# REALIZAR UNA INVESTIGACIÓN QUE PERMITA CONOCER LA PERCEPCIÓN Y LOS FACTORES QUE INCIDEN EN EL COMPORTAMIENTO DE LOS ACTORES VIALES EN EL MUNICIPIO DE ALBANIA (LA GUAJIRA), CONSIDERANDO LA COSMOVISIÓN DE LA COMUNIDAD WAYUU."

Contrato PA – 638 - 2025

## Producto 1. Plan de trabajo

Octubre, 2025

TABLA DE CONTENIDO

***Objetivos y marco de indagación ..... 5***

***Contexto de la Investigación ..... 6***

***Dimensión Cualitativa y Cuantitativa ..... 7***

***Enfoques Diferenciales ..... 8***

***Fases del proceso..... 10***

***Plan de Comunicaciones ..... 12***

***Referencias ..... 17***

# TABLA DE FIGURAS

Ilustración 1. Mapa del municipio de Albania ..... 6
Ilustración 2: Enfoques para entender la interseccionalidad ..... 9
Ilustración 3. Fases del diseño metodológico del estudio ..... 10

El Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-2031, adoptado mediante el Decreto 1430 de 2022, representa el compromiso nacional por mejorar la seguridad en las vías, fijando como meta principal la reducción del 50% en el número de personas fallecidas y heridas como consecuencia de siniestros viales.

Este meta orienta todas las acciones emprendidas en el marco del plan, a partir de la estrategia nacional integrada por ocho áreas de acción específicas, con las cuales se abordan aspectos clave que inciden en la seguridad vial, permitiendo así una intervención integral y coordinada. Además, el plan incorpora la estrategia territorial basada en la priorización de las necesidades particulares de cada territorio, mediante procesos de información y conocimiento, entre otros, que permitan tomar decisiones con base en la evidencia.

Así, el fortalecimiento de la gestión del conocimiento acerca del fenómeno de la siniestralidad vial cobra especial relevancia como parte de la estrategia general del Plan Nacional de Seguridad Vial, pues, orienta la investigación para comprender la siniestralidad vial a partir del reconocimiento de sus causas. En este contexto, el Instituto de Tránsito y Transporte de Albania – ITA, consideró necesario realizar una investigación orientada a conocer la percepción y los factores que inciden en el comportamiento de los actores viales en el municipio de Albania - La Guajira considerando también la cosmovisión de la comunidad Wayuu.

Esta investigación busca reconocer las percepciones y sentidos que dan lugar a prácticas sociales en materia de comportamiento vial, por lo que resulta esencial el reconocimiento e integración de la cosmovisión de la comunidad Wayuu, la cual representa una parte significativa de la población del municipio. Implica abordar el fenómeno vial desde una perspectiva intercultural que contemple las particularidades sociales, culturales y territoriales del municipio.

Por esta razón, el estudio se inscribe en perspectiva de la investigación social con enfoque mixto que permite articular métodos cuantitativos y cualitativos para lograr una comprensión profunda de los fenómenos asociados al comportamiento de los actores viales, considerando especialmente las características sociodemográficas, territoriales, culturales, de género y los diferentes cursos de vida presentes en la comunidad.

En el presente documento, correspondiente al ***Producto 1. Plan de trabajo***, acordado en el contrato PA-638-2025, se describen los objetivos, fases y cronograma planificados para dar inicio al desarrollo ético y técnicamente riguroso de la investigación. Este proceso tiene la premisa de promover el diálogo con actores locales, comunitarios e institucionales para la generación de conocimiento social en seguridad vial que sirva de referente a la gestión del plan en la región.

## Objetivos y marco de indagación

Con el propósito de dar alcance al objeto del estudio se definieron cuatro objetivos específicos, los cuales responden a la matriz de indagación presentada en los términos de referencia del proceso. Vale la pena señalar que las cuatro preguntas orientadoras dan lugar a otro tipo de interrogantes que permiten profundizar, a nivel cuantitativo y cualitativo, con los diferentes actores viales, acerca de los factores que inciden en su comportamiento.

A continuación, se presentan el objetivo general y los objetivos específicos que orientan la investigación:

