

UNIVERSIDAD AMAZÓNICA DE PANDO
ÁREA DE CIENCIAS SOCIALES Y HUMANÍSTICAS
CARRERA DE TRABAJO SOCIAL



**“PROGRAMA DE EDUCACION VIAL PARA ADOLESCENTES DEL
SEXTO DE SECUNDARIA DEL DISTRITO I DE LA CIUDAD DE
COBIJA CON ENFOQUE DESDE EL TRABAJO SOCIAL”**

**PROYECTO DE GRADO PARA OPTAR AL GRADO ACADÉMICO EN
LICENCIADO EN TRABAJO SOCIAL**

Autor: Univ. RICHARD OLIVER SÁNCHEZ RAMOS

Tutor: M.Sc. Lucimar Soraide Castedo

COBIJA – PANDO – BOLIVIA

2026

UNIVERSIDAD AMAZÓNICA DE PANDO

ÁREA DE CIENCIAS SOCIALES Y HUMANÍSTICAS

CARRERA DE TRABAJO SOCIAL

“PROGRAMA DE EDUCACION VIAL PARA ADOLESCENTES DEL
SEXTO DE SECUNDARIA DEL DISTRITO I DE LA CIUDAD DE COBIJA
CON ENFOQUE DESDE EL TRABAJO SOCIAL”

Proyecto de grado sometida a consideración de la Universidad Amazónica de Pando, Área de
Ciencias Sociales y Humanísticas y la Carrera de Trabajo Social

Requisito para optar al grado de:
Licenciado en Trabajo Social

Por:

Univ. Richard Oliver Sánchez Ramos

Cobija-Pando-Bolivia
2025

Este Proyecto de Grado, ha sido aceptada en su presente forma por la Universidad Amazónica de Pando, por la Dirección del Área de Ciencias Sociales y Humanistas y aprobada por el Tribunal.

FIRMANTES:

.....

M.Sc. Miladis M. Conde Herrera

DIRECTORA DEL ÁREA DE CIENCIAS SOCIALES Y HUMANÍSTICAS

.....

Lic. Jaime Josué Gutiérrez Rojas

TRIBUNAL

.....

Lic. Richard Rojas López

TRIBUNAL

.....

M.Sc. Carol Carlo Durán

TRIBUNAL

.....

M.Sc. Lucimar Soraide Castedo

TUTORA

.....

Univ. Richard Oliver Sánchez Ramos

POSTULANTE

DEDICATORIA

A mis amados padres Ricardo y Doris, por ser mi guía, ejemplo y la fuerza que siempre me impulsa a dar lo mejor de mí.

A mi hermano Ricardo J. compañero de vida, por su apoyo incondicional y por recordarme que nunca estoy solo en este camino.

A mi hermosa pareja Mercedes, que con su amor, paciencia y confianza en mí se ha convertido en el motor que me inspira a seguir adelante.

AGRADECIMIENTOS

A Dios, por darme la fortaleza para culminar este proyecto. A mis padres Ricardo y Doris, hermano Ricardo J. por su amor y apoyo incondicional.

A mi pareja Mercedes, por ser mi inspiración y motivación constante.

A mis docentes y compañeros, por compartir sus conocimientos y acompañarme en este camino.

ÍNDICE

Dedicatoria.....	ii
Agradecimientos.....	iii
Índice	iv
Índice de tablas	vii
Índice de figuras	viii
Lista de anexos	ix
Resumen ejecutivo.....	x
Introducción.....	
CAPÍTULO I.....	3
ANÁLISIS SITUACIONAL Y PRESENTACIÓN DEL PROBLEMA	3
1.1. Antecedentes Generales.....	3
1.2. Descripción del problema.....	6
1.3. Objetivo General.....	9
1.3.1. Objetivos específicos.....	9
1.4. Justificación	9
CAPÍTULO II	12
DISEÑO METODOLOGICO	12
2.1. Diseño de la Investigación.....	12
2.2. Tipo de Investigación.....	13
2.3. Enfoque de Investigación	13
2.4. Población	15
2.5. Muestra	15
2.6. Metodología.....	16
2.6.1. Fase 1: Diagnóstico Institucional	17
2.6.1.1. Fuentes, Técnicas e instrumentos	17
2.6.2. Fase 2: Diseño y elaboración de la propuesta.....	21
2.6.3. Fase 3: Validación de la Propuesta	22
CAPÍTULO III	24

	v
MARCO REFERENCIAL	24
3.1. Marco Legal.....	24
3.1.1. Constitución Política del Estado Plurinacional de Bolivia.....	24
3.1.2. Ley General de Transporte N.º 165	25
3.1.3. Ley de Educación N.º 070 Avelino Siñani–Elizardo Pérez.....	26
3.1.4. Reglamentos y Normas Técnicas.....	26
3.2. Marco Teórico.....	26
3.2.1. Teoría de la Conducta Planificada en la Seguridad Vial.....	27
3.2.2. Enfoque del Aprendizaje Social de Bandura	28
3.2.3. Pedagogía Preventiva y Educación Liberadora (Paulo Freire).....	29
3.3. Marco Conceptual.....	30
3.3.1. Fortalecimiento de la Educación Vial.....	30
3.3.2. Adolescencia.....	31
3.3.3. Intervención Social.....	31
3.3.4. Trabajo Social.....	32
3.3.5. Funciones del Trabajo Social en Accidentes de Tránsito	32
3.3.6. Normativas de Tránsito.....	33
3.3.7. Señalización Vial	33
3.3.8. Seguridad Vial	34
3.3.9. Prevención en Educación Vial	34
3.3.10. Cultura Vial.....	34
CAPÍTULO IV	36
DIAGNÓSTICO	36
4.1. Resultados del Diagnostico	36
4.1.1. Desde el Nivel Institucional	36
4.1.2. Desde los Adolescentes	38
4.2. Selección, jerarquización y priorización de necesidades.....	50
CAPÍTULO V	53
DISEÑO DEL PROYECTO	53
5.1. Denominación y naturaleza del proyecto	53

	vi
5.2. Descripción del proyecto	54
5.3. Justificación del proyecto	55
5.4. Marco Institucional.....	56
5.5. Finalidad del proyecto	57
5.6. Objetivos.....	58
5.6.1. Objetivo general	58
5.6.2. Objetivos específicos.....	58
5.7. Componentes, actividades y productos	58
5.8. Métodos y técnicas	60
5.9. Metas e indicadores	61
5.10. Beneficiarios directos e indirectos.....	62
5.11. Localización física y cobertura espacial.....	62
5.12. Organización de la evaluación.....	63
5.13. Indicadores de la evaluación.....	64
5.14. Marco administrativo.....	65
5.15. Organigrama	66
5.16. Cronograma de actividades	67
5.17. Determinación de los recursos necesarios	68
RECOMENDACIONES	70
REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS	71
ANEXOS	75

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1 Participantes del FODA	14
Tabla 2 Cuadro Categorical Comparativo	40
Tabla 3 FODA.....	46
Tabla 4 Definición de estrategia a partir del análisis FODA	47
Tabla 5 Jerarquización y priorización de necesidades	51
Tabla 6 Componentes, actividades y productos.....	59
Tabla 7 Métodos y técnicas.....	60
Tabla 8 Metas e indicadores.....	61
Tabla 9 Organización de la evaluación	63
Tabla 10 Indicadores de la evaluación.....	64
Tabla 11 Cronograma de actividades	67
Tabla 12 Recursos humanos	68
Tabla 13 Recursos materiales	68
Tabla 14 Recursos financieros	69
Tabla 15 Presupuesto total estimado.....	69

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1 Ubicación de la Dirección Departamental de Tránsito de Pando.....	62
Figura 2 Estructura orgánica del programa.	66

LISTA DE ANEXOS

- Anexo 1** Guía de entrevista personal administrativo de la Dirección Departamental de Tránsito, Transporte y Seguridad Vial de Pando.
- Anexo 2** Guía de entrevista n° 2 estudiantes de sexto de secundaria de unidades educativas del distrito 1 de la ciudad de Cobija.
- Anexo 3** Planificación del FODA.
- Anexo 4** Acta de conclusiones del análisis FODA.
- Anexo 5** Memoria fotográfica.
- Anexo 6** Patrones generales identificados y códigos.
- Anexo 7** Categorización Personal Policial vs. Estudiantes – Educación Vial (Cobija, Pando).
- Anexo 8** Acta de Validación de Proyecto.
- Anexo 9** Acta de Conclusión de Validación del Proyecto de Grado.

RESUMEN EJECUTIVO

La problemática de la educación vial en adolescentes del nivel secundario constituyó una preocupación creciente en la ciudad de Cobija, debido al incremento de conductas de riesgo, el desconocimiento de normas de tránsito y la limitada conciencia ciudadana sobre seguridad vial. Se considera que esta situación afecta especialmente a los adolescentes y jóvenes, quienes a través de diagnóstico evidenciaron carencias en conocimientos, hábitos y actitudes preventivas frente a los peligros del tránsito urbano.

Ante esta realidad, el proyecto de grado tuvo como objetivo general proponer un programa de educación vial dirigido a adolescentes de sexto de secundaria del Distrito I, con enfoque desde el Trabajo Social, orientado al fortalecimiento de la cultura vial y la prevención de accidentes. El sustento teórico se basó en la teoría de la conducta planificada, el aprendizaje social y la pedagogía preventiva y liberadora, que promueven la reflexión crítica y la adopción de comportamientos seguros.

La metodología se desarrolló en tres fases: diagnóstico situacional, mediante entrevistas y análisis FODA; diseño del programa educativo, con componentes formativos y participativos; y validación, con la participación de actores institucionales y educativos, quienes confirmaron su pertinencia y aplicabilidad.

Los resultados del diagnóstico evidenciaron el desconocimiento de normas de tránsito, distracciones tecnológicas, falta de experiencias prácticas y una baja cultura vial generalizada. En respuesta, se elaboró una propuesta integral de educación vial que incorpora estrategias socioeducativas, materiales didácticos y acciones de sensibilización, consolidando una herramienta viable para fomentar una ciudadanía responsable y prevenir accidentes desde la intervención del Trabajo Social.

INTRODUCCIÓN

La educación vial constituye un proceso formativo esencial orientado a fortalecer la cultura ciudadana en torno a la movilidad segura, responsable y solidaria, tanto de conductores como de peatones. En el contexto actual, los accidentes de tránsito representan una problemática social de alto impacto en la ciudad de Cobija, donde se evidencian índices preocupantes de siniestralidad y una limitada conciencia vial en la población adolescente. Esta situación se traduce en riesgos permanentes para su integridad física y emocional, demandando estrategias preventivas y educativas sostenibles.

En respuesta a esta realidad, el presente proyecto de grado propone el diseño de un Programa de Educación Vial para adolescentes con un enfoque desde el Trabajo Social, entendiendo que la educación vial no solo transmite normas, sino que promueve valores, actitudes y comportamientos orientados a la convivencia y seguridad colectiva.

El proyecto adopta un enfoque cualitativo, aplicando entrevistas y análisis FODA (Fortalezas, Oportunidades, Debilidades y Amenazas) para diagnosticar los niveles de conocimiento y actitudes frente a la educación vial. La propuesta resultante busca fortalecer las capacidades de reflexión y acción de los adolescentes, promoviendo la responsabilidad social y la corresponsabilidad institucional entre las unidades educativas y la Dirección Departamental de Tránsito, Transporte y Seguridad Vial de Pando.

Asimismo, se desarrolló en tres etapas, en primer lugar, un diagnóstico, como segundo punto la elaboración de la propuesta y el tercero consistió en la validación. En todo este proceso fue importante la participación activa de estudiantes de sexto de secundaria del Distrito 1 de la ciudad de Cobija y el personal administrativo de la Dirección Departamental de Tránsito, Transporte y Seguridad Vial Pando, de los cuales se obtuvo información de manera directa a través de la aplicación de diferentes técnicas.

El presente proyecto de grado cuenta con cinco capítulos, mismos que abordan de forma secuencial y ordenada cada una de las etapas de la investigación. Esta estructura permite desarrollar los contenidos con coherencia metodológica, garantizando el cumplimiento de los

objetivos planteados, los cuales están distribuidos de la siguiente manera:

El Capítulo I, aborda el análisis situacional y presentación del problema donde se desglosan los antecedentes generales, descripción del problema, los objetivos y justificación. El Capítulo II, presenta el marco metodológico en el que se establece que es de tipo descriptivo con enfoque cualitativo, establece las técnicas de la entrevista y análisis FODA, con sus respectivos instrumentos de recolección de datos. El Capítulo III, desarrolla el marco referencial y la sustentación teórica entre las principales se hace referencia a la teoría de la conducta planificada en la seguridad vial, el enfoque del aprendizaje social y la pedagogía preventiva y educación liberadora, así como el marco legal, y el marco conceptual que sustentan el proyecto de grado.

Así mismo, el capítulo IV presenta el diagnóstico del trabajo de investigación, y presenta la selección, jerarquización y priorización de necesidades acorde con los objetivos planteados.

Por su parte, el capítulo V, desarrolla el diseño del proyecto, estableciendo objetivos, componentes, actividades y productos, así como metas e indicadores, los beneficiarios, la localización física y cobertura, desglosa un marco administrativo y sugiere la organización de la evaluación.

Para finalizar, se exponen las recomendaciones establecidas en relación a los capítulos desarrollados, y se incluyen las referencias bibliográficas y anexos.

CAPÍTULO I

ANÁLISIS SITUACIONAL Y PRESENTACIÓN DEL PROBLEMA

1.1. Antecedentes Generales

Los accidentes de tránsito ocurren todos los días, no discrimina ciudad o país, condición económica, edad o sexo, son un principal factor de discapacidad o muerte.

Los jóvenes de entre 15 y 20 años son las principales víctimas de los accidentes viales en todo el mundo. Para mitigar el impacto de los accidentes de este tipo en ese grupo de población, las Naciones Unidas pusieron en marcha un Decenio de Acción para la Seguridad Vial (2010-2020) con el que instaron a los gobiernos a tomar medidas. Sin embargo, la principal causa de muerte entre los adolescentes de 10 a 19 años sigue siendo los accidentes de tránsito: en 2015, 115 302 personas en esta franja de edad murieron a nivel mundial, por lo que la ONU propone un segundo Decenio de Acción (Ahumada y Acosta, 2024, párr. 1-2).

Frente a los elevados índices de muertes a nivel mundial a causa de los accidentes de tránsito, la ONU y los distintos países del mundo han tomado la iniciativa de fortalecer la educación vial, mediante distintas propuestas.

La educación vial en los colegios es fundamental para desarrollar una cultura de seguridad vial entre los jóvenes, enseñándoles las normas de tráfico, señales de tránsito y comportamientos seguros en las vías.

A nivel mundial, específicamente en el continente europeo, la educación vial se da de la siguiente manera:

Todos los niños y jóvenes deben recibir educación de alta calidad sobre seguridad vial con continuidad y progresión; la enseñanza de la seguridad vial debe integrarse en las escuelas a través de los planes de estudio con un mínimo de horas lectivas; establecer objetivos estratégicos, tácticos y operativos; y asignar recursos suficientes. Solo en

Irlanda, Alemania y República Checa se imparte educación para la seguridad vial y la movilidad en todos los niveles educativos: preescolar, primaria, secundaria y terciaria, es decir, desde los 0 a los 18 años. Estos tres países registran unas cifras inferiores a la media de la UE en mortalidad de menores de 18 en accidentes de tráfico (Gutiérrez, 2020, párr. 3).

La educación vial permite a los niños y adolescentes adquirir habilidades y conocimientos que los acompañarán a lo largo de su vida, promoviendo una movilidad más segura y responsable.

Experiencias en otros países como Grecia, Bosnia y Dinamarca, reflejan los avances que hay en estos países en relación a la educación vial, destacan la importancia de abordar los factores de riesgo y resaltan el desarrollo de conocimientos y habilidades de manera teórica y práctica.

En este caso son cinco las recomendaciones para garantizar la calidad de la educación vial que se imparta: primeramente, que la educación vial se centra en el conocimiento, las habilidades, las actitudes, las motivaciones y la capacitación. En este sentido el programa "Do It Right" que se imparte en Grecia para adolescentes no solo se enfoca en el desarrollo de habilidades, sino que promueve también una mentalidad segura al cambiar creencias y falsos mitos. Este programa se centra en factores de riesgo como el alcohol, el cinturón de seguridad, el tiempo de reacción y distancia de frenado y factores psicológicos que afectan a la conducción. Otras medidas son: mantener al día los contenidos en educación vial; utilizar recursos didácticos, materiales educativos de calidad; evaluar y analizar los resultados. Por ejemplo, en Dinamarca los alumnos que han recibido educación vial deben responder una encuesta online después de cada lección; y también permitir que los alumnos se autoevalúen. En Bosnia-Herzegovina, asociaciones de automovilísticas y otras partes interesadas organizan un concurso "Niños en el tráfico" que incluye un examen sobre conocimiento de normas de tráfico y un examen práctico de habilidades en un campo de entrenamiento (Gutiérrez, 2020, párr. 5).

Los avances en estos países reflejan una serie de estrategias para fortalecer la educación vial, así como las herramientas que utilizan para evaluar los conocimientos y habilidades en cuanto a educación vial.

En Latinoamérica, experiencias como en México, demuestran que son elevados los índices de accidentes de tránsito y frente a ello se ha optado en implementar estrategias para reducirlo.

En 2022, México promulgó la primera Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, resultado de una década de esfuerzos en el ámbito de la movilidad. Esta ley establece

acciones específicas para mejorar, prevenir y concienciar a los ciudadanos sobre sus derechos y obligaciones en la vía pública. Entre los 15 y 20 años, muchos comienzan a desplazarse de forma independiente para cursar la educación media superior y, a partir de los 16 años, pueden obtener permisos de conducción en varios estados. Estos factores contribuyen a que más del 10 % de los accidentes viales involucren a jóvenes. (Ahumada y Acosta, 2024, párr. 4).

Para prevenir y concienciar a los ciudadanos sobre la seguridad vial en México, están debidamente normados en una Ley que regula la Seguridad Vial.

Por otra parte, la Universidad de Guadalajara, puso en marcha una serie de acciones para mitigar los accidentes de tránsito mediante educación vial:

- Poner en marcha un taller denominado “Poliseguridad” ofertado a estudiantes de todos los semestres y todas las carreras técnicas y tecnológicas.
- Organizar charlas y talleres periódicos con expertos en seguridad vial y policías de tránsito.
- Crear simulaciones de situaciones de tráfico dentro de la escuela, utilizando señales de tránsito, pasos peatonales y semáforos. Además, realizar prácticas en campo cercanas a la institución.
- Organizar concursos de dibujo, ensayos, vídeos o carteles sobre temas de seguridad vial. Iniciar campañas de sensibilización donde los estudiantes creen mensajes y los difundan dentro y fuera de la institución.
- Establecer un grupo de estudiantes voluntarios como parte de los talleres de educación vial, que colaboren en la supervisión del tránsito en las inmediaciones de la escuela durante la entrada y salida de clases.
- Establecer talleres donde los estudiantes diseñen y fabriquen sus propias señales de tránsito utilizando impresoras 3D. En estos talleres se incluye la investigación sobre las señales y su importancia.
- Crear un programa donde los estudiantes se conviertan en embajadores viales digitales, utilizando plataformas de redes sociales y blogs para compartir contenido educativo sobre seguridad vial, experiencias personales y consejos prácticos. (Ahumada y Acosta, 2024, párr. 9).

Este tipo de experiencias permiten apreciar una serie de acciones y estrategias que permitirán la construcción de una propuesta de fortalecimiento a la educación vial en adolescentes de sexto de secundaria del distrito 1 de la ciudad de Cobija, que inicialmente puede surgir como una prueba piloto en el campo de acción delimitado, y posteriormente replicado en los demás distritos de la capital pandina.

Por otra parte, la educación vial en Bolivia desarrolla una serie de acciones vinculadas a las normas de tránsito:

Se enfoca en proporcionar a los ciudadanos la información necesaria sobre normas y reglamentos de tránsito, así como enseñarles las habilidades necesarias para manejar vehículos de manera segura. Esto incluye el conocimiento de las señales de tráfico, leyes de tránsito, el respeto a los límites de velocidad, uso correcto de cinturón de seguridad, entre otros aspectos relacionados con la seguridad vial. ... Incluye prácticas y ejercicios que permiten a los conductores y peatones adquirir destrezas prácticas en situaciones reales de tráfico. Esto puede llevarse a través de programas de capacitación, cursos, campañas de concientización, talleres y actividades educativas tanto en el ámbito escolar como comunitario (Suárez, 2025, p. 8).

Como se puede apreciar, son varias las acciones que se desarrollan en Bolivia en relación a la educación vial, sin embargo, no se identifica un programa específico dirigido a los adolescentes que esté debidamente estructurado para fortalecer la educación vial en adolescentes.

En Pando, la Dirección Departamental de Tránsito, Transporte y Seguridad Vial de Pando lleva a cabo capacitaciones esporádicas en Unidades Educativas.

Se capacitó a los estudiantes de 6to. De secundaria de la U. E. Rogelia Menacho de Balcázar Barrio las Palmas en temáticas de educación vial, uso de casco de seguridad y prevención de accidentes de tránsito ocasionados por menores de edad (C. Gonzales, comunicación personal, 03 de abril de 2025).

Este tipo de capacitaciones no forma parte de un programa específico institucionalizado, sino que responde a iniciativas que poco repercute en los estudiantes generando un impacto limitado en la comunidad estudiantil.

1.2. Descripción del problema

Los accidentes de tránsito constituyen un problema social, de salud pública y de seguridad ciudadana que afecta de manera directa a la población boliviana y, con particular gravedad, a la juventud y adolescencia. Las consecuencias derivadas de los siniestros viales trascienden las pérdidas humanas y materiales, afectando gran parte de la integridad física, psicológica y emocional de las víctimas, así como el tejido familiar y comunitario.

