

[ÍNDICE]

Introducción	Pág. 7
--------------------	--------

CAPÍTULO 1: EXPERIMENTACIÓN

1- Planteamiento del problema.....	Pág. 9
1.1 Mapa mental del Problema.....	Pág. 11
2- Objetivos	
2.1 General	Pág. 12
2.2 Específicos	Pág. 12
3- Metodología.....	Pág. 14
4- Desarrollo de la investigación	
4.1 Preguntas iniciales	Pág. 15
4.2 Hipótesis	Pág. 15
4.3 FODA	Pág. 15
5- Antecedentes	
5.1 Estudio de casos	
5.1.1 Caso análogo: Trabajo final de Grado Jimena Gende	Pág. 16
5.1.2 Campaña Hacé que Pare	Pág. 16
5.1.3 Escuela de conducción infantil	Pág. 17
5.2 Emisor	
5.2.1 La Sanlorenzana S.A	Pág. 18
6- Variables	
6.1 Definición de las variables	Pág. 20
6.2 Matriz de Impactos cruzados	Pág. 22
6.3 Cuadrante de Valor.....	Pág. 22
6.4 Matriz de Constratación	Pág. 23
6.5 Perfil situacional general actual del sistema	Pág. 23
6.6 Niveles de contexto	Pág. 24
6.7 Iceberg	Pág. 24
6.8 Balancín del poder de la tendencia	
Termodinámica	Pág. 25
6.8.1 Diagnóstico del balancín	Pág. 25

CAPÍTULO 2: INTERPRETACIÓN

1- Marco referencial	
1.1 Campaña Hacé que pare	Pág. 27
2- Marco Teórico	
2.1 Marco Conceptual	
2.1.1 Contexto	Pág. 29
2.1.2 Rutas principales	Pág. 29
2.1.3 Ramales	Pág. 30
2.1.4 Vía pública	Pág. 31
2.2 Involucrados	
2.2.1 Educación vial	Pág. 35
2.2.2 Transporte público	Pág. 35
2.2.3 Chofer	Pág. 36
2.2.4 Pasajero	Pág. 37
2.2.5 Peatón	Pág. 37
2.3 Instituciones	
2.3.1 Municipalidad	Pág. 38
2.3.2 DINATRAN (Dirección Nacional de Transporte)	Pág. 38
2.3.3. MOPC (Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones)	Pág. 39
2.4 Diseño	
2.4.1 Campaña	Pág. 40
2.4.2 Infografía	Pág. 40
3- Marco Legal	
3.1 Leyes de Tránsito	Pág. 41

CAPÍTULO 3: IDEACIÓN

1- Objetivos proyectuales	Pág. 51
2- Mapa mental del proyecto	Pág. 51
3- Metodología de diseño	Pág. 52
4- Propuesta y prototipado	
4.1 Desarrollo de la propuesta creativa	Pág. 52
4.1.1 Elección del nombre para la campaña	Pág. 52
4.1.2 Diseño de la marca gráfica	Pág. 53
4.2 Selección del mensaje de campaña	Pág. 62

4.3 Propuesta gráfica	
4.3.1 Diseño del Flyer	Pág. 63
4.4 Gráfica en paradas y buses	
4.4.1 Estación Urbana de Transporte	Pág. 70
4.4.2 Buses	Pág. 71

CAPÍTULO 4: DESARROLLO DEL PROYECTO

1. Estrategias comunicacionales	
1.1 Choferes	
1.1.1 Enfoque educativo	Pág. 73
1.1.2 Enfoque motivacional	Pág. 74
1.2 Pasajeros	
1.2.1 Teatro dentro del bus	Pág. 74
1.3 Presencia en redes sociales	Pág. 75
2. Piezas gráficas	
2.1 Charla y taller dirigido a choferes	Pág. 76
2.2 Teatro en Bus.....	Pág. 78
2.2 Página en Red Social Facebook	Pág. 78
3. Plan de implementación	Pág. 79
4. Presupuesto	Pág. 80

CAPÍTULO 5: EVALUACIÓN

1. Focus Group	Pág. 82
1.1 Análisis de la encuesta	Pág. 83
2. Actividades realizadas	
2.1 Charla de capacitación en educación vial	Pág. 84
2.2 Taller motivacional y desarrollo personal en el ámbito laboral	Pág. 84
2.3 Teatro en el bus	Pág. 85
- Conclusión	Pág. 87
- Bibliografía	Pág. 88
- Anexos	Pág. 90

ÍNDICE DE ESQUEMAS E IMÁGENES

ESQUEMAS

Esquema 1. Índice de accidentes viales	Pág. 10
Esquema 2. Mapa mental del problema	Pág. 11
Esquema 3. Estructura organizacional de la empresa	Pág. 19
Esquema 4. Mapa proyectual	Pág. 51
Esquema 5. Metodología de diseño	Pág. 52

IMÁGENES

Imagen 1. Plano de itinerario - línea 41.....	Pág. 16
Imagen 2. Propuesta isotipo - línea 41	Pág. 16
Imagen 3. Diseño exterior ómnibus - línea 41.....	Pág. 16
Imagen 4. Logotipo Campaña Hacé que pare	Pág. 16
Imagen 5. Flyer de promoción Mini Agentes de tránsito	Pág. 17
Imagen 6. Buses diferenciados línea 56	Pág. 18
Imagen 7. Interior del bus diferenciado, línea 56	Pág. 18
Imagen 8. Mensajes en las culatas, línea 56.....	Pág. 18
Imagen 9. Línea gráfica "No tirar basura".....	Pág. 27
Imagen 10. Línea gráfica "Respetar los asien- tos".....	Pág. 27
Imagen 11. Línea gráfica "Bajar por la puerta trasera".....	Pág. 28
Imagen 12. Línea gráfica "Respetar las paradas".....	Pág. 28
Imagen 13. Logotipo de la DINATRAN	Pág. 38
Imagen 14. Logotipo del MOPC	Pág. 39
Imagen 15. Boceto logotipo 1	Pág. 53
Imagen 16. Boceto logotipo 2	Pág. 53
Imagen 17. Boceto logotipos varios	Pág. 53
Imagen 18. Boceto logotipo final.....	Pág. 53
Imagen 19. Diseño final del logo	Pág. 54
Imagen 20. Normalización de la marca.....	Pág. 56

Imagen 21. Área de protección de la marca.....	Pág. 56
Imagen 22. Versión monocromática plena ne- gativa	Pág. 56
Imagen 23. Versión monocromática plena po- sitiva	Pág. 56
Imagen 24. Textura 1	Pág. 57
Imagen 25. Textura 2	Pág. 57
Imagen 26. Textura 3	Pág. 57
Imagen 27. Logotipo en blanco s/ fotografía	Pág. 58
Imagen 28. Logotipo en negro s/ fotografía	Pág. 58
Imagen 29. Logotipo con frase introductoria	Pág. 58
Imagen 30. Logotipo sin frase introductoria	Pág. 58
Imagen 31. Logotipo parcialmente s/ textura	Pág. 58
Imagen 32. Logotipo en amarillo sobre fondo negro	Pág. 58
Imagen 33. Prohibido estirar verticalmente	Pág. 59
Imagen 34. Prohibido estirar horizontalmente	Pág. 59
Imagen 37. Prohibido su uso en vertical	Pág. 59
Imagen 36. Prohibido el cambio de colores	Pág. 59
Imagen 37. Prohibido su uso sin eslogan	Pág. 59
Imagen 38. Prohibido el cambio de color de la textura	Pág. 59
Imagen 39. Propuesta para remeras	Pág. 60
Imagen 40. Propuesta para gorro	Pág. 60
Imagen 41. Propuesta portanombres	Pág. 60
Imagen 42. Propuesta de credenciales	Pág. 60
Imagen 43. Propuesta de pines	Pág. 60
Imagen 44. Propuesta de carpeta	Pág. 61
Imagen 45. Propuesta de hoja membretada	Pág. 61
Imagen 46. Propuesta de sobre membretado	Pág. 61
Imagen 47. Propuesta para CD	Pág. 61
Imagen 48. Propuesta para merchandising	Pág. 61
Imagen 49. Propuesta tarjeta de presentación	Pág. 61
Imagen 50. Flyer de problemática 1	Pág. 62
Imagen 51. Flyer de problemática 2	Pág. 65
Imagen 52. Flyer de problemática 3	Pág. 66
Imagen 53. Flyer de problemática 4	Pág. 67
Imagen 54. Flyer de problemática 5	Pág. 68
Imagen 55. Flyer de problemática 6	Pág. 69

Imagen 56. Fotomontaje gráfica en paradas	Pág. 70
Imagen 57. Fotomontaje de gráfica lateral para exterior del bus.....	Pág. 71
Imagen 58. Fotomontaje de gráfica posterior para exterior del bus	Pág. 71
Imagen 59. Diseño de invitación para choferes	Pág. 76
Imagen 60. Modelo de certificado de participación	Pág. 76
Imagen 61. Diseño de banner	Pág. 77
Imagen 62. Portanombre identificador para charlas	Pág. 77
Imagen 63. Calcomanía de la campaña	Pág. 78
Imagen 64. Portada de la página de la campaña en Facebook	Pág. 78

MAPAS

Mapa 1. Ramal A, Popeye	Pág. 31
Mapa 2. Ramal B, Mita'í	Pág. 32
Mapa 3. Ramal C, Laurelty	Pág. 33

CUADROS

Cuadro 1. Plan de implementación	Pág. 79
Cuadro 2. Presupuesto.....	Pág. 80

[INTRODUCCIÓN]

Según datos recabados del Ministerio de Salud Pública y Bienestar, la Falta de educación vial, las rutas en mal estado y la imprudencia de los conductores, son factores que contribuyen a que ocurran accidentes viales. La mayoría de estos, ocurren en Asunción, Central y Alto Paraná.

Analizando la situación, consideramos esto un problema para el país, motivo por el cual seleccionamos el tema para nuestro Trabajo Final de Grado, siendo este: "Campaña para promover la educación vial en choferes y pasajeros del transporte público de Gran Asunción. Estudio de caso: Empresa de transporte La Sanlorenzana S.A, línea 56."

Al enfocarnos a un segmento específico como el de choferes de empresas privadas y pasajeros, buscamos dar solución a corto plazo a una problemática que actualmente se encuentra en nuestras calles.

Dicho trabajo tiene como objetivo, fortalecer el conocimiento sobre educación vial en los choferes y pasajeros de la empresa de la transporte público, ya citada, buscando generar un cambio de actitud sobre el incumplimiento de las normas de tránsito, porque la responsabilidad de un viaje seguro, no solo depende del chofer, sino de todos los que utilizamos el transporte público.

A continuación, en el capítulo uno, se detallan las problemáticas detectadas, los objetivos y la metodología; en el capítulo dos: el marco teórico; en el capítulo 3: los objetivos proyectuales, la propuesta de diseño y prototipado; en el capítulo cuatro: la realización e implementación, y en el capítulo 5: la evaluación del proyecto.

CAPÍTULO 1

[EXPERIMENTACIÓN]

1. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

A continuación se detalla la problemática detectada en base a una previa investigación.

FALTA DE EDUCACIÓN VIAL:

- Choferes y pasajeros que no respetan las paradas reglamentarias.
- Pasajeros que no exigen su boleto.
- Pasajeros, no respetan ni ceden lugar a personas con discapacidad, mayores, embarazadas.
- Choferes no hacen respetar lugar.
- Pasajeros y choferes que arrojan basura a la calle desde el bus.
- Pasajeros que hacen ocupar un lugar al niño sin haber pagado pasaje.
- Pasajeros que destruyen el mobiliario interior del bus.
- Pasajeros que bajan por el frente.
- Choferes que tienen un mal trato con pasajeros y viceversa.
- Carreras de choferes.

FACILIDAD PARA LA OBTENCIÓN DE REGISTROS DE CONDUCIR:

La mayoría de las municipalidades del país, no realizan exámenes de conducción prácticos que certifiquen verazmente que uno está realmente capacitado para ejercer las distintas categorías de conducción que existen.

INCUMPLIMIENTO DE LAS LEYES DE TRÁNSITO:

Los choferes de transportes públicos en general no conocen o no respetan las leyes de tránsito. Por estar manejando vehículos de gran envergadura se ven dueños de las calles

y libres de realizar maniobras descuidadas y peligrosas, como por ejemplo: cruzar semáforos en rojo, manejar a altas velocidades u obstruir las bocacalles, etc.

Así también, las unidades de transporte no cumplen los requerimientos básicos de mantenimiento con los que debe contar un vehículo que esté transitando continuamente por las calles.

FALTA DE CONCIENCIA:

- Choferes que utilizan teléfonos móviles mientras manejan.
- Choferes que transitan con las puertas de los buses abiertas; y pasajeros que se instalan en la estribera.
- Choferes que avanzan antes de que los pasajeros terminen de descender; y pasajeros que descenden antes de que el bus se detenga.
- Choferes que se detienen a mitad de la calle para que algún pasajero suba eludiendo a los demás vehículos.
- Choferes que permiten el ascenso de un número de pasajeros que excede la capacidad del bus, dando lugar a la inseguridad.
- Pasajeros que no ceden el lugar a personas mayores, embarazadas o discapacitados.

FALTA DE CONTROL DE LAS AUTORIDADES:

La falta de controles más rígidos por parte de las mismas empresas de transportes, para con sus empleados, así como por parte de la Municipalidad y agentes de tránsito, a los con-

ductores en general, representa un problema grave.