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| **Objetivo General** | **Determinar los factores de riesgo que inciden en el comportamiento de los actores viales en el municipio de Albania, La Guajira, considerando la cosmovisión de la comunidad Wayuú.** | | | |
| **Objetivos Específicos** | OE 1. Analizar la percepción de los ciudadanos de Albania (La Guajira), con énfasis en la comunidad Wayuu, respecto al cumplimiento de las normas de tránsito, según los distintos tipos de usuarios viales. | OE 2. Identificar los Principales factores sociales, culturales, económicos, entre otros, que inciden en el comportamiento de los actores viales en el municipio de Albania (La Guajira), con especial énfasis en la comunidad Wayuu. | OE 3. Explorar cómo la comunidad Wayuu del municipio de Albania (La Guajira) concibe y percibe la seguridad vial desde su cosmovisión. | OE 4. Analizar la actuación de la comunidad Wayuu del municipio de Albania (La Guajira) ante la ocurrencia de siniestros viales, incluyendo la interacción con las autoridades de tránsito, los desafíos y las posibles barreras socioculturales que afectan el registro de las víctimas. |
| **Marco de indagación** | *¿Cuál es la percepción frente al cumplimiento de las normas de tránsito de los ciudadanos de Albania (La Guajira), con énfasis en la comunidad Wayuu y diferenciando por tipos de usuarios viales?* | *¿Qué factores sociales, culturales, económicos, entre otros, inciden en el comportamiento de los actores viales en el municipio, con énfasis en la comunidad Wayuu?* | *¿Cómo la comunidad Wayuu del municipio concibe y percibe la seguridad vial desde su cosmovisión?* | *¿Cómo actúa la comunidad Wayuu ante la ocurrencia de un siniestro vial, como es la interacción con las autoridades de tránsito del municipio y que tipo de desafíos se generan en esta interacción? ¿Las víctimas de siniestros viales se registran adecuadamente, o existen barreras relacionadas con las comunidades que impiden su reporte?* |

## Contexto de la Investigación

*Ilustración 1. Mapa del municipio de Albania*




Fuente: Ministerio de Transporte de Colombia, UPIT (s.f.). Mapa de Albania, La Guajira.

Albania fue reconocido oficialmente como municipio en el año 2000, lo que le otorgó Personería Jurídica, presupuesto y estructura institucional y administrativa propia. La rápida expansión demográfica, tanto en centros poblados como en las zonas rurales, han configurado un territorio diverso y dinámico en prácticas sociales, culturales y económicas que se expresan en los modos de vida y concretamente, en los usos y sentidos de la movilidad y el espacio vial. De Ávila Araujo, (2024)

En el municipio de Albania, tanto la cercanía con la mina de carbón el cerrejón, como su ubicación fronteriza y los flujos migratorios presentes en los últimos años, han dado lugar a cambios en las dinámicas de movilidad, así como a la presencia de transporte pesado que impactan las formas de movilidad cotidiana de la población.

Es así como el aumento en el tránsito de vehículos de carga industrial, transporte pesado y de servicio masivo se acompasa con el uso cada vez mayor de motocicletas, transformado la noción de medios de transporte a fuentes de ingresos de un gran número de familias en el municipio. Estas características en las dinámicas de transporte en Albania dan lugar a transformaciones en la movilidad de los actores viales.

Asimismo, es preciso reconocer que la cosmovisión Wayuu plantea formas de entender el territorio, la movilidad y el relacionamiento institucional de manera distinta al sistema normativo nacional. Por esta razón, las lógicas comunitarias, como la gobernanza y la autonomía territorial resultan centrales para comprender los factores que inciden en el comportamiento y la seguridad vial, así como para el momento de formulación de un marco de recomendaciones que permitan fortalecerla.

De acuerdo con ello, se ha adoptado el paradigma de investigación social mixta a partir de la cual se integran enfoques cuantitativos y cualitativos orientados a comprender la complejidad del fenómeno de los comportamientos viales, desde la medición objetiva de variables con la interpretación de los significados, prácticas y discursos enmarcados en una perspectiva intercultural.

La investigación mixta permite articular la rigurosidad estadística con la intensidad interpretativa mediante diseños metodológicos coherentes que permitan la coherencia metodológica para que a partir de las preguntas que orientan la investigación se aproxime a la comprensión de la manera como se entrelazan los sentidos las percepciones y las estructuras sociales dando lugar a comportamientos en la vía.

**Dimensión Cualitativa y Cuantitativa**

Como parte del diseño metodológico mixto, el enfoque cuantitativo tiene el propósito de identificar, medir y analizar los factores que inciden en el comportamiento de los actores viales, determinando variables observables y medibles. Este componente permite establecer relaciones estadísticas entre factores sociodemográficos, condiciones del entorno vial y la manera en que los diferentes actores viales responden ante situaciones en la vía.

De esta manera, se busca, entre otros aspectos:

- Caracterizar el perfil sociodemográfico de los actores viales y su relación con prácticas de riesgo o comportamientos seguros.
- Establecer la frecuencia y formas en que se asumen los comportamientos viales como el uso del casco, el cruce por zonas autorizadas, la regulación de la velocidad, entre otros.
- Se analizarán correlaciones entre variables como edad, género, nivel educativo, tipo de actor vial, percepción de normas y ocurrencia de accidente.

Por esa razón se aplicarán instrumentos estructurados a manera de encuestas, registros de observación con lista de chequeo y en caso de ser posible, el análisis de registros oficiales. Este componente se articulará con el enfoque cualitativo a fin de realizar la triangulación metodológica que permita profundizar en la comprensión del fenómeno, también desde la dimensión cualitativa.