A nivel nacional, el Observatorio Boliviano de Seguridad Ciudadana y Lucha Contra las Drogas (OBSCD) informó en su página de red social que entre 2021 y 2024 se registraron 34.217 accidentes de tránsito, de los cuales 18.304 ocurrieron solo en 2024, con un total de 1.748 personas fallecidas, lo que representa un incremento del 15,38% respecto al año anterior (Ministerio de Gobierno, 2025). De acuerdo con los registros, la falla del conductor constituye la principal causa (66,89%), siendo los factores predominantes la imprudencia (57,10%), la conducción en estado de ebriedad (6,02%) y la distracción o uso del celular (3,78%) (OBSCD, 2025). Estos indicadores evidencian la urgente necesidad de fortalecer políticas preventivas y educación vial en el país.

Según una publicación de la Televisión Universitaria en Facebook, en el departamento de Pando, el director de Tránsito, J. Méndez, reportó que durante el año 2024 se registraron 488 accidentes, con un saldo de 10 fallecidos y 419 heridos, siendo el mes de junio el de mayor incidencia (62%). Esta cifra refleja un aumento del 10,45% en comparación con la gestión anterior, lo que evidencia un incremento sostenido de los hechos de tránsito en la región (TVU, Red Social, 2024).

La situación de Cobija reviste características particulares. Según un funcionario policial local, “En los últimos tres meses de enero a marzo de esta gestión 2025, se han reportado 133 accidentes, la mayoría de ellos asociados a exceso de velocidad, consumo de alcohol y el incumplimiento de las normas de tránsito, estos factores de riesgo en seguridad vial pueden ser diversos y pueden estar presentes en distintas situaciones en las que se desplazan personas o vehículos” (M. Churqui, comunicación personal, 3 de abril de 2025). Estos datos confirman la urgencia de educar para reducir conductas riesgosas y prevenir siniestros.

En el análisis cualitativo de campo realizado para el presente proyecto, se evidencia una preocupante participación de adolescentes y jóvenes en hechos de tránsito, tanto como conductores sin licencia, como víctimas de imprudencia. Por otra parte, el problema también tiene un carácter estructural, como refleja el testimonio de una joven afectada por la imprudencia de adolescentes: “El año pasado tuve un accidente saliendo de la universidad; me chocaron dos menores de edad que iban en otra motocicleta, y fui multada por no tener licencia de conducir” (M. Pereira, comunicación personal, 3 de marzo de 2025). Este hecho evidencia la ausencia de

una educación vial sistemática en la etapa de la adolescencia, periodo en el que se asumen nuevas responsabilidades y formas de movilidad, muchas veces sin la debida formación preventiva.

La Policía de Tránsito de Pando ha desarrollado actividades de prevención y sensibilización orientadas principalmente a niños de nivel inicial y primaria como lo señaló un funcionario de tránsito, “hemos estado utilizando estrategias lúdicas como dramatizaciones o títeres, también hemos realizado capacitaciones en unidades educativas de nivel inicial y primaria sobre educación vial, pero es necesario extenderlas a los adolescentes” (R. Antezana, comunicación personal, 3 de abril de 2025). Por lo que se puede evidenciar que no se ha priorizado a los adolescentes de nivel secundario, quienes, por su edad, independencia y exposición al riesgo, representan un grupo crítico de intervención.

Por lo expuesto, es evidente que el grupo adolescente constituye uno de los sectores más vulnerables frente a los siniestros viales, debido a factores como la baja percepción del riesgo, la influencia de pares, la búsqueda de autonomía y la falta de formación formal en seguridad vial. Por lo cual, podemos considerar que, en esta etapa del desarrollo, el aprendizaje experiencial y las actitudes impulsivas aumentan la probabilidad de incurrir en conductas de riesgo al conducir motocicletas o vehículos sin la preparación adecuada.

Las estadísticas pueden ilustrar lo peligrosas y devastadoras que pueden ser estas colisiones, y por lo tanto la importancia de prevenirlas. Existen muchos riesgos asociados con estar involucrado en uno, incluyendo lesiones graves y la muerte. La gravedad de un accidente automovilístico y las lesiones resultantes pueden depender de la presencia de ciertos factores, tales como distracción del conductor, exceso de velocidad, intoxicación del conductor por sustancias (Zambrano, et al., 2023, p. 681).

De acuerdo con Zambrano se coincide con los principales patrones observados en la región. En consecuencia, la carencia de programas sistemáticos de educación vial dirigidos a adolescentes en las unidades educativas de Cobija y su entorno constituye un vacío institucional y preventivo que contribuye a la persistencia de accidentes evitables.

Por tanto, la problemática de la inseguridad vial adolescente demanda una intervención educativa, participativa y multidisciplinaria, que fomente en los jóvenes el conocimiento, la responsabilidad y el respeto por todas las normas de tránsito, contribuyendo a la construcción de

una cultura vial preventiva y solidaria en el contexto pandino.

En este contexto, surge la siguiente pregunta problemática: *¿De qué manera la implementación de un programa de educación vial, con enfoque desde el Trabajo Social, puede fortalecer la cultura y seguridad vial en los adolescentes de sexto de secundaria del Distrito I de la ciudad de Cobija, gestión 2025?*

1.3. Objetivo General

Proponer un programa de educación vial para adolescentes de sexto de secundaria de unidades educativas del Distrito I de la ciudad de Cobija en la gestión 2025 con enfoque desde el Trabajo Social.

1.3.1. Objetivos Específicos

- Realizar un diagnóstico sobre los conocimientos de educación vial en adolescentes de sexto de secundaria de las unidades educativas del Distrito I de la ciudad de Cobija, durante la gestión 2025.
- Diseñar una propuesta de programa de educación vial dirigido a adolescentes de sexto de secundaria de las unidades educativas del Distrito I de la ciudad de Cobija, con enfoque desde el Trabajo Social.
- Validar la propuesta del programa de educación vial dirigido a adolescentes de sexto de secundaria del Distrito I de la ciudad de Cobija, en coordinación con estudiantes, y personal técnico de la Dirección Departamental de Tránsito, Transporte y Seguridad Vial de Pando.

1.4. Justificación

Desde una perspectiva social, es preocupante el conjunto de consecuencias derivadas de las deficiencias en educación vial y de los múltiples factores de riesgo asociados. La falta de

formación sistemática en normas de tránsito, sumada a conductas imprudentes y a la escasa conciencia sobre la seguridad vial, genera altos índices de siniestralidad, afectando especialmente a la población adolescente.

El problema de seguridad vial y sus consecuencias a nivel mundial ha ido cobrando importancia en los últimos años, especialmente a darse a conocer cifras de diversas fuentes como la Organización Mundial de la Salud (OMS), algunos otros componentes de las Naciones Unidas y otras. El número de muertos por accidentes de tránsito a nivel mundial es de unos 1.2 millones de personas cada año. Los accidentes de tráfico constituyen la segunda causa de muerte para personas entre los 5 y 29 años y la tercera para personas entre los 30 y 44 años. En los países en vías de desarrollo, dado que el número de vehículos está creciendo rápidamente, esta verdadera epidemia está empeorando de manera que, de no mediar disposiciones que puedan revertir la situación, se convertirá en la tercera causa de muerte y discapacidad hacia el año (Comisión Económica para América Latina y el Caribe, 2005, p. 1).

En el contexto local, la educación vial representa una tarea compartida entre la Dirección Departamental de Tránsito, Transporte y Seguridad Vial de Pando y la sociedad civil. Sin embargo, existen limitaciones institucionales y logísticas que impiden una cobertura efectiva hacia toda la población, especialmente hacia los adolescentes de nivel secundario, quienes comienzan a tener un contacto más directo con la conducción de vehículos motorizados.

La investigación se orientó al abordaje de la problemática de la educación vial en adolescentes de sexto de secundaria del Distrito I de la ciudad de Cobija, con el propósito de identificar los factores de riesgo, percepciones y prácticas que los estudiantes presentan respecto a su rol como peatones y futuros conductores. La relevancia del proyecto radicó en la elaboración de una propuesta de programa de educación vial con enfoque desde el Trabajo Social, orientado al fortalecimiento de los conocimientos, actitudes y valores preventivos en materia de seguridad vial. Dicha propuesta buscó contribuir a la formación integral de los adolescentes y promover una cultura de respeto y responsabilidad en la vía pública, siendo diseñada para su futura implementación en coordinación con la Dirección Departamental de Tránsito, Transporte y Seguridad Vial de Pando.

Los resultados del diagnóstico permitieron una comprensión más integral del fenómeno vial, para promover la reflexión y acción de las autoridades policiales y educativas con un

abordaje del problema desde la adolescencia, superando la limitada focalización actual en la infancia.

Finalmente, se espera que el desarrollo del proyecto genere insumos relevantes y estrategias sostenibles que faciliten la implementación futura de programas, convenios y políticas educativas orientadas al fortalecimiento de la cultura vial y la prevención de accidentes, consolidando así una mayor responsabilidad social y ciudadana en la población adolescente de Cobija.

CAPÍTULO II

DISEÑO METODOLOGICO

El presente capítulo presenta la metodología desarrollada para el proyecto de grado, desglosando las formas en que se fueron cumpliendo cada una de las etapas vinculadas a los objetivos específicos propuestos.

2.1. Diseño de la Investigación

En esta fase se desarrollaron los procedimientos que fueron utilizados para establecer el diagnóstico del problema planteado, ya que se realizó de una manera participativa, con la aplicación de técnicas e instrumentos escogida detenidamente y propios de la metodología de investigación científica.

El presente trabajo de grado es de tipo propositiva, por lo tanto, se ha seleccionado el diseño de investigación no experimental: Como señala Kerlinger.

La investigación no experimental es aquella que se realiza sin manipular deliberadamente variables. Es decir, es investigación donde no hacemos variar intencionalmente las variables independientes. Lo que hacemos en la investigación no experimental es observar fenómenos tal y como se dan en su contexto natural, para después analizarlos. "La investigación no experimental o ex post facto es cualquier investigación en la que resulta imposible manipular variables o asignar aleatoriamente a los sujetos o a las condiciones". De hecho, no hay condiciones o estímulos a los cuales se expongan los sujetos del estudio. Los sujetos son observados en su ambiente natural, en su realidad (1979, p. 116).

En relación a lo anterior, se aplicó la técnica FODA (Fortalezas, oportunidades, debilidades y amenazas) con la participación activa de estudiantes de sexto de secundaria del Distrito 1 de la ciudad de Cobija y personal de la Dirección Departamental de Tránsito, Transporte y Seguridad Vial de Pando, lo que permitió realizar adecuadamente el registro de las

fortalezas, oportunidades, debilidades y amenazas en relación a la educación vial.

2.2. Tipo de Investigación

El problema abordado en la presente investigación ha sido poco estudiado por lo que es importante considerar el tipo de investigación exploratoria.

El objetivo es examinar un tema o problema de investigación poco estudiado o que no ha sido abordado antes. Estos estudios sirven para aumentar el grado de familiaridad con fenómenos desconocidos. En pocas ocasiones este estudio constituye un fin en sí, dado que por lo general determinan tendencias, identifican relaciones potenciales entre variable, etc. Es por eso que en general es la primera fase de una investigación y pocas veces es una investigación en sí misma (Paredes, 2018, p. 5).

De acuerdo a los objetivos planteados también corresponde a una investigación de tipo descriptiva Casas, citado en Paredes “En un estudio descriptivo se selecciona una serie de cuestiones y se mide cada una de ellas independientemente, de forma tal de describir lo que se investiga” (2018, p. 6). En relación a la presente investigación se describió los resultados de la aplicación del FODA y entrevistas aplicadas.

En esta investigación es importante proponer para mejorar la situación actual de la educación vial, por lo que fue importante la selección del tipo de investigación propositiva, ya que presenta una propuesta a partir de los resultados obtenidos brindando estrategias que mejoren la educación vial de adolescentes de sexto de secundaria del Distrito 1 de la ciudad de Cobija, por ende, mejorará los servicios de la Dirección Departamental de Tránsito, Transporte y Seguridad Vial – Pando.

2.3. Enfoque de Investigación

Por las características de las variables, para el desarrollo del diagnóstico se empleó el enfoque Cualitativo, el cual se utiliza para descubrir y refinar preguntas de investigación. Sandín define el enfoque cualitativo de la siguiente manera:

Con frecuencia se basa en métodos de recolección de datos sin medición numérica, sin

conteo y utiliza las descripciones profundas y las interpretaciones de los fenómenos. Se fundamentan más en un razonamiento inductivo, es decir, exploran y describen casos particulares, o sea, van de lo particular a lo general (2001, p. 78).

El diagnóstico se realizó sin la manipulación deliberada de variables y se utilizaron técnicas adecuadas a la población objeto del estudio para el cumplimiento de los objetivos planteados en esta investigación.

Tabla 1

Participantes del FODA Dirección Departamental de Tránsito, Transporte y Seguridad Vial de Pando y Estudiantes.

N.	NOMBRE Y APELLIDO	CARGO	INSTITUCIÓN
1	Sbte. Cesar Luis Gonzáles Huménez	Jefe de div. Educación vial	Dirección Departamental de Tránsito, Transporte y Seguridad Vial Pando.
2	Sgto 1ro. Jesús Gonzalo Churqui Mamani	Inscripto y capacitador de educación vial	Dirección Departamental de Tránsito, Transporte y Seguridad Vial Pando.
3	Rodrigo Salazar Scrakmann	Estudiante	U.E. Héroes de la Distancia.
4	Rosa Estefany Herrera Duran	Estudiante	U.E. Héroes de la Distancia.
5	Isabela Kramer Alpire	Estudiante	U.E. Héroes de la Distancia.
6	Mishell Menacho Orellana	Estudiante	U. E. América.
7	Wilbert Jr. Suzuki Dominguez	Estudiante	U. E. América.
8	Bruno Escalante Montero	Estudiante	U. E. América.
9	Yeferson Chavez Justiniano	Estudiante	U.E. Dr. Antonio Vaca Diez.
10	Vanessa Rodriguez Fernandez	Estudiante	U.E. Dr. Antonio Vaca Diez.
11	Jose Luis Aguada Lopez	Estudiante	U.E. Dr. Antonio Vaca Diez.
12	Talia Deusilenny Chirinos Lopez	Estudiante	U.E. Vaca Diez Secundario.
13	Alejandro Banega Ticona	Estudiante	U.E. Vaca Diez Secundario.
14	Kenneer Miyhashiro Alvez	Estudiante	U.E. Vaca Diez Secundario.

Nota. Participantes del FODA Dirección Departamental de Tránsito, Transporte y Seguridad Vial de Pando y Estudiantes. Elaboración propia (2025).

Por lo tanto, la investigación fue aplicada en instalaciones del Auditorio de la Dirección de Tránsito a través de la metodología cualitativa FODA, con la participación activa de 12 estudiantes de sexto de secundaria de Unidades Educativas del Distrito I y personal administrativo de la Dirección de Tránsito, Transporte y Seguridad Vial en fecha 24 de agosto del 2025 a horas 11:00.

La aplicación de entrevistas fue realizada a 12 estudiantes, tres por unidad educativa, hasta la saturación de la información recabada.

2.4. Población

Se fundamenta que la población es el conjunto de personas u objetos de los que se desea conocer algo en una investigación. “El universo o población puede estar constituido por personas, animales, registros médicos, los nacimientos, las muestras de laboratorio, los accidentes viales, entre otros” (López, 2004, p. 69). En el presente estudio, la población estuvo conformada por los estudiantes de sexto de secundaria de cuatro (4) Unidades Educativas del Distrito I de la ciudad de Cobija, cada una con dos paralelos y un promedio de 40 estudiantes por paralelo. Por tanto, la población total estimada asciende a entre 320 estudiantes aproximadamente. Asimismo, se consideró como parte del universo de estudio al personal administrativo de la Dirección Departamental de Tránsito, Transporte y Seguridad Vial de Pando, por su rol en la implementación de acciones preventivas de educación vial.

2.5. Muestra

Cuando se realiza una investigación, se debe considerar una muestra representativa de la población. Para Jiménez:

La muestra para el enfoque cualitativo es una parte o subconjunto de una población normalmente seleccionada de tal modo que ponga de manifiesto las propiedades de la población. Su característica más importante es la representatividad, es decir, que sea una parte típica de la población en la o las características que son relevantes para la investigación (1983, p. 223).

En la presente investigación, se trabajó con una muestra intencional no probabilística,

seleccionada en función de criterios de participación y accesibilidad. La muestra estuvo compuesta por 12 estudiantes, tres de cada una de las cuatro Unidades Educativas del Distrito I de la ciudad de Cobija, además del personal técnico y administrativo de la Dirección Departamental de Tránsito, Transporte y Seguridad Vial de Pando, quienes aportaron información relevante para el diagnóstico y validación del programa de educación vial.

2.6. Metodología

El proyecto se desarrolló bajo un enfoque descriptivo propositivo, orientado a diagnosticar la situación actual de la educación vial en adolescentes y posteriormente diseñar y validar una propuesta de fortalecimiento. Según Hernández, et al., “la investigación descriptiva busca especificar las propiedades, características y perfiles de personas, grupos o comunidades que se someten a un análisis” (2014, p. 92). Por su parte, el carácter propositivo permitió plantear alternativas de solución basadas en la realidad diagnosticada, con el propósito de generar un cambio en la práctica educativa.

El método aplicado correspondió a un proceso secuencial de tres fases: diagnóstico, diseño y validación. Este enfoque metodológico no se desarrolló de manera cíclica como en la investigación acción, sino de forma lineal, respondiendo completamente al proceso lógico de identificación del problema, a la formulación de una propuesta y la verificación de su pertinencia.

Fase de Diagnóstico: En esta etapa se identificó y analizó la problemática relacionada con la educación vial en estudiantes de sexto de secundaria del Distrito I de la ciudad de Cobija. Se aplicaron técnicas como la observación directa, encuestas y entrevistas semiestructuradas para recolectar información sobre conocimientos, actitudes y prácticas vinculadas a la seguridad vial. Según Hernández, et al., “el diagnóstico constituye la base de toda intervención, ya que permite conocer la magnitud y naturaleza del problema antes de proponer alternativas de solución” (2014, p. 114). Se diagnosticó la problemática vial mediante técnicas adecuadas, base fundamental para diseñar la intervención.

Fase de Diseño: Con base en los resultados del diagnóstico, se elaboró una propuesta educativa de fortalecimiento en educación vial, considerando los factores de riesgo detectados y

las necesidades identificadas en la población adolescente. En esta fase se integraron fundamentos teóricos y pedagógicos para estructurar contenidos y estrategias metodológicas adecuadas. Como señalan Bisquerra y Pérez, “el diseño de una intervención educativa debe sustentarse en la coherencia entre el diagnóstico, los objetivos y las acciones propuestas” (2012, p. 48). Se diseñó la propuesta educativa en coherencia con el diagnóstico, necesidades y fundamentos teóricos y pedagógicos.

Fase de Validación: Finalmente, la propuesta fue sometida a un proceso de validación técnica por parte del personal de la Dirección Departamental de Tránsito, Transporte y Seguridad Vial de Pando, docentes y estudiantes del nivel secundario de las unidades educativas del distrito I de la ciudad de Cobija. Este proceso tuvo el propósito de verificar la pertinencia, aplicabilidad y coherencia interna de la propuesta. De acuerdo con Rodríguez y Valldeoriola, “la validación garantiza la credibilidad y consistencia de los instrumentos y estrategias empleadas en la investigación” (2019, p. 83). La validación técnica aseguró pertinencia, aplicabilidad y coherencia, garantizando credibilidad a la propuesta.

El diseño metodológico se apoyó en un enfoque cualitativo, que permitió comprender la realidad social desde la perspectiva de los participantes y analizar los significados atribuidos a la educación vial. En palabras de Flick, “la investigación cualitativa busca entender los fenómenos sociales desde el punto de vista de los actores involucrados” (2015, p. 37). Este enfoque favoreció la obtención de información profunda, relevante y contextualizada, posibilitando la formulación de una propuesta viable para el fortalecimiento de la educación vial en adolescentes del contexto local.

2.6.1. Fase I: Diagnóstico Institucional

2.6.1.1 Fuentes Técnicas e instrumentos. Se presentan las fuentes, técnicas e instrumentos usados para la recolección de información.

a) Fuentes

Las Fuentes, a ser utilizadas para el levantamiento de información se constituirán en

fuentes directas e indirectas.

- Fuentes Directas

En cuanto a las fuentes primarias, Mendicoa las define como:

Las fuentes primarias son todas aquellas de las cuales se obtiene información directa, es decir, de donde se origina la información. Es también conocida como información de primera mano o desde el lugar de los hechos. Estas fuentes son las personas, las organizaciones, los acontecimientos, el ambiente natural etcétera (2003, p.7).

En consecuencia, las fuentes primarias estuvieron constituidas en los estudiantes de sexto de secundaria del Distrito 1 de la ciudad de Cobija y el personal administrativo de la Dirección Departamental de Tránsito, Transporte y Seguridad Vial de Pando, de los cuales se obtuvo información de manera directa a través de la aplicación de diferentes técnicas.

- Fuentes Indirectas

Por otra parte, las fuentes secundarias, permiten obtener información que complementa la investigación, para lo cual Mendicoa. Define a las fuentes [secundarias](#) como:

Son todas aquellas que ofrecen información sobre el tema por investigar pero que no son la fuente original de los hechos o situaciones, sino que los referencian. Las principales fuentes secundarias para la obtención de la información son los libros, revistas, los documentos escritos (en general, todo medio impreso), los documentales, los noticieros, medios de información e internet (2003, p. 3).

Asimismo, se consultó libros, revistas, tesis, leyes, en versiones impresas y online, con lo que se pudo estructurar los antecedentes, el marco teórico, el marco legal, y el marco conceptual.

b) Técnicas e instrumentos

A continuación, el proceso para establecer el diagnóstico con el fin de identificar conocimientos y prácticas sobre seguridad vial.

