de el Alto e inevitable su paso para la mayoría de los ciudadanos ya que se entrecruzan las rutas de transporte de las distintas zonas) por diferentes razones o causas que se detallan en el siguiente gráfico.

Grafico 4.

Motivos para el paso por la Ceja de la ciudad de El Alto



La mayoría de los que circulan por las calles más céntricas del municipio de El Alto, lo hacen por estudios, trabajo (que en su mayoría estos son realizados en la ciudad de La Paz y debiendo de pasar por la autopista o la carretera vieja o más conocida como la Av. Naciones Unidas) llegando a así a un 30 y 32% de las personas entrevistadas. El resto pasa por estos lugares por tramites un 15%, por compras (teniendo en cuenta que también la ceja es el lugar de concentración del comercio formal e informal) y el otro 15% por tramites a diferentes instituciones, el restante 12% de los entrevistados aseguran que se ven obligados al paso por este sector de la ciudad por estar en medio de otra de sus rutas (que van de una zona a otra de la misma ciudad). Ya sabiendo que la gente a diario debe de usar el servicio de transporte es interesante saber cuál es su percepción sobre el mismo (en la entrevista se les da la opción de poder evaluar el servicio de transporte entre; bueno, regular, malo y pésimo)

Grafico 5.

Como cree que es el servicio de transporte en la ciudad de El Alto



Como se ve en el grafico un 90% de los entrevistados evalúan al servicio de transporte público, entre malo o pésimo; tan solo un 10% cree que es regular es de gran importancia notar que incluso los que pertenecen al sector de transporte(chóferes entrevistados) la evaluación general es negativa para este sector.

Grafico 6.



Y en su mayoría los entrevistados creen que el maltrato a los pasajeros es la causa de un mal servicio, por lo que un 45% coincide en esto pero, no se lo deja como una única causa ya que un 23% cree que los chóferes abusan con los costos de los pasajes como lo que sucede por las mañanas y en las noches en las diferentes rutas tanto dentro de la ciudad como fuera de la misma hacia La Paz y Viacha ya que gran parte de ellos cobran por tramajes cruces o puntos céntricos para girar y volver al punto de partida o cobrar otro costo por llegar al destino deseado o incrementan un costo extra para poder dejar al ciudadano cerca de su hogar (lo que por norma llega a costar 1Bs por el pasaje, cobran 1.50Bs o más) esto dependiendo más de la demanda.

Un 15% de los entrevistados cree que el mal servicio se da por las condiciones de trabajo de los chóferes o dicho de otra manera por las "herramientas de trabajo" los vehículos, llegan a estar en mal estado (por la antigüedad de algunos vehículos, y deterioros de sus partes) por ser estos modelos demasiado antiguos, o en las malas condiciones que se encuentran, sucios o dañados.

El restante 17% cree que el mal servicio de transporte se da por la poca capacidad de carga de los vehículos ya que los mini-buses llegan a cargar hasta 15 personas (en los asientos) y

con “suerte” llevan hasta dos personas más (en la “espaldera” o “paradas” a lado de los ayudantes o voceadores) lo que hace que para una población tan dinámica (en constante movimiento o circulación por la ciudad) que hace que los vehículos sean insuficientes. Como se ve estas son los problemas del transporte desde la percepción de los ciudadanos, los chóferes y los especialistas. Para poder corroborar lo anterior a los entrevistados se pregunta cuánto en Bs. gastan al día en pasajes (recordando que la mayoría se trasladan a diario por estudios o trabajo)

Grafico 7.

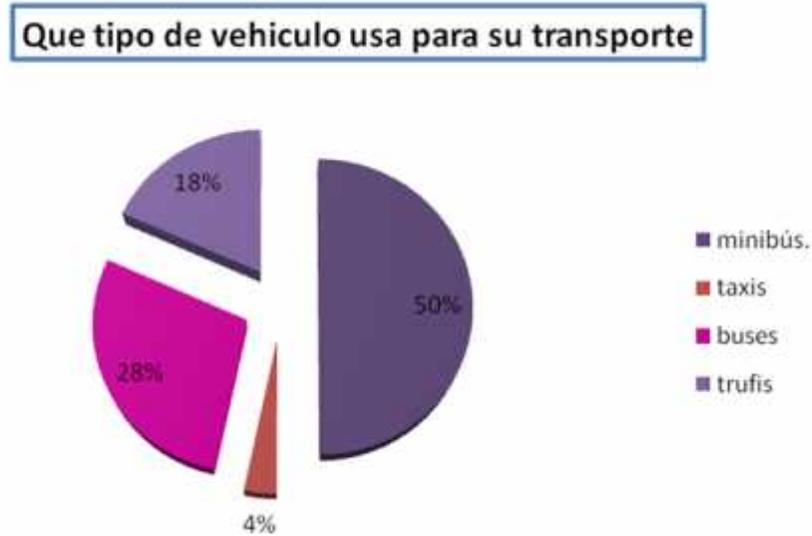


Tal como se ve un 57% de los entrevistados gasta en pasaje al día entre 11 y 15 Bs se da esto como ya se mencionaba antes por las subida de tarifas por las noches o en las mañanas,(dependiendo de la demanda de pasajeros) o porque deben de pagar por la utilización de más vehículos (por el tramajes que realizan los chóferes) cabe aclarar que esta situación se da en una mayoría que se traslada a diario hacia la ciudad de La Paz.

El restante 43% de los entrevistados gasta en pasaje al día de 6 a 10 Bs (por la distancia que recorre y por los motivos que en su mayoría hacen que circulen dentro de la ciudad)

Otro de los puntos que vale la pena resaltar es el tipo de vehículo que los ciudadanos utilizan para su transporte a diario:

Grafico 8.



Como se ve en el grafico el 50% de la población entrevistada que vive en el municipio de El Alto, utiliza a diario los mini-buses los que cuentan con una capacidad máxima de 14 pasajeros, otro de los vehículos más usados en el municipio de El Alto son los buses siendo que un 28% de los entrevistados los usan con frecuencia (buses con una capacidad de carga de hasta 35 personas por bus)

3.1.1 Problemas por los que atraviesa el transporte público.

Para poder entender mejor el tema de transporte tráfico y vialidad se debe ver desde la perspectiva del conductor o del chofer y de los usuarios ya que ambos están estrechamente vinculados en la problemática, sin dejar de lado el papel que cumple el gobierno municipal mediante la dirección encargada entre los problemas latentes que han sido descritos por los mismos involucrados se detallan los siguientes.

a. Trafico excesivo de vehículos.

Como se mostró anteriormente el parque automotor en la ciudad ha crecido considerablemente en los últimos años por razones distintas entre ellas la última fue la legalización de autos “chutos”, la intensa actividad económica de esta ciudad de manera especial de los lugares más céntricos de la ciudad como la Ceja.

Como el parque automotor ha crecido la necesidad de movilizarse por la ciudadanía de un lugar a otro también se ha incrementado y por la arquitectura de la ciudad las calles y

avenidas por la cuales el paso es obligatorio como La Ceja y (entre el cruce de las avenidas 6 de marzo, Juan Pablo Segundo, la avenida del aeropuerto y las calles que se conectan con villa Dolores)

Es de mucha importancia saber cuánto es el tiempo requerido para llegar desde el lugar donde viven a la Ceja (esto a pesar de que todos los entrevistados del grupo focal viven en diferentes distritos o zonas de la ciudad de El Alto) tiempo que más allá de los cálculos de los entrevistados fue cronometrado (en la ruta de la zona 1 de mayo, por la carretera a Viacha a la Ceja, de Senkata a la ceja y de Río Seco a la ceja donde el tiempo mínimo empleado fue de 20 minutos) por el investigador coincidiendo con los mencionados.



Como se ve en la imagen la conjuncion de comercios, autos, postes de luz y peatones en una de las calles principales esta ciudad (calle 2 de la zona 12 de octubre, mas conocido como “final autopista” de donde se toma “movilidades” que se trasladan a la ciudad de La Paz) es cotidiana, ademas de aceras angostas y en mal estado por lo deterioradas que estan, hecho que obliga a muchos ciudadanos que transitan a pie por estos lugares a invadir el espacio designado para los vehiculos.

Si bien el trafico de personas y de autos es cotidiando esto implica que el trasladarse por la ciudad de un lado a otro (sean distintos los motivos) significa mas tiempo empleado.

Grafico 9.



Como se llega a corroborar el tiempo utilizado en su mayoría de los entrevistados que son usuarios de este servicio (es decir en un 64%) es de 21 a 30 minutos, teniendo en cuenta una distancia considerable, otro 23% menciona que el tiempo de demora de los mismos es de 11 a 20 minutos (lo que hace revisar nuevamente las entrevistas y quienes mencionan esto son los entrevistados que viven en zonas cercanas como Villa Dolores, o la 16 de Julio) otro 10% afirma que su tiempo empleado en poder trasladarse supera los 30 minutos (ellos son los que viven en zonas más alejadas como San Roque cerca de rio seco, Villa tunari, Ventilla, Santa Rosa, San Martin, Cooperativa entre otros)



Es por esto que a los entrevistados del grupo focal se les pide que justifiquen del porqué del tiempo empleado en transportarse tal y como lo detalla el siguiente gráfico:

Grafico 10.



La razón del porqué del tiempo empleado en transportarse de sus casas a la Ceja en un 47% se da por el tráfico y las trancaderas que ocasionan las mismas, un 33% de los entrevistados afirma que se toma este tiempo porque "hay pocos autos" (pero como se ha dicho anteriormente el parque vehicular se ha incrementado de manera considerable, la explicación más razonable es que muchos de los mismos chóferes han generado un sistema de "tramajes" en el que cobran por tramos es decir que pueden llegar de un cruce a otro. O que la capacidad de carga de pasajeros de los vehículos es mínima (transportan 14 pasajeros en asientos y si el vehículo tiene la capacidad se trata de llevar a dos pasajero extras uno en la "espaldera" o detrás del asiento de la primera fila y otro "parado" a lado de los ayudantes, parados sobre la puerta). El restante 20% justifica el tiempo por la distancia.

b. Calles y avenidas en mal estado.

Las calles y avenidas que están en mal estado (6 de marzo, Juan Pablo II, Av. Bolivia, etc.) no solo son peligrosas por poder causar accidentes de tránsito, sino que los mismos: baches, avenidas a desnivel (como la avenida 6 de marzo entre las calles 4 y 2 las que si uno las pasa a pie se observa que han dejado de ser planas y ahora por el calor y por la transitas que son por vehículos se vuelto avenidas "onduladas") por que los chóferes del servicio público deben de andar con más cuidado (lo que hace que sea más lento de los previsto y se demoren en largas filas de vehículos esperando su turno para el paso)

Siendo coincidente con los entrevistados, quienes afirman que otra de las causas por que se demoran en trasladarse son las calles y avenidas en mal estado y el servicio es de esta manera.

3.2 Escasa educación vial y cultura ciudadana en peatones y transportistas.

Si bien es muy importante que las condiciones en las que se despliegan chóferes y ciudadanos es muy importante la educación de los que transitan a diario también debe de ser tomado en cuenta muy seriamente en el hecho de cómo se debe de respetar las señales de tránsito (puntos de parada, pasos de peatón, indicaciones del semáforo tanto para peatones como para conductores).

Entonces para poder analizar el estado de situación en el que se encuentran los ciudadanos entrevistados que viven en la ciudad con respecto a este punto se pide que señalen los problemas que encuentran en los peatones (en que fallan ellos mismos o en que colaboran para el problema) cuando transitan por las calles de esta urbe, esto se detalla en el siguiente gráfico:

Grafico 11.

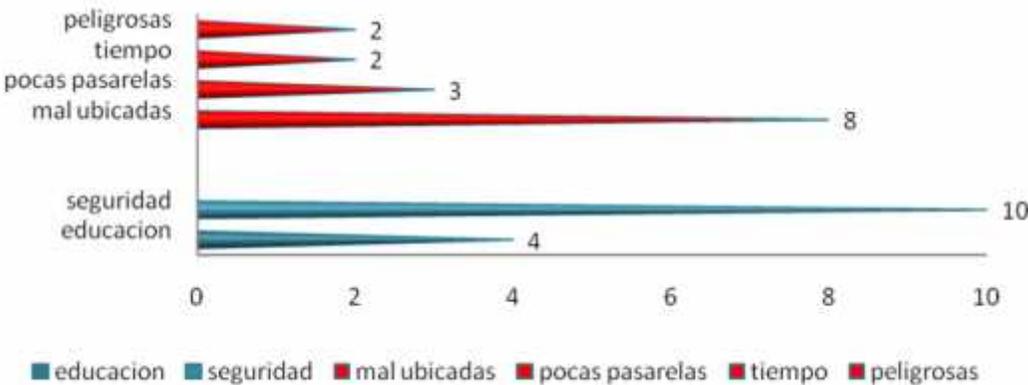


Un 47% de los ciudadanos admite que uno de los mayores problemas de los peatones es la falta de educación vial y cultura ciudadana, otro 33% lo justifica la anterior afirmación siendo que admite un mal uso de paradas de paso y de pasarelas, mientras un 12% asevera que no hay un respeto a la autoridad (agentes de parada) esto no solo por parte de peatones sino también de los chóferes por ultimo un 8% cree el problema está en no respetar los semáforos y las señales de la misma; En general se admite que no se tiene conciencia y educación con las normas viales y ciudadanas (admitiendo que el problema de transporte tráfico y vialidad no solo es cuestión de chóferes sino también de los usuarios) Para poder

detallar un poco más es interesante analizar el siguiente grafico donde se pregunta si usan cotidianamente las pasarelas.

Grafico 12.

¿Cuáles son las causas por las que no usa las pasarelas? (para quienes responden que no las usan) ¿Y cuáles son las causas por las que usa una pasarela? (para quienes si las utilizan)



Del total de los entrevistados un 48% (14 de los 30 entrevistados) afirma usar las pasarelas de los cuales la mitad de ellos lo hacen por seguridad personal para evitar accidentes de tránsito y la otra mitad del 48% lo hace por educación.

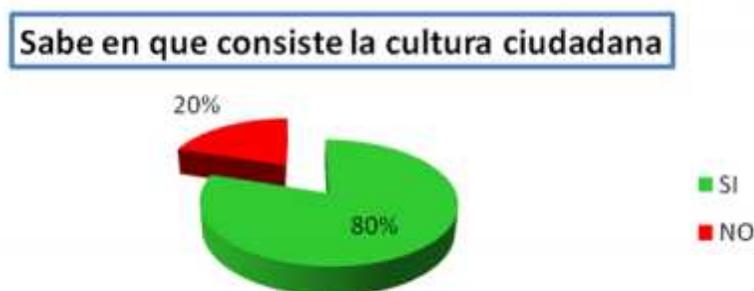


Pero el restante 52% (igual a 16 de los 30 entrevistados) no utiliza las pasarelas por diferentes razones, siendo el mayor porque las mismas dicen estar mal ubicadas, seguido de que afirman que fuera de estar mal ubicadas son pocas, otro grupo de los entrevistados dicen que no las utilizan por cuestiones de tiempo y de seguridad ya que en muchas de las

pasarelas de la ciudad de manera especial las que están en plena Ceja o están sucias, con gente indigente que en muchos casos llega a ser algo violenta.⁵³

Siendo más preciso una vez indagado si la gente entrevistada usa pasarelas y cuál es su perspectiva sobre los peatones (ellos mismos) se les pregunta si saben en que consiste la cultura ciudadana, siendo que un 80% de los mismo dicen saber que es la cultura ciudadana y un 20% restante no saben en lo que consiste tal como lo muestra el siguiente gráfico:

Grafico 13.



Y lo que la mayoría de ellos afirma que es cultura ciudadana son las normas por las cuales nos regimos en la sociedad, siendo que la mayoría de los entrevistado no da una definición clara pero si aproximaciones. Entonces se puede llegar a entender a la cultura ciudadana como el conjunto de costumbres, acciones y reglas mínimas compartidas que generen sentido de pertenencia, facilitan la convivencia urbana y conducen al respeto del patrimonio común y al reconocimiento de los derechos y deberes ciudadanos.⁵⁴ Siendo que estos incluyen valores actitudes y percepciones que se comparte entre los miembros de una sociedad urbana y que puede llegar a determinar las formas y la calidad de convivencia en la sociedad

3.3 El comercio informal en las calles y avenidas de la ciudad de El Alto.

Si bien el problema de tráfico y vialidad involucra a chóferes y a peatones también es relevante aclarar que ambos debe de hacer malabares para poder transitar por las calles y avenidas especialmente de la Ceja ya que en medio de aceras y en plenas calles los comerciante están asentados invadiendo así el paso de los peatones por las aceras que se ven obligados a tomar las calles para su tránsito y de los chóferes que no solo deben de estar en medio de su competencia otros vehículos o líneas sino que también deben de estar

⁵³ Testimonio de uno de los entrevistados del grupo focal Juan Poma.

