

**UNIVERSIDAD PÚBLICA DE EL ALTO  
VICERRECTORADO  
DIRECCIÓN DE INVESTIGACIÓN CIENCIA Y TECNOLOGÍA  
INSTITUTO DE INVESTIGACIÓN DE LA CARRERA DE ARQUITECTURA**



**“MOVILIDAD URBANA Y ORDENAMIENTO TERRITORIAL EN EL  
CRUCE A VILLA ADELA DE LA CIUDAD DE EL ALTO”  
PROYECTO FINANCIADO CON RECURSOS PROPIOS  
Resolución HCC N° 161/2021**

**EQUIPO DE INVESTIGADORES:**

M.Sc. Arq. Willy Germán Pantoja Andrade  
Univ. Helen Moroco Condori  
Univ. Ambar Poma Flores

EL ALTO – BOLIVIA  
2021

# UNIVERSIDAD PÚBLICA DE EL ALTO

## AUTORIDADES

M.Sc. Lic. Carlos Condori Titirico  
**RECTOR**

Dr. Efraín Chambi Vargas  
**VICERRECTOR**

Dr. Antonio López Andrade Ph. D.  
**DIRECTOR DE INVESTIGACIÓN CIENCIA Y TECNOLOGÍA**

Arq. Fabio Apaza López  
**DIRECTOR DE CARRERA DE ARQUITECTURA**

M.Sc. Rolando Aruquipa Quinteros  
**COORDINADOR INSTITUTO DE INVESTIGACIÓN**

UNIVERSIDAD PÚBLICA DE EL ALTO

DERECHOS RESERVADOS

REGISTRO SENAPI: RESOLUCIÓN ADMINISTRATIVA Nro. 1-3468/2021

Diciembre. 2021

El Alto – Bolivia

## ÍNDICE

<b>CAPÍTULO I: INTRODUCCIÓN</b>	<b>Pág.</b>
1.1. Antecedentes	1
1.2. Ubicación de la ciudad de El Alto	2
1.3. Características de la región metropolitana de La Paz y El Alto	2
1.4. Ordenamiento territorial	6
1.5. Algunas definiciones conceptuales	7
2. EL PROBLEMA	9
3. OBJETIVOS DE LA INVESTIGACIÓN	10
3.1. Objetivo General	10
3.2. Objetivos Específicos	11
3.3. Hipótesis	11
4. LA JUSTIFICACIÓN	11
<b>CAPÍTULO II: MARCO TEÓRICO</b>	
2.1. Mención de otros estudios relativos al tema	14
2.1.1. Caracterización contextual de la ciudad de El Alto	14
2.1.2. Ejes de expansión	15
2.1.3. Zonas fuera del radio urbano	17
2.1.4. Ciudad industrial	18
2.2. Mención de los puntos de vista de otros investigadores	26
2.3. Corriente o enfoques elegido por el investigador	34
2.4. Identificación de las fuentes	37

### **CAPÍTULO III: MARCO METODOLÓGICO**

3.1. Tipo de Investigación	38
3.2. Diseño de investigación	38
3.3. Población y muestra	39
3.4. Ambiente de la investigación	40
3.5. Técnicas e Instrumentos	38
3.6. Métodos de la Investigación	42
3.7. Procedimiento de la investigación	43

### **CAPÍTULO IV: RESULTADOS**

4.1. Ubicación geográfica-extensión-límites	45
4.2. Contexto histórico, social y económico	47
4.2.1 Constitución política del estado	49
4.2.2. Desarrollo urbano y asentamientos humanos urbanos	50
4.2.3. Atribuciones municipales	50
4.2.4. Ley general del Transporte	51
4.2.5. Plan de Desarrollo municipal “Suma Qamaña”	51
4.2.6. Área y puntos de congestamiento vehicular y comercial	52
4.2.7. Proyecto El Alto cambia y mi ciudad se ordena	54
4.2.8. Tráfico vehicular	55
4.9. Sectores con alto tráfico vehicular	57
4.10. Líneas de minibuses	81
4.11. Feria cruce a Viacha, zona Caluyo	82
4.11.1. Características	82
4.11.2. Observaciones	84
4.11.3. Sugerencias	84
4.12. Pasaje peatonal – venta de plantas	85

4.13. Pasaje peatonal – venta de comida	85
4.14. PROPUESTA	86
<b>CAPÍTULO V: CONCLUSIONES</b>	93
<b>CAPÍTULO VI: RECOMENDACIONES</b>	95
<b>Bibliografía</b>	97
<b>ANEXOS</b>	
Encuesta realizada en cruce a Villa Adela	99
<b>Lista de láminas</b>	
Lámina 1 Comercio informal	59
Lámina 2 Tráfico vehicular Av. Bolivia	62
Lámina 3 Tráfico vehicular Av. Bolivia	63
Lámina 4 Tráfico vehicular Av. Ladislao Cabrera	64
Lámina 5 Entidades bancarias	65
Lámina 6 Comercio de ladrillos	66
Lámina 7 Comercio de materiales de construcción	67
Lámina 8 Feria plano general	68
Lámina 9 Parada de trufis	69
Lámina 10 Parada de buses Pacajes	70
Lámina 11 Tráfico vehicular puente	71
Lámina 12 Puestos de flores	72
Lámina 13 Comercio formal	73
Lámina 14 Puestos de comida y otros	74
Lámina 15 Puestos debajo del puente	75
Lámina 16 Kioscos Av. Cordillera	76
Lámina 17 Cuadro tráfico vehicular	88
Lámina 18 Comercio formal e informal	89
Lámina 19 Propuesta parada transporte público	90
Lámina 20 Propuesta espacio recreación para niños	91
Lámina 21 Propuesta espacio comercial	92

### **Lista de planos**

Plano 1 Cruce a villa Adela	47
Plano 2 Puntos de análisis	48

### **Lista de fotos**

Foto 1 Transporte público	4
Foto 2 Tráfico vehicular	5
Foto 3 Tráfico vehicular	5
Foto 4 Esquema de El Alto	10

### **Lista de cuadros**

Cuadro 1 Establecimientos industriales	19
Cuadro 2 Establecimientos industriales económico	19
Cuadro 3 Distribución industrias	20
Cuadro 4 Características sociodemográficas	20
Cuadro 5 Distribución servicios	22
Cuadro 6 Comerciantes informales	22
Cuadro 7 Distritos	45
Cuadro 8 Cuantificación de vehículos	58
Cuadro 9 Cuantificación tráfico vehicular	60
Cuadro 10 Cuantificación tráfico vehicular	60
Cuadro 11 Tráfico vehicular	61
Cuadro 12 Tráfico vehicular	61
Cuadro 13 Tráfico vehicular	61
Cuadro 14 Tráfico vehicular	77
Cuadro 15 Tráfico vehicular	78
Cuadro 16 Tráfico vehicular	88
Cuadro 17 Comercio formal e informal	89

## RESUMEN

La investigación sobre la temática “Movilidad Urbana y ordenamiento Territorial en el cruce a villa Adela de la ciudad de El Alto” está ubicada dentro del municipio de la ciudad de El Alto, el área de investigación es el cruce a villa Adela, que corresponde a los distritos 2 y 3, El presente trabajo de investigación sienta a delimitar conceptualmente y organizar la discusión en torno al ordenamiento territorial y el comercio informal. Uno de los principales problemas en la ciudad de El Alto es la gestión de la movilidad, comercio informal y el transporte, existiendo en la ciudad mayor congestión vehicular, incremento del parque automotor, crecimiento poblacional y nuevos asentamientos humanos, es por ello que el presente trabajo tiene como prioridad principal analizar y evaluar el sistema de transporte, comercio y desarrollo urbano.

Se cuantificó y cualificó la cantidad de vehículos de servicio público, como minibuses, también el comercio formal e informal, la feria en la zona de Caluyo los días jueves y domingo; el funcionamiento de todo el sistema de comercio, transporte, recreación, desarrollo urbano y ordenamiento territorial en el cruce a villa Adela de la ciudad de El Alto, generando una propuesta para mejorar el ordenamiento espacial del área. En base al sistema de análisis de doce puntos críticos, identificamos y analizamos los principales problemas, alternativas, estrategias y formas de articulación e integración en materia de accesibilidad, comercio, movilidad y transporte en el cruce a villa Adela.

Planteamos un ordenamiento comercial del área para mejorar el desarrollo urbano de las zonas involucradas en el problema. Ordenamos el transporte público, creando nuevas paradas obligatorias para obtener una mayor efectividad en el desplazamiento y comodidad de los usuarios. Generamos una propuesta de movilidad y desarrollo urbano para un ordenamiento espacial del cruce a villa Adela de la ciudad de El Alto. Como conclusión planteamos 4 alternativas de solución a la problemática del comercio y el tráfico vehicular: 1. Reordenamiento de rutas para líneas de transporte público sindicalizado 2. Reubicación de comerciantes establecidas en avenidas y calles 3. Revitalización de avenidas y calles del cruce a villa Adela, y 4. Educación vial y cultura ciudadana a transportistas y peatones.

## **ABSTRACT**

The research on the topic "Urban Mobility and Territorial Planning at the crossing to Adela village in the city of El Alto" is located within the municipality of the city of El Alto, the research area is the crossing to Adela village, which corresponds to Districts 2 and 3, This research work aims to conceptually delimit and organize the discussion around land use planning and informal trade. One of the main problems in the city of El Alto is the management of mobility, informal trade and transport, with greater traffic congestion in the city, an increase in the number of vehicles, population growth and new human settlements, which is why the present The main priority of this work is to analyze and evaluate the transport, commerce and urban development system, in order to propose a complete perspective of the investigated topic and its problems, changes produced, alternatives, in order to build a proposal that we propose in the investigation, to contribute to the improvement of the entire system at the junction to Villa Adela in the city of El Alto.

The number of public service vehicles, such as minibuses, also formal and informal commerce, the fair in the Caluyo area on Thursday and Sunday was quantified and qualified; the operation of the entire system of commerce, transportation, recreation, urban development and land use planning at the junction with Villa Adela in the city of El Alto, generating a proposal to improve the spatial planning of the area. Based on the twelve critical points analysis system, we identify and analyze the main problems, alternatives, strategies and forms of articulation and integration in terms of accessibility, commerce, mobility and transportation at the crossing to Villa Adela.

We propose a commercial ordering of the area to improve the urban development of the areas involved in the problem. We organize public transport, creating new mandatory stops to obtain greater effectiveness in the movement and comfort of users. We generate a mobility and urban development proposal for a spatial arrangement of the crossing to Adela village in the city of El Alto. As a conclusion, we propose 4 alternative solutions to the problem of trade and vehicular traffic: 1. Reordering of routes for unionized public transport lines 2. Relocation of merchants established in avenues and streets 3. Revitalization of avenues and streets at the intersection of Villa Adela, and 4. Road education and citizen culture for transporters and pedestrians.

## **AGRADECIMIENTOS INSTITUCIONALES**

Me gustaría agradecer en estas líneas la ayuda que muchas personas y colegas que me han prestado durante el proceso de investigación y redacción de esta investigación. En primer lugar, quisiera agradecer a la carrera de Arquitectura que me han dado la oportunidad de hacer un trabajo de investigación en equipo, conjuntamente con estudiante de la Carrera, quienes apoyaron en todo el proceso efectuado, con quienes conjuntamente realizamos el trabajo de investigación denominado “Movilidad urbana y ordenamiento territorial en el cruce a villa Adela de la ciudad de El Alto”

De igual manera mis agradecimientos a la Universidad Pública de El Alto, por medio de la DICyT, como institución que controla y registra todas las investigaciones que se realizan por las distintas carreras, como es el caso de la Carrera de Arquitectura al cual pertenecemos como equipo de investigación.

Finalmente quiero expresar un sincero agradecimiento a los dirigentes vecinales del distrito 2 y 3, como también a los vecinos de la zona que gentilmente nos colaboraron durante todo este proceso, quienes con su ayuda permitieron el desarrollo de este trabajo de investigación.

## **PRESENTACIÓN**

Los Institutos de Investigación de la Universidad Pública de El Alto se constituyen, en centros del más alto nivel científico de promoción y realización de la ciencia y tecnología. En ese sentido, el Instituto de Investigación de la carrera de Arquitectura, IICA, da a conocer la presente investigación denominada: MOVILIDAD URBANA Y ORDENAMIENTO TERRITORIAL EN EL CRUCE A VILLA ADELA DE LA CIUDAD DE EL ALTO. Dirigida por el M.Sc. Arq. Willy Germán Pantoja Andrade y coadyuvada por los auxiliares de investigación: Univ. Helen Moroco Condori y Univ. Ambar Poma Flores en el marco de las líneas de investigación que posee la carrera de Arquitectura.

Me es grato hacer la entrega de este producto académico en sus manos, producto del esfuerzo, constancia y rigor científico de los docentes investigadores y auxiliares de investigación e invito al mismo tiempo a participar de la lectura de dicho documento para construir juntos un conocimiento científico en el campo de la Arquitectura.

M.Sc. Lic. Rolando Aruquipa Quinteros

**COORDINADOR DEL INSTITUTO DE INVESTIGACIÓN**

**DE LA CARRERA DE ARQUITECTURA**

**UPEA**

## CAPÍTULO I: INTRODUCCIÓN

### 1.1. Antecedentes

El Ordenamiento Territorial en la ciudad de El Alto se da desde comienzos de 1980 en la que se apostaba a un modelo de desarrollo en los ejes de gobierno: político, económico y territorial que buscaban determinar un nuevo orden territorial en donde la base sea el equilibrio, socialmente justo, sostenible. Hacia una estrategia nacional integral de movilidad urbana: pretendiendo plasmar la propuesta que desde la sociedad civil se hace para el diseño de una estrategia nacional de movilidad urbana sustentable. El momento no es casual: por un lado, hoy se vive un proceso de consolidación para enfocar una agenda de movilidad urbana con la participación de múltiples actores de la sociedad, el cual deberá incorporarse en las agendas gubernamentales; por otro lado, hay una necesidad realmente apremiante por vincular los criterios de política pública con la reducción de los gases de efecto invernadero y el crecimiento bajo en carbono.

Como referencia preocupante, en mayo de este año se alcanzó por primera vez un promedio diario de concentración de CO<sub>2</sub> de más de 400 partes por millón en la atmósfera aspecto sumamente preocupante, que genera la demanda de movilidad como una gran medida, consecuencia de los modelos de organización espacial que adoptan las sociedades. Pero también, estos modelos dependen del desarrollo de los medios de transporte que faciliten la movilidad.

Las ciudades intermedias han sufrido transformaciones de forma y función en el último siglo, algunas de ellas, basadas en su infraestructura vial. La tipología de ciudad en la época de la modernidad dio inicio a ciertos principios estructurales en la planeación de las ciudades, lo que hizo que el ordenamiento territorial se definiera en gran parte por el transporte. Los instrumentos legales que rigen la planeación suelen organizar la ciudad a partir del desarrollo vial, sin abordar intervenciones de menor escala, pero de gran importancia para la ciudadanía.

El tema de movilidad, en el marco de la sostenibilidad ambiental se relaciona directamente con la problemática mundial del cambio climático, más aún teniendo una ciudad intermedia

que creció y se desarrolló vertiginosamente sin dar lugar a una planificación social y territorial, sin un control de movilidad urbana con el crecimiento exponencial del parque automotor que cada día aumenta la emisión de gases de efecto invernadero.

## 1.2. Ubicación de la ciudad de El Alto

El Alto es una ciudad y municipio de Bolivia ubicado en la Provincia Pedro Domingo Murillo del departamento de La Paz, se encuentra ubicado al oeste del país en la meseta altiplánica.

El Alto es la ciudad más poblada del departamento y la segunda ciudad más poblada de Bolivia. Se encuentra a una altura de 4.150 msnm, cuenta con una superficie de 370 km<sup>2</sup>, una temperatura promedio de 6 °C, una velocidad media del viento de 3 km/h, una humedad aproximada del 53 %. (GAMEA, Programa operativo anual, 2010)

La Ceja es una de las zonas más importantes de la ciudad de El Alto equivalente al área central de cualquier ciudad, La Ceja congrega la mayoría de los edificios administrativos, comerciales y sedes de organizaciones sociales, al igual que muestra un punto neurálgico en la distribución de rutas para el transporte público y privado.

## 1.3. Características de la región metropolitana de La Paz y El Alto

A diferencia de las regiones metropolitanas de Cochabamba y Santa Cruz, que representan el crecimiento de la ciudad principal hasta confundirse con las ciudades y municipios vecinos, La Paz y El Alto siempre formaron una continuidad territorial. Ya en tiempos prehispánicos las poblaciones originarias, con su lógica de control vertical del espacio, además de transitar por la actual jurisdicción administrativa de ambas ciudades extendían su control por extensiones mayores que las que ahora ocupa esta región. Los conquistadores españoles en 1548 para extender su dominio y como parte de su estrategia de control de recursos y territorio fundaron la ciudad de La Paz en el altiplano, en el lugar que ahora es el municipio de Laja, pero anoticiados del control territorial de los pueblos existentes

realizaron una segunda y definitiva fundación en el valle del río Choqueyapu, actualmente municipio de La Paz. Los cronistas de la época señalan como razones para el traslado los siguientes aspectos:

- a) la buena disponibilidad de agua;
- b) la ocupación previa de asentamientos;
- c) la conexión al norte y este con los valles de yungas productores de coca en dirección al actual Amazonas;
- d) la conexión hacia el oeste con el altiplano, tránsito obligado al Perú con conexión al actual Océano Pacífico y con las minas ubicadas al sur.

Como toda ciudad colonial, su crecimiento estuvo condicionado por la ubicación de la plaza mayor. Las referencias estadísticas señalan que a fines del siglo XVIII la población alcanzaba a 25.000 habitantes, con un porcentaje de población originaria cercano al 50 %. Después de la fundación de Bolivia, el 6 de agosto de 1825, la población se incrementa, y a fines del siglo XIX alcanza una cifra aproximada de 60.000 habitantes. Para esta época la proporción de población originaria se incrementa a 90 %. (GAMLP, 2006)

A principios del siglo XX, luego de la denominada Revolución Federal, la ciudad de La Paz incrementa y fortalece su hegemonía poblacional y de ocupación territorial frente al resto de Bolivia al asumir condición de sede de gobierno. La oligarquía minera y terrateniente de la época se asienta en La Paz y aprovecha el altiplano para la instalación de las infraestructuras más importantes vinculadas con sus intereses; el territorio ocupado actualmente por las ciudades de El Alto y Viacha se constituye en el tramo ferroviario más importante que conecta a La Paz con las ciudades de Oruro, Potosí y además con el Océano Pacífico.

En el año 1923 se construyen el aeropuerto internacional, que para ese entonces era el más importante del país, y también las primeras instalaciones de Yacimientos Petrolíferos Fiscales de Bolivia, infraestructuras que impulsan la concentración de tierras por familias latifundistas, que con posterioridad a la Revolución de 1952 se verán obligadas a cederlas y darán lugar a la formación de barrios que aún mantienen sus nombres o apellidos como forma de identificación; por ejemplo, Villa

Dolores, Villa Tejadas. Para esta fecha la población tenía la tasa de crecimiento más alta del país: 3 %. (GAMLTP, 2006)

La siguiente fase de crecimiento demográfico y ampliación del área ocupada se produce en el período 1952 y 1980. Cito, entre otros, dos factores:

1.-\* El Estado, para intentar solucionar el déficit cuantitativo de vivienda, conforma Consejos de Vivienda para sectores laborales, los cuales exigen a los distintos gobiernos la compra de predios para encarar planes de construcción.

2.-\* Las organizaciones sindicales, por ejemplo, los Sindicatos de Trabajadores Mineros y Federaciones de Fabriles, por exigencia de sus afiliados organizan formas cooperativas y otras modalidades para intervenir en el mercado de tierras adquiriendo extensiones de tierra para su posterior urbanización. Es necesario reconocer que en algunos casos además de la compra de tierras alcanzaron a financiar la construcción de viviendas. Las razones eran lógicas: prever su jubilación o augurando mejor vida para sus hijos abandonar el campamento minero o la periferia de la fábrica. (Aguilar, 1993)

Todos los aspectos descritos generan una problemática de movilidad y desarrollo urbanístico en la ciudad de El Alto, las fotografías siguientes muestran la realidad actual de esta ciudad:

Foto 1: Transporte público en la ceja de El Alto



Fuente: Elaboración propia

Foto 2: Tráfico vehicular zona 16 de julio



Fuente: Elaboración propia

Foto 3: Tráfico vehicular



Fuente: Elaboración propia

## 2.- Ordenamiento territorial.

El presente trabajo de investigación sienta a delimitar conceptualmente y organizar la discusión en torno al ordenamiento territorial, definido como tema de alta prioridad para la Carrera de Arquitectura de la Universidad Pública de El Alto. Desde hace mucho tiempo atrás se viene dialogando sobre el tema del hábitat y los asentamientos humanos, puesto que este tema fue reforzado en primer lugar por las actividades regionales preparatorias de la Conferencia de Naciones Unidas sobre los Asentamientos Humanos Hábitat II, efectuada en Estambul (1996) y, en segundo lugar, al final de la misma década e inicio de la siguiente, por las actividades de seguimiento y monitoreo de la realización del Programa de Hábitat, aprobado en dicha Conferencia. A las reuniones anuales de MINURVI [Santiago de Chile (1992, 1995), Cartagena de Indias (1993), Quito (1994), Kingston (1996), San José (1997), Santo Domingo (1998), La Habana (1999), Ciudad de Panamá (2000) y Caracas (2001)] han asistido unos 25 países en promedio y tal participación confiere a estos foros regionales una representatividad como voceros de las instituciones públicas en torno a las principales inquietudes y prioridades de la región en materia de asentamientos humanos. (BID, 2010)

El documento político de referencia del Foro de Ministros es el Plan Regional de Acción de América Latina y el Caribe para los asentamientos humanos, presentado por las autoridades de la región en la II Conferencia Mundial sobre asentamientos humanos, Hábitat II (1996), El ordenamiento territorial como opción de políticas urbanas y regionales en América Latina y el Caribe y sucesivamente actualizado en el marco de las actividades de examen y evaluación generales de la aplicación del Programa de Hábitat, en Nueva York en junio de 2001. En el Plan de Acción Regional de América Latina y el Caribe, en su versión actualizada, los países de la región concuerdan, entre otros, en la necesidad de “Adoptar mecanismos de gestión y ordenamiento territorial para la protección y reconstitución de los sistemas biofísicos compartidos por más de un país de la región, mediante acciones coordinadas que faciliten el manejo integral del medio ambiente y los recursos naturales (cuencas hidrográficas, bordes costeros, zonas montañosas)” (CEPAL, 2001, p. 21). La necesidad de discutir el ordenamiento territorial por parte de MINURVI surge paralelamente a la atención renovada a este tema que se plantea en el “Programa 21, Un plan de acción en pro del desarrollo sostenible” y en la Agenda Hábitat, entre otros. (BID, 2010)

En el Programa 21, Sección II, en el Capítulo 10 “Enfoque integrado de la planificación y la ordenación de los recursos de tierras” se menciona que “Las crecientes necesidades

humanas y el aumento de las actividades económicas ejercen una presión cada vez mayor sobre los recursos de tierras, suscitan la competencia y los conflictos y llevan a un uso impropio de la tierra y los recursos. Si se quiere satisfacer en el futuro las necesidades

humanas de manera sostenible, es esencial resolver ahora estos conflictos y encaminarse hacia un uso más eficaz y eficiente de la tierra y sus recursos naturales. Un enfoque integrado de la planificación y gestión del medio físico y el uso de la tierra es una forma eminentemente práctica de lograrlo.