- **Análisis FODA**

Para la elaboración del diagnóstico sobre la educación vial en adolescentes, se aplicó la técnica FODA, así como la entrevista, que coadyuvaron a definir categorías de análisis.

La matriz de análisis DAFO o FODA, es una conocida herramienta estratégica de análisis de la situación de la empresa. El principal objetivo de aplicar la matriz DAF en una organización, es ofrecer un claro diagnóstico para poder tomar las decisiones estratégicas oportunas y mejorar en el futuro. Su nombre deriva del acrónimo formado por las iniciales de los términos: debilidades, amenazas, fortalezas y oportunidades. La matriz de análisis DAFO permite identificar tanto las oportunidades como las amenazas que presentan nuestro mercado, y las fortalezas y debilidades que muestra nuestra empresa (Espinosa, 2013, párr. 4-5).

Esta técnica fue seleccionada para la elaboración del diagnóstico del presente proyecto de grado, pues permitió la participación activa de los actores involucrados, dicha actividad fue realizada el 24 de agosto en instalaciones del Auditorio de la Dirección Departamental de Tránsito.

Respecto del FODA, tuvo tres momentos (antes, durante y después):

- **Antes:** Se realizó una serie de tareas para poder llevar a cabo la aplicación del FODA:
 -
 - ✓ Se planificó la fecha, hora, lugar y participantes.
 - ✓ Se solicitó el ingreso a la Dirección Departamental de Tránsito, Transporte y Seguridad Vial - Pando y el permiso para la participación de 3 estudiantes de cada Unidad Educativa del Distrito 1 de la ciudad de Cobija para la realización del FODA, de manera formal mediante una nota dirigida al comandante de la Policía de Pando y directores de Unidades Educativas.
 - ✓ Se preparó el material necesario para la ejecución del FODA
- **Durante:** De igual manera pequeñas tareas fueron importantes para desarrollar este momento, como:
 -
 - ✓ Registro de asistencia en una planilla.

- ✓ Presentación, explicación del objetivo de la actividad.
- ✓ Desarrollo de una dinámica de presentación y rompimiento de hielo.
- ✓ Explicación de la metodología de trabajo.
- ✓ Participación de los asistentes mediante fichas de colores.
- ✓ Ubicación de las fichas en la matriz FODA, situando las fortalezas, debilidades, amenaza y oportunidades en la matriz, en la columna correspondiente.
- ✓ Determinación de estrategias con la participación de los asistentes en base al análisis FODA.
- ✓ Lectura de conclusiones.
- ✓ Firma de acta de conclusiones.

- **Después:** Una serie de tareas se realizaron posteriormente:

- ✓ Se elaboró el diagnóstico situacional sobre la educación vial con base a los resultados del FODA, como así también con el apoyo de las entrevistas y guías de observación aplicadas.
- ✓ Con base al diagnóstico se diseñó la propuesta de fortalecimiento a partir de la priorización y jerarquización de necesidades.

a) Entrevista

Otra de las técnicas utilizadas para la fase de diagnóstico fue la entrevista:

Según Canales, la entrevista es una técnica “en la que una persona (entrevistador) solicita información de otra o de un grupo (entrevistados, informantes) para obtener datos sobre un problema determinado. Presupone, pues, la existencia al menos de dos personas y la posibilidad de interacción verbal” (2006, p. 223). De este modo, el diálogo se vuelve dinámico pero estructurado y formal. Con la entrevista se espera obtener datos específicos y a profundidad de la situación institucional, además fue clave para identificar debilidades, necesidades y oportunidades de mejora desde la perspectiva de los actores.

Se aplicó entrevistas a los administrativos de la Dirección Departamental de Tránsito,

Transporte y Seguridad Vial - Pando y estudiantes de sexto de secundaria de Unidades Educativas del Distrito 1 de la ciudad de Cobija, mediante una guía de entrevista que será aplicada de manera individual con preguntas de abiertas.

b) Revisión Documental

La revisión bibliográfica como técnica, permite un acercamiento a otras ideas y puntos de vista disponible en libros, revistas, información en línea, entre otros.

Constituye una etapa fundamental de todo proyecto de investigación y debe garantizar la información más relevante en el campo de estudio, de un universo de documento que puede ser muy extenso. Dado que en la actualidad se dispone de mucha información científica y su crecimiento es exponencial (Gómez, et al., 2014, p. 1).

Revisar bibliografía no es únicamente leer, copiar y pegar, sino saber seleccionar la información pertinente, de tal manera que se enriquezca no necesariamente en cantidad, sino en calidad el documento redactado por el investigador, de tal manera que se pueda contar con los fundamentos teóricos que respalden lo escrito.

2.6.2. Fase 2: Diseño y elaboración de la propuesta

En esta fase se formuló la propuesta referente al programa de educación vial para adolescentes de sexto de secundaria de las diferentes unidades educativas del Distrito 1 de la ciudad de Cobija con enfoque en Trabajo Social; esta parte se constituye en el aporte del proyecto de grado.

Esta fase está constituida por la búsqueda de información fidedigna, para lo cual se revisó la normativa vigente en la que se enmarca en las normas de tránsito, y principalmente se verifico los aportes teóricos y experiencias que mejoran y fomentan una buena educación vial en adolescentes.

En esta fase se diseñó y elaboró la propuesta, estableciendo las distintas funciones que

le corresponden al Trabajo Social en el proceso de orientación y capacitación a los adolescentes sobre educación vial. Se plantearon estrategias participativas para promover actitudes responsables y prevenir accidentes.

2.6.3. Fase 3: Validación de la Propuesta

En la tercera fase, se realizó la validación del diseño de la propuesta a través de una socialización, lo que involucró la participación del personal administrativo de la Dirección Departamental de Tránsito, Transporte y Seguridad Vial de Pando y adolescentes de sexto de secundaria de Unidades Educativas del Distrito 1 de la ciudad de Cobija durante la plenaria.

El proceso de validación tuvo tres momentos:

- **Antes:** Se realizó una serie de tareas para poder llevar a cabo la validación de la propuesta:
 - ✓ Se planificó la fecha, hora, lugar y participantes.
 - ✓ Se solicitó el ingreso a la Dirección Departamental de Tránsito, Transporte y Seguridad Vial - Pando para la validación de la propuesta, de manera formal mediante una nota dirigida al comandante de la Policía de Pando.
 - ✓ Se envió invitaciones a los 3 estudiantes por Unidad Educativa del Distrito 1 de la ciudad de Cobija, mediante notas dirigidas a los directores de los establecimientos educativos.
 - ✓ Se preparó en diapositivas la propuesta para ser expuesta respectivamente.
- **Durante:** De igual manera pequeñas tareas fueron parte de este momento, como:
 - ✓ Registro de asistencia en una planilla.
 - ✓ Presentación, explicación del objetivo de la actividad.
 - ✓ Explicación de la metodología de trabajo.
 - ✓ Exposición de la propuesta.
 - ✓ Ronda de preguntas y sugerencias.

- ✓ Lectura de conclusiones.
- ✓ Firma de acta de conclusiones.
- **Después:** Se realizaron los ajustes correspondientes de la propuesta con base a las observaciones y sugerencias de los participantes.

CAPÍTULO III

MARCO REFERENCIAL

3.1. Marco Legal

El marco legal de la presente propuesta se sustenta en la normativa nacional que regula la seguridad, la convivencia ciudadana y el derecho a la formación integral de los adolescentes en Bolivia. La Constitución Política del Estado (CPE) constituye la base fundamental de todo el ordenamiento jurídico, garantizando el derecho a la vida, la seguridad y la educación.

3.1.1. Constitución Política del Estado Plurinacional de Bolivia

La Constitución Política del Estado Plurinacional de Bolivia (CPE, 2009) establece principios fundamentales relacionados con la seguridad vial y la libre circulación de las personas.

El Artículo 21 reconoce el derecho a la "libre locomoción, a permanecer y transitar en todo el territorio boliviano, salir y entrar del mismo", lo que implica la necesidad de garantizar un tránsito seguro para peatones y conductores, especialmente en la población adolescente.

Asimismo, el Artículo 251, Parágrafo I, asigna a la Policía Boliviana la misión de "la defensa de la sociedad y la conservación del orden público, y el cumplimiento de las leyes en todo el territorio boliviano", otorgando sustento legal a las funciones de la Policía de Tránsito en la regulación, control y fiscalización de la movilidad vehicular y peatonal dentro una determinada jurisdicción (CPE, 2009).

Además, los Artículos 66 y 381 garantizan el derecho a la seguridad, protección de la salud y cuidado de la infraestructura pública, incluyendo la red vial, constituyéndose en respaldo legal para la implementación de programas educativos que promuevan la prevención de los

accidentes de tránsito.

El Código de Tránsito (Decreto Ley N.º 10135, 1973) establece las normas fundamentales sobre la circulación de vehículos y peatones, definiendo derechos, deberes, infracciones y sanciones aplicables a los actores viales. Su Reglamento, aprobado mediante Decreto Supremo N.º 10135 (1973), detalla los procedimientos para la aplicación del Código, incluyendo aspectos específicos de señalización vial, comportamiento de conductores y peatones, control de tránsito, supervisión de vehículos y normativa sobre licencias de conducción. Estas disposiciones permiten un marco normativo integral que regula la seguridad y la movilidad urbana y rural, constituyéndose en un instrumento clave para la educación y prevención en seguridad vial.

Por su parte, la Ley N.º 3988, modificatoria del Código de Tránsito, actualiza y ajusta disposiciones fundamentales, estableciendo sanciones más precisas, responsabilidades diferenciadas según la gravedad de las infracciones y adaptando la normativa a los riesgos y necesidades actuales de movilidad. Esta actualización refuerza la importancia de implementar programas educativos dirigidos a adolescentes, quienes, al comprender las normas y las consecuencias de su incumplimiento, pueden desarrollar hábitos de conducción y desplazamiento responsables, contribuyendo a la reducción de accidentes de tránsito y al fortalecimiento de una cultura vial preventiva en la sociedad.

3.1.2. Ley General de Transporte N.º 165

En el ámbito normativo específico, la Ley N.º 165 de Transporte (2011) regula el sistema de transporte y tránsito terrestre, estableciendo que la seguridad vial es responsabilidad compartida entre el Estado y la sociedad. En su artículo 5 se establece que “el estado, en todos sus niveles, promoverá la cultura de seguridad vial y la educación para el uso adecuado de las vías públicas”. Este mandato legítima la implementación de programas socioeducativos dirigidos a adolescentes, con el objetivo de fortalecer la conciencia ciudadana en el uso de los espacios viales.

Esta ley proporciona un respaldo legal para que las instituciones educativas y autoridades desarrollen acciones coordinadas en favor de la seguridad vial.

3.1.3. Ley de Educación N.º 070 Avelino Siñani–Elizardo Pérez

La educación vial también encuentra respaldo en la Ley N.º 070 de la Educación “Avelino Siñani–Elizardo Pérez” (2010), que en su artículo 3, inciso 5, promueve la formación integral, la convivencia pacífica y la educación en valores. Dicho artículo señala que la educación debe fomentar “la formación integral de las personas, en el marco de la unidad y la convivencia pacífica, con equidad, justicia social, respeto a los derechos humanos, a la diversidad cultural y lingüística”.

Esto abre un espacio pedagógico para incorporar la educación vial como parte del proceso educativo, fortaleciendo las competencias ciudadanas de los adolescentes en edad escolar.

3.1.4. Reglamentos y Normas Técnicas

La normativa técnica también es un componente importante. Según el Instituto Boliviano de Normalización y Calidad, la Norma Boliviana NB-748 de Señalización Vial regula los estándares de señalización en vías y carreteras. Su aplicación no solo es obligatoria, sino que constituye una herramienta pedagógica práctica para que los adolescentes comprendan y apliquen los significados de las señales de tránsito (IBNORCA, 2004).

Es en este sentido que el marco legal de Bolivia reconoce de manera explícita el derecho a la seguridad, la movilidad responsable y la formación integral de la juventud. La articulación de la Constitución Política del Estado, la Ley General de Transporte, la Ley de Educación, las normas técnicas y los reglamentos de tránsito legitiman la implementación de un programa de educación vial para adolescentes de sexto de secundaria, con un enfoque socioeducativo y comunitario, desde la perspectiva del Trabajo Social.

3.2. Marco Teórico

El presente proyecto se fundamenta en diversos enfoques y teorías que permiten comprender los factores que intervienen en la conducta de los adolescentes en relación con la

seguridad vial. Estas perspectivas no solo explican el comportamiento humano en contextos de tránsito, sino que también ofrecen orientaciones para diseñar intervenciones socioeducativas y comunitarias desde el Trabajo Social.

3.2.1. Teoría de la Conducta Planificada en la Seguridad Vial

La Teoría de la Conducta Planificada (TCP), desarrollada por Ajzen, constituye un marco conceptual relevante para explicar el comportamiento humano en situaciones específicas, como la conducción de vehículos o el tránsito peatonal (1991). Según esta teoría, la conducta está determinada principalmente por la intención de actuar, la cual depende de tres factores: la actitud hacia el comportamiento, las normas subjetivas y el control conductual percibido.

En el ámbito de la seguridad vial, esta teoría permite comprender cómo las percepciones de los adolescentes influyen en su conducta en relación con la velocidad, el consumo de alcohol y drogas, y el cumplimiento de las normas de tránsito. Ajzen sostiene que “La intención de realizar una conducta es más fuerte cuando el individuo tiene una actitud favorable hacia ella, percibe apoyo social para ejecutarla y cree que tiene control sobre su realización” (1991, p. 188), esto significa que un adolescente que percibe como aceptable el exceso de velocidad, que recibe tolerancia social frente al consumo de alcohol en actividades recreativas, y que cree que puede evitar controles policiales, tendrá mayor probabilidad de asumir conductas riesgosas en la vía pública.

Diversos estudios aplicados al contexto vial confirman este planteamiento. Parker, et al., demostraron que la TCP es útil para predecir conductas como manejar bajo la influencia del alcohol o exceder los límites de velocidad, al evidenciar la relación entre actitudes permisivas, presión social y control percibido con la intención de transgredir normas de tránsito (1992). En definitiva, esta teoría explica con claridad por qué las personas deciden asumir riesgos y vulnerar las reglas establecidas en la vía pública.

El análisis de la TCP también se aplica al comportamiento de los peatones. En este sentido, se observa que la intención de infringir normas de tránsito, como cruzar la calle en lugares no autorizados o ignorar toda señal de semáforo, depende de percepciones y actitudes

internalizadas. Zhou, et al., explican que los peatones adolescentes suelen justificar sus acciones por la búsqueda de rapidez o conveniencia, subestimando los riesgos de accidente (2009). De este modo, las creencias personales influyen directamente en decisiones que ponen en peligro su integridad física.

Al respecto, se puede señalar que “Las conductas de los peatones están guiadas no solo por el conocimiento de las normas, sino también por la percepción subjetiva del riesgo y la influencia social del grupo de pares” (Zhou, et al., 2009, p. 145). De esta forma, comprender los factores que determinan la intención de incumplir las normas de tránsito en adolescentes resulta esencial para diseñar programas de educación vial que incluyan tanto aspectos cognitivos (conocimiento de normas) como socioemocionales (percepción de riesgo, presión de grupo, hábitos de convivencia).

3.2.2. Enfoque del Aprendizaje Social de Bandura

Otro fundamento clave lo constituye el enfoque del aprendizaje social, desarrollado por Albert Bandura sostiene que los seres humanos aprenden conductas a través de la observación e imitación de modelos. Para el autor “El aprendizaje observacional es un proceso en el cual los individuos adquieren nuevas conductas mediante la observación del comportamiento de otros, sin necesidad de experimentar directamente las consecuencias” (Bandura, 1977, p. 22). En el caso de la seguridad vial, los adolescentes reproducen patrones de comportamiento observados en familiares, pares o conductores de la comunidad. Por ejemplo, si los jóvenes perciben que los adultos no respetan las señales de tránsito o cruzan las calles imprudentemente, es probable que incorporen esas conductas como normales.

Según Bandura, amplía este planteamiento al introducir el concepto de determinismo recíproco, según el cual la conducta humana resulta de la interacción entre factores personales, ambientales y conductuales (1986). Así, el entorno vial desordenado, la escasa presencia de señalización y la tolerancia social hacia las infracciones pueden reforzar conductas de riesgo en los adolescentes.

Desde el Trabajo Social, este enfoque permite promover diferentes modelos positivos de

comportamiento vial a través de actividades educativas, talleres participativos y la implicación comunitaria, de modo que los adolescentes internalicen normas responsables mediante la observación y la práctica guiada. Asimismo, se busca fortalecer la conciencia colectiva sobre la seguridad vial, promoviendo valores de respeto, empatía y responsabilidad social. De esta manera, se contribuye a la formación de adolescentes con una buena cultura de tránsito.

3.2.3. Pedagogía Preventiva y Educación Liberadora (Paulo Freire)

La propuesta de la pedagogía preventiva se articula con el pensamiento de Paulo Freire, quien planteó la necesidad de una educación crítica y liberadora, orientada a la transformación social. Para Freire, “nadie educa a nadie, nadie se educa a sí mismo, los hombres se educan entre sí mediatizados por el mundo” (1970, p. 50). Aplicado al ámbito de la educación vial, este planteamiento sugiere que no basta con transmitir normas y sanciones, sino que se requiere generar procesos de concientización crítica en los adolescentes, donde ellos mismos analicen los riesgos del tránsito, reflexionen sobre sus responsabilidades y construyan colectivamente estrategias para mejorar la convivencia vial.

La pedagogía preventiva, inspirada en Freire, busca anticipar conductas de riesgo a través de la participación activa y el diálogo. Así, se evita una educación meramente normativa o punitiva, promoviendo en cambio la responsabilidad crítica, la solidaridad comunitaria y la corresponsabilidad social en el uso de los espacios públicos.

El marco teórico del presente programa se construye a partir de la articulación de estas perspectivas. La Teoría de la Conducta Planificada explica los determinantes de la intención de actuar en el tránsito; el enfoque del aprendizaje social de Bandura permite comprender cómo los adolescentes reproducen conductas observadas en su entorno; y la pedagogía preventiva de Freire orienta metodológicamente la educación vial hacia un proceso crítico, participativo y transformador.

En conjunto, estos enfoques fundamentan la pertinencia de una intervención socioeducativa en seguridad vial dirigida a adolescentes de sexto de secundaria en la ciudad de Cobija, donde el Trabajo Social puede desempeñar un papel clave en la construcción de hábitos

responsables, a concienciación colectiva y la generación de modelos positivos de convivencia vial.

3.3. Marco Conceptual

El marco conceptual constituye una herramienta fundamental para delimitar las categorías centrales de análisis y comprender los ejes que sustentan la propuesta de intervención en educación vial. En este apartado se definen y discuten conceptos clave relacionados con la educación vial, la adolescencia, la intervención social, el Trabajo Social y sus funciones específicas en el ámbito de los accidentes de tránsito, entre otros que permiten fundamentar el diseño del programa.

3.3.1. Fortalecimiento de la Educación Vial

La educación vial se entiende como un proceso pedagógico orientado a formar ciudadanos conscientes, responsables y respetuosos de las normas de tránsito.

De acuerdo con la Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura (UNESCO) “la educación vial constituye un elemento esencial para la construcción de una cultura de seguridad que reduzca los riesgos y accidentes de tránsito” (2015, p. 27). En Bolivia, este enfoque se vincula con la Ley General de Transporte (Ley N.º 165, 2011), que establece la necesidad de promover la cultura de seguridad vial desde la escuela y la comunidad. Esto implica que el fortalecimiento de la educación vial no se limita a la transmisión de normas, sino que requiere una formación integral que promueva actitudes responsables, conciencia crítica y compromiso ciudadano.

Asimismo, señala Salazar “El fortalecimiento de la educación vial debe trascender el ámbito normativo y convertirse en un espacio de construcción de valores sociales, donde la seguridad, la solidaridad y el respeto mutuo guíen las prácticas cotidianas en las vías públicas” (2018, p. 66). Por lo tanto, el programa propuesto busca consolidar la educación vial como un proceso socioeducativo y preventivo, en el que los adolescentes sean actores activos de la transformación de la cultura vial en su comunidad.

3.3.2. Adolescencia

La adolescencia es una etapa del ciclo vital caracterizada por profundos cambios físicos, psicológicos y sociales. La Organización Mundial de la Salud define la adolescencia como el período comprendido entre los 10 y los 19 años de edad, en el cual se desarrollan procesos de construcción de identidad, autonomía y pertenencia social (OMS, 2014). Esta etapa clave define la personalidad y prepara a la persona para su rol activo en la sociedad.

En este sentido, los adolescentes constituyen un grupo poblacional estratégico para la intervención en educación vial, ya que se encuentran en un momento de formación de hábitos y valores. Según Steinberg, “la adolescencia es una etapa de vulnerabilidad, pero también de oportunidades para establecer conductas protectoras y estilos de vida saludables” (2017, p. 112). En este sentido, los adolescentes constituyen un grupo poblacional estratégico para la intervención en educación vial, ya que se encuentran en un momento de formación de hábitos y valores. Según Steinberg, “la adolescencia es una etapa de vulnerabilidad, pero también de oportunidades para establecer conductas protectoras y estilos de vida saludables” (2017, p. 112). Esto implica que las intervenciones en seguridad vial deben considerar la influencia de factores como la presión de pares, la percepción de riesgo y la búsqueda de autonomía, con el fin de promover comportamientos responsables en el tránsito.

3.3.3. Intervención Social

La intervención social se define como el conjunto de estrategias planificadas que buscan transformar situaciones problemáticas mediante acciones colectivas y educativas. Ander-Egg señala que “La intervención social es un proceso sistemático de mediación entre las necesidades de la población y los recursos disponibles en la sociedad, con el propósito de lograr cambios significativos en las condiciones de vida” (2003, p. 49). En el ámbito de la seguridad vial, la intervención social se orienta a modificar comportamientos de riesgo, prevenir accidentes y fortalecer la conciencia ciudadana.