⁵⁴ DECRETO 295: Artículo 6 (BOGOTA COLOMBIA)

en medio de peatones hasta de comerciantes tal como sucede en la calle 2 de la avenida 6 de marzo. La Federación de Gremiales del municipio de El Alto cuenta con más de 400 grandes Asociaciones afiliadas y cada Asociación tiene como mínimo entre 300 a 1,000 afiliados. La mayoría de las comerciantes “alteñas” (que en su mayoría son mujeres) tienen sus puestos en plena calzada, aceras y vías esto también es causante de atropellos e incomodidades a los peatones y conductores.

El tema de las comerciantes de la ciudad de El Alto que llegan a ascender hasta un millón (las que están solo en la ceja) es un problema latente y de gran relevancia para la dirección de tráfico y vialidad en el municipio tal como aclara Néstor Serón “es por eso que se están coordinando esfuerzos con la dirección de proyectos distritales con la que se está llevando a cabo los estudios necesarios para la construcción de un ambiente para llevar a todos los comerciantes al mismo”.⁵⁵ Este proyecto llegara con el tiempo no es fácil pero tampoco imposible aclara el funcionario.

Como se ve en las fotos el comercio, el tráfico, el transporte y los peatones están todos juntos en las calles que se hacen pequeñas ante tal dinámica diaria de los mismos.



3.4 Presupuesto limitado del gobierno municipal para mejorar el tráfico y la vialidad en la ciudad de El Alto.

El gobierno municipal de la ciudad de El Alto desde el 2008 al 2010 en sus diferentes presupuestos ha invertido un casi un 80% del mismo a mantenimiento y obras en vías públicas siendo que recién en la gestión 2009 de manera conjunta con el programa de

⁵⁵ Entrevista Nestor Seron responsable de la dirección de tráfico y vialidad (anexo 3)

generación empleo a jóvenes han combinado esfuerzos para los educadores ciudadanos (cebras y los burros)

Según declaraciones de director de tráfico y vialidad el señor Rengel (en la entrevista realizada) el presupuesto que se designa a la dirección no es suficiente porque el tema de tráfico en la ciudad de El Alto es demasiado denso para par un presupuesto tan reducido no solo se debe de hacer un mantenimiento de vías sino también de semáforos, hay que capacitar a jóvenes educadores viales, se debe comprar material para tratar de concientizar a choferes y peatones.... Son tantas las cosas o las actividades por hacer que el presupuesto designado llega a ser insuficiente.⁵⁶

Siendo que el total de presupuesto de las gestiones 2008-2009-2010 fue de 907.000 mil bolivianos de los cuales 22 mil se destinaron a un estudio de tráfico y 300 mil al fortalecimiento de educación vial, el restante se destinaron a obras e infraestructura y señalización. Por lo que la mayoría de las entrevistas creen que el gobierno municipal de la ciudad de El Alto tiene poca inversión en el tema (siendo este un 23% del total de los entrevistados) otro 27% cree que uno de los problemas de la municipalidad es la falta de institucionalidad, haciendo referencia a la escasa coordinación de las autoridades ediles.

Grafico 14.



Un 15% cree que las acciones del gobierno municipal llegan a ser ineficientes (esto sensación se ha dado por que los entrevistados afirman que las actividades o las acciones realizadas o están mal hechas o son dejadas a medio hacer)

⁵⁶ Entrevista Ricardo Rengel EX director de tráfico y vialidad.(anexo 4)

3.5 Calles y avenidas con poco mantenimiento.

Por la densidad poblacional, el incremento del parque vehicular, por ser las avenidas principales de esta ciudad las que interconectan de ciudad a ciudad, departamentos y países (como la avenida Juan Pablo II y la avenida 6 de marzo por las que transporte de alto tonelaje circula y va deteriorando el asfalto)

Grafico 15.



Del total de los entrevistados un el 70% no cree haber visto ningún cambio y menos que el gobierno municipal haya hecho algo relevante para resolver la temática de transporte, tráfico y vialidad y solo un 30% percibió que el gobierno municipal de la ciudad de El Alto hizo algo con respecto a esta problemática de este porcentaje se extrae las respuestas positivas hacia la municipalidad, tal como se detalla en el siguiente gráfico:

Grafico 16.



Un 40% percibe a los educadores ciudadanos (cebras y burros) son como un logro del gobierno municipal mientras un 60 % nota que entre las actividades del gobierno municipal resalta el mantenimiento de calles y avenidas.

3.6 Articulación entre gobierno municipal y tránsito.

Entre los logros a destacar por el lado del gobierno municipal es que se está trabajado en coordinación con la unidad operativa de tránsito en los dos proyectos implementados (mediante convenios realizados por sus autoridades) siendo que este trabajo es realizado por ambas instancias.



Agentes de parada junto a funcionarios de la dirección de tráfico y vialidad descongestionando el tráfico (foto tomada por el investigador)

Como se ve en la imagen en la que de manera coordinada la unidad operativa de tránsito coadyuva para la consecución de los objetivos de la dirección de tráfico y vialidad del municipio de El Alto y sus funcionarios, claro ejemplo del mismo es la distinción entregada a el alcalde Edgar Patana y al encargado de la dirección de tráfico y vialidad en el aniversario de esta ciudad.

3.6.1 Agentes de parada (oficiales de tránsito)

Los oficiales de tránsito o agentes de parada, son los encargados en la ciudad de El Alto, de mantener el orden de los vehículos que circula por la ciudad designados por la unidad operativa de tránsito de la Policía nacional, es por eso que para este punto se tomó en cuenta la opinión de los grupos, sobre la función de los mismo de los cuales se extrae los siguientes datos.

Grafico 17.



Un 48% de los entrevistados del grupo focal creen que los agentes de parada son corruptos porque los mismos alguna vez estos entrevistados habían pasado por esta situación, otro 22% creen que los policías de tránsito tienen poca formación con respecto a temas viales (cabe recalcar que la mayoría de los agentes de parada u oficiales de tránsito tienen una edad superior a los 45 años) por lo que la formación que se les ha dado no está concordé con la situación por la que se vive todos los días en las calles.

En el último aniversario de la unidad operativa de transito cumpliendo 22 años en la ciudad de El Alto, reiteran su objetivo de trabajo controlar el tráfico vehicular en las principales calles y avenidas de la urbe e impartir educación vial entre los ciudadanos y reafirman su compromiso de mejorar su labor pero resaltando la falta de recursos humanos para atender un tráfico tan denso como el de esta ciudad afirmo el coronel Ricardo Raúl Cadima.⁵⁷

3.6.1.1 Autoridad limitada ante peatones y transportistas.

Otro 15% cree que son insuficientes oficiales de tránsito para un municipio de El Alto, que ha crecido progresivamente mientras otro 15% de los entrevistados menciona que los oficiales de tránsito no tienen autoridad (respeto de los chóferes y algunos peatones) siendo que las disposiciones de los mismos no son acatadas, tal como se comprobó, la siguiente imagen es prueba de ello.

⁵⁷ <http://www.fmbolivia.net/noticia30052-trnsito-de-el-alto-cumple-22-aos-de-servicio-en-la-ciudad.html> 20 de noviembre de 2011.



Estos hechos son cotidianos afirma el policía Paulino Mujica Choque (entrevistado) *“en la que los chóferes se creen más que la autoridad y que por que estén encima de un vehículo creen tener más poder, además de que en muchas veces están en estado de ebriedad o “tufo” pero más allá de eso incluso los pasajeros los defienden y hasta con los pasajeros nos hacemos reñir”*.⁵⁸ Hechos muy frecuentes en las avenidas más céntricas de este municipio por ser las más congestionadas de vehículos.

3.6.1.2 Escaso material de trabajo.

Mas 100 oficiales de tránsito son los que a diario hacen el patrullaje y cumplen su servicio como agentes de parada en las principales calles y avenidas de esta urbe al igual que en los puntos más céntricos y por ende congestionados, para lo cual se les entrega un silbato o “pito” un talonario de multas y un chaleco distintivo. Material que ellos mismos afirman no es suficiente, ya que se debe de tener en cuenta que ellos pasan gran parte del día en plena calle en medio de un clima que cambia con frecuencia, bocinazos y empujones.

Por lo que uno de los policías entrevistados que por cuestiones de reserva de identidad solo da el apellido siendo el oficial Vargas quien menciona *“el trabajo es duro” y pocas veces la gente se da cuenta de eso, no es fácil somos muy pocos y la ciudad ya es muy grande, además de que no tenemos el material necesario para trabajar*. Menciona en medio de bocinazos y empujones de la gente.

⁵⁸ Entrevista Paulino Mujica Choque agente de parada unidad operativa de tránsito (anexo 7)

3.7 Estado de situación y Conclusiones

En base a la información recolectada de los grupos focales, las entrevistas a las diferentes autoridades, la revisión de datos oficiales (PDM-POAs 2008-2009 y 2010) revisión de reportes de periódico y páginas de Internet se puede llegar a la conclusión:

- ✓ El crecimiento demográfico progresivo ha sobrepasado las estimaciones lo que ha generado un colapso en las principales arterias de esta ciudad no solo por la gran actividad económica que ha convertido a la ciudad de El Alto en un centro urbano de gran importancia sino también por la gran saturación de vehículos
- ✓ A pesar de los esfuerzos comunes (el gobierno municipal de la ciudad de El Alto y la unidad operativa de tránsito con los agentes de parada) los resultados no son perceptibles por la ciudadanía (esto por la apreciación que se tiene de las mismas instancias gubernamentales).
- ✓ La ciudadanía cree que el servicio de transporte público en esta ciudad es pésimo, por el maltrato que recibe cotidianamente con el uso de vehículos de servicio público sindicalizado.
- ✓ Las condiciones de las calles y avenidas dificultan el tránsito de vehículos que a pesar de los intentos realizados por el gobierno municipal y del gran presupuesto designado a dicha actividad no abastece, donde la explicación clara es que cada año se pretende mantener en un buen estado las vías, pero cada año estas tienen más autos en circulación por lo que las vías se desgastan constantemente además de las imprudencias de los chóferes, los constantes maltratos de estas vías por parte de la ciudadanía que las va dañando cuando se realiza manifestaciones.
- ✓ Gran parte de las aceras e incluso las calles están invadidas por comercios (galerías, tiendas con grandes carteles publicitarios) o por comerciante gremialistas (que se asientan en calles y aceras de manera desmedida) perjudicando así el paso de vehículos y peatones que a pesar de las ordenanzas municipales implementadas y de la cuales son encargados de hacer cumplir son los guardias municipales hecho que no sucede.
- ✓ Los proyectos implementados no cuentan con la legitimidad necesaria ya que de los objetivos planteados apenas se ha logrado un 10%. (según testimonios de los mismos responsables) lo que hace insuficiente el trabajo realizado por los mismos

CAPITULO IV

El capítulo IV presenta la elaboración de un plan de acción (la cual desarrolla detalladamente cada uno de los pasos a seguir para el logro de la misma mediante la metodología de Marco Lógico en cada una de sus etapas) el que presenta a los involucrados con intereses, problemas y recursos con los cuales cuentan los mismos con respecto a la problemática, de los mismos se extraen también los problemas centrales identificados (en relación de causa y efecto) y objetivos que se plantean según el diagnóstico previo (en la lógica de medio-fin).

Una vez identificado el problema del transporte público sindicalizado en el municipio de El Alto; por el desorden y el deterioro de las diferentes vías principales por las cuales circulan los vehículos, la insuficiente capacidad de carga de pasajeros, la gran cantidad de gente que a diario incrementa el uso del transporte público para realizar sus diferentes actividades, poca cultura ciudadana y educación vial en los ciudadanos además de las pocas acciones al respecto a la temática de las autoridades ediles y funcionarios.

Han hecho que el tema vial se convierta en una problemática latente que más allá del perjuicio a los ciudadanos por la merma de tiempo y las pérdidas económicas que esto causa, genera inconformidad con la gestión municipal y por ende un desgaste político de sus autoridades.

Una vez establecido la problemática, este capítulo presenta las distintas alternativas (y un análisis de factibilidad y de sostenibilidad de cada una de ellas) planteadas que aminoren el problema, al igual que el desarrollo del proyecto mismo, con la identificación de problemas, de objetivos en una matriz de alternativas en un presupuesto tentativo del proyecto y el cronograma de sus actividades. Todo esto como parte de la política pública vial que se plantea.

4. Estrategia Metodológica - Fuentes y técnicas de investigación.

Para el presente proyecto se plantea una estrategia metodológica que está conformada por procedimientos para la construcción de la evidencia empírica⁵⁹, en la de la investigación se expone un método cuantitativo que logre el cumplimiento de los objetivos planteados. Sin

⁵⁹<http://bibliotecavirtual.clacso.porg.ar/ar/libros/campus/metodos/RSPrologo.pdf> consultado 15 de septiembre 2011.

dejar de lado que esta es un estudio de caso para lo que es pertinente la combinación de herramientas.

El primer enfoque que será utilizado es el Deductivo ya que se determinara los hechos más importantes de este fenómeno a estudiar (*Plan de optimización de tráfico, vialidad y transporte público en la CEJA de la ciudad de El Alto*” Estudio de caso 2008-2010) A partir del estudio de caso en un contexto general a un caso específico. Se utiliza una lógica deductiva con respecto a las acciones de los gobernantes en temas viales. Ya “que un análisis deductivo llega a proporcionar una mejor comprensión de un determinado fenómeno” como el que sucede en el municipio de El Alto.

El diseño de la investigación hace referencia a una investigación aplicada que por el objetivo planteado hace referencia a la formulación de una respuesta a la problemática vial que se vive en las principales calles y avenidas del municipio de El Alto.

Con el método cuantitativo y mediante la obtención de un plan estratégico de recolección de datos e información⁶⁰ de primera mano, cómo las entrevistas realizadas, la revisión de documentos oficiales para la consecución de los fines. Cabe recalcar que si bien existe una predominancia del enfoque cuantitativo para lograr una adecuada propuesta con referencia a la problemática, se necesita la percepción de los involucrados, con encuestas a grupos focales, que proceden a una tabulación de datos que se van manejando en el desarrollo de la investigación por lo que se utiliza a la estadística como permite la aplicación de técnicas matemáticas a una muestra que permite obtener la información necesaria para lograr entender la problemática.

Técnicas:

Las técnicas de la investigación son entendidas como la norma concreta o medida específica dentro de una política que se emplea en el proceso de la misma, con el propósito de lograr que los objetivos y metas previamente definidos se realicen, es por tal motivo que las técnicas a ser utilizadas para la investigación sobre un *Plan de optimización de tráfico, vialidad y transporte público en la CEJA de la ciudad de El Alto*” Estudio de caso 2008-2010 se utilizaran:

⁶⁰ HERNANDES, Sampieri Roberto, Metodología de la investigación, tercera edición. México 2003, Mc Graw Hill.

Revisión documental.

La revisión documental realizada sobre los documentos oficiales proporcionados por el gobierno autónomo municipal de la ciudad de El Alto, en el que se toma a detalle los Programas Operativos Anuales a partir de la gestión 2008, 2009 y 2010, además tomar en cuenta el plan de desarrollo municipal PDM 2007- 2011 del municipio, en la que se hace referencia a la cuestión del transporte, tráfico y vialidad en las principales calles en la ciudad de El Alto.

Grupos focales.

Siendo que estos grupos ayuden a proporcionar la información suficiente sobre la temática de transporte en el municipio de El Alto esta es una técnica que se utiliza para el "levantamiento" de información en estudios sociales o en este caso político municipales que avalen la problemática vial.

Su justificación y validación teórica se funda sobre un postulado básico (la cuestión vial el tráfico y el transporte en esta ciudad) en el sentido de sacar una representación colectiva a nivel micro de lo que sucede a nivel macro social, toda vez que en el discurso de los participantes siendo el objetivo lograr una información asociada a conocimientos, actitudes, sentimientos, creencias y experiencias (sobre el tema) que no serían posibles de obtener, con suficiente profundidad, mediante otras técnicas tradicionales tales como por ejemplo la observación, la entrevista personal o la encuesta social. Estas actitudes sentimientos y creencias pueden ser parcialmente independientes de un grupo o su contexto social, sin embargo son factibles de ser reveladas por medio de una interacción colectiva que puede ser lograda a través de un grupo focal (Robert Merton, en su artículo "La entrevista focalizada")

El primer grupo focal estará compuesto por diez personas de las cuales:

- 👤 Dos de ellos serán agentes de tránsito (agentes de parada).
- 👤 Dos serán chóferes (sindicalizados) de transporte público.
- 👤 Tres serán comerciantes ambulantes de la Ceja de la ciudad de El Alto.
- 👤 Cuatro serán peatones diarios (ej: universitarios que vengán de la ciudad de El Alto hasta la ciudad de La Paz. (ver anexo1)

El segundo grupo focal estará compuesto por diez personas de las cuales:

- 🚦 Tres serán chóferes de transporte público.
- 🚦 Tres serán comerciantes ambulantes de la Ceja de la ciudad de El Alto.
- 🚦 Cuatro serán peatones diarios (ej: universitarios que vengan de la ciudad de El Alto hasta la ciudad de La Paz. (ver anexo1)

El tercer grupo focal estará compuesto por diez personas de las cuales:

- 🚦 Dos serán chóferes de transporte público.
- 🚦 Tres serán comerciantes ambulantes de la Ceja de la ciudad de El Alto.
- 🚦 Cinco serán peatones diarios (ej: universitarios que vengan de la ciudad de El Alto hasta la ciudad de La Paz. (ver anexo1)

- Guía de observación.

