



Universidad
del Cauca



Soy Movilidad

Estrategia de comunicación
Popayán, Cauca, Colombia
2018 - 2019

Jhon Jairo Daza Omen
Código: 103412020808
Correo: Jhondaza@unicauca.edu.co

Universidad del Cauca
Facultad de Artes
Departamento de Diseño
Programa de Diseño Gráfico

Asesor:
Mauricio Vega Zafrané/

Jurados:

Alexander Ordoñez
Diego Paredes
Alfredo Valderruten



Universidad
del Cauca



CAPITULO I

5. INTRODUCCIÓN



CAPITULO II

9. RECOPIACIÓN DE INFORMACIÓN

25. REFERENTES TEÓRICOS

37. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

40. REFERENTES PROYECTUALES

47. METODOLOGIA



CAPITULO III

52. ESTRATEGIA

57. DESARROLLO DE LA ESTRATEGIA

72. TESTEO

81. AJUSTES



CAPITULO IV

97. CONCLUSIONES

100. BIBLIOGRAFÍA

1

CAPITULO

INTRODUCCIÓN



Imagen 2: Autoria Propia

INTRODUCCIÓN

En el espacio público surgen distintos conflictos que irrumpen la tranquilidad y la sana convivencia entre los sujetos, debido a ello, es necesario reconocer y reflexionar sobre las problemáticas que más se destacan, con el objetivo de abordarlas y construir soluciones en conjunto. Por esa razón, surge este proyecto como una investigación enfocada en generar una estrategia comunicativa que contribuya a mejorar la cultura ciudadana frente a los comportamientos de peatones y conductores en las calles y carreras de la ciudad de Popayán.

En Colombia, entre enero y diciembre de 2018 se registraron unas cifras preliminares de 6.476 fallecidos, donde los motociclistas representaron el 48,3% del total de fallecidos según el Observatorio Nacional de Seguridad Vial ONSV (2018)¹, según los registros proporcionados por el Instituto de Medicina Legal, por tal motivo se requiere innovar en las campañas de concientización hacia los diferentes actores viales y a la población en general. En la ciudad de Popayán existe un número elevado de autos, siendo las motocicletas los vehículos de mayor adquisición, lo que dificulta los procesos de movilidad, ya que los malos comportamientos de los motociclistas, deterioran la cultura ciudadana desencadenando problemáticas sociales

como: alta tasa de accidentalidad, conflictos verbales y deterioro de la convivencia en general. Por lo anterior, se hace necesario contribuir desde la academia, especialmente, desde el diseño gráfico, para contrarrestar dichas problemáticas; así es como se crea el proyecto “Soy Movilidad”. Este es un proyecto mediante el cual se creó una estrategia para promover iniciativas de cultura ciudadana y movilidad urbana en la ciudad de Popayán, partiendo del reconocimiento y análisis de los conflictos y situaciones que afectan la movilidad en la ciudad. Teniendo en cuenta lo amplio del tema, se seleccionaron 176 personas quienes, mediante instrumentos de recolección de información, como de los motociclistas son los problemas principales de la movilidad en la ciudad, siendo así este el tema central del presente proyecto y al cual va dirigida la estrategia.

Teniendo en cuenta las necesidades reales de los actores viales se generó una estrategia de

Fotografía obtenida: Google Earth



Imagen 2.

¹ Citas tomadas de: Observatorio nacional de seguridad vial, (ONSV, 2018). Accidentalidad en Colombia. Recuperado de <https://ansv.gov.co/observatorio/>



comunicación con carácter de sensibilización, reflexivo y educativo para mejorar el comportamiento de los motociclistas en las vías de la ciudad, especialmente en el centro histórico y así aportar a una cultura ciudadana y movilidad urbana deseable y conveniente para la ciudad de Popayán.

La estrategia se enfocó en trabajar sobre tres elementos que inciden en el comportamiento de los actores viales: la Autorregulación, siendo esta una actitud consciente y voluntaria por parte del actor que comprende las dinámicas de la cultura ciudadana; la Autocrítica, puesto que el individuo evalúa su comportamiento y reflexiona a partir del lugar del otro, teniendo en cuenta el espacio público; y por último, el Rol del Ciudadano, quien debe asumir su papel en la vía de una forma cultural y bajo los parámetros establecidos por las normas de convivencia. Este proyecto brinda un aporte hacia una transformación cultural, dado su carácter persuasivo.

El design thinking fue la metodología base que permitió sensibilizar la problemática con los ciudadanos y desde los ciudadanos, construyendo una estrategia co-creativa que permitió la innovación y apropiación de la misma. Esta metodología, desarrollada por el diseñador Tim Brown, fue propicia para la elaboración de una estrategia inclusiva desde el punto de vista cultural y social, durante la cual los ciudadanos tuvieron acceso a la construcción y validación de la estrategia, como principales fuentes para la creación de soluciones, ya que esta metodología comprende 5 etapas: empatía, definición, ideación, prototipo y testeo, estos elementos permiten un acercamiento con el público objetivo, generando lazos de confianza y así poder construir un trabajo co-creativo y colaborativo, influyendo en el impacto social de la estrategia.

A continuación, se encontrarán cuatro capítulos: el primero está dedicado a exponer la introducción y la intención del proyecto; el segundo, tendrá en cuenta la base teórica y los referentes proyectuales que se utilizaron para dar soporte a la investigación, continuo a esto esta la metodología empleada; el tercero, hará mención a la estrategia y su proceso de ejecución; y finalmente, el cuarto capítulo, se referirá a los resultados obtenidos y la forma en que se llegó a ellos, así mismo la manera en cómo fueron interpretados para las posibles mejoras.

EL PROYECTO

El proyecto “Soy Movilidad” es un aporte a la construcción de la cultura ciudadana, enfocado en mejorar la movilidad urbana, en dirección a ello, se creó el slogan “Movilidad Ejemplar”, como un mensaje que invita a la ciudadanía a imitar las buenas prácticas viales mediante la autorregulación, autocrítica, empoderamiento como ciudadano e incluso, incidiendo para que sus comportamientos en la vía sean conscientes y voluntarios. Así mismo, dentro de la estrategia se plantea fortalecer las prácticas mediante la motivación a los ciudadanos, reconociendo su aporte a la movilidad de la ciudad mediante la divulgación de las buenas prácticas y enfatizando en el aporte tanto individual como colectivo que realizan, ya que cuidan su vida en la vía y aportan a la movilidad de la ciudad.

Las motocicletas según los 176 participantes y los 18 expertos (que hicieron parte de la selección y priorización de las problemáticas), fueron señaladas como el vehículo más conflictivo debido a su incremento en la ciudad y los malos comportamientos de los conductores. Según la última actualización del parque automotor nacional el día 21 de enero de 2019, en el Cauca se encuentran 49.901 vehículos registrados, de los cuales 24.369 son motocicletas que se encuentran

activas en la ciudad de Popayán. Esto evidencia la gran proliferación de motocicletas, sin tener en cuenta las que no se encuentran registradas, estos datos los aporta el ONSV. Así mismo, las imprudencias han aumentado alrededor del 60%.

423 accidentes



423 Accidentes Fatales

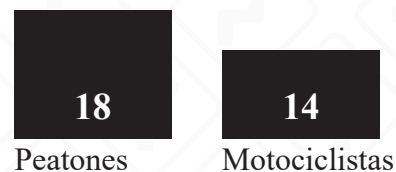


Grafico 1: Datos obtenidos de la Onsv

siendo la **imprudencia** uno de los factores que más desencadena este tipo de hechos fatídicos. Por lo expuesto anteriormente, la estrategia se estructuró a partir de este diagnóstico, provocando una innovación y aceptación por parte de los ciudadanos, con el objetivo de aportar al mejoramiento de la cultura ciudadana y la movilidad urbana.

De acuerdo al autor en su texto “El ciudadano y su papel en la construcción de lo social” José Bernardo Toro (2001)² hace una invitación a organizar grupos sociales de manera armónica, permitiendo la construcción de leyes o reglas sociales, donde los diferentes comportamientos son regidos por acuerdos entre toda la comunidad, permitiendo que su convivencia sea mucho mejor, lo que desencadena roles ciudadanos en torno a generar una transformación cultural.

Debido a la alta tasa de mortalidad vial por imprudencia de los diferentes actores que han provocado que las calles y los andenes sean menos seguros, Soy Movilidad, tiene la esencia de ser un proyecto co-creativo y colaborativo que involucra al ciudadano común en proyectos que aportan a su movilidad diaria, pero a su vez, también es una forma de salvaguardar su seguridad en las vías. El centro histórico, es un lugar en su mayoría peatonal, debido a que es un sector comercial y se encuentran ubicados los distintos sitios turísticos, por tal motivo, los peatones y los vehículos han tenido inconvenientes leves y graves, que han provocado caos e inseguridad en la cotidianidad de este sector.

² Citas tomadas de: Bernardo, Jose, (2001).El ciudadano y su papel en la construcción de lo social, Editorial Bogotá, D.C. : CEJA, 2000.



RECOPILACIÓN DE INFORMACIÓN



Imagen 3: Autoría Propia

RECOLECCIÓN DE INFORMACIÓN

Los motociclistas son los actores viales con mayores imprudencias que van desde exceso de velocidad, no guardar la distancia, hasta el zigzag entre vehículos, los cuales han ocasionado desde lesiones físicas graves hasta agresiones verbales, contribuyendo a una movilidad urbana insegura y una cultura ciudadana agresiva.

Motociclistas: Son identificados como los actores más imprudentes según los 4 procesos de diagnósticos que se realizaron, dentro de las cuales están:

Encuesta en google: Esta encuesta se realizó en el primer semestre del 2018, desde la materia Diseño estratégico del programa de diseño gráfico de la universidad del cauca, donde se entrevistó a 59 personas, siendo los peatones con la mayor participación con un total de 21.

Durante esta investigación se realizó un diagnostico desde tres puntos de vista, los cuales consistieron en poder determinar las problemáticas que realmente se encontraban en el entorno a la movilidad urbana y a la cultura ciudadana en Popayán, por tal motivo la información se contrasto con: el plan nacional de movilidad en Colombia, el cual

nos determinaba los parámetros para una movilidad urbana deseable.

Lo que no decía la gente, esta metodología principalmente se refiere a leer entre líneas, - donde reinterpreta la información y se busca los vacíos y realmente las necesidades.

Los resultados más importantes fueron:

- No había ninguna empatía entre los diferentes actores.
- La gente no sabía sobre existencia de los paraderos.
- Existían invasores en el espacio público.
- Los actores más imprudentes eran los motociclistas.

Teniendo en cuenta el anterior, se abordó en el taller estratégico (VIII) la problemática de los paraderos de buses, dejando las imprudencias de los motociclistas como trabajo de grado, debido a su alta sensibilidad con la problemática.

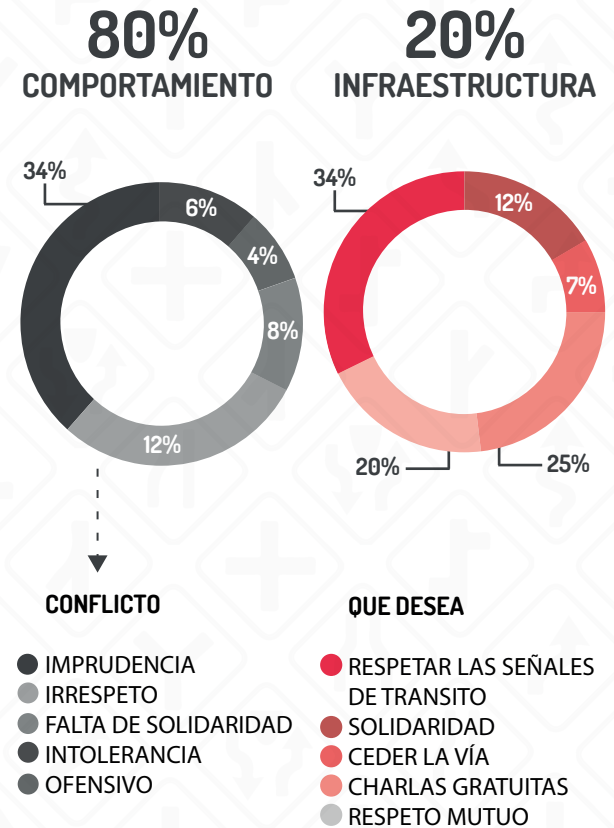


Gráfico 3: Datos obtenidos de Soy Movilidad



Gráfico 2: Herramientas de Investigación

MOVILIDAD EJEMPLAR

		SEGUN EL ACTOR			SEGUN LOS DEMAS		
ACTORES		¿POR QUÉ SE MOVILIZA?	CONFLICTO	MOTIVACIÓN	FRUSTRACIÓN	COMPORTAMIENTO	AFINIDAD
TRANSPORTADORES GENTE	2 	\$	COMPETENCIA DESLEAL	LLEVAR COMIDA A LA CASA	NO RECOGER EL DINERO A TIEMPO	AGRESIVO	NINGUNA
	5 	\$	COMPETENCIA DESLEAL Y LOS AUTOS SE PARQUEAN EN LAS BAHIAS	MÁS VÍAS ALTERNAS	NO RECOGER EL DINERO A TIEMPO	IMPRUDENTE IRREPETUOSO	NINGUNA
	7 	\$	CON LAS AUTORIDADES	QUE NO LOS MOLESTE LA POLICÍA	MULTAS O QUE LE INMOVILICEN LA MOTO	IMPRUDENTE	NINGUNA
	1 	\$	TAXISTAS SON MUY AGRESIVOS	QUE SE VUELVA LEGAL SU SERVICIO	GENERAR UN ACCIDENTE	IMPRUDENTE CERO SOLIDARIDAD	NINGUNA
PARTICULARES	1 	PARA IR AL TRABAJO PARA IR A LA UNIVERSIDAD	IMPRUDENCIA DE LOS CICLISTAS Y LAS MOTOS	MÁS VÍAS ALTERNAS	QUE ALGUNA MOTO LE DAÑE EL CARRO	IMPRUDENTE CERO SOLIDARIDAD	NINGUNA
	7 	A AL TRABAJO A LA UNIVERSIDAD	IMPRUDENCIA DE LOS BUSES	RESPECTO HACIA LAS OTRAS PERSONAS	ACCIDENTARSE	IMPRUDENTE	NINGUNA
	4 	DEPORTE A LA UNIVERSIDAD	IMPRUDENCIA DE LAS MOTOS Y LOS AUTOS	QUE RESPETEN LAS CICLOVÍAS	QUE ALGUN CARRO LO COJA O A UN FAMILIAR	IMPRUDENTE	NINGUNA
	15 	A LA UNIVERSIDAD	IMPRUDENCIA DE LOS CICLISTAS, MOTOS Y CERO SOLIDARIDAD DE AUTOS	QUE SE DAN EL PASO YA QUE NO HAY DEMASIADOS PUENTES PEATONALES	SER AGREDIDOS POR ALGUNA ACTOR DE MOVILIDAD	IMPRUDENTE	NINGUNA

Tabla 1: Movilidad ejemplar

Café de la movilidad: En esta herramienta se identificó principalmente problemáticas más puntuales en torno a 4 temas, Cultura ciudadana, Infraestructura, Medio ambiente y políticas públicas, todas girando en torno a la movilidad urbana. En este caso se abordaron 110 personas

- La cultura ciudadana como la principal problemática entre los actores de la movilidad urbana en Popayán.
- La falta de respeto ocupaba el mayor porcentaje de las agresiones entre los diferentes actores.
- Los motociclistas como los actores más imprudentes, y con los mayores índices de agresividad en sus comportamientos.
- Las políticas públicas se identificaron, de poco impacto social debido a su poca empatía con los ciudadanos.

Es de resaltar que (aunque no hay certeza de ello), que la mayoría de los participantes en la encuesta que arrojó la información que aquí se presenta y analiza (**78 de 110 participantes, equivalente a un 76.36%**), corresponde a quienes habitualmente utilizan como modos de transporte sus propios pies (peatones), bicicletas y bus.



Imagen 4: Obtenida del Laboratorio D y C

UBICACIÓN DE PROBLEMATICAS

9,1%
TODO POPAYÁN

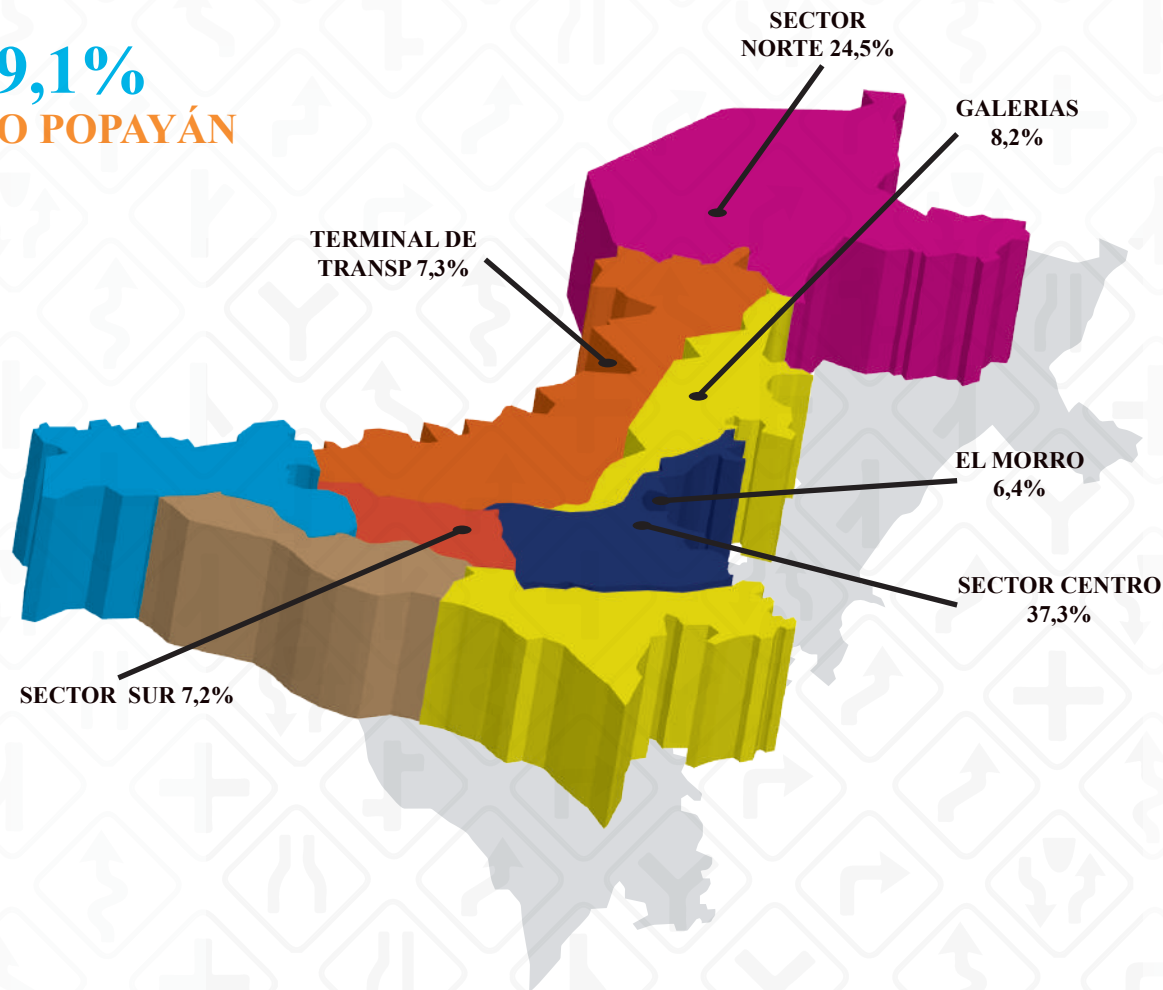


Grafico 3: Mapa Ubicación de problemáticas

110
Participantes

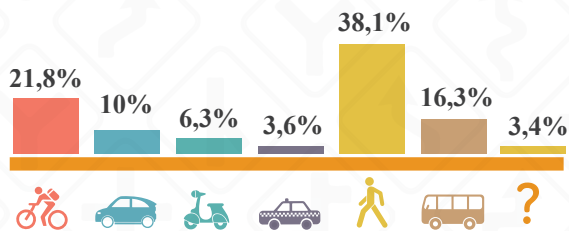
MEDIOS DE TRANSPORTE



Grafico 4: Medios de transporte



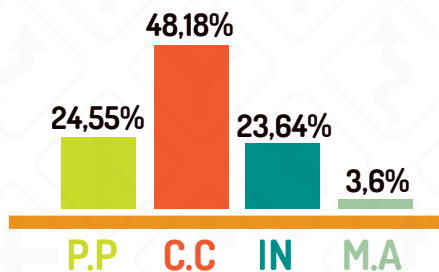
En la presente grafica se puede apreciar los diferentes porcentajes según cada actor, sobre las diferentes problemáticas que para el son relevantes en torno a la movilidad urbana de Popayán, de igual manera se puede apreciar el numero de participantes por cada medio de transporte.