Para los adolescentes, la intervención debe ser participativa y comunitaria, de modo que los propios jóvenes se conviertan en agentes multiplicadores de la educación vial.

3.3.4. Trabajo Social

El Trabajo Social es una disciplina que busca promover el bienestar y la justicia social mediante procesos de acompañamiento, mediación y fortalecimiento comunitario.

La Federación Internacional de Trabajadores Sociales (FITS) lo define como “Una profesión basada en la práctica y una disciplina académica que promueve el cambio y el desarrollo social, la cohesión social, y el fortalecimiento de las personas y comunidades” (2014, párr. 1). En el contexto de la educación vial, el Trabajo Social cumple un rol fundamental en la sensibilización, prevención y promoción de la convivencia vial, al articular la participación de adolescentes, familias, instituciones educativas y organismos estatales.

3.3.5. Funciones del Trabajo Social en Accidentes de Tránsito

El Trabajo Social también interviene en situaciones posteriores a los accidentes de tránsito, desempeñando funciones de apoyo psicosocial, acompañamiento familiar y gestión comunitaria. Como plantea Rodríguez “El trabajador social en el ámbito de los accidentes de tránsito actúa como mediador entre la víctima, la familia, los servicios de salud y las instituciones estatales, facilitando procesos de recuperación integral” (2016, p. 95). Estas funciones incluyen:

- Atención y apoyo a víctimas y familias en situaciones de crisis.
- Orientación sobre derechos y acceso a servicios.
- Intervención preventiva mediante campañas educativas.
- Gestión comunitaria para reducir riesgos viales.

El programa propuesto incorpora esta dimensión preventiva del Trabajo Social, destacando que la atención en accidentes debe complementarse con estrategias educativas que reduzcan la incidencia de estos hechos en la población adolescente. El marco conceptual del programa articula nociones de educación vial, adolescencia, intervención social y Trabajo Social, reconociendo que la seguridad vial no es solo un tema de normas, sino de construcción colectiva de valores y prácticas responsables, buscando fomentar una mayor conciencia sobre la importancia del respeto a los demás.

3.3.6. Normativas de Tránsito

Las normativas de tránsito constituyen el marco legal que regula la circulación de vehículos y peatones en un país. En Bolivia, estas se encuentran principalmente en el Código Nacional de Tránsito y su Reglamento (D.S. N.º 13468, 1976), además de la Ley General de Transporte N.º 165 (2011), que refuerza la obligación del Estado de garantizar la seguridad en la movilidad urbana y carretera.

La Ley N.º 165 establece en su artículo 5 que “El Estado, en todos sus niveles, promoverá la cultura de seguridad vial y la educación para el uso adecuado de las vías públicas” Esto implica que las instituciones educativas tienen un rol estratégico en la formación de conductas responsables en la población adolescente. Asimismo, el Código Nacional de Tránsito dispone normas de circulación, prioridad y sanciones por incumplimiento, estableciendo los parámetros básicos para la convivencia en el espacio vial.

Desde una perspectiva educativa, las normativas no deben verse únicamente como instrumentos de sanción, sino como herramientas pedagógicas que permiten formar conciencia ciudadana y garantizar el respeto a la vida y la integridad de todas las personas que circulan por las vías.

3.3.7. Señalización Vial

La señalización es un elemento esencial dentro del sistema vial, pues orienta y regula el comportamiento de conductores y peatones. La Norma Boliviana NB-748 de Señalización Vial (IBNORCA, 2004) establece los parámetros técnicos que deben cumplir las señales en cuanto a diseño, ubicación y significado. Estas señales cumplen funciones preventivas, regulatorias e informativas, permitiendo reducir riesgos y mejorar la convivencia en los espacios de tránsito. Tal como se señala en la norma, “La señalización vial tiene como finalidad regular, advertir y guiar a los usuarios de la vía para garantizar la seguridad del tránsito” (IBNORCA, 2004, p. 7). Para los adolescentes, el conocimiento de la señalización no solo implica memorizar símbolos, sino interiorizar sus significados y desarrollar actitudes de respeto hacia ellas, para evitar situaciones de riesgo en la vía pública.

3.3.8. Seguridad Vial

La seguridad vial es un derecho ciudadano vinculado al acceso seguro a la movilidad. La Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL) sostiene que “La seguridad vial es un derecho ciudadano que implica garantizar el acceso seguro a la movilidad, disminuyendo las lesiones y muertes por accidentes de tránsito” (2018, p. 14). En este sentido, la seguridad vial no se reduce a la aplicación de normas, sino que constituye un compromiso social en el que participan el Estado, las instituciones educativas, las familias y la sociedad civil. En el caso de los adolescentes, fortalecer la seguridad vial implica generar procesos socioeducativos que promuevan actitudes de autocuidado y responsabilidad.

3.3.9. Prevención en Educación Vial

La prevención es un componente central en la seguridad vial. Desde la salud pública, Gordon distingue tres niveles: primaria, secundaria y terciaria. La prevención primaria se orienta a evitar la ocurrencia de accidentes mediante la educación, la concienciación y la formación en valores.

En este marco, la educación vial en adolescentes se ubica principalmente en el nivel de prevención primaria, ya que busca anticiparse a las conductas de riesgo a través de la enseñanza de normas, el desarrollo de actitudes responsables y la construcción de una cultura de respeto mutuo. Como afirma Gordon “La prevención primaria es la que tiene mayor impacto en la reducción de riesgos, al intervenir antes de que ocurra el hecho” (1987, p. 108). La prevención secundaria se aplica en casos donde ya existen conductas de riesgo o accidentes leves, mientras que la terciaria se relaciona con la rehabilitación y la reducción de secuelas tras un accidente. En conjunto, estas perspectivas permiten articular un enfoque integral en la intervención educativa y social.

3.3.10. Cultura Vial

La cultura vial se refiere al conjunto de hábitos, valores y prácticas compartidas por la sociedad en relación con el uso de las vías públicas. No se limita a conocer normas, sino que

implica desarrollar actitudes de respeto, empatía y responsabilidad. De acuerdo con Vargas “La cultura vial no se limita al conocimiento de normas, sino que integra actitudes de respeto, empatía y solidaridad entre usuarios de la vía” (2020, p. 57). Esto significa que la educación vial no debe centrarse exclusivamente en el aspecto cognitivo, sino en la construcción de valores y competencias ciudadanas.

En este sentido, la adolescencia se presenta como una etapa clave para fomentar prácticas positivas, dado que los jóvenes están en un proceso de construcción de identidad y pertenencia social. La cultura vial es también un reflejo del compromiso comunitario, pues se alimenta de la manera en que la sociedad en su conjunto respeta y promueve la seguridad en el tránsito. Así, la propuesta del programa busca no solo instruir a los adolescentes, sino construir colectivamente una cultura vial en Cobija que fortalezca la prevención y reduzca los índices de accidentes de tránsito.

Por lo tanto, la seguridad vial, las normativas de tránsito, la señalización, la prevención y la cultura vial son categorías interrelacionadas que sustentan la propuesta educativa dirigida a adolescentes de sexto de secundaria. En su conjunto, estas nociones permiten comprender que la educación vial no es solamente un proceso informativo, sino una estrategia de transformación social, en la que el respeto a las normas, la prevención y la construcción de valores ciudadanos garantizan la movilidad segura y la protección de la vida.

CAPÍTULO IV

DIAGNÓSTICO

El diagnóstico se construyó a partir de entrevistas aplicadas tanto a funcionarios de la Dirección Departamental de Tránsito, Transporte y Seguridad Vial de Pando como a estudiantes de sexto de secundaria del Distrito 1 de Cobija. Estas voces permitieron identificar percepciones, experiencias y necesidades que fundamentan la propuesta de un programa de educación vial con enfoque preventivo y social.

4.1. Resultados del Diagnostico

El vaciado de entrevistas realizado con el personal administrativo policial de la Dirección Departamental de Tránsito, Transporte y Seguridad Vial de Pando, junto con las percepciones obtenidas de estudiantes de sexto de secundaria, permitió organizar la información en categorías de análisis que dan cuenta de las dinámicas institucionales, las experiencias acumuladas y las expectativas en torno a la educación vial en el contexto local. A través de la sistematización de datos, se construyeron códigos y subcategorías que visibilizan coincidencias y divergencias entre los actores, generando una matriz comparativa.

El análisis no se limita a un vaciamiento descriptivo de respuestas, sino que implica la interpretación en diálogo con el marco teórico de la educación vial desde el Trabajo Social, la pedagogía preventiva y las políticas públicas de seguridad vial. De esta manera, la triangulación entre discursos de los sujetos de estudio, evidencias empíricas y referentes conceptuales permite identificar patrones estructurales y oportunidades de intervención.

4.1.1. Desde el Nivel Institucional

Los entrevistados ocupan cargos estratégicos dentro de la división de educación vial: un

capacitador y el jefe de división. Ambos con menos de un año en funciones, lo que evidencia la alta rotación del personal. En palabras del capacitador: “En este momento no contamos con personal subalterno, pero en esta dirección como mínimo tiene que ser 3” (J. Churqui, comunicación personal, 03 de abril de 2025). Esta limitación se confirma con la respuesta del jefe de división, quien señala que actualmente son solo dos en funciones: “Mi persona como jefe y mi subordinado sería el Sgto. 1ro. Jesús Churqui Mamani” (C. Gonzales, comunicación personal, 03 de abril de 2025). Los funcionarios refieren que aplican principalmente la Ley de Transporte y el Reglamento de Tránsito. Uno de ellos puntualiza: “El tema de 251, el tema de tránsito y la ley de transporte” (J. Churqui, comunicación personal, 03 de abril de 2025), mientras que otro resalta el marco jurídico más amplio: “Aplicamos desde la Constitución Política del Estado y la ley de transporte” (C. Gonzales, comunicación personal, 03 de abril de 2025). Esto muestra que, si bien existe una base normativa, no necesariamente se traduce en una estrategia pedagógica consistente.

Asimismo, las acciones actuales se concentran en capacitaciones y campañas puntuales. Según el capacitador: “Solo contamos con capacitaciones de mecánica básica y primeros auxilios” (J. Churqui, comunicación personal, 03 de abril de 2025), mientras que el jefe de división aclara que se realizan “Capacitaciones al personal policial y a la sociedad en su conjunto mediante campañas” (C. Gonzales, comunicación personal, 03 de abril de 2025). Respecto a estrategias replicadas a nivel nacional, se mencionan las ferias policiales y el uso de redes digitales: “Con medios digitales publicitarios como ser TikTok y canales universitarios sobre el uso del casco” (C. Gonzales, comunicación personal, 03 de abril de 2025). Además, los entrevistados reconocen la falta de recursos humanos y financieros, en relación al presupuesto, uno expresa: “En tema de presupuesto es directamente por el Comando General” (J. Churqui, comunicación personal, 03 de abril de 2025), y el jefe de división complementa: “Actualmente no se cuenta con una cartera sobre educación vial” (C. Gonzales, comunicación personal, 03 de abril de 2025). Esta situación confirma, a través de las propias manifestaciones de las y los entrevistados que la ausencia de un presupuesto específico, lo cual restringe la sostenibilidad de las acciones.

Es importante mencionar que ambos funcionarios consideran necesario integrar al Trabajo Social. Uno señala: “Sería muy importante para realizar las capacitaciones y gestiones a

través del Ministerio de Educación para que implementen en la malla curricular” (J. Churqui, comunicación personal, 03 de abril de 2025). El otro complementa: “Ante la educación vial, debe poder colaborar para llegar a más personas, porque nosotros a veces no contamos con el recurso necesario” (C. Gonzales, comunicación personal, 03 de abril de 2025). Tener más personas con educación vial es prioridad.

El análisis de las entrevistas aplicadas al personal administrativo policial de la Dirección Departamental de Tránsito, Transporte y Seguridad Vial de Pando permitió identificar una serie de patrones discursivos y organizativos que reflejan tanto las limitaciones institucionales como las oportunidades de mejora en la promoción de la educación vial. A través de la codificación categorial, se organizaron las respuestas en categorías centrales tales como normatividad, jerarquía, programas existentes, estrategias, experiencia y rol del Trabajo Social, las cuales fueron posteriormente desglosadas en subcategorías específicas que permitieron matizar los significados y prácticas descritas por los entrevistados (por ejemplo: aplicación de leyes, estructura de mando, acciones educativas, modalidades de intervención, entre otras). Este proceso de categorización y subcategorización otorgó mayor rigor al análisis, posibilitando no solo evidenciar coincidencias y divergencias internas, sino también reconocer la manera en que los funcionarios interpretan su función y los recursos con los que cuentan para llevar adelante acciones preventivas en beneficio de la sociedad.

4.1.2. Desde los Adolescentes

Los estudiantes entrevistados tienen entre 16 y 18 años, pero la mayoría ya conduce desde edades tempranas: “Desde los 11 años”, “Desde los 12 años” o incluso “Desde los 10 años”. Esta situación refleja la naturalización de la conducción precoz sin requisitos legales ni formación formal. Casi ninguno posee licencia, algunos lo reconocen directamente: “No he adquirido una licencia todavía” (W. Suzuki, comunicación personal, 03 de abril de 2025). Al igual que otra respuesta “Aún no tengo licencia” (K. Álvarez, comunicación personal, 03 de abril de 2025). Incluso se asocia el trámite con la evasión de sanciones: “Para que no me molesten la batida” (T. Chirinos, comunicación personal, 03 de abril de 2025). Esto muestra que la licencia no es percibida como un mecanismo de seguridad, sino como una formalidad para evitar controles policiales.

Por otra parte, el acceso a capacitaciones ha sido irregular. Algunos adolescentes señalan haber participado en pocas ocasiones: “Unas cuatro veces que tránsito hizo talleres” (K. Miyashiro, comunicación personal, 03 de abril de 2025) otra de la respuesta fue “Cuando viene tránsito, el año pasado” (I. Kramer, comunicación personal, 03 de abril de 2025). Otros, simplemente, afirman: “No participé” (R. Herrera, comunicación personal, 03 de abril de 2025). Se puede identificar un desinterés por la unidad competente.

El conocimiento de señales es básico y fragmentado: “Pare, no girar en U, y el camino del peatón” (T. Chirinos, comunicación personal, 03 de abril de 2025), y también se mencionó “El alto, prohibido girar en U, los pases de cebra” (K. Miyashiro, comunicación personal, 03 de abril de 2025). En el caso de bicicletas, la mayoría afirma: “No conozco” (R. Salazar, comunicación personal, 03 de abril de 2025). Esto revela un déficit en el aprendizaje formal de la normativa vial.

Al preguntar sobre la revisión mecánica, algunos respondieron que lo hacen solo ante fallas: “Cuando tiene algún fallo, o cuando está mal la cadena” (W. Suzuki, comunicación personal, 03 de abril de 2025), mientras que otros afirman hacerlo esporádicamente: “Cada tres meses” (A. Banega, comunicación personal, 03 de abril de 2025). Se evidencia una cultura más reactiva que preventiva. Los adolescentes muestran conciencia del peligro de conducir bajo efectos del alcohol: “Uno no está en sus cinco sentidos y puede ocasionar accidentes severos e ir preso” (W. Suzuki, comunicación personal, 03 de abril de 2025), otra respuesta de los adolescentes “Puede ocasionar accidentes mortales” (J. Aguada, comunicación personal, 03 de abril de 2025). Del mismo modo, reconocen las consecuencias de las distracciones: “Cuando estás con auriculares no escuchas a tu alrededor” (J. Aguada, comunicación personal, 03 de abril de 2025), se podría manifestar que están en lo correctos y lo manifiestan “Ocasionar accidentes leves o hasta la muerte” (I. Kramer, comunicación personal, 03 de abril de 2025). La muerte no se observa, llega de una manera inesperada, pero la podemos prevenir.

Además, varios relatan hechos impactantes: “Me caí cuando entregaba almuerzo, yo realizo delivery y me chocaron” (I. Kramer, comunicación personal, 03 de abril de 2025), durante su trabajo y responsabilidad, “La vez que estaba con mi padre nos chocó una camioneta ebria” (B. Escalante, comunicación personal, 05 de abril de 2025), sus conocidos igual sufren sus

accidentes, “Tenía un amigo que estaba borracho y se chocó y murió” (K. Miyashiro, comunicación personal, 03 de abril de 2025). Estos relatos evidencian que los adolescentes no solo conocen los riesgos de manera teórica, sino que los han vivenciado directamente, lo cual aumenta la urgencia de intervenciones preventivas.

En base a lo descrito, el proceso de análisis cualitativo permitió confrontar las percepciones del personal administrativo policial y de los estudiantes de sexto de secundaria respecto a la educación vial en el contexto de la ciudad de Cobija, Pando. A través de la construcción de un cuadro categorial comparativo, se organizaron los hallazgos en categorías y subcategorías comunes, identificando patrones de coincidencia, divergencia y complementariedad entre ambos grupos.

Esta estrategia metodológica posibilita visualizar de manera integrada cómo se articulan los discursos institucionales y juveniles en torno a la normatividad, los programas, las prácticas de prevención, el conocimiento de señales y normas, así como el rol de actores sociales en la implementación de estrategias educativas. El cuadro que se presenta a continuación constituye un insumo clave para la triangulación analítica, ya que muestra las interacciones y tensiones entre las perspectivas de quienes implementan y quienes reciben las acciones formativas

Tabla 2

Cuadro Categorical Comparativo

Categorías	Subcategorías	Códigos	Personal Policial	Estudiantes	Relación / Brecha Identificada
Organización institucional / Caracterización	Cargo, superior, subordinados, experiencia	ORG-CAR-SUP - SUB	División de Educación Vial con jerarquía definida pero poco personal (2 funcionarios).	Jóvenes entre 16-18 años, mayoría conduce desde temprana edad (10-15 años).	Estructura formal vs. Conducción temprana e informal.
Normativa y conocimiento normativo	Normas legales / señales de tránsito / normas de conducción	NORM-TR -CPE 251 -SEÑ -BICI -CON	Aplican Constitución, Ley de Transporte y Reglamento 251.	Reconocen solo señales básicas, poca claridad en normas de bicicleta.	La normativa existe, pero no es apropiada ni comprendida.

Programas y acciones / Experiencia educativa	Capacitaciones , ferias, campañas	PROG-CAP-CAMP-FER-CAPCOL- -ACT-GACIP - EDV-POL - EDV COL / EDV-FAM	Capacitaciones en mecánica, auxilios, ferias, campañas en colegios.	Algunos participaron en talleres de tránsito o con GACIP, otros casi nunca recibieron formación.	Desfase entre programas disponibles y alcance real a los estudiantes.
Estrategias y aprendizajes	Estrategias nacionales / aprendizajes locales	EST-FER / EST-DIG	Replican ferias y usan medios digitales (TikTok, canales universitarios).	Aprendizajes más empíricos: familia, UAP, observación, celular.	Estrategias digitales oficiales vs. aprendizajes informales de los jóvenes.
Implementación de programas	Responsables y sugerencias	IMP-DIV / IMP-CAP / IMP-CRO / IMP-MULT	Sugieren que la división de Educación Vial y capacitadores en tránsito asuman responsabilidad con cronograma y equipo multidisciplinario	Expresan interés en recibir capacitaciones , pero carecen de formación estructurada.	Potencial interés juvenil, pero falta un plan estructurado que llegue efectivamente.
Rol del trabajador social	Capacitación y cobertura	TSO-CAP / TSO-RUR	Plantean su rol en capacitaciones, gestiones curriculares y alcance rural.	Jóvenes reconocen necesidad de apoyo para ampliar cobertura.	Trabajo Social se percibe como puente para llegar a mayor población.
Presupuesto	Fuente de financiamiento	PRES-COM / PRES-DEF	Dependencia del Comando General, sin cartera específica para educación vial.	No opinan directamente sobre presupuesto. Pero su experiencia muestra carencia de programas permanentes en colegios.	Limitación presupuestaria repercuten en la baja cobertura hacia los estudiantes.

Dio formato: Fuente: 5 pto

Seguridad y prevención	Revisión mecánica / consecuencias de alcohol y distracciones	SEG-REV / SEG-ALC / SEG-DIST / SEG-IMP	Enfatizan prevención mediante normativas.	Jóvenes reconocen consecuencias graves (accidentes, muertes), valoran la revisión mecánica.	Coincidencia en la importancia de prevención, pero los estudiantes lo aprenden más por experiencias vividas.
Experiencias de accidentes	Personales, familiares, como testigo	ACC-PERS / ACC-FAM / ACC-TEST / ACC-NO	Se abordan de manera institucional y preventiva.	Varios narran accidentes personales, de familiares o conocidos; otros no tienen experiencias.	Vivencias directas refuerzan en los jóvenes la percepción del riesgo más que las normas e indicaciones institucionales.

Nota. Análisis comparativo de discursos en educación vial. Elaboración propia (2025).

La comparación entre las percepciones del personal administrativo policial y los estudiantes de sexto de secundaria revela una serie de hallazgos significativos. Mientras que el personal policial enfatiza la normatividad, los procedimientos y la estructura institucional como ejes de la educación vial, los estudiantes reflejan un conocimiento más fragmentado, basado en la experiencia práctica y en aprendizajes informales. Esta divergencia muestra que, si bien existe una coincidencia en la identificación de riesgos y consecuencias (particularmente en lo relacionado con el consumo de alcohol, las distracciones y la necesidad de precaución), la brecha se encuentra en la internalización de las normas y la práctica cotidiana de la seguridad vial. El cuadro categorial comparativo, por tanto, evidencia la urgencia de generar estrategias integrales y participativas que fortalezcan la conexión entre la oferta institucional y las necesidades reales de los jóvenes, favoreciendo un proceso educativo más inclusivo, práctico y sostenible en el tiempo.