En este caso el tema del transporte, tráfico y vialidad en la Ceja de la ciudad de El Alto permitirá registrar la información de manera directa incluyéndome como parte del problema (siendo que los tiempos de demora de pasajeros y transportistas serán medidos incluyendo mi participación en ellos respaldando así la información brindada por los grupos focales y por la documentación revisada)

- Guía de entrevista

Esta lista de preguntas que se pretende hacer a los entrevistados elaborando una guía de preguntas específicas para los mismos incluyendo preguntas abiertas y específicas, o de seguimiento sobre una lista de temas tópicos sobre lo que se quiere indagar sobre el tema de tráfico y vialidad en la ceja de la ciudad de El Alto. Este instrumento me servirá para recoger información necesaria con relación al problema, con preguntas relacionadas a la problemática vial de la ciudad de El Alto. A agentes superiores de tránsito como el comandante de tránsito, dos concejales municipales, y los responsables de la dirección de tráfico y vialidad (ver anexo2)

4.1 Plan de Desarrollo Urbano, generando un eficiente servicio de transporte público en la ciudad de El Alto.

La complejidad social del proceso urbano y rural, en que se desarrolla el Municipio de El Alto desde su creación, se identifica en cuatro ámbitos de análisis, a saber: Económico

Productivo, Sociocultural, *Desarrollo Urbano Territorial*, siendo que abarcaremos la temática vial en este último.⁶¹

Resaltando que para realizar el desarrollo del proyecto primero debe de realizarse un análisis de situación de la entidad encargada de resolver la problemática realizando un inventario de fortalezas, debilidades, amenazas y oportunidades más conocido como F.O.D.A el cual demuestra en qué situación se encuentra la dirección de tráfico y vialidad del municipio de El Alto.

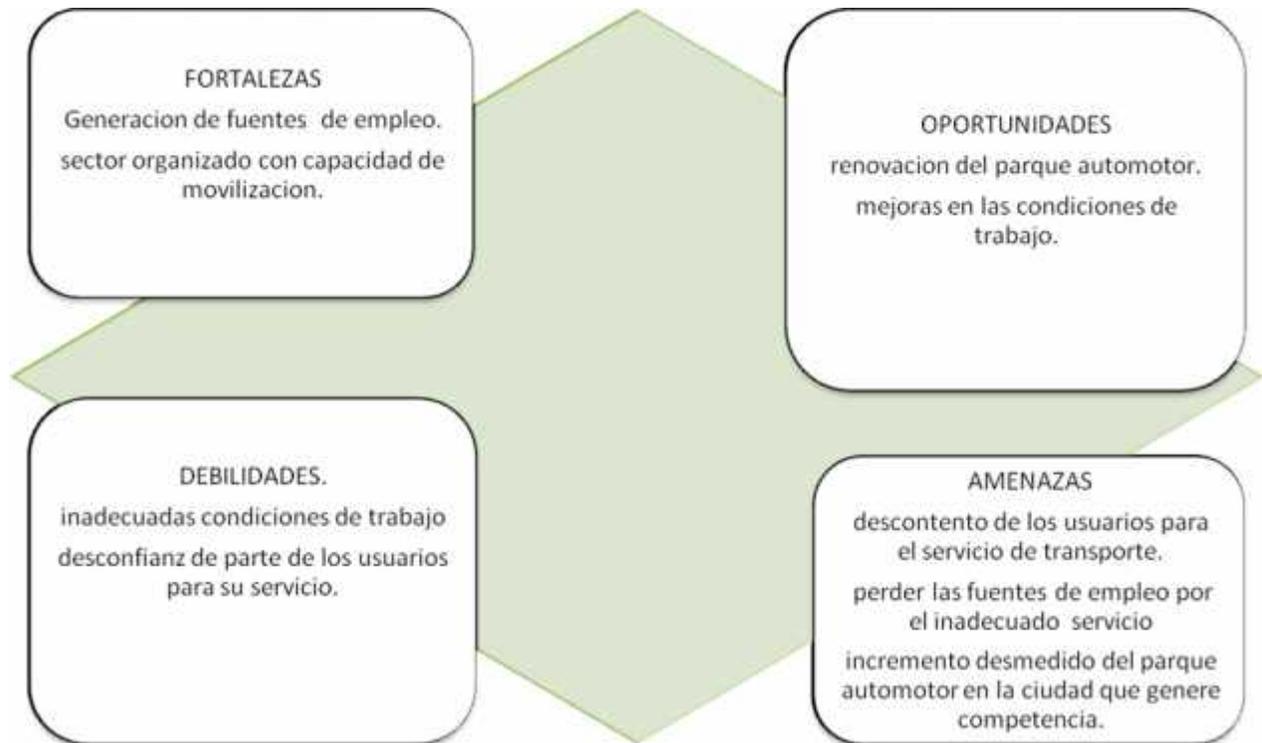


Como se evidencia en el FODA de la institución municipal a cargo de regular la cuestión de transporte y como uno de los involucrados con más relevancia, tiene como **potencialidad** la mayor responsabilidad y las competencias que se les atribuye desde el gobierno municipal, la ley marco de Autonomías y Descentralización además de la ley de transporte, la generación de un mejor servicio de transporte para mejorar su credibilidad y el de la municipalidad.

Pero a la vez se denota como **riesgos** la pérdida de credibilidad de la población hacia esta institución por las funciones que cumple, además de no contar con la coordinación suficiente con los involucrados directos “el sector de auto transporte sindicalizado” de esta ciudad.

⁶¹ Gobierno municipal El Alto; Plan de desarrollo municipal "SUMA QAMAÑA" 2007-2011

Es importante realizar también un análisis de esta magnitud del auto transporte sindicalizado de esta urbe sacando las siguientes conclusiones:



Como se denota en el anterior cuadro del FODA del sector de transporte sindicalizado en esta ciudad denota más riesgos que potencialidades por el hecho de no prestar un eficiente servicio con los usuarios además de generar en los mismos inconformidad y mal estar que puede llegar a que pierdan las rutas de las diferentes líneas en las zonas. La potencialidad más notoria sería la fuerza del sector por la cantidad de sindicalizados y por su capacidad de movilización.

Una vez realizado estos dos diagnósticos a la institución encargada de llevar a cabo las acciones encargadas por el gobierno municipal (la dirección de tráfico y vialidad) y del transporte sindicalizado es necesario realizar un diagnóstico de la situación del tráfico y el transporte en el municipio de El Alto.



Como se denota en el diagnóstico el transporte este pasa por varios problemas, entre los más importantes son las inadecuadas condiciones en las que se desarrolla como vehículos con poca capacidad de carga la escasa coordinación entre autoridades gubernamentales, la unidad operativa de tránsito y los peatones, sin contar con el mal servicio la poca credibilidad con los usuarios sin contar con la poca educación vial de los transportistas y los peatones.

De este modo, la vialidad y el tráfico son parte fundamental del estudio proponiendo un mejoramiento en esta área para el desarrollo urbano del municipio. Generando un eficiente y mejor servicio de transporte público.

Se estima que 200.000 personas al día se trasladan entre las ciudades de La Paz y El Alto (Según Estrategia de Desarrollo Económico Local de El Alto, 2005). La continuidad de la mancha urbana entre los Municipios La Paz y El Alto, en una fuerte interdependencia entre estas ciudades. Lo que hace necesario una política la cual mejore las condiciones del pasajero el transportista y el peatón

La Mancha Urbana de la ciudad de El Alto, está estructurada con un trazado radial, combinado con el trazado reticular o de manzana. El radial se manifiesta en las vías que forman una especie de anillos alrededor de un punto que es la Ceja (las avenidas: Bolivia,

Litoral y Periférica) e interconectadas por otras radiales como ser la carretera a Viacha y la 6 de Marzo; al interior de los distritos, predomina la forma reticular o la forma rectangular de las manzanas, hecho que se manifiesta claramente en la zona 16 de Julio, Los Andes, Villa Esperanza y sus alrededores, en el resto de la ciudad la mancha urbana presenta algunos trazos variados que en su esencia mantiene la forma reticular.⁶²

Esta descripción ayuda a clarificar que de cada una de estas zonas existen por lo menos cuatro líneas de sindicatos que brindan el servicio de transporte. Lo que hace que en cuanto a la densidad poblacional, según los datos del INE 2001⁶³, el Municipio de El Alto en el año 2007 estima un total de 901.488 habitantes, con una extensión territorial aproximada de la mancha urbana de 15.596 hectáreas, lo que implica que la densidad urbana poblacional del área urbana es de 57,80 hab/hectáreas. Considerándose un indicador muy bajo en relación a otras ciudades del país, por lo que, se tiene una población demasiado dispersa y supone mayor esfuerzo por parte del Gobierno Municipal para atender los requerimientos de servicios básicos.⁶⁴ Y para el transporte como nuevos espacios laborales.

La ciudad de El Alto está estructurada por principales vías de conexión interprovincial, inter departamental e internacional, vías que concurren a un punto ubicado en la Ceja de El Alto, esta estructura ha configurado la forma actual de la ciudad y las tendencias de crecimiento urbano. Siendo la “Ceja de El Alto” el punto de concentración de todas estas rutas y siendo este también el paso entre las ciudades de La Paz y El Alto, por esto es tan importante política que mediante un plan ayude a la vialidad y el tráfico en esta zona para que mejore el tránsito de ciudadanos y transportistas.

4.2 Diseño.

Podemos entender al diseño (de un proyecto, un plan o una política) como el proceso de elaboración de la propuesta de trabajo de acuerdo a pautas y procedimientos sistemáticos.⁶⁵ Siendo que en esta parte se identificara a los beneficiarios y actores claves (los involucrados) establecer un diagnóstico de la situación problema (mediante un árbol de problemas identificando la relación de causa-efecto); definir estrategias posibles para

⁶²Gobierno Municipal de El Alto “SUMA QAMAÑA” PLAN DE DESARROLLO MUNICIPAL 2007-2011

⁶³ INSTITUTO NACIONAL DE ESTADISTICA

⁶⁴Gobierno Municipal de El Alto “SUMA QAMAÑA” PLAN DE DESARROLLO MUNICIPAL 2007-2011

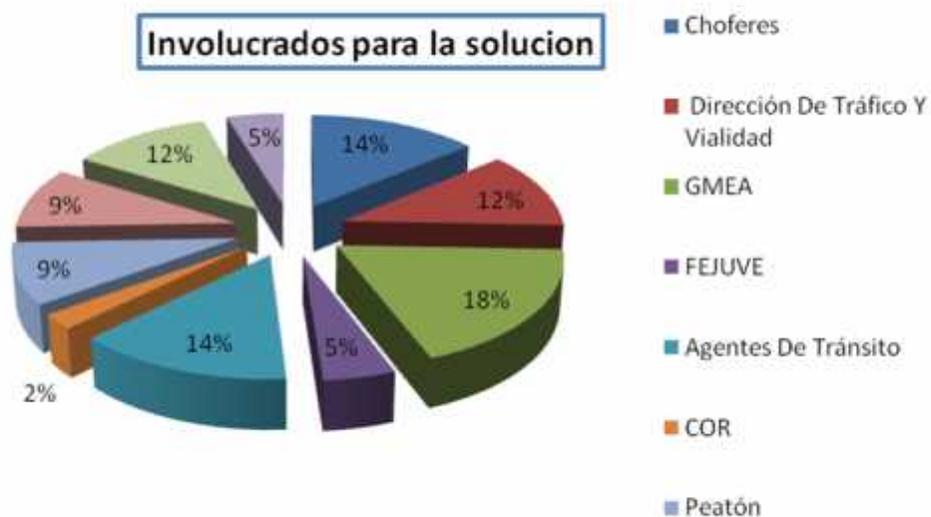
⁶⁵<http://www.biblioteca.org.ar/libros/150399.pdf> 15 de agosto 2011

enfrentarla y la justificación de la estrategia asumida; objetivos del proyecto (generales y específicos con una relación de medio-fin)

4.1.1 Análisis De Los Involucrados.

A los involucrados los podemos entender como los que una u otra forma son beneficiarios o afectados por el proyecto, es decir son quienes participan de manera directa o indirecta en la problemática para los cuales mediante una matriz de involucrados se les designa una jerarquía. Como parte de las preguntas en la entrevista al grupo focal se dio la opción de que ellos de una serie de nueve opciones de los cuales se les da la opción de que escogieran a los que creen que deben de estar involucrados en el tema de transporte, tráfico y vialidad, esto tanto para la solución de la problemática.

Grafico 18.



Como se ve en el *grafico 17* sobre los involucrados (que deben participar para la solución de la problemática vial del municipio de El Alto) el 5% de los entrevistados afirma que todas las instituciones mencionadas deben ser parte de la solución, redimible por el hecho que este problema atañe a todo individuo o institución que se encuentra dentro del municipio.

Para este punto puede ser utilizado un análisis de Involucrados al diseñar la propuesta para aclarar cuáles grupos u organizaciones están involucradas en el problema de manera directa

desarrollando intereses y sus potenciales o limitaciones (según sus recursos y mandatos respecto al problema)

Esta herramienta se aplica para ahondar cuáles son los grupos apoyarían una determinada estrategia para abordar el problema y generar desarrollo urbano, así como los grupos que se opondrían a dicha estrategia.

Por eso para la elaboración del cuadro de los involucrados se debe tener presente: la objetividad al considerar diferentes perspectivas o puntos de vista y la pertinencia en la inclusión de los beneficiarios o involucrados en el plan.

Cuadro 13

Resumen cuadro de involucrados

Grupos	Problemas	Intereses	Recursos y Mandatos
De población, sector público, sector privado, organizaciones de la sociedad civil, organizaciones religiosas, partidos políticos, organizaciones externas	problemas específicos o condiciones negativas, de la manera que son percibidos por el grupo de involucrados en relación con el problema de desarrollo	Que es lo que ellos piden cuales son los intereses como organización o grupo (a que quieren llegar)	Recursos , son aquellos que un grupo puede poner a disposición para contribuir a solucionar el problema de desarrollo (o para bloquear una solución propuesta).

Fuente: elaboración propia en base a datos proporcionados por la oficina de apoyo regional de operaciones BID "el marco lógico para el diseño de proyectos"

Una vez definido como se debe de elaborarse un cuadro de involucrados y con la información del grupo focal se presenta el siguiente cuadro (en relación al tema de tráfico transporte y vialidad en el municipio de El Alto) sobre los grupos o actores involucrados, sus problemas los intereses y sus recursos y mandatos:

Cuadro 14.