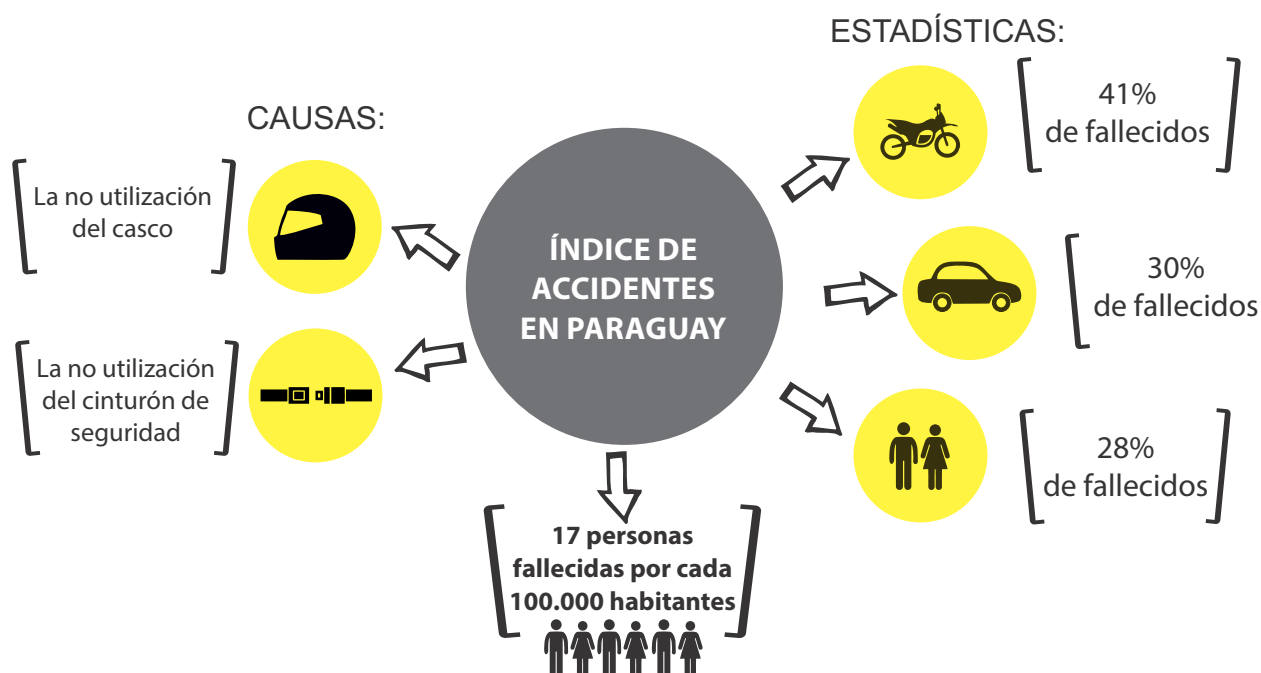
La corrupción, la falta de ética de los policías de tránsito así como la falta de multas más estrictas y de controles vehiculares, repercuten en el incumplimiento de las leyes.

FALTA DE AUTOESTIMA

- "El chofer nace siendo chofer"
- No se siente conforme con su trabajo.
- Experimenta agresiones diariamente.
- Tiene que parar, cobrar, dar boleto, saludar, atender el tráfico todo a la vez.
- Siente cansancio físico, dolor de espalda.
- Es lo que aprendió a hacer por eso es chofer.

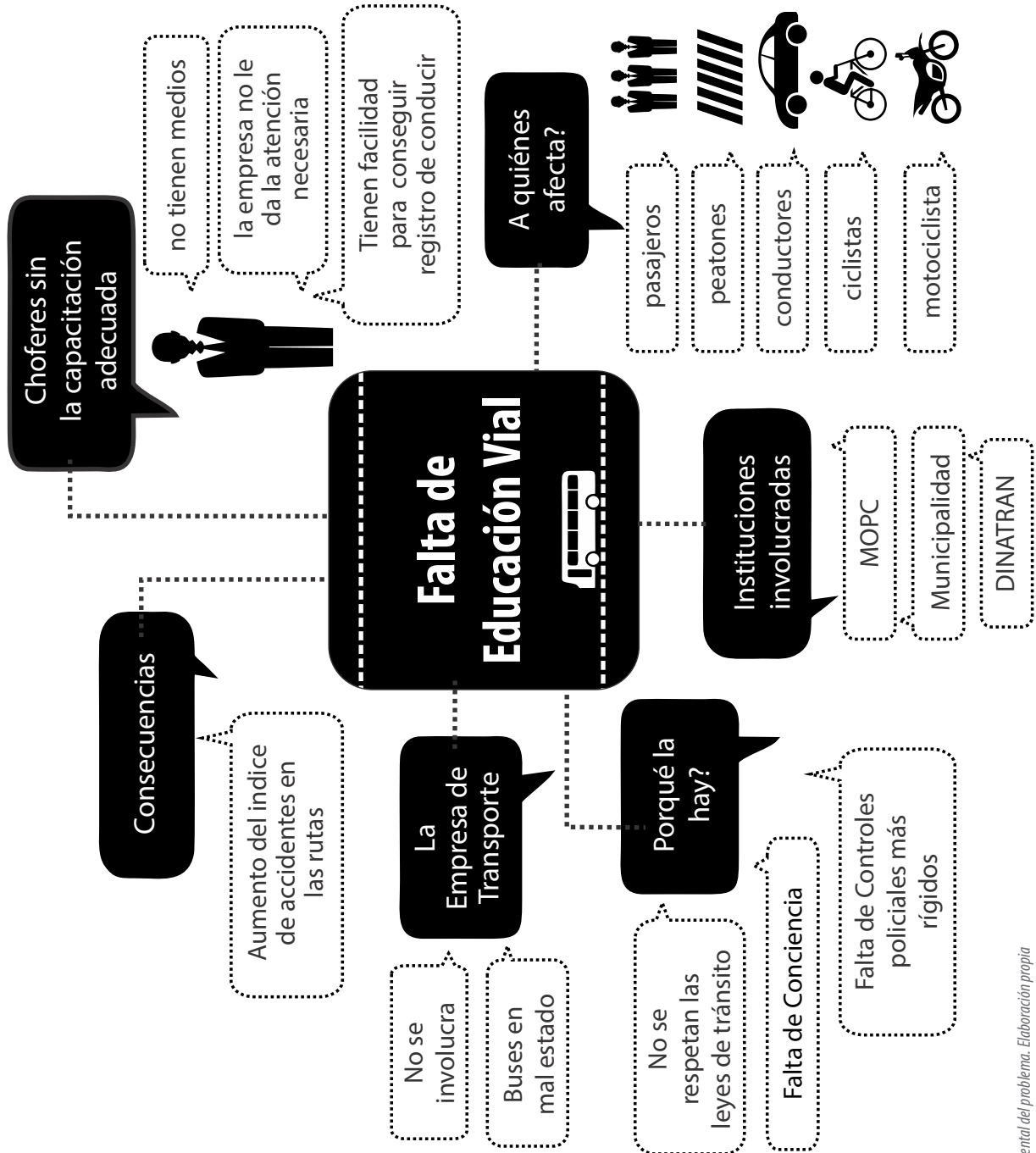
ACCIDENTES:

Según datos de la Organización Mundial de la Salud:



Esquema 1. Índice de Accidentes viales

1.1 MAPA MENTAL DEL PROBLEMA



Esquema.2 Mapa mental del problema. Elaboración propia

2. OBJETIVOS

2.1 GENERAL:

Desarrollar una campaña sobre educación vial a fin de promover un cambio de actitud en los choferes y pasajeros de una empresa del transporte público de Gran Asunción.

2.2 ESPECÍFICOS:

INVESTIGACIÓN:

1. Recabar datos de la empresa de transporte público (estudio de caso: Línea 56, La Sanlorenzana).

1.1- Visita al campo.

1.2 -Relevamiento fotográfico.

2. Entrevistas

2.1- A propietarios de la empresa.

2.2- A funcionarios de la empresa.

3. Posicionamiento de la empresa

3.1- Desde la perspectiva de las demás líneas de transporte.

3.2- Desde la perspectiva de los usuarios.

4. Recorridos de la línea

4.1- Ramales.

4.2- Duración de los recorridos.

4.3- Cambio de turno, rotaciones.

5. Indagar sobre normativas del transporte público en Paraguay.

6. Realizar encuestas a choferes, para la obtención de datos cuantitativos y cualitativos.

7. Realizar encuestas a pasajeros.

7.1- Mediante redes sociales.

8. Observar el comportamiento entre choferes y pasajeros, y viceversa, durante el recorrido.

9. Investigar sobre el contexto en el cual se desempeña la línea de transporte.

9.1- Ciudad, San Lorenzo.

9.2- Ciudades alrededor por las cuales también transita la línea.

9.3- Rutas principales de acceso a la ciudad.

GESTIÓN:

1. Contactar con propietarios.

1.1- Para estrechar vínculos.

1.2- Recabar datos de la empresa.

1.3- Saber su perspectiva respecto al transporte público.

1.4- Conocer su cultura organizacional.

2. Entrevista a choferes

2.1- Material para entrevista.

2.2- Fijar día, hora y lugar.

3. Conseguir con la Municipalidad personas capacitadas que puedan dictar el taller sobre educación vial a choferes.

4. Organizar Focus group para testeo.

4.1- Contactar con las personas que participarían del mismo.

4.2- Materiales para desarrollo del focus.

5. Conseguir financiamiento para la realización del proyecto.

5.1- Redactar cartas a posibles auspiciantes.

PROYECTO:

1. Generar una campaña sobre Educación vial

1.1- Idear un nombre y diseñar un logotipo para la imagen de la campaña.

1.2- Realizar un taller para choferes.

1.2.1- Diseñar Invitación al taller.

1.2.2- Diseñar un Certificado de participación del taller, para los choferes.

1.2.3- Diseño de banner.

1.2.4- Diseño de merchandising.

1.3- Afiches de concienciación sobre educación vial, para pasajeros.

1.4- Obras de teatro en el interior del bus dirigidas a pasajeros que potencien un cambio de actitud sobre educación vial.

1.4.1- Diseño de calcomanías para promoción de la campaña.

1.5- Diseñar propuestas gráficas para visualización de la campaña.

1.5.1- Diseño de gráfica para la Estación Urbana de Transporte.

1.5.2- Diseño de gráfica para el exterior del Bus.

1.6- Promocionar la campaña en las redes sociales.

1.6.1- Crear una fan page en el Facebook.

3. METODOLOGÍA

La metodología empleada para el desarrollo del proyecto es el TAPÉ junto con la Teoría General de Sistemas, aplicando los instrumentos metodológicos del mismo, es importante la interacción con los involucrados en el tema escogido.

Como primera etapa, se realiza una investigación para recabar información sobre el tema. Se hará relevamiento fotográfico del estado actual de los autobuses, entrevistas a los dueños de la empresa La San Lorenzana S.A y encuestas a los choferes y pasajeros, para reunir datos sobre el conocimiento que poseen respecto a la educación vial y la situación actual de los mismos, de manera a juntar datos cualitativos y cuantitativos que enriquezcan a la investigación.

A partir de estos datos, se inicia un diagnóstico a fin de desarrollar una campaña sobre educación vial, dirigido a los choferes y pasajeros que beneficie al Transporte Público.

Se realizaría el proyecto piloto en la empresa La San Lorenzana S.A (línea 56).

Dicho proyecto se promocionaría para despertar interés de las demás empresas del transporte público.

4. DESARROLLO DE LA INVESTIGACIÓN

4.1 -PREGUNTAS INICIALES

-¿De qué manera se puede potenciar un cambio de actitud sobre educación vial en choferes y pasajeros del transporte público a través del diseño gráfico?

- ¿Puede una campaña ser eficaz para transmitir los mensajes sobre educación vial?

- ¿Qué lenguaje se debe utilizar para transmitir el mensaje a pasajeros y choferes?

- ¿Cómo puede ser factible el proyecto para otras empresas de transporte público?

4.2 -HIPÓTESIS

La creación de una campaña que potencie al cambio de actitud, sobre educación vial, en choferes y pasajeros del transporte público de La Sanlorenzana S.A, ayudará al cumplimiento de las normas de tránsito y contribuirá a la seguridad de los pasajeros y demás conductores en la vía pública.

De manera a promocionar la idea del proyecto y despertar el interés de otras empresas de transporte.

4.3 FODA - Línea 56

FORTALEZAS:

- Recorre cuatro ramales
- Circula sobre la Avda. Mcal. López
- Cuenta con los buses diferenciados

- Apoya la cultura por medio de alianzas estratégicas

OPORTUNIDADES:

- Participan de los grupos de mesa de Jhon Maxwell.
- Y del programa “Empresas sin pobreza” de la Fundación Paraguaya que beneficia a los funcionarios.

DEBILIDADES:

- El tráfico y mal estado de las calles afecta al horario de los recorridos.
- Competencia desleal con buses internos.
- Todos los días hay casos de roces entre los buses y los demás vehículos que transitan por las calles.
- Dificultad para conseguir chofer, no estan suficientemente capacitados.
- Los buses diferenciados necesitan mucho mantenimiento.
- Roces entre chofer y pasajero.
- infraestructura de la parada.

AMENAZAS:

- Chofer no capacitado pone en riesgo la seguridad de los pasajeros y demás conductores.
- Falta de educación vial del pasajero.
- Imprudencia de pasajeros y chofer.
- Las calles en mal estado golpean al bus.

5. ANTECEDENTES

5.1 - ESTUDIO DE CASOS

5.1.1 - CASO ANÁLOGO: TRABAJO FINAL DE GRADO DE JIMENA GENDE.

En el año 2013 la estudiante de la carrera de Diseño industrial de la UNA Jimena Gende presentó su trabajo final de grado, cuyo tema fue: "Sistema gráfico de comunicación e información para el pasajero de la línea 41 del transporte público metropolitano."

Identificó como principal problema: la falencia en la comunicación visual con respecto al servicio del transporte público y la falta de la información para mejor uso del mismo.

Para el proyecto generó piezas gráficas que posean la información necesaria para el abordaje y transporte del pasajero de la Línea 41 y sus ramales, facilitando la movilidad del mismo. Para los cuales diseñó un desplegable que el pasajero pueda poseer y utilizar a la hora del viaje, además creó un sistema señalético dentro y fuera del ómnibus y en estaciones urbanas de transporte, para el mejor reconocimiento y manejo de la información.

5.1.2 - HACÉ QUE PARE

Trabajo final de grado de alumnos de la Universidad Americana con el tema "Estrategia visual para concientizar sobre la convivencia en el transporte público utilizado por los alumnos de la Universidad Americana" año 2012. La misma, es una campaña dirigida a jóvenes de 18 a 28 años, que utilizan el servicio.



Imagen 1. (TFG Jimena Gende) Plano de itinerario-línea 41



Imagen 2. (TFG Jimena Gende) Propuesta de isotipo-línea 41

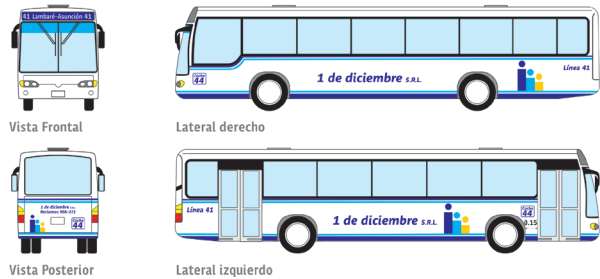


Imagen 3. (TFG Jimena Gende) Diseño exterior del ómnibus-línea 41



Imagen 4. (Campaña Hacé que pare) Logotipo creado para la campaña

“Hacé que pare” tiene como objetivo generar conciencia y por ende, un cambio de actitud en los usuarios. Además, enfatizó en la idea de que el cambio comienza por uno mismo antes de exigir cambio a los dueños de las empresas del servicio de transporte público.