El análisis muestra un sistema donde la norma existe, la conciencia del riesgo está presente y la intención de cumplimiento aparece (licenciarse a los 18), pero falta andamiaje para

convertir todo ello en prácticas estables y sostenibles. La conducción temprana, el aprendizaje empírico y la intermitencia de acciones educativas piden un programa integral, curricularizado, secuenciado, con refuerzos conductuales y gobernanza clara. El Trabajo Social emerge como bisagra entre actores.

En las entrevistas aplicadas al personal administrativo policial de la Dirección Departamental de Tránsito, Transporte y Seguridad Vial de Pando permitió identificar patrones discursivos y organizativos que, al integrarse con el marco teórico, revelan la necesidad de comprender la educación vial como un proceso pedagógico, social y político más amplio. Para fundamentar los hallazgos, se articulan cuatro enfoques centrales: el aprendizaje social y conductual, la pedagogía preventiva, el enfoque ecológico sistémico y la perspectiva de gobernanza y políticas públicas. Estos enfoques no solo permitieron interpretar los datos desde diferentes dimensiones, sino que también orientaron a la construcción de propuestas contextualizadas para la ciudad de Cobija y alcance del departamento de Pando.

El enfoque del aprendizaje social, desarrollado por Albert Bandura sostiene que la conducta humana se forma y modifica a partir de la observación de modelos, la imitación y los refuerzos sociales (1977). En el contexto de la educación vial, este enfoque es especialmente relevante: los adolescentes entrevistados señalan que muchas de sus prácticas, como no usar casco o transgredir normas de tránsito, provienen de la influencia de pares y familiares. El refuerzo se manifiesta cuando conductas riesgosas no son sancionadas “no ser molestados en la batida”, lo cual genera un aprendizaje negativo que se consolida en la práctica cotidiana.

Por otro lado, Bandura plantea que la autorregulación y la autoeficacia son componentes clave en la modificación de conductas, lo que implica que los programas de educación vial deben diseñar estrategias de refuerzo positivo, como reconocimientos a quienes cumplen normas, simulaciones que hagan visible el costo de las conductas riesgosas, y actividades de modelado con referentes juveniles (1986). En este sentido, la propuesta de educación vial en Cobija puede beneficiarse de metodologías activas que visibilicen la consecuencia de los actos y promuevan el desarrollo de competencias para la toma de decisiones seguras.

Por otra parte, la pedagogía preventiva se vincula con las propuestas de Freire quien

enfatisa la educación como práctica de la libertad y como proceso crítico que debe partir de la realidad de los sujetos (1970). La educación vial, desde esta perspectiva, no puede reducirse a campañas aisladas, sino que debe constituirse en un proceso curricular que se desarrolla de manera progresiva. La secuenciación de contenidos, de lo simple a lo complejo, el uso de evaluaciones formativas y la retroalimentación constante son elementos clave para transformar las acciones preventivas en aprendizajes significativos.

En los datos analizados, los funcionarios policiales destacan actividades como ferias, capacitaciones y socializaciones, pero estas acciones carecen de continuidad y sistematización. Desde un enfoque freiriano, se requiere que la educación vial sea incorporada de manera transversal en la malla curricular escolar, integrando contenidos prácticos y reflexivos que permitan a los estudiantes comprender críticamente las implicaciones de la seguridad vial en su vida diaria. La prevención, en este marco, se convierte en un acto pedagógico que empodera a los adolescentes para transformar sus prácticas y las de su comunidad.

El modelo ecológico de Bronfenbrenner subraya que el desarrollo humano ocurre en la interacción de múltiples sistemas: microsistema (familia, escuela, pares), mesosistema (relaciones entre microsistemas), exosistema (instituciones y políticas) y macrosistema (cultura y valores sociales) (1979). En el caso de la educación vial, los datos muestran que la responsabilidad se distribuye entre diferentes actores, policía, escuelas, familias, medios de comunicación y comunidad, pero la articulación entre ellos es débil. Por ejemplo, los funcionarios entrevistados señalan que muchas de las campañas dependen de recursos limitados y no siempre logran llegar a zonas rurales. Este hallazgo refleja un desajuste en el mesosistema, donde las instituciones no logran coordinar esfuerzos sostenidos. Desde el enfoque ecológico, la educación vial requiere corresponsabilidad y alianzas estratégicas que fortalezcan la cohesión social alrededor de la seguridad vial. La escuela puede convertirse en un nodo articulador entre la policía, la familia y la comunidad, promoviendo una red de apoyo que refuerce las prácticas seguras en el tránsito.

La educación vial, además de ser un problema pedagógico y comunitario, es también un desafío político y de gobernanza. De acuerdo con la Organización Mundial de la Salud (OMS), la seguridad vial debe abordarse como una prioridad de salud pública, lo que exige marcos

normativos, presupuestos sostenibles y mecanismos de evaluación (2023). Los datos obtenidos muestran que la Dirección Departamental de Tránsito de Pando no cuenta con una cartera específica para educación vial, dependiendo únicamente de presupuestos generales que se diluyen en múltiples actividades. Esta situación convierte los programas en campañas aisladas, sin metas claras ni indicadores de impacto.

El Banco Mundial señala que la institucionalización de programas de seguridad vial implica diseñar rutas críticas, establecer indicadores de cumplimiento y asegurar mecanismos de rendición de cuentas (2018). En el caso de Pando, esto significa que cualquier propuesta de educación vial deberá estar respaldada por una política pública local que garantice sostenibilidad financiera y gestión interinstitucional. La gobernanza, en este sentido, no se limita a la acción de la policía, sino que implica la coordinación entre municipios, direcciones educativas, organizaciones sociales y la propia ciudadanía.

La triangulación de los hallazgos empíricos con estos enfoques teóricos permite comprender la educación vial en Cobija Pando como un fenómeno multidimensional. Desde el aprendizaje social, se explica cómo las conductas riesgosas se consolidan en los adolescentes; desde la pedagogía preventiva, se plantea la necesidad de convertir acciones dispersas en procesos curriculares; desde el enfoque ecológico, se resalta la importancia de las alianzas entre sistemas; y desde la perspectiva de gobernanza, se enfatiza la urgencia de institucionalizar políticas y presupuestos.

Así, la construcción de una propuesta de programa de educación vial en Pando debe fundamentarse en una visión integral que articule lo pedagógico, lo comunitario y lo político. La evidencia sugiere que, sin esta integración, las acciones de sensibilización seguirán reproduciendo una lógica de corto alcance, sin generar transformaciones sostenibles en la cultura vial de los adolescentes y la sociedad en general.

Análisis FODA

El análisis FODA (Fortalezas, Oportunidades, Debilidades y Amenazas) constituye una herramienta metodológica de amplia aplicación en los procesos de diagnóstico institucional y

comunitario. En el marco del diagnóstico de educación vial en Cobija – Pando, el empleo del FODA no se limita a una descripción estática de fortalezas y debilidades internas de la Dirección Departamental de Tránsito, Transporte y Seguridad Vial, sino que también incorpora la lectura de oportunidades y amenazas provenientes del entorno social, político y cultural en el que se desarrollan sus acciones. De esta manera, se establece una relación dialéctica entre lo interno y lo externo, que permite no solo identificar limitaciones y potencialidades, sino también orientar la formulación de estrategias sostenibles y contextualizadas.

Tabla 3

Análisis FODA

FORTALEZAS (F)	DEBILIDADES (D)
- Los estudiantes muestran interés en aprender sobre educación vial.	- Los estudiantes no conocen todas las reglas o normas de tránsito.
- Conocen algunas señales de tránsito básicas.	- Existe la percepción de que las normas solo aplican a conductores.
- Participan activamente en talleres educativos.	- Uso del celular que distrae a los estudiantes al caminar o cruzar calles.
- Motivación por aplicar lo aprendido en la vida cotidiana.	- Falta de práctica constante de normas y seguridad vial.
- Profesionales de la unidad están capacitados para orientar y brindar información actualizada.	- Escasa integración de contenidos prácticos con situaciones reales de tránsito
OPORTUNIDADES (O)	AMENAZAS (A)
- Apoyo constante de los profesionales de la unidad para reforzar conocimientos.	- Alta incidencia de accidentes de tránsito en Cobija.
- Campañas educativas en el colegio pueden reforzar la concientización.	- Los adultos muchas veces no dan buen ejemplo en el cumplimiento de normas.
- Ejemplos reales y casos concretos ayudan a la comprensión de riesgos y normas.	- El consumo de alcohol combinado con velocidad constituye un riesgo frecuente.

- Posibilidad de organizar actividades prácticas como simulaciones de tránsito o recorridos seguros.	- Falta de cultura vial generalizada, que puede dificultar la adopción de hábitos seguros.
- Uso de materiales didácticos y recursos visuales para reforzar aprendizaje.	- Distracciones tecnológicas y culturales que afectan la atención de los estudiantes.

Nota. Análisis FODA que integra factores internos y externos. Elaboración propia (2025).

Definición de estrategia a partir del análisis FODA

Posterior al trabajo grupal realizado, se concretan los siguientes resultados de la aplicación del FODA, el siguiente cuadro señala las estrategias definidas a partir del análisis debilidades, amenazas, fortalezas y oportunidades.

Tabla 4

Definición de estrategia a partir del análisis FODA

	FORTALEZAS	DEBILIDADES
INTERNOS	- Interés y motivación de los estudiantes: Muchos estudiantes muestran un interés genuino por aprender sobre educación vial, predisposición para la capacitación y adopción de hábitos seguros. - Conocimiento previo de señales de tránsito: Algunos estudiantes reconocen y comprenden ciertas señales básicas de tránsito. - Participación en talleres: La asistencia y el involucramiento en talleres educativos permiten reforzar los conceptos teóricos y prácticos de la seguridad vial.	- Desconocimiento de normas completas: Muchos estudiantes no conocen todas las reglas de tránsito, lo que limita la prevención de riesgos. - Percepción de que las normas aplican solo a conductores: Se observa que algunos estudiantes creen que las normas son únicamente responsabilidad de los conductores y no de los peatones. - Distracciones tecnológicas: El uso frecuente del celular representa un factor de distracción al cruzar calles o caminar por vías transitadas. - Práctica insuficiente: La falta de experiencias prácticas regulares dificulta la internalización de hábitos seguros. - Poco personal en la unidad de tránsito - No se cuenta con un programa

	- Apoyo profesional: Los dos profesionales de la unidad cuentan con la formación necesaria para guiar a los estudiantes y brindar información actualizada, fortaleciendo la educación práctica y teórica.	- El personal no es permanente, tienen rotaciones	
	OPORTUNIDADES	ESTRATEGIAS (Fortalezas y Oportunidades)	ESTRATEGIAS (Debilidades y Oportunidades)
E X T E R N O S	- Apoyo profesional constante: Refuerza conocimientos y orienta a los estudiantes de manera continua. - Las unidades educativas están abiertas a Campañas educativas y talleres: Actividades periódicas en el entorno escolar pueden consolidar la conciencia vial. - Aprendizaje a partir de ejemplos reales: Casos concretos y situaciones de tránsito reales permiten comprender mejor las consecuencias de acciones riesgosas. - Recursos didácticos y actividades prácticas: El uso de materiales visuales, simulaciones de tránsito y recorridos seguros constituye un recurso valioso para el aprendizaje aplicado. Recursos Tics son usados diariamente por los estudiantes y población en general	- Integrar talleres interactivos con apoyo profesional: Utilizar el interés de los estudiantes y la participación activa en talleres para implementar programas educativos apoyados por los profesionales de la unidad, aprovechando las campañas escolares y recursos didácticos disponibles. - Implementar simulaciones prácticas de tránsito: Combinar el conocimiento previo de señales y la motivación de los estudiantes con recorridos guiados y ejemplos reales para consolidar hábitos de seguridad. - Programas de refuerzo continuo:	- Capacitación específica sobre normas de tránsito para peatones y conductores: abordando la creencia de que las reglas son solo para conductores. - Actividades prácticas guiadas para reducir distracciones: Incorporar ejercicios prácticos donde los estudiantes aprendan a mantener la atención y reducir el uso del celular mientras aplican normas de seguridad. - Uso de ejemplos reales para reforzar conocimientos: Aprovechar situaciones y casos de tránsito reales para enseñar a los estudiantes la importancia de aplicar normas y disminuir la confusión sobre su alcance.

	Aprovechar la presencia de profesionales capacitados para diseñar seguimiento periódico, evaluando el aprendizaje mediante actividades prácticas en campañas escolares.	
AMENAZAS	ESTRATEGIAS (Fortalezas y Amenazas)	ESTRATEGIAS (Debilidades y Amenazas)
- Alta incidencia de accidentes: Cobija registra un número significativo de accidentes de tránsito, lo que aumenta la vulnerabilidad de los estudiantes. - Mal ejemplo de adultos: La conducta de los adultos, que frecuentemente incumplen normas de tránsito, influye negativamente en los hábitos de los jóvenes. - Consumo de alcohol y velocidad: La combinación de alcohol y exceso de velocidad en conductores es un factor de riesgo recurrente que afecta la seguridad vial. - Falta de cultura vial generalizada: La ausencia de hábitos seguros extendidos en la población dificulta la adopción de normas por parte de los estudiantes. - Distracciones y factores tecnológicos: La constante exposición a celulares y dispositivos puede disminuir la atención en el entorno vial.	- Promover liderazgo estudiantil en educación vial: transmitiendo hábitos seguros dentro de la comunidad escolar y familiar para contrarrestar el mal ejemplo de adultos. - Programas de sensibilización sobre riesgos reales: campañas internas sobre accidentes frecuentes, alcohol y velocidad. - Talleres de cultura vial preventiva: estrategias para enfrentar factores de riesgo externos, como accidentes frecuentes y	- Educación vial intensiva y práctica: que reduzcan las conductas de riesgo. - Campañas de concienciación sobre el uso responsable del celular: enseñar a mantener la atención en las calles, minimizando distracciones tecnológicas que aumentan riesgos. - Fomentar ejemplos positivos mediante mentoría: generar modelos de comportamiento responsable frente a la conducción imprudente, consumo de alcohol y velocidad. - Integración de la teoría con la práctica: Desarrollar ejercicios y simulaciones y aplicar conocimientos frente a situaciones de riesgo

	conductas de riesgo de adultos.	reales, disminuyendo la exposición a accidentes.
--	---------------------------------	--

Nota. Estrategias definidas según fortalezas, debilidades, oportunidades y amenazas del diagnóstico en educación vial. Elaboración propia (2025).

El análisis FODA muestra que, aunque existen fortalezas internas importantes como el interés de los estudiantes y el acompañamiento profesional, también se identifican debilidades significativas que requieren intervención, como el desconocimiento de normas y distracciones tecnológicas. Por otro lado, las oportunidades externas incluyen campañas educativas y actividades prácticas, mientras que las amenazas destacan los riesgos cotidianos presentes en el contexto urbano de Cobija, incluyendo accidentes frecuentes y conductas de riesgo de adultos. Este diagnóstico permite orientar estrategias específicas para fortalecer la educación vial y reducir vulnerabilidades entre los estudiantes.

4.2. Selección, jerarquización y priorización de necesidades

La selección de necesidades constituye un paso fundamental dentro del diagnóstico de la presente propuesta, ya que permitió identificar aquellos aspectos que requieren mayor atención en la implementación de programas de educación vial. A partir de los resultados obtenidos mediante las entrevistas y el análisis FODA, se destacan cinco necesidades prioritarias que reflejan tanto las limitaciones de los estudiantes en su formación.

1. Desconocimiento de normas de tránsito por parte de los estudiantes: Muchos estudiantes no conocen todas las reglas y creen que solo aplican a conductores.
2. Distracciones tecnológicas en las calles: Uso del celular que interfiere con la atención y seguridad vial.
3. Falta de experiencias prácticas y ejemplos reales: La teoría aprendida no siempre se aplica a situaciones de tránsito concretas.
4. Influencias externas negativas: Mal ejemplo de adultos, consumo de alcohol y exceso de velocidad que aumentan el riesgo de accidentes.
5. Baja cultura vial generalizada: Limitada conciencia social sobre la importancia del

cumplimiento de normas.

En este sentido, la selección de estas necesidades constituye la base para la posterior jerarquización y priorización, orientando la formulación de estrategias educativas que permitan fortalecer la seguridad vial de los estudiantes y generar un impacto positivo en la comunidad escolar. El proceso de jerarquización y priorización de necesidades es fundamental para orientar las acciones de intervención hacia los aspectos más urgentes y relevantes. A partir de los hallazgos obtenidos en el diagnóstico mediante entrevistas a estudiantes y profesionales, así como el análisis FODA, se sintetiza de manera estructurada las principales necesidades detectadas en el contexto escolar de Cobija, Pando. Esta sistematización permite identificar con claridad cuáles son los factores que requieren atención inmediata y cuáles demandan un abordaje progresivo, fortaleciendo la planificación de estrategias pedagógicas y preventivas.

Tabla 5

Jerarquización y priorización de necesidades

Nº	NECESIDAD IDENTIFICADA	JUSTIFICACIÓN	JERARQUIZACIÓN	PRIORIDAD
1	Desconocimiento de normas de tránsito	Limita la capacidad de los estudiantes para prevenir accidentes, además de reforzar la idea errónea de que las normas son solo para conductores.	Alta	Crítica
2	Distracciones tecnológicas en las calles	El uso del celular disminuye la atención de los estudiantes al caminar o cruzar calles, aumentando la exposición al riesgo.	Alta	Alta
3	Falta de experiencias prácticas y ejemplos reales	La teoría aprendida no siempre se aplica en situaciones reales de tránsito, lo que dificulta la internalización de hábitos seguros.	Media-Alta	Moderada-Alta
4	Influencias externas negativas (mal	Los adultos no cumplen normas de tránsito y	Media	Moderada

	ejemplo de adultos, consumo de alcohol, exceso de velocidad)	generan modelos inadecuados, incrementando la incidencia de accidentes.		
5	Baja cultura vial generalizada	Existe una limitada conciencia social sobre la importancia del cumplimiento de las normas, lo que obstaculiza la consolidación de hábitos seguros.	Media-Baja	Media-Baja

Nota. Jerarquización y priorización de necesidades clave para fortalecer la seguridad vial en el contexto escolar de Cobija. Elaboración propia (2025).

En síntesis, se evidencia que las necesidades más críticas se centran en el desconocimiento de normas de tránsito y las distracciones tecnológicas, por su impacto directo en la seguridad de los estudiantes. Otras necesidades, como la falta de experiencias prácticas, las influencias externas negativas y la baja cultura vial, si bien presentan una menor prioridad relativa, resultan igualmente relevantes para el fortalecimiento integral de la educación vial. La jerarquización establecida constituye, por tanto, una guía estratégica para diseñar intervenciones que respondan de manera gradual, coherente y efectiva a los desafíos identificados en la realidad educativa de Cobija.

CAPÍTULO V

DISEÑO DEL PROYECTO

5.1. Denominación y naturaleza del proyecto

La presente propuesta se concibe como una propuesta de carácter socioeducativo, preventivo y comunitario, cuyo eje central se enmarca en la intervención desde el Trabajo Social, reconociendo a los adolescentes como sujetos de derechos y actores clave en la construcción de una cultura vial más segura y responsable. La naturaleza del proyecto se orienta a la prevención de riesgos viales, al fortalecimiento de las capacidades individuales y colectivas, así como a la generación de espacios de participación juvenil y comunitaria que permitan transformar las prácticas cotidianas en relación con la seguridad en las vías públicas.

Desde una perspectiva social, esta iniciativa busca promover procesos de intervención integral, que no se limiten únicamente a la transmisión de información normativa, sino que incorporen metodologías participativas, reflexivas y prácticas, fomentando cambios de conducta sostenibles en el tiempo. Asimismo, se pretende que las acciones del programa tengan un impacto colateral positivo en el entorno inmediato de los adolescentes, involucrando a familias, docentes y comunidad educativa en general. De esta manera, se consolidan procesos de corresponsabilidad social en los cuales la educación vial se convierte en un instrumento de protección, prevención y desarrollo comunitario.

En este marco, el proyecto se dirige principalmente a los adolescentes de sexto de secundaria de las Unidades Educativas del Distrito 1 de la ciudad de Cobija, quienes se constituyen en beneficiarios directos de las acciones formativas y preventivas. Paralelamente, se busca que los resultados alcanzados se proyecten hacia la comunidad, contribuyendo al fortalecimiento de una cultura vial inclusiva, crítica y participativa que responda a diferentes necesidades detectadas en el diagnóstico social. En ese sentido, el presente proyecto se denomina:

“Camino Joven: Aprender para Cuidar”

Programa de educación vial para adolescentes del sexto de secundaria del distrito I de la ciudad de Cobija con enfoque desde el Trabajo Social.

5.2. Descripción del Proyecto

El presente proyecto se concibe como una propuesta de intervención socioeducativa integral, basada en el enfoque del Trabajo Social, cuyo propósito es fortalecer la educación vial en adolescentes de Cobija, Pando. La iniciativa busca superar las limitaciones evidenciadas en el diagnóstico, tales como el desconocimiento de normas de tránsito, la percepción de que las reglas solo competen a los conductores, el uso indebido de dispositivos móviles en la vía pública y la influencia negativa de los adultos que reproducen conductas riesgosas en el tránsito. Frente a estas problemáticas, el proyecto plantea acciones preventivas y formativas que, además de instruir sobre normas, promuevan la reflexión crítica, la corresponsabilidad social y la participación activa de los jóvenes en la construcción de una cultura vial segura.