Examinando todos los usos de la tierra de manera integrada, se pueden reducir al mínimo los conflictos y obtener el equilibrio más eficaz pudiendo vincular el desarrollo social y económico con la protección y el mejoramiento del medio ambiente, contribuyendo así a lograr los objetivos del desarrollo sostenible” (Naciones Unidas, 1992, p. 91). En la Agenda Hábitat, con el objetivo de proveer viviendas adecuadas para todos y mejorar la calidad de vida, se expresó que la planificación de las ciudades, las pautas de utilización de la tierra, las densidades de población y de construcción, el transporte y la facilidad de acceso para todos a los bienes, los servicios y los medios públicos de esparcimiento, tienen una importancia fundamental para la habitabilidad de los asentamientos.

### **2.1.- Algunas definiciones conceptuales**

El desarrollo conjunto de estos factores y la necesidad de plasmarlos en planes concretos, ha llevado a replantear y redefinir por completo los objetivos y el alcance de la planificación tradicional. En la base de estos cambios se encuentran las nuevas propuestas de la Planificación Estratégica como el:

El Ordenamiento Territorial: Instrumento que sirve para la planificación del desarrollo sostenible es un proceso que se articula, complementa y retroalimenta, en forma permanente, con la planificación estratégica, en función de hacer más eficiente y eficaz la asignación de recursos en cada porción del territorio. (Marco General para el Ordenamiento Territorial de la República de Bolivia, 1997, p. 2). También influye en la función pública que tiene por objeto establecer el marco de referencia espacial necesario para las distintas actividades humanas, ya sean: asentamientos humanos, actividades productivas o de protección de los recursos naturales; señalando a su vez, la vocación de la diversidad del territorio. (Urbanismo, 1997)

En concordancia con lo anterior el Ordenamiento Territorial es un proceso político, técnico, administrativo orientado a la organización, planificación y gestión del uso y ocupación del territorio, en función de las características y restricciones biofísicas, culturales, socioeconómicas y político-institucionales. Este proceso debe ser participativo e interactivo y debe basarse en objetivos explícitos que propicien el uso inteligente y justo del territorio, aprovechando oportunidades, reduciendo riesgos, protegiendo los recursos en el corto, mediano y largo plazo y repartiendo de forma racional los costos y beneficios del uso territorial entre los usuarios del mismo.

El Ordenamiento comercial: Es un instrumento de planificación que orienta los procesos de uso y ocupación del suelo, considerando los impactos e implicaciones de los ecosistemas, valorando los principales conflictos y potencialidades del territorio, y evaluando las diferentes propuestas de uso, en el marco del desarrollo sostenible.

Desarrollo territorial: Es el proceso de cambio progresivo que propicia la armonía entre el bienestar de la población, el uso del territorio, la conservación, protección de los recursos naturales y de las actividades productivas; a efecto de lograr el mejoramiento en la calidad de vida de la población, bajo un enfoque de sustentable.

Desarrollo sostenible: Es un proceso de transformación productiva, que utiliza racionalmente el capital humano, natural, físico y financiero: así como el uso racional del patrimonio institucional y cultural, sin poner en riesgo la satisfacción de necesidades para las futuras generaciones, y la capacidad de asimilación de la naturaleza, en un marco de equidad y gobernabilidad.

Plan nacional de ordenamiento y desarrollo territorial: Es un instrumento que coadyuva a orientar e implementar la gestión territorial a escala nacional, con el propósito de corregir los desbalances territoriales, utilizar adecuadamente los recursos existentes y mejorar la coordinación de las acciones, actores públicos y privados sobre el territorio nacional, en armonía con la política de cuidado al medio ambiente y la conservación de los recursos naturales. (Urbanismo, 1997)

### 3.- El problema

Uno de los principales problemas en la ciudad de El Alto es la gestión de la movilidad y el transporte, existiendo en la ciudad mayor congestión vehicular, incremento del parque automotor, crecimiento poblacional y nuevos asentamientos humanos, es por ello que el presente trabajo tiene como prioridad principal analizar y evaluar el sistema de transporte, comercio y desarrollo urbano, para poder proponer una perspectiva completa del tema a investigar (problemática, cambios producidos, alternativas) con la finalidad de construir una propuesta que contribuya al mejoramiento de todo el sistema en el cruce a Villa Adela en la ciudad de El Alto.

El incremento en la demanda de transporte y tránsito peatonal en la ciudad de El Alto a causado, una mayor congestión vehicular, los que provocan demoras, accidentes y fundamentalmente problemas para el ciudadano.

La congestión vehicular que se ve en los diferentes puntos de la ciudad de El Alto, y en particular en el cruce a Viacha, es generada por la alta demanda de transporte vehicular que se materializan en una pérdida de tiempo a la hora de desplazarse de un punto a otro.

La ciudad de El Alto presenta una infinidad de problemas viales los más neurálgicos se encuentran en la Ceja de El Alto, debido a la gran cantidad de vehículos que circulan por sus calles. Otros puntos importantes son: La Av. Ballivian, La Ex tranca de río seco, la Ex tranca de Senkata, el Cuartel Ingavi, La Av. Tiwanku y particularmente el cruce a Viacha, como también otros puntos más que convierten a la ciudad en un lugar crítico para el desplazamiento. (GAMEA, 2010)

Esta problemática genera también impactos en la salud humana del ciudadano alteño, provocando afecciones por la contaminación del aire, suelo, acústica, lumínica, etc. Y en algunos casos presenta alta posibilidad de siniestralidad.

Por último, no hay que olvidar las afecciones indirectas a la salud por las repercusiones psicológicas debidas a la ocupación y fragmentación del territorio, que limitan o imposibilitan la utilización de las calles .

El plano siguiente describe la problemática de movilidad en una zona de El Alto:

Foto 4: Esquema de El alto.



- MAYOR CONGESTION VEHICULAR
- CONGESTION VEHICULAR REGULAR
- CONGESTION VEHICULAR LEVE
- CONGESTION VEHICULAR NULO



Fuente: Google maps

El anexo “A” muestra el trabajo de campo sobre la problemática de movilidad y ordenamiento territorial de la ciudad de El Alto.

#### 4.- OBJETIVO DE LA INVESTIGACIÓN

##### 4.1.- Objetivo General

Estructurar el funcionamiento del sistema de comercio, transporte, comercio, recreación, desarrollo urbano y ordenamiento territorial en el cruce a villa Adela de la ciudad de El Alto, para generar una propuesta para mejorar el ordenamiento espacial del área.

#### **4.2.- Objetivos específicos**

- Diagnosticar el sistema de movilidad para identificar y analizar los principales problemas, alternativas, estrategias y formas de articulación e integración en materia de accesibilidad, movilidad y transporte en el cruce a villa Adela.
- Plantear un ordenamiento comercial del área para mejorar el desarrollo urbano de las zonas involucradas en el problema.
- Ordenar el transporte público, creando nuevas paradas obligatorias para obtener una mayor efectividad en el desplazamiento y comodidad de los usuarios.
- Generar una propuesta de movilidad y desarrollo urbano para un ordenamiento espacial del cruce a villa Adela de la ciudad de El Alto.

#### **4.3. HIPÓTESIS**

El proceso de análisis, planificación y ordenamiento territorial del sistema de movilidad, transporte, comercio, desarrollo urbano e infraestructura en el cruce a villa Adela de la ciudad de El Alto permitirá presentar una propuesta para el mejoramiento de los servicios públicos antes mencionados debido al crecimiento acelerado de la población y de la ciudad.

#### **5. JUSTIFICACIÓN**

El presente trabajo realiza un análisis de la movilidad el desarrollo y el ordenamiento territorial en la ciudad de El Alto, con el que se pretende conocer en qué medida se ha desarrollado la movilidad, transporte, comercio y el desarrollo urbano, para diagnosticar que se ha hecho con respecto a uno de los principales problemas, como se ha llevado a cabo la planificación por parte de los organismos competentes (Alcaldía) en estos aspectos tan importantes en el desarrollo social, económico e infraestructura, investigar cuales han sido o serán los beneficiarios de los proyectos de desarrollo urbano que se ha realizado en la ciudad y como este desarrollo está dado desde un punto de vista integral y amigable con el medio ambiente. En tal sentido lo que se pretende, es identificar los principales problemas de movilidad, vialidad y comercio que tiene el cruce a Villa Adela, conocer las inquietudes y sugerencias de los ciudadanos de los barrios aledaños al cruce, referente a los medios

de transporte, es importante también identificar cuáles son las alternativas esenciales para un desarrollo urbano eficiente e inclusivo, en consecuencia se realizará un análisis completo de la situación de transporte, comercio, ordenamiento y desarrollo urbano en el cruce a Villa Adela de la ciudad de El Alto.

El ordenamiento ocupa un papel central en la sociedad, en tanto que permite la comunicación, la actividad económica e integra los espacios y las actividades; es una necesidad de todas las personas para poder acceder a los bienes y servicios básicos que hacen posible una vida digna. Al reconocerla como un derecho humano autónomo, genera compromisos y obligaciones del Estado, por lo que las políticas de movilidad bajo un enfoque de derechos humanos deben ir dirigidas a cumplir con estas obligaciones. Disponibilidad, accesibilidad y calidad. En consecuencia, lo que se plantea abordar en el presente trabajo de investigación, es analizar los cambios del sistema de movilidad, transporte, comercio, y desarrollo urbano, concretamente la idea de realizar este proyecto investigativo es conocer la planificación territorial y los impactos en el sistema de transporte en el cruce a villa Adela de la ciudad de El Alto, el cual tiene serios problemas en la gestión del transporte y la movilidad, es una ciudad que ha tenido un crecimiento poblacional significativo, y como consecuencia de este aspecto ha incrementado de manera significativa los desplazamientos centro-periferia, promotora de la creación de zonas de exclusión, por ende la necesidad de conocer con más profundidad el uso y ocupación del suelo, sistemas de transporte, problemas de movilidad, nuevos proyectos, infraestructura vial, el desarrollo urbano. (GAMEA, 2015)

Por lo tanto, indagar sobre los procesos de planificación, organización, ordenamiento territorial, y desarrollo vial relacionado con el objetivo de la investigación, conocer los cambios provocados por las tendencias económicas, productivas y prestación de servicios que exige cada vez, un mayor desarrollo urbano y una mejor movilidad., Las personas transitan por las ciudades con el fin de realizar una serie de actividades de su interés como trabajar, estudiar, hacer compras y visitar amigos. Este traslado puede llevarse a cabo ya sea caminando o utilizando vehículos motorizados (autobuses y automóviles) o no motorizados (bicicletas). Dicha circulación, reflejada en el consumo de espacio, tiempo, energía y recursos financieros, también puede traer consecuencias negativas como accidentes, contaminación atmosférica, acústica y congestión vehicular.

El intenso proceso de urbanización de las sociedades en las últimas décadas deja en evidencia la necesidad de cuidar las ciudades para que sus espacios ofrezcan una buena calidad de vida, lo cual incluye condiciones adecuadas de movilidad de personas y mercancías. Esta necesidad se intensifica en las grandes metrópolis que ya registran graves problemas sociales, económicos y ambientales relacionados con el desplazamiento de sus habitantes.

El ordenamiento en el cruce a Viacha de la ciudad de El Alto aun es limitado ya que el crecimiento de la población, los asentamientos ilegales de comerciantes, el incremento del parque automotor, generan congestión vehicular, accidentes de tránsito, inseguridad, contaminación, etc. La falta de cultura urbana en los peatones y los conductores, hacen que ocurra grandes aglomeraciones, el incremento de vehículos particulares y públicos hacen que se incremente la contaminación y el congestión vehicular. Todo lo descrito tendrá como base el ordenamiento territorial, el cual se define como el conjunto de acciones que permite proyectar un territorio en el cumplimiento de las políticas económicas, sociales, ambientales y culturales para la ocupación y utilización organizada del espacio físico.

En la ciudad de El Alto se ha desarrollado muy pocas políticas, estrategias, metas y acciones para proyectar la visión a futuro de su territorio, es por esta razón que se hace pertinente dar un abordaje al comercio y la estructura vial, que se ha desarrollado en el cruce a Villa Adela donde quedó corto la adopción y ejecución de sus normas, dado que no solo se encuentra desactualizado, si no también, carece de proyectos que den al municipio una visión de sustentable y sostenible en la aplicación de sus estrategias. (GAMEA, 2010)

## CAPÍTULO II: MARCO TEÓRICO

### 2.1. MENCIÓN DE OTROS ESTUDIOS RELATIVOS AL TEMA

#### 2.1.1. Caracterización contextual de la ciudad de El Alto

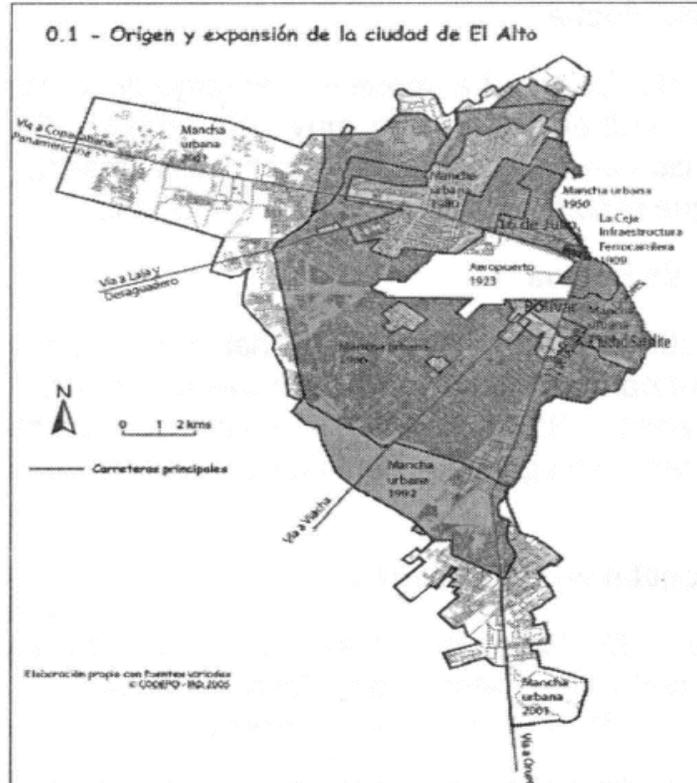
El Alto emerge como ciudad desde el 6 de marzo 1985 como cuarta sección municipal de la provincia Murillo. Se estimó que hacia los años 40, la población era 11.000 personas. En 1960 subió a 30.000 habitantes. El censo del año 1976 contabilizó 98.690 personas. El de 1992, 405.492. En este período 76 -92 la tasa de crecimiento demográfico fue 9.2% promedio año. Algunos advertimos públicamente que, de continuar este ritmo, esta ciudad era una bomba de tiempo. Los acontecimientos del 2003, dieron la razón. Este crecimiento tan intenso es consecuencia de la relocalización o despido de mineros de la minería nacionalizada, por efecto de las medidas asumidas con el OS. 21060. Pero a este factor hay que agregar la presencia de ciertos efectos climáticos por efecto del Niño, en 1982, sequías e inundaciones que causaron una ola de migración, principalmente del Altiplano Norte. (GAMEA, Programa operativo anual, 2010)

En 2004, la mancha urbana ocupó 12.000 de las 35.237 hectáreas del municipio, superando a la ciudad de La Paz que cuenta con 7.830 hectáreas urbanizadas. Las posibilidades de expansión son mucho más amplias que en la ciudad de La Paz.

El Alto está conformado por 9 distritos municipales. La Ceja se ubica en el Distrito 1 y, como agujas del reloj se distribuyen hasta el 6. El Distrito 7 hacia el oeste, el 8 hacia el sur y el 9 hacia el norte. El Aeropuerto divide tajantemente a la ciudad.

La ocupación se hizo en tres direcciones bien establecidas:

Foto 4: Origen y exposición de la ciudad de El Alto



Fuente: GAMEA

### 2.1.2. Ejes de expansión

- **Eje de expansión en la dirección Oruro**

Se sitúa al sur. El asentamiento fue lineal a lo largo de la carretera y línea férrea que conectan a La Paz con Oruro, para luego expandirse en las áreas circundantes a la misma. Las áreas son ocupadas por viviendas, siendo reducida la industria en un área netamente comercial y habitacional. Una característica importante son las viviendas de carácter social construidas en los alrededores de los mismos lugares. Hoy en día, este eje continúa extendiéndose al Sur, a partir de la anexión de comunidades campesinas que implementan lotes y continúan desarrollando una actividad agropecuaria.

- **Eje de Expansión Panamericana**

Se sitúa al oeste. Encierra en su radio viviendas de carácter social; su crecimiento fue lineal pero no homogéneo. El interés comercial es reducido siendo en su mayoría zonas dormitorio y otras dedicadas a almacenes, barracas, galpones. Hay un desarrollo industrial, como lo demuestra la instalación de fábricas y procuradoras de productos agrícolas.

- **Eje de expansión Viacha**

Se sitúa al sur oeste. Desde el aeropuerto a lo largo de la carretera. El asentamiento es también lineal pero muy heterogéneo. Se trata de urbanizaciones recientes. La industria está mucho más presente que otras zonas, mientras que el comercio y servicios son reducidos. Es la temática a abordar en la presente investigación.

- **Segunda Ciudad de Bolivia**

Según el censo 2001, El Alto tuvo 647.350 habitantes. Con esta cifra desplazó a Cochabamba, ciudad principal del eje central. Con las proyecciones oficiales del INE, el año 2007, tiene una población de 864.575, ubicándose en el segundo lugar del sistema urbano nacional, desplazando a la ciudad de La Paz. (INE, 2012)

- **El crecimiento vegetativo toma cuerpo**

En el período 1976 a 1992, fue la ciudad más veloz en su tasa de crecimiento urbano: 9.2% promedio/año, mientras que Santa Cruz 6.4%. La Paz, con un crecimiento muy lento de 1.8% en este período.

En el período 1992 -2001, El Alto ralentiza su crecimiento a 5.1%, intensidad idéntica a la ciudad de Santa Cruz. Mientras que ciudad La Paz, un ritmo mucho más lento de 1.1% año. (INE, 2012)

- **La tasa migratoria habría disminuido**

Es probable que la Ley de Participación Popular, promulgada el año 1994, haya impactado positivamente en la contención de la población, potencialmente migrante y de manera particular en la ralentización de la intensidad migratoria desde las provincias rurales del departamento de La Paz hacia la ciudad de El Alto.

El Alto, a diferencia de La Paz, es una ciudad que recibe población. El saldo migratorio es positivo. En el periodo 1996-2001, ingresaron a El Alto, 64.516 personas,

principalmente de las áreas rurales del departamento de La Paz (53.446), y salieron 16.291, generando un saldo de 48.225 personas en ese periodo. (INE, 2012)

Un estudio de CEDLA, 2002, estimó que para el año 2000, mucho más de la mitad de la población (59%) estaba constituida por no migrantes. La población migrante, está conformada por el 41%. De ellos, el 8% son migrantes recientes y el 33% migrantes antiguos.

Este dato queda corroborado cuando se desglosa por edad. Se observa una relación negativa entre edad y migración. Es decir, la población no migrante, es más, cuando tiene una edad menor. En efecto, la población no migrante de hasta 14 años es el 87.6%. De 15 a 19 años, el 71%, de 20 a 24 años, el 55%. (INE, 2012)

El perfil educativo de los migrantes hacia El Alto se caracteriza porque el 65% de ellos y ellas no ha superado la educación secundaria y el 36% abandonó la educación primaria. Por tanto, esta población tiene una formación escolar inconclusa. Este dato es preocupante, toda vez que coloca a este segmento social con bajas posibilidades de insertarse en el mercado del trabajo.

El Alto, según fuentes del estudio referido (CEDLA, 2002), el 53% de la población no asiste a centro educativo formal. Sólo el 14.6% logró concluir el bachillerato hasta el año 2000. Este nivel se reduce drásticamente a 3.5% porque señala a la población que concluyó estudios superiores. (INE, 2012)

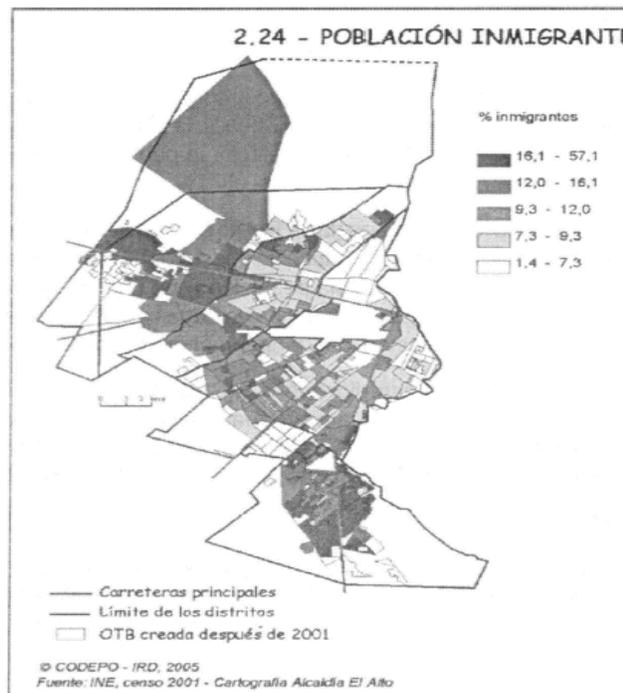
### **2.1.3. Zonas fuera del radio urbano**

La proporción de inmigrantes en la población total de las OT8s es en promedio 9.5%, con diferencias muy significativas entre la Ceja (Distrito 1, 7.6%) de los Distritos periféricos (17.8% en el Distrito 8 y 15.9% en el 7). (GAMEA, 2010)

La población inmigrante se encuentra en las zonas periféricas de la ciudad. Se trata de zonas de reciente expansión, pero también en algunos barrios del segundo anillo como V. Ingenio (Distrito 5) o Cosmos, Distrito 3. En particular, las dos grandes zonas de expansión se sitúan en el Distrito 8, alrededor de la carretera hacia Oruro, donde se implantan nuevos lotes y barrios con características muy rurales; y a lo largo de la carretera hacia Copacabana, con una característica más industrial o artesanal.