Cuadro de involucrados en la problemática de transporte, tráfico y vialidad en la ciudad de El Alto

	Grupos	Problemas	Intereses	Recursos y Mandatos
1.	Choferes.	<p>No querer acceder a cambiar sus hábitos de trabajo.</p> <p>Vías (calles y avenidas) en mal estado de situación (descuidadas)</p> <p>Altos costos para el funcionamiento de sus vehículos.</p> <p>Malos tratos de parte de los pasajeros.</p> <p>Pocas ganancias del servicio de transporte.</p>	<p>Mejorar las condiciones de trabajo.</p> <p>Calles y avenidas con mantenimiento constante.</p> <p>Educación ciudadana y vial en los pasajeros.</p> <p>Incremento de los costos de los pasajes.</p>	<p>Capacidad de movilización.</p> <p>Estar amparados en un ente mayor (sindicato, asociación y la federación de choferes)</p> <p>Amparados en la ley general de trabajo y en la ley 165.</p>
2.	Comerciantes ambulantes	<p>No acceder a la reubicación de sus puestos de venta.</p> <p>Espacios reducidos para la comercialización de sus productos</p>	<p>Poder mantener el espacio donde venden sus producto</p>	<p>Capacidad de Movilización, bloqueos.</p>
3.	Peatones	<p>Poca cultura ciudadana y educación vial.</p> <p>Insatisfechos por el servicio de transporte público en la ciudad de El Alto.</p> <p>Pocos espacios para su tránsito por la ceja.</p> <p>Insuficiente información</p>	<p>Mejor servicio de transporte público.</p> <p>Mayores espacios para su tránsito y mejor vialidad en los mismos.</p> <p>Líneas de Transporte masivo.</p> <p>Mejor y nueva flota de</p>	<p>Capacidad de movilización.</p> <p>Amparados en la Constitución Política del Estado.</p> <p>Amparados en la ley de transporte 165.</p>

		<p>sobre el trabajo que realizan los chóferes del servicio público.</p> <p>Altos costos del transporte público porque los mismos no respetan las tarifas y suben de precio.</p> <p>Inconformes con el parque vehicular (por lo precarios e inseguros)</p>	vehículos.	
4.	Gobierno municipal	Escasos recursos financieros para apalear la situación de tráfico en la ceja de El Alto.	Mejorar la vialidad en la ceja, generar capital político.	Ser autoridad y poder tomar decisiones.
5.	Dirección de tráfico y vialidad.	<p>No contar con recursos suficientes para la ejecución de sus proyectos.</p> <p>No contar con personal adecuado para la cuestión de tráfico y vialidad.</p> <p>Coartados por la tardanza de los procesos burocráticos.</p> <p>No contar con oficinas ubicadas en lugares estratégicos.</p>	<p>Mayores recursos financieros para la ejecución de sus proyectos.</p> <p>Designación de personal adecuado para la dirección.</p> <p>Oficinas con ubicación estratégica.</p>	<p>Ser autoridad y poder tomar decisiones.</p> <p>Amparados en las ordenanzas del municipio.</p>
6.	Oficiales de tránsito	<p>No contar con recursos materiales suficientes para el problema de tráfico y vialidad en la Ceja de la ciudad de El Alto.</p> <p>Sueldos que no satisfacen</p>	<p>Más respeto a la autoridad de tránsito.</p> <p>Mejores y más instrumentos de trabajo.</p>	<p>Ser autoridades.</p> <p>Amparados en los reglamentos de la policía nacional.</p>

		todas sus necesidades. Falta de respeto a su autoridad (por parte de chóferes y peatones)		
7.	Dueños de casas ubicadas en plena ceja de El Alto	No querer perder los ingresos por los comerciantes que están ubicados en sus casas, aceras etc.	Mantener las ganancias generadas por los comercios.	Capacidad de movilización.
8.	Asociaciones de Comerciantes	No querer ser reubicados.	Espacios para la venta de sus productos	Capacidad de movilización, ordenanzas municipales.
9.	FEJUVE	Quejas sobre el ineficiente servicio de transporte en la ciudad de El Alto.	Generación de capital político. Dar solución a los vecinos sobre el transporte	Capacidad de movilización.

Fuente: elaboración propia en base a la información recolectada.

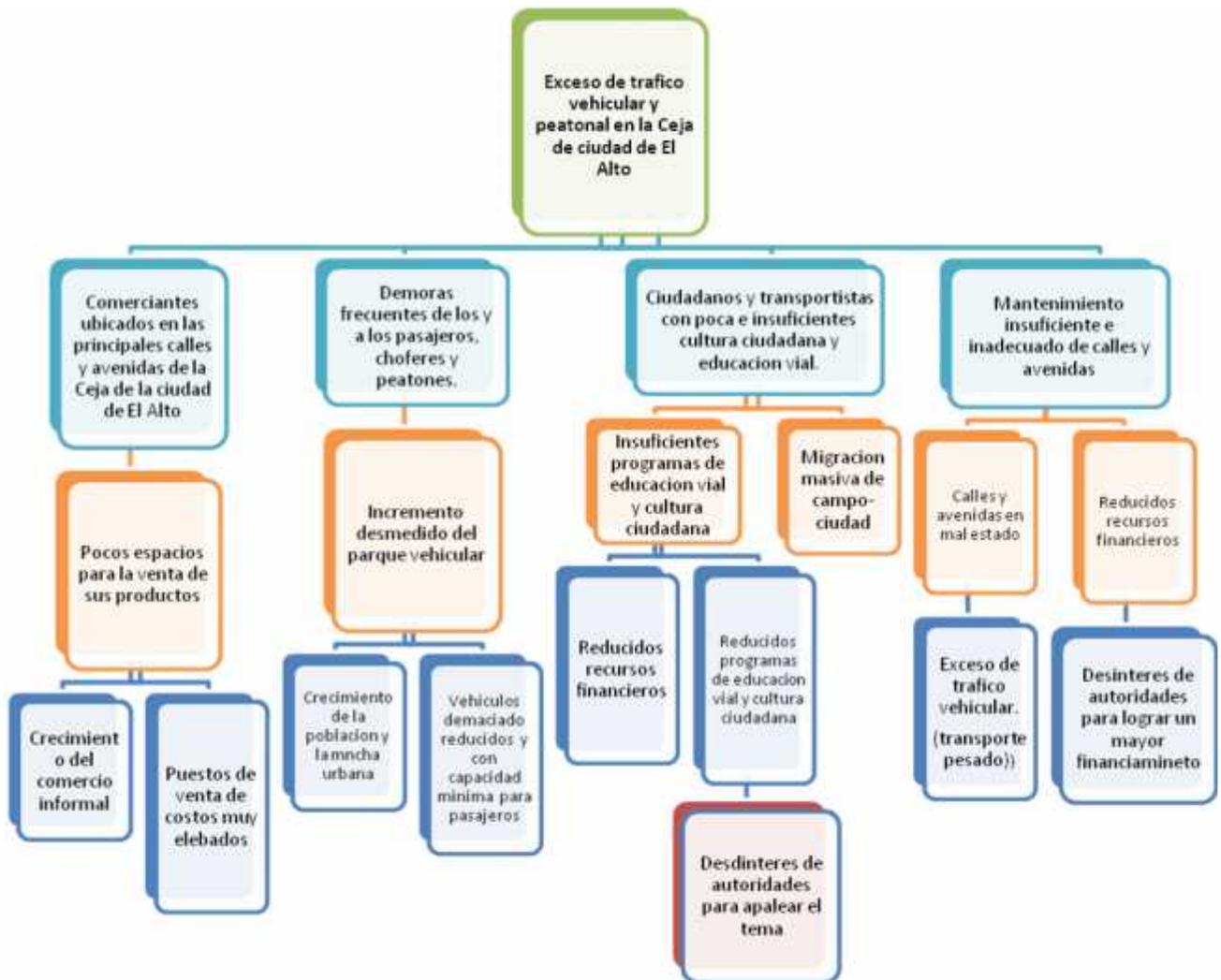
4.1.2 Problemas

Los problemas percibidos por los diferentes entrevistados (director de tráfico y vialidad, el responsable de educación vial en la ciudad de El Alto- los oficiales de tránsito y los tres grupos focales) se llega a la conclusión que los problemas con mayor preponderancia identificados por los ya mencionados se detallan en el siguiente grafico el cual está presentado en una lógica de abajo-arriba es decir de causa y efecto del cual se extrae el problema central identificado como: el Exceso de tráfico vehicular y peatonal en la Ceja de ciudad de El Alto, este es el punto clave en cual se trabaja para este proyecto siendo que por diversas razones la circulación vehicular y peatonal se ve interrumpida o afectada por razones externas fuera del alcance de los involucrados directos. Por lo que la intervención en este problema es necesaria. Para así mejorar y resolver este problema.

Es para un proyecto de gran importancia realizar un “árbol de Problemas” puesto que el mismo brinda una vista panorámica de la problemática por el mismo hecho de así poderla entender de una manera más sencilla y simple.

Grafico 19.

Árbol de problemas

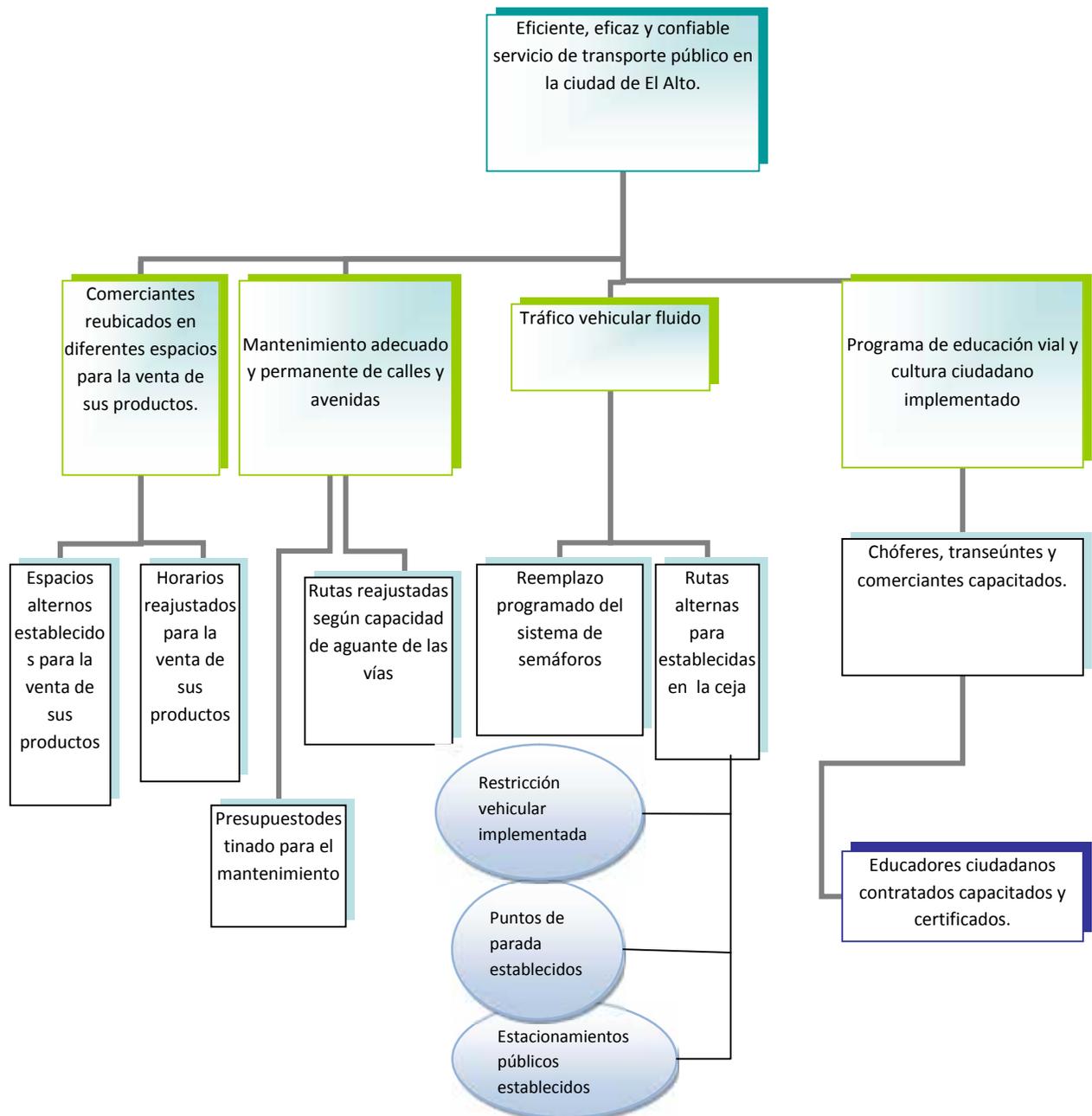


4.1.3 Objetivos.

Una vez identificados los problema se debe de plantear los objetivos (El Objetivo General es el objetivo de más alto nivel de la matriz de planificación de proyectos. Especifica el impacto a largo plazo, una vez que una serie de proyectos del programa institucional, han sido llevados a cabo)

Grafico 20.

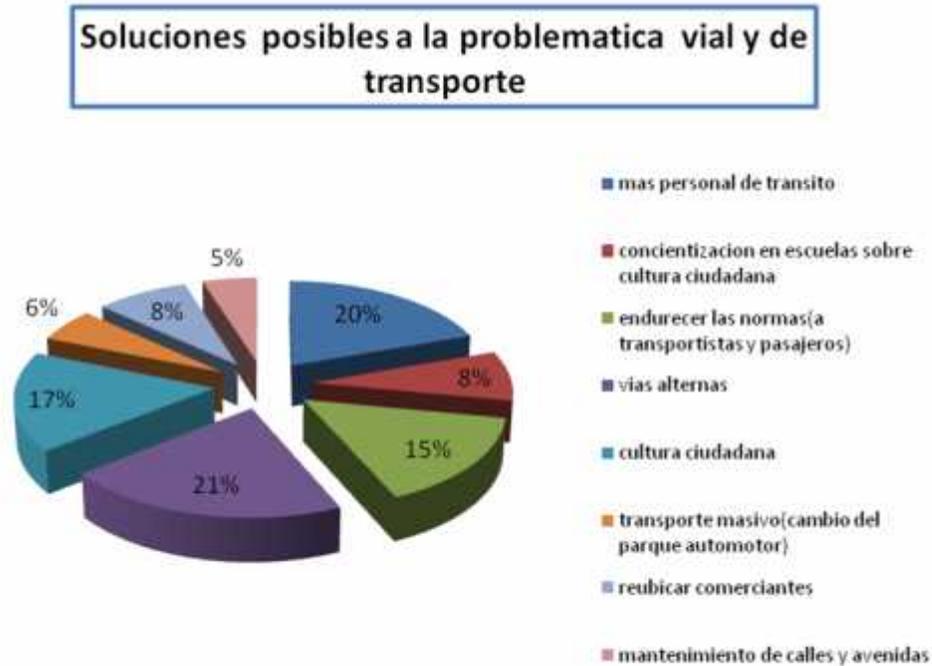
Matriz de objetivos



4.1.4 Alternativas.

Una vez definido los problemas y los objetivos debe de plantarse las alternativas (En el Análisis de Alternativas identificamos diferentes estrategias obtenidas del Árbol de Objetivos que, si son ejecutadas, podrían contribuir a promover el cambio de la situación actual a la situación futura. Para esto también se tomó en cuenta las apreciaciones del grupo focal:

Grafico 21.



Entre las más importantes soluciones alternativas a la problemática vial se identifican las siguientes por los entrevistados en el grupo focal se rescatan las siguientes, esto según el porcentaje obtenido:

- Reordenamiento de rutas para las líneas del transporte público sindicalizado. (implementación de la restricción vehicular) y vías alternas
- Reubicación de los comerciantes asentados en las principales calles y avenidas, establecimiento de horarios fijos para la venta de sus productos y fechas específicas para la venta de sus productos.

- Revitalización de las principales calles y avenidas de la Ceja de El Alto (mantenimiento periódico de calles, avenidas y semáforos).
- Programa de educación vial y cultura ciudadana a chóferes y ciudadanos (niños, jóvenes y adultos) de la ciudad de El Alto.
 - Más personal de tránsito.
 - Transporte público masivo.
 - Mejoramiento de la función de los chóferes.

4.2 Análisis de sostenibilidad y Viabilidad de las alternativas.

El análisis de viabilidad puede ser expresado de la siguiente manera (con el afán de ver que tan complejo puede llegar a ser la implementación de una política como esta) tomando en cuenta un análisis político, económico, financiero y técnico.

Cuadro 15.