5.1.3- ESCUELA DE CONDUCCIÓN INFANTIL

La “Escuela de Conducción Infantil de Barcos & Rodados”, es un proyecto de educación vial para niños, que se desarrolla como parte de un programa de Promoción de la Educación, declarado de interés educativo por el MEC (Ministerio de Educación y cultura).

En el mismo, los niños aprenden las reglas básicas de seguridad vial, incorporan las buenas costumbres en el tránsito, y a la vez, motivan a sus padres a manejar de forma segura y responsable mediante la comunicación de las lecciones aprendidas, convirtiéndose los mismos, en “Mini agentes de tránsito”.

Este novedoso emprendimiento, se lleva a cabo en distintas instituciones educativas y lugares públicos, a través de una completa experiencia interactiva, donde se estimulan la creatividad y ganas de aprender divirtiéndose, realizando un recorrido por un circuito, creado para su aprendizaje y movilizados en mini - autos de baterías de la marca BMW.

Con motivo del día del niño, lanzaron un juego de mesa denominado: “Diversión en tu camino”, para que los niños aprendan jugando sobre las leyes de tránsito. El mismo, se pueden adquirir en las estaciones BR (Barcos & Rodados).



Imagen 5. Flyer de promoción Mini Agentes de Tránsito
Extraído de la página de Barcos&Rodados.

5.2- EMISOR

5.2.1 - LA SANLORENZANA S.A

HISTORIA

“La Sanlorenzana S.A de Transporte y Turismo” es una empresa de transporte público de pasajeros, realiza el itinerario San Lorenzo -Sajonia, por la Avenida Mcal. López. Cuenta con cuatro ramales dentro de la ciudad de San Lorenzo (ramal A, B, C y D) cubriendo los barrio de Lucerito, Mitaí, Cocueré y Rincón de San Lorenzo respectivamente. Fue fundada el 17 de diciembre de 1997, sus instalaciones se encuentran en la ciudad de San Lorenzo, en la localidad de Reducto.

El el año 2002, la sociedad cambia de dueño. Se incorpora el señor Luis Esteban Peña, con una trayectoria de 40 años en el sector del transporte de pasajeros, quien junto con sus hijas, Rolendia Peña de Vasconcellos, Carolina Ma. Peña de Peralta y sus nietos, se integran a la sociedad, convirtiéndola en una empresa familiar.

Tienen como eslogan: “Una empresa solidaria, una empresa diferente” con lo que buscan fidelizar al cliente, por medio de un trato amable.

Los propietarios, son accesibles al emprendimiento cultural, por lo que permiten colocar pinturas de artistas, mensajes de concienciación y religiosos en las culatas de los buses.

BUSES

La empresa es una de las primeras en incorporar colectivos climatizados, que no solo cuen-



Imagen 6. Buses diferenciados. Línea 56
Extraído de la página de la empresa

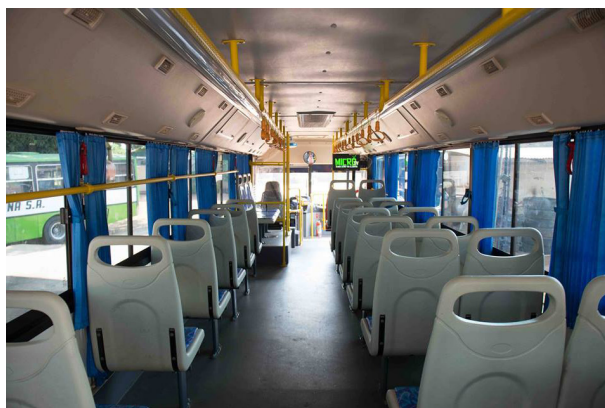


Imagen 7. Interior de un Bus diferenciado. Línea 56
Extraído de la página de la empresa



Imagen 8. Mensajes en la culata de la Línea 56, bus convencional.
Extraído de la página de la empresa

tan con aire acondicionado, sino que en épocas de frío, también funciona la calefacción. Poseen cámaras de vigilancia, GPS y un sistema de seguridad que impide el movimiento del micro mientras las puertas estén abiertas. En cada unidad, pueden ir 39 personas sentadas y 15 paradas.

DATOS



- Actualmente cuentan con 100 buses.
De los cuales, 37 son diferenciados.



- Emplean 200 conductores.
- Cuentan con seguro médico de IPS.
- Un chofer recorre dos redondos.



- Veinte mil personas suben por día.
- Venden 80 boletos por redondo.



- Horarios de mayor afluencia: de 5:00 a 8:00hs y de 16:00 a 19:30 hs.
- Tiempo de duración del viaje por redondo: tres horas y media, o más.

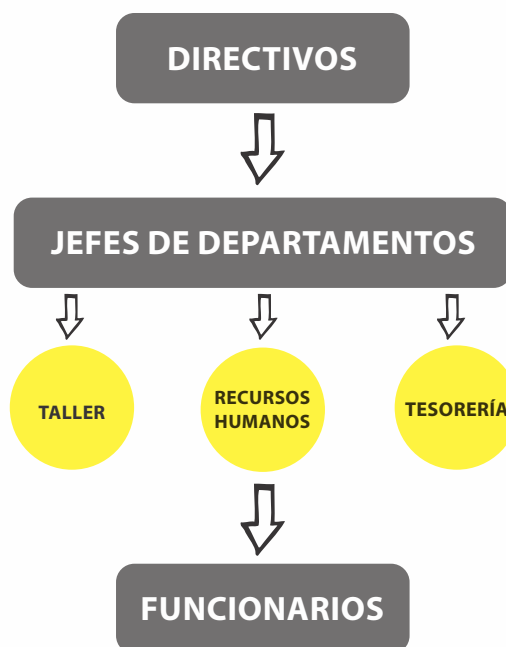
PROBLEMA

El rubro de chofer escasea por lo que es difícil encontrar conductores capacitados que puedan cumplir con el trabajo.

NORMAS

La empresa le exige al chofer cumplir con:

- El uso del Uniforme
- Disciplina
- Que cumplan con el recorrido.



Esquema 3. Estructura organizacional de la empresa

6. VARIABLES

6.1- DEFINICIÓN DE LAS VARIABLES

1- EDUCACIÓN VIAL: Tipo de educación que se basa en la enseñanza de hábitos y prácticas que tengan como bien final la protección y cuidado de los individuos de la vía pública.⁽¹⁾

2- CHOFER: Es una persona capacitada para conducir un vehículo de motor, contratada para transportar personas o mercancía.⁽¹⁾

3- TRANSPORTE PÚBLICO: El transporte público urbano permite el desplazamiento de personas de un punto a otro en el área de una ciudad y es, por tanto, parte esencial de las ciudades.⁽¹⁾

4- MUNICIPALIDAD: Corporación o grupo de personas integrado por un alcalde o intendente y varios concejales que se encargan de administrar y gobernar un municipio.⁽¹⁾

5- LEYES DE TRÁNSITO: Las normas y reglas de tránsito sirven para regular la convivencia de conductores, pasajeros y peatones que cotidianamente hacen uso de las vías.⁽¹⁾

6- SEÑALES DE TRÁNSITO: Son los signos usados en la vía pública para impartir la información necesaria a los usuarios que transitan por un camino en carretera, en especial los conductores de vehículos y peatones.⁽¹⁾

7- EMPRESA DE TRANSPORTE: "La Sanlorenzana S.A de Transporte y Turismo" es una

empresa de transporte público de pasajeros, realiza el itinerario San Lorenzo - Sajonia.⁽²⁾

8- AUTOBÚS: Vehículo automóvil con capacidad para gran número de pasajeros, destinado al transporte público en un trayecto fijo dentro de una población. Sinónimos: bus, colectivo, micro, ómnibus.⁽¹⁾

9- ESTACIÓN URBANA DE TRANSPORTE: Es un elemento urbano, perteneciente al mobiliario urbano caracterizado por ser un espacio público, multifuncional, de uso social y colectivo, de dimensiones acotadas, destinado a acoger a pasajeros en la espera de un transporte público de parada específica a dicha localización.⁽¹⁾

10- PASAJERO: La palabra pasajero es aquella que se usa para designar a todas las personas o individuos que se encuentran viajando de un punto o ubicación hacia otra.⁽¹⁾

11- CALLE: Una calle es un espacio urbano lineal que permite la circulación de personas y, en su caso, vehículos y da acceso a los edificios y solares que se encuentran a ambos lados.⁽¹⁾

12- PEATÓN: El peatón es el individuo que transita a pie por espacios públicos.⁽¹⁾

13- DINATRAN: entidad reguladora de los servicios de transportes de pasajeros y cargas nacional e internacional y organismo de apli-

cación de convenios y acuerdos en el ámbito de su competencia.⁽³⁾

14- CAPACITACIÓN: Proceso educativo, corto por el que se adquieren conocimientos y habilidades técnicas para lograr metas.⁽¹⁾

15- CAMPAÑA: Una campaña se diseña en forma estratégica para lograr un conjunto de objetivos y resolver algún problema crucial. Charles U. Larson, en su libro Persuasión (1986, p. 200), explica que más que una serie de proposiciones o argumentos, una campaña es “un sistema de comunicación que coordina una serie de esfuerzos encaminados a obtener un resultado”.⁽⁴⁾

16- TRÁFICO: se refiere al tránsito o desplazamiento de medios de transporte, seres humanos u objetos por algún tipo de camino o vía. El concepto de tráfico puede hacer mención tanto a la acción del movimiento como a las consecuencias de dicha circulación.⁽¹⁾

17- MOPC: Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones, busca promover el desarrollo económico y social del Paraguay a través de la provisión de servicios de infraestructura básica de calidad.⁽⁵⁾

(1) Términos citados de Definición ABC, www.definicionabc.com/general/capacitacion.php.

(2) Extraído de www.facebook.com/lasanlorenzanasa

(3) Extraído de <http://www.dinatran.gov.py/>

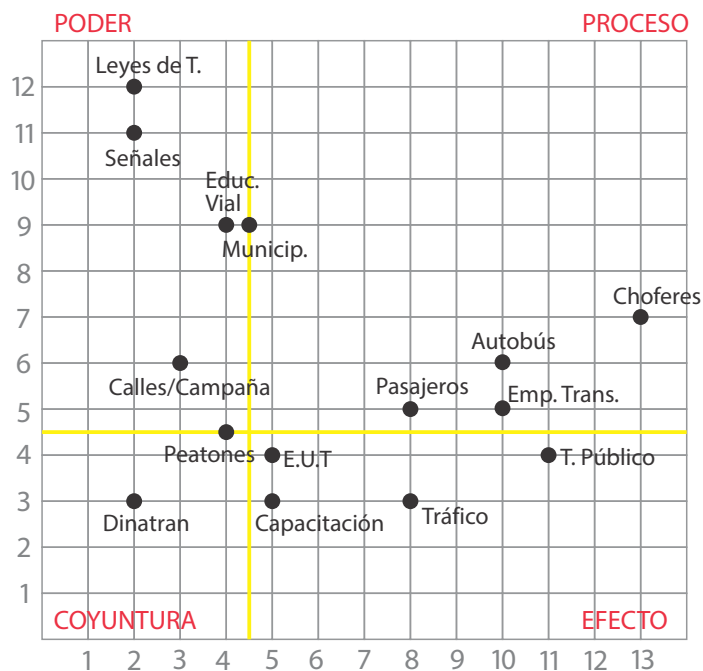
(4) Extraído de https://es.wikipedia.org/wiki/Campa%C3%B1a_publicitaria

(5) Extraído de <http://www.mopc.gov.py/>

6.2- MATRIZ DE IMPACTOS CRUZADOS

		INFLUENCIAS																	
		EDUCACIÓN VIAL	CHOFERES	TRANSPORTE PÚBLICO	MUNICIPALIDAD	LEYES DE TRÁNSITO	SEÑALES DE TRÁNSITO	EMP. DE TRANSPORTE	AUTOBÚS	E.U.T	PASAJEROS	CALLES	PEATONES	DINATRAN	CAPACITACIÓN	CAMPAÑA	TRÁFICO		MOPC
1	EDUCACIÓN VIAL		•		•	•	•											•	5
2	CHOFERES	•		•	•	•	•	•	•	•	•			•	•	•		•	13
3	TRANSPORTE PÚBLICO	•	•		•		•	•	•	•	•		•				•	•	12
4	MUNICIPALIDAD																	•	-
5	LEYES DE TRÁNSITO				•		•												2
6	SEÑALES DE TRÁNSITO				•	•												•	2
7	EMP. DE TRANSPORTE	•	•		•	•		•		•	•		•	•	•				10
8	AUTOBÚS		•	•		•		•		•	•	•		•		•	•		10
9	E.U.T	•			•	•	•									•		•	5
10	PASAJEROS	•	•	•			•	•	•						•				8
11	CALLES				•	•	•											•	3
12	PEATONES	•				•	•					•							4
13	DINATRAN			•		•													2
14	CAPACITACIÓN	•	•			•	•								•				5
15	CAMPAÑA	•	•			•	•			•									3
16	TRÁFICO	•	•		•	•	•		•			•			•				8
17	MOPC																		
		9	8	4	9	12	11	4	5	4	5	6	-	3	3	6	3	6	