PROBLEMATICAS

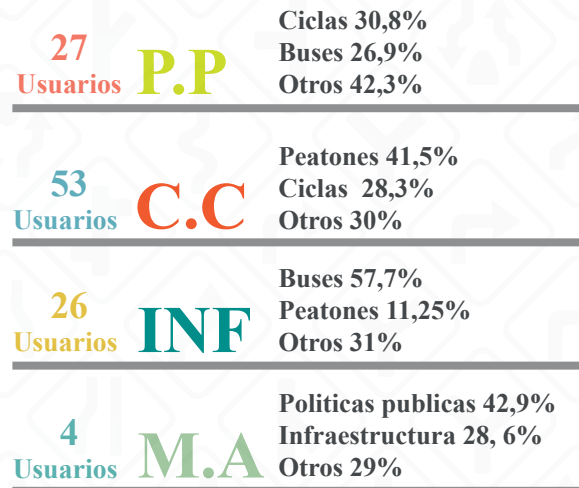


Grafico 5: Problematicas macro y micro



En la siguiente grafica se puede observar los diferentes temas generales que fueron abordados (P.P, C.C, INF, M.A) con el fin de poder determinar los problemas micros que se encuentran dentro de los mismos, y al mismo tiempo poder hacer otro análisis micro, pero en relación con los diferentes medios de transporte.

Siglas: P.P (Políticas públicas)
C.C (Cultura ciudadana)
INF (Infraestructura)
M.A (Medio Ambiente)



CULTURA CIUDADANA



Mapas de empatía: los mapas de empatía se aplicaron alrededor de 24 actores viales, de los cuales ellos tenían una mayor regularidad en la movilidad urbana de Popayán, permitiendo obtener información fundamental como por ejemplo: que los motivaba a salir, que frustraba su movilidad, que pensaban, que escuchaba y que decía en torno a temas puntuales acerca de la movilidad urbana y la cultura ciudadana.

- Los motociclistas como los actores más imprudentes.
- Lo que los motivaba a salir.
- Lo que más los frustraba era poder ocasionar un accidente o que ellos fueran la víctima de estos mismos.
- No tienen empatía entre sí, y por ende no ejercen uno acuerdos ciudadanos.
- No acataban las normas de tránsito.
- El transporte público era un caos.

Imagen 5: Obtenida del Laboratorio D y C

MAPAS DE EMPATÍA

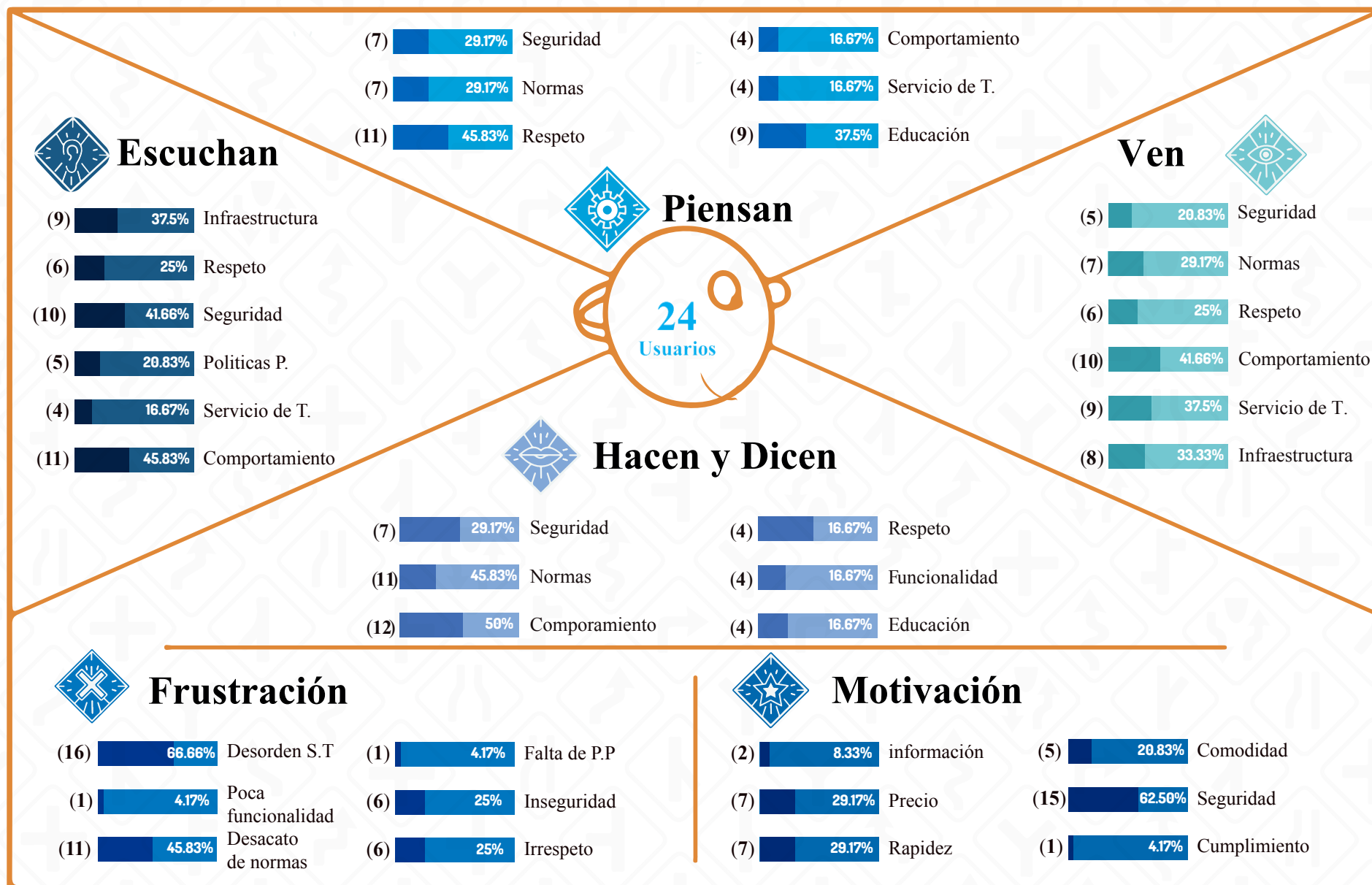


Tabla 2: Mapas de empatía

Los talleres de priorización: fueron desarrollados principalmente por el laboratorio “Diseño y Ciudadanía”, siendo este el eje fundamental de toda la investigación realizada, su esencia estaba enfocada en seleccionar la información recopilada para poder identificar los conflictos más destacados. Con este proceso se dio paso para desarrollar una serie de criterios de priorización, en los cuales participaron 18 ciudadanos expertos e interesados en las problemáticas de cultura ciudadana y movilidad urbana. De esa forma se logró concertar, diagnosticar y evaluar qué tanta información era indispensable frente al abordaje de las problemáticas, con el fin de estructurar una sola estrategia que abarcara intereses colectivos e individuales, todo de una forma sistémica y sincrónica.

El sitio de encuentro se dio en las instalaciones del Programa de Diseño Gráfico de Universidad del Cauca: Calle 4 #3 -73 – Casa Rosada – Frente a Facultad de Humanidades – Salón 107.

ENCUENTROS CO – CREATIVOS DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA OBJETIVO GENERAL

Colaborar en la construcción ciudadana de una Estrategia que, mediada por la Gestión de la Comunicación y el Diseño, recoja y articule iniciativas de Cultura Ciudadana

para aportar al mejoramiento sostenible de la Movilidad Urbana de Popayán; entendido este último como un proceso de construcción de política pública en el que todos debemos asumir corresponsabilidad.

LINEAMIENTOS DE PARTICIPACIÓN

- Tener ideas y/o iniciativas nuevas o existentes en torno a la construcción y promoción de Cultura Ciudadana en favor de la Movilidad Urbana de Popayán.
- Tener disposición para trabajar en procesos colectivos en torno a la construcción de iniciativas de Cultura Ciudadana que se caractericen por ser: incluyentes, multidisciplinarias, proactivas, alternativas y, sobre todo, replicables.
- Estar en disposición para asumir compromisos en torno a la Implementación, Articulación y Promoción de las Iniciativas de Cultura Ciudadana por desarrollar colaborativamente, para lograr que las mismas sean: Socialmente Deseables, Técnicamente Factibles y Económicamente Viables; en resumen, que sean Sostenibles.

Taller #1

Concertación inicial: acordar lineamientos operativos.

En el primer encuentro de las personas interesadas en construir relaciones colectivas en pro de una movilidad urbana y cultura ciudadana deseable, se realizó el reconocimiento de cada una de ellas, teniendo en cuenta su trayectoria de trabajo en esta área y el interés de contribuir desde sus conocimientos y experiencias.

Uno de los principales objetivos de este primer encuentro fue concertar los procesos operativos en torno a los diferentes talleres que se desarrollarían a lo largo del proceso, y definir cómo los tiempos de cada uno permitiría aportar de manera satisfactoria a este proyecto. A partir de esa concertación, se logró apreciar los diferentes perfiles de los participantes. Este taller se dividió en dos sesiones, la primera concertar cronogramas y tiempos de trabajo, ya se mencionó y la segunda, se enfocó principalmente en mostrar problemáticas entorno a los temas propuestos (Cultura ciudadana y Movilidad urbana), lo que permitió también, un panorama respecto a los diferentes intereses de los participantes, dándole cabida al siguiente taller: (Identificar y priorizar problemáticas).

Taller #2

Identificar y priorizar problemáticas de movilidad urbana en torno a las cuales se pretende recoger, formular y concretar

posibles iniciativas para mejorar la cultura ciudadana.

Alfonso Espada (Profesor de Unicauca)

1. Falta Educación en torno a cómo construir y compartir modos y medios de movilidad

Vilmer Bojorge (Mesa de la Bicicleta)

2. Falta apropiación de Cultura Ciudadana desde los niños mismos desde el hogar hasta los espacios de educación formal.

Erick Ortiz (Profesor de secundaria)

3. Proliferación de vehículos motorizados de transporte privado e individual.

4. Falta priorizar procesos de comunicación pedagógica en torno a la movilidad y no tanto en torno a procesos y productos técnicos de transporte (infraestructura).

Laura Vargas

5. Falta innovación en torno a procesos de comunicación que efectivamente afecten el comportamiento de las personas (individuos y colectivos), para que seamos intolerantes con los “atajos” o “excepciones” a los parámetros de comportamiento social relativos a movilidad.

Isabel Duque

6. Falta “humanidad”!! Cuando somos usuarios de un vehículo, “abandonamos” nuestra

esencia como “seres humanos” y asumimos la “esencia” del vehículo que estamos usando. Ya no somos personas, sino carros, motos o bicis.

7. Falta respeto por la vida, tanto en el sentido estrictamente biológico, como en el humano o social. No se trata solamente de evitar lesiones o muertes, sino también de evitar la falta de respeto hacia la dignidad de los demás.

Andrea Melenje (Profesora de Unicauca)

8. Falta información y/o visibilidad de datos relacionados con las problemáticas de movilidad urbana.

Laura Chaves V. (Civita)

9. Hace especial énfasis en la falta de respeto que implica el “acoso callejero” (en todos los espacios públicos y los medios de transporte), como aspecto relativo a los temas de género vinculados a la movilidad, en sentido en que las interrelaciones personales son inequitativas frente a los distintos tipos de personas. Este aspecto afecta la “seguridad” de la movilidad urbana.

Laura Muñoz

10. Faltan criterios y ejecuciones de diseño inclusivo en muy diferentes aspectos del espacio público en general y en particular de los espacios relacionados directamente con los sistemas de transporte y la movilidad.

11. No hay apropiación social que favorezca la optimización del uso de los espacios públicos. Se tiende a creer que el mayor o menor uso óptimo del espacio público es un asunto que sólo le debe preocupar a los expertos, a las autoridades, o a las entidades gubernamentales.

Susana Cajiao

12. La “desigualdad socio-económica” de la ciudad, es decir del costo del suelo urbano construible al alcance de las familias de menores ingresos económicos genera que sus sitios de residencia estén muy alejados de sus sitios de trabajo; lo que, a su vez, implica largos desplazamientos cotidianos.

Clarisa Castro

13. El común de las personas no reconoce la capacidad educativa que la bicicleta tiene para generar impresiones o percepciones positivas de los imaginarios de ciudad.

Alejandro Luna

14. ¿Debe haber gobierno o autogobierno de la movilidad?? Porque hoy tenemos imposición de formas corruptas de poder (policías corruptos por acción u omisión) y énfasis en como una forma velada de imponernos el transporte vehicular privado e individual.

15. La falta de autorregulación en la velocidad de nuestra movilidad. El desplazamiento

urbano se ha convertido en un proceso que no merece ser “disfrutado” lentamente, sino “soportado” el menor tiempo posible.

Jhon Daza: Soy movilidad

16. Pasajeros y conductores del transporte público colectivo practican desuso y/o mal uso de paraderos pre-establecidos y fijos; lo que, a su vez, genera la siguiente secuencia de inconvenientes:

- Que el flujo vehicular sea lento y tortuoso
- Que muchos opten por utilizar medios de transporte informal (mototaxismo)
- Que los paraderos se conviertan en sitios de parqueo de mototaxis y particulares.

17. En el proceso de la cotidiana movilidad (antes, durante y después de sus respectivos desplazamientos) los usuarios payaneses de los distintos medios de transporte realizan una amplia gama de IMPRUDENCIAS; lo que, a su vez, genera múltiples inconvenientes entre los que resaltan:

- Alto estrés por mutuas agresiones (que van de verbales y leves, a físicas y graves)
- Accidentes que, además de lesiones y daños materiales, dificultan la movilidad de todos los demás.

Alexander Ordoñez y Mauricio Vega: Laboratorio de Diseño y Ciudadanía

18. Un 48% de los payaneses perciben que la principal problemática de movilidad de su ciudad (especialmente en el Sector Histórico y sus alrededores) corresponde al IRRESPECTO de diversos aspectos de CULTURA CIUDADANA; entre los cuales resaltan:

- La invasión de espacios (andenes, bahías, carriles, ciclo vías)
- El mal parqueo de vehículos (ciclas, motos, carros, etc.) y
- El desacato de señales

Después de identificadas las problemáticas, se procede a la producción de criterios de priorización, como su acción lo indica, la idea es reducir las problemáticas teniendo en cuenta su nivel de importancia.

Para tal motivo se desarrollaron los siguientes criterios:

1. Transporte o Movilidad
2. Infraestructura o cultura
3. Frecuencia
4. Ubicación
5. Afectados
6. Reversible o irreversible
7. Leves o graves
8. Costoso
9. Grado de exclusión
10. Grado de atención
11. Corresponsabilidad
12. Grado de tolerancia
13. Peligrosidad
14. Acierto en el abordaje
15. Percepción individual o colectivo
16. Simple o complejo
17. ¿Que tan abordable es?



Imagen 6: Obtenida del Laboratorio D y C

PROBLEMÁTICAS PRIORITARIAS IDENTIFICADAS POR LOS PARTICIPANTES EN LOS TALLERES COCREATIVOS DEL LABORATORIO DE DISEÑO Y CIUDADANÍA

CRITERIOS DE PRIORIZACIÓN	ENFOQUE Transp-Movilidad	ENFOQUE Infraest-Cult	FRECUENCIA	UBICACIÓN	AFECTADOS	CONSECUENCIAS Rev-Irev	CONSECUENCIAS Lev-Gns	CONSECUENCIAS Costos	GRADO DE EXCLUSIÓN	GRADO DE ATENCIÓN	CORRESPONSABILIDAD	GRADO DE TOLERANCIA	PELIGROSIDAD	ACIERTO En el Abordaje	PERCEPCIÓN Indiv-Colect	ENFOQUE Simp-Comp	QUE TAN ABORDABLE?	PUNTAJE PROMEDIO POR PROBLEMÁTICA	ORDEN DE PRIORIDAD	ACTORES QUE MAS GENERAN CADA PROBLEMÁTICA	ACTORES QUE MAS SUFREN CADA PROBLEMÁTICA
17. En el proceso de la cotidiana movilidad (antes, durante y después de sus respectivos desplazamientos) los usuarios payaneses de los distintos medios de transporte realizan una amplia gama de IMPRUDENCIAS ; lo que, a su vez, genera múltiples inconvenientes entre los que resaltan: o Alto estrés por mutuas agresiones (que van de verbales y leves, a físicas y graves) y o Accidentes que, además de lesiones y daños materiales, dificultan la movilidad de todos los demás																		17	I	1er Orden Motociclistas	Peatones Ciclistas Carros Partic.
RESULTADOS PROBLEMÁTICA 17	8,4	9,3	9,4	10,0	9,9	8,1	9,3	9,1	7,1	8,3	6,6	6,5	9,6	8,6	7,4	9,3	7,9	8,51		2do Orden Pasajeros T.P. Buses Taxis	
7. Falta respeto por la vida, tanto en el sentido estrictamente biológico, como en el humano o social. No se trata solamente de evitar lesiones o muertes, sino también de evitar la falta de respeto hacia la dignidad de los demás.																		7	I	1er Orden Motociclistas Carros Partic Buses Taxis	Peatones Ciclistas
RESULTADOS PROBLEMÁTICA 7	8,9	9,8	8,9	9,4	9,3	7,4	9,0	8,6	7,4	8,3	7,4	7,8	9,0	8,5	6,6	8,1	8,0	8,36			
1. Falta Educación en torno a cómo construir y compartir modos y medios de movilidad																		1	I	1er Orden Ciclistas Carros Partic Buses Taxis	Peatones Ciclistas
RESULTADOS PROBLEMÁTICA 1	7,9	9,3	8,8	9,5	9,6	6,4	8,1	7,9	8,1	7,6	8,3	8,6	7,5	8,8	8,1	8,9	8,5	8,34			
2. Falta apropiación de Cultura Ciudadana desde los niños mismos desde el hogar hasta los espacios de educación formal propiamente dicha																		2	II	1er Orden Peatones Ciclistas Carros Pasajeros Buses	Peatones Ciclistas
RESULTADOS PROBLEMÁTICA 2	8,625	8,5	8,88	9,75	9,5	6,88	7,88	7,75	8	7,13	7,25	8,88	8,75	8,13	7,63	8,88	8	8,26			
6. Falta "humanidad"! Cuando somos usuarios de un vehículo, "abandonamos" nuestra esencia como "seres humanos" y asumimos la "esencia" del vehículo que estamos usando. Ya no somos personas, sino carros, motos o bicis....																		6	II	1er Orden Carros Partic Buses Taxis	Peatones Ciclistas
RESULTADOS PROBLEMÁTICA 6	7,875	9,38	9,25	9,25	9,38	7,5	8,88	8,13	8,13	8,63	6,5	7,63	8,75	8	5,75	8,88	8	8,23		2do Orden Motociclistas	
18. Un 48% de los payaneses perciben que la principal problemática de movilidad de su ciudad (especialmente en el Sector Histórico y sus alrededores) corresponde al IRRESPECTO de diversos aspectos de CULTURA CIUDADANA ; entre los cuales resaltan: o La invasión de espacios (andenes, bahías, carriles, ciclovías) o El mal parqueo de vehículos (ciclas, motos, carros, etc.) y o El desacato de señales																		18	II	1er Orden Carros Partic Buses Taxis	Peatones
RESULTADOS PROBLEMÁTICA 18	8,75	9,38	9,5	9,38	9,88	6,5	7,63	7,63	7	8,13	7	6,13	7,88	8,63	8,13	9	8,0625	8,16			

Tabla 3: Priorización de problemáticas

En el proceso de priorización la problemática #17 “imprudencia de los actores viales” fue la que más puntaje obtuvo, con un promedio de 8,56 puntos. Dentro de este mismo proceso se seleccionaron 5 problemáticas más, con las cuales se diseñó una estructura que abarcaba los diferentes enfoques e intereses de cada problemática.

Estructurando y diagnosticando todas las problemáticas, se pudo evidenciar una parte de la causa que provocaba el comportamiento imprudente de los motociclistas, en los cuales se determinaron ciertos aspectos.

1. Se identificaron comportamientos imprudentes que solían darse por diferentes factores que giraban en torno “al viaje”, como la deshumanización al momento de utilizar un modo de transporte, por ejemplo “donde el actor vial tiende a comportarse de manera agresiva en el automóvil pero exige respeto cuando es peatón”.

2. El irrespeto de los diferentes actores viales al momento de transportarse, donde se identificó la falta de civismo en torno a los comportamientos como ciudadano, por tal motivo no se daba un respeto mutuo, que pudiera evitar los diferentes conflictos en la vía, como por ejemplo: agresiones verbales o agresiones físicas.

Taller #3

Co-crear, complementar y definir iniciativas de cultura ciudadana tendientes a solucionar las problemáticas ya priorizadas en el taller anterior.