Análisis de alternativas

Alternativas	Análisis Político	Análisis económico	Análisis financiero	Análisis Técnico
• Reordenamiento de rutas para las líneas del transporte público sindicalizado. (implementación de la restricción vehicular) y vías alternas	Disconformidad con chóferes que podrían generar paros, bloqueos, marcas Etc.	Costos elevados, sin presupuesto designado	Flujo de caja incierto por no existir presupuesto designado	Se debe de contar con más apoyo logística e ingeniería.
• Reubicación de los comerciantes asentados en las principales calles y avenidas, establecimiento de	Genera cierta disconformidad por este sector, es un objetivo a largo plazo.	Los costos serian demasiado altos, porque reordenamiento equivale	No existe un presupuesto designado y financiamiento incierto.	Pero este es un objetivo de largo plazo por todos los esfuerzos que se deben de complementar.

horarios fijos para la venta de sus productos.			mejoramiento de vías y más personal		
• Revitalización de las principales calles y avenidas de la Ceja de El Alto (mantenimiento periódico de calles, avenidas y semáforos).	Existe ciudadano.	apoyo	Se debe de buscar apoyo financiero.	Por ser de un flujo de caja variante en caso de buscar un financiador internacional.	
• Programa de educación vial y cultura ciudadana a chóferes y ciudadanos (niños, jóvenes y adultos) de la ciudad de El Alto.	Ya concientización y dedicación con el tiempo genera mayor grado de legitimidad, y no existiría conflictos sociales	que	Ya existir presupuesto y designado, atractivo para la inversión de agentes externos	Por trabajar con moneda nacional,	Por contar con el personal adecuado y la cooperación de experiencias anteriores (La Paz)
○ Más personal de tránsito.	Generaría apoyo político de otros sectores que podrían llegar a sentirse más protegidos	apoyo	Costos a cargo del nivel central	Flujo de caja a cargo del gobierno central.	Útil y no muy complejo para la capacitación de los mismos.
○ Transporte masivo.	Disconformidad con uno de los sectores más importantes		Financiamiento externo	Flujo de caja variante por buscar un financiador externo.	Es posible por no ser una ciudad tan compleja arquitectónicamente hablando

Para el análisis de la **sostenibilidad** se debe tener en cuenta: Toda acción de desarrollo (como el plan de desarrollo urbano que se plantea) y para mejorar sus condiciones de sostenibilidad, se debe de buscar el cumplimiento de los siguientes principios:

- Existencia de sentimiento de apropiación por el plan y la política pública (por los beneficiarios que en este caso serían los chóferes y los peatones)
- Empoderamiento de beneficiarios (siempre y cuando ellos hagan suyo la política haciéndolos partícipes de la misma)
- Generación de cambios culturales deseados y previstos (que los hábitos y las costumbres de chóferes y peatones cambie de manera paulatina)
- Concientización de los distintos actores (chóferes-peatones-comerciantes-autoridades) para lograr los objetivos.
- Consenso de los distintos actores
- Transmisión de experiencias
- Adecuación al entorno
- Compatibilidad con procesos de desarrollo local

PRESUPUESTO TENTATIVO

Programa	Proyecto	Nombre	Duración	Presupuesto		Total
				R. Humanos y organizativos	R. Administrativos Y operativos	
A) Reordenamiento de rutas para las líneas del transporte público sindicalizado en la Ceja de la ciudad de El Alto. (implementación de la restricción vehicular)	P.A1	Consultoría técnica para reordenamiento de las rutas para el transporte público.	2. Meses	12.000 Bs.	3.500	15.500 Bs.
	P.A2	Negociaciones con sindicatos de transporte público para las nuevas rutas.	3. Meses	5.000 Bs.	3.500 Bs.	8500 Bs.
	P.A3	Campaña publicitaria masiva de las nuevas rutas en medios de comunicación (T.V, radio y prensa escrita)	14. Meses	10.000Bs.	8.500Bs.	18.500 Bs.
	P.A4	Establecimiento de puntos de parada (para chóferes y peatones)	2. Semanas	0	7.500Bs.	7.500 Bs.
B) Reubicación de los comerciantes	P.B1	Establecimiento de horarios fijos para la venta de sus productos.	7. Semanas	0	1.200Bs.	1.200 Bs.
	P,B2	Establecimiento de espacios específicos para comerciantes.	2. Meses	0	2.000 Bs.	2.000 Bs.
	P.B 3	Base de datos de comerciantes Y de sus productos.	3. Meses	5.000Bs.	3.500Bs.	8.500 Bs.

asentados en las principales calles y avenidas de la Ceja.	P.B 4	Negociaciones y convenios con comerciantes para su reubicación.	1.Mes	4.500Bs.	3.000Bs.	7.500 Bs.
	P.B 5	Establecimiento de horarios y fechas (en caso de fechas festivas: ej. carnaval, navidad) para la comercialización de sus productos.	3. Meses	0	1.000Bs.	1.000 Bs.
C) Revitalización de las principales calles y avenidas de la Ceja de El Alto (mantenimiento periódico de calles, avenidas y semáforos).	P.C 1	Estudio técnico sobre condiciones de las calles, avenidas y semáforos.	3. Meses	11.000Bs.	3.800Bs.	14.800 Bs.
	P.C 2	Refacción y mantenimiento de las avenidas más importante de la Ceja.	12. Meses	15.000Bs.	5.000Bs.	20.000 Bs.
	P.C 3	Restricción y reubicación de rutas de vehículos de alto tonelaje por calles y avenidas.	5. Meses	2.000Bs.	1.500Bs.	3.500 Bs.
	P.C 4	Reemplazo programado de semáforos.	16 Meses	22.000Bs.	2.800Bs.	24.800Bs.
	P.D 1	Realización de base de datos de choferes sindicalizados.	4 Meses	8.000Bs.	3.500Bs.	11.500Bs.

D) Programa de educación vial y cultura ciudadana a choferes y ciudadanos de la ciudad de El Alto.	P.D 2	Realización de un programa por módulos para la capacitación de chóferes y peatones.	7. Semanas	1.800Bs.	3.500Bs.	4.300Bs.
	P.D 3	Contratación, capacitación y certificación de educadores ciudadanos entre jóvenes hombres y mujeres.	3. Meses.	300.000Bs.	3.800Bs.	303.800Bs.
	P.D 4	Capacitación a Presentación de módulos a medios de comunicación para su masiva difusión chóferes	1. Mes	15.000Bs.	5.000Bs.	20.000Bs.
Total costo de proyecto en recursos humanos y administrativos por gestión asciende aproximadamente a:						452.900

El presupuesto que se propone esta realizado en base al promedio de los recursos designados a la dirección de tráfico y vialidad y al presupuesto designado para fortalecer el empleo esto se extrae de los programas operativos anuales de las gestiones 2008, 2009 y 2010.

Este presupuesto está planteado para el 2013 siendo los costos variarían hasta el 2015 año donde los programas propuestos y los proyectos que los componen culminarían para empezar con las evaluaciones respectivas.

4.3 Ejecución.

Una vez establecido los involucrados, los problemas, los objetivos y las alternativas que lleguen a solucionar el problema de transporte, tráfico y vialidad; se desarrolla como puede llegar a ser la ejecución de la misma, mediante el desarrollo de una de las herramientas más adecuadas para el mismo “el marco lógico”

4.3.1 Fin “Desarrollo urbano para los habitantes de la ciudad de El Alto con un mejor servicio de transporte público.”

El Fin del proyecto llega a ser una expresión de la solución sobre la problemática identificada de desarrollo que ha sido identificado anteriormente, Es importante enfatizar dos aspectos relacionados con el Fin de la propuesta:

En primer lugar, el proyecto por sí solo no es suficiente para lograr el Fin que es lograr desarrollo urbano en el municipio de El Alto mejorando la calidad de vida de sus ciudadanos; únicamente refleja la razón por la cual se lleva a cabo un proyecto, el cual debe contribuir significativamente al logro del Fin.

En segundo lugar el Fin no sería alcanzado poco después de completar la ejecución del proyecto. Es un objetivo planteado a mediano o largo plazo al cual contribuirá al desarrollo como la política que se plantea:

“Desarrollo urbano para los habitantes de la ciudad de El Alto con un mejor servicio de transporte público.”

Este es acorde aél plan de desarrollo nacional, el plan de desarrollo departamental y el plan de desarrollo municipal, que logre un vivir mejor para los ciudadanos bolivianos pretendiendo mejorar las condiciones en los que se desenvuelven al transitar por las calles y avenidas de este municipio.

Generando calidad de vida en cada uno de los involucrados; de transportistas con mejores condiciones de trabajo, en cuanto a vías e infraestructura, en ciudadanos que circulen por las calles sin prisas ni accidentes en las calles pretendiendo lograr en ellos calma y menos estrés por el trafico lo que a largo plazo ayudaría con su salud Evitando contaminación ambiental y acústica (por los gases tóxicos emitidos por los vehículos de diesel y las bocinas y la premura de los mismos). Para lograr este fin la propuesta metodológica de su implementación se desarrolla por los siguientes pasos:

- * Presentación de la propuesta a posibles financiadores externos.
- * Presentación del proyecto a autoridades del gobierno municipal autónomo de El Alto, juntamente a la dirección de tráfico y vialidad.
- * Reuniones informativas, con dirigentes del auto-transporte sindicalizado del municipio de El Alto.
- * Reuniones informativas con dirigentes de la federación de juntas vecinales de la ciudad de El Alto.

Esto es realizado con el fin de cumplir la primera etapa del proyecto siendo esta la aprobación de la misma financiera y socialmente para su siguiente aplicación,

4.3.2 Propósito

Se puede entender El Propósito como el “efecto directo” que se espera a partir del periodo de ejecución este representa el cambio que fomentará el proyecto, es una hipótesis sobre el efecto directo que debe resultar de la producción y utilización de los Componentes (Productos) y se expresa como resultado.

“Eficiente y eficaz servicio de transporte público en la ciudad de El Alto.”

El proyecto consiste en mejorar el servicio y el paso de los peatones y transportistas, por la Ceja de El Alto, mejorando las condiciones de las vías en la infraestructura, mejorando y renovando el sistema semafórico, generando convenios con el sector gremial para reubicarlos y que ya no ocupen todas las calles de la urbe y se evite el congestionamiento de vehículos y ciudadanos, estableciendo convenios con los transportistas para brindar las condiciones necesarias para el reordenamiento de transporte público.

Siendo las más importantes por ser cuestiones de tratamiento inmediato, pero no dejar de lado el trabajo de largo plazo que puede brindarnos resultados no solo en la cuestión vial sino también en desarrollo de la calidad de vida de la ciudadanía, es por eso que tener una campaña publicitaria permanente, relacionada a la cultura ciudadana y la educación vial.

4.3.3 Componentes.

Los **Componentes** son los resultados específicos –obras, estudios, servicios, capacitación– que deben ser producidos por el ejecutor con el presupuesto asignado. Son los productos que financia el proyecto.

Cada uno de los Componentes debe es necesario para lograr el Propósito además, debe ser coherente al momento de plantearlo tomando en cuenta que estos son productos que lograran el propósito

a) Reordenamiento de rutas para las líneas del transporte público sindicalizado. (Implementación de la restricción vehicular) y vías alternas

Para aliviar las diferentes calles y avenidas de La Ceja de la ciudad de El Alto, se debe de reordenar las mismas para el transporte de los vehículos de servicio público, con nuevas rutas y con calles de un solo sentido en una lógica de sistema con la supervisión de especialistas en el área.

Mediante un Consultoría técnica para reordenamiento de las rutas para el transporte público.

El cual cuente con un equipo especializado (conformado por ingenieros civiles especializados en tráfico y vías, además del apoyo por autoridades gubernamentales y los distintos sindicatos de transporte público)

Negociaciones con sindicatos de transporte público para las nuevas rutas.

Una establecido por la consultoría técnica las nuevas rutas de transporte público en las calles y avenidas adyacentes de la “La Ceja” para un mejor tránsito por la misma ya que este sería el punto más céntrico y congestionado.

Campaña publicitaria masiva de las nuevas rutas en medios de comunicación (T.V, radio y prensa escrita)

Si bien puede llegarse a acuerdos con los ejecutivos de los sindicatos debe de lograrse el cumplimiento de los afiliados de los mismos al igual que la sensatez a los ciudadanos para respetar las nuevas rutas y evitar insatisfacción de los mismos.

Para esto deben ser utilizados los medios de comunicación tanto prensa escrita (con diferentes periódicos locales) canales de televisión y radio con diferentes “spots” que refuercen la campaña además de hacerlos parte del plan.

Establecimiento de puntos de parada (para chóferes y peatones)

Que con el estudio técnico pueda establecerse los mismos en lugares estratégicos que no perjudiquen de gran manera significativa la función de los chóferes y que no sea de mucha incomodidad para los pasajeros.

Debiendo cambiar (haciendo más visible o notorios por nuevas formas cambiando lo clásico e incipiente que se tiene actualmente) los puntos de parada, tal como se ve en la imagen.



b) Reubicación de los comerciantes asentados en las principales calles y avenidas, establecimiento de horarios fijos para la venta de sus productos.

La reubicación de los comerciantes de las calles y avenidas principales de la Ceja es primordial en el plan por el hecho de que como ya se ha explicado gran parte de ellos están asentados en espacios públicos que corresponden a peatones y conductores (aceras y calles) por lo que es indispensable su reubicación para el lograr los objetivos que propone el plan.

Establecimiento de espacios específicos para comerciantes.

La determinación de los lugares en donde se pretende reubicar a los comerciantes es de gran importancia por el hecho mismo de que si los comerciantes gremialistas estaban ubicados en el lugar más céntrico de la ciudad, no van a querer acceder a otro espacio

alejado de este centro, por lo que se propone lugares específicos para la venta de sus productos como paseos peatonales.

Base de datos de comerciantes, de sus productos.

Para lograr los convenios necesarios con los diferentes gremios es indispensable saber de cuantas personas dedicadas al comercio están ubicados en las calles y aceras para que manera ordenada se puedan los mismos distribuir en diferentes espacios según los productos que ofrecen.

Negociaciones y convenios con comerciantes para su reubicación.

Una vez establecido el número de comerciantes existentes en la Ceja diferenciados por los productos que comercializa, además de haber establecido los lugares en los que se puedan reubicar para seguir sus funciones es indispensable (con toda la información recabada) llegar a convenios con los mismo sobre los beneficios que les traería la reubicación a ellos, los chóferes Establecimiento de horarios y fechas (en caso de fechas festivas: ej. carnaval, navidad) para la comercialización de sus productos.

c) Revitalización de las principales calles y avenidas de la Ceja de El Alto (mantenimiento periódico de calles, avenidas y semáforos).

Como se ha visto anteriormente (en los POAs y el plan de desarrollo departamental del gobierno municipal) se ha designado parte de su presupuesto para esta actividad, que ha sido periódica por los últimos años, es por eso que los diferentes componentes están relacionados con el mantenimiento y refacción de las calles, avenidas y semáforos.

Estudio técnico sobre condiciones de las calles, avenidas y semáforos.

Refacción y mantenimiento de las avenidas más importante de la Ceja.

Restricción y reubicación de vehículos de alto tonelaje por calles y avenidas.

Reemplazo programado de semáforos.

d) Programa de educación vial y cultura ciudadana a chóferes y ciudadanos (niños, jóvenes y adultos) de la ciudad de El Alto.

Si bien se puede dar las condiciones necesarias para que el tránsito por estas calles sea óptimo de nada serviría si los involucrados directos no llegan a ser educados y con respeto a las diferentes normas y establecidas.

Este proyecto plantea la capacitación y concientización de chóferes y ciudadanos (mediante módulos, que de manera simple que pueda llegar a brindar resultados).

Realización de base de datos de chóferes sindicalizados.

Informe y detalle de chóferes en la ciudad de Alto, Detallando su trabajo (en costos y tiempo) para tener como base el número de sindicalizados a quienes se debe de brindar la capacitación.

Realización de un programa por módulos para la capacitación de chóferes y peatones.

Consiste en la preparación especial para las capacitaciones siendo este didáctico pero sobre todo sencillo, para que las misma concientización a chóferes y ciudadanos no demore mucho (por el poco tiempo que se tiene)

Contratación, capacitación y certificación de educadores ciudadanos entre jóvenes hombres y mujeres.

El proyecto tiene como objetivo central el mejorar la situación caótica que genera el tráfico (de vehículos y transporte) también se pretende junto a otro proyecto de la ciudad de generación de empleo a jóvenes de la ciudad se puede trabajar de manera conjunta para el logro de los objetivos.

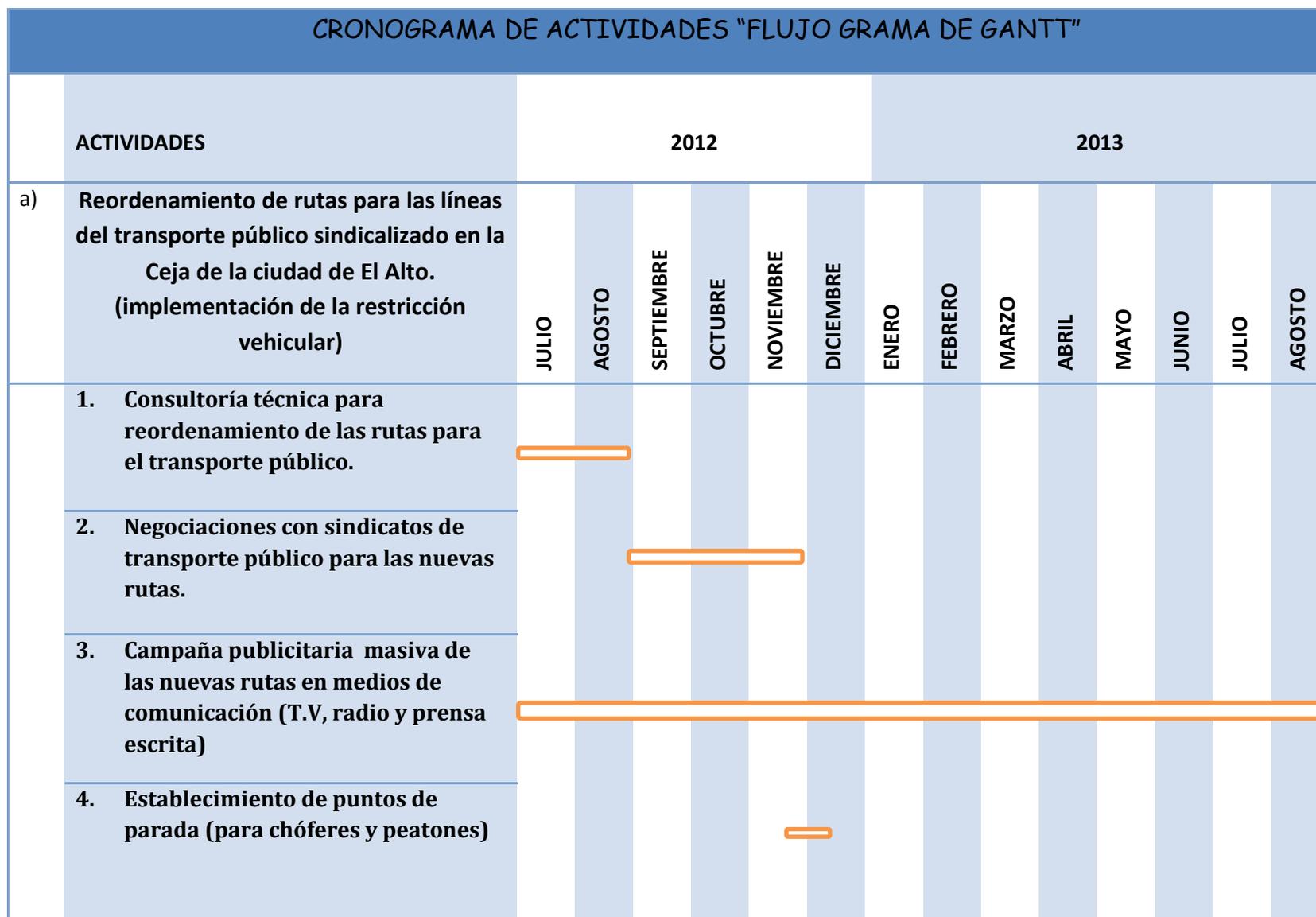
Capacitación a chóferes.