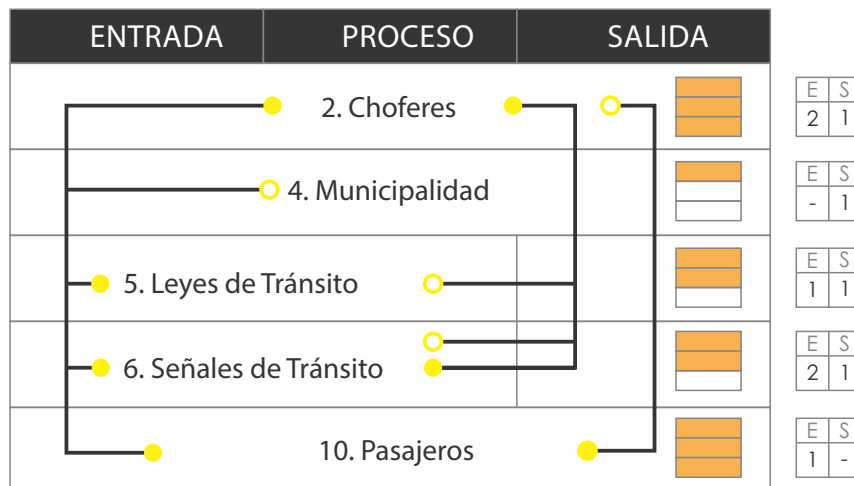
6.3- CUADRANTE DE VALOR



6.4- MATRIZ DE CONSTRATACIÓN

DEPENDENCIAS		INFLUENCIAS															
		EDUCACIÓN VIAL	CHOFERES	TRANSPORTE PÚBLICO	MUNICIPALIDAD	LEYES DE TRÁNSITO	SEÑALES DE TRÁNSITO	EMP. DE TRANSPORTE	AUTOBUS	E.U.T	PASAJEROS	CALLES	PEATONES	DINATRAN	CAPACITACIÓN	CAMPAÑA	TRÁFICO
1	EDUCACIÓN VIAL		•		•	•	•										
2	CHOFERES	•		•	•	•	•	•	•	•	•	•		•	•	•	•
3	TRANSPORTE PÚBLICO	•	•		•	•	•	•	•	•	•		•				•
4	MUNICIPALIDAD												•				
5	LEYES DE TRÁNSITO				•		•										
6	SEÑALES DE TRÁNSITO				•	•											
7	EMP. DE TRANSPORTE	•	•	•	•	•		•	•	•	•		•	•	•		
8	AUTOBUS		•	•	•	•		•	•	•	•		•			•	•
9	E.U.T	•	•		•	•	•			•	•						•
10	PASAJEROS	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•				•	•	•
11	CALLES				•	•	•		•				•				•
12	PEATONES	•	•	•	•	•		•	•			•					•
13	DINATRAN			•	•			•									
14	CAPACITACIÓN	•	•		•	•									•		
15	CAMPAÑA	•			•	•	•	•	•	•							
16	TRÁFICO	•	•	•	•	•	•	•			•			•			
		4	6	3	6	9	10	4	5	4	4	5	-	3	1	1	2

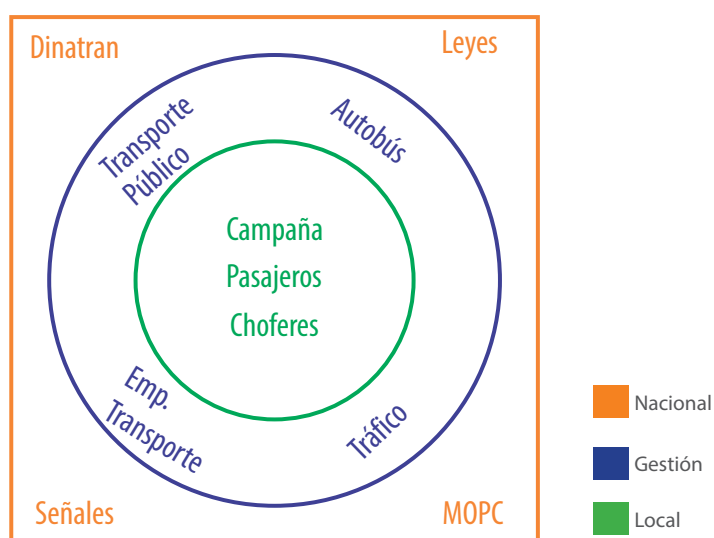
6.5-PERFIL SITUACIONAL GENERAL ACTUAL DEL SISTEMA



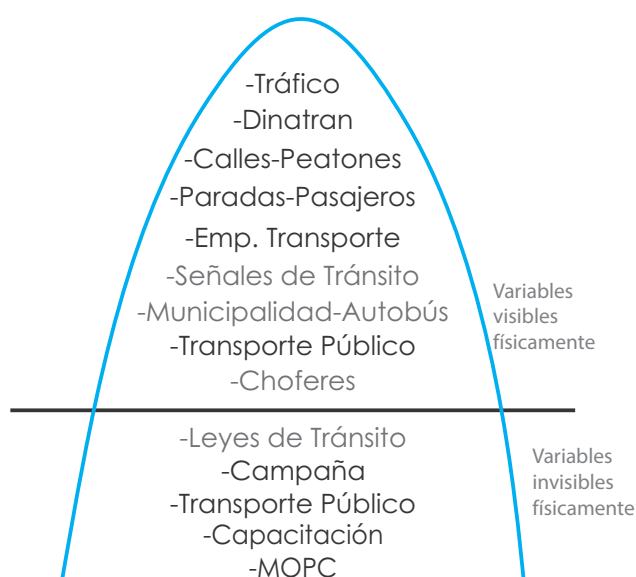
N°	NOMBRE	ENTRADA	SALIDA	ESTADO DE SALUD
2	Choferes	2	1	Terminal
4	Municipalidad	-	1	Bien
5	Leyes de Tránsito	1	1	Recuperable
6	Señales de Tránsito	2	1	Recuperable
10	Pasajeros	2	-	Terminal

Muy Bien	
Bien	
Recuperable	
Terminal, pero recuperable	

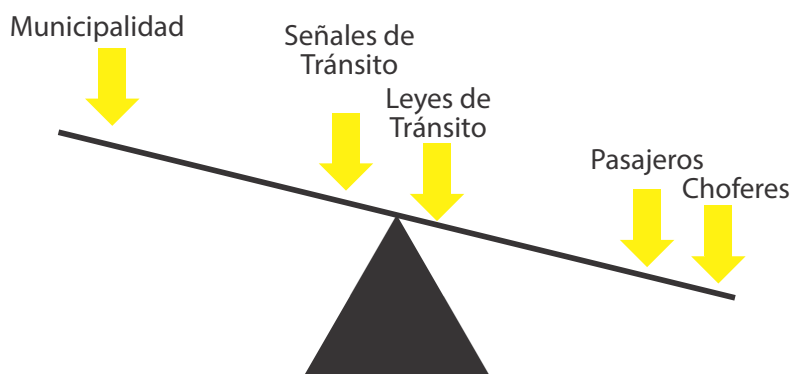
6.6-NIVELES DE CONTEXTO



6.7- ICEBERG



6.8-BALANCÍN DEL PODER DE LA TENDENCIA TERMODINÁMICA



6.8.1 DIAGNÓSTICO BALANCÍN

Con el plan de renovación de flotas del área metropolitana, el transporte público está mejorando, ya que se cambiaron la mayoría de los “buses chatarras” por buses nuevos, con aire acondicionado y algunos, hasta con rampa para personas con discapacidad.

Si bien el servicio del transporte público va mejorando con los buses nuevos que circulan actualmente por las calles, hay muchos factores externos que inciden en el transporte como son: el estado de las calles, el tránsito caótico, que no solo ocurre en horas pico, el incumplimiento de las leyes de tránsito por

parte de los choferes y demás conductores de la vía pública, al igual que los pasajeros que experimentan inseguridades en el viaje o que ellos mismos incumplen las leyes, por lo que ambos se encuentran en estado terminal según se indica en el balancín, pero recuperable. Esto comprueba la problemática de la falta de educación vial.

La Municipalidad, que es el ente regulador del transporte público, se encuentra en la parte más alta del balancín con estado de salud Bueno.

CAPÍTULO 2

[INTERPRETACIÓN]

1. MARCO REFERENCIAL

1.1- HACÉ QUE PARE

En el año 2012, Bruno Bogarín y Claudia Casanovas, ambos alumnos de la Universidad Americana de Asunción, presentaron su examen final de grado con el tema “Estrategia visual para concientizar sobre la convivencia en el transporte público utilizado por los alumnos de la Universidad Americana” para la Licenciatura en Diseño gráfico.

Para lo cual hicieron el proyecto de una campaña dirigida a jóvenes, hombres y mujeres de 18 a 28 años. Con el objetivo de lograr que los alumnos usuarios frecuentes del transporte público, sean conscientes que con un cambio de actitud, la convivencia dentro de los mismos puede mejorar, logrando un viaje más seguro.

La campaña llevó por nombre “Hacé que pare”, para lo cual crearon un logotipo, identificaron los códigos cromáticos y tipográficos a ser utilizados según el público al cual iba dirigida la campaña. Además del logo idearon 4 piezas gráficas representando 4 problemas frecuentes dentro del transporte público a través de sencillos recursos gráficos acompañados de las tipografías, manteniendo así una línea simple y fácil de captar la atención.

Las cuatro problemáticas que identificaron fueron: Pasajeros que tiran su basura en la calle; pasajeros que no respetan los asientos reservados para embarazadas o personas con discapacidad; pasajeros que bajan por la



Imagen 9. Línea gráfica “No tirar basura”
Extraído de la fan page de la campaña.

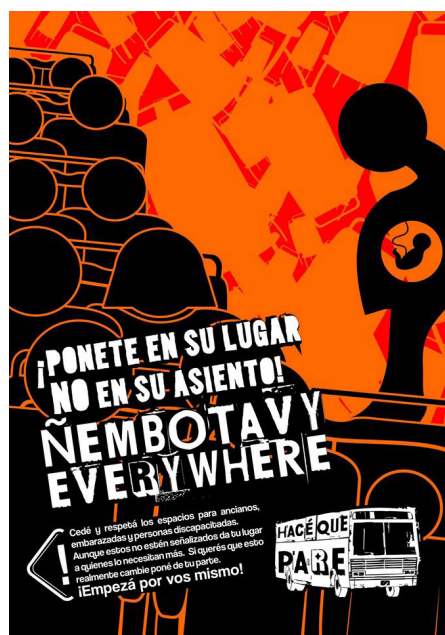


Imagen 10. Línea gráfica “Respetar los asientos”
Extraído de la fan page de la campaña.

puerta delantera; y que no respetan las paradas.

El logotipo tiene mucha fuerza, al utilizar una imagen iconizada de un ómnibus en blanco, con el nombre de la campaña incorporado dentro del bus y el fondo con el efecto “gastado” en naranja y rojo le da aun más contraste y fuerza. Transmite lo urbano.

En las gráficas, las personas están representadas por pictogramas en color negro, y la tipografía es bien urbana, ambos connotan manifestación. Mantienen los mismos colores del logo, el fondo gastado en rojo y naranja, las letras en blanco resaltan sobre el negro que a su vez, contrasta con el fondo, dándole así fuerza a la imagen. Utilizaron un lenguaje cotidiano y agresivo, mezclado con el jopara que lo identifica con el público al cual quieren llegar.



Imagen11. Línea gráfica "Bajar por la puerta trasera"
Extraído de la fan page de la campaña.



Imagen12. Línea gráfica "Respetar las paradas"
Extraído de la fan page de la campaña.

2. MARCO TEÓRICO

2.1 MARCO CONCEPTUAL

2.1.1 CONTEXTO

GRAN ASUNCIÓN

Gran Asunción es el área metropolitana que la ciudad capital del Paraguay, Asunción, conforma junto con las ciudades de su periferia: Luque, Fernando de la Mora, San Lorenzo, Lambaré, Mariano Roque Alonso, Ñemby, Capiatá, Limpio, San Antonio, Villa Elisa, Itauguá, e Ypacarai, parte del Departamento Central, y en la frontera con Clorinda (Formosa, Argentina), sin constituir en su conjunto una unidad administrativa. La denominación "Gran Asunción" no posee estatus oficial.

Cuenta con una superficie urbana de 1029 km² y con una población de 2.198.662 habitantes según estimaciones del año 2012 lo que representa una densidad urbana bruta de 2137 hab/km².

Es la zona más densamente poblada, siendo además la región urbana más grande del país y la que más rápido crecimiento demográfico posee (en la última década, la población del área metropolitana creció hasta un 40% más, no así en la Capital, donde se registra un crecimiento nulo).

Se estima que 1 de cada 4 paraguayos vive en el Gran Asunción.

La zona concentra el 70% del PIB Nacional, siendo ésta la región más rica y desarrollada del Paraguay, donde se centran las sedes de

las mayores industrias que brindan sus servicios para todo el país.⁽¹⁾

La línea, 56 al tener cuatro ramales recorre por San Lorenzo, Fernando de la Mora y Asunción.

2.1.2 RUTAS PRINCIPALES

La palabra ruta proviene del francés route, que a su vez deriva del latín rupta. Se trata de un camino, carretera o vía que permite transitar desde un lugar hacia otro.

La red vial del área metropolitana está estructurada a partir del tramo de rutas nacionales del país, que parten desde Asunción en forma radial, siendo las más importantes:

ACCESO SUR

Constituye una de las arterias más importantes dentro del área metropolitana. Une la ciudad capital con las ciudades de Fernando de la Mora, Lambaré, San Lorenzo, Villa Elisa, Ñemby, San Antonio, Ypané, Guarambaré, el desvío a Villeta hasta la Ruta 1 en su intersección con la ciudad de Itá.⁽¹⁾

RUTA 1

Es una de las principales rutas del país, la cual comunica la Gran Asunción con la ciudad de Encarnación, en el sur del Paraguay.⁽¹⁾

RUTA 2

Es la ruta que une Asunción con Coronel Oviedo, en el departamento de Caaguazú,

que posteriormente lleva el nombre de Ruta 7 y termina en Ciudad del Este, la cual es la segunda zona más poblada del país.⁽¹⁾

RUTA 3

Es la ruta que comunica la Gran Asunción con la región noreste del país. Comienza en la rotonda de la Ruta 9 en la ciudad de Mariano R. Alonso y termina en la localidad de Bella Vista, Amambay.⁽¹⁾

RUTA 9 (TRANSCHACO)

Es la ruta que atraviesa el Chaco paraguayo, parte específicamente del Jardín Botánico y Zoológico de Asunción y termina 835 km después, en la localidad de Gral. Eugenio A. Garray, ciudad fronteriza con Bolivia.⁽¹⁾

ZONAS CON DISTINTAS DENOMINACIONES

Cuatro Mojones: Está ubicada exactamente en el km 0 de la Ruta Acceso Sur y la Avda. Defensores del Chaco, donde se encuentra un viaducto. Su nombre se debe a que en ese mismo punto, se encuentra la frontera entre 4 ciudades: Asunción, Fernando de la Mora, Villa Elisa y Lambaré.

Tres Bocas: Ubicada sobre el Acceso Sur y Américo Picco (en continuación con Avelino Martínez), es la frontera entre Fernando de la Mora, San Lorenzo y Villa Elisa.⁽¹⁾

2.1.3- RAMALES

Parte que arranca de la línea principal de un camino, acequia, mina, cordillera, etc.