Los flujos migratorios si bien desencadenan dinámicas económicas, sociales y culturales y son un factor de crecimiento territorial, son muy difíciles de controlar. Generan problemas de especulación sobre la tierra, presiones por los servicios básicos de agua, electricidad y dificultan la planificación de ejecución de obras, pero al mismo tiempo, se trata de una población joven, en edad de trabajar, con muy baja calificación, presionada por el empleo. (GAMEA, Programa operativo anual, 2010)

Foto 5: Población inmigrante



Fuente: GAMEA.

#### 2.1.4. Ciudad Industrial

El censo del año 2003 de la Cámara de Industrias de La Paz, indica que en el sector manufacturero, existían 5.045 establecimientos económicos generadores de más de 60.000 empleos. El matutino La Razón, destacó el 21 de noviembre del pasado año 2004, que la mayoría son microempresarios de prendas de vestir que emplean de una a cinco personas. La ropa se vende en el mercado local, nacional e incluso a algún país vecino.

Las grandes y medianas industrias representan menos del 10% del total de las censadas. Presentan un dinamismo importante en cuanto a inversiones en infraestructura física y tecnológica y es donde más existe el empleo manufacturero. Las pequeñas microempresas

se distribuyen por todo El Alto. Se caracterizan por emplear mano de obra familiar, incipiente presencia de introducción tecnológica y precaria infraestructura física.

Finalmente, las microindustrias (90% del universo de establecimientos) con una característica muy heterogénea, porque algunas se hallan dinámicamente integradas al mercado, por el tipo de producto, prendas de vestir por ejemplo y otras, parecen obedecer más a una estrategia de sobrevivencia a través de su presencia informal en el mercado, operando generalmente en el hogar.

Cuadro 1: Relación personal ocupado por establecimiento industrial El Alto

Establecimiento	Tamaño %	Empleo %
Micro	90.6	47.1
Pequeña	7.7	17.2
Mediana	1.0	8.6
Grande	0.7	27.2

Fuente: GAMEA

Cuadro 2: Establecimientos industriales por actividad económica. El Alto 2003

Establecimientos Industriales	Número
Prendas de vestir	1.546
Fabricación de muebles	893
Productos metálicos	671
Alimentos y bebidas	583
Productos textiles	537
Maderas y sus productos	186
Curtido, marroquinería y calzados	173
Ediciones e impresiones	117
Fabricación de instrumentos de precisión	89
Otros productos minerales no metálicos	70
Maquinaria y equipo	39
Productos de caucho y plástico	35
Productos de papel	28
Sustancias y productos químicos	23
Metales comunes	21
Fabricación de equipos y aparatos	15
Maquinaria de oficina, contabilidad e informática	14
Reciclamiento	2
Maquinaria y aparatos eléctricos	2
Fabricación de remolques	1

Fuente: GAMEA

Cuadro 3: Distribución porcentual de establecimientos industriales según Distritos de El Alto, 2003

Indicador	El Alto	La Paz
% población 0 - 14 años	39.5	30.1
Edad Mediana	20.0	
Índice Dependencia	72.7	54.9
Índice Masculinidad	97.9	91.7
Tasa Global de Fecundidad	4.2 hijos/as	2.7 hijos/as
Tasa Mortalidad Infantil	64 por mil	54 por mil
Tasa Analfabetismo	8.0	4.9
IDH	0.638	0.714

Fuente: INE

Cuadro 4: Características sociodemográficas El Alto y La Paz, 2001

Distrito	Porcentajes
6	20
3	20
4	18
1	15
5	11
2	10
7	3
8	3

Fuente: Censo Nacional de Población y Vivienda, 2001.  
Elaboración CODEPO

- **Movilidad El Alto a La Paz Cuantificación aproximada**

Benavides (2006) en base al "Diagnóstico del Transporte y Vialidad de la Ciudad de El Alto" (GMEA, 1999) de la Dirección de Ordenamiento Territorial, establece magnitudes respecto a la movilidad de personas entre ambas ciudades. En efecto, las personas que se trasladan desde El Alto hacia la ciudad de La Paz, en horas pico se han estimado en 20,196 por hora y 7,071 desde La Paz hacia El Alto.

El Plan Urbano de Tráfico y Transporte estima por conteos realizados durante dos años, que cerca de 130 mil alteños llegan o pasan por el Casco Urbano Central diariamente, cifra que equivale al 20% de la población de El Alto. (Urquiza, 2010)

- **Vía de recorrido**

Entre el Alto y La Paz, hay un quiebre geográfico y topográfico que representa La Ceja. Indaburo se refiere a ella como una franja de quiebre o inflexión de aproximadamente 15 kilómetros de largo que separa El Alto de La Paz; que separa una amplia planicie que se extiende en dirección al Lago Titikaka, a las poblaciones de Viacha y del Sur del Perú, y en dirección a Oruro- del valle de La Paz, encerrado en sí mismo, con una sola vinculación regional (hacia los Yungas paceños) que no sea a través de El Alto.

Esta situación geográfica impone una restringida vinculación entre ambas ciudades. No obstante, La Paz no se podría comunicar con Oruro, Viacha, Guaqui, Copacabana sino es a través de El Alto.

- **Sitios de llegada**

Indaburo, identificó la Pérez Velasco, Garita de Lima, barrios de Munaypata, La Portada, Cementerio, Mercado de El Tejar, calles adyacentes a la Buenos Aires y Max Paredes como los principales sitios de llegada de los 100 a 130.000 personas que diariamente se desplazan de El Alto.

Para Benavides (op. cit.), la Pérez Velasco y la zona del Cementerio se constituyen en los centros de destino más importantes.

- **Comercio informal en La Paz**

INE, 1992, estimó que el 56% de los establecimientos corresponden a comerciantes callejeros, el 37% a comerciantes minoristas, el 7% a comerciantes mayoristas e inferior a 1% a empresas comerciales. El año 2007, esta misma institución hizo un censo de actividades económicas del municipio de La Paz, pero dice el informe que los datos obtenidos el año 1992, no tienen el mismo objetivo ni los mismos parámetros, razón por la cual no son comparables. (Urquiza, 2010)

No obstante, este último censo determinó la existencia de 39.032 establecimientos con actividades económicas en propiedades privadas. El 93.0% está dedicado a servicios y comercios, el 6.0% a la industria y manufactura y el 1.0% al hospedaje.

Dado que los servicios y comercio son la principal actividad del municipio, el siguiente cuadro muestra la distribución relativa de ellos según los 9 macro distritos.

Cuadro 5: Municipio de La Paz: distribución de los servicios y comercio por Macro distritos en cifras relativas

Macrodistrito	Porcentaje
Centro	28
Max Paredes	23
Cotahuma	20
Periférica	11
Sur	8
San Antonio	7
Mallasa	2
Hampaturi	0.4
Zongo	0.09
Total	100 (36.200)

Fuente: INE. Censo de Actividades económicas del Municipio de la Paz – 2007

El estudio Diagonal-CEP, 2004 indica que, de los 4.346 comerciantes en la vía pública identificados, solamente un 6.6% residen en el denominado Casco Urbano Central. La mayor parte de ellos procede principalmente de la ciudad de El Alto y de las laderas del Oeste y Norte de la misma ciudad de La Paz. Por tanto, esta ciudad se constituye en el gran centro de generación de empleo de El Alto y por tanto en la mayor fuente de subsidios de su población. (Urquiza, 2010)

Cuadro 6: Procedencia de los Comerciantes Informales:

Zona de Residencia	Número	%
El Alto	1.564	36.0
Laderas Oeste	1.205	27.70
Laderas Norte	884	20.30
Centro	285	6.60
Laderas Este	253	5.80
Zona Sur	156	3.60
Total	4.346	100.0

Fuente: Relevamiento Diagonal – CEP

Las actividades del comercio informal, según el grado de concentración de ellas, (Diagonal-CEP, 2004) las clasifica en cuatro agrupaciones. El primer grupo de alta concentración, comprende el 44.8% del total de comerciantes corresponde al estipendio de alimentos y venta de textiles, ropa, cuero y calzados. El segundo, de media concentración, comprende al 51.4% con actividades de bazar con artículos de uso personal y del hogar, venta de libros, revistas, periódicos, papelería y escritorio. El tercer grupo, de baja concentración, 20% de

los comerciantes, formado por venta al por menor en anaqueles, venta de alimentos y bebidas envasadas, de joyas y relojes, venta de muebles de madera y mimbre. Finalmente, el cuarto grupo de muy baja concentración comprende a1 1.1% de los comerciantes alrededor de la venta de juguetes, adornos, peluches, cotillón y servicios telefónicos móviles. (Urquizo, 2010)

El estudio de referencia (Diagonal-CEP, 2004), refiere que los artículos que comercializan provienen del comerciante mayorista (47%), comerciante minorista (24.2%), otro productor (16.4%) y el menor nivel (12.3%) comercian lo que producen ellos mismos.

Otro dato interesante es que los comerciantes informales trabajan por cuenta propia individual (65.2%), o dentro de un negocio familiar (20.9%), empresa formal (7.8%) o como contratista individual (6.1%). Por tanto, uno de los rasgos más distintivos de este sector es la organización del trabajo en forma individual, pero con el apoyo de la unidad familiar. Una familia puede tener varios puestos a la venta e incluso diversificar sus ventas en varios rubros. (Urquizo, 2010)

- **Apropiación del espacio público**

Los comerciantes en vía pública pueden ser clasificados según varios criterios.

Por el lugar que utiliza el espacio público: calle, esquina, plaza y la convierte en su principal medio de trabajo.

Por la relación que mantiene con el puesto. Así se hallan los comerciantes de puesto fijo. Eso supone un reconocimiento de posesión exclusiva de ese determinado lugar. Comerciantes semi-sedentarios, que tienen puesto de venta fijo, pero es ocupado sólo en determinados horarios. Diagonal-CEP (2004) a este grupo las clasifica en tres subgrupos: "mañaneras" de 6 a 9 de la mañana vendiendo ropa al por mayor y a precio de docena. Venden en aceras donde extienden un plástico o tela. No cuentan con tarimas o mesas.

Alrededor de este grupo de comerciantes se hallan las vivanderas y cafeteras que atienden a comerciantes y compradores. "Estables" con puestos fijos y en tarimas. Desde las 9 de la mañana hasta aproximadamente las 18 horas. Venden prendas de vestir, artículos de uso cotidiano, pañuelos, casetes, pilas. Están sobre tarimas y mesas. "Nocturnas" con características iguales a las de las "mañaneras". Venden prendas de vestir,

artefactos, utensilios de cocina. Finalmente se hallan los "ambulantes" que no disponen de espacio fijo y se ven obligados a ambular con su mercadería. (BID, 2010)

Clasificación de los comerciantes en relación con el puesto.

Comerciantes de puesto fijo	Estables
Comerciantes semisedentarios con producto en mano	Mañaneras
	Nocturnas
Comerciantes Ambulantes	Carretilla
	Carrito
	Mantel-Plástico

Entre los ambulantes se observa que existe una jerarquía: ambular con el producto en mano implica ser principiante; ambular con carretilla implica cierta consolidación de su actividad y, finalmente ambular con carrito denota una cierta inversión y una apuesta por la estabilidad.

Las organizaciones gremiales se estructuran para responder y defender demandas de los comerciantes informales. El uso del espacio público es un tema de prioridad en la relación comerciantes informales y asociaciones gremiales. En efecto, en los sindicatos más recientes, el afiliado debe pagar una especie de "alquiler" por el lugar que ocupa en la calle; ante los continuos conflictos por los límites espaciales de los puestos, el sindicato debe arbitrar soluciones concretas; ante los problemas existentes con las juntas vecinales, que no están de acuerdo con la ocupación de aceras de sus zonas de competencia y cuando usan sus viviendas en función comercial, el sindicato es quien debe negociar tanto con la junta de vecinos como con la Alcaldía.

Por tanto, en la práctica es función del sindicato en relación al uso del espacio público: controlar la distribución del espacio; designar quién puede y no puede establecerse en determinada área, horario de ocupación. En algunos casos, incluso venden o cobran alquileres por espacios que usan los comerciantes en las calles. Pero además establecen el monto de las cuotas, castigos, precios de venta, especialmente cuando hay diferencia entre precios de artículos comunes. (GAMEA, Programa operativo anual, 2010)

Los comerciantes informales por la ocupación que hace del espacio público se encuentran enfrentados por aquellos ciudadanos que son conscientes de su derecho a recuperar su espacio vital, porque lo reivindican libre para la circulación y apto para el desarrollo de sus

actividades cotidianas, pero a su vez, desean sus calles limpias y descontaminadas de la basura imperante y del ruido.

- **Algunas Implicaciones**

El comercio informal reviste de una enorme complejidad porque hace relación al problema estructural de Bolivia, de su recurrente inexistencia de empleo productivo con ingresos y condiciones adecuadas; de la pobreza generalizada en el país, en la que grupos mayoritarios prefieren comprar bienes y servicios baratos, no importando como primera prioridad la calidad de ellos; de una práctica urbana, inscrita en raíces culturales propias, en tanto son puntos de sociabilidad y de regateo.

Si el origen principal del comercio informal está dado por la población de El Alto, eso significa que esta ciudad joven, en proceso de consolidación como asentamiento urbano definitivo, no obstante constituirse en un principal centro industrial, aún no satisface las expectativas de la población y debe ejercitar la movilidad espacial con destino a la ciudad de La Paz, para convertir la calle en su fuente de empleo.

Por tanto, las políticas urbanas del gobierno municipal de La Paz, se encontrarán con profundas limitaciones dadas por las restricciones del marco estructural del país, de su modelo de desarrollo que no acaba de despuntar y que nos mantiene en un rezago crónico.

El Gobierno Municipal ha comprendido que el comercio informal no se resuelve con medidas de reubicación, sino con acciones graduales de ordenamiento estratégico, incorporando el reto de la complejidad del tema.

La calle es de nosotros... todos. ¿Cómo combinar no sólo las necesidades de la población pobre, que con el comercio informal resuelve en parte su sobrevivencia cotidiana? ¿Cómo desactivar la incesante demanda del cliente informal, porque se sabe que existe comercio informal porque hay demanda informal? ¿Cómo construir una normativa, unas ordenanzas municipales, sensibles frente al problema de los desempleados urbanos, pero firmes con aquellas ocupaciones inobjetablemente inadecuadas del espacio que es de todos, que incluso bloquean la fluidez del paso peatonal y colocan a riesgo su seguridad y sus vidas, debido a las estrechas calles de la ciudad, con un parque automotor, público y privado que se da modos para transitar y fluir?

Finalmente se plantea una pregunta importante: ¿cuán positiva es la movilidad incesante y sistemática de la población de El Alto a la ciudad de La Paz? ¿Es beneficiosa sólo para este segmento humano que resuelve de este modo su problema de sobrevivencia? ¿Qué beneficios percibe la ciudad de El Alto? por el contrario, ¿para la economía urbana, es una carga, porque los ingresos que perciben de su negocio informal, los hacen virtualmente incompetentes para constituirse en contribuyentes dinámicos? ¿Cuáles son los gastos sin retorno que la Alcaldía tiene que cubrir en ciertos aspectos específicos como el recojo de la basura y limpieza de las áreas de alta concentración; problemas ambientales, salud, educación, etc.?

## **2.2. Mención de los puntos de vista de otros investigadores**

El Ordenamiento Territorial en América Latina se da desde comienzos de 1980 en la que se apostaba a un modelo de desarrollo en los ejes de gobierno: político, económico y territorial que buscaban determinar un nuevo orden territorial donde la base sea el equilibrio, socialmente justo y sostenible. En este sentido la presente investigación se ha tomado como referencia el trabajo realizado por los siguientes trabajos investigativos:

El instituto de políticas para el transporte y el desarrollo de México en su trabajo Hacia una estrategia nacional integral de movilidad urbana: pretende plasmar la propuesta que desde la sociedad civil se hace para el diseño de una estrategia nacional de movilidad urbana sustentable. El momento no es casual: por un lado, hoy se vive un proceso de consolidación de la agenda de movilidad urbana por parte de múltiples actores de la sociedad, el cual ha ido incorporándose en las agendas gubernamentales; por otro lado, hay una necesidad realmente apremiante por vincular los criterios de política pública con la reducción de gases de efecto invernadero y el crecimiento bajo en carbono. Como referencia preocupante, en mayo de este año se alcanzó por primera vez un promedio diario de concentración de CO<sub>2</sub> de más de 400 partes por millón en la atmósfera.

Asimismo: Velásquez En su trabajo Espacio público y movilidad urbana. Manifiesta que: La demanda de movilidad es en gran medida, consecuencia de los modelos de organización espacial que adoptan las sociedades. Pero también, estos modelos dependen del desarrollo de los medios de transporte que faciliten la movilidad. De igual forma se ha tomado en cuenta el criterio del autor: Moreno. M (2012). En su investigación titulada: Transporte y movilidad en el ordenamiento territorial de Zipaquirá -entre la realidad y la necesidad. Las

ciudades intermedias han sufrido transformaciones de forma y función en el último siglo, algunas de ellas, basadas en su infraestructura vial. (Velásques, 2015)

La tipología de ciudad en la época de la modernidad dio inicio a ciertos principios estructurales en la planeación de las ciudades, lo que hizo que el ordenamiento territorial se definiera en gran parte por el transporte. Los instrumentos legales que rigen la planeación suelen organizar la ciudad a partir del desarrollo vial, sin abordar intervenciones de menor escala, pero de gran importancia para la ciudadanía. El tema de movilidad, en el marco de la sostenibilidad ambiental se relaciona directamente con la problemática mundial del cambio climático.

Según Fernández afirma que: Las ciudades han constituido uno de los instrumentos de poder más efectivo para dominar y asentar amplios territorios. Gracias a sus funciones defensivas, comerciales, industriales, administrativas e incluso religiosas, las ciudades han desempeñado un papel decisivo en la configuración y el sostenimiento de las principales civilizaciones de nuestro planeta. Por esta razón, resulta perfectamente comprensible la constante preocupación de la clase dirigencial y sus técnicos, a lo largo de la historia, por crear y desarrollar ciudades prosperas y sostenibles en el tiempo. (p. 10). (Fernández, 2006)

Con relación al proyecto de investigación es necesario determinar lo que significa el término ciudad, y la mayoría concuerda que se trata de una aglomeración humana, de un conjunto de personas que viven las unas a las otras.

La ciudad es constituida, por una población relativamente grande, que habita en forma compactada en un territorio pequeño. Flechas. (2006). (p. 159). En este sentido, la ordenación del territorio va más allá de la mera delimitación de zonas y representa, en la actualidad, una opción indispensable de consenso social y económico, y un instrumento

para la armonización territorial y legibilidad espacial. Factores y elementos como la competencia por el espacio entre diferentes usos y actores sociales, la complejidad entre ciudades y regiones a partir del uso como recurso de su territorio, la existencia de espacios especialmente vulnerables a la acción antrópica (montañas, litoral, rural y naturales protegidos), la necesidad de establecer mecanismos de cooperación, cohesión, y equilibrio interregional, la coexistencia de intereses en protección y explotación del territorio, convierten en imprescindible el recurso a la ordenación del territorio para garantizar un

funcionamiento integrado y racional del espacio. Antón, S. (2005). (p. 79). La sub-urbanización residencial y funcional, desintegración socio espacial, crisis crónica de los centros urbanos y otros fenómenos relacionados con ellos está poniendo a dura prueba al urbanismo, es decir a la capacidad de las sociedades de regular el desarrollo de sus ciudades y regiones. (p. 20). (Welch, 2005)

En consecuencia, la localización de las actividades, y el modo y la cuantía en que se manifiesten en el futuro sus interrelaciones, dependen de la forma y organización que se den las redes de infraestructuras, e incluso de su gestión, porque de ella puede depender el funcionamiento del sistema urbano. Con este nuevo tipo de enfoque es con el que se está abordando la planificación y gestión de la movilidad urbana, pero esto requiere también un cambio conceptual en la forma de concebir las políticas de construcción de infraestructuras, es decir se debería aplicar la teoría de redes que se entiende el espacio desde una concepción relacional, en la que es la conexión entre puntos del espacio la que les da existencia, porque al permitir interrelaciones entre ellos propicia la aparición de actividades en su entorno. (p. 127). (Welch, 2005)

La transformación urbana es parte de un proceso de desarrollo desde una visión pública y política hasta una visión técnica y de transformación de los barrios tratando de conectar procesos público privados, lo que se busca es generar políticas de inclusión, al momento de que se decide implementar un proyecto de movilidad y transporte, lo que se analiza es la inclusión y conexión de varios sectores de una ciudad (sector productivo, transporte, movilidad, comercio, salud, educación), si no es de esta forma un proyecto de tal magnitud no tiene sentido.