El presente documento será presentado para ser ejecutado por la Dirección Departamental de Tránsito, Transporte y Seguridad Vial - Pando, y será desarrollado en las instalaciones de las Unidades Educativas del Distrito 1 de la ciudad de Cobija. Se contempla su gestión directa en los espacios escolares, con actividades adaptadas a la realidad local y con la participación coordinada de docentes, autoridades educativas y actores sociales. De manera complementaria, el proyecto integrará ámbitos de fortalecimiento colectivo, que implican la conformación de equipos interdisciplinarios y multidisciplinarios de profesionales (trabajo social, psicología, educación, tránsito y seguridad vial), cuyo propósito es responder de forma integral a las necesidades y expectativas identificadas en el diagnóstico inicial. Es importante destacar que el surgimiento y la orientación de estos criterios están fundamentados en un enfoque social, lo que permitirá promover espacios de intervención comunitaria a través de diversas acciones que, además de cumplir con la finalidad de prevenir riesgos viales, generarán un beneficio colateral en el desarrollo personal y social de los adolescentes.

De este modo, los estudiantes de sexto de secundaria de las Unidades Educativas del

Distrito 1 de Cobija no solo recibirán conocimientos teóricos y prácticos en educación vial, sino que también participarán en experiencias colectivas que potencien su sentido de responsabilidad social y su papel como agentes de cambio dentro de la comunidad.

5.3. Justificación del Proyecto

El proyecto se fundamenta en la necesidad de abordar de manera integral los desafíos que presentan los adolescentes de sexto de secundaria de las Unidades Educativas del Distrito 1 de la ciudad de Cobija en materia de educación vial. El enfoque adoptado desde el Trabajo Social permite comprender estas situaciones no solo como deficiencias individuales, sino como un fenómeno social que involucra a la familia, la escuela y la comunidad. Por ello, el proyecto se orienta a la prevención de riesgos, la promoción de derechos y la construcción de capacidades colectivas. Esta perspectiva reconoce que la seguridad vial no depende únicamente del conocimiento de normas, sino también de la internalización de valores de respeto, corresponsabilidad y solidaridad dentro del entorno social. Se busca, por tanto, intervenir en un contexto más amplio, promoviendo la participación activa de los adolescentes y la articulación con actores clave como docentes, padres de familia y profesionales de distintas disciplinas.

Asimismo, la justificación del proyecto se sostiene en su dimensión comunitaria y social, ya que las acciones educativas trascienden la teoría y se concretan en prácticas que generan aprendizajes significativos y experiencias reales. Talleres participativos, simulaciones, campañas preventivas y la formación de brigadas escolares de seguridad vial permiten que los adolescentes se involucren activamente, fortaleciendo sus habilidades sociales y promoviendo la construcción de una cultura vial compartida. De manera paralela, el proyecto fomenta la sensibilización de la comunidad y de los entornos familiares, promoviendo la adopción de buenas prácticas de tránsito que impacten de forma positiva en la vida cotidiana de los jóvenes y de la población en general.

Por otro lado, la iniciativa reconoce la importancia de una intervención interdisciplinaria, integrando esfuerzos de profesionales en Trabajo Social, educación, psicología y seguridad vial, para garantizar que las acciones sean pertinentes, sostenibles y ajustadas a las necesidades detectadas. Este enfoque permite que la estrategia preventiva no se limite a la transmisión de información, sino que incorpore la reflexión crítica, la motivación para el cambio de conductas

y la construcción de un sentido de responsabilidad social, generando efectos multiplicadores que benefician tanto a los estudiantes como a sus familias y a la comunidad en su conjunto.

De esta manera, el proyecto se justifica como una respuesta integral y socialmente pertinente a los riesgos y desafíos que enfrentan los adolescentes en el tránsito, estableciendo una base sólida para la promoción de la seguridad vial, la prevención de accidentes y el fortalecimiento de la cultura de corresponsabilidad y participación comunitaria en Cobija, Pando.

5.4. Marco Institucional

El proyecto será gestionado y ejecutado por la Dirección Departamental de Tránsito, Transporte y Seguridad Vial – Pando, institución responsable de garantizar la seguridad vial en el departamento, mediante la regulación, control y supervisión del tránsito de vehículos y peatones, así como la prevención e investigación de accidentes. Esta entidad se constituye como un organismo operativo con capacidad técnica y legal para liderar programas socioeducativos que promuevan la cultura vial y la prevención de riesgos en distintos sectores de la población, en particular entre los adolescentes de sexto de secundaria de las Unidades Educativas del Distrito 1 de Cobija.

La historia del organismo operático de tránsito en Bolivia se remonta a 1826, cuando la ley reglamentaria de policías incorporó disposiciones normativas para mantener las vías públicas libres de obstáculos. Posteriormente, en 1916, en la ciudad de La Paz, se creó una repartición dependiente de las municipalidades destinada a regular el movimiento de coches, carreteras, jinetes y peatones. Más adelante, durante el gobierno del General Enrique Peñaranda Castillo, mediante Decreto Supremo del 31 de diciembre de 1941, se estableció el Servicio Nacional de Tránsito, que desde el 1 de enero de 1942 dependió de la Dirección General de Policías, con todo su personal, vehículos, muebles y accesorios, asignándose el uso del uniforme “verde olivo” a todos sus efectivos. Tras la revolución de 1946, este servicio pasó a depender de la Brigada Departamental de Carabineros. Finalmente, de manera oficial, la Dirección Nacional de Tránsito, Transporte y Seguridad Vial fue creada el 8 de junio de 2013, mediante resolución administrativa N° 0305/2012 emitida por el Comando General de la Policía Boliviana, consolidando por su estructura y funciones a nivel nacional y departamental.

En el marco de su misión, la Dirección Departamental de Tránsito, Transporte y Seguridad Vial – Pando tiene como propósito regular, controlar y resolver los problemas de circulación de vehículos y peatones, así como prevenir e investigar accidentes de tránsito mediante actividades técnicas especializadas y patrullajes urbanos y rurales. Su visión apunta a constituirse en una institución de servicio público sólida, competente, confiable y respetada, comprometida con los altos intereses del país y con el orden social, sustentando su labor en principios de profesionalismo, talento humano, motivación del personal y avances tecnológicos.

El proyecto se apoyará en este marco institucional para articular esfuerzos multidisciplinarios que integren educación, trabajo social, psicología y seguridad vial, permitiendo que las acciones preventivas sean coherentes con las políticas nacionales de tránsito, al mismo tiempo que respondan a las necesidades detectadas en los adolescentes de Cobija. Asimismo, se busca que la institución ejerza autoridad en la integración del sistema de seguridad interna, garantizando la tranquilidad pública y la protección de todos los agentes de circulación, fortaleciendo la corresponsabilidad comunitaria y la cultura vial en el territorio del Departamento de Pando.

5.5. Finalidad del proyecto

La finalidad del proyecto busca contribuir al bienestar social y a la protección de la vida de los adolescentes, promoviendo una cultura de seguridad vial desde un enfoque socioeducativo y comunitario.

El proyecto busca abrir espacios de aprendizaje y reflexión que permitan a los adolescentes internalizar hábitos de comportamiento responsable en las vías, desarrollando competencias para la prevención de accidentes y la toma de decisiones seguras. Se considera que la educación vial no solo implica la adquisición de conocimientos teóricos sobre normas y señalizaciones, sino también la formación de actitudes y valores relacionados con el respeto, la solidaridad y la corresponsabilidad en la movilidad urbana. De esta manera, el proyecto se enmarca dentro de la intervención preventiva del Trabajo Social, enfatizando la promoción de derechos humanos, la participación comunitaria activa y el fortalecimiento del tejido social a través de la cooperación entre adolescentes, familias, instituciones educativas y autoridades

locales.

Asimismo, se pretende que esta iniciativa genere efectos colaterales positivos en la comunidad, mediante la sensibilización de docentes, familias y población en general sobre la importancia de la seguridad vial y la prevención de riesgos. En este sentido, la finalidad del proyecto se proyecta como un aporte integral al desarrollo social, promoviendo hábitos responsables y fortaleciendo la conciencia ciudadana en torno a la protección de la vida, especialmente en los adolescentes de sexto de secundaria de las Unidades Educativas del Distrito 1 de Cobija.

5.6. Objetivos

5.6.1. Objetivo General

Fortalecer la educación vial en estudiantes de secundaria del Distrito 1 de Cobija, promoviendo el conocimiento, la práctica responsable y la prevención de riesgos en el tránsito.

5.6.2. Objetivos Específicos

- Fomentar el conocimiento de las normativas y señalizaciones de tránsito en los estudiantes.
- Generar procesos y espacios de participación social y juvenil en torno a la seguridad vial.
- Implementar actividades prácticas que favorezcan la aplicación de conocimientos en situaciones reales.
- Sensibilizar a la comunidad educativa y familias sobre su rol en la transmisión de buenos hábitos de seguridad vial.

5.7. Componentes, actividades y productos

El presente cuadro sintetiza los componentes estratégicos, organizando las actividades

principales y los productos esperados para cada línea de acción. Se ha diseñado considerando un enfoque socioeducativo y comunitario, propio de la intervención del Trabajo Social, con el objetivo de articular la teoría y la práctica en la formación de adolescentes, promoviendo una cultura de seguridad vial. Cada componente integra actividades participativas, prácticas y de sensibilización que buscan fortalecer competencias, actitudes y valores responsables frente a la movilidad urbana, así como incentivar la participación activa de los estudiantes y la comunidad en general.

Tabla 6

Componentes, actividades y productos

COMPONENTE	ACTIVIDADES PRINCIPALES	PRODUCTOS ESPERADOS
Educación socioeducativa	Talleres participativos en aulas Simulaciones de tránsito, recorridos guiados, dinámicas escolares	1 guía y 1 manual de educación vial
Participación juvenil	Formación de brigadas escolares de seguridad vial	1 brigada estudiantil activas en los 4 colegios
Actividades prácticas	Simulaciones de tránsito, recorridos guiados, dinámicas escolares	Estudiantes aplicando normas en contextos simulados
Sensibilización comunitaria	Campañas escolares, charlas con padres, campañas barriales, ferias educativas	Comunidad informada y sensibilizada sobre la seguridad vial

Nota. Componentes estratégicos, actividades y resultados esperados. Elaboración propia (2025).

La articulación de estos componentes, actividades y productos esperados evidencia un enfoque integral y coherente con los objetivos del proyecto.

La implementación sistemática de talleres, simulaciones, brigadas escolares y campañas comunitarias permitirá que los adolescentes internalicen normas de tránsito, desarrollen hábitos seguros y se conviertan en agentes activos de prevención en su entorno.

Asimismo, se prevé que la comunidad educativa y la población en general se vean sensibilizadas, fortaleciendo el impacto social y comunitario del proyecto, contribuyendo a la consolidación de una cultura de seguridad vial sostenible y participativa.

5.8. Métodos y técnicas

El proyecto se desarrollará bajo un enfoque socioeducativo y participativo, propio de la intervención del Trabajo Social, orientado a la formación integral de los adolescentes y a la promoción de la seguridad vial en su entorno. Los métodos seleccionados buscan generar aprendizajes significativos mediante la experiencia directa, la reflexión crítica y la interacción social, garantizando la apropiación de conocimientos, habilidades y valores relacionados con la movilidad segura y responsable.

Tabla 7

Métodos y técnicas

MÉTODO/TÉCNICA	DESCRIPCIÓN	PROPÓSITO
Aprendizaje experiencial	Actividades prácticas donde los estudiantes interactúan con situaciones simuladas de tránsito.	Favorecer la apropiación de conocimientos y habilidades mediante la experiencia directa.
Talleres vivenciales	Sesiones participativas en aula y espacios educativos con dinámicas prácticas.	Estimular la reflexión, el análisis y la aplicación de normas de seguridad vial.
Dinámicas grupales	Actividades en grupo que promueven la cooperación, el diálogo y la resolución de problemas.	Fortalecer habilidades sociales y la capacidad de trabajar en equipo para la prevención de riesgos.
Simulaciones	Representación de escenarios de tránsito donde los adolescentes ejercitan roles de conductores y peatones.	Practicar la toma de decisiones y el cumplimiento de normas en contextos controlados.
Dramatizaciones	Representación de situaciones de riesgo vial mediante actuación teatral.	Sensibilizar y generar conciencia sobre conductas responsables y peligrosas en las vías.
Estudios de caso	Análisis de situaciones reales de accidentes o infracciones de tránsito.	Desarrollar pensamiento crítico, capacidad de análisis y propuesta de soluciones fundamentadas.
Campañas de sensibilización	Charlas, ferias educativas y actividades comunitarias para padres, docentes y vecinos.	Involucrar a la comunidad y promover una cultura de seguridad vial sostenible.

Nota. Métodos y técnicas socioeducativas de aprendizajes. Elaboración Propia (2025).

En conjunto, la aplicación de estos métodos y técnicas asegura un proceso educativo integral, participativo y contextualizado, donde los adolescentes no solo adquieren conocimientos, sino que desarrollan competencias sociales, éticas y prácticas que les permitirán actuar responsablemente en su entorno y convertirse en agentes activos de prevención de riesgos en las vías de Cobija.

5.9. Metas e indicadores

El presente cuadro de metas e indicadores establece los resultados concretos que se esperan alcanzar con la implementación del proyecto. Cada meta ha sido definida a partir de los hallazgos del diagnóstico, priorizando la educación socioeducativa, la participación activa de los estudiantes y la sensibilización de la comunidad. Los indicadores propuestos permiten medir de manera objetiva el alcance de cada acción, asegurando que las actividades planificadas se traduzcan en resultados tangibles y evaluables para el fortalecimiento de la cultura vial en los adolescentes del Distrito 1 de Cobija.

Tabla 8

Métodos e indicadores

META	INDICADOR
Capacitar a 300 estudiantes en educación vial	Nº de estudiantes capacitados
Formar 4 brigadas escolares de seguridad vial	Nº de brigadas conformadas
Implementar 5 simulaciones de tránsito en colegios	Nº de simulaciones realizadas
Realizar 3 campañas escolares y comunitarias de sensibilización.	Nº de campañas ejecutadas

Nota. Metas e indicadores para evaluar el impacto del proyecto. Elaboración propia (2025).

El seguimiento de estos indicadores permitirá evaluar de forma sistemática la efectividad del proyecto, identificar logros alcanzados y áreas que requieran ajustes. Asimismo, garantiza que las metas establecidas, como la capacitación de estudiantes, la conformación de brigadas escolares, la implementación de simulaciones y la ejecución de campañas de sensibilización, se traduzcan en cambios significativos en la conducta vial y en la conciencia comunitaria, contribuyendo al bienestar y la seguridad de los adolescentes y su entorno.

5.10. Beneficiarios directos e indirectos

De acuerdo al impacto y alcance de la actividad se considera el siguiente detalle en relación a los beneficiarios:

- Directos: 300 estudiantes de secundaria del Distrito 1 de Cobija, y la Dirección Departamental de Tránsito, Transporte y Seguridad Vial – Pando.
- Indirectos: familias, docentes, comunidad educativa y población local expuesta al tránsito.

5.11. Localización física y cobertura espacial

El presente proyecto tiene la localización física en la Ciudad de Cobija, edificio de la Dirección Departamental de Tránsito, Transporte y Seguridad Vial - Pando, sobre la Av. Miguel Becerra Toranzo y Calle Cívica.

Figura 1

Ubicación de la Dirección Departamental de Tránsito, Transporte y Seguridad Vial – Pando.



Nota. Se muestra la ubicación de Transito. Mapa referencial de ubicación con el área urbana, Google maps, 2025 (<https://www.google.com/maps/>).

En cuanto a la cobertura espacial, el proyecto abarca las unidades educativas del Distrito I de la ciudad de Cobija, el cual está compuesto por los barrios Mapajo, Villamontes, Puerto Alto y Junín. Dentro de este ámbito, se incluyen los siguientes establecimientos educativos: Colegio

Dr. Antonio Vaca Diez, Colegio Vaca Diez Secundario, Unidad Educativa América y Colegio Héroes de la Distancia. Esta delimitación asegura que la intervención llegue a los adolescentes del sexto de secundaria de manera focalizada, considerando su contexto geográfico y social, y favorece la implementación efectiva del programa de educación vial con enfoque desde el Trabajo Social.

5.12. Organización de la evaluación

La evaluación del proyecto se desarrollará bajo un enfoque continuo, participativo y formativo, integrando la fase de planificación, ejecución y cierre de todas las actividades. Se emplearán herramientas de evaluación pre y post capacitación para medir los conocimientos adquiridos por los estudiantes, registros de asistencia y participación en talleres y dinámicas, así como observación directa en las simulaciones de tránsito y actividades prácticas. Esta metodología permitirá identificar fortalezas, dificultades y oportunidades de mejora en tiempo real. Además, se garantizará la participación activa de los adolescentes, familias y actores comunitarios en los procesos de retroalimentación, promoviendo un enfoque inclusivo que refleje tanto la percepción de los beneficiarios directos como de los gestores del proyecto.

Tabla 9

Organización de la evaluación

ACTIVIDAD	RESPONSABLE DE ACTIVIDAD	RESPONSABLE DE EVALUACIÓN
Talleres participativos en aulas	Docentes y facilitadores del proyecto	Coordinador del proyecto y equipo técnico
Simulaciones de tránsito y recorridos guiados	Instructores de tránsito y brigadas escolares	Evaluador designado y equipo técnico
Formación de brigadas escolares de seguridad vial	Docentes y facilitadores	Coordinador del proyecto y supervisores
Campañas escolares y comunitarias de sensibilización	Equipo de comunicación y brigadas estudiantiles	Equipo técnico de seguimiento y evaluación
Dinámicas grupales y dramatizaciones	Facilitadores y docentes	Evaluador designado y participantes
Observación directa en actividades prácticas	Instructores y docentes	Coordinador del proyecto y equipo técnico.

Nota. La evaluación será continua y participativa, midiendo avances con diversas herramientas y garantizando la implicación activa de todos los actores. Elaboración propia (2025).

Esta organización garantiza que la evaluación sea sistemática, responsable y con criterios claros, permitiendo ajustar el desarrollo del proyecto según las necesidades detectadas y asegurar que los objetivos planteados se cumplan de manera efectiva y medible.

5.13. Indicadores de la evaluación

Para garantizar un seguimiento riguroso y sistemático del proyecto, se establecen los siguientes indicadores de evaluación, asociados a instrumentos específicos que permitan medir de manera objetiva los resultados del proceso de ejecución.

Tabla 10

Indicadores de la evaluación

INDICADOR	DESCRIPCIÓN	INSTRUMENTO DE EVALUACIÓN
Nivel de conocimiento adquirido (antes y después de talleres)	Mide el aumento del conocimiento y comprensión de los estudiantes sobre normas de tránsito, seguridad vial y prevención de accidentes, comparando los resultados previos y posteriores a los talleres.	Cuestionario pre y post taller (opción múltiple y preguntas abiertas).
Número de actividades implementadas según cronograma	Evalúa la eficacia en la ejecución del proyecto verificando si las actividades planificadas se realizaron según lo programado.	Registro de ejecución de actividades y bitácora de seguimiento de cronograma.
Grado de participación estudiantil en prácticas y simulaciones	Mide la implicación activa de los estudiantes en simulaciones, dinámicas grupales y actividades prácticas.	Fichas de observación y participación, listas de asistencia y cuestionarios de percepción sobre la experiencia.
Funcionamiento de brigadas escolares	Evalúa la conformación, organización y efectividad de las brigadas escolares de seguridad vial, así como su participación en actividades y replicación de buenas prácticas.	Informes de brigadas, registros de actividades realizadas, reuniones de seguimiento y entrevistas con docentes y líderes estudiantiles.

Tabla con formato

Nota. Estructura de responsabilidades para la evaluación. Elaboración propia (2025).

Estos diferentes indicadores, combinados con los instrumentos sugeridos, permitirán una

evaluación integral, participativa y continua del proyecto, asegurando que los objetivos de educación, prevención y participación comunitaria se cumplan de manera efectiva.

5.14. Marco administrativo

Dentro el marco administrativo se señala los siguientes puntos a considerar para desarrollar el proyecto.

- **Equipo de Gestión.**

El equipo de gestión constituye la estructura operativa y técnica encargada de planificar, ejecutar, supervisar y evaluar las distintas acciones orientadas a la promoción de la educación vial en adolescentes de sexto de secundaria del Distrito 1 de Cobija. Este equipo se organiza bajo un enfoque interdisciplinario y participativo, integrando profesionales y actores comunitarios cuya colaboración asegura la adecuada implementación de las actividades socioeducativas, prácticas y de sensibilización, garantizando la consecución de los objetivos del proyecto desde una perspectiva preventiva, social y comunitaria propia del Trabajo Social. Cada integrante posee funciones específicas que contribuyen al desarrollo integral de la intervención, promoviendo la participación activa de los estudiantes y la articulación con la comunidad educativa y local.

- **Coordinador del proyecto:** jefe de la unidad de tránsito
- **Trabajador/a social** (líder metodológico): Profesional imprescindible que debe ser contratado para formar parte del programa
- **Educador vial:** profesional en tránsito y miembro de la Unidad Departamental de Tránsito, encargado de la planificación y ejecución de actividades educativas y de sensibilización vial
- **Docentes de las unidades educativas.**
- **Voluntarios comunitarios** (estudiantes de las U.E)
- **Funciones del Equipo de Gestión**

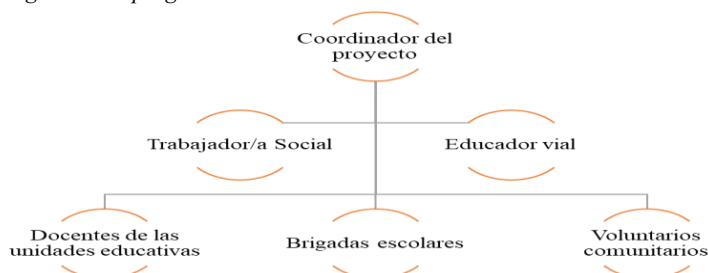
Las funciones dentro del equipo de gestión se organizan bajo el siguiente detalle:

- **Coordinador del proyecto:** Supervisa y orienta todas las fases del proyecto, garantiza la articulación entre los diferentes actores, asegura el cumplimiento del cronograma y la correcta utilización de recursos, y elabora informes de seguimiento para la institución responsable.
- **Trabajador/a social (líder metodológico):** Diseña y adapta las estrategias pedagógicas y socioeducativas, facilita talleres y dinámicas participativas, promueve la participación estudiantil y comunitaria, y evalúa el impacto social de las intervenciones.
- **Educador vial (profesional en tránsito):** Brinda conocimientos técnicos sobre normas de tránsito y seguridad vial, coordina simulaciones y recorridos guiados, asesora sobre la aplicación de buenas prácticas y garantiza la veracidad técnica de los contenidos impartidos.
- **Docentes de las unidades educativas:** Integran las actividades del proyecto dentro del currículo escolar, acompañan y supervisan la participación de los estudiantes, refuerzan los aprendizajes en aula y colaboran en la organización de brigadas escolares y campañas de sensibilización.
- **Voluntarios comunitarios:** Apoyan en la logística de talleres y actividades prácticas, facilitan la vinculación con familias y vecinos, colaboran en campañas de sensibilización y contribuyen a fortalecer la cohesión comunitaria alrededor de la educación vial.