La línea 56, recorre cuatro ramales. Estos datos fueron proporcionados por la Empresa de Transporte.

RAMAL A (POPEYE):

JUAN PABLO OCAMPO – LAUREL – CALLE S/N – MARIA AUXILIADORA – GERVASIO SALOMÓN – DE LA VICTORIA – TTE. MOLAS – EZEQUIEL GONZÁLEZ ALSINA – DE LAS RESIDENTAS – SATURIO RÍOS – MCAL. LÓPEZ – PERÚ – MCAL. ESTIGARRIBIA – ANTEQUERA – PTE. FRANCO – COLÓN – CARLOS A. LÓPEZ – GOBERNADOR IRALA – COMANDANTE GAMARRA – MELO DE PORTUGAL – TTE. PRIETO – CALLE 25 – COMANDANTE GAMARRA – GOBERNADOR IRALA – CARLOS A. LÓPEZ – MILANO - MONTEVIDEO – OLIVA – CERRO CORÁ – RCA. FRANCESA – MARISCAL LÓPEZ – RODRÍGUEZ DE FRANCIA - JULIA MIRANDA CUETO – AVDA. DEL AGRÓNOMO – MARCELINA INSFRÁN – 10 DE AGOSTO – ESPAÑA – DE LAS RESIDENTAS – EZEQUIEL GONZÁLEZ ALSINA – TTE. MOLAS – DE LA VICTORIA – MARÍA AUXILIADORA – CALLE S/N – LAUREL – JUAN PABLO OCAMPO (PARADA).

RAMAL B (B° MITA'I):

JUAN PABLO OCAMPO – LAUREL – AMAMBAY – CALLE S/N – JUANA DE LARA – DE LA VICTORIA – CAMPO JORDÁN – MANUEL O. GUERRERO - SATURIO RÍOS – MCAL. LÓPEZ – PERÚ – MCAL. ESTIGARRIBIA – ANTEQUERA – PTE. FRANCO – COLÓN – CARLOS A. LÓPEZ – GOBERNADOR IRALA – COMANDANTE GAMARRA – MELO DE PORTUGAL – TTE. PRIETO – CALLE 25 – COMANDANTE GAMARRA – GOBERNADOR IRALA – CARLOS A. LÓPEZ – MILANO - MONTEVIDEO – OLIVA – CERRO CORÁ – RCA. FRANCESA – MARISCAL LÓPEZ – RODRÍGUEZ DE FRANCIA - JULIA MIRANDA CUETO – AVDA. DEL AGRÓNOMO – MARCELINA INSFRÁN – 10 DE AGOSTO – ESPAÑA – TTE. BENÍTEZ – MARCELINA INSFRÁN – MANUEL O.

GUERRERO – CAMPO JORDÁN – DE LA VICTORIA – JUANA DE LARA – CALLE S/N – AMAMBAY – LAUREL – JUAN PABLO OCAMPO.

RAMAL C (LAURELTY):

PLAZA CHOFERES DEL CHACO – LOS TUCANES – JUAN PABLO II – HÉROES DEL CHACO – PRÓCERES DE LA INDEPENDENCIA – VIETNAM – CALLE 2 –

TAILANDIA – FILIPINAS – TAIWAN – COREA DEL SUR – ISABEL LA CATÓLICA – PORVENIR – ALBERTO SÁNCHEZ BENÍTEZ – SGTO. PENAYO – CENTRAL – AMISTAD – RUTA N°2 MCAL. ESTIGARRIBIA – NANAWA – ESTERO BELLACO – SATURIO RÍOS –

MCAL. LÓPEZ – PERÚ – MCAL. ESTIGARRIBIA – ANTEQUERA – PTE. FRANCO – COLÓN – CARLOS A. LÓPEZ – GOBERNADOR IRALA – COMANDANTE GAMARRA – MELO DE PORTUGAL – TTE. PRIETO – CALLE 25 – COMANDANTE GAMARRA – GOBERNADOR IRALA – CARLOS A. LÓPEZ – MILANO - MONTEVIDEO – OLIVA – CERRO CORÁ – RCA.

FRANCESA – MARISCAL LÓPEZ – RODRÍGUEZ DE FRANCIA – 10 DE AGOSTO – ESTERO BELLACO – NANAWA – RUTA N°2 MCAL. ESTIGARRIBIA – AMISTAD – CENTRAL – SGTO. PENAYO – ALBERTO SÁNCHEZ BENÍTEZ – PORVENIR – ISABEL LA CATÓLICA – COREA DEL SUR – TAIWAN – FILIPINAS – TAILANDIA – CALLE 2 – VIETNAM – PROCERES DE LA INDEPENDENCIA – HÉROES DEL CHACO – JUAN PABLO II – JAZMINES NORTE – LOS TUCANES – PLAZA CHOFERES DEL CHACO.

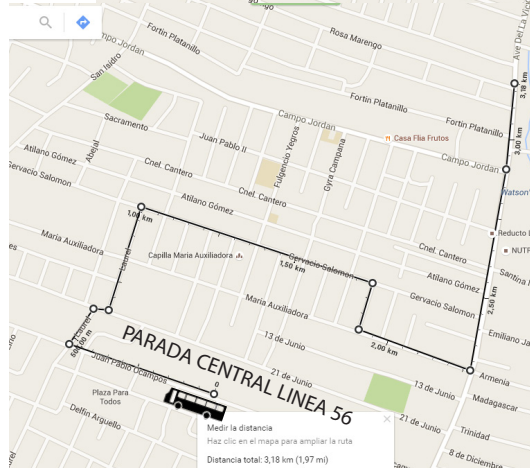
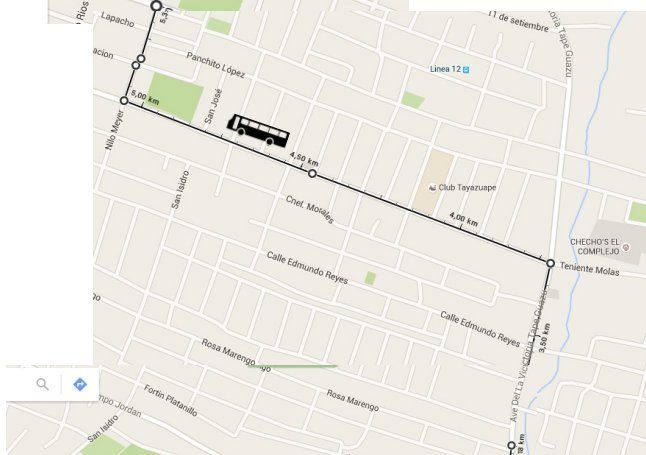
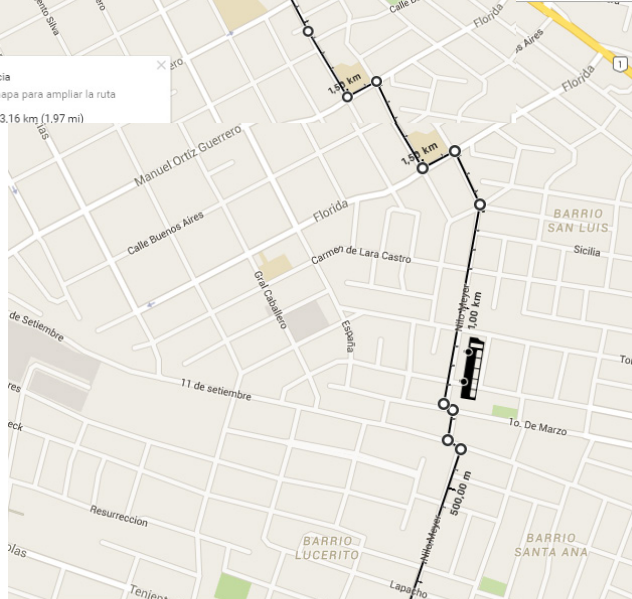
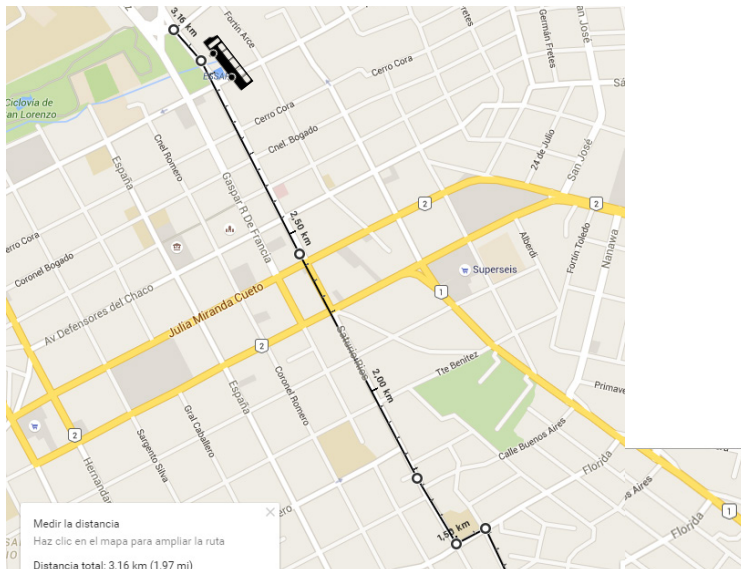
RAMAL D (ANAHI):

PLAZA CONAVI – ARNALDO BASIGALUPO – DE LA VICTORIA – DANIEL PALMA REJALA – CERRO GUAYAKI – CARMEN DEL PARANA – SAN ISIDRO –

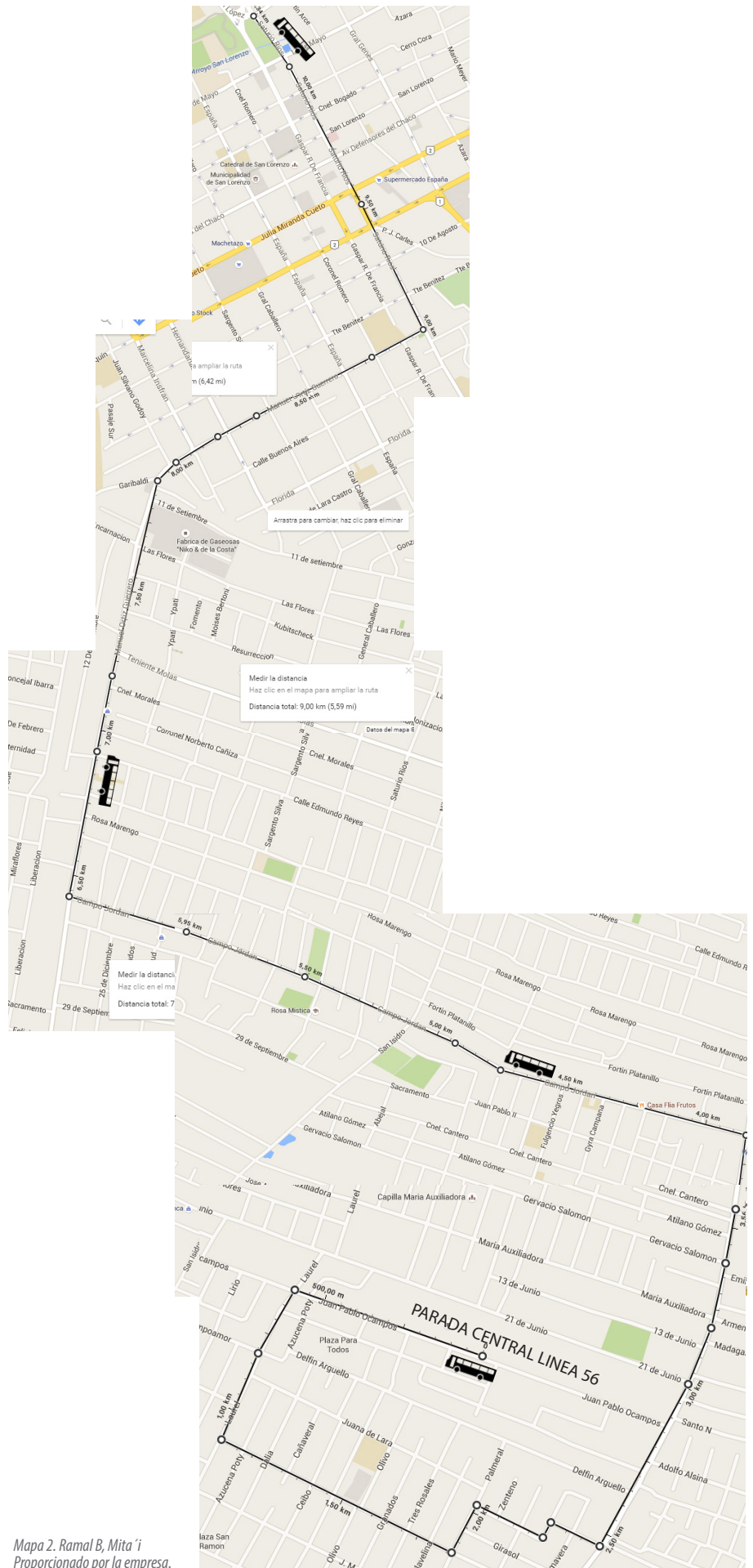
ELISEO VILLALBA – SIRENA DEL PARAGUAY – PTO. ROSARIO – EMIDGIO GRANJE – ÑEEMBUCU – SAN ISIDRO – CAMPO JORDÁN – MANUEL O. GUERRERO – SATURIO RÍOS – MCAL. LOPEZ – PERÚ – MCAL. ESTIGARRIBIA – ANTEQUERA – PTE. FRANCO – COLÓN – CARLOS A. LÓPEZ – GOBERNADOR IRALA – COMANDANTE GAMARRA – MELO DE PORTUGAL – TTE. PRIETO – CALLE 25 – COMANDANTE GAMARRA – GOBERNADOR IRALA – CARLOS A. LÓPEZ – MILANO - MONTEVIDEO – OLIVA – CERRO CORÁ – RCA. FRANCESA – MARISCA LÓPEZ – RODRÍGUEZ DE FRANCIA – JULIA MIRANDA CUETO – AVDA. DEL AGRÓNOMO – MARCELINA INSFRÁN – 10 DE AGOSTO – ESPAÑA – TTE. BENÍTEZ – MARCELINA INSFRÁN – MANUEL O. GUERRERO – CAMPO JORDÁN – SAN ISIDRO – ÑEEMBUCU – EMIDGIO GRANJE – PTO. ROSARIO – SIRENA DEL PARAGUAY – ELISEO VILLALBA – SAN ISIDRO - CARMEN DEL PARANA – CERRO GUAYAKI – DANIEL PALMA REJALA – DE LA VICTORIA – ARNALDO BASIGALUPO – PLAZA CONAVI ANAHI.⁽²⁾