Thierry. L (1999). (p. 58). El crecimiento de la movilidad humana y el incremento de las tecnologías de la información nos han llevado a tener que asumir la globalización como un proceso a ser tenido en cuenta en muchas decisiones económicas. Una de las consecuencias directas ha sido la creciente competencia entre territorios y en particular la competencia entre ciudades. En este sentido se propone como clave el papel de las “potencialidades urbanas” para condicionar el poder de atracción de un área para la vida y el trabajo cotidiano. Es bastante clara en este sentido la referencia al tipo, a la calidad y al nivel de los elementos climáticos, a la presencia de bienes y servicios públicos, a las políticas de los gobiernos locales y a las interacciones sociales. (p. 130). (Morales, 2011)

Por otra parte, el autor, Noguera, J. (1975). Afirma que: En el pasado, era común que las empresas de gran tamaño fuesen a establecerse en pequeñas comunidades, especializándolas en una actividad industrial. Hoy en día, los factores que favorecen la aglomeración industrial se han hecho tan fuertes que dificultan la supervivencia de grandes industrias en pequeñas ciudades, salvo las industrias extractivas que dependen de la localización de recursos y algunos tipos de industrias que tienen pensado para que una economía urbana presente elevada productividad, un núcleo urbano rico tiende a atraer la industria, a no ser que una distribución zonal rigurosa impida su establecimiento. (p. 162). (Morales, 2011)

Morales (2011). El proceso de Ordenamiento territorial puede estar impulsado desde el territorio propiamente dicho (a partir de un conflicto específico por el uso de un recurso) y en tal caso se denomina de “abajo hacia arriba” (actores de la sociedad civil que movilizan desde las bases el proceso), o desde los ámbitos de gobierno respondiendo a planes o directrices previas de orden nacional, regional o internacional y se denomina de “arriba hacia abajo” (distintas instancias gubernamentales que promueven el proceso en la sociedad). (p. 128). (Morales, 2011)

Los cambios en el uso del territorio generan consecuencias directas e indirectas sobre el sistema social, económico, cultural y político. Estas consecuencias incluyen modificaciones en el tipo de producción, los volúmenes producidos, el destino y precio de los productos, la distribución y tenencia de la tierra, entre otras variables. Estas consecuencias se pueden verificar y se trasladan a distintas escalas:

- a) A nivel de productor determinan sus ingresos, rentabilidad y planes de inversión.
- b) escala regional, impactará sobre el comercio interno, la demanda de trabajo e infraestructura y la migración.
- c) A nivel nacional, influirá sobre los ingresos fiscales, la política comercial y la demanda de tecnología, etc.

En el Ordenamiento del Territorio debería contribuir a mejorar las condiciones de vida, proteger y conservar los recursos naturales y promover un modelo de desarrollo territorial equilibrado y sostenible, así como situar y reglamentar las actividades socioeconómicas que se desarrollan en un determinado territorio.

El ordenamiento territorial deberá considerar las posibles situaciones problemáticas presentes y futuras. Deberá a su vez elaborar hipótesis sobre las relaciones entre causas y efectos. Las causas de las situaciones problemáticas suelen ser complejas e involucrar incertidumbre acerca de algunas de las relaciones o factores que operan. La construcción de estas hipótesis apunta a definir de manera clara el o los problemas a abordar. La formulación de un problema comienza con la identificación de una necesidad, la diferencia entre una expectativa y una realidad. Su definición tiene un fuerte componente de valores. La formulación de los problemas se realiza en base a una primera versión del problema. (Morales, 2011)

Sistema Territorial. Es importante además señalar que para lograr equidad de acceso a la infraestructura es imprescindible generar acciones como: normalización de la situación en los terrenos que no poseen registro en los municipios a partir de censos y evaluaciones que generen acciones o también aplicar a adjudicación masiva de los lotes de tierras fiscales mediante el pago del terreno en cuotas que se adecue a la situación socio-económica de los adjudicatarios, singularizada mediante la base de datos actualizada.

El ordenamiento territorial abarca el tema de la movilidad y el transporte. En tal sentido en la sociedad actual, la movilidad de las personas ha adquirido una importancia muy superior a la que tenía en periodos anteriores de la ciudad contemporánea. Prueba de ello es la relevancia que ha tomado esa palabra no solo en el discurso urbanístico y medioambiental, sino también en los planes de infraestructura de transporte, incluso aunque estos se hayan formulado con otros objetivos más centrados en la articulación territorial o el desarrollo económico. Esto implica que el concepto tenga el mismo significado en todos los discursos, en los que se usa con muy diversas intenciones. Pero lo que si es cierto es que la palabra movilidad ha ido desplazando a la palabra transporte no por motivos coyunturales, sino porque realmente son conceptos de diferente alcance. (Welch, 2005)

Par tratar de esclarecer mejor esta diferencia, recurro a una acertada reflexión de Peter Hall, (2008). (p. 230). que sintetiza las nuevas situaciones sociales que han llevado a este cambio conceptual y que puede resumirse así: el periodo de desarrollo de la electrónica y la telemática ha desembocado en la convergencia de complejas redes telemáticas y mecánicas, de modo que se han roto los vínculos de proximidad y han quedado sustituidos por vínculos de conexión a muy diferentes niveles. Esta situación de los vínculos de proximidad por relaciones de conexión es consecuente con el papel que han alcanzado las

redes de infraestructuras como organizadores del territorio, hasta el punto de que han sustituido a los sistemas de asentamientos urbanos como invariante de su organización espacial. Por otra parte, el papel de las infraestructuras como factor de desarrollo económico ha llevado a una permanente reivindicación de ampliación de las redes, aumento de su complejidad. La paradoja reside en el hecho de que la ampliación indiscriminada de las redes de infraestructuras se traduce en más dispersión de la ciudad, lo que genera, entre otras cosas, un modelo de movilidad insostenible, el alto consumo de energía, y de la creciente internalización de costos por amplias capas de población. (Velásques, 2015)

Las discusiones acerca del Espacio Público pueden insertarse en el debate entre las relaciones Naturaleza-Sociedad. Espacio físico versus Espacio construido.

La población urbana adopta diferentes estrategias y formas de vivir la ciudad de acuerdo con sus condiciones económicas y socio-culturales. Cada habitante tiene formas diferentes de pensar e imaginar la ciudad, y adoptan prácticas territoriales particulares (Quesada, A. Florencia, 2006). Su personaje central -el animal urbano- dirá Henri Lefebvre, citado por Manuel Delgado, es "polivalente, polisensorial, capaz de relaciones complejas y transparentes con el mundo (el contorno o él mismo)".

El espacio público es aquél lugar que necesariamente hace a la propiedad pública, al dominio y uso público y por lo tanto remite a aquellos lugares en que las personas tienen pleno derecho a la circulación.

El espacio público cumple un conjunto de funciones que deben estar libres de construcciones, excepto los servicios públicos, equipamientos y edificios colectivos, bibliotecas, con la finalidad de facilitar la circulación, el esparcimiento, la cultura, el encuentro e intercambio social, así como lograr los referentes simbólicos, monumentales, etc. En muchos países, caracterizados por la presencia de urbes metropolitanas, la calle dejó de ser un lugar de intercambios y encuentros entre personas, porque el automóvil y la velocidad del desplazamiento anularon a este espacio, para reducirlo a una vía de tránsito fugaz.

Las ciudades son entendidas como escenarios para el conflicto (Delgado, Manuel). Algunas lecturas hacen del EP un concepto exclusivamente jurídico y como tal, sujeto a la

regulación, que contrasta con una comprensión que enfatiza no la norma ni la imposición sino los usos y apropiaciones que se hacen.

Una discusión no menos importante es la que tiene lugar entre quienes entienden al EP como una propiedad pública, como dominio y uso público y por lo tanto, el derecho a la circulación libre. De ser así, la titularidad no puede corresponder al Estado. No es la propiedad privada de un poder político y, en consecuencia, no puede ser que un determinado orden político de turno fiscalice e imponga su sentido y su función. Por tanto, si se supedita a institucionales estatales, el EP no es del público. (Fernandez, 2006)

Pero lo que se ve en muchas de las ciudades latinoamericanas es la explotación comercial que se realiza en el EP. Y cuando esta situación dificulta la accesibilidad al Casco Urbano Central, porque se hace difícil la transitabilidad al transporte y a las personas y se deteriora el patrimonio cultural, algunos autores se refieren a él, en tanto su carácter depredatorio.

Venta callejera, comercio de bienes y servicios en la vía pública, tercianismo son los denominativos al comercio informal, práctica que se extiende a todas las ciudades del mundo, incluidas aquellas en países altamente desarrollados. Se trata de una práctica económica, social y cultural de apropiación del EP para usufructuario y convertirlo en un medio comercial. En casos extremos, la ocupación despoja valores simbólicos y lo reducen a un medio pragmático que facilita márgenes de ganancia y seguridad laboral.

Algunos autores (Alvarez, Aksel), refieren que la emergencia del comercio informal deviene como una actividad auspiciada y financiada directamente por comerciantes, formales que extienden y toman la calle para la venta de sus productos y servicios con la finalidad de evadir impuestos e, incluso liberarse de obligaciones con la fuerza de trabajo contratada, porque no son empleados como tal y por lo tanto no están obligados a prestaciones, seguros, etc. (Morales, 2011)

Otros autores, privilegian en el enfoque la demanda de los clientes. Es decir, existe comercio informal porque hay una demanda informal y la dinámica de esta venta callejera obedece a los puntos de mayor demanda y concentración demográfica.

- **Comercio y tráfico vehicular**

Cuando crece un municipio las necesidades de sus habitantes se incrementan notoriamente generando una “dinámica de ciudad” que genera movimiento económico, poblacional y por ende vehicular, por consiguiente, 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.

Los diferentes tipos de problemáticas son designadas a los gobiernos municipales para su resolución atribuyéndoles las competencias designadas por ley.

Como anteriormente dijimos, 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, interdepartamentales e incluso de carácter internacional. Lo que hace imprescindible la circulación, el tráfico y la vialidad por las calles de la misma. (GAMEA, 2010)

A inicios 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 confluyen 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. El antiguo 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 rápida 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, que entre un 85% y un 90% son de transporte de pasajeros. (GAMEA, 2010)

Uno de los propósitos 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. (GAMEA, 2015)

Actualmente en cualquier momento del día de manera especial en horas pico, de 7:00 a 9:30 a.m. y de 18:00 a 21:00 p.m. 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 público o viceversa.

La pregunta que uno se hace es ¿Porque la ciudad ha ido más allá de la congestión de vendedores que se juntan en una feria que se superpone con la congestión de vehículos? Generalmente los minibuses que esperan su turno para salir en diferentes direcciones. Es 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 dañando por las actividades ya mencionadas, que ha llegado a ser insuficiente por la densidad poblacional y vehicular actualmente.

El centro principal 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 vehicular hacia la población de Viacha, pasando por cruce a Villa Adela, por el puente “denominado puente borracho”.

### **2.3. Corriente o enfoque elegido por el investigador**

Dado que no se busca comprobar la hipótesis previamente establecida, así como los objetivos trazados, el presente trabajo será elaborado bajo el planteamiento metodológico del enfoque cualitativo.

El enfoque cualitativo también se guía por áreas o temas significativos de investigación. Sin embargo, en lugar de que la claridad sobre las preguntas de investigación e hipótesis preceda a la recolección y el análisis de los datos (como en la mayoría de los estudios cuantitativos), los estudios cualitativos pueden desarrollar preguntas e hipótesis antes, durante o después de la recolección y el análisis de los datos. Con frecuencia, estas actividades sirven, primero, para descubrir cuáles son las preguntas de investigación más importantes; y después, para perfeccionarlas y responderlas.

Además de lo anterior, el enfoque o aproximación cualitativa posee las siguientes características:

- El investigador o investigadora plantea un problema, pero no sigue un proceso definido claramente. Sus planteamientos iniciales no son tan específicos como en el enfoque cuantitativo y las preguntas de investigación no siempre se han conceptualizado ni definido por completo.
- En la búsqueda cualitativa, en lugar de iniciar con una teoría y luego “voltear” al mundo empírico para confirmar si ésta es apoyada por los datos y resultados, el investigador comienza examinando los hechos en sí y en el proceso desarrolla una teoría coherente para representar lo que observa (Esterberg, 2002). Dicho de otra forma, las investigaciones cualitativas se basan más en una lógica y proceso inductivo (explorar y describir, y luego generar perspectivas teóricas). Van de lo particular a lo general. Por ejemplo, en un estudio cualitativo típico, el investigador entrevista a una persona, analiza los datos que obtuvo y saca conclusiones; posteriormente, entrevista a otra persona, analiza esta nueva información y revisa sus resultados y conclusiones; del mismo modo, efectúa y analiza más entrevistas para comprender el fenómeno que estudia. Es decir, procede caso por caso, dato por dato , hasta llegar a una perspectiva más general.
- En la mayoría de los estudios cualitativos no se prueban hipótesis, sino que se generan durante el proceso y se perfeccionan conforme se recaban más datos; son un resultado del estudio.
- El enfoque se basa en métodos de recolección de datos no estandarizados ni predeterminados completamente. Tal recolección consiste en obtener las perspectivas y puntos de vista de los participantes (sus emociones, prioridades, experiencias, significados y otros aspectos más bien subjetivos). También resultan de interés las interacciones entre individuos, grupos y colectividades. El investigador hace preguntas más abiertas, recaba datos expresados a través del lenguaje escrito, verbal y no verbal, así como visual, los cuales describe, analiza y convierte en temas que vincula, y reconoce sus tendencias personales. Debido a ello, la preocupación directa del investigador se concentra en las vivencias de los participantes tal como

fueron (o son) sentidas y experimentadas (Sherman y Webb, 1988). Patton (2011) define los datos cualitativos como descripciones detalladas de situaciones, eventos, personas, interacciones, conductas observadas y sus manifestaciones.

- Así, el investigador cualitativo utiliza técnicas para recolectar datos, como la observación no estructurada, entrevistas abiertas, revisión de documentos, discusión

en grupo, evaluación de experiencias personales, registro de historias de vida, e interacción e introspección con grupos o comunidades.

- El proceso de indagación es más flexible y se mueve entre las respuestas y el desarrollo de la teoría.
- La aproximación cualitativa evalúa el desarrollo natural de los sucesos, es decir, no hay manipulación ni estimulación de la realidad (Corbetta, 2003).
- La investigación cualitativa se fundamenta en una perspectiva interpretativa centrada en el entendimiento del significado de las acciones de seres vivos, sobre todo de los humanos y sus instituciones (busca interpretar lo que va captando activamente).
- Postula que la “realidad” se define a través de las interpretaciones de los participantes en la investigación respecto de sus propias realidades. De este modo, convergen varias “realidades”, por lo menos la de los participantes, la del investigador y la que se produce en la interacción de todos los actores. Además, son realidades que van modificándose conforme transcurre el estudio y son las fuentes de datos.
- Las indagaciones cualitativas no pretenden generalizar de manera probabilística los resultados a poblaciones más amplias ni obtener necesariamente muestras representativas; incluso, regularmente no pretenden que sus estudios lleguen a repetirse.
- El enfoque cualitativo puede concebirse como un conjunto de prácticas interpretativas que hacen al mundo “visible”, lo transforman y convierten en una serie de representaciones en forma de observaciones, anotaciones, grabaciones y documentos. Es naturalista (porque estudia los fenómenos y

seres vivos en sus contextos o ambientes naturales y en su cotidianidad) e interpretativo (pues intenta encontrar sentido a los fenómenos en función de los significados que las personas les otorguen).(Hernández, Fernández & Baptista, 1988, pp.7-9).

#### **2.4. Identificación de las fuentes**

Las fuentes de información de la investigación estarán enmarcadas dentro de fuentes primarias, recurriendo a documentación de archivos, libros, planos producidos e identificados en el municipio de la ciudad de El Alto.

- El municipio de El alto cuenta con una mapoteca digital y planimétrica de todas las áreas comprendidas en los diferentes distritos municipales de la ciudad.
- El Alto Plan de Ordenamiento Urbano y territorial. Tomo I.II. Oficialía Mayor de Desarrollo Urbano y medio ambiente. Dirección de ordenamiento territorial, catastro y administración Urbana.
- PTDI. Plan Territorial de Desarrollo Integral. Gobierno Municipal de El Alto 2016-2020.

## CAPÍTULO III: MARCO METODOLÓGICO

### 3.1. TIPO DE INVESTIGACIÓN

Entre los tipos de investigación tenemos el siguiente:

Los tipos de investigación descriptivos tienen como objetivo indagar la incidencia de las modalidades o niveles de una o más variables en una población. El procedimiento consiste en ubicar en una o diversas variables a un grupo de personas u otros seres vivos, objetos, situaciones, contextos, fenómenos, comunidades, etc., y proporcionar su descripción. Son, por tanto, estudios puramente descriptivos y cuando establecen hipótesis, éstas son también descriptivas (de pronóstico de una cifra o valores). (Hernández, Fernández y Baptista, 2003, p. 155)

Teniendo como paradigma la naturalista, como alcance el Exploratorio y el diseño no experimental-transeccional, el enfoque adoptado para el presente proyecto de investigación es CUALITATIVO de modo que la realidad del fenómeno social es la mente; la realidad es construida por los individuos que dan el significado social. Para lo cual se utilizará el lenguaje natural para entender el contexto.

### 3.2. Diseño de la investigación

Dado que el objetivo del estudio será analizar la importancia del conocimiento se recurrirá a un diseño no experimental que se aplicará de manera transversal.

De acuerdo con Hernández, Fernández y Baptista la investigación no experimental “es la que se realiza sin la manipular deliberadamente las variables; lo que se hace en este tipo de investigación es observar fenómenos tal y como se dan en un contexto natural, para después analizarlos” (2003, p.270). Estos mismos autores señalan que los diseños de investigación transversales “recolectan datos en un solo momento, en un tiempo único. Su propósito es describir variables y analizar su incidencia e interrelación en un momento dado” (Hernández, 2000)

El diseño que se adopta para la presente investigación es **no experimental**. Con este diseño, el propósito es conocer, una realidad o situación, un evento poco conocido, con variables contextualizados. Además, en este tipo de investigaciones, las variables no son objetos de manipulación, sino son guías de descripción y de estudio.

- **Variables de investigación**

Se define variable como:

Soria p.175 dice ... todos aquellos aspectos que se pueden medir, controlar o estudiar en una investigación, es decir que son susceptibles de cambio y variación; dichos aspectos son las características, atributos, rasgos, cualidades o propiedades que se dan a los individuos, grupos u objetos de la investigación. (Soria, 2013)

### **3.3. Población y muestra**

La población es el conjunto de individuos, de grupos, de instituciones que tienen ciertas características que les hacen sujetos de la investigación. Las poblaciones constituyen las conductas de los sujetos o los grupos, las características de los objetos o fenómenos que se estudian. (Soria, 2013)

La muestra es, en esencia, un subgrupo de la población. Digamos que es un subconjunto de elementos que pertenecen a ese conjunto definido en sus características al que llamamos población. Esto se representa en la figura 8.3. Con frecuencia leemos y escuchamos hablar de muestra representativa, muestra al azar, muestra aleatoria, como si con los simples términos se pudiera dar más seriedad a los resultados. En realidad, pocas veces es posible medir a toda la población, por lo que obtenemos o seleccionamos una muestra y, desde luego, se pretende que este subconjunto sea un reflejo fiel del conjunto de la población. (Hernández, 2000)

En las muestras la elección de los elementos no depende de la probabilidad, sino de causas relacionadas con las características de la investigación o los propósitos del investigador (Johnson, 2014, Hernández-Sampieri et al).

Aquí el procedimiento no es mecánico ni se basa en fórmulas de probabilidad, sino que depende del proceso de toma de decisiones de un investigador o de un grupo de investigadores y, desde luego, las muestras seleccionadas obedecen a otros criterios de investigación. (Hernández, Fernández y Baptista, 2003, p.209).

La población sujeta de análisis son los vecinos de los distritos 2 y 3. En el distrito 3 se encuentra la zona de caluyo que representa la mayor cantidad de vecinos que habitan, también es el sitio donde se efectúa la feria de los jueves y domingo, representado la mayor cantidad de población fluctuante que circulan por esta área, por lo tanto, es la población sujeta de análisis de la presente investigación.

### 3.4. Ambiente de la investigación

Ambiente de investigación son: "...espacios naturales, lugares de vida, las infraestructuras físicas, y otros ambientes donde se realiza realizara una investigación" (Soria, 2013, p. 190).

Entonces como nuestro objetivo es analizar la problemática urbana y el ordenamiento territorial del cruce a villa Adela de la ciudad de El alto, se tomará toda el área de influencia del cruce en los distritos 2 y 3 de la ciudad, donde abarcará las zonas involucradas en los mencionados distritos y su radio de influencia.

### 3.5. Técnicas e instrumentos

Técnica es definida como:

Soria p.190 dice... la técnica hace referencia a los procedimientos o formas de realizar las distintas actividades, uso de instrumentos, maquinas. Y desde la perspectiva metodológica, la técnica se entiende como el conjunto de reglas y procedimientos que le permiten al investigador establecer la relación con el objeto o sujeto de la investigación. La técnica se constituye en el medio para recoger datos, los que luego se procesaran y analizan para alcanzar los objetivos fijados en la investigación. (Soria, 2013)

Se entiende por técnicas de investigación, Según Roberto Ágreda (2007) como reglas y procedimientos que le permiten al investigador establecer la relación con el objeto de investigación. Los métodos para el presente perfil de tesis son las siguientes:

\* **Revisión de la literatura:** Esta técnica consiste en la revisión bibliográfica relacionada con el problema de la investigación, tomando como fin el resumen conceptual y teórico de las investigaciones anteriores. La aplicación de la técnica será selectiva, ya que en el mundo día a día se publican miles de revistas, artículos, periódicos, libros, etc. Para lo cual será importante considerar fuentes primarias y secundarias. Como Los PDI del municipio y los informes del GAMEA.

**\*Entrevista estructurada:** Es una técnica donde existen preguntas formuladas en orden vertical, en los términos academicistas. Existirá un orden de formular preguntas por el investigador y las respuestas del entrevistado. La relación entre investigador y entrevistado será fenomenológica. Se efectuará una encuesta con preguntas abiertas dirigidas a vecinos y peatones de la zona. (ver anexos)

**\*Observación:** Ésta es una técnica de investigación cualitativa. Su función será describir y comprender el urbanismo, hechos arquitectónicos, procesos y objetos. Se logrará detectar a simple vista, el comportamiento individual y grupal del objeto de estudio en construcciones como plazas, espacios de expresión cultural, actos ceremoniales y míticos en espacios públicos abiertos y cerrados. Se efectuará un recorrido visual para ver la problemática en los distritos 2 y 3, para posteriormente sacar conclusiones.

**\*Triangulación:** A partir de las convergencias de evidencia y análisis sobre un aspecto o situación, se logrará comparar la información para saber si es correcta o no los datos cualitativos. La triangulación de la información será entre el documento bibliográfico, análisis de la zona y hechos arquitectónicos comerciales, para llegar a una conclusión integral.

#### **\* Instrumentos**

Un instrumento de recolección de datos es en principio:

...en el medio concreto y real para recoger la información con la técnica adoptada. Los instrumentos están formados por una hoja(s) de preguntas específicas, grabadoras, una cámara fotográfica, un cuaderno de apuntes o las hojas de medición o de control de variables.