5.15. Organigrama

Figura 2

Estructura orgánica del programa.



Nota. La figura demuestra el Organigrama orgánica del programa. Elaboración propia (2025).

5.16. Cronograma de Actividades

Tabla 11

Cronograma de actividades

ACTIVIDADES	ENER	FEB	MAR	ABR	MAY	JUN	JUL	AGO	SEP	OCT	NOV	DIC
Planificación y coordinación interinstitucional.												
Diagnóstico participativo conformación de brigadas escolares												
Talleres socioeducativos en las unidades educativas												
Simulaciones prácticas y recorridos seguros.												
Ferias educativas y simulaciones de tránsito.												
Campañas escolares y comunitarias.												
Charlas familiares.												
Evaluación participativa y sistematización.												
Evaluación final y sistematización de resultados.												

Nota. Tabla actividades a realizarse y el tiempo de ejecución. Elaboración propia (2025).

5.17. Determinación de los Recursos Necesarios

- Recursos Humanos

En el presupuesto para recursos humanos se está considerando personal que se debería incorporar a la unidad de educación vial, y que en la actualidad no es contemplada dentro del equipo o unidad y que es un recurso humano imprescindible para la ejecución del proyecto.

Tabla 12

Recursos humanos

CARGO	CANTIDAD	TIEMPO/MES	HONORARIO UNITARIO (BS.)	TOTAL (BS.)
Trabajador Social	1	12 meses	6.000	72,000
Subtotal Recursos Humanos				72,000 Bs.

Nota. Presupuesto para la incorporación de personal clave en la unidad de educación vial. Elaboración propia (2025).

- Recursos Materiales

Tabla 13

Recursos materiales

MATERIAL	CANTIDAD	COSTO UNITARIO (BS.)	TOTAL (BS.)
Cartillas educativas	200 unidades	20	4,000
Material audiovisual (proyector, laptop, altavoces)	1 set	8,000	8,000
Señalética escolar (señales de tránsito, conos, banderolas)	20 unidades	150	3,000
Murales comunitarios (pintura, brochas, lienzos)	5 murales	500	2,500
Subtotal Recursos Materiales			17,500 Bs

Nota. Presupuesto estimado para materiales educativos y equipos. Elaboración propia (2025).

- *Recursos Financieros*

Tabla 14

Recursos financieros

CONCEPTO	COSTO ESTIMADO (Bs.)
Presupuesto para materiales	20,000
Transporte (desplazamientos del equipo y materiales)	15,000
Honorarios técnicos adicionales (consultorías o capacitaciones externas)	25,000
Subtotal Recursos Financieros	60,000 Bs.

Nota. Presupuesto estimado para gastos financieros. Elaboración propia (2025).

- *Presupuesto Total Estimado*

Tabla 15

Presupuesto total estimado

TIPO DE RECURSO	TOTAL (Bs.)
Humanos	72,000
Materiales	17,500
Financieros	60,000
Total, General	149,500

Nota. Resumen del presupuesto total estimado por tipo de recurso. Elaboración propia (2025).

RECOMENDACIONES

En concordancia con el planteamiento de los objetivos del proyecto, se recomienda:

- A las autoridades municipales se recomienda fortalecer la coordinación interinstitucional estableciendo convenios y mecanismos de cooperación entre las unidades educativas, autoridades municipales de tránsito y organizaciones comunitarias para asegurar la sostenibilidad y alcance del programa.
- A la Dirección Departamental de Tránsito, Transporte y Seguridad Vial de Pando se recomienda implementar estrategias participativas y continuas de educación vial, incorporando metodologías activas, talleres prácticos, cartillas educativas y actividades de sensibilización que involucren a estudiantes, docentes, familias y voluntarios comunitarios.
- A la Dirección Departamental de Tránsito, Transporte y Seguridad Vial de Pando se recomienda capacitar y consolidar al equipo técnico garantizando que los Trabajadores Sociales, Educadores viales, y docentes cuenten con formación específica en enfoque socioeducativo, prevención de riesgos y pedagogía participativa para la atención de adolescentes.
- A las unidades Educativas se recomienda fortalecer la dotación de señalética, materiales audiovisuales y murales educativos que refuercen la conciencia vial y el sentido de pertenencia comunitaria.
- Al equipo técnico responsable del proyecto se recomienda monitorear y evaluar de manera sistemática con la implementación de mecanismos de seguimiento, indicadores de impacto y reportes periódicos para ajustar el programa según resultados y necesidades detectadas en las unidades educativas y la comunidad.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Ahumada, N., y Acosta, K. (2024). Educación vial en la escuela para evitar accidentes entre los adolescentes. *La conversación*. <https://theconversation.com/educacion-vial-en-la-escuela-para-evitar-accidentes-entre-los-adolescentes-229936>
- Ajzen, I. (1991). La teoría del comportamiento planeado. *Comportamiento Organizacional y Procesos de Decisión Humana*, 50(2), 179–211. https://www.researchgate.net/publication/272790646_The_Theory_of_Planned_Behavior
- Ander-Egg, E. (2003). *Metodología de la intervención social*. (1.ª ed.). Lumen.
- Banco Mundial. (2018). Carreteras seguras y sostenibles: Una agenda global para la seguridad vial. Banco Mundial. https://unece.org/DAM/Road_Safety_Trust_Fund/Documents/UNRSTF_Global_Framework_Plan_of_Action_21_Nov_2018.pdf
- Bandura, A. (1977). *Teoría del aprendizaje social*. Prentice Hall. http://www.soyanalistaconductual.org/aprendizaje_social_desarrollo_de_la_personalidad_albert_bandura_richard_h_walters.pdf
- Bandura, A. (1986). *Fundamentos sociales del pensamiento y la acción: Una teoría cognitiva social*. Englewood Cliffs, Nueva Jersey: Prentice-Hall. <https://archive.org/details/socialfoundation0000band>
- Bisquerra, R. y Pérez, N. (2012). *Orientación educativa: modelos, estrategias y técnicas de intervención*. Madrid: Wolters Kluwer
- Bronfenbrenner, U. (1979). *La ecología del desarrollo humano: Experimentos de la naturaleza y el diseño*. Harvard University Press. <https://www.redalyc.org/pdf/167/16718103.pdf>
- Canales-Cerón, M. (2006). *Metodologías de investigación social: Introducción a los oficios*. LOM Ediciones. <https://imaginariosyrepresentaciones.com/wp-content/uploads/2015/08/canales-ceron-manuel-metodologias-de-la-investigacion-social.pdf>
- Comisión Económica para América Latina y el Caribe. (2005). La seguridad vial en la región de América Latina y el Caribe: Situación actual y desafíos. *Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL)*. <https://repositorio.cepal.org/server/api/core/bitstreams/77f6252b-5950-49a9-9d6a-43aa8c65d7e4/content>
- Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL). (2018). Seguridad vial: un derecho ciudadano para el desarrollo sostenible [Informe]. Santiago de Chile: Naciones

Código de campo cambiado

Código de campo cambiado

Unidas. *Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL)*.
https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/43761/S1800869_es.pdf

Estado Plurinacional de Bolivia. (1978). *Reglamento del Código del Tránsito* (8 de junio de 1978).

Estado Plurinacional de Bolivia. *Constitución Política del Estado Plurinacional de Bolivia*. (7 de febrero de 2009).

Estado Plurinacional de Bolivia. *Código Nacional del Tránsito*. N.º 10135. (16 de febrero de 1973).

Estado Plurinacional de Bolivia. *Ley de Educación “Avelino Siñani – Elizardo Pérez”* N.º 070 (20 de diciembre de 2010).

Estado Plurinacional de Bolivia. *Ley General de Transporte*. N.º 165 (16 de agosto de 2011).

Espinosa, R. (2013, 29 de julio). *La matriz de análisis DAFO (FODA)*. Roberto Espinosa.
<https://robertoespinosa.es/la-matriz-de-analisis-dafo-foda/>

Federación Internacional de Trabajadores Sociales [FITS]. (2014). *Definición global del Trabajo Social*. *Federación Internacional de Trabajadores Sociales [FITS]*.
<https://www.ifsw.org/what-is-social-work/global-definition-of-social-work/definicion-global-del-trabajo-social/>

Freire, P. (1970). *Pedagogía del oprimido*. Continuum.
<https://www.servicioskoinonia.org/biblioteca/general/FreirePedagogiadelOprimido.pdf>

Flick, U. (2015). *El diseño de la investigación cualitativa*. Madrid: Ediciones Morata

Gómez-Luna, E., Navas, D.-F., Aponte-Mayor, G., y Betancourt-Buitrago, L.-A. (2014). Metodología para la revisión bibliográfica y la gestión de información de temas científicos, a través de su estructuración y sistematización. *DYNA: Revista de la Facultad de Minas*, 81(184), 158–163. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=4717293>

Gordon, R. (1987). Una clasificación operativa de la prevención de enfermedades. *Informes de salud pública*, 102(2), 107–109. <https://pubmed.ncbi.nlm.nih.gov/6856733/>

Google maps. (2025). *Ubicación de Tránsito: Mapa referencial con área urbana* [Mapa]. Recuperado de <https://www.google.com/maps/>

Gutiérrez, A. (2020, 28 de enero). La educación vial es obligatoria en la mayoría de los países europeos. *Revista Tráfico y Seguridad Vial*.
<https://revista.dgt.es/es/noticias/internacional/2020/01ENERO/0128etsc-informe-educacion-vial-en-Europa.shtml>

- Hernández Sampieri, R., Fernández Collado, C., y Baptista Lucio, P. (2014). *Metodología de la investigación*. McGraw-Hill Education.
<https://www.uca.ac.cr/wp-content/uploads/2017/10/Investigacion.pdf>
- Instituto Boliviano de Normalización y Calidad [IBNORCA]. (2005). Norma Boliviana NB-748: Señalización Vial. *Instituto Boliviano de Normalización y Calidad [IBNORCA]*.
<https://www.biotica-bo.com/wp-content/uploads/2020/03/NB-55001-2005.pdf>
- Jiménez Fernández, J. (1983). *Introducción al diseño y análisis de encuestas*. Madrid: Alianza Editorial.
https://eduvirtual.cuc.edu.co/moodle/pluginfile.php/618544/mod_resource/content/1/Técnicas%20y%20métodos%20inv.pdf
- Kerlinger, F. N. (1979). *La investigación del comportamiento: una introducción conceptual* (2.^a ed.). Nueva York: Holt, Rinehart and Winston.
<https://www.google.com/search?q=Kerlinger+investigación+no+experimental>
- López, P. L. (2004). *Población, muestra y muestreo*. *Punto Cero*, 9(8), 69–74.
<http://www.scielo.org.bo/pdf/rpc/v09n08/v09n08a12.pdf>
- Mendicoa, G. (2003). *Manual de metodología de la investigación social*. Buenos Aires: Lumen.
- Observatorio Boliviano de Seguridad Ciudadana y Lucha Contra las Drogas. (2025). *Siniestros viales: Boletín N.º7*. Ministerio de Gobierno de Bolivia.
<https://obsd.mingobierno.gob.bo/sites/default/files/2025-11/Siniestros%20Viales%20-%20Boleti%C3%A9n%20N%C2%B0%207%20%28cierre%202024%29.pdf>
- Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura [UNESCO]. (2015). Educación vial: Guía para docentes y formadores. *Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura [UNESCO]*.
<https://unesdoc.unesco.org/ark:/48223/pf0000234567>
- Organización Mundial de la Salud [OMS]. (2014). Salud para los adolescentes del mundo: una segunda oportunidad en la segunda década. *Organización Mundial de la Salud [OMS]*.
<https://www.who.int/es/publications/i/item/9789241564632>
- Organización Mundial de la Salud [OMS]. (2023). Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial 2023. *Organización Mundial de la Salud [OMS]*.
<https://www.who.int/es/publications/i/item/9789240086517>
- Paredes, G. (2018). *Metodología de la investigación*. SCRIBD.
<https://es.scribd.com/document/553699615/Metodologia-de-Investigacion-Paredes-Nunez-Julio>
- Parker, D., Manstead, A. S. R., Stradling, S. G., Reason, J. T. y Baxter, J. S. (1992). Intención de cometer infracciones de tránsito: Una aplicación de la teoría del comportamiento

Dio formato: Color de fuente: Texto 1

Dio formato: Color de fuente: Texto 1

Código de campo cambiado

planeado. *Revista de Psicología Aplicada*, 77(1), 94–101. <https://doi.org/10.1037/0021-9010.77.1.94>

Rodríguez, M. (2016). *Trabajo social en situaciones de emergencia y desastre*. Madrid: Narcea Ediciones.

Rodríguez-Gómez, D. y Valdeoriola Roquet, J. (2019). *Metodología de la investigación: estrategias y técnicas para la recogida y análisis de datos*. Barcelona: Editorial UOC.

Salazar, J. (2018). Educación vial y ciudadanía: Fundamentos para la prevención de accidentes. *Revista Latinoamericana de Estudios Sociales*, 14(2), 59–72.

Sandín Esteban, M. P. (2001). *Investigación cualitativa: fundamentos y tradiciones*. McGraw-Hill Interamericana

Steinberg, L. (2017). *Adolescencia* (11.^a ed.). McGraw-Hill. https://archive.org/details/adolescence0000stei_f4m9

Suárez, C. (2025). *La educación vial en Bolivia*. SCRIBD <https://es.scribd.com/document/650009571/LA-EDUCACION-VIAL-EN-BOLIVIA-1>

Televisión Universitaria [TVU]. (2024). En el departamento de Pando se registraron 488 accidentes de tránsito durante la gestión 2024, con 10 fallecidos y 419 heridos [Publicación en Facebook]. Facebook. Facebook de Televisión Universitaria

Vargas, P. (2020). Cultura vial y ciudadanía responsable. *Revista de Educación y Sociedad*, 22(3), 51–68.

Zambrano, M., Barberán, S., y García, V. (2023). Factores de riesgo en seguridad vial: caso de intersección 15 de abril y Miguel H. Alcívar – Portoviejo. *Polo del Conocimiento*, 8(10), 674–700. <https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/9205969.pdf>

Zhou, R., Horrey, W. J. y Yu, R. (2009). Aplicación de la teoría del comportamiento planeado al estudio de las infracciones peatonales: el caso de cruzar con luz roja. *Revista de Psicología del Transporte*, 12(4), 321–332. <https://doi.org/10.1016/j.trf.2009.04.006>

Código de campo cambiado

ANEXOS

Anexo 1

GUÍA DE ENTREVISTA N 1

**PERSONAL ADMINISTRATIVO DE LA DIRECCIÓN DEPARTAMENTAL DE
TRÁNSITO, TRANSPORTE Y SEGURIDAD VIAL - PANDO**

GUÍA DE ENTREVISTA N 1

PERSONAL ADMINISTRATIVO DE LA DIRECCIÓN DEPARTAMENTAL DE TRÁNSITO, TRANSPORTE Y SEGURIDAD VIAL - PANDO

1. ¿Cuál es su cargo?
2. ¿Desde cuándo ejerce su cargo?
3. ¿Quién es su inmediato superior y que cargo ocupa?
4. ¿Quiénes son sus subordinados y que cargos ocupan?
5. ¿Qué normativas aplican para promover la educación vial?
6. ¿Con qué programas cuenta la Dirección Departamental de Tránsito, Transporte y Seguridad Vial-Pando?
7. ¿Cuál es la experiencia en relación al desarrollo de acciones de educación vial con la sociedad pandina?
8. ¿Qué acciones han desarrollado para la educación vial de adolescentes?
9. ¿Qué estrategias han implementado a nivel nacional que sirvan de réplica para fortalecer a la educación vial en Pando?
10. ¿Si se tuviera un programa de educación vial, quienes estarían a cargo de su implementación y cómo sugiere que se desarrolle?
11. ¿Qué rol cree que debería cumplir el/la Trabajador/a Social en la implementación de programas de educación vial?
12. ¿Para la viabilidad de la implementación de un programa de educación vial, la Dirección Departamental de Tránsito, Transporte y Seguridad Vial-Pando cómo dispondría de presupuesto para su implementación?

Anexo 2

GUÍA DE ENTREVISTA N° 2

**ESTUDIANTES DE SEXTO DE SECUNDARIA DE UNIDADES EDUCATIVAS DEL
DISTRITO 1 DE LA CIUDAD DE COBIJA**

GUÍA DE ENTREVISTA N° 2

ESTUDIANTES DE SEXTO DE SECUNDARIA DE UNIDADES EDUCATIVAS DEL DISTRITO 1 DE LA CIUDAD DE COBIJA

1. ¿Qué edad tienes?
2. ¿Desde cuándo conduces?
3. ¿Cuál fue tu experiencia para adquirir licencia de conducir?
4. ¿Cómo y con qué frecuencia participaste en orientaciones sobre educación vial?
5. ¿Qué señales de tránsito conoces?
6. ¿Cómo cruzas las calles?
7. ¿Qué normas conoces para circular en bicicleta?
8. ¿Qué normas de tránsito conoces para conducir?
9. ¿Con qué frecuencia realizas revisión mecánica a tu motorizado?
10. ¿Cuáles crees que son las consecuencias de conducir bajo los efectos del alcohol?
11. ¿Cuáles crees que son las consecuencias de conducir con distracciones?
12. ¿Cuál crees que es la importancia de la revisión mecánica de tu motorizado?
13. Cuéntame alguna experiencia que te marcó la vida sobre accidentes de tránsito

Anexo 3.

PLANIFICACIÓN DEL FODA

PLANIFICACIÓN DEL FODA

Universidad Amazónica de Pando
Facultad de Ciencias Sociales y Humanísticas
Carrera de Trabajo Social
Pando - Bolivia

Investigador
Richard Oliver Sánchez Ramos

Metodología a ser aplicada para el análisis FODA

Objetivo: - Obtener un diagnóstico real de la situación actual de la educación vial que realiza la Dirección Departamental de Tránsito, Transporte y Seguridad Vial - Pando

Participantes:

- 3 estudiantes de sexto de secundaria de cada Unidad Educativa del Distrito I de la ciudad de Cobija.
- Personal administrativo policial de la Dirección Departamental de Tránsito, Transporte y Seguridad Vial - Pando.

Desarrollo del análisis FODA:

• Fase Social:

Paso 1. Registro de asistencia

Paso 2. Saludo

Paso 3. Presentación del objetivo

Paso 4. Explicación de la metodología

• Fase metodológica:

Paso 1. Dinámica de presentación y de rompimiento de hielo.

Paso 2. Entregar fichas de 4 colores diferentes (los participantes llenarán mediante lluvia de ideas las fortalezas, debilidades oportunidades y amenazas) de la Dirección Departamental de Tránsito, Transporte y Seguridad Vial - Pando

Fortalezas	Color amarillo
Debilidades	Color verde
Oportunidades	Color anaranjado
Amenazas	Color rosado


M.Sc. Miroslav Monasterio Quidodo
DOCENTE
Universidad Amazónica de Pando
VALIDADO.

Paso 3. Se recogerán las fichas de todos los participantes y serán organizadas en una matriz (papelógrafo), que será visible para todos los participantes

FORTALEZAS	DEBILIDADES	OPORTUNIDADES	AMENAZAS
APREN			

Instrumento de definición de estrategias a partir del análisis FODA

Definición de estrategia a partir del análisis FODA		INTERNOS	
		FORTALEZAS	DEBILIDADES
E X T E R N O S	OPORTUNIDADES	ESTRATEGIAS (FO)	ESTRATEGIAS (DO)
	AMENAZAS	ESTRATEGIAS (FA)	ESTRATEGIAS (DA)

- **Fase de Cierre:**
Paso 1. Lectura de conclusiones
Paso 2. Firma de actas

Anexo 4

ACTA DE CONCLUSIONES DEL ANÁLISIS FODA

ACTA DE CONCLUSIONES DEL ANÁLISIS FODA

Universidad Amazónica de Pando
Facultad de Ciencias Sociales y Humanísticas
Carrera de Trabajo Social
Pando - Bolivia

Investigador
Richard Oliver Sánchez Ramos

ACTA DE CONCLUSIONES DEL ANÁLISIS FODA

En instalaciones del Auditorio de la Dirección de Tránsito, se llevo a cabo el análisis FODA de la Dirección Departamental de Tránsito, Transporte y Seguridad Vial - Pando, en fecha 24 de agosto del 2025, a horas 11:00 am con la participación activa de Estudiantes y Profesionales, actividad que se efectuó en una jornada provechosa, donde se pudieron identificar debilidades, fortalezas, amenazas y oportunidades, con el objetivo de elaborar un diagnóstico de la Dirección Departamental de Tránsito, Transporte y Seguridad Vial - Pando, llegando a las siguientes conclusiones:

Debilidades:

1. NO CONOCER TODAS LAS REGLAS O NORMAS.
2. CREEMOS QUE LAS NORMAS SON SOLO PARA CONDUCTORES.
3. EL CELULAR DISTRAE EN LA CALLE.
4. _____
5. _____
6. _____
7. _____
8. _____

Fortalezas:

1. APRENDER SOBRE EDUCACIÓN VIAL.
2. SABEMOS ALGUNAS SEÑALES DE TRÁNSITO.
3. PARTICIPAR EN TALLERES.
4. _____
5. _____
6. _____
7. _____
8. _____

Oportunidades:

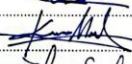
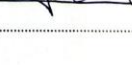
1. APOYO DE PROFESIONALES PARA MEJORAR.
2. CAMPAÑAS EN EL COLEGIO NOS AYUDARÍA.
3. EJEMPLOS REALES NOS AYUDAN A ENTENDER.