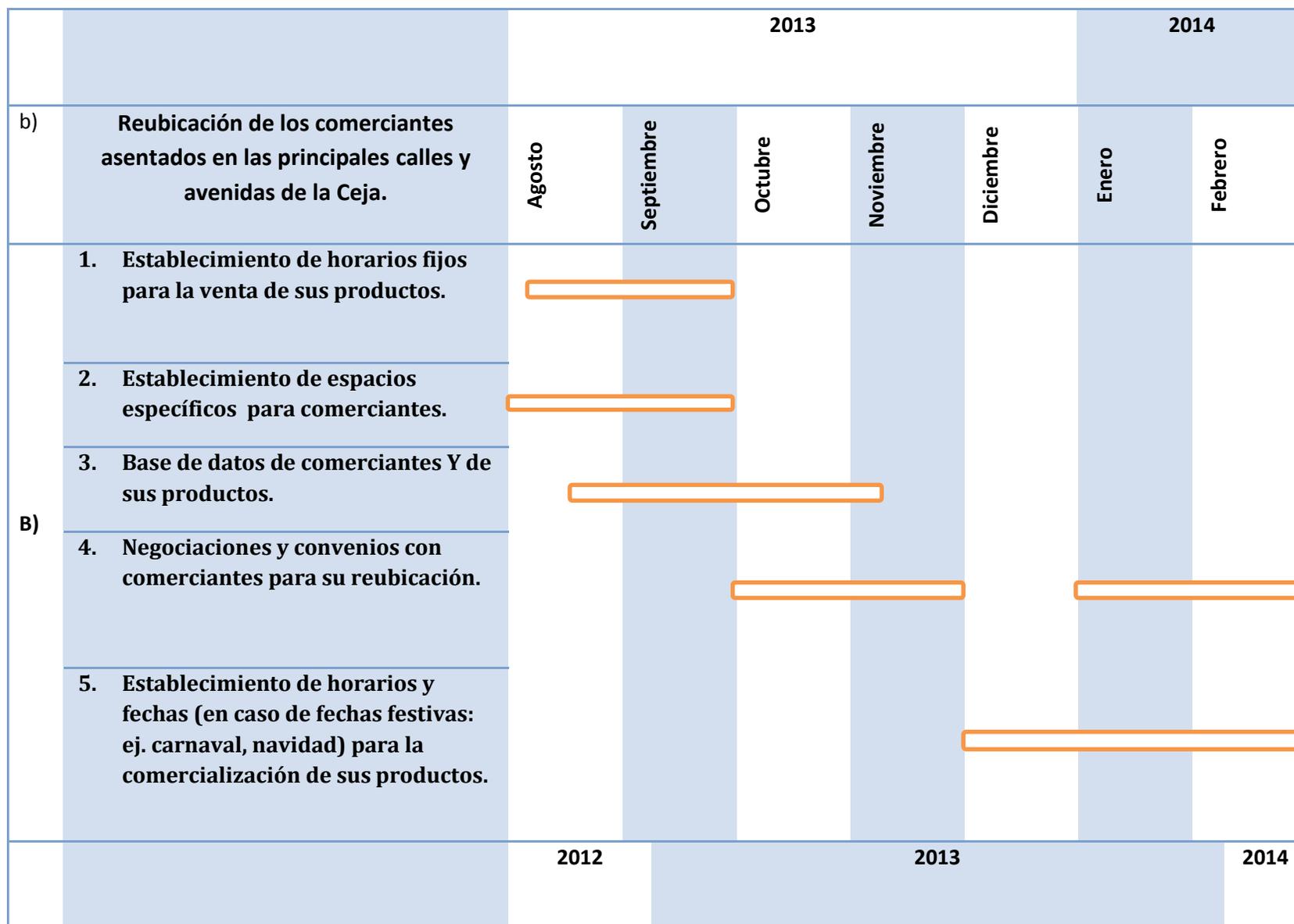
Con la base de datos actualizada y con los módulos ya preparados la capacitación y concientización a los chóferes sobre las funciones que cumplen y como se puede llegar a mejorar las mismas.

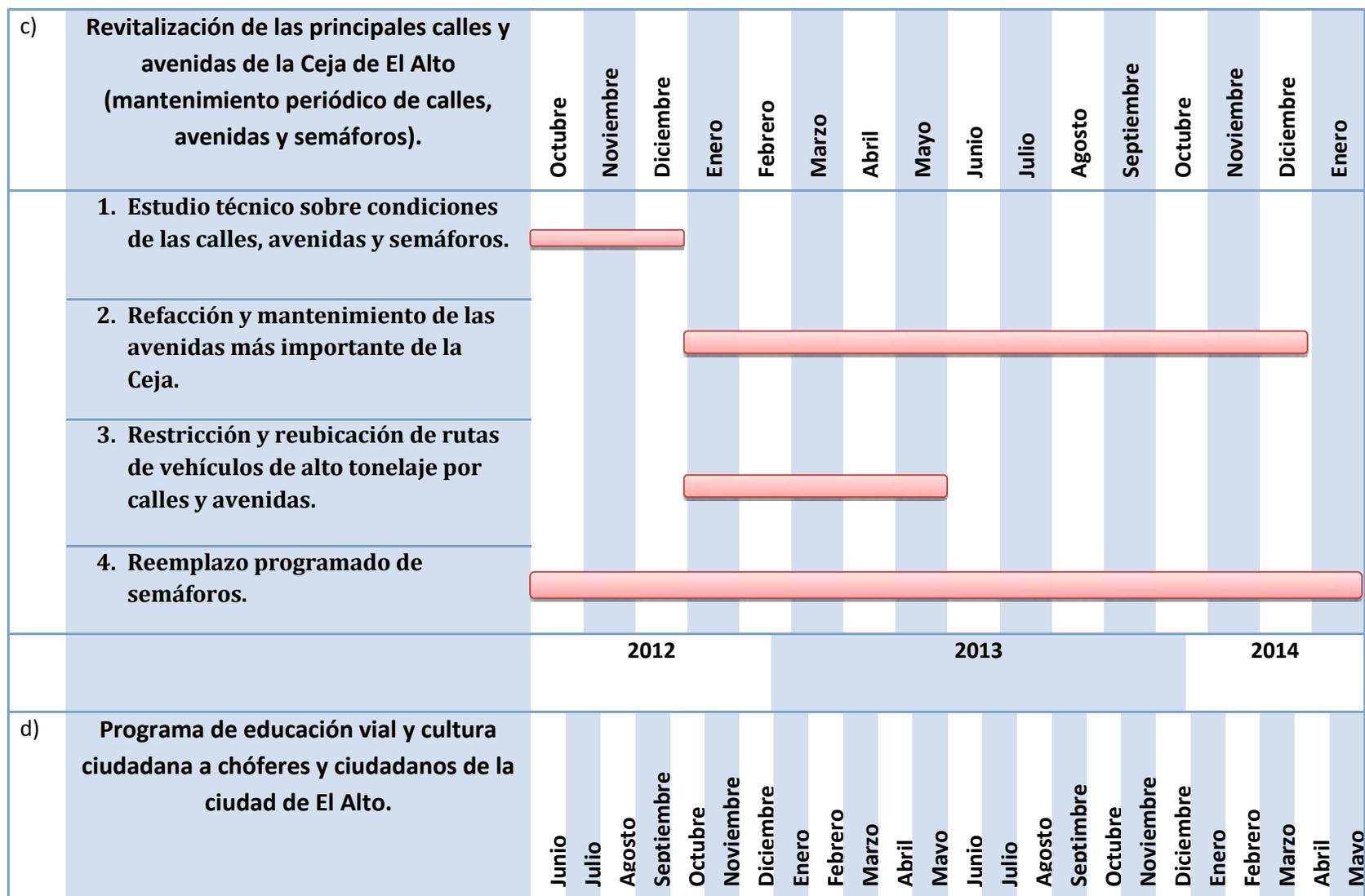
Presentación de módulos a medios de comunicación para su masiva difusión.

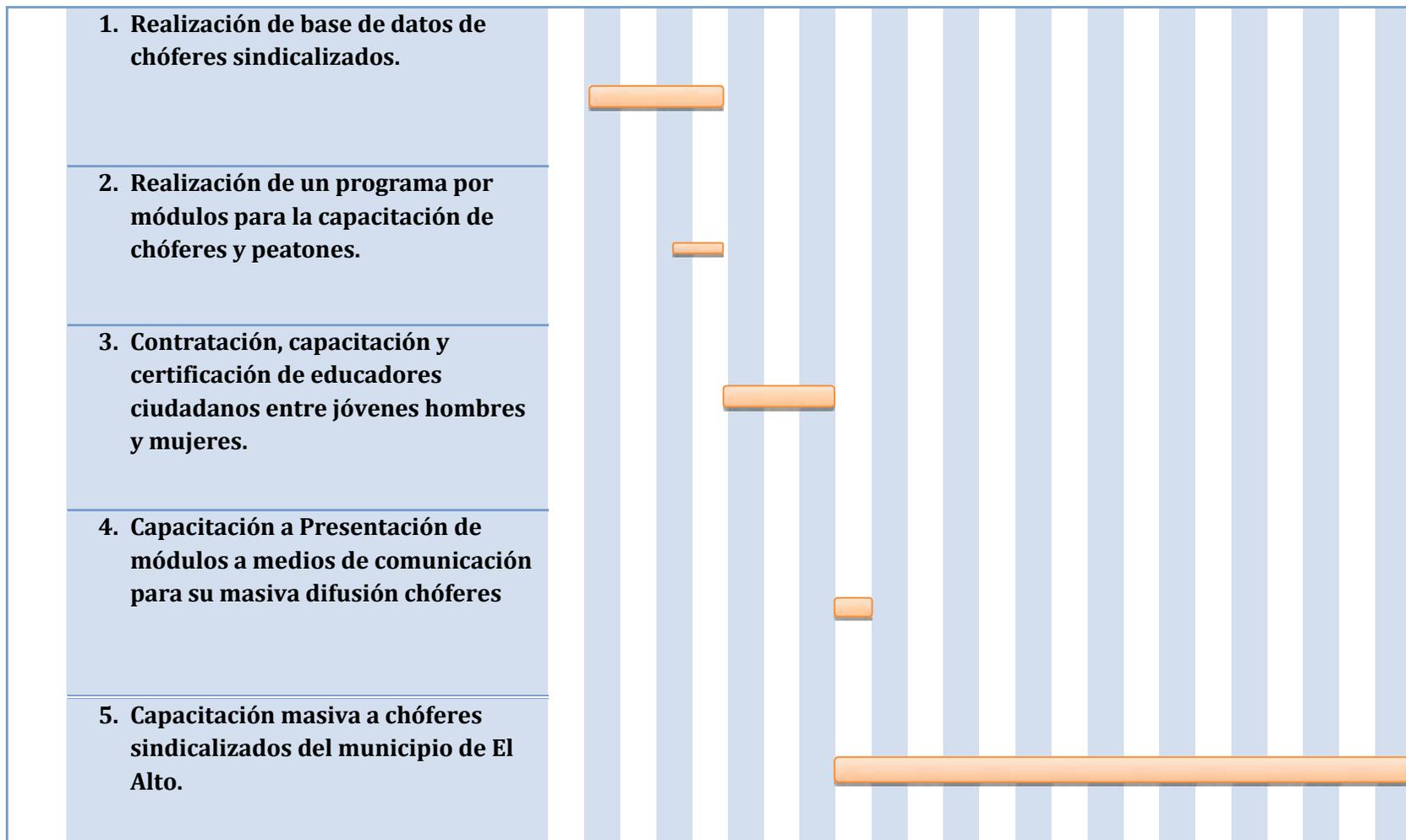
Otro de los pilares fuertes de este proyecto que es uno de los más importantes del plan, es que los avances y las acciones que la ciudadanía y los chóferes deben de tomar es publicitar todo aquello, por los medios de comunicación mediante una campaña agresiva contra el tráfico y sus perjuicios (contaminación, tiempo, calidad de vida, desarrollo y costos)

CRONOGRAMA TENTATIVO DE ACTIVIDADES









Marco lógico. (Plan)

Fin	<p>Desarrollo urbano para los habitantes de la ciudad de El Alto con un mejor servicio de transporte público.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Al año 2014 un 90% de los proyectos de desarrollo urbano han sido ejecutados con éxito en la ciudad de el Alto • Al año 2015 un 60% de la población de la ciudad de El Alto se siente conforme con el servicio de transporte público. 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Visitas del financiador (semestralmente) a cada uno de los diferentes proyectos. ✓ Informes, documentación de cada uno de los proyectos y de sus respectivos informes. ✓ Entrevistas (documentadas en video) de los beneficiarios de cada uno de los proyectos. 	<p>El financiamiento es permanente, adecuado y oportuno y no corre riesgos por la inestabilidad política dentro del gobierno municipal de la ciudad del El Alto.</p>
Propósito	<p>Eficiente y eficaz servicio de transporte público en la ciudad de El Alto.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ✓ A mediados del año 2014 el 90% de los chóferes de diferentes sindicatos de la ciudad de El Alto han sido capacitados y Certificados en cultura ciudadana y educación vial. ✓ El tiempo de demora (en trancaderas) en los puntos más críticos (ej. La Ceja) de 15 minutos (aproximadamente) el año 2011, ha disminuido para el año 2014 de 6 a 8 minutos (aproximadamente) ✓ Para el primer trimestre del 2014 cerca a el 70% de los peatones y chóferes afirman respetar puntos de parada, usar pasarelas, respetar las señales de los semáforos para su paso 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Informes de los capacitadores de las capacitaciones a chóferes y ciudadanos (entrevistas del financiador a los mismos). ✓ Estadísticas sobre el servicio de transporte (por un agente externo al plan) 	<p>Los costos de la gasolina mantengan el precio actual. Inestabilidad política (que genere conflictos sociales)</p>

<p style="writing-mode: vertical-rl; transform: rotate(180deg);">Componentes.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ○ Reordenamiento de rutas para las líneas del transporte público sindicalizado. (implementación de la restricción vehicular) ○ Reubicación de los comerciantes asentados en las principales calles y avenidas, establecimiento de horarios fijos para la venta de sus productos. ○ Revitalización de las principales calles y avenidas de la Ceja de El Alto (mantenimiento periódico de calles, avenidas y semáforos). ○ Programa de educación vial y cultura ciudadana a chóferes y ciudadanos de la ciudad de El Alto. 	<ul style="list-style-type: none"> ○ Para el año 2013 un 90% de los sindicatos accedieron las nuevas rutas designadas por el proyecto. ○ Al año 2014 fueron establecidos 7 nuevos espacios para comerciantes y la venta de sus productos, siendo que el 77% de los mismos fueron reubicados. ○ Del año 2012 al 2014 un 60% de las calles avenidas y semáforos, reciben mantenimiento rutinario. ○ Al finales del año 2014 de la totalidad de los proyectos, un 92% de los mismos están siendo ejecutados con éxito 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Informes de los diferentes sindicatos de chóferes (convenios con los mismos) ✓ Encuestas (auditadas por agentes externos) a ciudadanos sobre cultura ciudadana y educación vial. ✓ Inspecciones del financiador, autoridades del gobierno municipal y ejecutores de los diferentes proyectos del plan a cada uno de los proyectos anualmente. ✓ Presupuesto, aprobado, designado y ejecutado de los diferentes proyectos. (con respectivas auditorias sobre su manejo) 	<p>Cooperación financiera de agentes externos.</p> <p>Interés de autoridades del gobierno central que brinden apoyo económico y técnico para el éxito del proyecto.</p> <p>Confederación de choferes con un solo líder y conflictos internos ni pugnas.</p>
--	--	--	---	---

Como se ve en el cuadro se detalla los indicadores (que son los que deberían de verificarse para corroborar el avance del plan y el cumplimiento de los objetivos) al igual que los medios de verificación no solo por los ejecutores del proyecto sino también por el financiador que se necesita.