Este taller se llevó a cabo entre el laboratorio de diseño y ciudadanía y el proyecto Soy movilidad, logrando articular ideas y conceptos para la elaboración de un sistema de estrategias:

Dentro de la investigación y priorización realizada se logró identificar emociones y actitudes de las personas en torno a circunstancias cotidianas en la movilidad, a lo que se vinculó la idea de poder cambiar los comportamientos en cada fase, a partir de la promoción de conducta asertiva, persuadiendo a las personas para que opten por la mejor reacción de manera voluntaria en las diferentes crisis de la movilidad urbana.

Dentro de este taller se desarrolló la parte creativa, gestión, articulación y frentes de acción, los cuales permitieron estructurar la estrategia, tanto de manera metodológica como su gráfica, estructurando visualmente la estrategia de diseño.

1. Criterios: en este proceso se obtuvieron conceptos como el educativo e informativo,

los cuales cumplen la función en la primera fase como criterios de diseño, donde tienen la facultad de determinar ¿qué información?, ¿a quién informar?, ¿Dónde informar? Etc.

2. Irrupción en el espacio público, iniciativa de llevar el proyecto a la calle con un mensaje de comunicación de mayor impacto social.

3. El concepto de asertividad se abordó de manera estratégica para poder implementarlo en las diferentes iniciativas, donde las cuales todas apuntaron a contrarrestar el comportamiento imprudente de diferentes actores viales.

Taller #4

Asumir compromisos y responsabilidades en torno a implementar, articular y promover las iniciativas definidas.

El marco de este taller no se pudo realizar con los participantes que estaban desde un inicio de los talleres debido al cruce de horarios entre los participantes lo que hacía difícil un desarrollo co-creativo con ellos, sin embargo el proyecto se plantea con la opción de seguir siendo ejecutado en un futuro, por integrantes que pertenecen a colectivos y entidades encargadas de la movilidad urbana y cultura ciudadana en Popayán.

Imagen 7: Obtenida del Laboratorio D y C



Imagen 8: Obtenida del Laboratorio D y C





REFERENTES TEÓRICOS



Imagen 9: Autoria propia

BASES TEORICAS

Estos conceptos principalmente se indagaron bajo la problemática de la imprudencia por parte de los motociclistas, permitiendo reducir el campo de los conceptos y enfocándolos desde una perspectiva más específica y abordable, la anterior estructura esta construida bajo unos parámetros claves, esta lógica de estructura está basada bajo una fórmula que propone Ezio Manzini más adelante.

Cultura ciudadana: el cambio de hábitos y de comportamientos entorno a la convivencia y más específicamente, respecto a las normas sociales impuestas culturalmente, requiere de la comunicación para hacerse efectiva; esta se manifiesta a través de actos comunicativos que buscan transformar la comunidad misma, generando en ellos sentido de pertenencia, mediante la apropiación y consolidación de un conjunto de costumbres, acciones y reglas mínimas que facilitan la convivencia entre desconocidos, procurando aumentar el cumplimiento voluntario de normas.

la cultura ciudadana se podría definir como un sentimiento homogéneo de pertenencia por la ciudad, basada en el civismo, la solidaridad, la tolerancia, el respeto y la convivencia pacífica. La ciudad sería mucho mejor y más vivible si todos pusieran en práctica estos elementos, porque muchos de los

conflictos y problemas de los conflictos y problemas que surgen y se viven a diario se relacionan con la falta de cultura ciudadana.

La idea sería comenzar por evitar los pecados veniales y seguir con los pecados mortales –explica-. Entonces uno dice: aprendamos. Habría que pensar: si yo tiro el chicle, yo mismo lo puedo pisar; por puro cálculo de consecuencias, deberíamos abstenernos de tirar chicles en la calle. Pero también hay una cosa que se llama consideración, que es el respeto en lo chiquito, como teparle el café al otro cuando se levanta a atender una llamada, o sostener la puerta para que el otro alcance a pasar. Son como pequeños gestos de respeto. Deberíamos comenzar por esto. (Acero, Velásquez et al., 2012)³

Trabajo colaborativo : Este concepto fue fundamental en la estructuración de las herramientas de recolección de información, permitiendo una articulación de los ciudadanos en el proceso de diseño, y comprender cómo desde la investigación se transita el camino hacia la innovación social, logrando construir mucho mas que un trabajo co-creativo. El trabajo colaborativo es una estrategia de enseñanza aprendizaje en la que se organizan pequeños grupos de trabajo; en los que cada miembro tiene objetivos en común que han sido establecidos previamente y sobre los cuales se realizará el trabajo.

Es de suma importancia crear una “comunidad” que busque el logro de las metas que se tienen en común. El grupo debe generar procesos de reconstrucción del conocimiento, esto se refiere a que cada individuo aprende más de lo que aprendería por sí solo, debido a que se manifiesta una interacción de los integrantes del equipo.

Los miembros de cada grupo podrán reconocer sus habilidades y de la misma manera sus diferencias, por lo que genera un proceso de comunicación: lograr escuchar y atender cada punto de vista de los individuos; es así, como se podrá adquirir el conocimiento y aplicarlo en el desarrollo de los proyectos que se propongan en ese grupo de trabajo. (Universidad de Guadalajara, 2010)⁴

Políticas públicas: Este concepto inmerso en el proyecto, permite crear una política pública en comunidad, se permite co-crear estrategias o normas entorno a un beneficio ciudadano, permitiendo que hayan acuerdos mutuos en torno a la transformación de la cultura ciudadana. “Las políticas públicas son acciones de gobierno con objetivos de interés público, que surgen de decisiones sustentadas en un proceso de diagnóstico y análisis de factibilidad:

En esta definición se propone que las acciones de política pública tengan dos características fundamentales: 1) buscar objetivos de interés

³ Citas tomadas de: Acero, Velásquez et al., (2012). Desafíos de cultura ciudadana para la crisis de 'in'seguridad en América Latina · Banco Interamericano de Desarrollo

⁴ Citas tomadas de: Universidad de Guadalajara,(2010).El trabajo colaborativo y la inclusión social· Contenido recuperado de file://C:/Users/Sistemas/Downloads/Dialnet

o beneficio público; y 2) ser resultado de un proceso de investigación que implica el uso de un método para asegurar que la decisión tomada es la mejor alternativa posible para resolver un determinado problema público.

Las políticas públicas actualmente son acciones que no se están cumpliendo en su totalidad, debido a que estas políticas no están siendo concertadas con la comunidad, volviendo una norma de convivencia impuesta de manera insensible con las problemáticas reales. (Corzo Julio Franco. sf)⁵

Transformación social : desde el proyecto se abordó este concepto con el fin de que la estrategia generara un cambio con corresponsabilidad, permitiendo que no fuera una imposición, sino más bien, un acuerdo donde las diferentes partes están de acuerdo al cambio progresivo, pero seguro.

Una cooperación responsable debe contribuir a la liberación de la madre tierra. Debe ayudar, también, a la autonomía de las comunidades y los pueblos implicados. Y, finalmente, debe contribuir al pluriverso. Para que esto sea así, debe trabajar con organizaciones de base que trabajen por sus derechos, por el buen vivir, por la defensa de la madre tierra; Pero, en realidad, muy pocas ONG pueden o quieren ayudar o financiar organizaciones políticas de base. Con frecuencia se niegan a

trabajar con organizaciones étnicas y territoriales, que son las que tienen mayor capacidad de transformación social. (Polanyi, K. 2013)⁶

Autorregulación : Este concepto es un componente determinante dentro de la elaboración de la estrategia, ya que aborda distintos aspectos como son la autocrítica, autorreflexión, planeación, apropiación y hace énfasis en la forma en que cada individuo debe valorarse y actuar. Su principal función dentro de la estrategia es atacar la imprudencia de una forma progresiva, permitiendo el reconocimiento del mal comportamiento en determinadas circunstancias.

La autorregulación se refiere a la autogeneración de pensamientos, sentimientos y acciones, que las personas utilizan para conseguir sus metas, en una visión triádica y recíproca. Cuando los estudiantes trabajan en sus tareas, regulan sus factores personales, estableciendo metas, monitoreando y autoevaluando sus progresos, y evaluando su autoeficacia para continuar aprendiendo y crear así un ambiente positivo para ellos. Desde una visión cognitivo-social, la visión de la autorregulación comprende tres fases: auto-observación (auto-monitorización), auto-juicio y auto-reacción. En este proceso se ha desarrollado un modelo cíclico, centrado en las interacciones recíprocas. Incluye tres fases: 1) Planifica-

ción, o fase que precede al aprendizaje, centrada en el establecimiento de metas y de la percepción de autoeficacia; 2) Control volitivo durante la ejecución, con implementación de estrategias de control y centrado en la ejecución de la tarea; 3) Auto-reflexión, con autoevaluación de la consecución de los logros. Esta fase tiene efectos cognitivos, conductuales y motivacionales. Las habilidades de autorregulación pueden aprenderse, siguiendo cada una de las fases del modelo.

Es de suma importancia crear una “comunidad” que busque el logro de las metas que se tienen en común. El grupo debe generar procesos de reconstrucción del conocimiento, esto se refiere a que cada individuo aprende más de lo que aprendería por sí solo, debido a que se manifiesta una interacción de los integrantes del equipo.

Los diferentes tipos de conceptos fueron abordados con un objetivo claro: articular una estrategia argumentada y sistémica en favor de una cultura ciudadana y movilidad urbana deseable, de tal modo, que exista una retroalimentación entre los diferentes puntos de vista y abordaje sobre las problemáticas encontradas durante el diagnóstico. (De la Fuente, Jesús, (2017)⁷

⁵ Citas tomadas de: Corzo Julio Franco,(sf). Citado por IEXE universidad,(2014).Contenido recuperado de <https://www.iexe-edu-mx/blog/que-son-las-politicas-publicas.html>

⁶ Citas tomadas de: Polanyi, K, (2013). La Gran Transformación

⁷ Citas tomadas de: De la Fuente, Jesús, (2017).Citado por Aula magna: (2017).Contenido recuperado de <https://cuedespyd-hypotheses.org/2878>

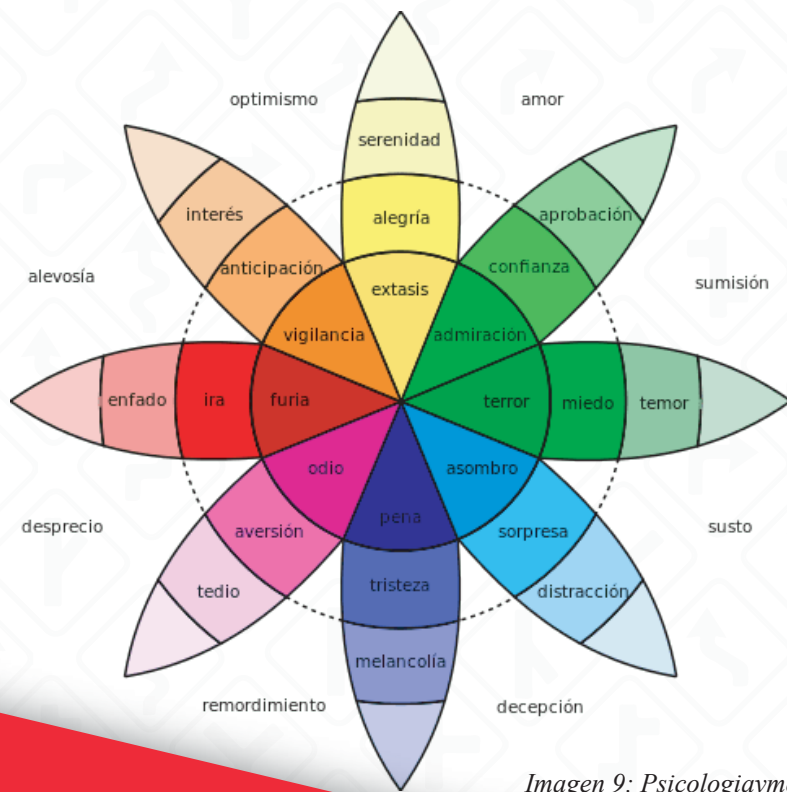


Imagen 9: Psicologiamente

Qué son las emociones

Son muchos los teóricos que han intentado explicar qué son las emociones. Para el psicólogo David G. Meyers, las emociones están compuestas por “arousal fisiológico, comportamiento expresivo y experiencia consciente”. En la actualidad, se acepta que las emociones se originan en el sistema límbico y que estos estados complejos tienen estos tres componentes: Fisiológicos: Es la primera reacción . nes que experimentamos en últimas décadas y palabras como validación emocional, regulación emocional o gestión emocional nos resultan cada vez más familiares. Está demostrado que la inteligencia emocional mejora nuestro bienestar y nuestro rendimiento. En este artículo hablaremos de las emociones y cómo se clasifican estas manifestaciones humanas.

Teorías de la emoción

Desde hace décadas se han ido formulando distintas teorías sobre la emoción. Las más importantes se clasifican de tres maneras: fisiológicas, neurológicas y cognitivas.

- Teorías fisiológicas: afirman que respuestas intracorporales son las responsables de las emociones.
- Teorías neurológicas: son actividades en el cerebro que llevan a respuestas emocionales.

Emociones : “La psicología siempre se ha interesado por las emociones, porque éstas influyen en nuestro pensamiento, nuestra conducta e incluso nuestra salud mental.

Es por eso que el concepto de inteligencia emocional ha ido ganando terreno en la reacción a un estímulo y son involuntarios:

- Cognitivos: La información es procesada a nivel consciente e inconsciente. Influye en nuestra experiencia subjetiva.
- Conductuales: Provoca un cambio en el comportamiento: los gestos de la cara, el movimiento del cuerpo.

- Teorías cognitivas: los pensamientos y otras actividades mentales son responsables de la formación de las emociones.

1. Emociones primarias o básicas:

Las emociones primarias también se conocen como emociones básicas, y son las emociones que experimentamos en respuesta a un estímulo. Para Paul Ekman, las afirmó que las emociones básicas son 6: tristeza, felicidad, sorpresa, asco, miedo e ira.

Todas ellas constituyen procesos de adaptación y, en teoría, existen en todos los seres humanos, independientemente de la cultura en la que se hayan desarrollado.

Sin embargo, recientemente, una investigación llevada a cabo por la Universidad de Glasgow, que se publicó Current Biology, concluye que no son seis las emociones básicas, sino cuatro.

2. Emociones secundarias:

Las emociones secundarias son un grupo de emociones que siguen a las anteriores. Por ejemplo, cuando experimentamos la emoción básica de miedo después podemos sentir las emociones secundarias de amenaza o enfado, dependiendo, claro está, de la situación que estemos viviendo. Las emociones secundarias son causadas por normas sociales y por normas morales.

3. Emociones positivas

Dependiendo del grado en que las emociones afectan al comportamiento del sujeto, éstas pueden ser o bien positiva o bien negativas. Las emociones positivas también se conocen como en ocasiones saludables, porque afectan positivamente al bienestar del individuo. Favorecen la manera de pensar, de razonar y de actuar de las personas. Por ejemplo, la alegría, la satisfacción, la gratitud no provocan una actitud positiva frente a la vida y nos hacen sentir experiencias que nos ayudan a sentirnos bien.

4. Emociones negativas

Las emociones negativas son opuestas a las emociones positivas, porque afectan negativamente al bienestar de las personas. También se conocen como emociones tóxicas, y suelen provocar el deseo de evitarlas o evadirlas. El miedo o la tristeza son algunos ejemplos de los cuales han sido los más característicos y fáciles de identificar a lo largo de la historia.

Sin embargo, hay que tener en cuenta que este tipo de emociones, en pequeñas cantidades y relativa baja intensidad, no son perjudiciales. De hecho, forman parte del proceso de aprendizaje, ya que gracias a ellas nuestra memoria emocional nos ayuda a recordar las consecuencias que tienen ciertas conductas (o exponernos a ciertos contextos).

5. Emociones ambiguas

Las emociones ambiguas se conocen también como emociones neutras, puesto que no provocan ni emociones negativas ni positivas, ni saludables ni no saludables. Por ejemplo, la sorpresa no nos hace sentir ni bien ni mal.

La existencia de estas emociones deja claro que somos animales complejos, y que nuestras experiencias presentan muchos matices.

6. Emociones estáticas

Algunos autores también han hecho referencia a las emociones estáticas. Son aquellas que se producen gracias a distintas manifestaciones artísticas, como por ejemplo: la música o la pintura.

Así, al escuchar una canción podemos sentirnos muy felices o muy tristes, pero esa sensación sería cualitativamente diferente a la felicidad o la tristeza que se experimenta ante cualquier otra experiencia, ya que se vive en un contexto artístico, mediado por símbolos y atribuciones sobre las intenciones del autor.

7. Emociones sociales

Las emociones sociales no se refieren a las emociones culturalmente aprendidas, sino que es necesario que haya otra persona presente o de lo contrario no pueden aflorar. Por ejemplo, la venganza, la gratitud, el

orgullo o la admiración, son emociones que sentimos respecto a otros individuos.

8. Emociones instrumentales

son aquellas que tienen como objetivo la manipulación o el propósito de lograr algo, son complicadas de reconocer porque puede parecer que sean naturales. Sin embargo, son emociones que esconden una intención.

En ocasiones, son fruto de la auto-sugestión: someterse a ciertos contextos voluntariamente para hacer que una parte de esa emoción tñña nuestra forma de comportarnos.(Corbin Juan Armando, sf)⁸

Movilidad Urbana : Este concepto aparte de ser un eje fundamental del proyecto, también es una interpretación diferente a lo que significa transporte, y por lo tanto, ha permitido una reestructuración en la investigación y en el proceso de diseño. Así mismo, sirvió como orientador para retomar conceptos clave dentro de la investigación, contribuyendo a la realización de una investigación teórica más amplia e incluso, más sensible frente al comportamiento ciudadano. La movilidad urbana se convierte en una necesidad básica de las personas, la cual permite que su viaje sea eficaz desde el antes del viaje, durante del viaje, y después del viaje, permitiendo aprovechar la ciudad y sus servicios e una manera mucho más segura.

⁸ Citas tomadas de: Corbin Juan Armando, (sf) contenido recuperado de <https://psicologiaymente.com/psicologiatipos-de-emociones> 31/03/2019

La Movilidad Urbana es, igualmente, un derecho fundamental que debe estar garantizado, en igualdad de condiciones, a toda la población, sin diferencias derivadas del poder adquisitivo, población, sin diferencias derivadas del poder adquisitivo, condición física o psíquica, género, edad o cualquier otra causa. Sin embargo, es un concepto vinculado a los lugares; a la posibilidad de obtención del bien, del servicio o del contacto buscado; y por extensión se utiliza el término para indicar la facilidad de acceso de las personas y suministros a un determinado lugar. La accesibilidad,

por consiguiente, se valora o bien en relación con el coste o dificultad de desplazamiento que requiere la satisfacción de las necesidades, o bien en relación con el coste o dificultad de que los suministros o clientes alcancen el lugar en cuestión.

A la luz de esa diferenciación conceptual los conflictos del transporte o del tráfico cobran un nuevo aspecto:

- Si el objetivo del transporte y del tráfico es facilitar el movimiento de personas y mercancías, indudablemente la sostenibilidad se ha



Imagen 10: Psicologiaymente

de procurar a través de la promoción de los medios de transporte que faciliten los desplazamientos con un menor impacto económico, ambiental y social.

- Si el objetivo del transporte y del tráfico es facilitar el acceso a bienes, servicios y contactos, la sostenibilidad puede repensarse a partir de la reducción de las necesidades de desplazamiento motorizado y del aprovechamiento máximo de la capacidad autónoma de trasladarse que tiene el ser humano andando o en bicicleta.

Innovación social : El termino de innovación funciona perfectamente en su estado natural, pero conjuntamente con el concepto de lo social permite centrar mucho más el objetivo de la estrategia y la esencia del programa de diseño gráfico, logrando una articulación desde lo cultural a lo académico, esto con el fin de que el diseño gráfico se convierta en un mediador cultural, que gracias a su carácter comunicativo, permita transformar los comportamientos culturales, “El papel de la innovación social como camino hacia un nuevo modelo de vida. Ante esta evidente realidad.

Para ello, es preciso circunscribirse a las actividades que están relacionadas de manera más directa a la labor del diseñador: el criterio de calidad y valor con los que se evalúa el

entorno artificial (ya productos como servicios). En este sentido, Manzini nos plantea la siguiente interacción de factores.

$$I = P \times R \times T$$

1. Impacto ambiental (I) como resultado de
2. La Población total (P) que representa
3. Una demanda de resultados (R) derivada del impacto ambiental y
4. Las tecnologías (T) empleadas para alcanzar dichos resultados.