Por su parte, desde la dimensión cualitativa, de acuerdo con Vasilachis (1992, 2003-2013, 2006, 2019), la investigación cualitativa centra su interés en la experiencia individual y colectiva de las y los participantes. De esta forma, privilegia sus voces, saberes, percepciones, acciones y emociones, como modos de comprensión de las realidades en las que se hallan inmersos. Para la autora, las personas otorgan sentidos y significados a los fenómenos sociales y a sus modos de interacción/intervención dentro de los mismos. Precisamente, sus narrativas permiten realizar una descripción, análisis e interpretación detallada de la experiencia, lo que no sólo los hace partícipes activos de la investigación, sino especialmente, los convierte en artífices del conocimiento co-construido.

Asimismo, se acoge la construcción epistemológica de Maxwell (2019), para quien la investigación cualitativa contribuye a la "…comprensión del significado, para los participantes en el estudio, de los sucesos, situaciones y acciones en los que están involucrados, y de lo que relatan de sus vidas y experiencias…" (p.4), pero también, a la influencia que sobre las mismas tienen elementos de orden físico, social y cultural, así como los procesos mediante los cuales se sedimentan o transforman. De ahí que el presente estudio parta de reconocer el lugar central que ocupan los actores viales, acogiendo la dimensión intercultural, para identificar los factores y comportamientos que inciden en la seguridad vial de la población de Albania.

En la presente investigación, esto cobra alta relevancia en tanto contribuye a reconocer los factores que inciden en el comportamiento de los diferentes actores viales, entendiendo por comportamiento toda acción que, influenciada por las normas sociales, las creencias, los sistemas de valores y conocimientos y los estímulos, representan una respuesta individual ante situaciones particulares. De allí que, la investigación cualitativa resuelte eficaz para reconocer la manera como los contextos impactan y figuran las experiencias humanas, a nivel individual como colectivo.

"la investigación cualitativa permite comprender, hacer al caso individual significativo en el contexto de la teoría, reconocer similares características en otros casos. Provee nuevas perspectivas sobre lo que conocemos y nos dice más de lo que las personas piensan, nos dice qué significa e implica ese pensamiento (Morse, 2002a: 875, citado por Vasilachis, 2006, p. 27)

Atendiendo a lo señalado por los autores (2006), la construcción de conocimiento adquiere una dimensión relacional y cooperativa, accediendo a estructuras de significado propias de los contextos estudiados. En palabras de Vasilachis, este tipo de investigación "…busca descubrir lo nuevo y desarrollar teorías fundamentadas empíricamente…" (p.29), para lo cual asume una posición inductiva, interpretativa, multimetódica y reflexiva.

## Enfoques Diferenciales

De manera conceptual, la investigación asume el enfoque de Sistema Segur**o** o Visión Cero con el cual, se redefine la seguridad vial desde una perspectiva ética, estructural y preventiva, aun cuando las personas cometan errores, el sistema de movilidad debe contar con la estructura para evitar que dichos errores representen muertes o lesiones graves. Ese enfoque se enmarca en el sentido de la responsabilidad compartida entre los actores que hacen parte del sistema institucional y los actores viales, promoviendo así, una cultura de corresponsabilidad para el cuidado y la seguridad.

Teniendo en cuenta este marco, se ha considerado importante que el análisis de la información tenga un compromiso con el reconocimiento de la interseccionalidad de las múltiples variables que pueden derivar en factores comportamentales. Para ello se han adoptado los siguientes enfoques como ordenadores de la matriz analítica y del proceso de triangulación:

**Territorial:** el enfoque territorial, se va a entender en este estudio, desde la propuesta de Bozzano (2009) como las relaciones que construyen las personas a partir de las interacciones con el entorno, es decir, no serán las regiones en sí mismas, sino las regiones y su vida en una persona o grupos de personas. Se entenderá por territorio el espacio que es apropiado, ocupado, usado, valorizado, explotado, degradado, preservado y resignificado por una persona o grupos de personas.

**Género:** Se entiende como la construcción simbólica que atribuye a las personas, en función de sus sexos biológicos, características a sus cuerpos para justificar las formas de desigualdades entre hombres y mujeres, a nivel económico, social, político y cultural. En tanto categoría de análisis, permite evidenciar cómo, las expectativas y representaciones que la sociedad elabora sobre ser mujer y ser hombre reproduce patrones de comportamiento que se expresan en la vida social, económica y política de las comunidades, incidiendo incluso, la manera como se ocupa el espacio público y vial.

**Étnica:** reconocimiento de los derechos, prácticas y saberes, individuales y colectivos, de las comunidades indígenas, negras, afrocolombianas, raizales, palenqueras y room, los cuales propenden por la igualdad de oportunidades desde la diferencia y la no discriminación. En este estudio, dicha dimensión se acoge con el compromiso de comprender los factores que inciden en el comportamiento de los actores viales, también desde la cosmovisión de la comunidad Wayuu.