Marco lógico programa “1”

Fin	<p>Desarrollo urbano para los habitantes de la ciudad de El Alto con un mejor servicio de transporte público.</p>	<ul style="list-style-type: none"> Al año 2014 un 90% de los proyectos de desarrollo urbano han sido ejecutados con éxito en la ciudad de El Alto Al año 2015 un 60% de la población de la ciudad de El Alto se siente conforme con el servicio de transporte público. 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Visitas del financiador (semestralmente) a cada uno de los diferentes proyectos. ✓ Informes, documentación de cada uno de los proyectos y de sus respectivos informes. ✓ Entrevistas (documentadas en video) de los beneficiarios de cada uno de los proyectos. 	<p>El financiamiento es permanente, adecuado y oportuno y no corre riesgos por la inestabilidad política dentro del gobierno municipal de la ciudad del El Alto.</p>
Propósito	<ul style="list-style-type: none"> Reordenamiento de rutas para las líneas del transporte público sindicalizado en la Ceja de la ciudad de El Alto. (implementación de la restricción vehicular) 	<ul style="list-style-type: none"> A la conclusión del proyecto 24 de 28 líneas de transporte público han sido reubicadas de sus rutas. Para el 2015 la restricción vehicular es respetada por vehículos públicos y privados en la Ceja de la ciudad de El Alto. 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Ordenanzas municipales que respaldan la aprobación de los cambios de rutas y los cambios de las vías. ✓ Documental de los cambios 	
Componentes	<ul style="list-style-type: none"> Consultoría técnica para reordenamiento de las rutas para el transporte público. Negociaciones con sindicatos de transporte público para las nuevas rutas. Campaña publicitaria masiva de las nuevas rutas en medios de comunicación (T.V, radio y prensa escrita) Establecimiento de puntos de parada (para choferes y peatones) 	<ul style="list-style-type: none"> 12 puntos de parada han sido establecidos para el año 2014 en las principales avenidas por donde circulan gran parte de los vehículos de uso público. 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Documentación de las consultoras. ✓ Planos de nuevas rutas ✓ Aprobación de la ordenanza municipal. 	
Actividades	<p>Licitación para la consultoría técnica especializada en ingeniería vial. Realización de planos de las nuevas rutas de los vehículos. Plan de restricción vehicular concordado.</p>	<ul style="list-style-type: none"> Presupuesto 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Documentación, e informes de las actividades realizadas. ✓ Fotos e imágenes de los avances. 	

Marco lógico programa “2”

Fin	<p>Desarrollo urbano para los habitantes de la ciudad de El Alto con un mejor servicio de transporte público.</p>	<ul style="list-style-type: none"> Al año 2015 un 90% de los proyectos de desarrollo urbano han sido ejecutados con éxito en la ciudad de El Alto Al año 2018 un 70% de la población de la ciudad de El Alto se siente conforme con el servicio de transporte público. 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Visitas del financiador (semestralmente) a cada uno de los diferentes proyectos. ✓ Informes, documentación de cada uno de los proyectos y de sus respectivos informes. ✓ Entrevistas (documentadas en video) de los beneficiarios de cada uno de los proyectos. 	<p>El financiamiento es permanente, adecuado y oportuno y no corre riesgos por la inestabilidad política dentro del gobierno municipal de la ciudad del El Alto.</p>
Propósito	<ul style="list-style-type: none"> Reubicación de los comerciantes asentados en las principales calles y avenidas de la Ceja. establecimiento de horarios fijos para la venta de sus productos. 	<ul style="list-style-type: none"> Al año 2015 un 78% de los comerciantes de las principales calles y avenidas de la Ceja de están reubicados en nuevos espacios de venta. Para el año 2015 en 65% de las calles y avenidas están expeditas para el tránsito de los ciudadanos. 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Imágenes de las calles y avenidas (siendo estas ya transitables) ✓ Documentación e informes de autoridades del gobierno municipal. 	
Componentes	<ul style="list-style-type: none"> Establecimiento de espacios específicos para comerciantes. Base de datos de comerciantes, de sus productos. Negociaciones y convenios con comerciantes para su reubicación. Establecimiento de horarios y fechas (en caso de fechas festivas: ej. carnaval, navidad) para la comercialización de sus productos. 	<ul style="list-style-type: none"> Al año 2015 se establecieron 5 espacios alternativos para comerciantes, por donde no circula el transporte. Al año 2015 de 788 tiendas y comercios en la ceja de la ciudad 712 respetan el espacio acera para el paso de transeúntes. 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Imágenes que documenten lo realizado por parte de los comercios y los comerciantes ambulantes. ✓ Inspecciones periódicas del cumplimiento del convenio. 	
Actividades	<ul style="list-style-type: none"> Localizar y adecuar espacios suficientes para la relocalización de los comerciantes de las calles. Reuniones con autoridades del municipio. Reuniones con dirigentes gremiales. Asambleas, talleres con diferentes organizaciones. 	<p>presupuesto</p>	<p>Visitas de los ejecutores y financiadores a los espacios designados. Informes técnicos sobre la viabilidad de los espacios designados. Actas de las reuniones con las diferentes organizaciones.</p>	

Marco lógico programa “3”

Fin	<p>Desarrollo urbano para los habitantes de la ciudad de El Alto con un mejor servicio de transporte público.</p>	<ul style="list-style-type: none"> Al año 2014 un 90% de los proyectos de desarrollo urbano han sido ejecutados con éxito en la ciudad de el Alto Al año 2015 un 60% de la población de la ciudad de El Alto se siente conforme con el servicio de transporte público. 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Visitas del financiador (semestralmente) a cada uno de los diferentes proyectos. ✓ Informes, documentación de cada uno de los proyectos y de sus respectivos informes. ✓ Entrevistas (documentadas en video) de los beneficiarios de cada uno de los proyectos. 	<p>El financiamiento es permanente, adecuado y oportuno y no corre riesgos por la inestabilidad política dentro del gobierno municipal de la ciudad del El Alto.</p>
Propósito	<ul style="list-style-type: none"> o Revitalización de las principales calles y avenidas de la Ceja de El Alto (mantenimiento periódico de calles, avenidas y semáforos). 	<ul style="list-style-type: none"> Para el Año 2015 68% de las calles y avenidas tienen mantenimiento periódico desde el 2012. 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Visitas del financiador. ✓ Evaluaciones externas para corroborar la calidad del trabajo 	
Componentes	<ul style="list-style-type: none"> o Estudio técnico sobre condiciones de las calles, avenidas y semáforos. o Refacción y mantenimiento de las avenidas más importante de la Ceja. o Restricción y reubicación de vehículos de alto tonelaje por calles y avenidas. o Reemplazo programado de semáforos. 	<ul style="list-style-type: none"> Al año 2014 el 76% de los semáforos se encuentran en buen estado a comparación de años anteriores. A la conclusión del proyecto el año 2015 los accidentes de tránsito han disminuido en un 25% en las principales calles y avenidas de la Ceja de la ciudad de El Alto. 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Informes de Inspecciones de los semáforos por agentes externos especialistas en el tema 	
Actividades	<ul style="list-style-type: none"> • Contratación de equipo de proyecto (ingenieros especialistas en vialidad) • Diagnóstico del estado de situación de los semáforos de la ceja en una primera etapa. • Licitación empresa encargada del mantenimiento de las calles y avenidas. • Contratación de empresa encargada. • Programa de concientización para el uso adecuado de las calles y avenidas. 	<p>Presupuesto</p>	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Contratos de trabajo del equipo del proyecto. ✓ Currículos de los contratados ✓ Imágenes de los avances de las diferentes actividades 	

Marco lógico programa “4”

Fin	Desarrollo urbano para los habitantes de la ciudad de El Alto con un mejor servicio de transporte público.	<ul style="list-style-type: none"> Al año 2014 un 90% de los proyectos de desarrollo urbano han sido ejecutados con éxito en la ciudad de el Alto Al año 2015 un 60% de la población de la ciudad de El Alto se siente conforme con el servicio de transporte público. 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Visitas del financiador (semestralmente) a cada uno de los diferentes proyectos. ✓ Informes, documentación de cada uno de los proyectos y de sus respectivos informes. ✓ Entrevistas (documentadas en video) de los beneficiarios de cada uno de los proyectos. 	El financiamiento es permanente, adecuado y oportuno y no corre riesgos por la inestabilidad política dentro del gobierno municipal de la ciudad del El Alto.
Propósito	<ul style="list-style-type: none"> Programa de educación vial y cultura ciudadana a choferes y ciudadanos de la ciudad de El Alto. 	<ul style="list-style-type: none"> Al año 2015 el 87% de los chóferes sindicalizados han sido certificados en el programa de educación vial y cultura ciudadana. Para el año 2015 aproximadamente 50 mil personas entre jóvenes mujeres y hombre de diferentes organizaciones han sido capacitados. 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Entrevistas a los beneficiarios documentadas en videos y fotos. ✓ Trabajos realizados en las capacita citasiones por los capacitados 	
Componentes	<ul style="list-style-type: none"> Realización de base de datos de chóferes sindicalizados. Realización de un programa por módulos para la capacitación de chóferes y peatones. Contratación, capacitación y certificación de educadores ciudadanos entre jóvenes hombres y mujeres. Capacitación a chóferes. Presentación de módulos a medios de comunicación para su masiva difusión. 	<ul style="list-style-type: none"> Para el 2013 ya existe una base de datos consolidada de chóferes, rutas del servicio de transporte público. Para el año 2012, 150 jóvenes entre hombres y mujeres son certificados como educadores ciudadanos. 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Encuestas auditadas por agentes externos al proyecto. ✓ Documentación escrita y digital de la base de datos de los choferes. ✓ Contratos de los educadores ciudadanos. 	
Actividades	<ul style="list-style-type: none"> Alquiler de ambientes para las oficinas. Lanzamiento de convocatoria para la contratación de educadores ciudadanos. Compra de materia para los educadores. Capacitación y certificación a educadores ciudadanos. 	Presupuesto.	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Visitas a los ambientes contratados. ✓ Publicaciones en periódicos de la convocatoria. 	

CONCLUSIONES.

Considero que de un trabajo de investigación como el realizado sobre el transporte el tráfico y la vialidad en el municipio de El Alto pueden llegar obtenerse diversas interpretaciones sobre la temática que corresponden a diversos fines, pero los fundamentos producidos por las evidencias obtenidas me llevan a las siguientes conclusiones.

Si bien el municipio de El Alto surge como un anexo a la ciudad de La Paz, tras una serie de hechos históricos como la relocalización de los mineros y las grandes sequías que azotaron el occidente del país por los años ochenta han hecho que en poco más de cuarto de siglo de existencia este municipio llegue a ser uno de los más importantes del país, donde una de las causas más importantes es el progresivo crecimiento demográfico de su población que en su mayoría son migrantes del área rural, que generan una urbanización de la misma.

Las demandas de la sociedad tienden a incrementarse al igual que las necesidades, siendo que mientras más crece el municipio (tanto en su población como en su urbanización) el requerimiento de transporte se incrementa rápidamente por tener que llegar a más zonas y a más población,

Cabe resaltar que la ubicación de este municipio tiende a ser estratégico de manera especial para el transporte público y privado (internacional, interdepartamental, interprovincial e inter-ciudad La Paz- El Alto – Viacha) que ve su paso obligado por las principales calles y avenidas de esta urbe.

En este municipio están registrados aproximadamente 80.500 vehículos de los cuales más de 10.000 (vehículos registrados) prestan un servicio público con el traslado de pasajeros por lo que ha colapsado las calles y avenidas siendo que estas no fueron construidas para semejante cantidad de vehículos sin dejar de lado que más 100.000 personas transitan por estas calles, lo que ha generado un tráfico excesivo de vehículos y personas.

Tras evidenciar esta situación, es notorio que la problemática vial es latente por ser inadecuada la infraestructura vial para una ciudad en constante crecimiento, además de un ineficiente servicio de este sector sindicalizado con los usuarios por lo que a pesar de las “acciones” de las autoridades municipales de querer aliviar el tráfico de la ciudad

desde la gestión 2002 donde el tema empieza tomar fuerza, solo después de 6 años recién se retoma la problemática que se ha visto incrementada por las razones ya mencionadas anteriormente

El primer intento por parte del gobierno municipal para poder solucionar el problema de tráfico, de transporte y la poca vialidad de los ciudadanos fue el proyecto “la Ceja se despeja” proyecto que con la intención de replicar las acciones del municipio de La Paz, con los educadores urbanos, siendo estos jóvenes disfrazados de “cebras y burros” con el fin de despejar los lugares más caóticos (como el casco urbano de la ciudad “la Ceja) y lograr conciencia en los ciudadanos con el uso de puntos de parada, pasos de “cebra” y el respeto a los semáforos por parte de los chóferes, pasajeros y peatones.

Proyecto que ha fracasado contundentemente por la inestabilidad en la dirección de tráfico y vialidad esto por los cambios constantes de las autoridades a cargo de la misma dirección además de la presión por sectores como los transportistas y comerciantes gremialistas y juntas vecinales lo que ha hecho que el proyecto deje de funcionar, y el caos vehicular prevalezca en las calles y avenidas de este municipio.

Para comienzos de la gestión 2010 se plantea un segundo proyecto con las mismas intenciones que el anterior, el cual fue denominado “El Alto cambia mi ciudad se ordena” esto bajo la alcaldía de Edgar Patana (del movimiento al socialismo) y bajo la dirección en un comienzo de Ricardo Tiñini y actualmente de Néstor Serón, donde ambas autoridades retoman el proyecto, ya realizando las adecuaciones necesarias. Para hacer la relación necesaria se evidencia que los involucrados directos en la problemática, la dirección de tráfico y vialidad y el transporte sindicalizado presentan más riesgos que potencialidades que pueden ir variando de acuerdo a las decisiones y el trabajo que realizan.

Este proyecto continua con los educadores urbanos trabajando de manera conjunta con la unidad operativa de tránsito dependiente de la Policía Nacional teniendo como objetivo principal de llegar a la restricción vehicular para aliviar el tráfico cotidiano en las calles y avenidas principales de esta ciudad con una serie de etapas y fases (siendo que consta de tres etapas de las cuales los plazos de culminación de la primera de estas vencieron en marzo del 2010 lo que no ocurrió) tal como las mismas autoridades mencionan y aceptan. Por lo que el tráfico se mantiene en el municipio por lo que es más

notorio en el centro de concentración de la misma en la Ceja (hecho evidenciado por diferentes imágenes presentadas en la investigación).

La percepción de la gente entrevistada (universitarios, comerciantes, profesionales, chóferes, funcionarios públicos) sobre el servicio de transporte público en esta ciudad del servicio que se brinda en esta ciudad es pésimo no solo por el mal estado de las vías sino un insuficiente parque automotor por el hecho de no abastecer la demanda de transporte por los usuarios, afirman que los que prestan este servicio de los conductores demuestran malos tratos y abusos con los costos de los pasajes por lo que hace que se genere disconformidad, que a la larga puede llegar a darse conflictos (entre ciudadanos y transportistas).

Cabe resaltar que a pesar de una mayoría de las personas entrevistadas tiene alguna idea de cultura ciudadana (ya que todos somos parte de la problemática) pesar de esto la misma gente no lo aplica en su diario trajín, tal como demuestran los datos presentados en los datos estadísticos.

Se puede observar que a pesar de los intentos del gobierno municipal a través de la dirección de tráfico y vialidad, la unidad operativa de tránsito y la ciudadanía los intentos han sido fallidos por presentar resultados visibles o mejoras significativas.

RECOMENDACIONES.

Una vez establecida la línea base (o el estado de situación) donde es evidente que el tema de transporte tráfico y vialidad se ha convertido en un problema latente para este municipio, que a diario el ciudadano alteño o quien transita por esta situación que se vive a diario por el mal servicio que prestan, las malas condiciones de ciudad sobre todo en las calles y avenidas que yo no son muy adecuadas para el transporte el posicionamiento de comerciantes de las calles y avenidas y el mal comportamiento del peatón también son parte de la misma.

Estas entre las causas más importantes han hecho que las autoridades municipales tomen parte con algunas acciones para solucionar la problemática, como los dos proyectos mencionados en la investigación.

Es por eso recomendable la aplicación de un plan de desarrollo urbano para mejorar el servicio de transporte público en la ciudad de El Alto, y por ende la calidad de vida del ciudadano que lo utiliza.