2.1.4 VÍA PÚBLICA

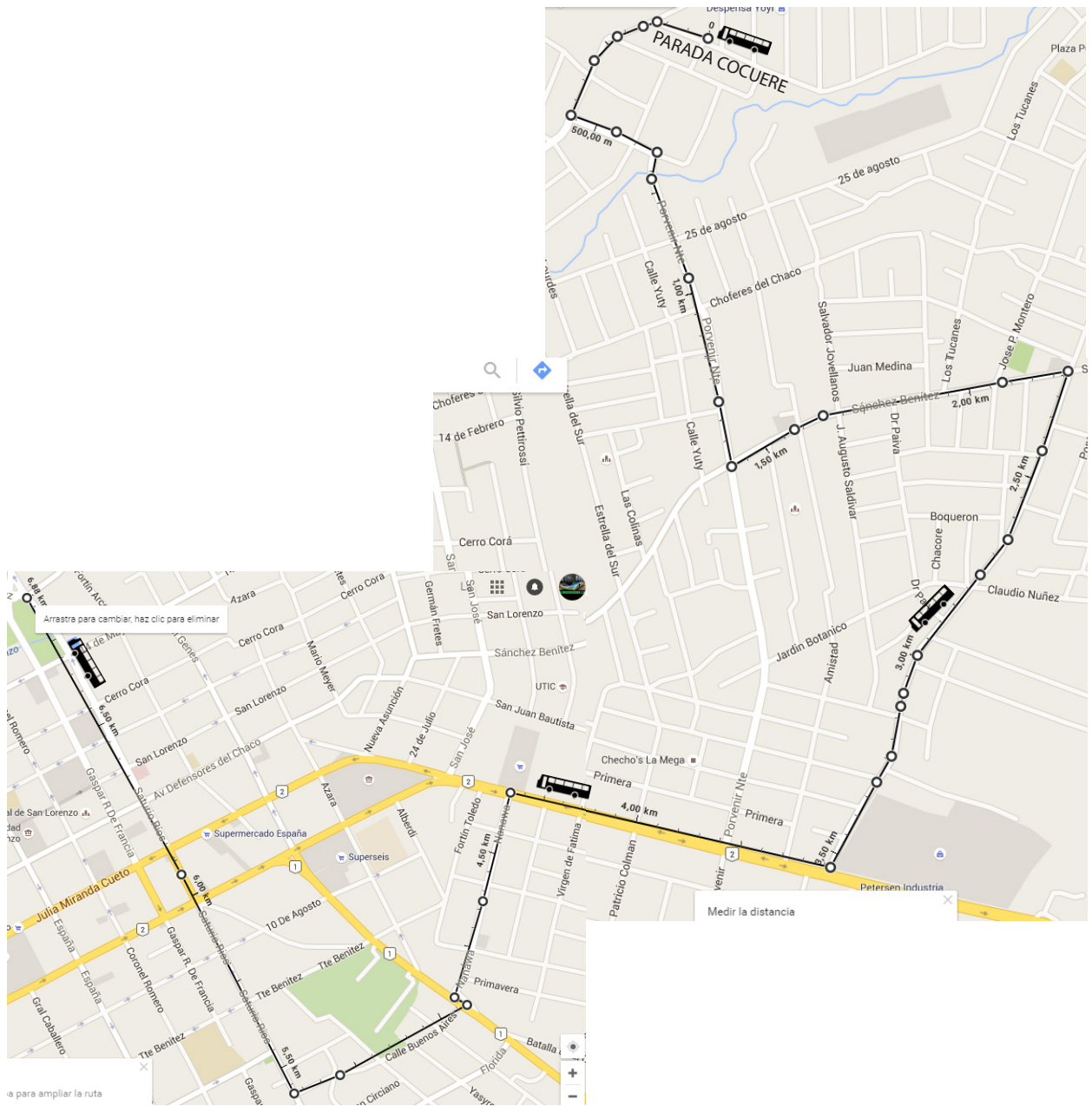
Una vía pública es el sistema integrado por carreteras, caminos, calles, sendas, plazas, parques, etc., de dominio común y público, necesario para la circulación de peatones, conductores y vehículos. Es el hábitat, donde el hombre realiza muchas de sus actividades, por lo que existe la necesidad de reglamentar el uso de la vía pública con el propósito de preservar los derechos esenciales: el derecho a la vida, a la salud, a la libertad, a la propiedad, a transitar y a trabajar.⁽³⁾



Mapa 1. Ramal A, Popeye
Proporcionado por la empresa.



Mapa 2. Ramal B, Mita 'i' Proporcionado por la empresa.



Mapa 3. Ramal C, Laurelty
 Proporcionado por la empresa.

2.2- INVOLUCRADOS

2.2.1 EDUCACIÓN VIAL

Se entiende por educación vial a aquel tipo de educación que se basa en la enseñanza de hábitos y prácticas que tengan como bien final la protección y cuidado de los individuos que transitan por la vía pública.

Implica adquirir conocimientos como ciudadano sobre lo que es una vía pública (tipos, características y partes), la seguridad en la ruta (normas de circulación y señales de tránsito), los accidentes viales (factores de riesgo, causas y consecuencias), los primeros auxilios y la movilidad sostenible; así como destreza en el comportamiento como peatón o como conductor. La educación vial debe sensibilizar socialmente, sobre todo a los más jóvenes, respecto a los comportamientos durante el trayecto que fomenten la convivencia, la tolerancia, la solidaridad, el respeto, la responsabilidad y favorezcan las relaciones humanas en la vía pública.

Se imparte dentro de las familias, en los centros docentes, y en las autoescuelas. La favorecen instituciones públicas (como la Municipalidad.) y privadas (como el Touring Club), aportando recursos económicos, campañas publicitarias, libros, conferencias y talleres, etc.

Debe ser vista como:

- Una acción educativa inicial, permanente y que favorezca al desarrollo integral de la persona.

Promueve los siguientes conocimientos:

- El conocimiento de señales y normas.

- Y el desarrollo de habilidades y destrezas.

En el plano humano promueve:

- Hábitos y conductas positivas de comportamiento en la vía pública.

- Valores comunitarios.

- Facilita la armonía con los demás usuarios y con el medio ambiente, obedeciendo la normas de tránsito.⁽³⁾

2.2.2 TRANSPORTE PÚBLICO

Transporte público, es el término aplicado al transporte colectivo de pasajeros. A diferencia del transporte privado, los viajeros de transporte público tienen que adaptarse a los horarios y a las rutas que ofrezca el operador. Usualmente los viajeros comparten el medio de transporte, y las distintas unidades están disponibles para el público en general. Incluye diversos medios como: autobuses, taxis, trolebuses, tranvías, trenes, ferrocarriles suburbanos, y ferris.

En Paraguay solo contamos con autobuses y taxis.

El transporte público urbano puede ser proporcionado por una o varias empresas privadas o por consorcios de transporte. Los servicios se mantienen mediante cobro directo a los pasajeros. Normalmente, son servicios regulados y subvencionados por autoridades locales o nacionales.

Por razones históricas y económicas, existen diferencias entre el transporte público de unos países y otros. Mientras que las ciudades de zonas como Europa tienen numerosos y frecuentes servicios que sirven a ciudades antiguas y con densidad poblacional, otras re-

giones como América, tienen redes de transporte mucho menos complejas.

El transporte público urbano permite el desplazamiento de personas de un punto a otro en el área de una ciudad y es, por tanto, parte esencial de las ciudades. Disminuye la contaminación, ya que se usan menos automóviles para el transporte de personas, además de permitir el desplazamiento de personas que, no tienen auto y necesitan recorrer largas distancias. Hay personas que, teniendo auto, a veces no lo usan por los atascos o las dificultades de estacionar y prefieren (al menos en algunas ocasiones).⁽¹⁾

AUTOBÚS

Los autobuses son prácticos y eficientes en rutas de corta y media distancia, siendo frecuentemente el medio de transporte más usado a nivel de transportes públicos, por constituir una opción económica. Las compañías de transporte buscan establecer una ruta basada en un número aproximado de pasajeros en el área a ser tomada. Una vez establecida la ruta, se construyen las paradas de autobuses a lo largo de esa ruta.

Sin embargo, dada su baja capacidad de pasajeros, no son eficientes en rutas de mayor uso.⁽³⁾

2.2.3 CHOFER

Un chofer, conductor de autobús o colectivo es una persona que se dedica a conducir un móvil para transportar pasajeros desde un punto de origen a un punto de destino.

Existen conductores de autobuses urbanos e interurbanos. En el primer caso, conducen el vehículo a través de una ruta preestablecida

haciendo paradas en los puntos destinados a tal fin y que están debidamente señalizados para los usuarios. En cada parada recoge pasajeros y permite descender a los que han llegado su destino. En las rutas de largo recorrido, el autobús puede realizar el trayecto de punto a punto o hacer paradas en diferentes ciudades.

También puede conducir autobuses escolares. Su misión es recoger a los niños en sus casas y llevarlos a la escuela. Al mediodía o por la tarde realiza el recorrido inverso recogiendo a los niños en la escuela y transportándolos hasta sus hogares.⁽¹⁾

Las funciones del conductor de autobús urbano son las siguientes. Cobra y expide billetes a los pasajeros (En nuestro país, esto cambiará una vez que se introduzcan los boletos electrónicos), conduce el autobús hasta cada parada en donde abre las puertas de entrada o de salida en función de si existen pasajeros esperando al autobús o dispuestos a descender.

En trayectos de largo recorrido, debe recolectar los tickets que han comprado los viajeros. Carga el equipaje en la valijera del autobús antes de la salida y lo descarga en el punto de destino.

En todos los casos, regula los sistemas de iluminación, ventilación y calefacción en el interior del vehículo (buses diferenciales) y maneja los medios de entretenimiento como música o proyección de vídeos. Otras funciones del conductor se refieren al mantenimiento del vehículo, controlando los niveles de agua y aceite, así como la presión de las ruer-

das. Repone combustible y realiza los mantenimientos mínimos. En caso de avería o accidente, avisa a los mecánicos de la empresa a la cual pertenece el móvil.

Se considera al vehículo una cosa riesgosa, es decir que genera riesgos cuando circula. El chofer no sólo tiene que saber manejar bien su móvil sino que además, tiene que estar habilitado y capacitado para poder hacerlo.

Necesitan habilitación y registro de conducir, para manejar. Hay habilitaciones para distintos tipos de vehículos: motos, automóviles, camiones, máquinas agrícolas, transporte de sustancias peligrosas, taxis, ómnibus.

Otras responsabilidades del chofer:

- No conducir bajo los efectos del alcohol o de drogas.
- No manejar bajo los efectos de medicamentos que pudieran alterar los sentidos o reflejos.
- No manejar cuando está cansado o con sueño
- Debe mantener su vehículo en buenas condiciones: Controlar frenos, ruedas, luces, espejos, limpiaparabrisas, etc.
- Debe respetar las señales y las reglas de tránsito, circular a velocidad autorizada, dar prioridad al peatón.
- Debe recordar que su conducta aumenta o disminuye el riesgo en el tránsito: él no está manejando solo.

2.2.4 PASAJERO

Es el usuario de la vía pública que circula como persona transportada en móviles de transporte público o en un vehículo particular, viaja de una ubicación hacia otra.

La condición de pasajero es creada en el momento en que una persona accede a un viaje en el cual no realiza ningún tipo de dirección del vehículo, si no, que simplemente es trasladado por otro hasta donde quiere llegar.

El pasajero también tiene que tener cuidado con su desempeño, ya que su conducta puede afectar la conducción del vehículo en el cual es transportado.

Los niños deben viajar en los lugares asignados en el vehículo con los cinturones de seguridad activados, deben evitar todo movimiento innecesario, no jugar ni arrojar objetos dentro del vehículo.

Los gritos o ruidos y los movimientos dentro de la cabina del vehículo que efectúen los pasajeros transportados, pueden distraer al conductor y afectar la visual y la percepción que éste tenga de las circunstancias del tránsito.

2.2.5 PEATÓN

El peatón es el usuario que se desplaza a pie en la vía pública.

En el caso de los niños, es importante identificar las dificultades que éstos tienen cuando circulan, y partiendo de esa situación, orientarlos en su desempeño en la vía pública.

Los peatones deben recordar que:

La calle tiene dos ámbitos: un lugar destinado para los vehículos, la calzada, y un lugar destinado para los peatones, la vereda.

- Transitar siempre por la vereda, alejados del cordón.

- Cruzar siempre en las esquinas, en forma recta no en diagonal ni zigzagueando, ya que pueden confundir a los vehículos que circulan.

- Utilizar la senda peatonal; si no hay senda peatonal cruzar por el lugar donde estaría la senda.
- No cruzar por la mitad de la calle o entre dos vehículos estacionados.⁽³⁾

2.3- INSTITUCIONES

2.3.1 MUNICIPALIDAD

El ente que gobierna un municipio es la municipalidad. La autoridad máxima en la municipalidad es el intendente, alcalde, jefe de gobierno de la ciudad y es el encargado superior de todas las tareas de gestión y de administración. Puede organizarse luego en ministerios, que se especializan sobre determinados temas y resuelven problemas específicos (por ejemplo, finanzas, economía, desarrollo social, trabajo, cultura, turismo, producción, salud, espacio público, etc.).

Existe una municipalidad en cada uno de los municipios en que se divide el territorio de la República, cuyo asiento será el pueblo o ciudad que se determine en la ley respectiva. Las municipalidades son los órganos de gobierno local con personería jurídica que, dentro de su competencia, tienen autonomía política, administrativa y normativa, así como autarquía en la recaudación e inversión de sus recursos.

Corresponde a la municipalidad la representación del municipio, la disposición y administración de sus bienes e ingresos, la prestación de los servicios públicos en general, y toda otra función establecida en la Constitución Nacional y en las leyes.⁽³⁾

2.3.2 DINATRAN

La Dirección Nacional de Transporte (DINATRAN) es un ente descentralizado con Personería Jurídica de Derecho Público.

La DINATRAN fue creada el 16 de setiembre de 2000, mediante la Ley N° 1590/00, como entidad reguladora de los servicios de transportes de pasajeros y cargas nacional e internacional y como organismo de aplicación de convenios y acuerdos en el ámbito de su competencia.