**Curso de vida (etaria):** diferenciación de las necesidades vitales, expectativas sociales, capacidades y responsabilidades que tienen los sujetos en las diferentes etapas del ciclo de vida, desde el nacimiento, hasta la muerte; aspectos que varían en razón a los contextos sociales, históricos y culturales y que no necesariamente están determinados por la categoría de ciclo etario, justamente en virtud, de lo que significan las experiencias de vida, situadas a marcos de comprensión y sentido.

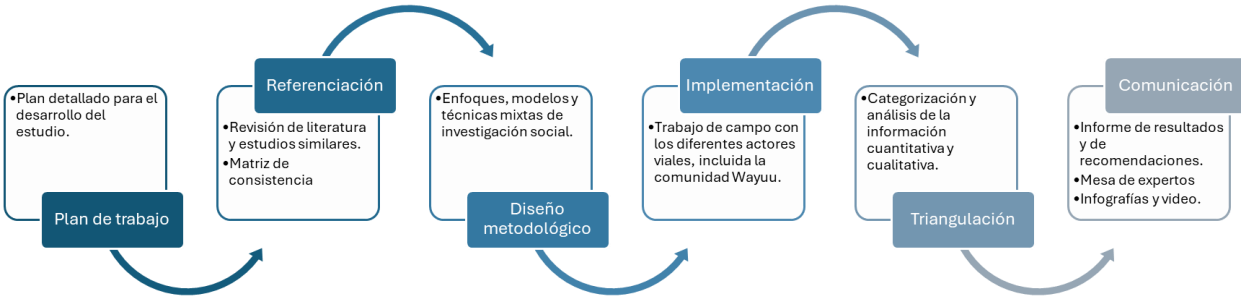
*Ilustración 2: Enfoques para entender la interseccionalidad*




Fuente: Elaboración Propia Analytica SAS. 2025

## Fases del proceso

*Ilustración 3. Fases del diseño metodológico del estudio*




Fuente: Elaboración Propia, Analytica SAS. 2025

Para dar alcance a los objetivos trazados en el presente estudio, se proponen 6 fases de implementación:

**1) Plan de Trabajo.** Corresponde a la planificación interna del equipo de trabajo para dar cumplimiento a los objetivos y productos acordados. Esta fase incluye desde la organización del plan de trabajo hasta el acuerdo con los actores institucionales y comunitarios para la determinación del proceso de levantamiento de la información y la participación de las comunidades.

**2) Referenciación.** Esta fase consiste en la revisión documental de estudios e investigaciones especialmente, desarrollados en América Latina, buscando que la investigación parta del conocimiento y experiencias que tienen contextos similares al de Colombia y tiene como propósito, establecer un estado del arte que permita identificar las tendencias, en clave de comportamiento y seguridad vial.

Esta fase incluye:

- La revisión sistemática de la literatura académica, informes técnicos y experiencias situadas en América latina.
- Identificación de marcos conceptuales y metodológicos, priorizando aquellos que articulan enfoques de interculturalidad, enfoque diferencial y movilidad.
- Desarrollo de una matriz de análisis documental en la que se registran los hallazgos y el análisis de las tendencias epistemológicas y metodológicas encontradas en la revisión.

Vale la pena señalar que esa fase se desarrolla en paralelo con la fase número 3 porque permite nutrir la formulación de instrumentos y categorías analíticas.

**3) Diseño metodológico.** Aborda el desarrollo de la estrategia metodológica precisando los enfoques técnicos, modelo de análisis y parámetros de codificación que se llevarán a cabo para valorar la integralidad de la información aportada por los actores viales. Durante esta fase se estructura los elementos centrales de los enfoques cualitativos y cuantitativos, de tal manera que:

- Se determine el enfoque metodológico que orienta el desarrollo analítico y operativo de la investigación.
- Se diseñan los instrumentos para la recolección de la información, desde las perspectivas cuali- y cuantitativas del estudio. Así mismo se desarrollarán los protocolos, guías y el marco ético del estudio.
- Se diseña el modelo de análisis a partir de las matrices de codificación articulando las dimensiones establecidas en la matriz de consistencia y las variables del estudio.

**4) Implementación.** Aplicación de las encuestas, registros de observación, entrevistas semiestructuradas y grupos focales con la población participante del estudio en los territorios definidos en la fase uno. En esa fase resulta crucial el desarrollo de un plan de capacitación al equipo de campo de acuerdo con los protocolos, guías y marco ético diseñados en la fase 3. Vale la pena señalar que la aplicación de los instrumentos implica la caracterización de los diferentes actores viales, especialmente a partir de la aplicación de las entrevistas y grupos focales.