Una aproximación táctica, la de una política medioambiental cuando consideramos la demanda de resultados inamovible (es decir, no actuamos sobre el comportamiento de consumo de la sociedad y por lo tanto la demanda demanda de resultados permanece igual), y entonces el ámbito de actuación queda circunscrito a nuestra acción sobre el mejoramiento de la eco eficiencia tecnológica (tE), $tE = R/T$, como resultado de la interacción entre los resultados que son producidos a partir de determinadas tecnologías, por lo que nos queda es trabajar sobre la posible optimización de éstas.

$$I = P (\text{constante}) \times R(\text{constante}) \times T(\text{manipulable en este escenario}).$$

Por otra parte, una aproximación estratégica consistiría en una política medioambiental que considera la posibilidad de incidir en los estilos de vida de la sociedad con la finalidad

de alcanzar una eco-eficiencia social (sE), es decir, no solamente en el aspecto de producción y desempeño

intrínseco de los productos, sino del uso dado por la sociedad misma a éste, $sE = P/R \times T$, donde podemos actuar tanto en los comportamientos de consumo que se manifiestan en la demanda de resultados como en las tecnologías empleadas para alcanzar estos fines. Evidentemente actuar desde esta perspectiva implica un cambio de raíz social en los estilos de vida, lo que demanda entonces trabajar sobre la innovación social que genere nuevos escenarios de consumo.

Desde esta perspectiva es claro que el papel de la tecnología sigue siendo relevante, y esto permite reflexionar en el poder de uso con el cual se puede generar cambios hacia una sociedad sustentable. El uso innovador de la tecnología puede orientarse a crear productos y servicios para el cuidado de las cosas, la participación social consciente, y un medio para construir una nueva calidad social.(Manzini, 2011)¹⁰.

⁹Pap.Polít. Bogotá (Colombia). Vol.16 No. 2,48-514 julio.diciembre 2011

¹⁰ Manzini. (2011). innovación social contenido recuperado de <http://urbanadigital.com>

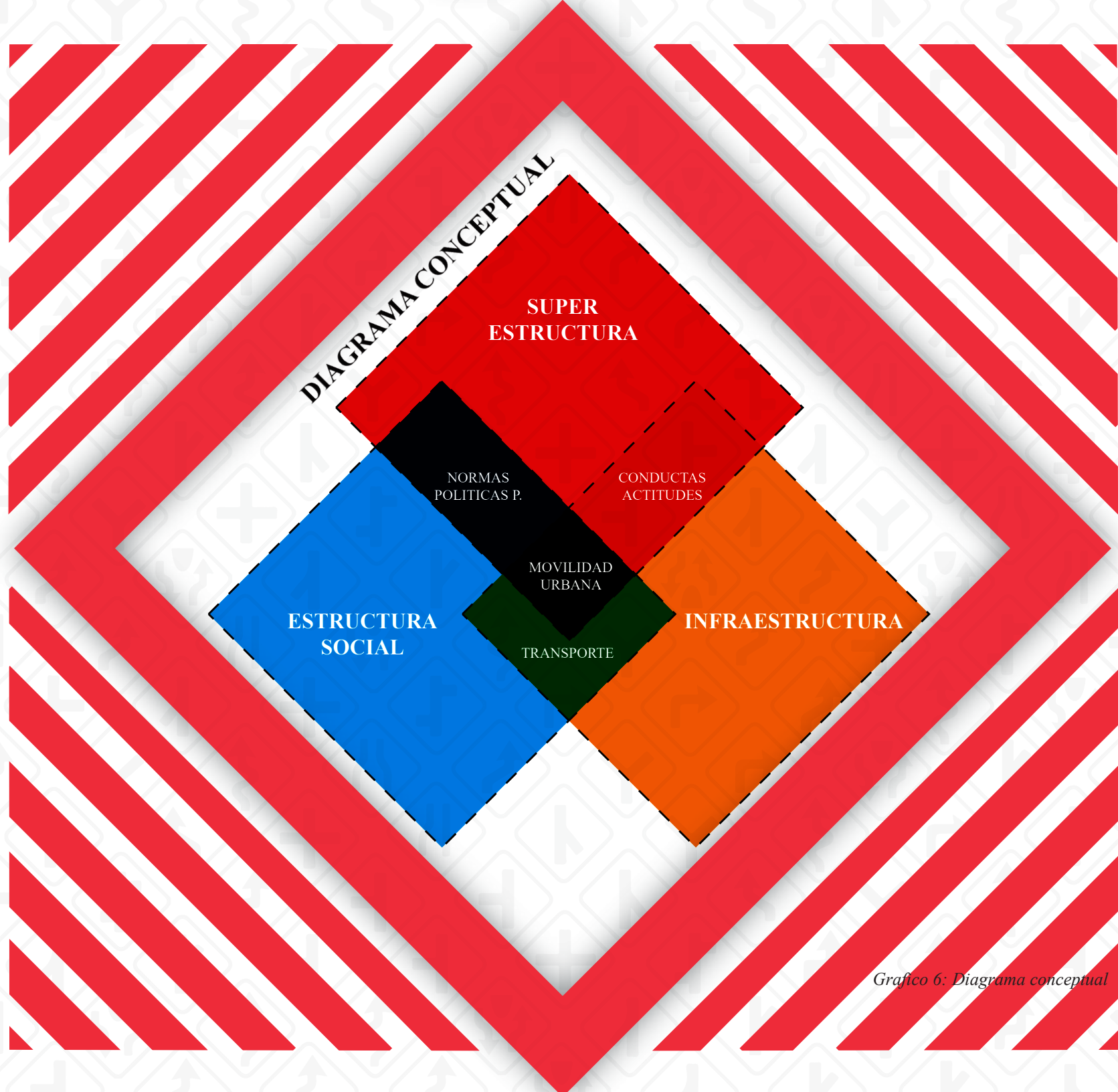


DIAGRAMA CONCEPTUAL

SUPER ESTRUCTURA

ESTRUCTURA SOCIAL

INFRAESTRUCTURA

NORMAS POLITICAS P.

CONDUCTAS ACTITUDES

MOVILIDAD URBANA

TRANSPORTE

Grafico 6: Diagrama conceptual

En la siguiente gráfica (Grafica 7: Esquema de conceptos), se puede evidenciar la articulación de los diferentes conceptos, con el fin de ver la pertinencia de los mismos en el proyecto, en un inicio del esquema se puede apreciar tres círculos en el primer bloque, siendo la investigación el grupo de “laboratorio Diseño y Ciudadanía”, y por otro lado “Soy movilidad”, en el segundo bloque se abordan los conceptos principales que rigen la investigación (C.C) cultura ciudadana y (M.U.S) movilidad urbana sostenible, de igual manera se hace la comparación con los diferentes modos de transporte, y se puede apreciar que estos diferentes actores viales, no han apropiado estos conceptos en su movilidad, convirtiendo la mismas en un productor de consecuencias irreversibles, el tercer bloque de conceptos, se desglosaron conceptos como la Corresponsabilidad y la transformación ciudadana, los cuales se volvieron las metas a cumplir por parte de la cultura ciudadana, estos conceptos en la investigación realizada no se vieron apropiados por parte de los actores viales entrevistados, desencadenando una serie de problemáticas en la movilidad urbana y la cultura ciudadana.

En la movilidad urbana se logró evidenciar la diferencia con transporte, permitiendo entender que la movilidad es mucho más que transporte, evidenciando un panorama amplio que

ciudad de una forma eficiente y eficaz respetando las diferentes normas sociales y legales, en el cuarto bloque por parte de la cultura ciudadana, podemos encontrar unos conceptos, los cuales se volvieron parámetros a seguir para poder conseguir esa transformación social, en los cuales esta entender el urbanismo como su propia esencia, la armonía con la ley, logrando que estas mismas leyes no se vuelvan una limitante sino una oportunidad para el actor vial, saber la razón de su comportamiento en la ciudad con el concepto de la sociología, lo cual también permite que se aborde la regulación cultural de una manera persuasiva a partir de las estrategias de Diseño Gráfico.

En el campo de la movilidad, de igual manera se abordaron parámetros para obtener una movilidad urbana deseable, entre los cuales se abordaron, el cómo las personas se movilizaban para acudir a algunos servicios de la ciudad, y cuál era su recorrido y las problemáticas de cultura ciudadana o movilidad urbana se encontraban en el mismo, esto con el fin de identificar lugares problemáticos y como ellos planeaban su viaje antes de salir, permitiendo entender el territorio, parámetro que se encuentra en el quinto bloque de conceptos, paralelo a acciones pedagógicas el cual está en el camino de la cultura ciudadana, este parámetro permitió enfocar la estrategia de una forma educativa hacia

los diferentes actores viales, por último podemos encontrar otro parámetro que nos conduce a la importancia de la comunicación, y es el de las interacciones urbanas, esto con el fin de poder re contextualizarlas y poder re contextualizarlas y poder generar otro tipo de comportamiento, en este caso un comportamiento asertivo que permita aproximarse a una cultura ciudadana y una movilidad urbana deseable.

¹⁰ Manzini. (2011). innovación social contenido recuperado de <http://urbanadigital.com>

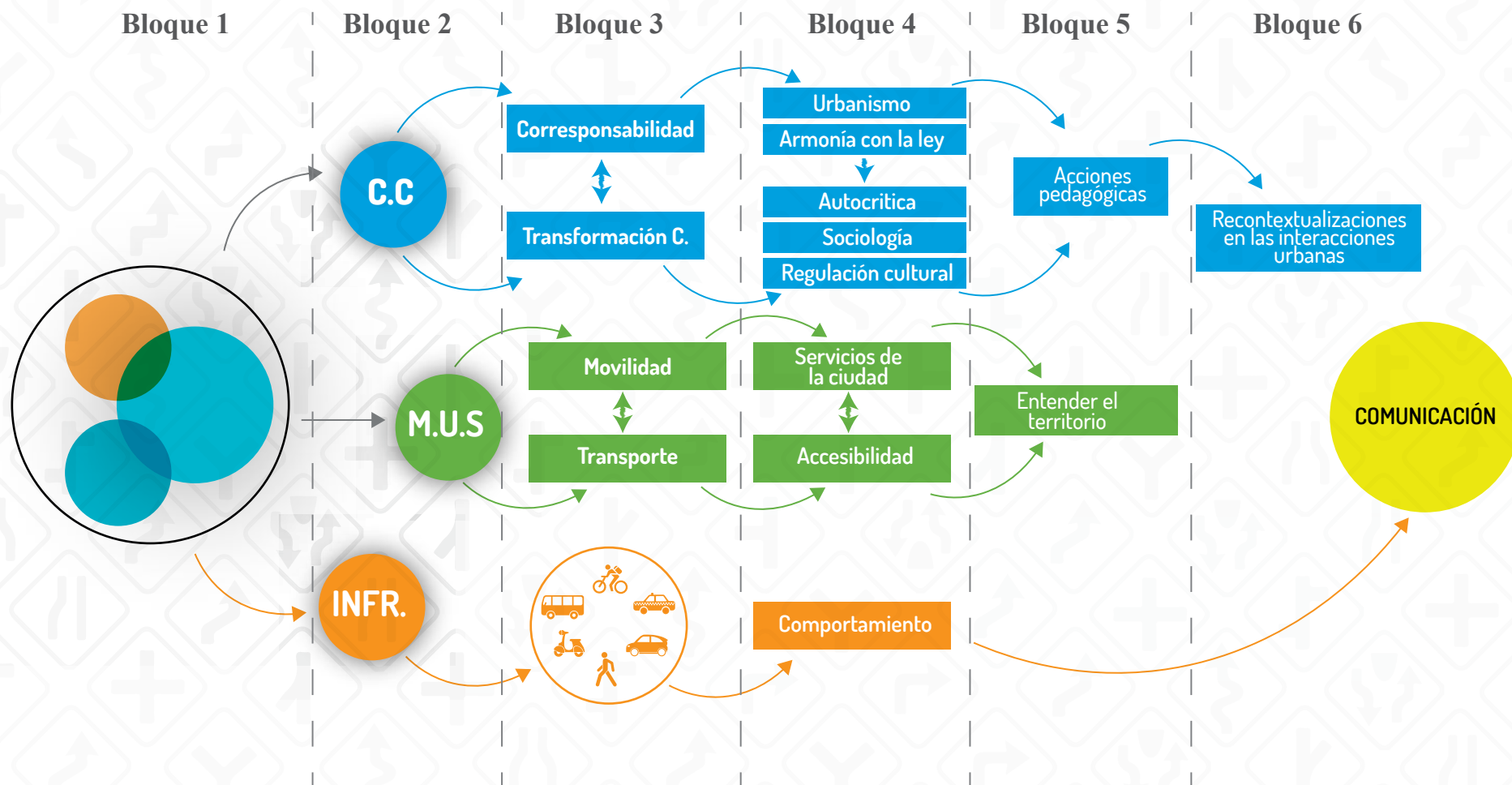


Grafico 7: Esquema de conceptos

JUSTIFICACIÓN

Popayán, capital del departamento del Cauca, está ubicada al suroccidente de Colombia y tiene como una de sus principales características su arquitectura colonial. El centro histórico de la ciudad es uno de los más grandes y mejores conservados de América.

La capital caucana es una de las ciudades con mayor densidad poblacional del mundo, con más de 8.000 habitantes por kilómetro cuadrado; entre 2013 a 2017 el parque automotor en vehículos tipo motocicleta creció en 300%, pasando de 5817 a 17168; el número de autos privados ya está por encima de los 50 mil vehículos tipo automóvil. Así, pues, Popayán es una ciudad de apenas 300 mil habitantes, pero con grandes retos en el sector de movilidad, por sus condiciones históricas y sus dinámicas socioeconómicas. Desde hace algún tiempo los problemas de movilidad se han venido acentuando, ya que es cotidiano evidenciar enfrentamientos que surgen por comportamientos inadecuados de conductores, usuarios y peatones.

La movilidad se ha visto afectada por distintos factores, siendo los más recurrentes: con respecto al tema. La movilidad urbana es caótica, en parte, por la falta de convivencia pacífica y cultura ciudadana. “Sin embargo durante mucho tiempo se habían intentado

PARQUE AUTOMOTOR

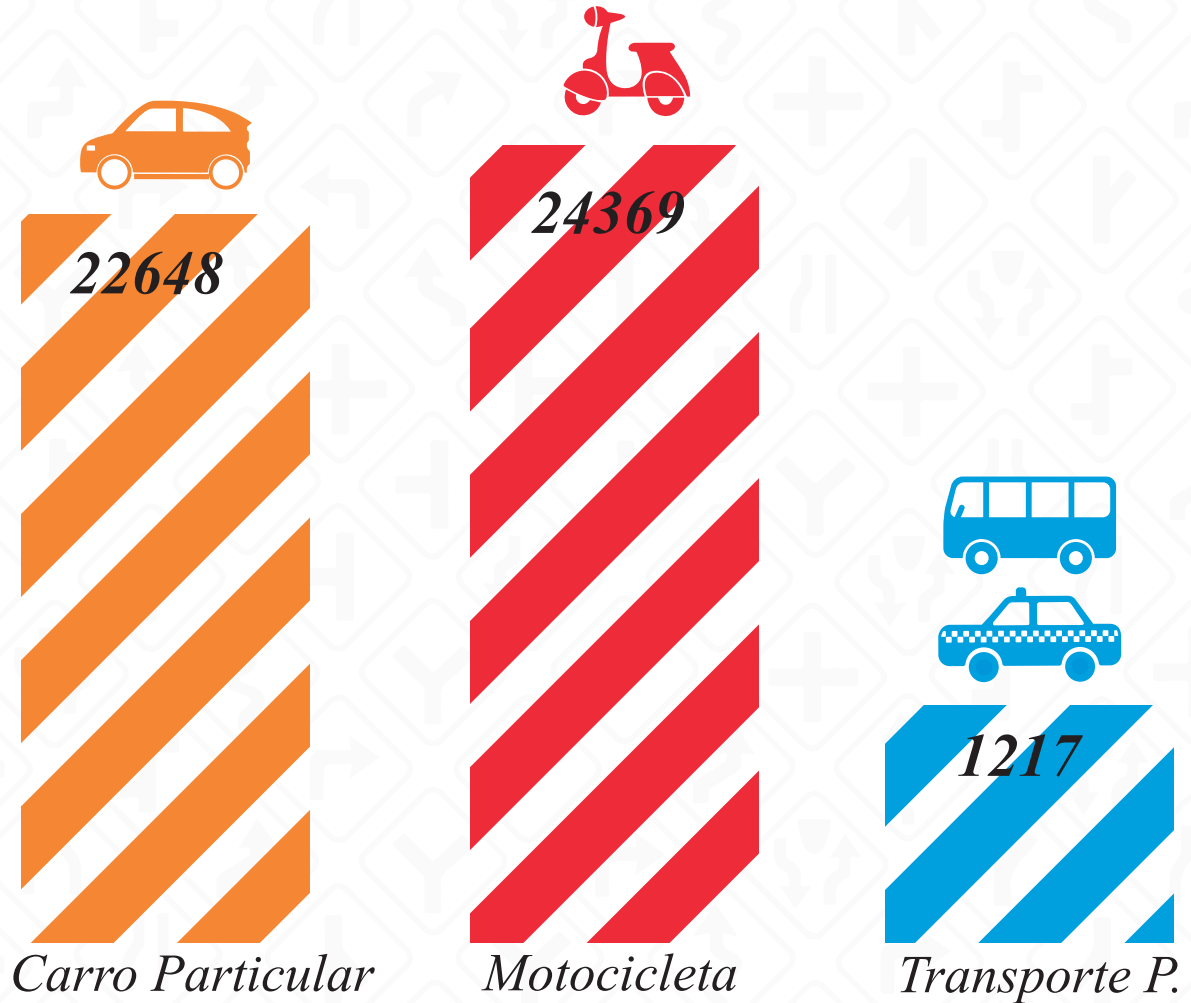


Grafico 8: Parque automotor de Popayán (ANSV)

producir cambios en los comportamientos de las personas a la fuerza, de una forma casi manipuladora. Así, la tradición teórica de esos años critica dicha tendencia a manipular la moral y la cultura, presentando a la comunicación como la gran barrera para evitarlo” (Mockus, 2003, p. 19)¹¹, Es de destacar que en el espacio público donde convergen distintos actores es necesario solucionar este tipo de problemáticas que se han naturalizado y prolongado en el tiempo. Así mismo, los intereses individuales causan la mayoría de los conflictos, puesto que cada individuo justifica sus acciones y malos comportamientos a la hora de movilizarse.

“Soy movilidad” es un proyecto que busca promover y fortalecer la cultura ciudadana y movilidad urbana. El proyecto aportó una estrategia de comunicación, que permitió construir soluciones que contrarrestaran las problemáticas identificadas y priorizadas, tanto por expertos como por habitantes de la ciudad de Popayán, ya que esta se ve inmersa en un crecimiento descontrolado en el parque automotor, en su mayoría de motociclistas, que a su vez, van generando diferentes problemáticas e imprudencias las cuales han llevado desde lesiones verbales y conflictos entre los ciudadanos, hasta lesiones graves e irreparables.

Esta estrategia desarrollada por diferentes actores, en un trabajo co-creativo y colaborativo, permitió enlazar fuerzas entre diferentes ciudadanos y colectivos, que trabajan en pro de mejorar la convivencia en la ciudad, de tal manera que la autorregulación ciudadana no se rija por leyes, sino que se haga de una forma cultural y social, siendo conscientes de la importancia de actuar responsablemente en las vías. Este aporte a la convivencia ciudadana ha generado roles de convivencia, los cuales permiten una coherencia de dinámicas en torno a una transformación cultural, de tal manera que se entienda ciudad como un hábitat donde se puede acceder a los servicios de las mismas economizando tiempo, dinero y de alguna forma salvaguardando la salud de los demás actores viales e incluso aportando a la conservación del medio ambiente de una manera consiente y eficaz.

El diseño gráfico cumple un rol fundamental en la construcción de estrategias de intervenciones visuales, permitiendo el cambio de prácticas en las personas de una manera innovadora. Este campo creativo (diseño gráfico), se ha posicionado frente al ámbito social, actuando como un interlocutor cultural, logrando estudiar, diagnosticar, investigar y delimitar problemáticas o necesidades dentro de una comunidad, y finalmente,

proponer soluciones de una manera colaborativa y creativa, evidenciando su influencia e importancia en procesos sociales.

De acuerdo a lo anterior, se puede sustentar bajo la metodología del Design Thinking, ya que permite la empatía del diseño con el usuario, generando como eje principal el trabajo colaborativo, el cual se encarga de incluir al usuario a la transformación del contexto en el que se ve inmerso, modificando las problemáticas sobre las cuales se ve afectado.