Tiene como misión:

Regular el sistema del transporte por carretera nacional e internacional de pasajeros y cargas de manera segura, eficiente y económica. La DINATRAN se compromete a orientar su gestión a la generación de bienes y/o servicios de calidad para la sociedad, para lo cual promoverá la implantación de un Sistema de Gestión de la Calidad basado en procesos y orientados a la mejora continua de la gestión institucional.

La sede central está ubicada en la ciudad de San Lorenzo, sobre la Ruta N° 2, Mcal. José Félix Estigarribia Km. 14.

Tiene al Señor Carlos Leonardo Louis Marie Georgi Samaran Cayol como Presidente del Consejo y Director de la Dirección Nacional de Transporte.⁽⁴⁾



*Imagen 13. Logotipo de la Dinatran
Extraído de la página web*

2.3.3 MOPC

El Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones es el organismo encargado de elaborar, proponer y ejecutar las políticas y disposiciones del Poder Ejecutivo referente a las Inicativa para la Integración de la Infraestructura Regional Sudamericana, a cargo de la Unidad de Coordinación Institucional.

El Ministerio tiene como objetivo principal facilitar las infraestructuras públicas de su competencia y establecer normas al respecto, que sean de utilidad a la producción, comercialización y consumo del país.

Corresponde a esta Cartera Ministerial las responsabilidades de bienes y servicios públicos siguientes: Obras Públicas, Transporte, Comunicaciones, Energía, Minas, Turismo y Parques Nacionales, y Monumentos Nacionales.”

El Ministerio de Obras Públicas Comunicaciones, como órgano del Poder Ejecutivo tendrá, entre otras, las siguientes funciones y competencias:

a- Ejercer el gobierno de todas las reparticiones dependientes del Ministerio y servir de vínculo entre las Entidades Autárquicas pertinentes y el Poder Ejecutivo;

b- Establecer el relacionamiento político, legal, administrativo, financiero y técnico con el Poder Ejecutivo y con las demás Carteras Ministeriales del Estado, así como otras Instituciones Nacionales e Internacionales relacionados con sus funciones y responsabilidades, y así cumplir coordinadamente los objetivos de desarrollo nacional;

c- La administración del buen uso y cuidado de los bienes patrimoniales del Estado a cargo del Ministerio. La administración patrimonial

de los Entes Descentralizado relacionados a la Cartera serán ejercidos conforme a lo dispuesto en sus respectivas Cartas Orgánicas;

d- Proteger, administrar y reglamentar el uso, así como sancionar sobre los abusos, de los bienes y servicios públicos correspondiente a la Cartera;

e- Programar, elaborar y proponer el Presupuesto de la Cartera a las autoridades correspondientes, y una vez aprobado, ejecutarlo en conformidad con las disposiciones legales al respecto. Los Entes Descentralizados relacionados a la Cartera, referente a esta materia, deberán proceder conforme a lo dispuesto en sus respectivas Cartas Orgánicas;

f- Programar, administrar y controlar el uso de los recursos financieros, económicos, humanos y tecnológicos para responder a las necesidades nacionales e institucionales de sus funciones;

g- Planificar, fijar objetivos y metas a ser alcanzados y trazar políticas que deben ser adoptadas dentro de la Cartera Ministerial; y

h- Cumplir y hacer cumplir las disposiciones legales que afectan a las funciones del Ministerio y sus dependencia.⁽⁵⁾



MINISTERIO DE
**OBRAS PÚBLICA
Y COMUNICACIONES**

Imagen 14. Logotipo del MOPC
Extraído de la página web

2.4- DISEÑO

2.4.1- CAMPAÑA

Grupo de ideas o creaciones que se realizan con el objetivo de vender un producto o servicio a partir del llamado de atención o interés generado en determinado conjunto de personas.

Una campaña se diseña en forma estratégica para lograr un conjunto de objetivos y resolver algún problema crucial. Charles U. Larson, en su libro Persuasión (1986, p. 200), explica que más que una serie de proposiciones o argumentos, una campaña es “un sistema de comunicación que coordina una serie de esfuerzos encaminados a obtener un resultado”.

Larson (1986) clasifica a las campañas en tres tipos:

- Políticas, comerciales: dedicadas a la comercialización de bienes y servicios.
- De acción social: con las que se quiere estabilizar o modificar ideas relacionadas con pautas de conducta y hábitos personales con el fin de obtener un beneficio.⁽¹⁾

Por su naturaleza y funcionamiento, las campañas presentan ciertas características comunes:

- Todas intentan influir en las audiencias.
- Tienen un principio, un desarrollo y un final.
- Son omnipresentes.
- Son poderosas por sus resultados.
- Funcionan con base en estrategias de comunicación persuasiva.
- Se contratan profesionales y equipos de trabajo en diversas áreas.
- Utilizan medios de comunicación.

- Requieren dinero, inversiones financieras.
- Los públicos son analizados profesionalmente y motivados a participar.
- Exigen tiempo y esfuerzo.

2.4.2- INFOGRAFÍA

El término infografía (del inglés informational graphics) es un término que se utiliza para designar a un tipo de gráfico que se caracteriza por brindar a través de las imágenes o diseños información de diverso tipo dependiendo del tema que se toque en cada caso. Las infografías son una manera informal y mucho más atractiva para comunicar, ya que buscan llamar la atención de la persona que las observa a partir del uso de colores, imágenes o diseños especialmente seleccionados. No suelen contener demasiada información si no que la misma es brindada en cantidad limitada ya que lo central de este tipo de gráficas es el diseño en sí y son bastante útiles y esenciales para representar la información que es complicada de entender a través del puro texto.

Con un simple golpe de vista se puede entender hasta las cosas más complicadas, y además son más fáciles de asimilar y recordar.⁽³⁾

(1) Términos citados de Wikipedia <https://es.wikipedia.org>

(2) Datos proporcionados por la Empresa La Sanlorenzana S.A

(3) Términos citados de Definición ABC, <http://www.definicionabc.com>

(4) Extraído de <http://www.dinatran.gov.py>

(5) Extraído de <http://www.mopc.gov.py/>

3. MARCO LEGAL

3.1- LEYES DE TRÁNSITO

ORD/N° 479/10 (Cuatrocientos Setenta y Nueve/Diez)

“REGLAMENTO GENERAL DE TRÁNSITO”

TÍTULO 1

CAPITULO ÚNICO

ALCANCE, JURISDICCIÓN Y CUMPLIMIENTO

DEL PRESENTE REGLAMENTO.

DEFINICIONES

Art. 1º Las disposiciones del presente reglamento serán aplicadas a todas las personas que usen la vía pública sean éstas peatones, propietarios o encargados de la conducción de vehículos, animales o cosas.

Además, este reglamento se aplicará, en lo que fuese compatible, al tránsito en plazas, parques, jardines, balnearios, estacionamientos privados de uso público y otros espacios públicos.

Art. 2º Las convenciones internacionales sobre tránsito vigentes en la República, son aplicables a los vehículos matriculados en el extranjero en circulación por la ciudad de Asunción, y las demás circunstancias que contemplen, sin perjuicio de la aplicación del presente reglamento, en los temas no considerados en tales convenciones.

Art. 3º De acuerdo a lo que dispone la ley, el juzgamiento de las contravenciones a las dis-

posiciones y mandatos de este Reglamento, estará a cargo de los Juzgados de Faltas Municipales.

Art. 4º La Intendencia Municipal a través de la Dirección de Tránsito o de otra dependencia competente, dará cumplimiento al presente Reglamento y adoptará las medidas de educación, comunicación, planificación, prevención, fiscalización, control y orientación para el mejor ordenamiento posible del tránsito en la ciudad de Asunción.

Art. 5º A los efectos de este reglamento, las palabras o frases que a continuación se mencionan tendrán el siguiente significado:

ACCIDENTE DE TRÁNSITO: Suceso eventual o acción en la cual involuntariamente resulten daños o lesiones en cosas, animales o personas y a cuya ocurrencia contribuya la participación de al menos un vehículo en circulación.

ACERA O VEREDA: Franja comprendida entre la calzada y la línea de construcción de los inmuebles, destinada al uso exclusivo de peatones.

ACOPLADO: Vehículo de transporte, sin tracción propia, arrastrado por otro para su traslado.

ADELANTAMIENTO: Maniobra mediante la cual un vehículo se sitúa delante de otro u

otros que lo precedían en el mismo carril de una calzada.

ALCOHOLEMIA, PRUEBA DE: Examen para detectar el nivel de alcohol en la sangre de una persona, cuyo resultado debe ser registrado bajo la unidad de medida correspondiente.

AMBULANCIA: Vehículo habilitado por la autoridad competente para el transporte de heridos y enfermos, así como de los elementos de cura y auxilio correspondientes.

AUTOPISTA: Vía especialmente diseñada para altas velocidades de operación, con los sentidos de flujo aislados por medio de un separador central, sin intersecciones a nivel y con accesos que no interfieran el flujo normal en los carriles externos.

AVENIDA: Vía pública de más de un carril por cada sentido de circulación y separados por medio físico o con doble línea amarilla, donde el tránsito circula con carácter preferencial con respecto a las calles transversales.

BACHE: Rotura o imperfección en el pavimento.

BADEN: Depresión construida en la calzada, para dar paso al caudal de aguas superficiales.

BALIZA: Señal fija o móvil con luz propia o dispositivos reflectantes, que se utiliza como elemento de advertencia.

BANQUINA: Parte de una carretera, calle o avenida, al costado de la calzada, en la cual se puede estacionar en caso de emergencia.

BOCACALLE: Entrada a una intersección.

BUSCAHUELLA: Dispositivo de iluminación delantera de gran potencia, a ser utilizada exclusivamente fuera de la ciudad, en caso de niebla, denominada también rompe niebla.

CALZADA: Zona de la vía pública destinada solo a la circulación de vehículos.

CALZADA CORRUGADA: Zona de la calzada construida como mecanismo de advertencia para los conductores, utilizados para alertar cambios en las condiciones de la vía o su entorno.

CALLE: Vía urbana destinada a la circulación de peatones, vehículos y animales.

CAPACIDAD DE TRANSPORTE DE UN VEHÍCULO: Su suficiencia, expresada en pasajeros, si fuera un transporte de personas, y en kilos, toneladas o metros cúbicos, si fuera de carga.

CARGA DIVISIBLE: Aquella que puede ser dividida en volúmenes inferiores a la capacidad del vehículo de carga.

CARGA INDIVISIBLE: Aquella que para su transporte no puede ser fraccionada sin alterar su utilidad o valor.

CARRETERA: Vía de comunicación interurbana.

CARRIL: Faja o senda en que puede estar dividida una calzada, cuyo ancho no podrá ser inferior a 3,50 mts para avenidas y 3,20 mts., para calles.

CASCO: Prenda protectora usada en la cabeza y hecha de algún material resistente, típicamente para la protección de la cabeza contra objetos que caen o colisiones a alta velocidad. Un casco cubre la coronilla, la frente, las sienes y el rostro.

CICLOMOTOR: Vehículo de motor con característica inferior a 50 c.c.

CICLOVÍA: Carril diferenciado para el desplazamiento de bicicletas o vehículos similares no motorizados, físicamente separados de los otros carriles de circulación, mediante construcción permanente.

CONDUCTOR: Toda persona que maneja o tiene el control físico de un vehículo en la vía pública.

CONTRAMANO: Circulación en sentido contrario al permitido.

CORDÓN: Delimitación física que separa la calzada de los demás espacios de la vía pública.

CURVA: Tramo en el cual la vía pública cambia de dirección.

CRUCE: Lugar donde una calzada atraviesa a otra u otras.

CRUCE PEATONAL: Franja de seguridad señalada o marcada en la vía pública por donde deben cruzar la calzada los peatones.

DETENIMIENTO: Acto por el cual el conductor detiene la marcha del vehículo ante una indi-

cación reglamentaria, un suceso imprevisto o por el tiempo estrictamente necesario para alzar o bajar pasajeros.

DISPOSITIVO REFLECTANTE: Elemento que indica la presencia de un vehículo, una señal u obstáculo, por reflejo de la luz emanada de una fuente luminosa ajena al dispositivo.

DISTANCIA DE FRENADO: Longitud recorrida por un vehículo hasta detenerse.

DOBLE ADELANTAMIENTO: Maniobra consistente en adelantar a un vehículo que, a su vez, está adelantando a otro.

ENCRUCIJADA: Lugar donde se cruzan varias calles de distintas direcciones.

ESQUINA: Vértice del ángulo que forman las líneas municipales de los inmuebles convergentes incluyendo las ochavas.

ESTACIONAR: Acto por el cual un conductor detiene su vehículo en determinado lugar y por un tiempo mayor al estrictamente necesario para alzar o bajar pasajeros o cargas, sin haber una indicación o señal reglamentaria que lo obligue a tal efecto.

FALTA: Transgresión o contravención a una norma o regla.

GRÚA: Vehículo automotor especialmente diseñado con sistema de enganche para levantar y remolcar a otro vehículo.

LICENCIA DE CONDUCTOR: Documento otorgado por las municipalidades que habilita a una persona a conducir vehículos.

LÍNEA DE CARRIL: Marca pintada en el pavimento que delimita los carriles de una calzada.

LÍNEA DE DETENCIÓN: Marca pintada en el pavimento que indica el lugar donde se deben detener los vehículos para obedecer una señal de tránsito, de un semáforo, agente de tránsito o de cualquier otra reglamentación de detención.

LÍNEA DE SEPARACIÓN DE SENTIDO: Marca pintada en el pavimento que separa los sentidos de circulación vehicular.

LOMADA: Zona de elevación de la calzada, a fin de reducir la velocidad.

MOTOCICLETA: Vehículo automotor de dos ruedas, cuya capacidad de motor sea a partir de 50 c.c.

MOTOCARGA: Motocicleta con dispositivo para transporte de carga.

ÓMNIBUS: Vehículo automotor para transporte público de pasajeros.

PARADA DE TAXI: Lugar de la calzada destinado al estacionamiento de taxis en servicio.

PARADA DE TRANSPORTE PÚBLICO: Lugar de la vía donde el vehículo de transporte público debe detenerse para alzar y bajar pasajeros.

PASO A DESNIVEL: Cruce de dos vías públicas en planos o niveles diferentes.

PEATÓN: Toda persona que utiliza la vía pública a pie, en coche, de criatura, silla de ruedas o similar.