Para esta fase, en la aplicación de las encuestas se tendrá en cuenta los criterios definidos en el diseño muestral, de tal manera que los resultados permitan un análisis poblacional de lo que ocurre en el municipio de Albania y no se reduzca a la percepción de las personas que participen de manera directa en el estudio.

Finalmente, la implementación incluye el registro de observaciones en puntos críticos de movilidad que serán concertados con las autoridades del Instituto de Tránsito y Transporte de Albania.

**5) Triangulación.** Contrastación, verificación y análisis de los resultados obtenidos en el proceso de campo para la recolección de la información proveniente de fuentes primarias y secundarias, así como de técnicas cuantitativas y cualitativas aplicadas. Esta fase incluye:

- Sistematización de la información levantada en campo, transcripción de registros de audio, codificación en el programa de análisis cualitativo atlas ti.
- Identificación de patrones, tendencias y convergencias en el comportamiento vial de los habitantes de Albania, marcando las variaciones con relación a la población Wayuu, si se llegasen a presentar.
- Validación cruzada de hallazgos entre los diferentes actores viales y su rol en la comunidad.

**6) Comunicación.** A partir de los resultados obtenidos, se procede con la presentación de los resultados y recomendaciones que contribuyen al plan municipal de seguridad vial de Albania, así como a considerar una hoja de ruta para la región. Para ello, Se ha planificado los siguientes escenarios de socialización:

- Diseño de cuatro infografías que den cuenta del propósito del estudio, diseño metodológico, resultados y recomendaciones.
- Producción del vídeo y presentación final, esta última en versión simplificada y ampliada del estudio.
- Realización de la mesa de expertos.

**Plan de Comunicaciones**

Como parte del plan de trabajo se consideró relevante incluir un plan de comunicaciones con actores claves identificados. A continuación, se relaciona la articulación de tales actores, entre los cuales se encuentran la alcaldía del municipio y el Instituto de Tránsito y Transporte de Albania, con el fin de articular institucionalmente el plan de trabajo en el territorio y las comunidades.

| Actor / Institución Clave | Nivel / Tipo de Actor | Rol o Responsabilidad dentro del Proceso | Canales o Estrategias de Comunicación | Periodicidad o Fase de Contacto | Impacto Esperado |
|---|---|---|---|---|---|
| Agencia Nacional de Seguridad Vial – Equipo de Supervisión | Gobierno Nacional | Supervisión y control del cumplimiento del objeto del contrato. Articulación con el ITA | Reuniones de seguimiento quincenal, oficios formales, correo institucional, WhatsApp de enlace técnico. | Desde la firma del acta de inicio hasta la liquidación del contrato. | Consistencia técnica, jurídica y administrativa del estudio y gestión oportuna y pertinente de los riesgos. |
| Alcaldía Municipal de Albania (Despacho de la Alcaldesa) | Gobierno local | Articulación institucional, coordinación de acciones con dependencias municipales. | Reuniones presenciales, oficios formales, correo institucional, WhatsApp de enlace técnico. | Inicio y durante la investigación. | Validación institucional del proceso, respaldo público y facilitación de contactos locales. |
| Instituto de Tránsito y Transporte de Albania – ITA | Entidad técnica municipal | Entregar datos estadísticos sobre siniestralidad, movilidad y puntos críticos; apoyo a recorridos y caracterización de actores viales. | Oficios y correos formales, entrevistas técnicas, articulación. | Implementación y comunicación | Obtención de información clave para el análisis de accidentalidad; articulación para recomendaciones técnicas. |
| Secretaría de Movilidad Departamental (Gobernación de La Guajira) | Gobierno departamental | Coordinación regional en políticas viales; posibilidad de incluir el estudio en planes departamentales. | Oficios y correos formales, entrevistas técnicas, articulación. | Durante el desarrollo del estudio. | Posicionar el estudio en la agenda de movilidad y seguridad vial departamental. |
| Gobernador del Cabildo Wayuu Local (zona aledaña) | Autoridad indígena | Orientación cultural y aprobación del ingreso a territorios; validación desde la cosmovisión Wayuu. | Reuniones en sitio, diálogo intercultural. | Previa a cada visita de campo en la fase de implementación. | Aprobación del trabajo en territorio y fortalecimiento de confianza comunitaria. |
| Líderes y lideresas comunitarios Wayuu (Ware Waren, Los Remedios, Provincial) | Comunidad | Convocatoria, sensibilización y acompañamiento en las jornadas de campo. | Conversatorios, consultas vía telefónicas. | Implementación y comunicación. | Participación activa, confianza comunitaria y circulación de información validada culturalmente. |
| Empresa Cerrejón: Área de Relacionamiento Comunitario | Sector privado / Empresa minera | Facilitar información sobre movilidad minera, gestión ambiental y programas de responsabilidad social. | Oficios, correos formales, mesas de diálogo y entrevistas institucionales. | Implementación | Fortalecer la transparencia del sector privado y su relación con la comunidad local. |
| Defensoría del Pueblo Regional La Guajira | Entidad garante de derechos | Apoyo en protección de derechos humanos en zonas de riesgo y acompañamiento institucional. | Comunicación formal y reuniones técnicas. | Implementación y comunicación. | Respaldo institucional y legitimidad en la defensa de derechos. |