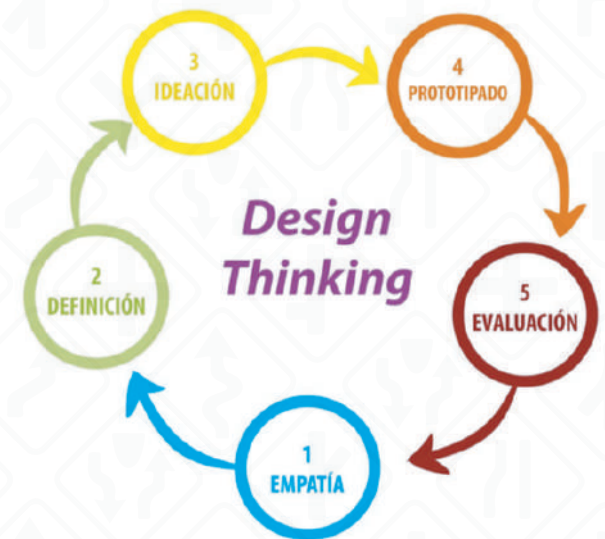


Grafico 9: Metodología del design Thinking

¹¹ Mockus (2003), Cultura ciudadana y Comunicación, Revista Tadeo No. 68 Primer semestre 2003. Bogota D.C – Colombia recuperado de <http://www.utadeo.edu.co/>



PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

Imagen 11: Autoria propia

Actividad
de Configuración

PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

En la ciudad de Popayán se evidencian a diario problemas de movilidad y en algunos escenarios dicha problemática hace parte de los temas de conversación de la ciudadanía en general, los señalamientos van desde la imprudencia de los actores que prestan un servicio, hasta quienes pagan por movilizarse en la ciudad, sin lugar a duda, es una realidad inherente al territorio. Este tipo de conflictos surgen y se mantienen porque no existen medidas o espacios en los cuales las inconformidades puedan ser manifestadas y corregidas. De acuerdo con un breve acercamiento que se realizó, no existe un espacio físico y oficial en donde los habitantes puedan exponer sus ideas o proponer alternativas de solución, interviniendo directamente en el problema. Desde esa carencia es donde el diseño gráfico funciona y se articula como el interlocutor visual entre los conflictos de movilidad, sin excluir a los demás actores, que de alguna u otra manera, han sentido que las campañas realizadas han sido negligentes e incapaces de contribuir a la mejora del tema.

El problema de movilidad también surge por la falta de comunicación entre los actores sociales, ya que cada uno actúa debido a su comportamiento instintivo y no de una

forma razonable, esto se evidencia en los índices de accidentalidad y en los constantes conflictos verbales y físicos.

Cuando no existe un lazo entre las entidades encargadas, la población y el diseño e implementación de las estrategias, las personas no tienen la oportunidad de proponer soluciones a las problemáticas, limitando la parte colaborativa y constructiva de los individuos involucrados, a eso se le suma la falta de herramientas didácticas que permitan la transformación del problema desde una forma visual.

PREGUNTA PROBLEMA

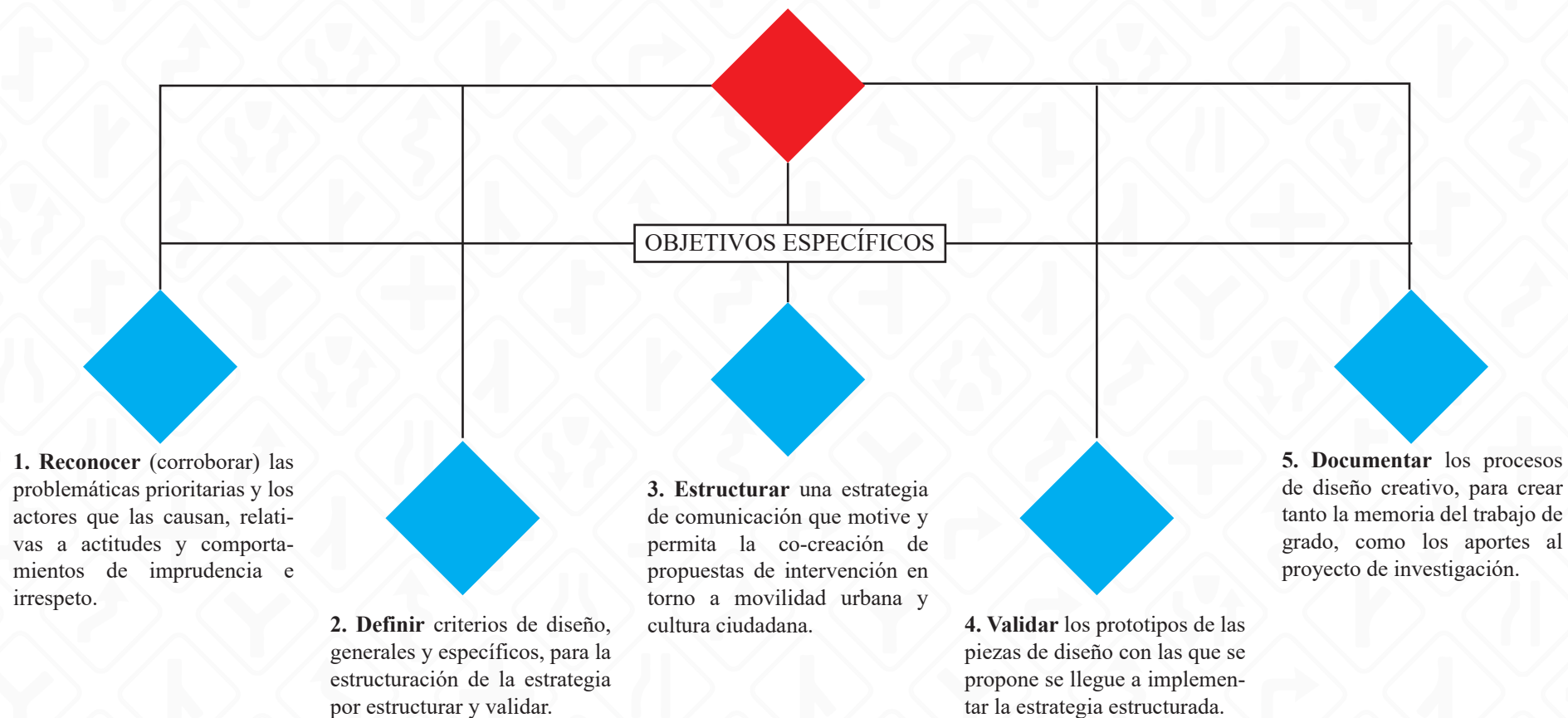
¿Cómo, a través del diseño, se puede identificar cuál o cuáles son los actores sociales que generan las problemáticas más graves en torno a la cultura ciudadana y movilidad urbana, y cómo, desde el diseño gráfico, se generan procesos que modifiquen su comportamiento en la ciudad de Popayán?

Imagen 12: idencity



OBJETIVO GENERAL

Diseñar una estrategia de comunicación que, mediada por el diseño gráfico y gracias a su carácter persuasivo y colaborativo, promueva la modificación de actitudes y comportamientos en torno de la cultura ciudadana y que favorezca la movilidad urbana deseable en la ciudad de Popayán.





REFERENTES PROYECTUALES

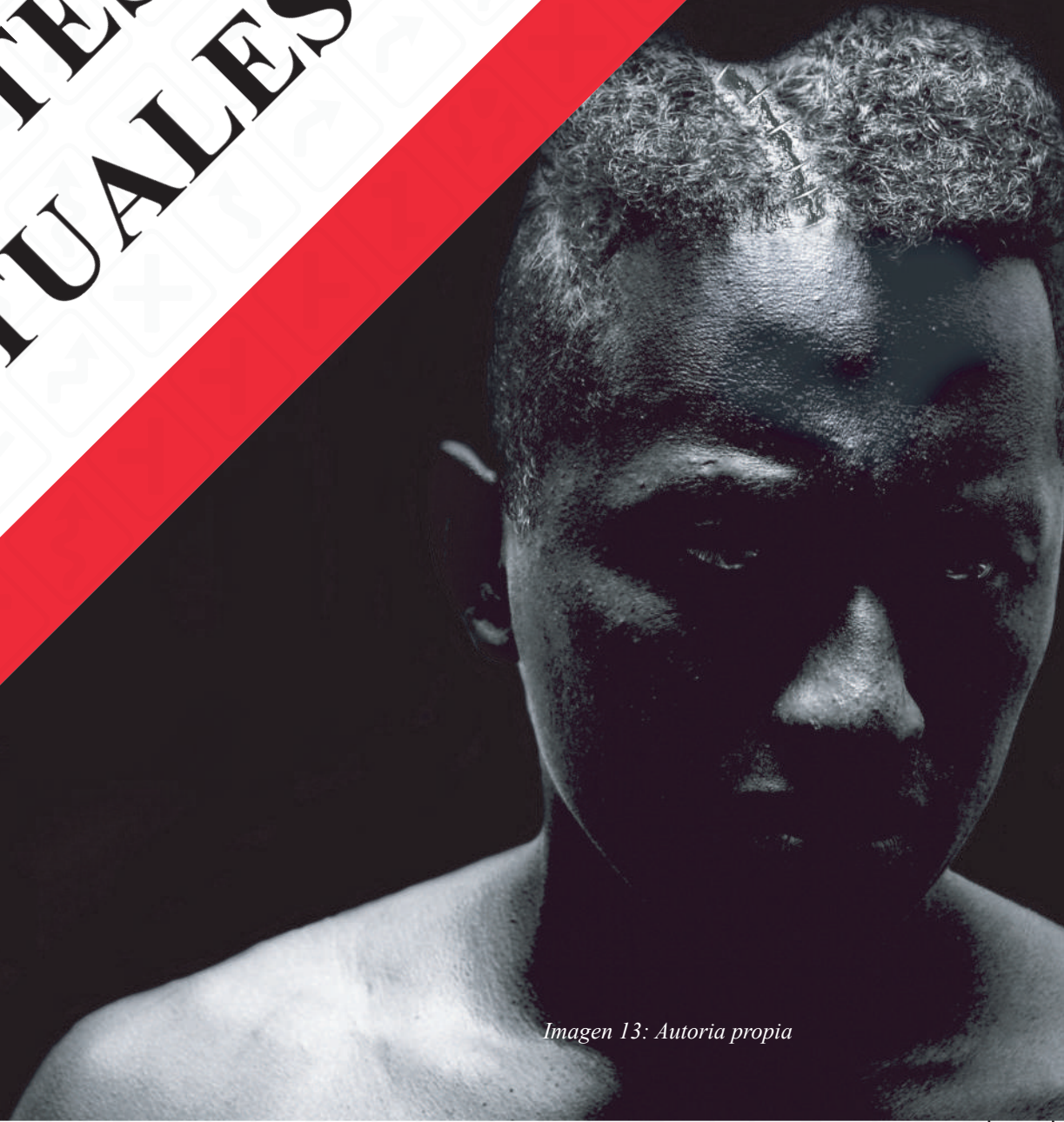


Imagen 13: Autoria propia

El Diseño Gráfico puede participar en la construcción de sociedades donde los ciudadanos interpreten cada vez más fácilmente las señales de tránsito y la información que se les presenta alrededor, ya que esta disciplina contiene herramientas que permiten dimensionar desde una óptica integral los diversos conflictos para diseñar y ejecutar estrategias desde la necesidad de los actores, generando así actitudes y comportamientos voluntarios. Este propósito no es exclusivo de otras disciplinas como la arquitectura, las ingenierías y el urbanismo. Precisamente es necesario enlazar el Diseño Gráfico a la discusión sobre alternativas de solución para los desafíos de movilidad urbana.

SOY MOVILIDAD - “Soy Ejemplo”

Es un proyecto creado en el primer periodo del 2018, en la materia taller 8 (VIII), del programa de Diseño Gráfico de la Universidad del Cauca, con el fin de evidenciar las diferentes problemáticas que surgen en la movilidad urbana y la cultura ciudadana en la ciudad de Popayán. La investigación fue el eje fundamental del proceso de diseño donde se lograron encontrar problemáticas leves y graves, abordables hasta inabordables.

Al proceso de diseño se vinculó un actor fundamental en la movilidad de Popayán,

“Movilidad Futura”, empresa encargada del transporte público en la ciudad y que tiene la responsabilidad de transporte público en la ciudad y que tiene la responsabilidad de lograr que la movilidad sea eficiente. Conjuntamente se logró evidenciar que los usuarios del transporte público no identificaban o desconocían totalmente los paraderos, este diagnóstico colaborativo permitió abordar esa problemáticas desde el diseño gráfico como mediador cultural.

La representación de los insectos fue la metáfora que se utilizó para hacer referencia a las personas, los cuales se clasificaron con diferentes intereses de mensaje, para las personas que no utilizaban el paradero como parte de la movilidad se incluyó dos animales, de tal manera que hubiera una comparación entre el comportamiento deseable y no deseable, pero

con un mensaje mucho más jocoso e innovador, dentro de esta parte se encontraban las hormigas las cuales representaban el orden, el trabajo en equipo, la tranquilidad de movilizarse, representando la armonía de una cultura ciudadana deseable, por otro lado se incluyó a la abeja, con un animal también ordenado pero con toque mucho más revoltosa e indisciplinada por momentos, la cual también adquirió un valor mucho más coloquial, en este caso era a las frases “no se las de de abeja”.

Para “los invasores” en este caso eran los actores viales que invadían el espacio del transporte público, como los paraderos, por tal motivo se eligió de animal a la cucaracha, como sinónimo de oportunista y de desagrado, permitiendo un rechazo a esta conducta.



Imagen 14: Autoria propia

SABER MOVERSE

"En el marco de la política de Calidad, que promueve la formación de ciudadanos con valores éticos, respetuosos de lo público, que ejerzan los derechos humanos, cumplan sus deberes sociales y que convivan en paz, el Ministerio de Educación Nacional ha elaborado el documento "Orientaciones Pedagógicas para la Educación en Movilidad Segura", el cual brinda a las instituciones educativas del país elementos conceptuales, pedagógicos y metodológicos que posibilitan una re significación de la seguridad en los espacios abiertos al público. Estos elementos resultan sustanciales para educar en movilidad segura, promover y consolidar el desarrollo de las competencias ciudadanas y proteger el derecho a la vida.

Los informes presentados por la Organización Mundial de la Salud (OMS)¹² afirman que, cuando se habla de las causas de mortalidad, los accidentes de tránsito son catalogados como una epidemia, pues constituyen la décima causa de muerte en todo el mundo y se proyectan como la tercera causa de mortalidad mundial en el año 2020. De otra parte, el Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses, (2013)¹², señala que, en Colombia hubo 5.840 muertes en siniestros de tránsito, la accidentalidad vial se posicionó como la segunda causa de muerte en el

país; particularmente, preocupa que ella es para los menores de 14 años la primera causa de muerte en el país.

Dada la magnitud del problema descrito, el Ministerio de Educación considera urgente involucrarse en la búsqueda de respuestas a esta problemática social desde una perspectiva educativa; además, encuentra indispensable que las soluciones a este problema provengan de la participación intersectorial y del compromiso público y social. En este sentido, el Ministerio entiende el contexto educativo como el ámbito privilegiado en el que se pueden desarrollar estrategias para la

prevención y desde el cual se involucra a la comunidad en el aprendizaje de hábitos y actitudes responsables.

La movilidad segura se aborda desde un enfoque basado en competencias, puesto que es necesario estar en concordancia con las decisiones adoptadas por la política educativa actual y porque hay pleno convencimiento de que asumir la movilidad segura no es solamente adquirir conocimientos, sino que implica disposiciones cognitivas, socios afectivos y psicomotoras. De ahí que el concepto de movilidad segura al de seguridad vial.



Imagen 15: Min. Educación

¹¹ Cita tomada de: medicinalegal.gov.co/documents/20143/49517/Accidentes+de+transporte.pdf

¹² Cita tomada de: Organización mundial de la salud (sf) Prevención de la violencia y los traumatismos- Recuperado de https://www.who.int/violence_injury_prevention/road_traffic/es/

De acuerdo a lo anterior, el Ministerio de Educación Nacional inicia la elaboración colectiva del documento “saber moverse”, con la participación de docentes, directivos docentes y representantes de los sectores que lideran los temas de movilidad segura en el país; ellos, reunidos en mesas de trabajo, aportan sus experiencias para la consolidación del documento.

El presente documento de “saber moverse” está dividido en dos secciones:

La primera, presenta una contextualización desde los antecedentes nacionales e internacionales sobre el tema para derivar en la política pública de la movilidad segura y su relación con las competencias ciudadanas. En esta sección se hace necesario precisar los actores de la movilidad segura, determinar los enfoques sobre los cuales se concibe y contextualizan las ideas al ámbito escolar. Posteriormente, se hace una propuesta en torno a las competencias para la movilidad segura, siempre en relación con las áreas y desde una mirada transversal. Todo ello ratifica que es de suma importancia ampliar la perspectiva que se tiene de movilidad y asumirla con la complejidad que exige. En la segunda sección, se hallan las diferentes rutas metodológicas que escriben cómo, desde la gestión académica, se pueden implementar acciones pedagógicas para la educa-

ción en movilidad segura. Dichas rutas convergen en el desarrollo del proyecto pedagógico transversal, desde el análisis e intervención de los problemas de movilidad. Tales proyectos deben dar cuenta, entre otros, de los comités de seguridad y los planes de seguridad vial de los establecimientos educativos. Ministerio de educación. (2014)¹³.

Por otra parte, el anterior referente fue vital desde su forma metodológica, debido a que brindo conceptos desde lo pedagógico, la comunicación y la sensibilidad de la información, aportando a una construcción conceptual de tal manera que fuera vital en la metodología de la estrategia, de igual manera, es evidente la inclusión de los anteriores conceptos en la estructuración del proyecto.



Saber moverse

Orientaciones pedagógicas
en movilidad segura un enfoque de

Educación vial

Imagen 16: Min. Educación

¹³ Cita tomada de: Ministerio de educación. (2014). Saber moverse. Recuperado de <http://redes.colombiaaprende.edu.co/ntg//men/archivos/Orientaciones.pdf>



Imagen 17: Línea de vida (ANSV)



Imagen 18: Línea de vida (ANSV)

LÍNEA DE VIDA

En el siguiente párrafo se parafrasea con relación al audiovisual “línea de vida” ANSV: Es un proyecto que está dirigido por Havas Creative Colombia, y apoyado por la ANSV (Agencia Nacional de Seguridad Vial), debido a los elevados índices de la tasa de accidentalidad por parte de los motociclistas, ya que en el 2018 se llegó a la cifra del 48,3% de fallecidos del 56% del total de lesionados registrados en el país. Línea de vida, es una intervención en los cascos de seguridad que permite a los motociclistas medir distancias entre su vehículo y el que va adelante mientras conducen, lo que ha sido aprobado por diferentes productoras de

casco autorizadas, logrando una acogida por parte de los motociclistas, reduciendo aunque en un grado mínimo, la tasa de mortalidad por accidentes en motociclistas”. Asociación Nacional de Seguridad Vial, (sf)¹⁴.

De este proyecto se obtuvo datos importantes como cifras, metodología de investigación en torno a la movilidad, e incluso la importancia

del diseño de piezas que se podrían ser importantes en la movilidad, en este caso, el proyecto también aportó una fuente de información importante como lo es la agencia nacional de seguridad vial (ANSV).

¹⁴ Cita tomada de: Asociación Nacional de Seguridad Vial (sf) Línea de vida. Recuperado de <https://www.Ministeriosdeeducacion.org>

ECOVÍA

“Ecovia es una concesionaria brasileña de carreteras, que ha lanzado una campaña gráfica para prevenir accidentes de tránsito, de una forma ingeniosa y directa. El concepto se centra en enfocar el choque de los autos como una agresión física entre dos personas y cada pieza muestra diferentes situaciones que ocasionaron el choque, mediante el copy "Stop the Violence" y una advertencia. El arte me ha parecido muy certero, ya que ejemplifica el accidente con body painting y la fotografía dramática, como una verdadera violencia y agresión mutua que permite a la campaña generar un gran impacto visual. Ecovia. (sf)¹⁵

Parafraseando bajo la información anterior, se pudo incluir conceptos importantes que debía llevar el mensaje, con el fin de que fuera más conciso, de igual manera tomando de referencia las anteriores campañas.

En su esencia misma de este referente se pudo extraer la intención del mensaje, es chocante, utiliza una metáfora e incluso utiliza la fotografía como punto fuerte para el mensaje, de esta forma se pudo analizar e incluir estos criterios a la estrategia de Soy Movilidad.

¹⁴ Ecovia · (sf) · Stop the violence · Contenido recuperado de: <http://www.elpoderdelasideas.com/ecovia/altoralaviolencia/>



Imagen 19: Stop Violence (Ecovia)

NO SE LLEVAN BIEN - AMV

La Seguridad Vial aún es un tema pendiente en nuestro país, en el que se requiere compromiso y trabajo en equipo siendo este un problema que afecta la seguridad e integridad de peatones como conductores. Se debe hacer mucho hincapié en este asunto y cumplir las reglas. Los conductores continuamente se enfrentan a peligros reales mientras conducen. Si se cumplen las pautas pertinentes será posible prevenirlos o reducir los efectos.

Las distracciones son en muchas ocasiones, el principal motivo de los accidentes. Es importante promover una cultura centrada en la Seguridad Vial y así mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos. Existen regulaciones centradas en mejorar la conducción, pero desde AMV recordamos aspectos claves para asegurar la protección.

A continuación se detallan los temas:

*Moto + Casco se llevan: cuando nos subimos a una moto hay que saber que el uso del casco es obligatorio. Los conductores que lo usan tienen menos riesgo de sufrir lesiones más graves. Por ello, es importante su utilización sin ningún tipo de excusa. Hay diferentes tipos de cascos y puedes elegir el que más te convenga.