PLACA DE IDENTIFICACIÓN DE VEHÍCULOS: Superficie plana, que se adhiere adelante y atrás del vehículo con los números y las letras correspondientes, y que permite identificarlo debidamente.

PATRULLERA: Vehículos que usa la Policía para la vigilancia Pública y Emergencia.

PREFERENCIA DE CRUCE: Prioridad otorgada por las normas de tránsito a un conductor o peatón para atravesar una vía pública.

PREFERENCIA DE PASO: Prioridad otorgada por las normas de tránsito a un conductor o peatón para transitar por una vía pública, o por parte de ella.

REBASE: maniobra por el cual se sobrepasa un vehículo sin necesidad de cambiar de carril.

REMOLQUE: Vehículo sin motor, remolcado por otro para su traslado.

RESIDUOS O DESECHOS PELIGROSOS: Son sustancias resultantes de procesos industriales y productos, que por características explosivas, inflamables, oxidantes, tóxicas, infecciones, radiactivas, corrosivas, etc., pueden causar riesgos presentes o futuros a la calidad de vida de las personas o afectar al suelo, la flora, la fauna, contaminar el aire o las aguas

de tal manera que dañen a la salud humana o ambiental.

SEMÁFORO: Dispositivo luminoso mediante el cual se regula la circulación de vehículos y peatones.

SENTIDO ÚNICO DE CIRCULACIÓN: Dirección en la cual está autorizado el desplazamiento de los vehículos.

SENTIDO DOBLE DE CIRCULACIÓN: Vía pública por la cual está permitido transitar en direcciones opuestas.

SEÑAL DE TRÁNSITO: Toda marca, signo o leyenda utilizada para regular el tránsito y brindar información al respecto a conductores y peatones, así como toda indicación realizada por autoridad competente.

TREN O TRANVÍA: Vehículo de transporte, que circula sobre rieles, para personas, animales o cargas.

VEHÍCULO: Medio de transporte. Sirve para transportar personas, animales o cargas por una vía.

VELOCIDAD MÁXIMA: Límite de velocidad permitida.

VÍA PREFERENCIAL: Es aquella en la cual los vehículos que circulan por ella tienen preferencia sobre los que circulan por vías transversales.

VÍA PÚBLICA: Cualquier calle, avenida, camino, pasaje, plaza, parque o espacio libre de cualquier naturaleza librado al tránsito público.

VUELTA EN "U" O MANIOBRA DE RETORNO: Inversión del sentido de marcha o circulación que realiza un vehículo en una vía pública de doble sentido de circulación.

CAPÍTULO SEGUNDO **DE LA LICENCIA DE CONDUCTOR**

Art. 10° Las personas domiciliadas en Asunción, que deseen conducir cualquier tipo de vehículo, deberán contar con la respectiva licencia expedida por la Municipalidad de Asunción. (Su inobservancia constituye falta grave).

Art. 11° Todo conductor deberá portar su licencia de conducir durante la circulación.

a. El conductor que circula sin estar habilitado será sancionado con la pena máxima prevista para las infracciones gravísimas.

b. El que circula con una licencia vencida será sancionado con la pena prevista para las faltas gravísimas.

c. El que circula estando habilitado pero sin portar su licencia será sancionado con la pena prevista para falta grave.

d. El que circula con una licencia sin el pago anual correspondiente será penado como falta leve.

e. Los conductores mayores de 65 años que circulan con una licencia sin la revalidación anual correspondiente serán penados como falta grave.

Los aprendices que conduzcan vehículos automotores de enseñanza, acompañados por un instructor autorizado, están eximidos de portar licencia de conductor. En caso de ac-

cidentes o transgresiones a la presente Ordenanza, será responsable el instructor.

Art. 12° Para obtener la licencia de conductor o para su recategorización se requiere:

a. Tener la edad exigida de acuerdo con la categoría.

b. Saber leer y escribir.

c. Demostrar aptitud física y mental para conducir mediante examen médico y psicotécnico practicado por médicos debidamente registrados ante la autoridad competente para este efecto, de conformidad con la reglamentación que establezca la Intendencia Municipal.

d. Demostrar ante la autoridad de tránsito competente aptitud para conducir el vehículo respectivo, mediante examen práctico.

e. Presentar el certificado de capacitación expedida por una escuela de conducción legalmente habilitada por la Municipalidad de Asunción.

f. Demostrar mediante examen ante la autoridad competente, conocimiento de las normas vigentes de tránsito y de seguridad vial, de primeros auxilios médicos, prevención y extinción de incendios y de los demás que determine la Intendencia Municipal para cada categoría de licencia de conductor.

g. Estar domiciliado en Asunción, o tener el centro de sus actividades en la misma o fijar domicilio legal en la ciudad de Asunción.

h. Acreditar no tener sentencia firme de juez competente que lo inhabilite para conducir, mediante una declaración jurada.

Presentar fotocopia de cédula de identidad civil o pasaporte en el caso de extranjeros.

Art. 13° Las Licencias a expedirse serán de las siguientes categorías:

Cont. Ord.Nº 479/10

1.- Profesional clase "A" Superior.

2.- Profesional clase "A".

3.- Profesional clase "B" Superior.

4.- Profesional clase "B".

5.- Profesional clase "C".

6.- Particular.

7.- Extranjero.

8.- Motociclista.

9.- Para tracción animal.

Art. 14° Las Licencias de Conductor Profesional "A" Superior, habilita a su titular a conducir todo tipo de vehículo automotor, en exclusividad el afectado al servicio de Transporte Público de Pasajero del Servicio Internacional y de cargas peligrosas. Para la obtención de esta categoría, deberá cumplir con los requisitos siguientes:

a) Ser poseedor con una antigüedad mínima de un año, de la Licencias de Conducir de la Categoría "A".

b) Haber cumplido 25 años de edad.

c) Acompañar a la solicitud la Cédula de Identidad Civil, Certificado de realización de curso de capacitación expedido por las Instituciones Públicas Autorizadas, Certificado de Antecedentes Penales.

d) En caso de que el solicitante sea extranjero con radicación permanente en el país, además de los requisitos y documentos exigidos en los incisos a), b) y c) del presente numeral, deberá presentar el carnet de inmigrante que lo acredite como tal.

Poseer las suficientes aptitudes físico-psíquico para conducir, y una preparación académica básica, que lo justificará mediante Certificado

expedido por los organismos especializados para el efecto.

Art. 15° La Licencia de Categoría Profesional clase "A", habilita a su titular a conducir vehículo automotor al servicio del Transporte Público Interno. Para la obtención de esta categoría se deberán cumplir con los siguientes requisitos:

a) Ser poseedor de una antigüedad mínima de un año de la Licencia de Conducir de la categoría clase "B" Superior y clase "B".

b) Haber cumplido 22 años de edad.

c) Acompañar a la solicitud la Cédula de Identidad Civil, Certificado de realización de curso de capacitación expedido por Instituciones Públicas autorizadas.

d) En caso de que el solicitante sea extranjero con radicación permanente en el país, además de los requisitos y documentos exigidos en los incisos a), b) y c) del presente numeral, deberá presentar el carnet de inmigrante que lo acredite como tal.

e) Poseer las aptitudes físico - psíquicas suficientes para conducir, que lo justifique mediante certificado expedido por organismos especializados para el efecto.

Para los aspirantes a conducir taxis o remises se exigirán los requisitos establecidos en el Artículo 14 de la presente ordenanza.

Art. 25° Corresponderá a la Intendencia Municipal llevar el Registro Municipal de Conductores e Infractores, el cual contendrá como mínimo los datos siguientes:

a. Número y categoría de la licencia de conductor.

b. Datos personales.

c. Tipo de sangre.

d. Limitaciones físicas.

e. Renovaciones de la licencia de conductor.

f. Recategorización de la licencia de conductor.

g. Historial de infracciones y accidentes de tránsito, multas y pagos.

Art. 26° La renovación y vigencia de la licencia de conductor se regirá por las reglas siguientes:

a. La licencia de conductor tendrá una vigencia de 5 (cinco) años y podrá ser renovada por un término igual, previa solicitud a la autoridad de tránsito, debiendo cumplir con lo establecido en el Art. 12, inciso "c" y acreditando estar sin multas pendientes de pago y sin sanciones que lo inhabiliten temporal o definitivamente.

b. Si el historial de infracciones o accidentes de tránsito del solicitante, a criterio de la Intendencia Municipal, induce a una duda razonable sobre su idoneidad como conductor, se podrá exigir el cumplimiento de los incisos "c" al "e" inclusive, del Art. 12.

c. En cualquier momento se podrá solicitar una nueva categoría, siempre y cuando se cumplan los requisitos generales y específicos establecidos para su expedición.

d. Los conductores mayores de 65 (sesenta y cinco) años, cualquiera sea la categoría de licencia que posean, deberán acreditar anualmente la idoneidad física y síquica en la forma establecida en el Art. 12 inc. "d".

No se otorgará licencia de conductor en la categoría "profesional", por primera vez, a personas con más de 60 (sesenta) años de edad.

SECCIÓN TERCERA
DEL TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS

Art. 192° En el servicio de transporte público de pasajeros regirán, sin perjuicio de lo previsto en éste reglamento y otras ordenanzas vigentes, las siguientes reglas:

a. El ascenso y descenso de pasajeros se efectuará en las paradas establecidas. La autoridad competente podrá disponer excepciones de acuerdo a las características del tránsito o condiciones meteorológicas. (Su inobservancia constituye falta gravísima).

b. Cuando no haya parada señalada en tramos mayores a 400 (cuatrocientos) metros, el ascenso y descenso de pasajeros se hará sobre el costado derecho de la calzada, antes de la esquina o bocacalle, en el sentido de la circulación. (Su inobservancia constituye falta gravísima).

c. En toda circunstancia, la detención se hará paralelamente a la acera y a no más de 30 (treinta) centímetros del cordón de la misma de manera tal que permita el adelantamiento de otros vehículos por su izquierda y la impida por su derecha. (Su inobservancia constituye falta gravísima).

d. Queda prohibido, durante la circulación del vehículo, hablar con el conductor, ensuciar el vehículo, fumar, sacar los brazos o partes del cuerpo fuera del vehículo o realizar cualquier otra acción que distraiga la atención del conductor, moleste o atente contra la seguridad de los pasajeros. (Su inobservancia constituye falta leve)

Art. 193° Los ómnibus y micrómnibus deberán circular siempre por la derecha de la calzada y sólo excepcionalmente podrán adelantar

a otro vehículo por la izquierda, en forma reglamentaria, a la velocidad permitida. (Su inobservancia constituye falta gravísima).

Art. 194° Está terminantemente prohibido a todo conductor de vehículo de transporte público:

a. Efectuar carreras con otro vehículo del transporte público. (Su inobservancia constituye falta gravísima).

b. Alzar o bajar pasajeros sin detenerlo y sin acercarse al vehículo en forma paralela al cordón de la acera por lo menos a 30 (treinta) centímetros de ella. (Su inobservancia constituye falta grave).

c. Alzar o bajar pasajeros fuera de las paradas habilitadas o en ausencia de éstas, fuera de las esquinas. (Su inobservancia constituye falta grave). Cont. Ord.N° 479/1056

d. Frenar o acelerar bruscamente. (Su inobservancia constituye falta grave).

e. No detener el vehículo cuando un pasajero, dentro o fuera del mismo, lo solicita. (Su inobservancia constituye falta gravísima).

f. Poner en movimiento el vehículo o circular cuando la puerta no se haya cerrado y cuando los pasajeros no se hayan sentado o, si no hubiera asientos libres, sujetado convenientemente. (Su inobservancia constituye falta gravísima).

g. Conducir y simultáneamente cobrar a pasajeros. (Su inobservancia constituye falta grave).

h. Subir más pasajeros que los que admita la capacidad del vehículo. (Su inobservancia constituye falta grave).

i. Llevar pasajeros en el estribo de la puerta o en cualquier otro sitio no acondicionado

para el transporte de pasajeros. (Su inobservancia constituye falta gravísima).

j. Incurrir en cualquiera de las demás prohibiciones establecidas para conductores de autovehículos (Art. 91) o no cumplir los requisitos para conducir (Art. 92), en lo que sea aplicable.

k. Aproveccionarse de combustible durante el servicio. (Su inobservancia constituye falta gravísima).

l. Permitir el ascenso de vendedores ambulantes de todo tipo y otras personas ajenas al pasaje. (Su inobservancia constituye falta grave).

ll. Fumar o utilizar el teléfono celular durante la circulación. (Su inobservancia constituye falta gravísima).

m. Alterar su itinerario o recorrido reglamentario, sin que exista indicación de la autoridad competente o circunstancias que lo obliguen a tal efecto. (Su inobservancia constituye falta gravísima).

n. Permitir el ascenso y permanencia de personas que lleven consigo animales o mascotas. (Su inobservancia constituye falta grave).

ñ. Durante el servicio, mantener encendido el autoradio o cualquier otro sistema de sonido diferente al artefacto utilizado para solicitar la detención del vehículo. (Su inobservancia constituye falta grave).

o. Maltratar al pasajero con palabras o gestos. (Su inobservancia constituye falta grave).

p. Abandonar el vehículo para realizar cualquier otra actividad. (Su inobservancia constituye falta gravísima).

CAPÍTULO SEGUNDO DE LAS PENAS Y SU GRADACIÓN

Art. 224° Las penas por las infracciones cometidas contra el presente reglamento, en orden de gradación, son las siguientes:

a. Amonestación.

b. Multa.

c. Concurrencia a cursos especiales de educación y capacitación realizados por la Municipalidad de Asunción.

d. Inhabilitación para conducir por un tiempo máximo de hasta 5 (cinco) años.

Art. 225° Las penas se impondrán teniendo en cuenta la naturaleza de la infracción y los antecedentes del o los afectados.

Art. 226° A los efectos de la imposición de las penas, las infracciones quedan calificadas de la siguiente manera:

a. Infracciones leves.

b. Infracciones graves; y

c. Infracciones gravísimas.

Art. 233° La escala de multas será la siguiente:

a. Falta Leve: Amonestación o multa de hasta 3 (tres) jornales mínimos.

b. Falta grave: De 4 (cuatro) a 10 (diez) jornales mínimos.

c. Falta gravísima: De 11 (once) a 20 (veinte) jornales mínimos.

d. Por el paso de luz roja, signo de "PARE", detención impartida por la autoridad competente o conducir vehículos sin estar habilitados para el efecto: o bajos los efectos del alcohol, drogas, narcóticos o estupefacientes se aplicará el monto máximo previsto para falta gravísima.