- 4.....
- 5.....
- 6.....
- 7.....
- 8.....

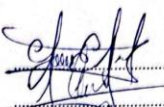
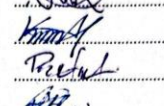
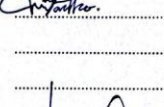
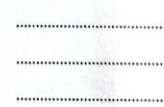
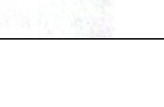
Amenazas:

1. EN COBISA HAY MUCHOS ACCIDENTES.
2. LOS ADULTOS NO DAN BUEN EJEMPLO.
3. EL ALCOHOL Y LA VELOCIDAD ES UN PELIGRO.
- 4.....
- 5.....
- 6.....
- 7.....
- 8.....

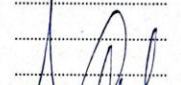
Para constancia del mismo firmamos al pie del presente documento los participantes:

Nombres y Apellidos	Firma
Rodrigo Salazar Shrakmann	
Rosa Estefany Herrera Durán	
Isabela Kramer Alpire	
Mishell Menacho Orellana	
Wilbert Jr Suzuki D.	
Bruno Escobar Motezo	
Yeferson Chavez Justiniano	
Yenessa Rodriguez Fernandez	
José Luis Aguada López	
Talia Devusi Leany Chirinos Lopez.	
Alejandro Baneza Ticona	
Kenner Mixashiro Alvez	
Sttite Cesar L. Gonzalez Humares	
OSITO PRO. JESUS G. CHURQUI MAMANI	

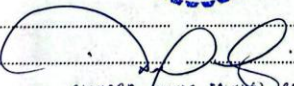
Lista de participantes

1. Subte. Cesar L. Gonzalez Humeros	Jefe Edu. Vial	
2. Sr. Srta. Jesus G. Chiquin Kamsi	Capacitador	
3. Yeferson Chavez Justiniuno	Estudiante	
4. Vanessa Rodriguez Fernandez	Estudiante	
5. Jose Luis Aguado Lopez	Estudiante	
6. Isabella Kramer Alpire	Estudiante	
7. Rodrigo Salazar Schrakmann	Estudiante	
8. Rosa Esterany Herrera Pizarra	Estudiante	
9. Michel Menacho Orellan	Estudiante	
10. Wilbert Jesuszki Dominguez	Estudiante	
11. Sherry Escobedo Malara	Estudiante	
12. Tala Denisenny Chirinos Lopez	Estudiante	
13. KENNER MIYASHIRO ALVEZ	ESTUDIANTE	
14. Alejandro Banya Ticma	Estudiante	


 Sr. Cesar L. Gonzalez Humeros
 JEFE DE LA DIV. EDUCACION VIAL
 DIRECCION DPTAL. DE TRANSITO
 TRANSPORTE Y SEGURIDAD VIAL


 Sr. Srta. Jesus G. Chiquin Kamsi
 POLICIA BOLIVIANA
 ESC. N°: 19546-CB




 RICHARD OLIVER SANCHEZ RAMOS
 UNIVERSITARIO DE LA
 CARRERA DE TRABAJO SOCIAL

Anexo 5
MEMORIA FOTOGRÁFICA

**APLICACIÓN DE ENTREVISTAS AL PERSONAL
ADMINISTRATIVO DE LA DIRECCIÓN DE TRÁNSITO**



**SBTTE. CESAR L. GONZALES HUMEREZ, JEFE DE LA
DIVISION DE EDUCACION VIAL DE TRANSITO.**



**SGTO. 1RO. JESUS G. CHURQUI MAMANI, CAPACITADOR
DE EDUCACION VIAL.**

**ENTREVISTA A LOS ESTUDIANTES DE LA UNIDAD
EDUCATIVA VACA DIEZ SECUNDARIO**



ESTUDIANTE KENNER MIYASHIRO ALVEZ



ESTUDIANTE ALEJANDRO BANECA TICONA



ESTUDIANTE TALIA DEUSILENNY CHIRINOS LOPEZ

ENTREVISTA A LOS ESTUDIANTES DE LA UNIDAD
EDUCATIVA [DR. ANTONIO VACA DIEZ](#)



ESTUDIANTE JOSE LUIS AGUADA LOPEZ



ESTUDIANTE VANESSA RODRIGUEZ FERNANDEZ



ESTUDIANTE YEFERSON CHAVEZ JUSTINIANO

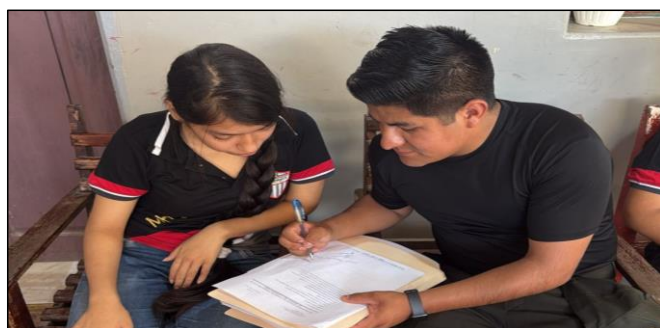
**ENTREVISTA A LOS ESTUDIANTES DE LA
UNIDAD EDUCATIVA AMERICA**



ESTUDIANTE BRUNO ESCALANTE MONTERO



ESTUDIANTE WILBERT JR SUZUKI DOMINGUEZ



ESTUDIANTE MISHELL MENACHO ORELLANA

**ENTREVISTA A LOS ESTUDIANTES DE LA UNIDAD
EDUCATIVA HEROES DE LA DISTANCIA**



ESTUDIANTE ISABELA KRAMER ALPIRE



ESTUDIANTE RODRIGO SALAZAR SCRAKMANN



ESTUDIANTE ROSA ESTEFANY HERRERA DURAN

**EJECUCIÓN DEL ANÁLISIS FODA PARA IDENTIFICAR
FORTALEZAS, OPORTUNIDADES, DEBILIDADES Y AMENAZAS.**



**APLICACIÓN DEL ANÁLISIS FODA CON LA PARTICIPACIÓN
DE TRÁNSITO Y ADOLESCENTES.**



DESARROLLO PARTICIPATIVO DEL ANÁLISIS FODA.



REGISTRO DE LA EJECUCIÓN DEL ANÁLISIS FODA.



FOTOGRAFIA DEL FRONTIS DE LA DIRECCION DEPARTAMENTAL DE TRANSITO, TRANSPORTE Y SEGURIDAD VIAL DE PANDO LUGAR DONDE SE LLEVO A CABO LA VALIDACION DE LA PROPUESTA.



REGISTRO DE ASISTENCIA DE LA VALIDACIÓN DEL PROYECTO CON LA PARTICIPACIÓN DEL PERSONAL DE TRÁNSITO, TRANSPORTE, SEGURIDAD VIAL Y ADOLESCENTES DE SECUNDARIA DE UNIDADES EDUCATIVAS.



SOCIALIZACIÓN, LO QUE INVOLUCRÓ LA PARTICIPACIÓN DEL PERSONAL DE LA DIRECCIÓN DEPARTAMENTAL DE TRÁNSITO, TRANSPORTE Y SEGURIDAD VIAL - PANDO Y ADOLESCENTES DE SEXTO DE SECUNDARIA DE UNIDADES EDUCATIVAS DEL DISTRITO I DE LA CIUDAD DE COBIJA.





PRESENTACIÓN Y EXPLICACIÓN DEL OBJETIVO DE LA ACTIVIDAD AL PERSONAL ADMINISTRATIVO DE LA DIRECCIÓN DEPARTAMENTAL DE TRÁNSITO, TRANSPORTE Y SEGURIDAD VIAL - PANDO Y ADOLESCENTES DE SEXTO DE SECUNDARIA DE UNIDADES EDUCATIVAS DEL DISTRITO I DE LA CIUDAD DE COBIJA.





FIRMA DE ACTA DE CONCLUSIONES POR LOS ADOLESCENTES DE SEXTO DE SECUNDARIA DE UNIDADES EDUCATIVAS DEL DISTRITO 1 DE LA CIUDAD DE COBIJA.



Anexo 6.

Patrones generales identificados y códigos

Patrones generales identificados y códigos

Patrón General	Descripción	Código
Cargos recientes	Los entrevistados tienen poco tiempo en sus funciones (4 a 8 meses).	Org-ant
Estructura limitada	La división cuenta con pocos funcionarios (máx. 2 activos, debería haber al menos 3).	org-lim
Jerarquía definida	Responden a mandos superiores claramente identificados (subteniente y teniente coronel).	org-jer
Normativa aplicada	Se basan en Ley de Transporte, Constitución y Reglamento 251 como marco de acción.	norm-leg
Programas reducidos	Solo existen capacitaciones básicas (mecánica, primeros auxilios, campañas sociales).	prog-bas
Experiencia práctica	La experiencia en educación vial proviene tanto de la formación policial como de actividades periódicas con la ciudadanía.	exp-pra
Acciones con adolescentes	Principalmente ferias, capacitaciones en colegios y apoyo del GACIP.	acc-ado
Estrategias replicadas	Se implementan ferias, campañas, uso de casco y medios digitales (TikTok, canales universitarios).	est-rep
Implementación futura de programas	Sugieren que capacitadores, ingenieros en tránsito y la división asuman el liderazgo con cronograma y equipos multidisciplinarios.	imp-fut
Rol del trabajador social	Consideran que debe gestionar inclusión curricular y ampliar cobertura, sobre todo en áreas rurales.	rol-ts
Limitaciones presupuestarias	El financiamiento depende del Comando General, no existe presupuesto específico para educación vial.	lim-pres

Patrones generales	Descripción	Código
Edad	Predomina entre 16 y 17 años, con pocos de 18.	E1
Inicio de conducción	La mayoría empieza a conducir antes de la mayoría de edad (10-15 años).	C1
Licencia de conducir	Mayoría no cuenta con licencia; algunos expresan intención de obtenerla al cumplir 18.	L1
Participación en educación vial	Experiencias dispersas y poco frecuentes; algunos solo por GACIP, talleres o UAP.	EV1
Conocimiento de señales de tránsito	Conocen señales básicas (alto, pare, no girar en U, paso peatonal, velocidad); el conocimiento es limitado y superficial.	ST1
Cruce de calles	Predomina el cruce con precaución mirando a ambos lados; pocos mencionan semáforo o paso peatonal.	CC1
Normas para bicicleta	Alto desconocimiento de normas para circular en bicicleta.	NB1
Normas para conducir	Conocimiento básico e incompleto (edad mínima, licencia, casco, no conducir ebrio).	NC1
Revisión mecánica	Frecuencia irregular: algunos mensualmente, otros solo cuando hay fallas; poca sistematicidad.	RM1
Consecuencias del alcohol	Alta conciencia de peligros: reconocen accidentes, muerte y daños a terceros.	ALC1

Consecuencias de distracciones	Reconocen riesgo de choques, atropellos y accidentes mortales.	DIST1
Importancia de la revisión mecánica	Considerada fundamental para prevenir fallas y accidentes.	IM1
Experiencias con accidentes de tránsito	Algunos narran accidentes propios o familiares (caídas, choques, muertes); otros no tienen experiencias.	EXP1

Anexo 7

Categorización Personal Policial vs. Estudiantes – Educación Vial (Cobija, Pando)

Categorización Personal Policial vs. Estudiantes – Educación Vial (Cobija, Pando)

Categoría	Subcategoría	Personal Policial (Códigos)	Estudiantes (Códigos)	Coincidencias / Diferencias
Edad / Experiencia	Trayectoria y etapa vital	Experiencia profesional (8–4 meses en cargos; formación policia amplia) EPP1	Mayoría entre 16– 17 años; inician conducción temprana (10–15 años) E1, C1	Diferencia generacional y formativa: policías con trayectoria profesional, estudiantes con conducción precoz e informal.
Licencia de conducir	Tenencia y obtención	Policías con licencia y formación reglamentaria → LP1	Mayoría sin licencia; algunos esperan obtenerla a los 18 → L1	Diferencia: cumplimiento institucional vs. incumplimiento normativo juvenil.
Educación vial recibida / impartida	Capacitaciones y campañas	Promueven ferias, capacitaciones, campañas semanales y medios digitales → EVP1	Participación irregular y esporádica (GACIP, UAP, tránsito) → EV1	Coincidencia parcial: ambos reconocen capacitaciones, pero los estudiantes las perciben como insuficientes.
Conocimiento de señales de tránsito	Normas y señales	Aplican normativa legal (CPE, Ley de Transporte, reglamentos) → STP1	Conocimiento limitado a señales básicas (pare, alto, U, paso peatonal) → ST1	Diferencia: visión normativa integral vs. conocimiento fragmentado.
Prácticas de tránsito	Conducción y cruce de calles	Promueven uso de casco, normas de prevención y seguridad → PTP1	Cruzan con precaución; conducción temprana sin licencia ni casco → CC1, NC1	Diferencia: prácticas institucionales de seguridad vs. conductas inseguras estudiantiles.
Normas para bicicleta	Conocimiento y aplicación	No se profundiza en bicicleta → NBP0	Alto desconocimiento de normas para bicicleta → NB1	Coincidencia: vacío de conocimiento y aplicación normativa.
Revisión mecánica	Prácticas de mantenimiento	Ofrecen capacitaciones básicas (mecánica y primeros auxilios) → RMP1	Revisión irregular: algunos mensual, otros solo cuando falla → RM1	Diferencia: policías promueven prevención; estudiantes actúan de forma reactiva.
Consecuencias del alcohol y distracciones	Riesgos percibidos	Estrategias preventivas y campañas de	Reconocen riesgos graves: accidentes, muertes, daños a	Coincidencia: alto nivel de conciencia en ambos sectores.

Importancia de revisión mecánica	Prevención de accidentes	sensibilización → ALC1, DIST1 Incluida en capacitaciones y programas institucionales → IMP1	terceros → ALC1, DIST1 Considerada clave para evitar fallas y accidentes → IM1	Coincidencia: visión preventiva compartida.
Experiencias de accidentes	Contacto con siniestros	Experiencia profesional en atención y campañas → EXPP1	Vivencias personales y familiares (choques, muertes, caídas) → EXP1	Coincidencia: ambos tienen contacto con accidentes, pero desde distintos roles (institucional vs. personal).
Rol del Trabajador Social	Funciones potenciales	Necesario para gestionar inclusión educativa y apoyo comunitario TS1	No lo mencionan	Diferencia: reconocimiento institucional vs. ausencia en la percepción estudiantil.
Presupuesto / recursos	Disponibilidad institucional	Dependen de Comando General; sin cartera propia para educación vial PR1	No lo mencionan	Diferencia: limitación administrativa reconocida solo por policías.

Anexo 8.

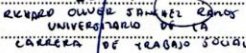
Acta de Validación de Proyecto

ACTA DE VALIDACIÓN DE PROYECTO

ACTA DE VALIDACION DE PROYECTO

En instalaciones de la Dirección Departamental de Tránsito, se llevó a cabo la validación del proyecto "Propuesta de un programa de educación vial para adolescentes de sexto de secundaria del distrito I de la ciudad de Cobija con enfoque desde el Trabajo Social", en fecha 06 de septiembre del 2025, a horas 15:00, con la participación activa de Personal Administrativo y Estudiantes de Unidades Educativas, actividad que se efectuó en una jornada provechosa.

Para constancia del mismo firmamos al pie del presente documento los participantes:

Nombres y Apellidos	Cargo	Cedula de Identidad	Firma
1. Sr. Cesar Gonzalez Humerez Jefe Edu Vial		c= 9039441	[Firma]
2. Sr. Jose G. Chugui Mamani Coordinador		c= 6111872	[Firma]
3. Yerson Chavez Justiniano	Estudiante		[Firma]
4. Vanessa Rodriguez Fernandez	Estudiante		[Firma]
5. Jose Luis Aguayo Lopez	Estudiante		[Firma]
6. Isabela Kramer Alpice	Estudiante	C.I. 5713397	[Firma]
7. Rosa Eleanora Herrera Duran	Estudiante	c= 5913299	[Firma]
8. Rodrigo Salazar Schraekmann	Estudiante	13856249	[Firma]
9. Michel Menacho Orellana	Estudiante	14116003	[Firma]
10. Wilbert Suzuki Dominguez	Estudiante		[Firma]
11. Diana Escobar Mator	Estudiante	5709477	[Firma]
12. Talia Deusilenny Phirinos Lopez	Estudiante	5706060	[Firma]
13. KENNER MIYASHIRO ALVEZ	ESTUDIANTE		[Firma]
14. Aljondro Banaña Tizora	Estudiante		[Firma]
  			
 			
 			

Anexo 09.

Acta de Conclusión de Validación del Proyecto de Grado

Acta de Conclusión de Validación del Proyecto de Grado

ACTA DE CONCLUSIÓN DE VALIDACIÓN DEL PROYECTO DE GRADO

Título del Proyecto:

"PROPUESTA DE UN PROGRAMA DE EDUCACIÓN VIAL PARA ADOLESCENTES DE SEXTO DE SECUNDARIA DEL DISTRITO I DE LA CIUDAD DE COBIJA CON ENFOQUE DESDE EL TRABAJO SOCIAL"

Fecha: 06 de septiembre de 2025

Lugar: Dirección Departamental de Tránsito, Transporte y Seguridad Vial – Pando

Participantes:

- Representantes de la Policía de Tránsito:
- Representantes Estudiantiles:

Contenido del Acta:

En fecha 06 de septiembre de 2025, en ambientes de la Dirección Departamental de Tránsito, se llevó a cabo la sesión de validación del proyecto de grado presentado por el Universitario Richard Oliver Sánchez Ramos, con la participación de representantes de la Policía de Tránsito y estudiantes de sexto de secundaria de distintas unidades educativas del Distrito 1 de Cobija.

Durante la sesión, se expusieron los objetivos, actividades y componentes del proyecto, generando una ronda de intervenciones donde los participantes manifestaron sus puntos de vista:

OFICIAL DE POLICÍA
"COMO FUNCIONARIOS POLICIALES ENCARGADOS DE VELAR POR LA SEGURIDAD Y LAS VIAS, CONSIDERAMOS FUNDAMENTAL ESTE TIPO DE INICIATIVAS, EL PROYECTO NO SOLO ABORDA LA NORMA TIENE FINO QUE PROMUEVE UN CAMBIO DE ACTUO EN LOS JOVENES PARA EVITAR RIESGOS Y SALVAR VIDAS."

SARGENTO DE POLICÍA
EN NUESTRA EXPERIENCIA MUCHAS INFRACCIONES Y ACCIDENTOS SE DEBEN A LA FALTA DE EDUCACIÓN VIAL, ESTE PROYECTO FOMENTA LA CORRESPONSABILIDAD Y NOS PERMITE LLEGAR A LA CIUDADANÍA Y MAS QUE TODO LOS JOVENES Y JENORITAS."

ESTUDIANTES
- COMO JOVENES MUCHAS VECES NO TOMAMOS EN SERIO LAS NORMAS DE TRÁNSITO, ESTE PROYECTO CAMBIARA ESTO A TRAVES DE TALLERES Y DRAMATIZACIONES
- AHORA ENTENDIENDO LA IMPORTANCIA DE LAS FEMLETS Y ANUNCIOS ESTE PROYECTO ESTA BIEN PORQUE

ENSEÑAREMOS A NUESTRAS FAMILIAS.
• SU PROYECTO ES PUNTUAL Y COMPLETO PORQUE NO
SOLO ES TÉCNICO Y BENEFICIA PARA UNA COMUNIDAD
MAS CONSCIENTE EN LAS CALLES.
• ME PARECIO MUY IMPORTANTE EL PROYECTO POR
INCLUYE BASTANTE A LOS ESTUDIANTES Y
DEBEMOS APRENDER PORQUE YA TALLERES DE
NUESTRO COLEGIO ESTO DEBE REPETIRSE CADA AÑO.



Conclusión:

Los participantes manifestaron su aprobación y respaldo al proyecto, destacando su enfoque preventivo, participativo y comunitario. Se reconoció el valor de las actividades prácticas y formativas en el proceso de enseñanza-aprendizaje, así como el impacto positivo que puede generar en la conciencia ciudadana y la reducción de riesgos viales.

En tal sentido, se valida positivamente la propuesta, recomendando su implementación progresiva en las unidades educativas del Distrito 1 de Cobija, con el acompañamiento de la Policía de Tránsito y la participación activa de estudiantes y docentes.

Firman:

Vanessa Rodríguez Fernández

U.E. Dr. Antonio Vaca Díez

Bruno Escalante Montero

U.E. American Forest GRL

Rodrigo Salazar Schrakmann

U.E. Heroes de la Distancia.

Talía Deusilenny Chirinos López

U.E. Vaca Díez Secundario

Jaime Carlos E. González Huamán
JEFE DE LA DIV. EDUCACIÓN VIAL
DIRECCIÓN DPTAL. DE TRÁNSITO
TRANSPORTE Y SEGURIDAD VIAL VIAL

Srta. M^{ra} Jesús González Chacqui Mamani
ENCARGADA DEPARTAMENTO, SERIO DE EDUCACIÓN
VIAL DE TRÁNSITO DEL DEPT. PANDO.