*Moto + Celular no se llevan: hoy en día todos estamos tan acostumbrados al uso del teléfono móvil que lo incluimos en nuestra vida constantemente. Sin embargo es un gran peligro porque produce muchas distracciones en la conducción.

*Moto + Chaleco reflectivo se llevan: conducir de noche es más cómodo para muchos conductores porque no hay tanto tránsito en las carreteras. Si la conducción se realiza en este momento del día, el motero tiene que ir perfectamente equipado con un chaleco reflectivo para que el resto de conductores puedan verlo y no generar un accidente.

*Moto + Alcohol no se lleva: una fiesta, una despedida, un cumpleaños, etc. son una buena excusa para poder disfrutar de una copa en compañía de los amigos o la familia.

Principalmente este referente es una clara muestra de las normas que se deben cumplir al momento de conducir un vehículo principalmente la motocicleta, uno de sus principales aportes fue en como transformar las normas en un mensaje conciso o básicamente en iconos o elementos gráficos que connoten la misma norma.

¹⁵AMV. 'sf'. No se llevan. Contenido recuperado de <https://noticias-amv.com.ar/consejos-amv/campana-de-seguridad-vial/>



Imagen 20: No se llevan



Imagen 21: No se llevan



METODOLOGIA



Imagen 22: Las 2orillas

FASES

1
FASE

Diagnóstico

2
FASE

Ejecución

3
FASE

Recolección

HERRAMIENTAS

1. Reconocimiento

2. Co - Creación

3. Ejecución

4. Recolección



2. DIAGNOSTICO

La herramienta de co-creación permite el trabajo colaborativo y operativos entre los actores sociales de la movilidad, permitiendo una estrategia más hacia la innovación social y la sostenibilidad a partir de herramientas específicas como lluvia de ideas y voz y voto.

4. RECOLECCIÓN

La herramienta general de recolección tiene el objetivo de evidenciar todo el proceso de diseño creativo y así mismo poder crear una memoria para un uso a su futuro, con herramientas como el Planning proceso y registro fotográfico.

1. RECONOCIMIENTO

Esta herramienta permite diagnosticar los resultados encontrados, pero al mismo tiempo analizarlos y categorizarlos dependiendo la imprudencia de cada actor, para lo cual se utilizarán herramientas de encuestas y entrevistas..

3. EJECUCIÓN

Este sistema cumple la función de la aplicación de la estrategia diseñada para poder medir el impacto, con herramientas como el diferencial semántico el cual se encarga de evaluar la estrategia y comprobar su innovación social.

1
FASE

ACCIONES

1. Recopilar y analizar la información obtenida en la primera etapa.
2. Priorizar las problemáticas más influyentes en la cultura ciudadana que ayude a la movilidad urbana deseable.
3. Realizar una encuesta y entrevista para determinar los criterios de diseño para estrategia.

2
FASE

4. Realizar un taller de ideación en torno a la construcción de la estrategia de comunicación según los criterios de diseño.
5. Construir la estrategia de comunicación y determinar los frentes de acción.
6. Validar la estrategia de comunicación al actor más conflictivo

3
FASE

7. Compilar el proceso de la estrategia de comunicación.
8. Elaborar dos memorias impresas que soporte el proceso de diseño de la estrategia de comunicación.

Criterios Generales:

Comunicador 20%: Generar estrategias de mutuo aprendizaje significativo en torno a procesos de empatía e intercambio generen una red de mensajes reflexivos que permitan la autorregulación en los motociclistas en torno a las diferentes imprudencias, generando comportamientos que justifiquen y concreten la convivencia pacífica entre los diferentes actores sociales de la movilidad urbana de Popayán.

Innovador 20%: Debe innovar y permitir la apropiación de las piezas gráficas por parte de los actores viales involucrados en estas imprudencias, logrando a su vez, un impacto social en la movilidad urbana y la cultura ciudadana de la ciudad de Popayán.

Sistémico 20%: Debe ser un sistema gráfico coherente que permita entenderse por sí solo en cada fase, tanto de forma individual como colectiva.

Replicable 20%: Debe cumplir con ser replicable tanto el mensaje como las piezas gráficas, de una manera costosamente viable, para la continuación de la estrategia.

Legible 20%: Debe ser legible, comunicar el mensaje de una manera concisa sin distraer demasiado tiempo al actor vial.

Criterios de seguimiento:

Atraer 30%: Captar la atención de las personas y comunidades que cotidianamente constituyen la movilidad urbana de la ciudad de Popayán, mediante la invitación y/o motivación a hacer parte de la construcción de acuerdos formales o no formales en favor de una Movilidad Sostenible.

Irrumpir 30%: Re – imaginar parcial o completamente, uno o varios tipos de objetos o espacios existentes en la ciudad de Popayán, con el propósito de lograr la modificación de nuestros comportamientos habituales o la adopción de unos nuevos comportamientos que favorezcan la Movilidad Sostenible.

Optimizar 20%: Ayudar a que las personas y comunidades que hacen parte de la movilidad en Popayán, puedan modificar o transformar de la manera más práctica y sencilla posible sus actitudes y comportamientos en favor de la movilidad sostenible.

Corroborar 10%: evidenciar el alcance de la estrategia y cuál fue su aceptación social en favor de una movilidad urbana y una cultura ciudadana deseable.

Retroalimentar 10%: Generar en el corto plazo y con bajo costo, una visión previa de los cambios e impactos (tanto convenientes,

como inconvenientes) que una iniciativa ciudadana implica para los diversos contextos en los que se pretende implementar; usando para ello diversas estrategias y prácticas de seguimiento y medición.

Emociones: Las emociones son parte fundamental de la estrategia, debido al rol que ocuparon dentro de la investigación, ya que se obtuvo información sobre cómo se manifiestan las emociones entorno a los comportamientos de las personas según las diferentes circunstancias. Lo anterior logró evidenciar que en la movilidad, la mayoría de actitudes son agresivas y pasivas, y muy pocas veces, las personas son asertivas en sus reacciones.

Las emociones primarias son las que son notables a simple vista, donde decidimos trabajar la alegría, la cual se dividía en 3 bloques fundamentales: Anticipación (vigilancia) – Aplicación (amor) – Verificación (confianza), las cuales también se vieron inmersas dentro de cada fase con el objetivo de trabajar en torno al cambio progresivo de las actitudes, buscando guiar las emociones de una manera persuasiva.

Teniendo en cuenta estos criterios se procedió a realizar la construcción de las fases, haciendo énfasis en cómo el mensaje iba a estar presente, dónde y a quienes se iba a

dirigir. Las fases se desglosaron en tres: Antes, Durante y Después de un viaje. En esta parte se ve inmerso el concepto de movilidad que a diferencia de transporte, movilidad piensa en el antes y el después, mientras que transporte es solo el durante.

La fase de estructuración de la estrategia se consolidó en los talleres de co-creación, donde la problemática de las imprudencias por parte de los motociclistas, ocupó el primer lugar, de las 18 encontradas por todos los participantes.

La estrategia “Planea tus viajes” surgió a raíz de la estructuración de conceptos que contrarrestaran las imprudencias, donde el concepto de autorregulación, permitió visualizar un proceso educativo mediante el cual se busca la transformación de los comportamientos de agresivos a asertivos. Esto contribuye a que el motociclista sea autocrítico consigo mismo y reflexione en torno a su conducta en la vía.

El concepto de movilidad urbana, anteriormente mencionado y descrito, permitió un abordaje de la problemática en el antes, durante y después, el cual describe su diferencia a transporte, en este caso, la metodología y el mensaje se estructuró de tal manera que se pudiera abordar a partir de actitudes asertivas, tales como Anticipación, Apropiación

y confianza, en el cual resulta un proceso de aprendizaje completo, pero que de alguna manera estas emociones funcionan individualmente.

Se desarrollaron una serie de criterios que ayudaron al concepto principal (autorregulación) a desarrollarse perfectamente, a estos mismos se les otorgó un porcentaje el cual guiaría la esencia de la estrategia hacia un mejor objetivo.

Imagen 23: Autoria propia

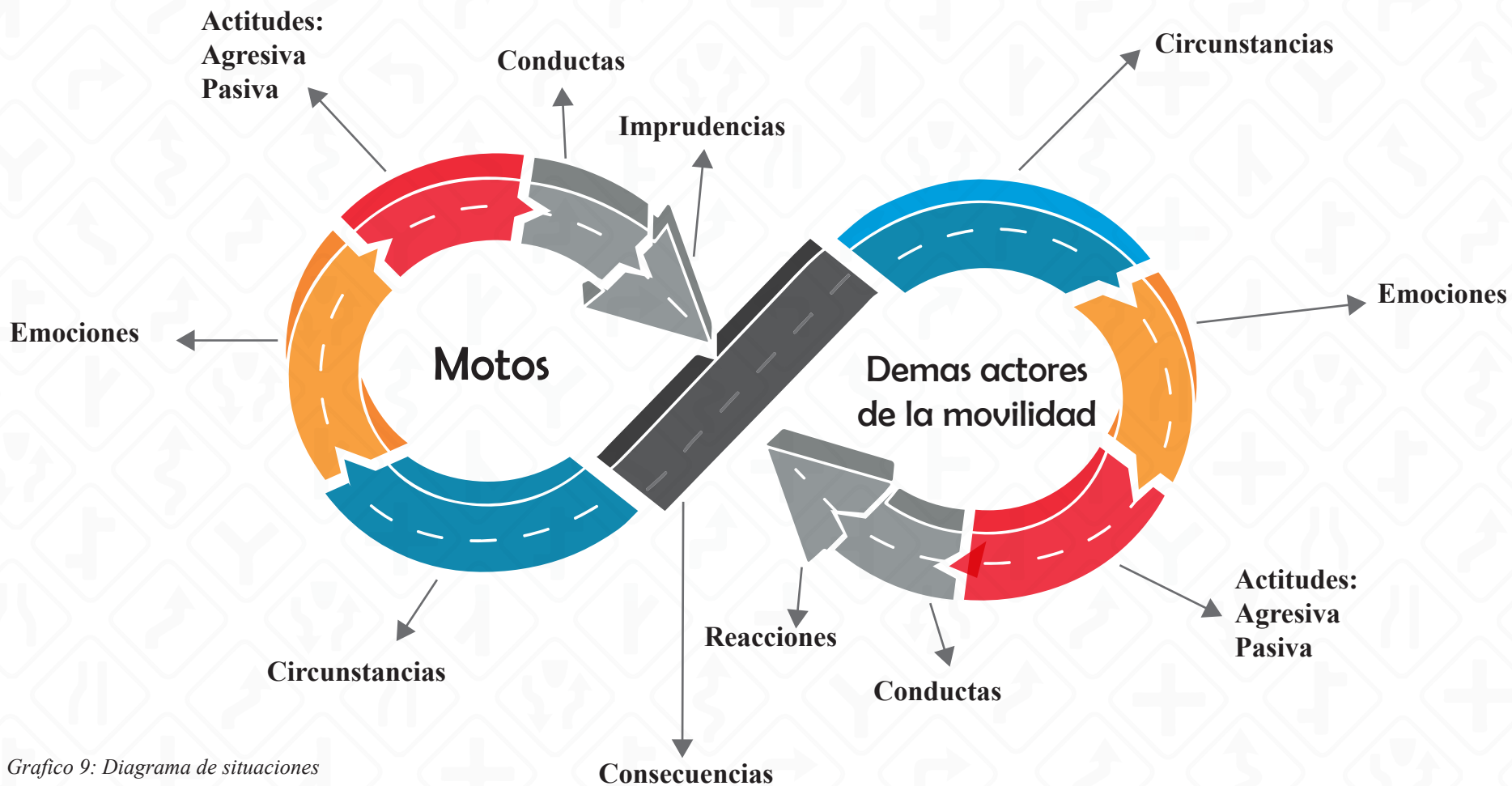


Grafico 9: Diagrama de situaciones

Frente a esta estructura se articuló las circunstancias, las conductas, las emociones y las actitudes que giran en torno a la movilidad, y como estas se pueden alterar de tal manera que conduzcan a un comportamiento asertivo, permitiendo la autorreflexión entre los diferentes actores de la movilidad.

El signo “infinito” también se utilizó dentro del proyecto como una estructura metodológica, permitiendo visualizar como era el campo del diseño y la investigación, de esta manera se identificó un inicio y un final de todo el proyecto y cuál era su objetivo en la cultura ciudadana y movilidad urbana.



ESTRATEGIA

Imagen 24: Autoria propia

Activar Window
la Configuración de



Publico: Todos los actores

Objetivo: Motivar a los diferentes actores a que planeen sus viajes, que basados en su intelecto puedan prever circunstancias ordinaria como las extraordinarias que compliquen su movilidad y así poder construir recorridos alternos que le permita aprovechar mejor la ciudad de una manera asertiva y no guiada por emociones.

Acciones

1. Informar sobre la estrategia y sus frentes de acción.
2. Invitar a los actores viales a planear sus viajes.
3. Conseguir aliados.
4. Las personas participan, opinando en las redes sociales.

Publico: Motociclistas

Objetivo: Irrumpir en los espacios públicos y, a partir de frases reflexivas que pongan en cuestionamiento su actitud en la vía, y sobre las consecuencias que se corre al ser imprudente.

Acciones

1. Elegir la zona más problemática, según los ciudadanos.
2. Repartir el mensaje entre actores viales.
3. Registrar las reacciones de las personas sobre la estrategia.
4. Tabular la información de personas alcanzadas y sus opiniones.

Publico: Todos los actores

Objetivo: Corroborar la apropiación de los conceptos y los comportamientos asertivos en los actores viales de la ciudad de Popayán.

Acciones

1. difundir los mensajes reflexivos de las intervenciones.
2. construir y divulgar audiovisual de la estrategia.

CRONOGRAMA DE APLICACIÓN



Frente 1 Antes (Anticipar): Este frente se abordó como la anticipación, teniendo en cuenta el proceso de movilizarse de un lugar a otro, previniendo posibles factores que pueden volver su viajes una crisis o una oportunidad, por tal motivo nuestro objetivo de incluir este concepto como eje principal de este frente, fue el de que las personas planearan sus viajes.

Publico: Todos los actores

Circunstancias: Salir sobre el tiempo - No prever las posibles complicaciones en la vía.

Criterios de seguimiento: Atraer 30%

Criterios de diseño: Oportuno - Educativo

Objetivo: Motivar a los diferentes actores a que planeen su viaje, a partir de preguntas que lo harán reflexionar antes de salir de su casa, permitiéndoles ahorrar dinero y tiempo.



Acciones

1. Informar sobre la estrategia y sus frentes de acción

1. Se diseña una imagen JPG con el resumen del objetivo de la estrategia “Planea tu viaje”.

2. Invitar a los actores viales a planear sus viajes

2. Se diseñan imágenes JPG (TOP y TIPS) con el objetivo de informar e invitar a los diferentes actores viales a tener en cuenta los diferentes factores al momento de movilizarse

3. Conseguir aliados

3. Se consiguen permisos para poder intervenir ciertos lugares de la ciudad

4. Las personas participan, opinando en las redes sociales

4. Se crea la fanpage “planea tus viajes” con el fin de que las personas participen en las opiniones entorno a las imprudencias de los actores viales

ANTICIPAR

Piezas Graficas

Frente 2 Durante (Aplicar): los conductores deben aplicar y fomentar el comportamiento asertivo, y es ahí donde se busca la masificación de la información, involucrando colectivos, empresas e instituciones a comprometerse con el comportamiento asertivo en la vía.

Publico: Motociclistas

Circunstancias: No saber comportarse en las diferentes circunstancias - tener actitud agresiva o pasiva.

Criterios seguimiento: Irrumpir 30% – Optimizar 20%

Criterios de diseño: Reflexivo – Chocante y conciso

Objetivo: Irrumpir en los espacios públicos y a partir de frases reflexivas los actores viales pongan en cuestionamiento su actitud en la vía, y las consecuencias que se puede ocasionar su imprudencia.



Acciones

1. Elegir la zona más problemática, según los ciudadanos

2. Repartir el mensaje entre actores viales.

3. Registrar las reacciones de las personas sobre la estrategia.

4. Tabular la información de personas alcanzadas y sus opiniones.

APROPIAR Piezas Graficas

1. Se realiza unas señales de tránsito con mensajes reflexivos.

2. Se interviene una parte de la carretera (Cra 3ra) con un mensaje reflexivo a los motociclistas.

3. Se Diseña un sticker de 10cm x 10cm, con un mensaje reflexivo.

4. Se construye una serie de preguntas entorno a la estrategia.

5. Se organiza la información obtenida.

Frente 3 Después (Verificar): la importancia de la estrategia en la movilidad urbana y el impacto que tuvo en la cultura ciudadana y como los diferentes actores viales se comprometen a ejercer su comportamiento asertivo en la movilidad urbana, e incluso pueda dar ejemplo del mismo.

Publico: Todos los actores

Circunstancias: Causar daños materiales - lesiones personales irreversibles - Agresiones verbales - llegar más tarde de lo previsto.

Criterios seguimiento: Retroalimentar 10% – Empoderar 10%

Criterios de diseño: Reflexivo – educativo

Objetivo: empoderar a los ciudadanos sobre sus comportamientos en la vía, evidenciando la importancia de promover el cambio de actitudes en los demás actores de una manera persuasiva.



Acciones

1. difundir los mensajes reflexivos de las intervenciones.

2. construir y divulgar audiovisual de la estrategia.

APLICAR

Piezas Graficas

1. Diseño de infografía que contenga los resultados obtenidos durante la aplicación del proyecto.

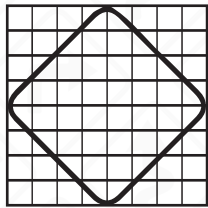
2. Construir el audiovisual con el fin de divulgar las reacciones de las personas entorno a la estrategia.



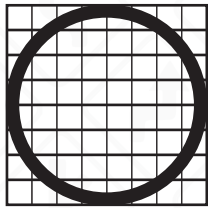
DESARROLLO DE LA ESTRATEGIA



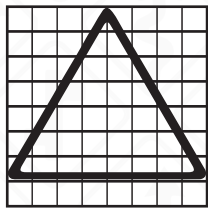
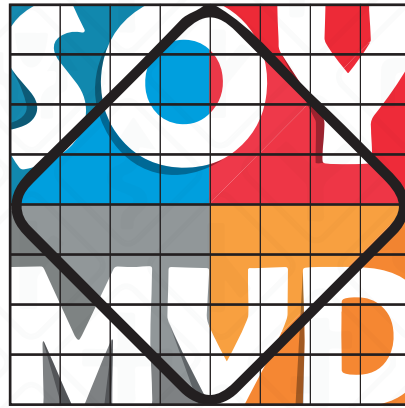
Imagen 25: Autoria propia



Señales Preventivas



Señales Reglamentarias



Señales de Precaución

MARCA

El diseño de la marca fue elaborado principalmente con características de ser una marca sombrilla, con el objetivo de que la única identidad que se va a ver alterada es la de cada evento o campaña que se realice en determinadas temporadas ocasiones, permitiendo que esta marca mantenga su postura siempre.

La marca soy movilidad transmite orden, normas e incluso conceptos como autorregu-

lación, con el finde que no fuera una marca pregnante visualmente, si sus mensajes en cada campaña.

Esta identidad se diseñó con el fin de que fuera legible hasta 2cm x 2cm, teniendo en cuenta la aplicación de Facebook y WhatsApp, y con un tamaño grande hasta 60 cm x 60 cm, debido al fin de su uso, este mismo determina de que tanta grafica complementaria ira acompañado. Nunca se planteó que la marca

fuera en escalas de grises debido a la importancia de su cromática en el tránsito y principalmente en las señales, se hizo el ejemplo de escalas teniendo en cuenta un caso extraordinario, sin embargo su forma nunca se pierde y sus líneas que transmiten concepto de organización, de igual manera es necesario aclarar la importancia de aclarar su estrategia, debido al rol que ocuparon.



DB9600



#F6A235



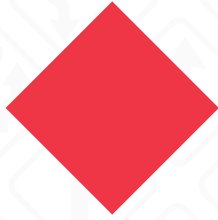
0083B2



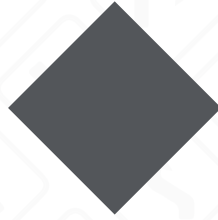
4899D3



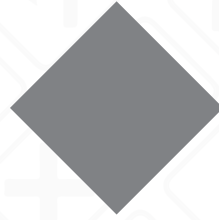
BF0811



#E62D3C



5B5B5F



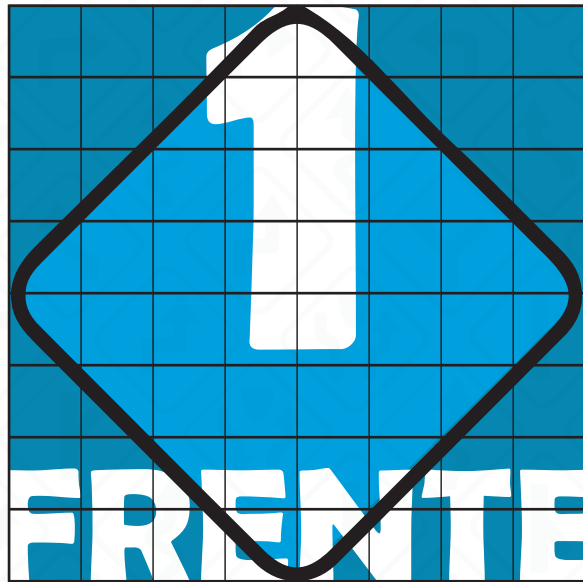
878787



CROMÁTICA

Desde la cromática se hizo una investigación en torno a los colores de las señales de tránsito, lo que determina una importancia de los mismos, por tal razón se utilizó una gama de colores parecidos, debido a los derechos cromáticos de las señales de tránsito establecidas, por tal motivo se ajustó un poco los colores con el fin de que no perdieran su validez en la movilidad, y que los ciudadanos siguieran relacionándolos con las normas mundialmente establecidas.