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Policía Nacional: Seccional de Tránsito y Transporte La Guajira | Fuerza pública | Apoyo técnico en datos de siniestralidad, acompañamiento en campo y control de movilidad. | Oficios y coordinación directa con comandancia. | Implementación y comunicación. | Generar datos fiables y presencia de seguridad institucional durante el trabajo. |
| Instituto Colombiano de Bienestar Familiar (ICBF) Regional Guajira | Entidad nacional / Protección | Identificar casos de trabajo infantil o afectaciones a menores por accidentes o contextos mineros. | Oficios y reuniones interinstitucionales. | Implementación y comunicación | Promover enfoque de niñez y protección integral. |
| ONG Internacionales presentes en territorio | Cooperación internacional | Actores históricos en el territorio; registro de lecciones aprendidas y vacíos actuales. | Entrevistas virtuales, revisión documental, correos institucionales. | Implementación y comunicación. | Intervención transversal de acuerdo a las características del territorio. |
| Instituciones Educativas Rurales y Docentes Etnoeducadores aledaños | Comunidad educativa | Identificación de mensajes preventivos sobre movilidad y autocuidado en población. ¿Que están haciendo? | dialogo intercultural. | Implementación y comunicación | Fomentar cultura vial desde la educación y la interculturalidad. |
| Población general de Albania (peatones, motociclistas, transportadores) | Comunidad beneficiaria | Participación directa. | Encuentros presenciales, llamadas telefónicas | Implementación y comunicación | Reducción de la accidentalidad y apropiación comunitaria del proceso. |

Asimismo, es fundamental la colaboración de la Secretaría de Gobierno y la Secretaría de Movilidad Departamental para alinear las políticas regionales. La inclusión de los cabildos Wayuu es esencial para garantizar la legitimidad cultural del proceso, mientras que la participación de las comunidades es clave para fomentar la apropiación local. Por último, la empresa Cerrejón debe ser considerada como un actor estructural en el ámbito de la movilidad minera.

Este plan tiene como principio establecer una comunicación desde el interior de la comunidad, en lugar de hacerlo desde una perspectiva externa, en perspectiva de aportar a la transformación de ese corredor, que actualmente se percibe como una ruta de peligro, en un camino seguro, digno y respetuoso, que refleje las voces y los caminos de la cultura Wayuu.

## Matriz de Riesgos

| MATRIZ DE RIESGOS | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| CATEGORIA | RIESGO IDENTIFICADO | IMPACTO | PROBABILIDAD | NIVEL DE RIESGO | ESTRATEGIA DE MITIGACIÓN | RESPONSABLES |
| Técnicos - metodológico | Sesgo en la información | Alto | Medio | Medio | Revisión de literatura académica. Combinatoria de técnicas de recolección. Diseño de la estrategia de triangulación. | Equipo base del proyecto |
| | Fallas en la aplicación de los instrumentos. | Alto | Bajo | Medio | Plan de capacitación de los equipos de campo. | Expertos cuali, cuanti y de operaciones en campo. |
| | Deficiencias del diseño de los instrumentos. | Alto | Bajo | Medio | Rigurosidad en el pilotaje de los instrumentos. | Expertos cuali, cuanti y de operaciones en campo. |
| Operativo y Logístico | Limitada o nula participación de actores clave | Alto | Alta | Alta | Anticipar el período de festividades de fin de año. | Equipo Analytica y equipo Supervisor ANSV. |
| | Fallas en la coordinación de entrevistas con actores clave | Medio | Bajo | Bajo | Validación de listas de actores claves | Experta en Comunidades Wayuu. |
| | Demora en las revisiones y aprobaciones | Medio | Bajo | Bajo | Definición de plazos máximos de revisión y aprobación | Equipo Analytica y equipo Supervisor ANSV. |
| Ético | Sesgos y desconocimiento de la cultura Wayuu | Alto | Bajo | Medio | Protocolo Etico-Consentimientos informados | Experta en Comunidades Wayuu. |
| | Pérdida de información sensible | Alto | Bajo | Medio | Acuerdos de confidencialidad-Protocolos de manejo de la información sensible-Códigos anonimato | Equipo Operativo de campo y de gestión documental. |