Los instrumentos se elaboran conforme la técnica adoptada. Para cada técnica se elabora un tipo específico de instrumento. (Soria, 2013)

El instrumento para la recolección de datos será en el caso de la investigación de campo será fichas de registro de una entrevista (cedula de entrevista), con preguntas abiertas con el cual el entrevistado podrá ampliar toda la información que se busca comprender. (ver anexo1)

Asimismo, tenemos en la recolección de datos de campo la observación mediante las fichas de registro de una observación (guía de observación), un listado de elementos importantes que van a ser observados de acuerdo a los tópicos que se va a examinar.

Los instrumentos de investigación son mecanismos que utiliza el investigador para recolectar registrar la información. Los instrumentos previstos para el presente perfil de tesis son las siguientes:

**Ficha bibliográfica:** Es el instrumento que se usará para obtener datos bibliográficos de libro, revista, periódicos, artículos, textos, módulos, folletos, etc., todo relacionado al tema de investigación. En el cual consignará datos del autor, título, edición, editorial, país, páginas, etc.

**Ficha de entrevista y encuesta:** Es el instrumento que servirá para almacenar la información cualitativa de las entrevistas que se haga durante el proceso investigativo de campo. En el cual consignará, datos del entrevistado, tema de entrevista, lugar, fecha. (ver anexos)

**Instrumentos audio-digitales:** Son instrumentos audio-digitales que servirán para la recolección de la información cualitativa de trabajo de campo, como ser: Cámara Filmadora, Cámara fotográfica y grabadora para la encuesta.

### 3.6. Métodos de la investigación

Según Carlos Méndez (2001), se entiende por métodos de investigación como el procedimiento riguroso, formulado de una manera lógica, que el investigador debe seguir en la adquisición del conocimiento. En ese sentido, el método que a continuación se plantea es de tipo práctico y racional:

- **Método descriptivo-explicativo:** Para Laura (1996) es el método que efectúa los estudios de sondeo, hecho o situación que querrá estudiar, aclarar conceptos, fijar bibliografía de consulta. Con el uso de este método se logrará familiarizar entre el fenómeno de estudio y el investigador según los objetivos formulados.

Este método aplicado a la investigación, describirá y analizará los dos grandes problemas, el tráfico vehicular y el comercio informal y formal.

### 3.7. Procedimiento de la investigación

El procedimiento de la investigación es definido como:

... la planificación en detalle de la forma en que se recolectaran los datos en el proceso de aplicación de los instrumentos, con el fin de dar respuesta al problema planteado o argumentar la verificación de la hipótesis.

El procedimiento es definido como la descripción del proceso que se seguirá en la recolección de datos y en las otras etapas de la ejecución del estudio, cuyo fin es prevenir, detectar y corregir oportunamente inconvenientes en su desarrollo. (Soria, 2013, p. 206)

El proceso de investigación estará enmarcado en las siguientes fases:

Fase 1.- El contacto, se refiere al logro de la autorización de los responsables de la institución donde se realizará la investigación. Etapa de la recopilación de la información en Textos y Libros sobre la ciudad de El alto.

Fase 2.- El área de estudio, indica la descripción del área o contexto donde se efectuará el estudio. (lugar, ubicación, tamaño, la institución). El proyecto de investigación está ubicado en el cruce a Villa Adela, entre los distritos 1 y 2

Fase 3.- El proceso, incluye la prueba de los instrumentos, el orden de aplicación, los métodos y técnicas para medir las variables, los equipos necesarios, el modo, las condiciones y los pasos de ejecución.

Fase 4.- La capacitación, se refiere al entrenamiento del personal de apoyo para el buen cumplimiento de sus responsabilidades en la aplicación de los instrumentos (se trabajará con dos auxiliares de investigación).

Fase 5.- La coordinación y supervisión, se refiere al cumplimiento del plan de recolección de datos y garantizar la validez y fiabilidad del estudio y evitar los retrasos y obstáculos. En el cruce a villa Adela de la ciudad de El Alto.

Fase 6.- El tiempo, se refiere al cronograma de actividades a realizarse, los recursos tienen que ver con aquellos disponibles (presupuesto) y facilidades para efectuar el estudio. Trabajo "in situ" Cruce a Villa Adela

Fase 7.- Recolección de la información referente al comercio formal, comercio informal; tráfico vehicular en la Avenida Ladislao Cabrera y la Avenida Bolivia, puente cruce; establecimiento y relevamiento de la feria del barrio Caluyo.

Antes de proceder con el proceso de trabajo de campo, se realizará (en trabajo de gabinete) el mapeo de lugares y/o espacios geográficos de reunión, recorrido, observacional y recolección de la información. Para esto será importante la coordinación con las autoridades locales y políticas del municipio.

Fase 8.- Realización de las encuestas a dirigentes vecinales y zonales; entrevistas a los usuarios de la zona; Cuantificación y cualificación del área de estudio.

La selección de informantes corresponde a la identificación de personas especializadas para la recolección de datos cualitativos, de modo que ellos serán las personas encargadas de acompañar el proceso, como de proveer la información. Para esto será importante la coordinación con las autoridades locales y políticas del municipio

Fase 9.- Realización del trabajo de gabinete de toda la información recolectada en la zona de intervención, como fotografías planas, apuntes observados y otros.

Fase 10.- Elaboración del primer borrador del trabajo de campo y gabinete, para su posterior elaboración del informe final.

## CAPÍTULO IV: RESULTADOS

### 4.1. Ubicación geográfica – Extensión – Límites

La investigación sobre la temática “Movilidad Urbana y ordenamiento Territorial en el cruce a villa Adela de la ciudad de El Alto” está ubicada dentro del municipio de la ciudad de El Alto, el área de investigación es el cruce a villa Adela, que corresponde a los distritos 2 y 3, considerando que la ciudad de El Alto tiene 14 distritos, el área de investigación es de aproximadamente 2 km. cuadrados, que es solo una parte de los mencionados distritos, los límites del área intervenida corresponde a área de influencia que tiene este nudo que cuenta con dos tipos de vías.

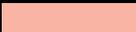
Una vía troncal que es de primer orden corresponde a la Av. Ladislao Cabrera, vía que comunica la ceja con la población de Viacha, la otra vía transversal que cruza la avenida Ladislao Cabrera, es la Av. Bolivia, vía de segundo orden que comunica el sector norte con el sur de la ciudad de El Alto; se complementa este nudo vial con un puente vehicular que pasa sobre ambas avenidas, puente de pavimento rígido. Construido durante la gestión del alcalde Patana (2010-2015).

Cuadro 7 - DISTRITACIÓN MUNICIPAL Y EXTENSIÓN TERRITORIAL Fuente: GAMEA

CARÁCTER DEL DISTRITO	DISTRITO	EXTENSIÓN TERRITORIAL EN Km2.	MODIFICACION Y CREACIONES DE DISTRITOS MUNICIPALES																		
URBANO	Dist. 14	16,96																			
RURAL	Dist. 13	180,91																			
URBANO	Dist. 12	8,3																			
RURAL	Dist. 11	9,83																			
	Dist. 10	38,34																			
URBANO	Dist. 9	13,26																			
	Dist. 8	41,01																			
	Dist. 7	29,86																			
	Dist. 6	15,38																			
	Dist. 5	15,76																			
	Dist. 4	18,47																			
	Dist. 3	17,74																			
	Dist. 2	11,98																			
	Dist. 1	10,23																			
				O.M. 007/96 del 5 de marzo Se crean los distritos Urb. 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8 y 9	O.M. 035/2001 del 3 de mayo Definición del radio Urbano	O.M. 065/2002 del 29 de mayo, establece como distritos Urbanos 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8 y 9	O.M. 123/03, modifica los límites entre los distritos 5, 6, 7, 8, 9 y 10	O.M. 150/2005 del 11 de octubre Crea el Distrito Agropecuario y Turístico	O.M. 147/2007 del 6 de noviembre Crea el Distrito 11 como Sector Productivo y Agroindustrial	O.M. 074/2008 del 3 de abril Crea el Distrito Municipal No. 12 O.M. 174/2008 del 31 de julio Crea el Distrito Agro-Ecológico	O.M. 065/2010 del 3 de mayo, Crea el Distrito 14 como Seguridad Alimentación y Salud	O.M. 128/2010 del 26 de agosto, Aprueba el Distrito 13	O.M. 163/2012 del 3 de julio Modificación de límites entre los distritos 7 y 9,	O.M. 194/2013 del 16 de agosto Modificación de límites entre los distritos 7 y 13							
	<b>TOTAL</b>		428,03	<b>1996</b>	<b>2001</b>	<b>2002</b>	<b>2003</b>	<b>2005</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>	<b>2010</b>	<b>2010</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>							
				5 AÑOS	1 AÑO	1 AÑO	1 AÑO	4 AÑOS	2 AÑOS	3 MESES	2 AÑOS	2 AÑOS	1 AÑO								

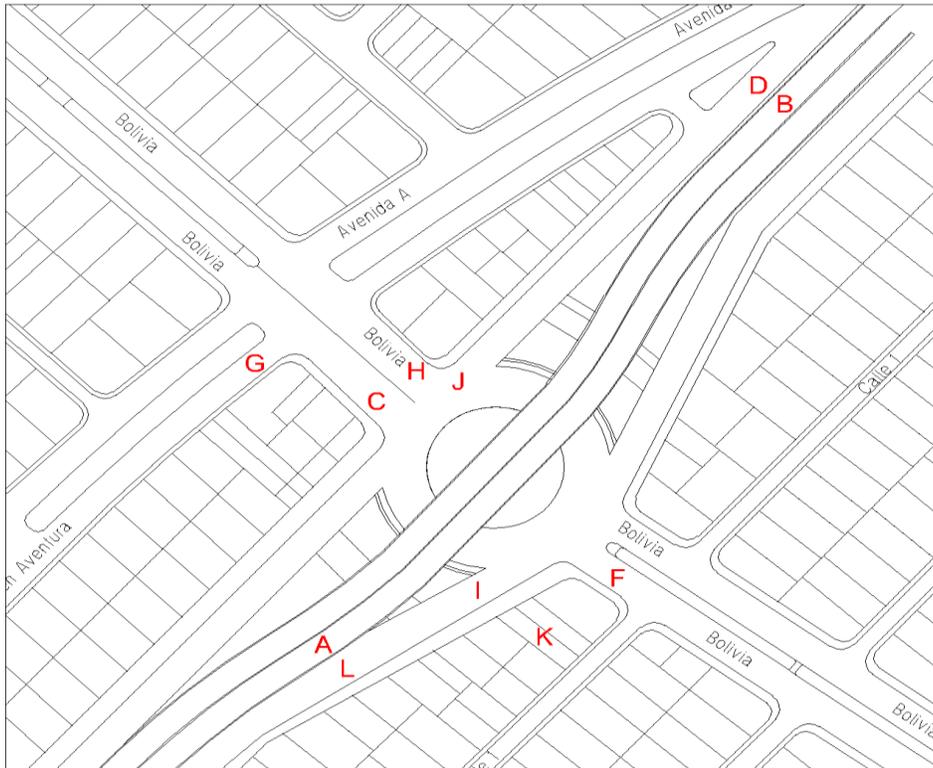
Plano 1: cruce a villa Adela con zonas de análisis



ZONA	
	Villa Caluyo
	Villa Juliana
	Bolívar Municipal
	Villa Bolívar Formo
	Cruce Villa Adela
	Eduardo Avaroa
	Villa Pacajes
	Villa Primavera

Fuente: Elaboración propia grupo investigación

## Plano 2: Cruce a Villa Adela con los puntos de análisis



Fuente: Elaboración propia grupo investigación.

### 4.2. Contexto histórico, social y económico

Referente a la temática de tráfico y vialidad asociada con el comercio, en el cruce a Villa Adela de la ciudad de El Alto, no se han realizado investigaciones en el área que actualmente estamos investigando por parte del Instituto de Investigaciones de la Carrera de arquitectura de UPEA. Sobre la temática planteada en 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.

Comenzando con las investigaciones realizadas en la ciudad de El Alto por nuestro grupo de investigadores, 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. 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. Por lo tanto, 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 técnico. (Marín, 2010)

En una de las investigaciones efectuadas en el municipio de El Alto, 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 Alto. Este trabajo dirigido denota algunos de las dificultades que se pasa en las evaluaciones de los resultados de PDMs de anteriores gestiones. (Limachi, 2008)

Siendo estos los estudios realizados por parte de investigadores, con referencia a la ciudad de El Alto, y particularmente el cruce a Villa Adela, se propone una nueva investigación que toma como foco de estudio este municipio y como temática central la cuestión del comercio, transporte, tráfico y vialidad.

Hablando de 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.

Como 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. Demostrándose 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 de este Municipio. (USAID, 2004)

Por lo 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.

Se basó la evaluación 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, una ciudad ausente de los organismos oficiales, que 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 Alto.

En el caso de la investigación de USAID, se 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.

Mencionando 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 en esta se presenta dos visiones de la ciudad de El Alto, Por un parte, 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. Por consiguiente, 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 nueva urbe. (USAID, 2004)

#### **4.2.1. Constitución Política del Estado**

Para esta 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.

En el 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. Referente a la tercera parte de la constitución, donde la 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 referente a la investigación. (CPE, 2004)

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, como se detallan a continuación: (CPE, 2004)

- Planificar y promover el desarrollo humano en su jurisdicción.
- Planificar, diseñar, construir, conservar y administrar caminos vecinales en coordinación con los pueblos indígena originarios campesinos cuando corresponda.

#### **4.2.2. Desarrollo urbano y asentamientos humanos urbanos.**

Las competencias diversas 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 que estamos realizando.

Por lo tanto, 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 involucrados.

#### **4.2.3. Atribuciones de la municipalidad.**

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 diferentes áreas.

En el artículo 2028 de 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”. (Gobierno, 1990)

#### **4.2.4. Ley General de Transporte “165”**

Referente 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 Integral que se regirá en todo el país, con el propósito de mejorar y regular el servicio de transporte público. (Gobierno, 2011)

Por lo tanto, 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 tuición 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.

Consideramos muy importante desarrollar los principios por los cuales se rige esta ley y los involucrados, 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 público en general.

#### **4.2.5. Plan de Desarrollo Municipal El Alto 2007-2011 “SUMA QAMAÑA”**

En lo referente al 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; quien 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. (GAMEA, Suma Qamaña, 2011)

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.

Manifestándose este radial en las vías que forman una especie de anillos alrededor del casco urbano de la ciudad de El Alto “la Ceja”, como las avenidas Bolivia, Litoral y Periférica, e interconectadas por otras radiales como ser la carretera a Viacha (que es nuestro punto de investigación), 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, caluyo en **cruce a villa Adela** y sus alrededores entre las más sobresalientes.

En otras áreas de la ciudad la mancha urbana presenta algunos trazos variados que en su esencia mantiene la forma de redes entrelazadas lo que hace aún más compleja el tránsito de transportistas y pasajeros por toda la ciudad, que al final todos llegan a congestionar la Ceja y las calles aledañas a este lugar.

El Alto está estructurado 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 y con mayor tráfico, que conforman la estructura vial de esta ciudad se clasifican, en vías de primer orden, como es la avenida Ladislao Cabrera, carretera a Viacha, de segundo y tercer orden.

#### **4.2.6. Áreas y puntos de Congestionamiento Vehicular y comercial**

Para entender mejor acerca del congestionamiento vehicular existente en la ciudad de El Alto es muy importante saber cuáles son las causas del mismo.

Entre 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 antiguo director de la misma “Néstor Serón” 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.

Considerando 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.

Uno de 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.

Consideramos importante 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.

En base a la 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 continuo.

Referente al 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.

Considerando otro de los factores que el Plan de Desarrollo Municipal identifica y está relacionados a la investigación actual, con respecto al tráfico, transporte y el comercio, se muestra como principales causas del crecimiento poblacional, la actividad económica

intensa generada por lo gremiales y comerciantes quienes están asentadas en las principales calles y avenidas, Incremento del parque automotor en apoyo al movimiento económico, donde más del 80% se dedica al comercio en la ciudad de El Alto, creando los siguientes factores:

- 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

#### **4.2.7. Proyecto “El Alto cambia mi ciudad se ordena”.**

El mencionado 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.

A inicios 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 y rutas respectivas, llegando a un avance del 70% del proyecto.

Los responsables de 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.

En lo referente a 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, este trabajo dejo de realizarse a finales de julio del 2015, debemos 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 controladores y el desbloqueo de semáforos. (PTDI, 2007-2011)

#### 4.8. Tráfico vehicular

La situación global de congestión ha empeorado en los últimos años principalmente por el masivo aumento poblacional y la actividad económica en las grandes ciudades como El Alto.

En Latinoamérica, se suman las rápidas tasas de urbanización, el alto nivel de asentamientos informales, la topografía, la pandemia que estamos atravesando y las consecuencias en la economía financiera.

¿Por qué El Alto tiene grandes problemas en el tráfico vehicular? es la pregunta que nos hacemos, y buscamos soluciones a corto, mediano y largo plazo. Este problema ocurre en las ciudades que crecen rápidamente con severas limitaciones económicas y sin una larga historia de inversión en transporte público.

Sin embargo, los expertos tienen una visión bastante optimista. Aunque hay una congestión severa en Bogotá, su sistema de buses de tránsito rápido se ha convertido en un modelo para mejorar el transporte, que siguió el modelo desarrollado en Curitiba, Brasil.

En el caso de la ciudad de El Alto se crea el denominado “Huayna bus” una red integrada de transporte, con una ruta establecida y con puntos de paradas, basada en la experiencia de otras ciudades como La Paz con el “Puma Katari” con sistema de paradas y un circuito establecido, y de otras ciudades como el “Metropolitano” de Lima, que es un sistema articulado de buses con paradas establecidas y carriles especiales para circulación, también podemos mencionar el sistema de buses denominado “Transmilenio” de Bogotá, basado en el sistema de transporte de Curitiba, Brasil, que fue el primer sistema integrado, creado en Latinoamérica en la década de 1980. (Velásques, 2015)

En este contexto, a pesar de que en el *ranking* de congestión global hay cuatro ciudades latinoamericanas en el "top 10", donde Reed (2018) destaca que la región ha implementado políticas innovadoras para hacer frente al desafío de la movilidad urbana, como en el caso de Curitiba, Medellín y Bogotá.

El tráfico es un caos, particularmente en la ceja de El Alto, que es el sitio más congestionado de la ciudad, y las proyecciones indican que la situación se agravará en los próximos años. El tráfico es un caos y en las últimas dos décadas se ha hecho muy poco, es lo que pregonan los urbanistas en tráfico urbano. Se ha tratado de resolver el problema con el sistema de buses *Huayna bus*, pero nunca se construyeron obras fundamentales como el

nudo sobre la Avenida Ladislao Cabrera y una cantidad determinada de buses que iban a complementar el sistema.

Actualmente ya no circulan los 67 buses planificados para toda la ciudad de El Alto, solo quedaron 13 buses que cambiaron de sistema, solo para transporte de médicos y para atender la pandemia del covid 19.

Aquí se ha medido primero si el inversionista va a obtener la utilidad que requiere; cuántos pisos necesita su edificio, a cuánto de venderá el metro cuadrado y a partir de eso se ha diseñado la ciudad.

Desde su perspectiva, La ciudad de El Alto, hace un urbanismo desde los años 90 porque la densidad poblacional está aumentando hacia todos los 14 distritos y se continúan aprobando proyectos de edificaciones de vivienda en altura en barrios que no traen beneficios económicos para la población. A pesar de los problemas históricos, se debería poner en circulación nuevamente el Huayna bus con mayor cantidad de buses y se espera que la licitación del proyecto se haga pública en los próximos años.

Nosotros como grupo de investigación reconocemos que El cruce a Viacha tiene graves problemas de circulación, pero nos llama la atención que ocupe un lugar en la lista, sobre otros sitios de El Alto, con mayor congestión vehicular, como es el caso de la Ceja, Río seco, Ex tranca, cruce a villa Adela.

Un factor que puede influir es el estudio efectuado, solamente registra el flujo de los automovilistas, pero no incluye en su análisis el sistema de transporte público en general y el comercio formal e informal, establecido en sitios estratégicos en avenidas y calles, de las diferentes zonas de la ciudad de El Alto y particularmente el cruce a villa a Viacha.

A modo de comparación, hay ciudades con buenos sistemas de transporte público como es el caso de los Puma Katari en la ciudad de La Paz, pero el cruce a Viacha aparece en la lista con altos niveles de congestión.

El estudio efectuado por nuestro equipo de investigación, en el cruce a Viacha está focalizado en todo tipo de transporte público como minibuses, micros y taxis, incluye un análisis del transporte público. Según los estudios que hemos realizado, el costo económico

de la congestión vehicular, considerando el tiempo perdido en el tráfico, especialmente en las “horas pico” en la mañana, a medio día y en la tarde, donde el problema va incrementándose gradualmente.

¿Cómo podemos resolver el problema? La construcción de autopistas no soluciona el problema. La solución es llevar a cabo los planes para el cruce a Viacha y la otra red de nudos para sectores como río seco, puente río seco, extranca camino a Copacabana, problemas que la ciudad de El alto tiene hace muchísimo tiempo. Entre ellos, construir la primera red de buses articulados y enlazados con el teleférico. Hacer más vías troncales (corredores con carriles exclusivos para buses) para que la mayor parte de la población viaje de manera más eficiente y facilitar el acceso vehicular para que sea más seguro, porque sea impopular, cobrar infracciones a la ley de tránsito, la congestión, cobrar a los que contaminan, el uso de espacio público para estacionamientos. Esto han hecho de las ciudades más exitosas, en gestión de movilidad, la única forma de ordenar el tráfico, es sancionando a los infractores.

Los transportistas que circulan por la zona de análisis en general no respetan el reglamento de tránsito, hacen caso omiso, hacen las paradas en cualquier lugar, los peatones tampoco cumplen las paradas establecidas, en el caso del cruce a Viacha, no hay paradas establecidas ni señalización, es un completo caos vehicular.

Análisis y propuesta que está señalizado por puntos, desde el punto A-B-C-D-E-F-G-H-J-K, la feria de la zona Caluyo, el área de venta de flores y el pasaje de venta de comida y otros.