Esta cromática principalmente se basa bajo 4 colores, consiguiendo a ello se realizó la búsqueda de otros 4 bajo las mismas cromáticas, generando una opacidad leve entre los 4 colores principales, con el fin de coincidir con las formas geométricas.



GRÁFICA COMPLEMENTARIA

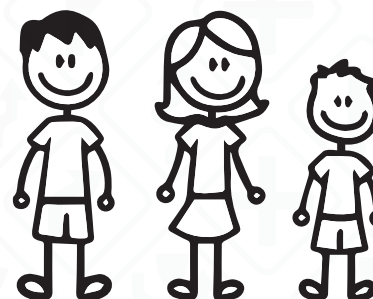
En la gráfica complementaria no se abordó demasiado debido a que su fin era muy específico, lo cual no permitía que hubiera muchos elementos gráficos en la estrategia, solo los necesarios, acompañado del objetivo de la marca “sombrilla”, por tal motivo se modificó ajustes en la forma, utilizándolos para clasificar las fases de igual manera en su uso cromático.



Zig Zagueo



Motociclista



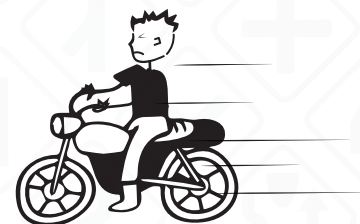
Familia



Automovil



Ciclista



Motociclista “velocidad”

ICONOS DE REFERENCIA

En los iconos de referencia, se manejó iconos ya creados, pero con un nuevo uso, esto con el fin de no perder la pregnancia que estos mismos han generado en los diferentes actores viales, y claramente teniendo en cuenta el objetivo de la estrategia, la cual solo necesitaba poco recursos gráficos, para así lograr ser concisa y llamativa.

Por otro lado se obtuvieron iconos para el complemento de la gráfica para la presentación de la estrategia en la memoria impresa, debido al poco uso que se le dio a estos mismos, los cuales fueron obtenidos desde la página de Freepik.

¹⁵Freepik. (sf). Iconos Contenido recuperado de Freepik en www.flaticon.com

**32pt Berlín Sans FB
Demi Bold**

12pt Berlín Sans FB Demi Bold

8pt Berlín Sans FB Demi Bold

150pt

Hel

20pt Helvetica Neu LT Std

12pt Helvetica Neu LT Std

TIPOGRAFÍA

En la tipografía se optó por escoger 2 clases de familias tipográficas, principalmente pensando en su uso en el proyecto, eso con el fin de poder dividir una tipografía especialmente para la marca y otros encabezados, y otra tipografía para el mensaje de la señales y la legibilidad en las piezas gráficas.

Por un lado la tipografía Berlín Sans FB Demi Bold se utilizó principalmente para la marca principal y los encabezados importantes, teniendo en cuenta fu forma entre una combinación geométrica y un porcentaje muy bajo de orgánica, permitió transmitir una orden no tan limitado e impuesto.

Sus puntajes de uso según las piezas graficas fueron 32pt, 12 pt, 8pt utilizándose hasta la más pequeña en las redes sociales, a partir de estas medidas de igual manera también se pudo determinar la legibilidad de la marca otro factor importante.

En la siguiente tipografía la Helvetica Neue LT Std, se le dio un uso referente al contenido de informacion, debido principalmente a su legibilidad a gran distancia, esto permitia que fuera popicia para comunicar el mensaje y claramente cumpliendo con objetivo de ser concisa al momento de dar el mensaje. Otro factor fundamental es su alta gama de variables en el tono y eje tipografico, por que

permitio utilizarla en diferentes piezas grafias, permitiendo que una sola familia tipografica transmitiera constatemente lenguajes de una manera rapida, debido a las circunstancias a las que fue sometida.

Esta tipografía también es utilizada en señales de transito en alemania, holanda y otros países de euroa, de bido a la alta legibilidad a grandes distancias y en condiciones climatologicas un poco fuera de lo comun, de esta manera los puntajes que se utilizaron para esta tipografía fueron: 150pt (señales de transito), 20pt (Sticker) y 12pt (imagen Top y Tips), con tonos diferentes que estan entre: Bold, Bold condense, Blakc Condense, Roman y think.

PIEZAS GRÁFICAS

Esta parte del diseño fue definitiva debido a la concreción de toda la investigación realizada y como el marco conceptual se veía inmerso en las mismas, por otra parte, el desarrollo se vio limitado a diferentes factores que permitían que no fuera de otra manera, y que debía ser esta la estrategia de diseño, teniendo en cuenta diferentes problemáticas que llevarían mucho más tiempo ejecutarlas.

Imágenes “Top y Tip”

Esta serie de imágenes tienen un objetivo muy claro: informar a todos los actores viales sobre los factores que tiene que tener en cuenta antes de salir a emprender su viaje, y a partir de que llegara el mensaje pudieran

autoreflexionar en torno a cómo ellos se estaban anticipando ante cualquier circunstancia extraordinaria, que pudiera afectar su movilidad de alguna manera.

TOP

Las características principales de estas imágenes es informar en torno a la accidentalidad y/o consecuencias que ocurren en la vía, provocadas por imprudencias de algunos actores. Estos datos fueron obtenidos de la página de Agencia Nacional de Seguridad Vial, la cual no evidencio estas problemáticas a los ciudadanos de una manera más sensible y articulada, donde los ciudadanos pudieran tomar conciencia entorno a estas estadísticas y que de alguna manera ellos

podían sumar o disminuir este porcentaje de imprudencias en la vía.

TIP

Los tips principalmente, fueron recomendaciones hechas a los ciudadanos en torno a la movilidad, fomentando los buenos comportamientos y actitudes, lo que promueve que los ciudadanos planeen su viaje.

La información de estas piezas graficas permitía a los ciudadanos anticiparse antes de salir de viaje, en estas imágenes se informaba en tiempo real datos en torno al sector histórico como: Clima, Tráfico u Obras en la vía entre otros factores que pudieran volver caótico el viaje.

TIPS
POPAYÁN

FACTORES A TENER EN CUENTA

1 HORAS PICO	2 OBRAS EN LA VIA
3 GASOLINA	4 CLIMA




Datos obtenidos de la pagina de ANSV (2018)

TIPS
POPAYÁN

PARA PLANEAR TU VIAJE

1 ORDENA TODAS TUS DILIGENCIAS	2 CALCULA EL TIEMPO QUE TE TOMARA
3 CREA RUTAS ALTERNAS A LAS PRINCIPALES	4 INTENTA SALIR 20 MIN ANTES



Datos obtenidos de la pagina de ANSV (2018)

TOP
POPAYÁN

HORAS CON MAYOR ACCIDENTALIDAD

1 89 ACCIDENTES 6:00 AM - 9:00 AM	2 74 ACCIDENTES 12:00 MD - 15:00 PM
3 71 ACCIDENTES 18:00 PM - 21:00 PM	4 57 ACCIDENTES 15:00 PM - 17:00 PM

Datos obtenidos de la pagina de ANSV (2018)

TOP
POPAYÁN

EDADES CON MAYOR ACCIDENTALIDAD

1 59 ACCIDENTES 25 A 30 AÑOS	2 57 ACCIDENTES 20 A 25 AÑOS
3 49 ACCIDENTES 30 A 35 AÑOS	4 38 ACCIDENTES 35 A 40 AÑOS

Datos obtenidos de la pagina de ANSV (2018)

<i>Imagen 26: Autoria propia</i>	<i>Imagen 28: Autoria propia</i>
<i>Imagen 27: Autoria propia</i>	<i>Imagen 29: Autoria propia</i>



Imagen 30: Autoria propia

Imagen 32: Autoria propia

Imagen 31: Autoria propia

Imagen 33: Autoria propia

TAMAÑO: 549 KB (562.931 bytes)

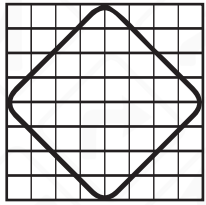


Imagen 34: Autoria propia

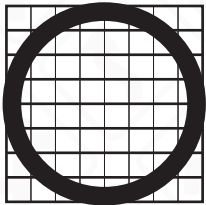
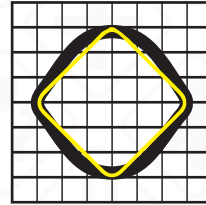
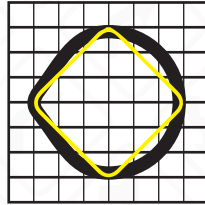
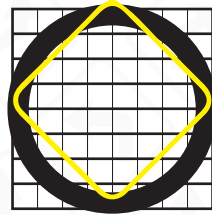
Esta imagen se desarrolló en el transcurso de la planeación del cronograma que tenía como fin determinar el tiempo de las publicaciones en la página, también siendo influenciada por las diferentes imágenes de campañas que se

publicaron en la página, de igual manera todo esto permitió construir un mensaje que sea potencializado por medio de la fotografía chocante o amarillista, esto con el propósito de poder evidenciar a pocos rasgos las conse-

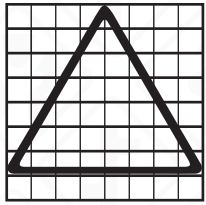
cuencias que son provocadas por las diferentes imprudencias que comenten a diario los motociclistas.



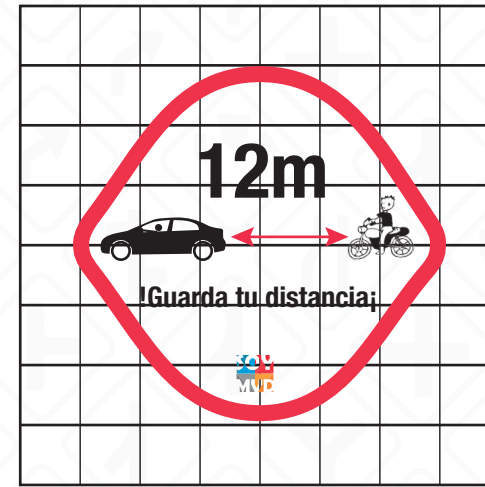
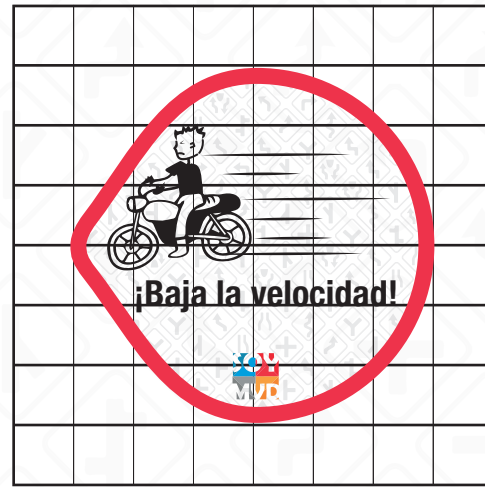
Señales Preventivas



Señales Reglamentarias



Señales de Precaución



SEÑALES DE TRANSITO

Estas piezas gráficas corresponden al frente número 2, su objetivo principal es irrumpir en el espacio público, a partir de la optimización del mensaje, permitiendo que el público objetivo entendiera el mensaje que se le quería dar una forma rápida y concisa.

Con esta señal de tránsito se construyó principalmente a raíz de la combinación de 2 señales permitiendo deformar las señales de tránsito de una forma leve pero eficaz, la

razón por la que se optó a seguir con la metáfora de la señal de tránsito, es por el imaginario que ya se tiene sobre la misma, lo que hizo soy movilidad como proyecto en estas señales, fue traducir el mensaje de una forma más descriptiva, ya que las entidades competentes no han socializado con ellos de una forma eficaz estas señales, por lo tanto para los actores viales, algunas señales son extrañas o carecen de expresión para transmitir el mensaje que se quiere.

Por este motivo se procedió a la búsqueda de una nueva señal de tránsito que permita con pocos elementos transmitir el mensaje e incluso que evidencie la consecuencia de hacer caso omiso a estas normas.

La señal “Baja la velocidad”, tiene como acompañante la velocidad máxima que debe tener la Cra 3 de la zona centro, comenzando que esta Cra. No tiene esa señalización debido a unos parámetros no nacionales si no



Velocidad Obligatoria

Imagen 35: Autoria propia

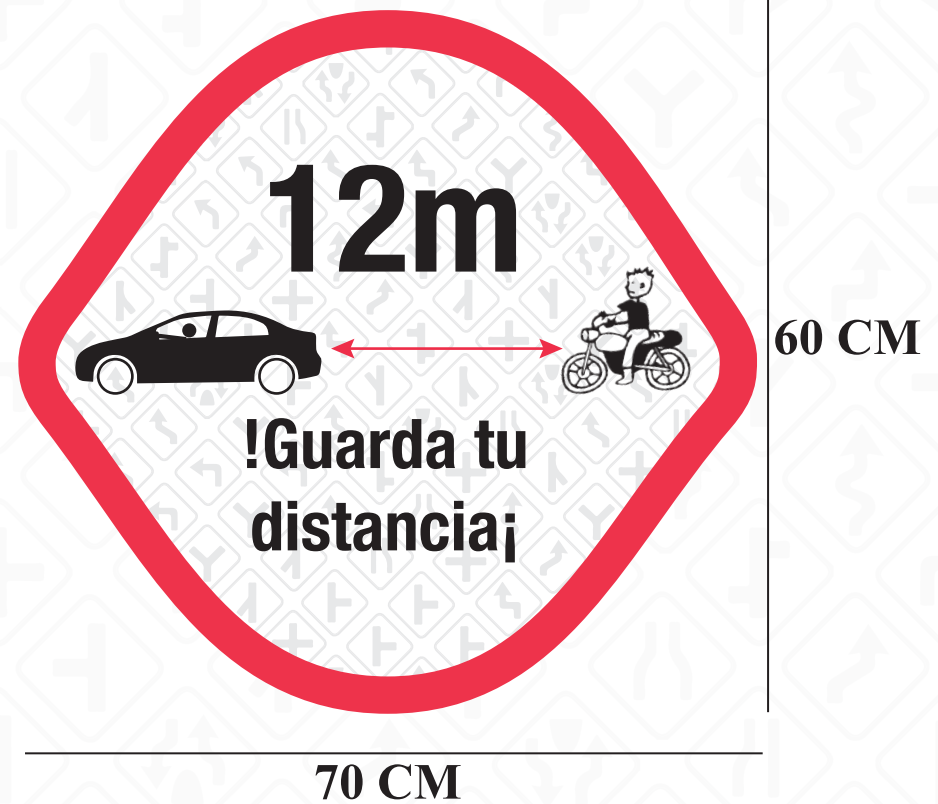
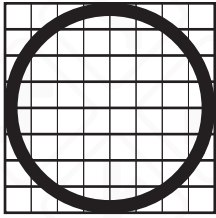
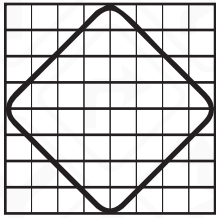


Imagen 36: Autoria propia

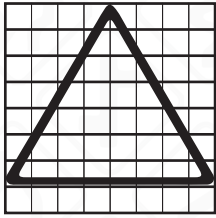
internacionales, por tal motivo surgían los diferentes tipos de accidentes e imprudencias por parte de los diferentes actores viales.

La señal “guarda tu distancia”, realmente no

se encontró por esta zona, siendo una de estas problemáticas las más comunes entre los motociclistas según la ANSV, la cual se deriva por exceder el límite de velocidad, o por no salir a tiempo.



10 CM



12 CM



Imagen 37: Autoria propia

STICKER

Esta pieza gráfica igualmente hace parte del frente número 2, permitiendo que los diferentes actores viales, le transmitan uno de los mensajes de reflexión a los motociclistas en torno a sus imprudencias, esto con el fin de generar auto reflexión entre los mismos, pero al mismo tiempo el vehículo que porta este sticker, está comprometido a cambiar su actitud agresiva o pasiva a una actitud asertiva, con el fin de haya una mutua regulación.

Este sticker surgió con la idea de utilizar medios de comunicación no convencionales en toda la estrategia, permitiendo que se de en diferentes plataformas, en este caso en vehículos como: Buses, Carros particulares y bicis, logrando una autopromoción y divulgación del mensaje por toda la ciudad e incluso fuera de la ciudad.



Imagen 38: Autoría propia



Imagen 39: Autoría propia

INTERVENCIÓN

La intervención en los buses principalmente era con el objetivo de volver un mensaje común, en un mensaje chocante y que permitiera generar reflexión entre los diferentes actores viales, otro aspecto importante que se tuvo en cuenta es en la distancia de recorrido que tiene una buseta diaria, y a cuantas personas les llegaba diario el mensaje y constante, por tal motivo se inició un proceso de alianza con esta empresa.

Otro factor importante es que las busetas se identificaron durante el diagnóstico como otro actor imprudente en la movilidad urbana de Popayán, lo que permitió generar un compromiso como empresa, hacia un comportamiento asertivo.

Al final, esta intervención no se pudo lograr debido a los tiempos que tardó en salir los permisos para su ejecución, e incluso un

permiso para la intervención en la calle tercera no se pudo lograr, debido a la política del propietario (Fiscalía) por tal motivo esta intervención se plantea a futuro.

HERRAMIENTAS PARA EL TESTEO

Alcance (frente 1)

Se evaluará las piezas gráficas de este primer frente con el mayor o menor alcance de las imágenes desarrolladas, esto con el fin de determinar a cuántas personas les llega el mensaje o simplemente lo vieron o interactuaron con estas mismas.

Entrevista (frente 2)

Esta entrevista se aplicará de forma digital y presencial, con el fin de testear aspectos estéticos de las piezas gráficas, con el propósito de obtener retroalimentación de las mismas para un rediseño.

Reproducciones (frente 3)

En el tercer frente, se tendrá en cuenta las reproducciones del video y de igual manera el alcance de personas a las que les llegó, y cuántas veces fue compartido, esto con el fin de corroborar el impacto social y a pertinencia de la estrategia.

3 CAPITULO

TESTEO

Imagen 40: Autoria propia



APLICACIÓN

Frente 1 (Anticipación)

En este frente su objetivo era divulgarlo por las redes, principalmente en Facebook debido a que se podía llevar un seguimiento más estadístico, debido a que en herramientas aplicadas anteriormente, se evidencio el poco interés de las personas al participar en vivo, los registros de las mayores participaciones se dieron en medios digitales, como: encuestas de Google o Facebook.

Las publicaciones se realizaron a diario, en donde se posteaba información diferente en torno a los factores que debía tener en cuenta el actor vial antes de salir a movilizarse por la ciudad de Popayán.

Las publicaciones de esta primera fase se centraron principalmente 1 semana antes de la intervención, publicándose imágenes TIPS y TOPS 2 veces cada 4 horas durante el día, estas se publicaban al inicio de una serie de 3 publicaciones, siendo las otras dos sobre ideas de cómo entidades, empresas o colectivos abordaban las problemáticas de movilidad en distintos países o ciudades.

A continuación se evidenciara una parte de la aplicación del primer frente y sus estadísticas en torno a las diferentes piezas gráficas.



Imagen 41: Autoria propia

2.397

Personas fueron alcanzadas por estas publicaciones de TIPS y TOPS.

95

Personas reaccionaron a las publicaciones de la primera fase.

1.253

Fue la publicación q más tuvo alcance, con 22 me gustas, y 10 compartidas, obteniendo mas del 50% del alcance de estas imagenes TIPS y TOPS.

El balance de esta imagen permite determinar, que esta misma fue la pieza gráfica con mayor alcance en la primera fase, con alrededor de:

22.070

Fue la cifra de todas las personas alcanzadas en 11 días en la ciudad de Popayán, por las publicaciones en la fanpage, permitiendo cumplir con unos de los principales objetivos de la primera fase, y es anticipar a gran porcentaje de la población de los diferentes factores, normas, y circunstancias que pueden volver su movilidad unas crisis, o incluso a que comentan imprudencias con consecuencias irreversibles.