## Cronograma de Trabajo

| PRODUCTO / ACTIVIDAD | MES 1 OCTUBRE | | | | MES 2 NOVIEMBRE | | | | MES 3 DICIEMBRE | | | | MES 4 ENERO | | | | MES 5 FEBRERO | | | | MES 6 MARZO | | | | MES 7 ABRIL | | | | RESPONSABLE |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **1. PLAN DE TRABAJO** | Sem. 1 | Sem. 2 | Sem. 3 | Sem. 4 | Sem. 5 | Sem. 6 | Sem. 7 | Sem. 8 | Sem. 9 | Sem. 10 | Sem. 11 | Sem. 12 | Sem. 13 | Sem. 14 | Sem. 15 | Sem. 16 | Sem. 17 | Sem. 18 | Sem. 19 | Sem. 20 | Sem. 21 | Sem. 22 | Sem. 23 | Sem. 24 | Sem. 25 | Sem. 26 | Sem. 27 | Sem. 28 | |
| 1.1 Detalle de actividades, responsables y fechas | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | Directora del proyecto |
| 1.2 Matriz de riesgos | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | Experta en Comunidades Wayuu |
| 1.3 Plan de comunicaciones con actores comunitarios e institucionales y ANSV | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | Experta en Comunidades Wayuu |
| **2. INFORME METODOLÓGICO** | Sem. 1 | Sem. 2 | Sem. 3 | Sem. 4 | Sem. 5 | Sem. 6 | Sem. 7 | Sem. 8 | Sem. 9 | Sem. 10 | Sem. 11 | Sem. 12 | Sem. 13 | Sem. 14 | Sem. 15 | Sem. 16 | Sem. 17 | Sem. 18 | Sem. 19 | Sem. 20 | Sem. 21 | Sem. 22 | Sem. 23 | Sem. 24 | Sem. 25 | Sem. 26 | Sem. 27 | Sem. 28 | |
| 2.1 Revisión de literatura nacional e internacional | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | Expertos cuali y cuanti |
| 2.2 Enfoque conceptual y teórico | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | Expertos cuali y cuanti |
| 2.3 Descripción de variables de análisis y unidades de observación. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | Expertos cuali y cuanti |
| 2.4 Matriz de consistencia . | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | Directora del proyecto |
| 2.5 Mapeo de actores y determinación de variables contextuales específicas | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | Experta en Comunidades Wayuu |
| 2.6 Descripción del plan de levantamiento de la información y trabajo de campo. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | Experto cualitativo y experta en comunidades Wayuu |
| 2.7 Diseño de instrumentos cualitativos y cuantitativos | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | Experto cualitativo - Directora del proyecto |
| 2.8 Diseño de la estrategia de análisis y triangulación | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | Experto cualitativo |
| 2.9 Diseño de manuales de aplicación de instrumentos | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | Experto cualitativo |
| 2.10 Consolidación del informe | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | Directora del Proyecto |
| 2.11 Presentación Propuesta línea gráfica | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | Diseñador gráfico |
| 2.11 Diseño de presentación Power Point | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | Diseñador gráfico |
| 2.12 Gestión documental del Proceso | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | Auxiliar administrativo |
| **3. INFORME DE TRABAJO DE CAMPO** | Sem. 1 | Sem. 2 | Sem. 3 | Sem. 4 | Sem. 5 | Sem. 6 | Sem. 7 | Sem. 8 | Sem. 9 | Sem. 10 | Sem. 11 | Sem. 12 | Sem. 13 | Sem. 14 | Sem. 15 | Sem. 16 | Sem. 17 | Sem. 18 | Sem. 19 | Sem. 20 | Sem. 21 | Sem. 22 | Sem. 23 | Sem. 24 | Sem. 25 | Sem. 26 | Sem. 27 | Sem. 28 | |
| 3.1 Realización de pilotaje de instrumentos cuali y cuantitativos | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | Experto cualitativo y Experta en Comunidades Wayuu |
| 3.2 Informe de pilotaje y ajustes derivados del mismo. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | Experto cualitativo y Experta en Comunidades Wayuu |
| 3.3 Informes semanales de balance del proceso operativo de campo | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | Experto cualitativo y Experta en Comunidades Wayuu |
| 3.4 Primera entrega de bases de datos cuali y cuantitativas. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | Experto cualitativo y cuantitativo |
| 3.5 Transcripciones y matrices de sistematización | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | Equipo auxiliar |
| 3.6 Presentación de los algoritmos de selección muestral. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | Experto Cuantitativo |
| 3.7 Informe final del trabajo de campo que describa lo ejecutado con relación a lo planeado | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | Experto cualitativo |
| **4. INFORME DE RESULTADOS** | Sem. 1 | Sem. 2 | Sem. 3 | Sem. 4 | Sem. 5 | Sem. 6 | Sem. 7 | Sem. 8 | Sem. 9 | Sem. 10 | Sem. 11 | Sem. 12 | Sem. 13 | Sem. 14 | Sem. 15 | Sem. 16 | Sem. 17 | Sem. 18 | Sem. 19 | Sem. 20 | Sem. 21 | Sem. 22 | Sem. 23 | Sem. 24 | Sem. 25 | Sem. 26 | Sem. 27 | Sem. 28 | |
| 4.1 Presentación del informe de resultados. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | Experto cualitativo - Directora del proyecto |
| 4.2 Entrega del 100% de transcripciones, diarios de campo, matrices de sistematización y análisis, etc. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | Equipo auxiliar |
| 4.3 Bases de datos cuantitativas con códigos de procesamiento y resultados de las operaciones descriptivas y estadísticas. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | Experto Cuantitativo |
| **5. INFORME DE RECOMENDACIONES** | Sem. 1 | Sem. 2 | Sem. 3 | Sem. 4 | Sem. 5 | Sem. 6 | Sem. 7 | Sem. 8 | Sem. 9 | Sem. 10 | Sem. 11 | Sem. 12 | Sem. 13 | Sem. 14 | Sem. 15 | Sem. 16 | Sem. 17 | Sem. 18 | Sem. 19 | Sem. 20 | Sem. 21 | Sem. 22 | Sem. 23 | Sem. 24 | Sem. 25 | Sem. 26 | Sem. 27 | Sem. 28 | |
| 5.1 Informe de recomendaciones | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | Experto cualitativo - Directora del proyecto |
| 5.2 Matriz de uso | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | Experto cualitativo -Experta en Comunidades Wayuu |
| 5.3 Informe ejecutivo | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | Directora del Proyecto |
| 5.4 Desarrollo de Ficha Técnica autocontenida | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | Experto Cualitativo |
| 5.5 Elaboración de presentación extendida | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | Directora del Proyecto |
| 5.6 Elaboración de presentación simple | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | Directora del Proyecto |
| 5.7 Realización del guion para producción de un video de máximo 5.9 minutos, de presentación de la investigación. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | Experta en Comubnidades Wayuu - Directora del Proyecto |
| 5.8 Selección de mínimo 50 fotografías para conformar el registro fotográfico del proceso de investigación. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | Directora del Proyecto |
| 5.9 Realización de cuatro infografías | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | Experto cualitativo - Directora del proyecto |
| 5.10 Producción del video final | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | Comunicador |
| 5.11 Desarrollo de una mesa de expertos | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | Experto cualitativo - Directora del proyecto |
| 5.12 Presentación de resultados finales a la ANSV y el ITA. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | Experto cualitativo - Directora del proyecto |