#### **4.9. Sectores con alto tráfico vehicular en el cruce a Viacha.**

##### **Punto A.**

Puente sobre nivel, construido en el año 2010, por este puente circulan 652 vehículos por hora, conteo realizado el jueves 29 de julio del 2021, desglosándose en la circulación de Tilata a la Ceja. En sentido contrario circulan 559 vehículos de diferentes categorías descritas más adelante. El conteo fue realizado por el periodo de 1 hora, para determinar los flujos vehiculares, en horas de alto tráfico, considerando el jueves como día de feria en

la zona, con alto peatonal y vehicular. El puente tiene un ancho total de 17.60 metros, tiene bermas de protección de 0.40 metros, los carriles de circulación son de 8.20 metros en cada sentido, dividido en 3 carriles de ida y 3 carriles de vuelta, está restringido el paso de peatones, porque no existe espacio de circulación peatonal.

Este puente al tener 3 carriles en ambos sentidos puede incrementar el flujo vehicular, de acuerdo a normas internacionales la cantidad máxima de circulación por un carril en un puente es de 10 vehículos por minuto, el promedio para el puente de villa Adela es de 3 vehículos por minuto, por lo tanto, se puede incrementar el flujo vehicular.

Cuadro 8: Cuantificación de vehículos

Tipo de vehículo	Unidad
Camiones	97
Volquetas	15
Taxis	104
Minibuses	185
Motocicletas	46
Buses	10
Vehículo particular	190
Vehículo policial y ambulancias	2
Otros	3
<b>TOTAL</b>	<b>652</b>

Fuente: elaboración propia

Lámina 1: COMERCIO INFORMAL - AMBULANTES



LEYENDA	
	Mayor afluencia
	Media afluencia
	Menor afluencia
	Circulación de comerciantes ambulantes

Ubicación: El Alto – Av. Bolivia

Descripción: En el punto A se puede ver una gran afluencia de comerciantes ambulantes entre ellos se puede observar (carritos en venta de fruta, barbijos, ropa, etc). Esto llega a formar parte del tráfico vehicular ya que estos puestos de venta están ubicados en la avenida. Las flechas también nos muestran las áreas por donde circulan estos comerciantes.

Fuente: Elaboración propia fotos y planos grupo de investigación.

**Punto L**

La cantidad de vehículos que circulan por el puente en dirección Tilata a la Ceja es de 458 vehículos, calculados en un tiempo de 1 hora, en horas de alto tráfico, los días jueves.

La cantidad de vehículos que circulan por la avenida paralela al puente en el mismo sentido que el anterior, es de 221 vehículos calculados en 1 hora pico. El principal problema de los

vehículos que circulan por la vía paralela al puente, son los 221 vehículos que hacen su parada en plena vía de la avenida Ladislao Cabrera esquina avenida Bolivia, son los minibuses que recogen y vacían pasajeros, en esta área, obstaculizando la libre circulación, produciendo trancaderas, incrementado el ruido de bocinas y voceadores, obstaculizan los tres carriles de circulación.

Cuadro 9: Cuantificación tráfico vehicular.

Tipo de vehículo	Unidad
Camiones	97
Taxis	81
Minibuses	128
Motocicletas	36
Vehículo particular	130
Otros	3
<b>TOTAL</b>	<b>458</b>

Fuente: elaboración propia

Cuadro 10: Cuantificación tráfico vehicular.

Tipo de vehículo	Unidad
Taxis	27
Minibuses	97
Motocicletas	11
Vehículo particular	90
<b>TOTAL</b>	<b>221</b>

Fuente: Elaboración propia

De acuerdo al reglamento de tránsito de vehículos motorizados aprobado el 6 de junio de 1978, aún vigente, no existe la categoría de minibuses, tampoco de buses de 32 pasajeros, solo hay la categoría de omnibuses de 21 pasajeros. El reglamento debe ser actualizado. Referente a la señal en vías públicas, de acuerdo al artículo 131 de código de tránsito, debería existir señalización, no existe señalización en toda el área de vías y calles, incluyendo el puente.

### Punto B

Puente elevado, vehículos que circulan del cruce a villa Adela a Tilata- Viacha. Este sector del puente vehicular es bastante fluido, no presenta problemas en la circulación, considerando que 559 vehículos utilizan el puente. Para el ingreso al puente no hay señalización, en las noches hay problemas de iluminación en todo el trayecto, la señalización inexistente es en ambos sentidos del puente.

Cuadro 11: Tráfico vehicular.

Tipo de vehículo	Unidad
Camionetas	103
Camiones	45
Taxis	70
Minibuses	215
Motocicletas	1
Vehículo particular	120
<b>TOTAL</b>	<b>559</b>

Fuente: Elaboración propia

### Punto C

En la avenida Bolivia de norte a sur. Este sector no es muy conflictivo porque no circulan minibuses por la avenida, solamente transitan trufis de la línea 101 "Continental" que regresan a su punto de parada. En esta área no hay señalización, tampoco puntos de parada, paso de cebras, la iluminación es deficiente en las noches.

Cuadro 12: Cuantificación tráfico vehicular

Tipo de vehículo	Unidad
Camiones	27
Volquetas	17
Taxis	45
Minibuses	115
Motocicletas	26
Buses	12
Vehículo particular	47
<b>TOTAL</b>	<b>300</b>

Fuente: Elaboración propia

Lámina 2: TRÁFICO VEHICULAR EN LA AVENIDA BOLIVIA-ESQ. BANCO PRODEM

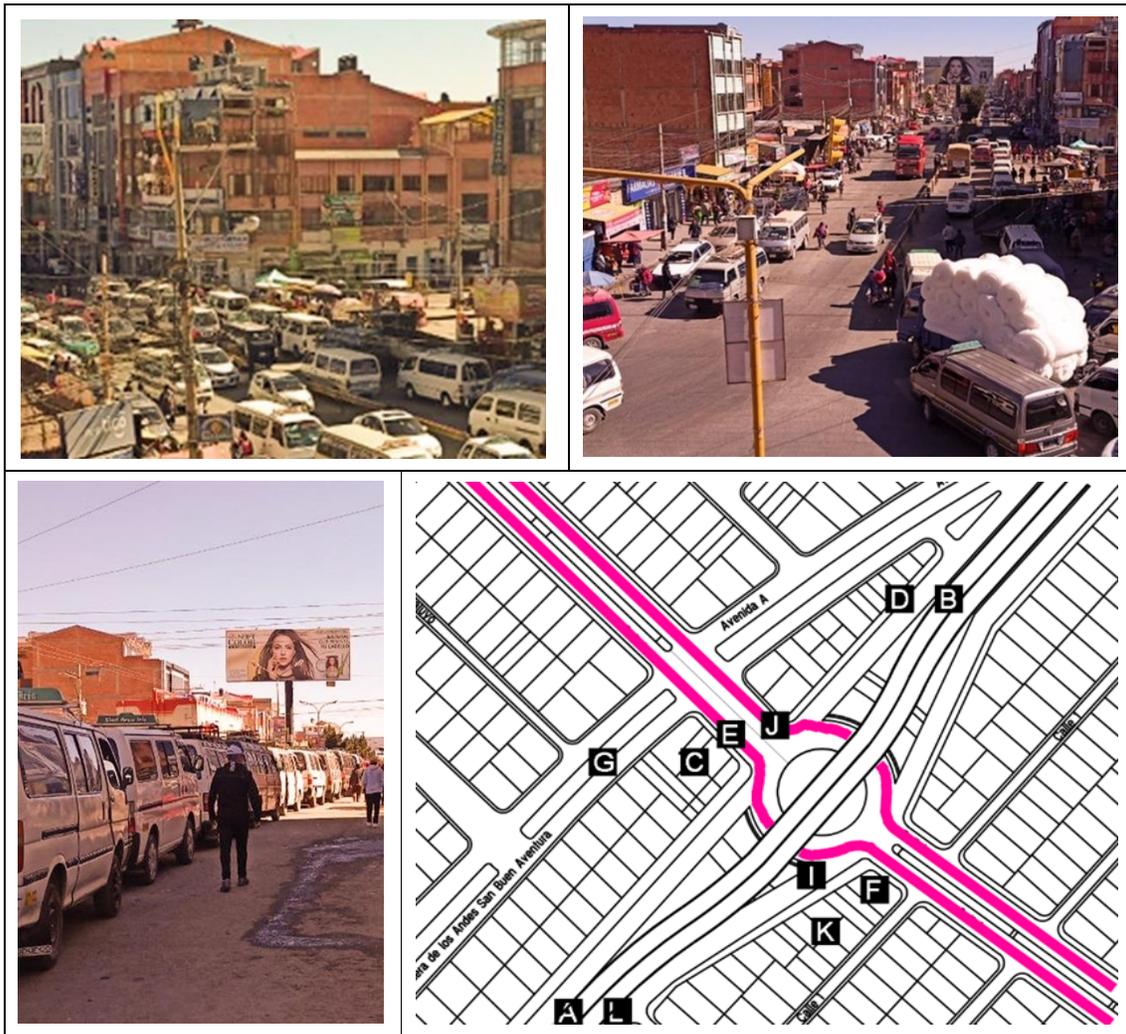


LEYENDA
AVENIDA BOLIVIA

**UBICACIÓN:** EL ALTO – AV. BOLIVIA  
**DESCRIPCIÓN:** En el punto “F” de la avenida Bolivia se observa todo lo contrario ya que no existe mucha aglomeración, excepto la parada de trufis que este situado en la esquina del banco Prodem, este tipo de servicio público genera una trancadera ya que ocupan un carril de la avenida Bolivia.

Fuente: Elaboración propia fotos y planos grupo de investigación.

Lámina 3: TRÁFICO VEHICULAR EN AV. BOLIVIA

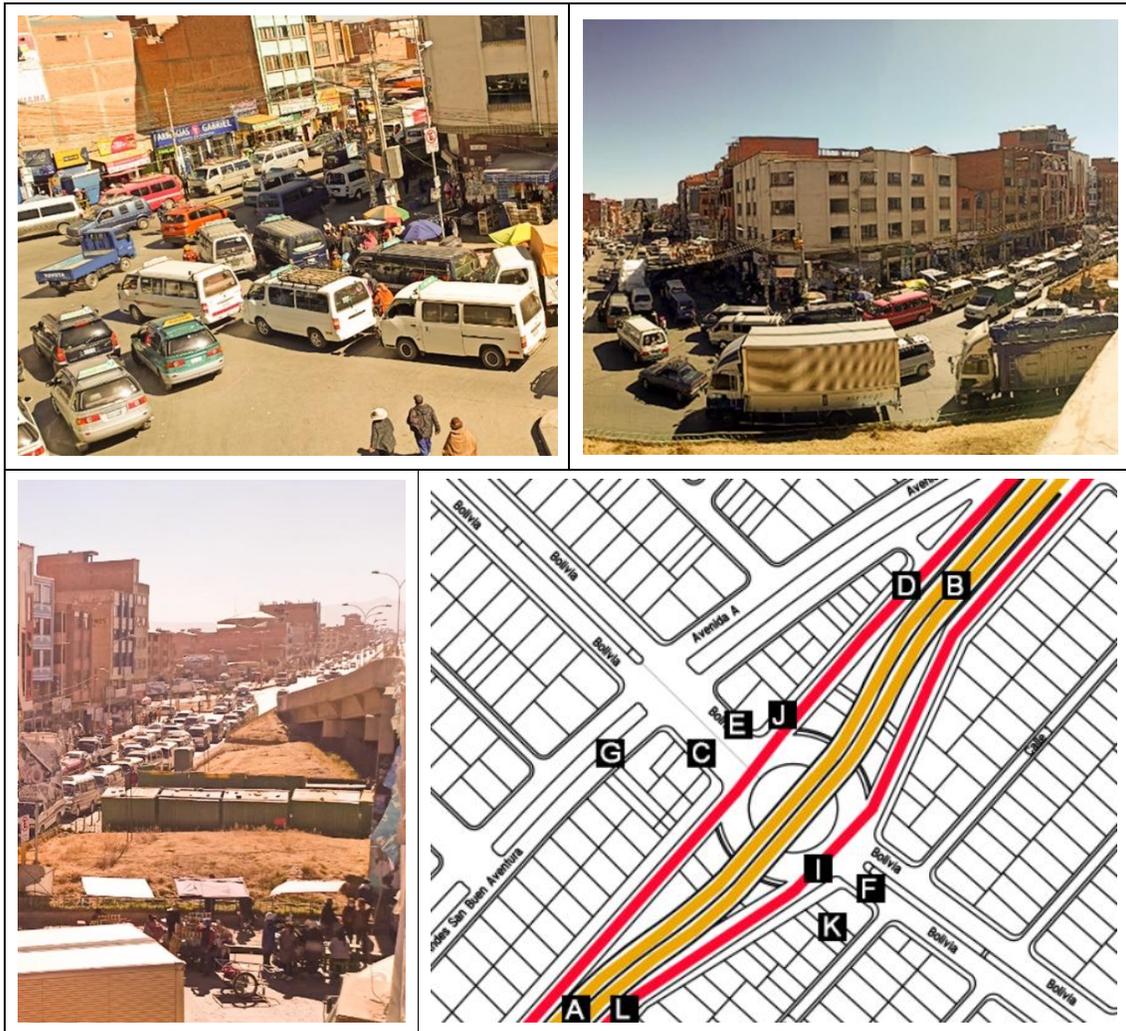


LEYENDA	
	AVENIDA BOLIVIA

**UBICACIÓN:** EL ALTO – AV. BOLIVIA  
**DESCRIPCIÓN:** En la avenida Bolivia específicamente en los puntos “E” y “J” se observa varios problemas, que ocasionan el caos vehicular ya que los asentamientos de los comerciantes en las aceras y parte de la avenida que obstruyen la normal transitabilidad de los peatones y vehículos. Otro de los problemas que se observó es la improvisación de las paradas de los minibuses que ocupan dos carriles de la avenida.

Fuente: Elaboración propia fotos y planos grupo de investigación.

Lámina 4: TRÁFICO VEHICULAR EN LA AVENIDA LADISLAO CABRERA



LEYENDA	
	AVENIDA LADISLAO CABRERA
	CARRETERA A VIACHA

<p><b>UBICACIÓN:</b> EL ALTO – AV. LADISLAO CABRERA AV. BOLIVIA</p> <p><b>DESCRIPCIÓN:</b> La avenida Ladislao Cabrera es una vía muy transitada por varios tipos de vehículos ya sea de transporte público o privado, debido a la circulación de la gran cantidad de motorizados en el sector de cruce Villa Adela, se genera trancaderas y aglomeraciones de vehículos. Como parte de una posible solución al problema del tráfico vehicular se construyó el puente en desnivel en cruce a Villa Adela, actualmente poca afluencia de vehículos transitando por puente, el problema persiste en el cruce porque el transporte público prefiere circular debajo del puente.</p>
--

Fuente: Elaboración propia fotos y planos grupo de investigación.

Lámina 5: ENTIDADES BANCARIAS



LEYENDA			
<span style="color: red;">■</span> BANCO DIACONÍA	<span style="color: cyan;">■</span> BANCO FORTALEZA	<span style="color: lightorange;">■</span> BANCO FIE	<span style="color: darkorange;">■</span> BANCO MERCANTIL SCZ.
<span style="color: magenta;">■</span> IMPUESTOS NACIONALES	<span style="color: green;">■</span> BANCO ECOFUTURO	<span style="color: orange;">■</span> BANCO SOL	
<span style="color: purple;">■</span> BANCO SEMBRAR SARTAWI	<span style="color: darkgreen;">■</span> BANCO BCP	<span style="color: brown;">■</span> BANCO ECONOMICO	
<span style="color: blue;">■</span> BANCO UNIÓN	<span style="color: lightgreen;">■</span> BANCO FASSIL	<span style="color: darkorange;">■</span> BANCO BISA	
<span style="color: lightblue;">■</span> MULTICENTRO ENTEL	<span style="color: yellow;">■</span> BANCO PRODEM	<span style="color: brown;">■</span> BANCO BNB	

**UBICACIÓN:** EL ALTO – AV. BOLIVIA - AV. LADISLAO CABRERA  
**DESCRIPCIÓN:** En el lugar existe varias entidades bancarias, la presencia de estos bancos hacen que las personas se aglomeren en ciertos horarios realizando fila.

Fuente: Elaboración propia fotos y planos grupo de investigación.

Lámina 6: COMERCIO DE LADRILLOS



LEYENDA	
<span style="display: inline-block; width: 20px; height: 10px; background-color: yellow; border: 1px solid black;"></span>	TIENDAS DE VENTA DE LADRILLOS
<span style="display: inline-block; width: 20px; height: 10px; background-color: pink; border: 1px solid black;"></span>	TIENDAS DE VENTA DE POLLOS

**UBICACIÓN:** EL ALTO – AV. ARICA  
**DESCRIPCIÓN:** Esta actividad económica prácticamente cubre toda la acera, cortando el acceso a la circulación de las personas esto es un problema que se ve en las mayorías de las ferias que no respetan las leyes municipales.

Fuente: Elaboración propia fotos y planos grupo de investigación.

Lámina 7: COMERCIO DE MATERIALES DE CONSTRUCCION



LEYENDA	
	TIENDAS DEDICADAS A LA VENTA DECERAMICA
	TIENDAS DEDICADAS A LA VENTA DE LADRILLOS
	TIENDAS DEDICADAS A LA VENTA DE PINTURAS
	TIENDAS DEDICADAS A LA VENTA DE DIFERENTES MATERIALES DE CONSTRUCCION
	TIENDAS DEDICADAS A LA VENTA DE ACERO DE CONSTRUCCION

**UBICACIÓN:** EL ALTO – AV. ARICA  
**DESCRIPCIÓN:** Esta actividad económica prácticamente cubre toda la acera, cortando el acceso a la circulación de las personas esto es un problema que se ve en las mayorías de las ferias que no respetan las leyes municipales.

Fuente: Elaboración propia fotos y planos grupo de investigación.

Lámina 8: FERIA PLANO GENERAL



LEYENDA	
<span style="color: red;">—</span>	SECTOR DE VENTA DE DISTINTOS PRODUCTOS
<span style="color: magenta;">—</span>	SECTOR DE VENTA DE MUEBLES
<span style="color: blue;">—</span>	SECTOR DE VENTA DE PUERTAS DE METAL, CERRAJERIA.
<span style="color: cyan;">—</span>	SECTOR DE VENTA DE PRODUCTOS DE PRIMERA NECESIDAD
<span style="color: lightblue;">—</span>	SECTOR DE VENTA DE ROPAS

**UBICACIÓN:** EL ALTO – ZONA VILLA CALUYO  
**DESCRIPCIÓN:** La feria de la zona son los días jueves y domingo, se puede observar que la feria no está bien ordenada ya que los sectores donde ofrecen sus productos son muy variados, en estos días el tráfico vehicular es muy caótico.

Fuente: Elaboración propia fotos y planos grupo de investigación.

Lámina 9: PARADA DE TRUFIS – INTERPROVINCIAL COROCORO



LEYENDA	
	PARADA DE TRUFIS “CONTINENTAL”
	PARADA DE TRANSPORTE INTERPROVINCIAL PACAJES-COROCORO

**UBICACIÓN:** EL ALTO – AV. ARICA

**DESCRIPCIÓN:** La parada mixta entre minibuses y buses de la provincia pacajes que están estacionados en la avenida Arica ocupan un carril, este problema hace que la movilidad de los vehículos no sea fluida, en el lugar también se observa la presencia de algunos comerciantes de venta de comidas. Por otro lado, la parada de trufis “continental” que se ubican en el punto “G” entre las avenidas Bolivia y Colorados, es un problema ya que ocupan 2 carriles de la avenida Colorados, obstruyen la normal transitabilidad.

Fuente: Elaboración propia fotos y planos grupo de investigación.

Lámina 10: PARADA DE BUSES TRANS. PACAJES



LEYENDA
PARADA DE BUSES TRANS PACAJES

UBICACIÓN: EL ALTO – AV. LADISLAO CABRERA
DESCRIPCIÓN: Esta parada está ubicado básicamente en la avenida Ladislao Cabrera los buses ocupan prácticamente toda la vía obstruyendo el paso a otros vehículos que son obligados a circular por la carretera a Viacha.

Fuente: Elaboración propia fotos y planos grupo de investigación.

Lámina 11: TRAFICO VEHICULAR EN EL PUENTE DE CRUCE VILLA ADELA

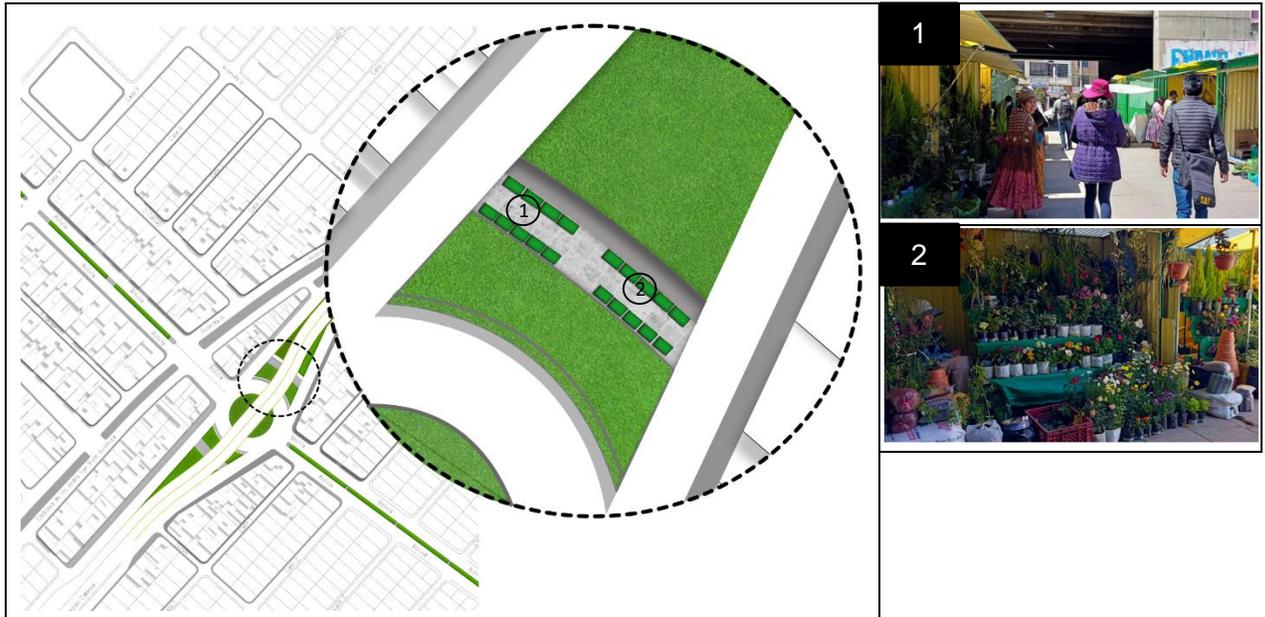


<b>LEYENDA</b>	
	<b>PUENTE CRUCE VILLA ADELA</b>

**UBICACIÓN:** EL ALTO – AV. LADISLAO CABRERA – CARRETERA A VIACHA  
**DESCRIPCIÓN:** El puente de desnivel del cruce Villa Adela se encuentra descuidada debido a la falta de mantenimiento, la acumulación de tierra ha hecho que aparezcan hierbas. Se observó que los camiones, buses, maquinarias y los que hacen el servicio público de Viacha a la ciudad de El Alto, son los que más utilizan el puente.