El plan que se propone y que está desarrollado al detalle en el capítulo cuatro de la investigación tendría una duración de aproximadamente 4 años, donde el responsable directo es la dirección de tráfico y vialidad (como representante de la municipalidad) bajo las competencias designadas por la Constitución Política del Estado en su artículo 302 donde atribuye al municipio la potestad de: Planificar y promover el desarrollo humano en su jurisdicción (que en este caso se trataría de desarrollo urbano). Por la Ley Marco de Autonomías y Descentralización el municipio tiene la potestad de planificar y desarrollar el transporte urbano, incluyendo el ordenamiento del tránsito urbano además de Desarrollar, promover y difundir la educación vial con participación ciudadana.

Por lo que el proyecto se enmarca en los lineamientos normativos vigentes atribuidos al municipio. La aplicación de la misma es recomendable para aliviar el problema por eso como centro del plan se toma a la Ceja (considerando el espacio) y los chóferes y peatones. Mediante convenios con los mismos para la aplicación de cada uno de los proyectos del plan, todo esto es parte de una política pública municipal (de la cual se ha desarrollado las tres primeras etapas de la misma).

I. La incorporación del tema en agenda pública (siendo esta una de las problemáticas más frecuentes del municipio estando identificado por el plan de desarrollo municipal)

II. Formulación de un problema objeto de una política pública. (el congestionamiento vehicular diario en las principales calles y avenidas de esta ciudad identificando como centro de la investigación el casco urbano central de esta ciudad “La Ceja”) y teniendo claro como objetivo central mejorar la calidad de vida de los ciudadanos (mejorando así el transporte público en esta ciudad)

III. Determinación de la solución al problema entre distintas alternativas, alternativas que los mismo ciudadanos (en las distintas entrevistas de los grupos focales, con diferentes perspectivas o desde diferentes “lugares” como el de ser chofer, comerciante, estudiante, empleado público y especialistas en vías) proponen, por lo cual se desarrolla como instrumento de la solución a este problema. Desarrollo urbano para los habitantes de la ciudad de El Alto con un mejor servicio de transporte público cabe recalcar que el desarrollo del mismo plan y de los distintos proyectos está plasmado en una de las metodologías más adecuadas para su elaboración “el marco lógico tal como se detalla más adelante.

El fin último es el lograr desarrollo urbano que mejore la calidad de vida por medio de un mejor servicio de transporte, el cual se pretende mejorar haciéndolo eficiente en su servicio a la comunidad, esto implica que el plan llega a tener como componentes cinco diferentes proyectos que coadyuvan para el logro del plan

BIBLIOGRAFÍA:

ACOSTA, José O. “Las Relaciones Políticas de los Gobiernos Locales”,

AGUILAR Luis el estudio de las políticas públicas, Harold Laswell. La concepción emergente de las ciencias políticas.

MASSOLO Alejandra (comp.), El municipio. Un reto para la igualdad de oportunidades entre hombres y mujeres, Editado por Jiménez Editores,

ARBONA Juan Manuel; “eso es ser pobre e indio en este país”

BORJA Rodrigo. Enciclopedia de la política H-Z, fondo de cultura económica 1997

Citado por Aguilar Villanueva; la implementación de las políticas, ED: miguel Ángel Porrúa 1993

DECRETO 295: cultura ciudadana para Bogotá, COLOMBIA.

DROR, Yehezkel 1996 “Prolegómenos para las ciencias de políticas” en Aguilar Villanueva, Luis Estudios de las políticas públicas Tomo I.

GOBIERNO Municipal de El Alto “SUMA QAMAÑA” PLAN DE DESARROLLO MUNICIPAL 2007-2011

GOBIERNO Municipal de El Alto. Poa 2009 detalle de proyectos de mediano plazo presupuesto de inversión

GOBIERNO Municipal de El Alto. POA 2010 dirección de planificación; gobierno municipal autónomo de El Alto

GOBIERNO Municipal de El Alto. Programa operativo anual 2010 gobierno municipal de El Alto

HERNANDES, Sampieri Roberto, Metodología de la investigación, tercera edición.

INSTITUTO Latinoamericano y el Caribe de Planificación Económica y Social, “Las Políticas Sociales en el Cono Sur”

INSTITUTO nacional de estadística Bolivia.

LAHERA parada Eugenio "Introducción a las Políticas Públicas". Editorial Fondo de Cultura Económica, Chile 2002,

LEY Marco de Autonomías y Descentralización 031

LEY de municipalidades 2028

LEY general del transporte 165

LIMACHI Guadalupe. Evaluación técnica del plan de desarrollo municipal. 2008

MARIN Félix. Administración publica en las su alcaldías municipales de la ciudad de El Alto. 2010

UNIVERSIDAD Católica de Bolivia,Migración Rural-Urbana en Bolivia: Ventajas y Desventajas; instituto de investigaciones socioeconómicas; 2002

MONTECINOS Janet. el bono esperanza como política pública y su incidencia en la construcción de ciudadanía en el municipio de El Alto. 2006

BID oficina de apoyo regional de operaciones BID "el marco lógico para el diseño de proyectos

PERIODICO la Razón

TORREZ Lucy. Participación política y liderazgo de la mujer en la ciudad de El Alto. 2004

USAID; evaluación de la ciudad de El Alto. 2004

PÁGINAS WEB

- http://www.fts.uner.edu.ar/polit_planif/documentos/miro.htm,
- <http://edithchavezperez.blogspot.com/2008/10/trfico-trnsito-y-vialidad.html>,
- <http://www.eldeber.com.bo/2011/2011-03-25/vernotaahora.php?id=110325113417>
- <http://www.larazon.com.bo/>

- <http://www.noticias.abcbolivia.com/2011/02/cada-ano-hay-5-mil-autos-mas-en-el-alto.html>
- <http://www.biblioteca.org.ar/libros/150399>.
- <http://www.fmbolivia.net/noticia30052-trnsito-de-el-alto-cumple-22-aos-de-servicio-en-la-ciudad.html>.
- <http://www.eumed.net/libros/2006b/voz/index.htm>
- <http://www.skyscrapercity.com/archive/index.php/t-1082893-p-2.html>
- <http://radioatipiri.blogspot.com/2010/12/trafico-y-vialidad-de-el-alto-logro-un.html>



Guía de preguntas a los grupos focales.

BOLETA DE ENTREVISTA AL GRUPO FOCAL

NOMBRE: _____ Edad: _____

Domicilio: _____

Tiempo en el que vive en la ciudad de El Alto (años): _____

Monto aproximado de remuneración al mes (Bs.):

- 1.- 0-500 2.- 500-1000 3.- 1000-1500 4.- 1500-2000
5.- mas

Fecha ____ / ____ / ____

Preguntas:

1. ¿Pasa por la ceja al menos una vez al día? 1.-SI 2.-NO

2. ¿Cuáles son los motivos?

3. ¿De su casa a la ceja en cuanto tiempo llega? (minutos): _____

4. ¿Y de la Ceja al punto que se dirige en cuanto tiempo llega? (minutos) _____

5. ¿Por qué cree que se toma este tiempo en llegar a su casa?

6. Ha visto al gobierno municipal de esta ciudad hacer algo para mejorar la cuestión de tráfico y vialidad?

1.- SI 2.-NO ¿QUE? _____

7. Usted usa las pasarelas para el paso? 1.-SI 2.-NO

¿Porque? _____

8. ¿Cuánto gasta en pasaje al día? (Bs): _____

9. ¿Qué tipo de vehículo (movilidad usa para su transporte)?

- 1.- minibús. 2.-taxis 3.-buses 4.-trufis

10. ¿Cómo cree que es el servicio de transporte en la ciudad de El Alto?

1.- bueno. 2.-regular 3.-malo 4.-pésimo

¿Porque? _____

11. ¿Cómo lo tratan al subir a un medio de transporte público en esta ciudad?

12. Mencione al menos tres quejas sobre este tema relacionado al:

“servicio de transporte público” { _____

“gobierno municipal E.A” { _____

“los peatones” { _____

“agentes de tránsito” { _____

13. Mencione cinco soluciones al problema de tráfico y vialidad en la ciudad de El Alto?

1) _____
2) _____
3) _____
4) _____
5) _____

14. Quiénes deberían de participar para solucionar la situación caótica del transporte de la ciudad de el alto.

Chóferes GMEA Agentes De Tránsito Peatón Comerciantes

Dirección De Tráfico Y Vialidad FEJUVE COR Medios De Comunicación

15. Sabe en qué consiste la cultura ciudadana? 1.-SI 2.-NO

16. De una breve explicación: _____

Guía de preguntas a los entrevistados.

Boleta de entrevista

Entrevistado: _____ edad: _____

Fecha: / /

Organización a la que pertenece o cargo que ocupa: _____

1. ¿Qué función cumple o cual es el desempeño se encuentra usted sobre el tema de transporte? ¿y en qué consiste?

2. ¿Cuáles son los principales problemas en el tema de transporte en la ceja de la Ciudad de El Alto?

- a) _____
- b) _____
- c) _____

3. ¿Cree usted que el problema de tráfico y vialidad en la ceja de la ciudad de El Alto puede ser resuelto?
1.- SI 2.-NO

4. ¿Qué hace falta para que estas soluciones sean viables en el municipio de El Alto? (mencione al menos cinco)

- a) _____
- b) _____
- c) _____

5. Del 1 (mínimo) al 5 (máximo) como califica el papel del gobierno municipal autónomo de la ciudad de El Alto sobre la intervención en el tema de tráfico y vialidad.

1.- 2.- 3.- 4.- 5.-

6. ¿Qué debería de hacer el GMEA para solucionar el tema de tráfico y vialidad?

7. ¿Quiénes deberían participar para solucionar el problema de tráfico y vialidad?

Chóferes GMAEA Agentes De Tránsito Peatón

Comerciantes Dirección De Tráfico Y Vialidad FEJUVE COR Medios De
Comunicación

Entrevista; Néstor Serón; director de tráfico y vialidad de la ciudad de El Alto.

Fecha de entrevista: 10 de noviembre del 2011,

Investigador: ¿y cuáles son los problemas que dificultan la implementación de un plan vial en la ciudad de El Alto?

Entrevistado: entre los principales problemas en la ciudad de El Alto es la ausencia de mecanismos de coordinación en tres las diferentes instancias que hacen a su regulación más allá de los esfuerzos que se tratan de hacer para poder coordinar es muy complejo llegar a algo porque existe demasiados cambios en las tres instancias quizá se den estas por presiones políticas, sociales u otras pero se hace el intento

Investigador: ¿Cuáles son los avances de su gestión a cargo de la dirección de tráfico y vialidad?

Entrevistado: Siendo comienzos del proyecto y de mi gestión a cargo de esta dirección la refacción de las principales calles y avenidas y los semáforos de esta ciudad, al igual que estar en un proceso de actualización de datos de los diferentes sindicatos, líneas (rutas respectivas) llegando a un avance del 70% del proyecto.....

Investigador: ¿Cuál es objetivo central del proyecto?

Entrevistado: El objetivo central de este proyecto es dar mayor fluidez vehicular a la avenida 6 de Marzo, Jorge Carrasco y Franco Valle, y crear un cuarto carril de acceso rápido para el transporte público y particular como explica

Investigador: ¿y cuáles son los mayores problemas por los que cursa el proyecto?

Entrevistado: El problema de las comerciantes de la ciudad de El Alto que llegan a ascender hasta un millón (las que están solo en la ceja) es un problema latente y de gran relevancia para la dirección aclara Néstor Serón es por eso que se están coordinando esfuerzos con la dirección de proyectos distritales con la que se está llevando a cabo los estudios necesarios para la construcción de un ambiente para llevar a todos los comerciantes al mismo

**Entrevista Ricardo Rengel; EX director de tráfico y vialidad
de la ciudad de El Alto**

ENTREVISTA REALIZADA 18 DE NOVIEMBRE DE 2011

Investigador: ¿cuáles cree usted que son los principales problemas por los que pasa el transporte en la ciudad de El Alto?

Entrevistado: hay que aceptar que las vías no están en buen estado y que cada vez son más los transportistas por lo que las deteriora más aún.

Investigador: ¿y los problemas por lo que pasa el pasajero o el usuario del transporte público?

Entrevistado: creo que los chóferes no tratan bien a los pasajeros no solo por que cobran más pasaje del debido sino que los dejan donde les da la gana, no respetan las líneas, ni las paradas lo que hace que se sientan los pasajeros maltratados.

Investigador: ¿Cuáles son los mayores problemas por los que paso el director de tráfico y vialidad?

Entrevistado: el presupuesto que se designa a la dirección no es suficiente para el trabajo que se realiza y para una ciudad que cada día es más grande y más caótica

Investigador: ¿en qué se gasta mayormente el presupuesto?

Entrevistado: mantenimiento de vías sino también de semáforos, hay que capacitar a jóvenes educadores viales, se debe comprar material para tratar de concientizar a chóferes y peatones

Investigador: ¿cuáles fueron las causas de su salida de la dirección de tráfico y vialidad como paso?

Entrevistado: eh, creo que mi destitución fue injustificada ya que yo estaba trabajando con los de nuevas rutas de los sindicatos de mini-buses donde existía conflictos entre sindicatos y presidentes de juntas vecinales y de la noche a la mañana me llega el memorándum de despido así que si más explicación creo que existieron pugnas políticas dentro de mi destitución por los problemas que ya te mencione.

Entrevista; Geralt Castelo responsable de la unidad de señalización y educación vial dirección de tráfico y vialidad.

Investigador: ¿cuál es la función exacta de la unidad de señalización y educación vial?

Entrevistado: esta unidad es la responsable de generar cultura ciudadana y dar educación vial a los ciudadanos de esta urbe.

Investigador: ¿con cuántos jóvenes trabaja para el plan de educación vial con las cebras?

Entrevistado: cuento con grupo de 100 jóvenes inicia su trabajo en las calles 3, 4, 5 de la zona 12 de octubre, además de la avenida 6 de Marzo en dos turnos cada uno de 50 jóvenes (un grupo que trabaja en la mañana y otro en la tarde) tal como indica el jefe de la Unidad de Educación Vial

Investigador: ¿han existido avances? La ciudadanía ha aprendido algo de este trabajo realizado por los jóvenes.

Entrevistado: la verdad si pero no los esperados, es increíble que existen ciudadanos mayores que maltratan a estos jóvenes algunas veces especialmente cuando se empezaron a agredir a estos jóvenes con empujones e insultos.

Investigador: ¿y para los transportistas? ¿Sirvió?

Entrevistado: en el caso de los chóferes, es más difícil hacer notar los avances ellos pueden y recuerdan respetar las normas pero hay ocasiones que no lo hacen su avance es relativo. Así que no me animo a dar afirmaciones.

Investigador: ¿qué cree que se deba de hacer para mejorar el problema de transporte?

Entrevistado: es indispensable el tiempo y lo del presupuesto es fundamental pero va más allá de eso esta ciudad crece rápido cada vez debe circular más transporte por lo que crea tráfico creo que implementar transporte masivo ayudaría pero no solo esto, sino que el papel del ciudadano es primordial.

ANEXO 6

Entrevista; Paulino Mujica Choque agente de parada unidad operativa de transito El Alto.

Fecha de entrevista 1 de diciembre de 2011.

Investigador: ¿cuánto tiempo trabaja como oficial de parada en la ciudad de El Alto?

Entrevistado: trabajo por diez de años primero trabajaba por ciudad satélite pero ahora me trasladaron aquí a la Ceja donde estoy trabajando hace más o menos seis meses,

Investigador: ¿se siente conforme con el trabajo?

Entrevistado: la verdad no, es muy pesado estresante trabajar por estas calles nos tratan mal, el ruido el sol es muy difícil, pero ni modo es el único trabajo que tengo.

Investigador: ¿Cuáles son los problemas más comunes por los que pasa usted siendo oficial de tránsito en la ciudad de El Alto?

Entrevistado: “en la que los chóferes se creen más que la autoridad y que por que estén encima de un vehículo creen tener más poder, además de que en muchas veces están en estado de ebriedad o “tufo” pero más allá de eso incluso los pasajeros los defienden y hasta con los pasajeros nos hacemos reñir.

ANEXO 6

Entrevista; Ismael Fernández máximo dirigente transportistas El Alto.

Fecha de entrevista 10 de marzo 2012.

Investigador: ¿Cuáles son los problemas por los que pasa el chofer en la ciudad de El Alto?

Entrevistado: los chóferes en esta ciudad tenemos que aguantar no solo calles en mal estado, altos costos de repuestos, comerciantes en casi todas las calles, además de que los chóferes no tenemos estabilidad laboral.

Investigador: ¿existe coordinación con la dirección de tráfico y vialidad?

Entrevistado: se hace intento pero ellos nos pretenden imponer nuevas cosas por las que hay negociarlas con tiempo y con los diferentes sindicatos, fuera de eso lo que se hace con esta dirección es abrir nuevas líneas y hacer llegar nuestra molestia con las calles que están en mal estado.

Investigador: ¿cree o estaría de acuerdo con mejorar esta situación?

Entrevistado: si es necesario poder arreglar esto.