De manera general, los procesos de revisión y ajuste de los productos del contrato se acuerdan en cinco días hábiles, sin perjuicio que dentro del seguimiento del contrato y por la complejidad de los productos las partes puedan acordar tiempos diferentes.

CRONOGRAMA.xlsx

## Referencias

Bozzano, H. (2009). Territorios posibles. Procesos, lugares y actores. Editorial Lumiere.

De Ávila Araujo, C. E. (2024). Avances del municipio de Albania (La Guajira) en el cumplimiento de los Objetivos de Desarrollo Sostenible – ODS. Una mirada desde el análisis espacial [Trabajo de grado, Universidad de Manizales]. Repositorio RIDUM. Recuperado de: https://ridum.umanizales.edu.co/server/api/core/bitstreams/f3169b51-4e58-49d6-9a59-f1646df04ced/content

Maxwell, J (2019) Capítulos 1 y 2. En: Diseño de investigación cualitativa. Un enfoque interactivo. Thousand Oaks, California: Sage Publicatios. Traducción al castellano disponible en: http://www.ceil-conicet.gov.ar/wp-content/uploads/2015/10/Maxwell-Cap-1.doc

Municipio de Albania. (2024). Plan local de seguridad vial 2024–2034. Instituto de Tránsito y Transporte de Albania. https://www.instransalbania.gov.co/programasyplanes.html

Vasilachis de Gialdino, I. (2019) ¿Por qué la investigación cualitativa reclama un modelo de diseño específico? En: J. Maxwell, Diseño de investigación cualitativa. Un enfoque interactivo, pp. XI-XXXV. Barcelona: Gedisa. Disponible en: http://www.ceil-conicet.gov.ar/wp-content/uploads/2019/05/Pr%C3%B3logo-edici%C3%B3n-esp.-Maxwell.docx

_____ (2013) Investigación Cualitativa: Metodologías, Estrategias, Perspectivas, Propósitos. En: N. K. Denzin e Y.S. Lincoln, Manual de Investigación Cualitativa Vol. III. Estrategias de investigación cualitativa. Barcelona: Gedisa. Disponible en: http://www.ceil-conicet.gov.ar/wp-content/uploads/2013/09/Pr%C3%B3logoHand3.doc

_____ (1992) Métodos Cualitativos I. Los problemas teórico-epistemológicos. Buenos Aires: Centro Editor de América Latina. Disponible en: http://www.ceil-conicet.gov.ar/wp-content/uploads/2012/12/libcuali921.doc