Fuente: Elaboración propia fotos y planos grupo de investigación.

Lámina 12: PUESTOS DE FLORES – PUENTE



LEYENDA	
	Puestos de flores
Nº de puestos de flores : 11	

UBICACIÓN: Carretera a Viacha Ladislao Cabrera - Puente
DESCRIPCIÓN: Las vendedoras de flores no están presentes en el lugar todo el año, solo algunas fechas del año como en la época de primavera. El sector no presenta mucha problemática.

Fuente: Elaboración propia fotos y planos grupo de investigación.

Lámina 13: COMERCIO FORMAL



LEYENDA	
	Densidad alta
	Densidad media
	Densidad baja

**UBICACIÓN:** Cruce Villa Adela  
**DESCRIPCIÓN:** En el sector marcado gran densidad de tiendas comerciales y también varias galerías donde se puede observar la venta de ropa, peluquería, restaurantes, farmacias, ferreterías, bancos, etc.

Fuente: Elaboración propia fotos y planos grupo de investigación.

Lámina 14: PUESTOS DE COMIDA Y OTROS

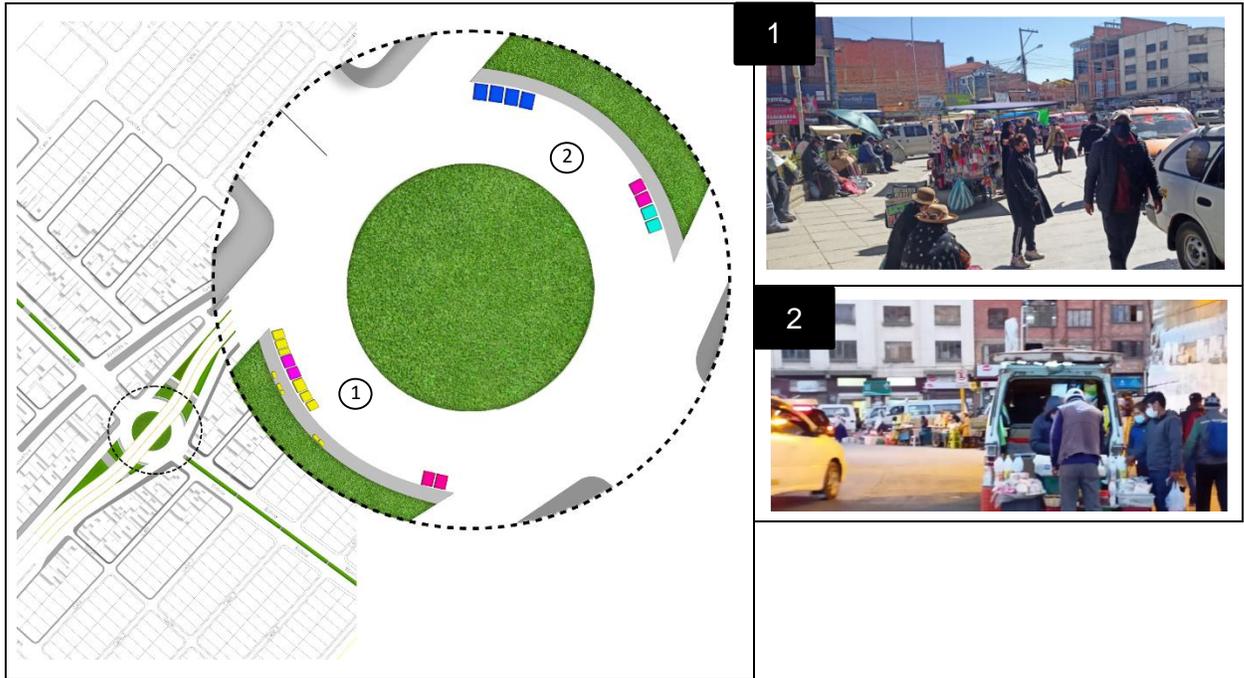


LEYENDA	
	Puestos de comida
	Puestos de golosina
	Puestos de jugo
	Puestos de ropa
	Puestos de fruta
	Otros
Numero e de puestos en el sector: 20	

UBICACIÓN: Carretera a Viacha Ladislao Cabrera - Puente
DESCRIPCIÓN: En el sector se puede observar diferentes puestos de venta donde predomina el comercio informal gastronómico.

Fuente: Elaboración propia fotos y planos grupo de investigación.

Lámina 15: PUESTOS DEBAJO DEL PUENTE

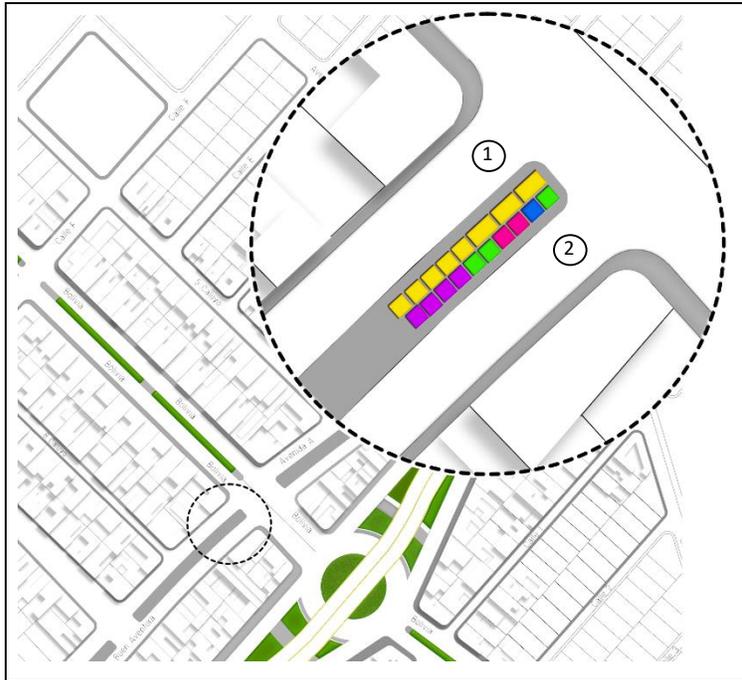


LEYENDA	
	Golosinas
	Ropa
	Jugos
	Otros
Número de puestos debajo del puente: 23	

UBICACIÓN: Carretera a Viacha Ladislao Cabrera – Puente rotonda  
 DESCRIPCIÓN: El sector presenta puestos que están ubicados debajo del puente en plena vía, esto representa un gran peligro tanto para los vendedores como para los transeúntes.

Fuente: Elaboración propia fotos y planos grupo de investigación.

Lámina 16: KIOSCOS – AV. CORDILLERA DE LOS ÁNGELES SAN BUEN AVENTURA



LEYENDA	
	Kioscos de comida
	Repuestos de bicicletas
	Ferreterías
	Otros
Numero e de puestos en el sector: 18	

**UBICACIÓN:** Carretera a Viacha Ladislao Cabrera - Puente  
**DESCRIPCIÓN:** En el sector encontramos 18 kioscos en su mayoría se dedican a la venta de comida.

Fuente: Elaboración propia fotos y planos grupo de investigación.

### Punto D

Vía paralela al puente sobre avenida Ladislao Cabrera del cruce a villa Adela a Tilata. El principal problema que se presenta son los minibuseros que recogen y vacían pasajeros en plena avenida Ladislao Cabrera esquina avenida Bolivia, obstaculizando el tráfico vehicular, las tres vías de circulación, el ruido de las bocinas y los voceadores, convirtiéndose el área en un caos total.

Cuadro 13. Tráfico vehicular.

Tipo de vehículo	Unidad
Camionetas	9
Camiones	12
Taxis	40
Minibuses	114
Motocicletas	7
Vehículo particular	35
<b>TOTAL</b>	<b>217</b>

Fuente: Elaboración propia

### Punto E

Avenida Bolivia de sur a norte vía 1. Este sector es otro punto conflictivo, la cantidad de vehículos que circulan es de 400 en 1 hora pico, en día de feria, obstaculizan la circulación vehicular, producen trancaderas, el ruido de las bocinas, los voceadores, los peatones, todos estos aspectos complican a toda el área, el problema persiste toda la semana, los jueves que es día de feria se complica más. No existe señalización de tránsito, no hay puntos de parada, no hay paso de cebras, se hace caso omiso al único semáforo que existe, todos estos factores hacen del área un sitio totalmente caótico.

Cuadro 14: Cuantificación tráfico vehicular.

Tipo de vehículo	Unidad
Camiones	70
Taxis	125
Minibuses	155
Micro Buses	2
Motocicletas	10
Vehículo particular	38
<b>TOTAL</b>	<b>400</b>

Fuente: Elaboración propia

**Punto F**

Avenida Bolivia vía 2. Esta área tiene los mismos problemas que el punto E, podemos añadir que uno de los carriles sobre la avenida Bolivia esquina Ladislao Cabrera esta obstaculizada con mobiliario y puestos de venta en plena vía vehicular. Otro de los problemas es la feria de los jueves y domingo donde el caos es total en toda el área, en ambos carriles de ida y vuelta, sobre la avenida Bolivia.

Cuadro 15: cuantificación tráfico vehicular.

Tipo de vehículo	Unidad
Camiones	44
Taxis- trufis	108
Minibuses	120
Motocicletas	3
Vehículo particular	35
<b>TOTAL</b>	<b>310</b>

Fuente: Elaboración propia

**Punto G**

Parada trufis 101continental, esta parada ubicada en la avenida Bolivia y avenida Ladislao Cabrera, en plena esquina donde están ubicados los bancos, la cantidad de trufis que trabajan son 120 unidades que hacen el recorrido, de este punto de parada hasta el puente Bolivia, retornan por la misma avenida Bolivia, en la vía paralela a la parada, este sector no está congestionado con vehículos, la circulación es fluida. El problema está en el punto de parada que está en plena esquina.

Propuesta. Se sugiere trasladar el punto de parada hacia la esquina conformada por la avenida Bolivia y la calle 1, Al reubicar la parada, el tráfico vehicular será más fluido.

En este punto se colocará la señalización respectiva y su punto de parada.

**Punto H**

parada de trufis 127 ubicada en la avenida Arica esquina avenida Bolivia, trabajan con 120 unidades, dividido en dos grupos, con el servicio los siete días de la semana de 6:00a.m. a las 10:00p.m. de este punto de parada hasta el teleférico amarillo, por la avenida Bolivia al sector norte.

Trufi "Dolphins" 196 que son 60 unidades, correspondiente a la otra mitad del grupo, tiene la parada en el mismo sitio, pero su recorrido es desde este punto de parada hasta villa Adela, circulando por la avenida Bolivia en sentido contrario a la otra línea, hacia el sector sur.

Estas dos líneas de transporte público son uno, de los varios problemas que presenta el tráfico vehicular en la zona analizada, la parada de estos trufis obstaculiza la libre circulación sobre la avenida Bolivia, porque ocupan ambos carriles de la avenida Arica como punto de parada y parqueo de sus unidades, particularmente en los días jueves y domingo, días donde se realiza la feria de la villa Caluyo.

Propuesta

Se sugiere trasladar la parada de transporte de los trufis, una cuadra más abajo, en la intersección de la avenida Arica y la calle 1 Como punto de parada.

### **Punto J**

Esta área es un punto de parada para recoger y dejar pasajeros, de este punto que es el cruce a Viacha con dirección a la Ceja, esta área es donde se presenta la mayor concentración de minibuses, son 39 las líneas de transporte público que parquean sus unidades, el total de vehículos que esperan pasajeros sobrepasa las 60 unidades en las horas de mayor demanda que está entre las 11:00 a.m. hasta las 14:00 p.m. y en la tarde de 17:00 p.m. hasta las 19:30 p.m. incluso se vuelve más conflictivo los días de feria, el jueves durante casi todo el día.

En esta área no existe punto de parada, tampoco señalización, policías de control de tráfico vehicular tampoco existe, también circulan por este sector trufis, incrementado las denominadas *trancaderas*, a todo este problema se debe adicionar el ruido de las bocinas y los *voceadores* que buscan pasajeros para transportar.

### **Propuesta**

Sugerimos establecer puntos de parada distribuidas sobre la avenida Ladislao Cabrera, como se muestra en el plano general de puntos de parada establecidos, con la respectiva señalización, con esta propuesta mejoraremos la circulación vehicular.

### **Punto K**

Este sector es un punto de parada para recoger y dejar pasajeros, de este punto que es el cruce a Viacha con dirección a Tilata, esta área es donde se presenta la mayor concentración de minibuses, son ..... las líneas de transporte público que parquean sus unidades, el total de vehículos que esperan pasajeros sobrepasa las 90 unidades en las horas de mayor demanda que está entre las 11:00 a.m. hasta las 14:00 p.m. y en la tarde de 17:00 p.m. hasta las 19:30 p.m. incluso se vuelve más conflictivo los días de feria, el jueves durante casi todo el día.

En este sector no existe punto de parada, tampoco señalización, policías de control de tráfico vehicular tampoco existe, también circulan por este sector trufis, minibuses que doblan hacia la avenida Bolivia, estos vehículos hacen una cadena de vehículos uno tras otro, en plena esquina de la avenida Ladislao Cabrera y la avenida Bolivia, recogiendo pasajeros, incrementado las denominadas *trancaderas*, a todo este problema se debe adicionar el ruido de las bocinas y los *voceadores* que buscan pasajeros para llevarlos a su

destino. Este punto es el más conflictivo del cruce a Viacha, se complica la figura con uso de un carril de la avenida Bolivia que está obstaculizada con vitrinas y productos, que están obstaculizando uno de los carriles de la citada avenida.

#### Propuesta

Se plantea establecer puntos de parada distribuidas sobre la avenida Ladislao Cabrera, (ver plano general de puntos de parada establecidos) con la respectiva señalización, mejoraremos la circulación vehicular con esta propuesta. También se debe levantar los obstáculos que colocan las vendedoras en uno de los carriles de la avenida Bolivia.

#### 4.10. Líneas de minibuses

Líneas de minibuses que circulan por la avenida Ladislao Cabrera esquina Bolivia, son 39 líneas que hacen la trancadera, las cuales son: 427-420-432-457-424-453-449-471-430-440-403-436- 764-750-797-910-T8A—680-689-664-617—625-603-676-626-764-644-764-759-652-689-626-793-617-728-753-605-TVV-VVEA-VVA-CJB-TVV, son 39 líneas

Líneas de minibuses que hacen trancadera en la vía, son: 457-728-764-430-440-753-426-464-697-432-OJB-VVEA-750-757-689-653-605-793-725-942-757-664, pertenecen a los sindicatos José Ballivian, Sindicato Villa Victoria y sindicato 8 de agosto, son 22 líneas. Líneas que parten del cruce hacia la ceja son: 620-759-627-940-637-684-702-759-648-685-791-637-627-677-619 son 15 líneas.

La cantidad de minibuses que están obstaculizando el libre tránsito, de acuerdo al relevamiento efectuado por el equipo de investigación en las horas de alto tráfico, dio como resultado la alta cantidad de minibuses, consideramos que existe un exceso de vehículos de transporte público. La Alcaldía, conjuntamente con el tránsito debería controlar y restringir la cantidad de vehículos de transporte público, particularmente los minibuses, se debería evitar que ingresen más vehículos, de acuerdo a nuestro análisis, varios vehículos circulan con un mínimo de pasajeros, en algunos casos sin pasajeros.

#### Punto L

Este sector está compuesto por 13 agencias bancarias, distribuidas sobre la esquina de la avenida Ladislao Cabrera y la avenida Bolivia, las agencias son: Diaconía, Sembrar Sartawi, Prodem, Banco Union, Fortaleza, Ecofuturo, Banco de Crédito Popular, Banco

Fassil, Fie, Mercantil Santa Cruz, Banco nacional de Bolivia, Banco Sol y Banco Bisa. Todas estas agencias bancarias asentadas en este sector ocupan las aceras con el público que hace fila en toda la cuadra, produciendo congestión peatonal, al ocupar toda la acera acordonada por las agencias.

#### Propuesta

Se sugiere ordenar el espacio más racionalmente, redistribuyendo mejor las aceras, las agencias bancarias están una al lado de otra, se aconseja que las agencias puedan alejarse una de otra en la avenida Bolivia, que tiene cuerdas amplias si congestión.

### **4.11. Feria cruce a Viacha, zona Caluyo**

La feria cruce a Viacha, es un mercado popular callejero en la zona de Caluyo, apareció hace 30 años aproximadamente. La Feria está caracterizada como una de las ferias de barrio en continuo crecimiento, que va invadiendo nuevas calles y avenidas de la zona.

#### **4.11.1. Características**

La Feria cruce a Viacha es un espacio comercial, social y cultural que funciona los días jueves y domingos, la feria toma las calles de la zona Caluyo, zona muy cercana a la avenida de primer orden que es la Av. Ladislao Cabrera. En alrededor de 10 cuerdas se establecieron espacios de venta de características muy diversas, desde espacios de venta sobre tarimas, en el piso, sobre manteles, nylon, en vías que están con losetas y sobre pavimento, también ocupan aceras, hasta tiendas y galerías comerciales consolidadas en viviendas. La feria está sectorizada en diversos manzanos y alrededor de la plaza de Caluyo, en la feria se venden productos de diversa índole entre los que podemos destacar:

- Utensilios plásticos
- Artículos de construcción
- Repuestos nuevos y de segunda mano
- Autopartes importadas y de segunda mano
- Ropa usada
- Comida rápida
- Frutas y jugos
- Comida tradicional
- Artesanía
- Plantas
- Muebles
- Juguetes

- Artículos de cerrajería
- Productos agrícolas
- Productos cárnicos
- Textiles artesanales
- Textiles industriales
- Material multimedia original y copias no autorizadas
- Libros, revistas y folletos.

#### Importancia económica

Se calcula que las transacciones económicas que en ella se suscitan alcanzan a mover una suma considerable. Este cálculo realizado en 2021 cuantifica al menos 3.000 personas relacionadas con la actividad, entre vendedores y compradores, estimando un movimiento económico nada despreciable. La Feria, además del movimiento económico relacionado con las transacciones que en ella se realizan, genera montos importantes a las arcas del Gobierno Autónomo Municipal de El Alto por concepto de cobros ligados al uso temporal del espacio, cobros denominados *sentajes*.

En la Feria de Caluyo se desarrollan diferentes actividades comerciales como la venta de artículos de uso cotidiano y laboral, la extensión de la misma ha promovido la existencia de negocios complementarios a los circuitos de búsqueda y compra a lo largo de toda la extensión como: venta de refrescos, baños públicos, comida rápida, artículos de protección a la intemperie, servicios de transporte de mercadería por *aparapitas* y con carritos.

#### Importancia cultural

La Feria de Caluyo al ser protagonizada predominantemente por población aimara urbana o rural tiene características culturales particulares.

*Simón Yampara indica: “Una primera cosa que hay que destacar es que los comerciantes concurrentes al qhathu tienen una experiencia de vivencia previa en las comunidades, los ayllus del área rural. Es decir una convivencia con los diversos mundos de la naturaleza, donde la pachamama y el cielo abierto es su hábitat natural y cotidiano, razón por lo que se asientan en las calles y avenidas en contacto con el piso de la tierra y a cielo abierto, allí se sienten a gusto tanto los que venden como los compradores, pero no sólo eso, en la compra venta de cosas materiales hay una especie de mutación de energías espirituales, puesto que entre la oferta y la demanda hay algo adicional como es la irraqa/re-baja y la irjata/yapa/ aumento, con esta acción tanto el vendedor como el comprador expresan su consentimiento de buena voluntad de las partes expresado en taqichuyma, que traducida literalmente sería*

*«con todo el pulmón». Claro por allí circula la energía espiritual, pero más se entiende como corazón, de «todo corazón» que en aymara sería lluqu/corazón, con lo que estaríamos diciendo «taqi*

*lluqu», que no es común escuchar esta expresión pero sí taqi chyma». (Yampara, 2000)*

Sobre la misma feria se hacen diferentes lecturas como la postulada por Carlos Ichuta, quien menciona: *“Para muestra, basta referirse a la Feria que, más allá de las fantásticas lecturas indigenistas que la identifican como un qhatu en el que se mantendrían inalterados e incluso salvaguardados la reciprocidad y la convivencia comunitaria aymaras, es simplemente el reino de la libre oferta y la libre demanda y la manifestación más patente de una economía de mercado y de la modernidad con sus expresiones perversas y benéficas”* (Ichuta, 2005)

#### **4.11.2. Observaciones.**

La feria establecida los jueves y domingo representa un problema para la zona, porque obstaculiza el tránsito vehicular y peatonal en la Av. Bolivia, entre el puente de la Av. Ladislao Cabrera y la calle F de la zona Caluyo, arteria muy congestionada de comerciantes ambulantes y vehículos de transporte público. La generación de basura en las calles y avenidas donde se asientan los comerciantes; La generación del ruido por las bocinas de los minibuses, los voceadores del transporte público, los parlantes de los negocios, las vendedoras que ofrecen productos y otros.

El puesto de venta en la feria no tiene un orden establecido por rubros en sus productos, hay una mezcla en los puestos de venta. No hay control policial, ni municipal.

#### **4.11.3. Sugerencias.**

Sectorizar la venta de productos por rubros, señalización de productos por calles.

Control policial en la feria, para evitar robos a los comerciantes y compradores.

Ordenar el espacio para los comerciantes ambulantes.

Prohibir el uso de parlantes y megáfonos que pasen el nivel de decibeles autorizados.

Los puestos de venta de productos deben utilizar anaqueles y tarimas, prohibir la venta de productos en el piso, por cuestiones de higiene (especialmente alimentos).

La dimensión de los puestos de venta, deben tener un tamaño estándar regulado por la Alcaldía.

Deberá realizarse campañas de concientización y educación a los comerciantes, en limpieza, orden, manipulación de alimentos y normas de urbanidad de atención al cliente.

#### **4.12. Pasaje peatonal venta de plantas**

Ubicadas debajo del puente vehicular, punto de venta de flores. En esta área están asentados 20 anaqueles que se dedican a la venta de flores, plantas ornamentales, maceteros y abono para plantas, los anaqueles son de 2.70 X 1.50 metros, distribuidos en el área peatonal debajo del puente, el sindicato denominado Kantuta con 38 socios, 20 socios asentados en este sector, los restantes socios están dispersos en el área con otras actividades, en la avenida Arica. Los dirigentes son Mario Lucana y Victoria Condori, hace 5 años que están asentados.

El área es bastante amplia para los puestos, como también para la circulación de compradores, el área no está totalmente aprovechada, existiendo espacios vacíos que están cercados con malla de alambre y calaminas

Propuesta

Sugerimos que el área sea re-ordenado en sus espacios, ampliando los sectores enmallados para poder diseñar un parque infantil y centro de descanso pasivo para el público.

#### **4.13. Pasaje peatonal- venta de comida**

Debajo del puente existe un área con puestos de venta de comida, venta de diversos productos, todos los puestos son de vendedores informales, distribuidos a los vecinos de la zona, esta área está bastante desordenada, no hay limpieza por parte de las vendedoras, se acumula basura, constantemente se van incrementado los puestos de venta, no hay control por parte de la alcaldía, en la noche la delincuencia se apropia del lugar, no hay iluminación en las noches.

Propuesta

El área es bastante amplia, existen sectores vacíos y están con alambrado, sugerimos que el sector se convierta en un parque de recreación pasiva con quioscos para venta de productos, el área debe planificarse considerando a las vendedoras del sector, con quioscos ordenados equitativamente.

#### **4.14. PROPUESTA**

##### **1.- Reordenamiento de rutas para líneas de transporte público sindicalizado**

Para mitigar el tráfico vehicular de avenidas, calles del cruce a villa Adela de la ciudad de El alto, se debería reordenar el transporte vehicular de servicio público, con el reordenamiento de nuevas rutas de circulación con especialistas en el ordenamiento vehicular como:

- Establecer equipos multidisciplinarios en tráfico vehicular y adecuación en la circulación sobre avenidas y calles
- Establecer acuerdos con los sindicatos del transporte público, como también con, los ciudadanos que utilizan el servicio de transporte público.
- Utilizar los medios orales y escritos, canales de televisión y radio, creando spots publicitarios para reforzar la campaña.
- Implementación de la restricción vehicular en al área de estudio.

##### **2.- Reubicación de comerciantes establecidas en avenidas y calles**

La reubicación de comerciantes informales y ordenamiento del comercio formal de la zona, en base a un plan establecido, para evitar el asentamiento en aceras y vías vehiculares:

- \* Establecer sitios específicos para comerciantes ambulantes, en áreas que no obstaculicen el libre tránsito de peatones.
- \* Realizar convenios con diversos gremios para cuantificar el número de comerciantes establecidas en aceras y vías vehiculares, de forma ordenada.
- \* Establecer el número de comerciantes existente en el área, para diferenciar por productos que comercializan, como también los sitios establecidos.
- \* Normar la distribución de patentes y autorización de funcionamiento del comercio formal e informal.

### **3.- Revitalización de avenidas y calles del cruce a villa Adela**

En base a los POAS y el plan de desarrollo municipal, se debe designar presupuesto adicional para la revitalización del sector, como también presupuesto para mantenimiento y reparación de vías.

- Análisis técnico sobre el estado actual de avenidas, calles y puente elevado.
- Mantenimiento y reparación de la avenida Ladislao Cabrera, que es una avenida de primer orden.
- Reparación y mantenimiento de luminarias y semáforos.
- Señalización horizontal y vertical de avenidas y calles, ubicación de puntos de parada en sitios establecidos.

### **4.- Educación vial, cultura ciudadana a transportistas y peatones.**

Para lograr las condiciones necesarias en el transporte público y privado del cruce a villa Adela, es necesario establecer la educación vial y cultura ciudadana a transportistas y público en general de la zona.

- Se plantea la capacitación y concientización de chóferes y peatones, mediante campañas masivas, por personal técnico especializado.
- Tener una base de datos sobre los transportistas, quienes deben portar su credencial visible en el vehículo que maneja.
- Establecer módulos de capacitación a los peatones y comerciantes en general, sobre cultura ciudadana.

Cuadro 17: Tráfico vehicular.

<b>TRÁFICO VEHICULAR</b>			
<b>ACCIÓN</b>	<b>PARTES</b>	<b>INTENCIÓN</b>	<b>OBJETIVO</b>
<p>Conformación de equipo multidisciplinario especializado en Tráfico vehicular</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Realización de planos de las nuevas rutas de los vehículos.</li> <li>Plan de restricción vehicular concordado.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Consultoría técnica para reordenamiento de las rutas para el transporte público.</li> </ul> <p>Negociaciones con sindicatos de transporte público para las nuevas rutas.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Campaña publicitaria masiva de las nuevas rutas en medios de comunicación (T.V, radio y prensa escrita)</li> <li>Establecimiento de puntos de parada para transporte público y peatones</li> <li>Revitalización de las principales calles y avenidas del cruce a villa Adela (mantenimiento periódico de calles, avenidas y semáforos).</li> </ul>	<p>Reordenamiento de rutas para las líneas del transporte público sindicalizado en el cruce a villa Adela (implementación de la restricción vehicular)</p>	<p>Desarrollo urbano para los habitantes del cruce a villa Adela en la ciudad de El Alto con un mejor servicio de transporte público.</p>

Fuente: Elaboración propia

Cuadro 18: Comercio formal e informal.

<b>COMERCIO FORMAL E INFORMAL</b>			
<b>ACCIÓN</b>	<b>PARTES</b>	<b>INTENCIÓN</b>	<b>OBJETIVO</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Localizar y adecuar espacios suficientes para la relocalización de los comerciantes de las calles.</li> <li>Reuniones con autoridades del municipio.</li> <li>Reuniones con dirigentes gremiales.</li> <li>Asambleas, talleres con diferentes organizaciones.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Establecimiento de espacios específicos para comerciantes.</li> <li>Base de datos de comerciantes, de sus productos.</li> <li>Negociaciones y convenios con comerciantes para su reubicación.</li> <li>Establecimiento de horarios y fechas (en caso de fechas festivas: ej. carnaval, navidad) para la comercialización de sus productos</li> <li>Programa de educación vial y cultura ciudadana a chóferes y ciudadanos de la ciudad del cruce a villa Adela</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Reubicación de los comerciantes asentados en las principales calles y avenidas de la Ceja.</li> <li>Establecimiento de horarios fijos para la venta de sus productos.</li> </ul>	<p>Ordenamiento territorial para los habitantes del cruce a villa Adela con un mejor servicio de transporte y distribución del comercio formal e informal</p>

Fuente: Elaboración propia

Lamina 19: PROPUESTA DE LA PARADA DE TRANSPORTE PÚBLICO



<p> <b>PUNTOS ESTRATEGICOS DE LAS PARADAS</b></p>
<p><b>UBICACIÓN:</b> EL ALTO – AV. LADISLAO CABRERA – CARRETERA A VIACHA</p>
<p><b>DESCRIPCIÓN:</b> La siguiente propuesta de la parada de transporte público será amigable con el medio ambiente y estará a disposición diferentes servicios los cuales son:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Seguridad</li> <li>• Información</li> <li>• Wifi</li> <li>• Ubicación de las próximas paradas</li> <li>• Tráfico vehicular</li> <li>• El tiempo</li> </ul>

Fuente: Elaboración propia grupo investigación.

## Lámina 20: PROPUESTA DE UN ESPACIO RECREACIÓN PARA NIÑOS

**AREA DE RECREACION**

**UBICACIÓN:** EL ALTO – AV. LADISLAO CABRERA –PUENTE

**DESCRIPCIÓN:** La siguiente propuesta del área de recreación que se ubica debajo del puente será amigable con el medio ambiente, tendrá diferentes juegos y un espacio para el descanso de los padres. Estará a disposición para la diversión de los niños ya que por el sector no existe un espacio seguro para los niños.

Fuente: Elaboración propia grupo investigación.

## Lámina 21: PROPUESTA ESPACIO COMERCIAL

**AREA DE RECREACION**

**UBICACIÓN:** EL ALTO – AV. LADISLAO CABRERA –PUENTE

**DESCRIPCIÓN:** La siguiente propuesta de área de comercial, organizara al comercio informal en diferentes áreas con kioscos de venta al paso y un espacio para el sector gastronómico.

Se aprovechará los espacios que actualmente se encuentran cerrados.

Fuente: Elaboración propia grupo investigación.

## CAPÍTULO V: CONCLUSIONES

Consideramos que del 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 nos llevan a las siguientes conclusiones.

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

Por lo tanto, 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.

Tras evidenciar esta situación, es notorio que la problemática comercial latente por ser inadecuada la infraestructura 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 comercio informal de la ciudad desde la gestión 2002 donde el tema empieza tomar fuerza.

A inicios 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 que era parte del movimiento al socialismo y bajo la dirección en un comienzo de Ricardo Tiñini y posteriormente de Néstor Serón, donde ambas autoridades retoman el proyecto, ya realizando las adecuaciones necesarias.

Para hacer la relación necesaria se evidencia que las 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 efectúen en el municipio.

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, oficina de patentes municipales, la unidad operativa de tránsito y la ciudadanía los intentos han sido fallidos por presentar resultados no visibles o mejoras significativas.

Por lo tanto, el problema principal radica en el tráfico vehicular de transporte público y el comercio informal y formal. La falta de equipamientos que no terminan de construirse, solo quedan en proyectos no ejecutados.

## CAPÍTULO VI: RECOMENDACIONES

Recomendamos la aplicación de un plan de desarrollo urbano para mejorar el servicio de transporte público y comercio informal, en el cruce a villa Adela de la ciudad de El Alto, y por lo tanto la calidad de vida del ciudadano que lo utiliza.

Porque 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 el cruce a villa Adela considerando el espacio los chóferes y peatones. Por intermedio de un convenio con los mismos para la aplicación de cada uno de los proyectos del plan, todo esto es parte de una política pública municipal.

Se sugiere que se desarrolle las cuatro siguientes etapas:

- 1.- La incorporación del tema en agenda pública, considerando esta una de las problemáticas más frecuentes del municipio estando identificado por el plan de desarrollo municipal.
- 2.- Formulación de un problema objeto de una política pública, como es el comercio informal y formal, produciendo congestión vehicular diario en las principales calles y avenidas de esta área, identificando como centro de la investigación el cruce a villa Adela de esta ciudad y teniendo claro como objetivo central mejorar la calidad de vida de los ciudadanos, para mejorar el tránsito de peatones en este sitio.
- 3.- Determinación de la solución al problema entre distintas alternativas, alternativas que los mismos 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.
- 4.- Desarrollo urbano para los habitantes del cruce a villa Adela con un mejor servicio de transporte público y comercial, 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 fin último es el lograr el desarrollo urbano y ordenamiento territorial, 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, y solucionar la segunda problemática, que es el comercio informal y formal de la zona investigada.

También recomendamos realizar estudios complementarios para solucionar el problema del comercio y el transporte público cada gestión, cuando ingresa una nueva autoridad municipal.

## Bibliografía

- Aguilar, C. (1993). *La implementación de políticas gubernamentales*. La Paz: Miguel Angel Porrúa.
- BID. (2010). *El marco lógico para el diseño de proyectos. Oficina de apoyo regional*. Washington: BID.
- CPE. (2004). *Constitución política del estado de Bolivia*. La Paz: Gaceta oficial del estado de Bolivia.
- Fernandez, M. (2006). *Desarrollo Urbano*. La Paz: Producciones CIMA.
- Fernández, R. (2006). *Ciudad y territorio*. Bogotá: Fondo de cultura económica.
- GAMEA. (2007-2011). *Suma Qamaña Plan de desarrollo municipal*. El Alto: GAMEA.
- GAMEA. (2007-2011). *Suma Qamaña, Plan de desarrollo municipal*. El Alto: GAMEA.
- GAMEA. (2010). *Programa operativo anual*. El Alto: GAMEA.
- GAMEA. (2011). *Suma Qamaña*. El Alto: GAMEA.
- GAMEA. (2015). *Programa operativo anual. Gobierno Autónomo Municipal El Alto*. El Alto: GAMEA.
- GAMLP. (2006). *Programa operativo anual. Gobierno Autónomo Municipal de La Paz*. La Paz: GAMLP.
- Gobierno, M. d. (1990). *Ley de municipalidades 2028*. La Paz: Ministerio de Gobierno.
- Gobierno, M. d. (2011). *Ley general del transporte*. La Paz: Ministerio de Gobierno.
- Hernández, M. (2000). *Metodología de la Investigación*. Barcelona: Universidad de Barcelona.
- Ichuta, C. (2005). *Identidad aymara. Pacahcutec*, 5.
- INE. (2012). *Instituto nacional de estadística*. La Paz: INE.
- Limachi, G. (2008). *Evaluación técnica del plan de desarrollo municipal*. El Alto: GAMEA.
- Marin, F. (2010). *administración pública en las alcaldías municipales de la ciudad de El Alto*. El Alto: GAMEA.
- Morales, M. (2011). *Mobilidad Urbana*. Mexico D.F.: Latinoamericana.
- PTDI. (2007-2011). *El alto cambia*. El Alto: GAMEA.
- Soria, V. (2013). *Metodología de Investigación*. Madrid: Kapeluz.
- Urbanismo, M. (1997). *Ordenamiento Territorial de la República de Bolivia*. La Paz: Ministerio de Urbanismo y vivienda.

- Urquizo, C. (2010). *Plan de tráfico y vialidad*. El Alto: GAMEA.
- USAID. (2004). *Evaluación de la ciudad de El Alto*. El Alto: USAID.
- Velásques, C. (2015). *Espacio Público y movilidad urbana*. El Alto: GAMEA.
- Welch, M. (2005). *Urbanismo y Territorio*. Buenos Aires: Patagonia.
- Yampara, S. (2000). Identidad Aymara. *Cambios*, 15.

# ANEXOS

## ANEXOS

### Guía de encuesta.

Fecha de las entrevistas: jueves 19 de agosto del 2021

Lugar: Avenida Bolivia y calles aledañas a la feria de los jueves

Entrevistadores: Univ. Ambar Poma AP. y Helen Moroco HM. Auxiliares de investigación.

Equipos utilizados: Grabadora del celular de cada auxiliar y apuntes en la hoja de preguntas.

Número de encuestas: 30 encuestas efectuadas, 15 encuestas Ambar Poma y 15 encuestas Helen Moroco.

Tipo de encuesta: 13 Preguntas abiertas

Hora: de 9:00 a.m. hasta 14:30 p.m.

Personas encuestadas: Peatones que caminan por la feria, preferentemente personas mayores de 30 años y también se encuestó a taxistas y dueños de tiendas comerciales.

### ENCUESTA EN EL CRUCE A VILLA ADELA - CIUDAD DE EL ALTO

Encuestado: sin nombre SN                      fecha...jueves 19 de agosto 2021

Encuestadores: Ambar Poma AP y Helen Moroco HM (auxiliares de investigación)

#### AP.- ¿Existe delincuencia en la zona, de que tipos?

SN.- La zona es muy peligrosa, especialmente en las noches, yo no salgo en las noches entro a mi casa a las 8 hasta el día siguiente se escucha muchos gritos de borrachos.... La policía no viene a la zona, son unos "mancagastos".

#### AP.- ¿Existe guardias de seguridad en la zona, o policías?

SN.- No hay policías en las calles, los únicos policías son de los bancos que están al frente, a pesar de que existe un módulo policial en Caluyo, no he visto policías rondar, las patrullas peor creo que deben patrullar en la noche que es más peligroso

#### AP.- ¿En la zona hacen limpieza de las calles y avenidas?

SN.- Sí hay limpieza las barrenderas vienen a la zona creo que vienen día por medio.

**AP.- ¿Está de acuerdo que existan vendedoras en las calles?**

SN.- Por el problema de la pandemia aparecieron muchas vendedoras en todas las avenidas y calles, especialmente los días de la feria del jueves, debería controlarse a las vendedoras ambulantes que son muy bulliciosas, dejan la basura en la acera, es un problema las vendedoras.

**AP.- ¿Cómo es la zona en las noches, es segura?**

SN.- Es terrible en las noches, yo no salgo, nos encerramos con mis hijos, hay cantinas que abren en la noche que son clandestinos, la policía no controla nada, tampoco hay policías, necesitamos que patrullas policiales, se escucha gritos en la noche.

**AP.- ¿Vienen autoridades de la alcaldía a inspeccionar la zona?**

SN.- Brillan por su ausencia, solo vienen cuando hacen campaña política, después no vienen

**AP.- ¿Que pedirías a las autoridades para mejorar la zona?**

SN.- Seguridad ciudadana, policías que caminen en las calles con sus patrullas, iluminación en calles que están sus focos quemados.

**AP.- ¿Existe un buen servicio del transporte público?**

SN.- No me puedo quejar tenemos artos minibuses, solo que hacen mucha trancadera y son bulliciosos, mucho gritan.

**AP.- ¿El puente que esta sobre la avenida ayuda a descongestionar el tráfico vehicular?**

SN.- Ayuda a los vehículos, pero no utilizan muchos los minibuseros que prefieren ir por la avenida para recoger pasajeros, deberían ordenar las líneas de minibuses.

**AP.- ¿Estás de acuerdo que funcione la feria los días jueves y domingo?**

SN.- Si nos ayuda a toda la zona en las compras, hay de todo y vienen de otras zonas para comprar, pero debería ordenarse la feria porque todo esta mesclado, debe ordenarse mejor, debe cuidarse la higiene de las vendedoras de comida.

**AP.- ¿Estás de acuerdo que existan comerciantes debajo del puente de la avenida?**

SN.- Parece que está bien nomas, pero debe haber limpieza y ordenar los espacios de vendedoras, debe haber bancos para sentarse un rato para descansar.

**AP.- ¿Estas de acuerdo que las vendedoras de materiales de construcción ocupen las aceras de las avenidas?**

SN.- Las vendedoras de materiales hacen lo que les da la gana, toda la acera ocupan, nadie les dice nada, no viene ni los guardias de la alcaldía a controlar, deben irse a otro lado, la calle dejan sucio con basura de sus materiales.

**AP.- ¿Qué opinas sobre el ruido, que es lo que más te molesta, las bocinas, los altavoces?**

SN.- El griterío es de los minibuseros que buscan pasajeros, los parlantes de los comerciantes, los días de feria es terrible, yo me escapo de ahí, deben solucionar las autoridades.

**Resumen encuesta realizada en el cruce a Villa Adela, ciudad de El Alto**

**Fecha: 19 de agosto 2021.**

**No. De encuestas: 30**

**1.- ¿Existe delincuencia en la zona, de que tipos?**

R. La delincuencia es bastante elevada, especialmente en la noche, a partir de las 8 de la noche, existiendo asaltos, robos, peleas públicas de personas en estado de ebriedad.

**2.- ¿Existe guardias de seguridad en la zona, o policías?**

R. En la zona existe un módulo policial, pero no patrullan los policías, tampoco hay guardias municipales, solo hay policías de las agencias bancarias, que cuando termina su hora de trabajo se retiran.

**3.- ¿En la zona hacen limpieza de las calles y avenidas?**

R. La alcaldía hace la limpieza a primeras horas de la mañana, la zona en general no tiene problemas de basura.

**4.- ¿Está de acuerdo que existan vendedoras en las calles?**

R. Existe una gran cantidad de vendedoras con puesto fijo y ambulantes, los encuestados justifican a los vendedores ambulantes, por lo problemas económicos que atraviesa el país, a causa del covid19, las aceras de las calles están ocupadas por vendedores, el problema que causan es el congestionamiento peatonal y vehicular.

**5.- ¿Cómo es la zona en las noches, es segura?**

R. La zona no es segura en la noche, no hay control policial, existe escases de luminarias en las calles, predominan los robos, gritos de auxilio, personas en estado de ebriedad, también funcionan los bares clandestinos en la zona.

**6.- ¿Vienen autoridades de la alcaldía a inspeccionar la zona?**

R. No viene nadie a controlar el sector, solo aparecen las autoridades en épocas de campaña política.

**7.- ¿Que pedirías a las autoridades para mejorar la zona?**

R. Solicitan seguridad ciudadana, asfaltado de calles, arreglo de luminarias en desuso, verificación de negocios ilegales como los bares, control policial en las noches y carros patrulleros.

**8.- ¿Existe un buen servicio del transporte público?**

R. El servicio de transporte es aceptable, hay bastante transporte público, lo que falta son las medidas de bioseguridad del transporte público.

**9.- ¿El puente que esta sobre la avenida ayuda a descongestionar el tráfico vehicular?**

R. Si ayuda, pero poco, porque no utilizan el puente el transporte público (los minibuseros), quienes prefieren ir por la vía paralela al puente, ocasionando trancaderas en ambos sentidos de la avenida Ladislao Cabrera y la Avenida Bolivia, solo utilizan el puente cuando van directo.

**10.- ¿Estás de acuerdo que funcione la feria los días jueves y domingo?**

R. Los vecinos están de acuerdo que haya la feria, pero los que viven dentro la feria se ven perjudicados para movilizarse, consideran que muchas personas viven de los ingresos por la venta en la feria, que les ayuda económicamente.

**11.- ¿Estás de acuerdo que existan comerciantes debajo del puente de la avenida?**

R. No están de acuerdo que exista vendedoras debajo del puente, porque causan congestionamiento, consideran que el espacio debería utilizarse para otras actividades, en las noches el espacio es altamente peligroso y no cuenta con iluminación.

**12.- ¿Estás de acuerdo que las vendedoras de materiales de construcción ocupen las aceras de las avenidas?**

R. No están de acuerdo con el uso de las aceras con materiales de construcción, obstaculizan el libre tránsito peatonal, consideran que debe ordenarse el sitio.

**13.- ¿Qué opinas sobre el ruido, que es lo que más te molesta, las bocinas, los altavoces?**

R. Lo que más les molesta es el ruido de las bocinas del transporte público, también los voceadores de los microbuses, el ruido aumenta los días de feria en la zona.