Imagen 42: Autoria propia

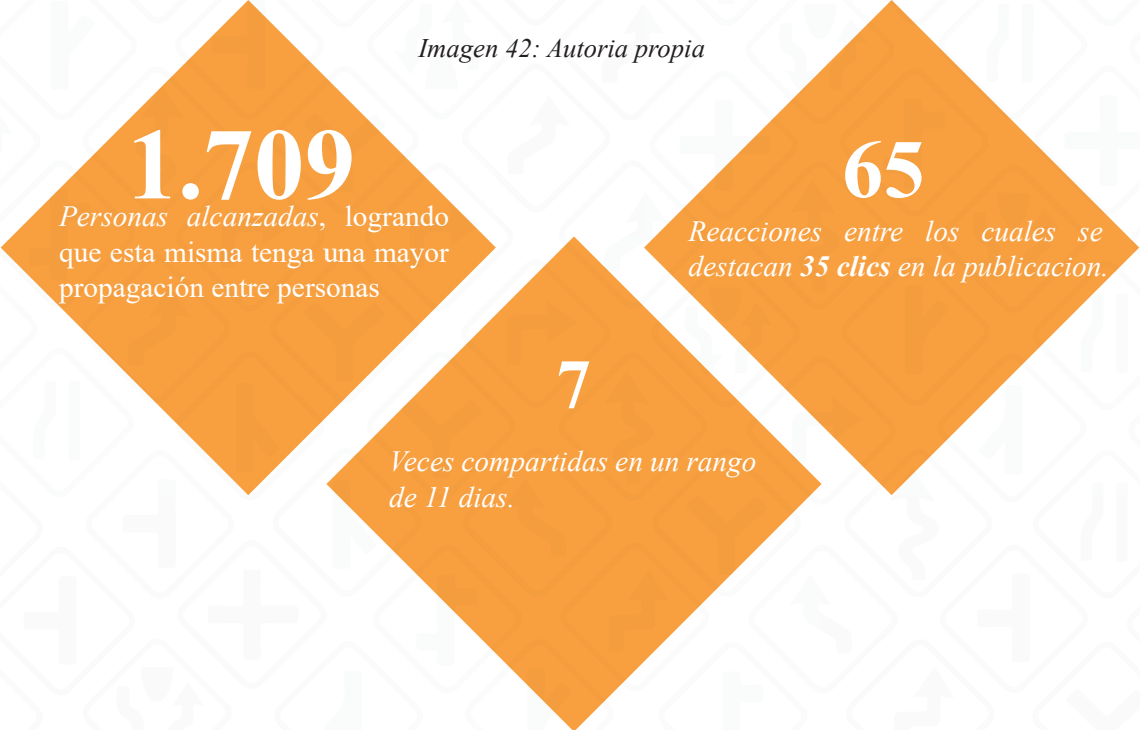




Imagen 43: Autoría propia



Imagen 44: Autoría propia



Imagen 45: Autoría propia



Imagen 46: Autoría propia

¿Vas de
a



Imagen 47: Autoría propia



Frente 2 (Aplicar)

En la anterior imagen se puede evidenciar el compromiso de algunos actores viales en promover el comportamiento asertivo, estas son las fotografías de las personas no se lograron entrevistar debido al anonimato que ellos querían tener, por lo tanto se les motivó a que pudieran publicar en las redes sociales una imagen con la aplicación de los stickers y así mismo divulgar el comportamiento asertivo, de los cuales 8 han publicado las fotografías hasta el momento.



Imagen 48: Autoría propia

Frente 2 (Aplicar)

Se diseñó una entrevista para ser realizada el día de la intervención de las señales de tránsito y así poder testear estas piezas gráficas diseñadas, por motivos de tiempo y problemas de comportamiento ciudadano, se pudieron abordar solo 2 motociclistas, por tal motivo se optó por diseñar una entrevista digital, la cual fue distribuida en los diferentes grupos de motociclistas de la ciudad de Popayán, con el fin de obtener mayor información; se logró abordar alrededor de 35 motociclistas, los cuales respondieron en torno a 3 preguntas rápidas, ¿te llama la atención?, ¿Qué te transmite?, ¿Qué le cambia-

rias o le quitarías?, estas preguntas se diseñaron con el fin de obtener información concreta y eficaz en torno a las piezas gráficas desarrolladas en la segunda fase. estas preguntas se diseñaron con el fin de obtener información concreta y eficaz en torno a las piezas gráficas desarrolladas en la segunda fase.

De las personas que comedidamente respondieron la encuesta, Respecto a críticas constructivas el **40%** respondió que debería modificar el color, otro **13%** comentó sobre minimizar los detalles de las señales, y otro **7%** comentó sobre lo desapercibido que se

percibió que se nota la señal, debido a su altura y su contexto, en conclusión a la mayoría de los motociclistas les gustó, transmitiéndoles conceptos como **Imprudencia, Consecuencias, Velocidad, Exceso** e incluso mencionaron que mejorando la iconografía esto permitiría mayor pregnancia de las mismas, resumiendo los comentarios obtenidos, a la mayoría de personas les gustó la mayoría de las piezas gráficas desarrolladas, obviamente sometiéndolas a los diferentes cambios mencionados anteriormente.

Planea tu Viaje
@SoyMovilidadUrbana

Inicio
Publicaciones
Opiniones
Videos
Fotos
Eventos
Información
Comunidad
Grupos
Información y anuncios

Me gusta Seguir Compartir

Planea tu Viaje
30 de marzo

256 FUERON DE MOTOCICLISTAS, DEJANDO 18 VICTIMAS FATALES

1.495 Personas alcanzadas 63 Interacciones Promocionar publicación

Regístrate

Busca publicaciones en esta página

Publicaciones de visitantes

Leidy Obando
25 de marzo a las 23:22

#soymovilidad promuevo el comportam asertivo. Sigue Planea tu Viaje

5 Me gusta
Me gusta · Comentar · Mensaje

Imagen 49: Autoria propia

Frente 3 (verificar)

En el frente numero 3 se plantea principalmente verificar el impacto de la estrategia, pero ante eso se propuso realizar 2 piezas graficas, un audiovisual que contenga toda la estrategia y como este mismo se vuelve un producto que pueda hacer reflexionar a las personas sobre sus actitudes y comportamiento en la via, por otro lado es la infografía la cual contiene todos los datos estadísticos y resultados obtenidos en las herramientas de investigación y de aplicación de la estrategia, produciendo una memoria de todo el proceso realizado.

SOY MVD SOY MOVILIDA

Planea tu Viaje
@SoyMovilidadUrbana

Inicio

Publicaciones

Opiniones

Videos

Fotos

Eventos

Información

Comunidad

Planea tu Viaje
27 de marzo a las 10:53

Infografía... Planea tus viajes

SOY MVD Soy Movilidad
Estrategia de comunicación

Problemática para abordar
Las imprudencias de los motociclistas en Popayán, anualmente dejan 18 muertos por accidentes fatales, dentro de las que están la Alta velocidad, Zig zaggeo entre vehículos y No guardar la Distancia.

Estrategia de comunicación
Promover el comportamiento asertivo, a partir de una estrategia de comunicaciones, que genere autorregulación y mutua regulación entre los diferentes actores viales.

1
ERENTE

IMAGENES TIPS Y TOP
Se diseñaron una serie de imágenes Tips y Tops, las cuales consistían en informar y prevenir a los diferentes actores viales de los diferentes factores y circunstancias al momento de viajar.

REDES SOCIALES
Se obtuvo alrededor de 18346 personas alcanzadas y 39 me gustas en una semana, con una participación en la página de 68.

2
ERENTE

STICKER Y SEÑALES
Estas piezas gráficas tenían principalmente 2 funciones, la primera era informar al motociclistas en el momento que está cometiendo la imprudencia, y segundo hacer que los demás actores se apropiaran del comportamiento asertivo.

"LA CALLE"
Se entregaron alrededor de 25 stickers, 15 a carros particulares y 10 a buses del transporte público, de igual manera se hizo entrega de 5 placas para ciclistas.

ESTRATEGIA
Como producto final se produjo un audiovisual que recordara a los diferentes actores viales sobre toda la estrategia, de este modo se realizó una infografía con piezas y resultados.

3
ERENTE

GANANCIAS
Se obtuvo una vinculación con un colectivo que promueve la cultura ciudadana "CMTA", y la empresa de buses "Transubuenza", los cuales se volvieron aliados en este proceso.

22 Personas alcanzadas

5 Interacciones

Promocionar publicación

Imagen 50: Autoría propia

SOY MVD Soy Movilidad
Estrategia de comunicación

Problemática para abordar
Las imprudencias de los motociclistas en Popayán, anualmente dejan 18 muertos por accidentes fatales, dentro de las que están la Alta velocidad, Zig zaggeo entre vehículos y No guardar la Distancia.

Estrategia de comunicación
Promover el comportamiento asertivo, a partir de una estrategia de comunicación, que genere autorregulación y mutua regulación entre los diferentes actores viales.

1
ERENTE

REDES SOCIALES
Se obtuvo alrededor de 18346 personas alcanzadas y 39 me gustas en una semana, con una participación en la página de 68.

2
ERENTE

"LA CALLE"
Se entregaron alrededor de 25 Sticker, 15 a carros particulares y 10 a buses del transporte público, de igual manera se hizo entrega de 5 placas para ciclistas.


3
ERENTE

GANANCIAS
Se obtuvo una vinculación con un colectivo que promueve la cultura ciudadana "CMTA", y la empresa de buses "Transubuenza", los cuales se volvieron aliados en este proceso.

IMAGENES TIPS Y TOP
Se diseñaron una serie de imágenes Tips y Tops, las cuales consistían en informar y prevenir a los diferentes actores viales de los diferentes factores y circunstancias al momento de viajar.

STICKER Y SEÑALES
Estas piezas gráficas tenían principalmente 2 funciones, la primera era informar al motociclistas en el momento que está cometiendo la imprudencia, y segundo hacer que los demás actores se apropiaran del comportamiento asertivo.

Imagen 51: Autoría propia

 Alcaldía de Popayán	ALCALDIA DE POPAYAN	GM-150
	SECRETARIA DE TRANSITO	Versión: 07
		Página 1 de 1

***20191500113191**

Radicación:20191500113191

Popayán, 2019-04-01

Señor
JHON JAIRO DAZA OMEN
 E-mail: jhondaza@unicauca.edu.co
 Municipio de Popayán
 Ciudad

Asunto: Respuesta a su solicitud enviada via correo electrónico el 20/03/2019 con radicado interno 20191500107462.

Cordial saludo,

En atención a su solicitud de información acerca del procedimiento para adelantar intervención en espacio público sobre la carrera 3 con calle 3 y teniendo en cuenta la reunión llevada a cabo el pasado viernes 29 de marzo de los corrientes en nuestras instalaciones, le informamos que no tenemos objeción a la intervención planteada en el marco de su proyecto de grado "Soy Movilidad"

El permiso otorgado está supeditado a los siguientes términos:

1. El peticionario es responsable de cualquier incidente/accidente con ocasión de la ejecución de las actividades propias de la intervención (demarcación, señalización, aplicación de la estrategia entre otras)
2. Para las actividades de demarcación que serían después de las 11pm, se deben tomar las medidas necesarias para indicar el cierre parcial de la vía en caso de que se requiera, y la perfecta visualización del personal, con el fin de evitar cualquier tipo de incidente/accidente que involucre a los usuarios viales y a sus colaboradores.
3. Los elementos a instalar deben ser removibles y deben contar con los permisos que no sean competencia de esta dependencia
4. La duración de las actividades de demarcación en calzada no deben exceder de una hora.

Sin otro particular,


RUBEN. E. CAICEDO CELIS
 Secretario de Tránsito y Transporte Municipal

Proyecto: Lizeth V. Plazas Q. *VPQ*
 Revisó: Rubén E. Caicedo Celis
 Anexo: N.A.

Art 453 del Código Penal – Fraude Procesal: El que por cualquier medio fraudulento induzca en error a un servidor público para obtener sentencia, resolución o acto administrativo contrario a la ley, incurrirá en prisión de seis (6) a doce (12) años, multa de doscientos (200) a mil (1.000) salarios mínimos legales mensuales vigentes e inhabilitación para el ejercicio de derechos y funciones públicas de cinco (5) a ocho (8) años


POPAYÁN®

Popayán © Edificio C.A.M. Carrera 6 # 4-21, Código Postal: 190003, Tel: 8243075 - 8244234
 Conmutador 8333033, www.popayan.gov.co

Imagen 52: Autoria propia

SOLICITUD DE PERMISO DE INTERVENCIÓN

Dirigido a: Propietario del parqueadero

Emitido por: Jhon Jairo Daza omen
Cedula de ciudadanía

Fecha: 21/03/2019

Muy buenas días, me dirijo a ustedes comedidamente con el fin de obtener un permiso de intervención en el espacio público.

La idea de intervención es parte de un proyecto de trabajo de grado del programa de diseño gráfico de la universidad del cauca, llamado "Soy movilidad", el proyecto actualmente consiste en combatir las imprudencias de los motociclistas a través de una estrategia de comunicación, la cual uno de sus puntos fuertes es una intervención en la cra 3ra, lugar donde un total de 190 personas manifestaron que eran un lugar con alto índice de imprudencias, por este motivo solicito a ustedes comedidamente otorgarme el permiso de esta intervención, para mayor claridad adjunto el tiempo de intervención.

Lugar: Car 3ra con Calle 7
Tamaño de la intervención: 60cm x 60cm
Duración de la intervención: 20min
Hora de la intervención: Horas de la mañana 5:00 am
Materiales: Simulación de Señal de tránsito
Duración de la estrategia: 1 día
Día de la intervención: 22/03/2019

Para mayor información de la estrategia, se ha creado una fanpage llamada "Planea tu viaje". Bajo estas circunstancias siendo avalada la intervención, es posible si el propietario lo desea incluirlo como aliado dentro del proyecto "Soy movilidad"

Con lo anteriormente expuesto se adjunta la firma de aprobación:


Firma del propietario

Imagen 53: Autoria propia

SOLICITUD DE PERMISO DE INTERVENCIÓN

Dirigido a: Transpubeza

Emitido por: Jhon Jairo Daza omen
Cedula de ciudadanía

Fecha: 26/03/2019

Muy buenas días, me dirijo a ustedes comedidamente con el fin de obtener un permiso de intervención en los autobuses de transporte público.

La idea de intervención es parte de un proyecto de trabajo de grado del programa de diseño gráfico de la universidad del cauca, llamado "Soy movilidad", el proyecto actualmente consiste en combatir las imprudencias de los motociclistas a través de una estrategia de comunicación, el Sticker es uno de los puntos fuertes para que la información sea constante y permanente, en este caso uno de los mejores actores viales para esta propuesta son los autobuses de transporte público, con el fin de crear alianzas entorno a la fomentación del comportamiento asertivo en la vía, logrando un aporte al mejoramiento de la movilidad urbana y la cultura ciudadana en la ciudad de Popayán. Este proyecto tiene una continuidad con el grupo de investigación diseño y ciudadanía del programa de diseño gráfico de la universidad de la cauca, con el fin de que estos convenios se sigan manteniendo en pro de una mejor movilidad urbana.

Por este motivo solicito a ustedes comedidamente otorgarme el permiso de esta intervención, para mayor claridad adjunto datos de la misma.

Lugar del vehículo: parte trasera del autobús
Tamaño del Sticker: 15cm x 20cm
Duración de la intervención: indefinido
Materiales: Adhesivo
Día de la intervención: 27/03/2019

Para mayor información de la estrategia, se ha creado una fanpage llamada "Planea tu viaje". Bajo estas circunstancias siendo avalada la intervención, es posible si el propietario lo desea incluiremos la empresa como aliado dentro del proyecto "Soy movilidad"

Con lo anteriormente expuesto se adjunta la firma de aprobación:

Firma de Autorización

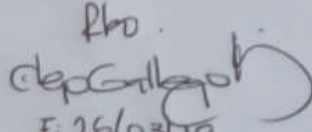

F: 26/03/19.
H: 3:18pm.

Imagen 54: Autoria propia

3 CAPITULO

AJUSTES

¿Vas de afán? ¡Yo no!

Bajale a la velocidad

Imagen 55: Autoria propia

EL CONCEPTO

Resignificar las señales de tránsito, conservando su pregnancia y forma, con un objetivo más chocante, permitiendo la apropiación del mensaje, de una manera más eficaz y concisa, logrando aportar a una cultura ciudadana y movilidad urbana deseable.

TIPOGRAFIA

Helvetica Neu LT Std

Señal de tránsito: 155 pt

Sticker y Mini placas: 50 pt

Botones: 30 pt

Gorras: 42 pt

Placas para Bicicleta: 110 pt

CROMÁTICA



#E52521



#F6C603



#000000



#FDFBFB



SEÑALES

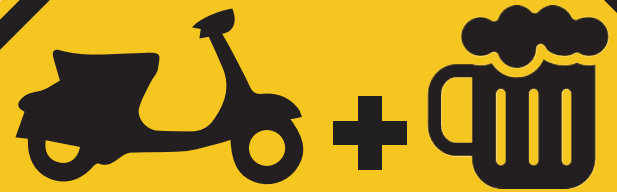


#SoyMovilidad



**DEJALOS
CRUZAR**

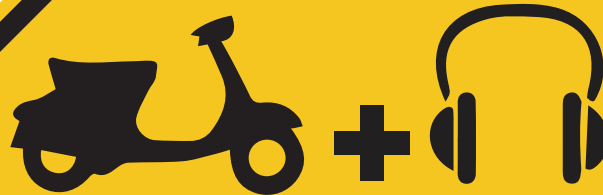
#SoyMovilidad



NO SE LLEVAN

AMV

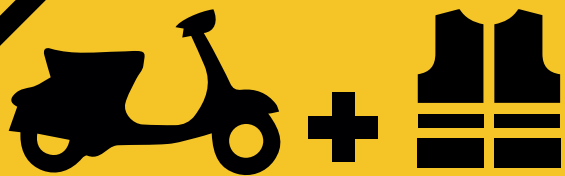
#SoyMovilidad



NO SE LLEVAN

AMV

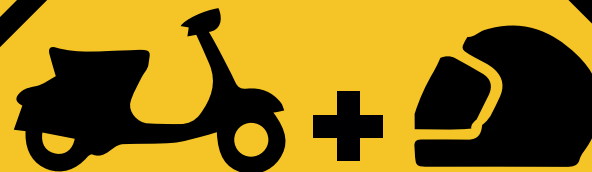
#SoyMovilidad



SI SE LLEVAN

AMV

#SoyMovilidad



SI SE LLEVAN

AMV

STICKER

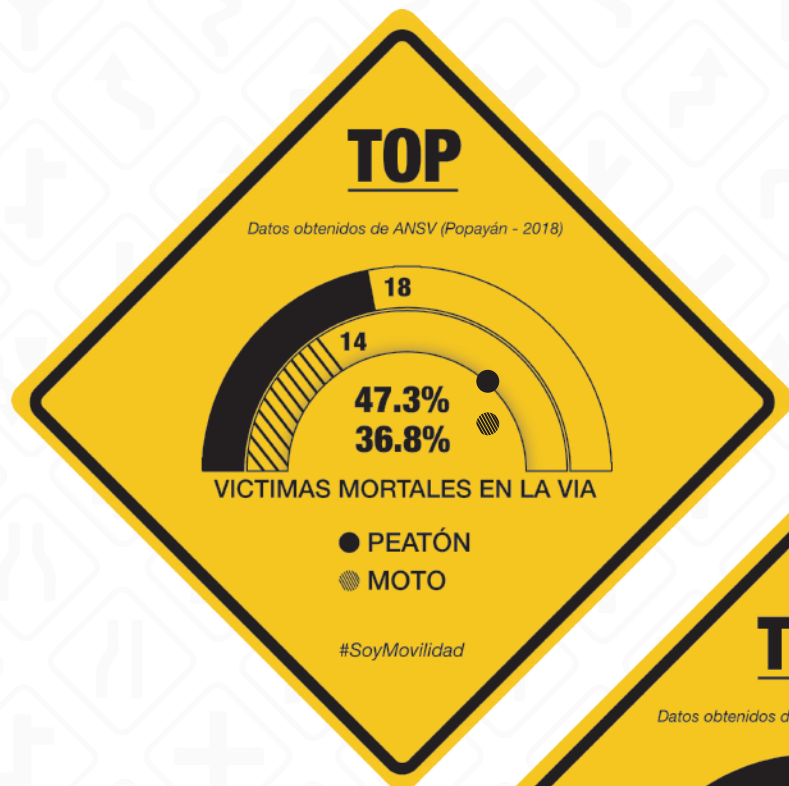




MINISEÑALES



IMAGENES TOP



IMAGENES TIP

TIP

NORMAS A TENER EN CUENTA

- 1.**
ALTA
VELOCIDAD
- 2.**
DISTANCIA
MINIMA
- 3.**
NO
RESPETAR
EL PARE
- 4.**
ZIG ZAG
ENTRE
VEHICULOS

#SoyMovilidad

TIP

FACTORES A TENER EN CUENTA

- 1.**
HORAS
PICO
- 2.**
OBRAS
EN LA VIA
- 3.**
ESTADO DEL
VEHICULO
- 4.**
CLIMA

#SoyMovilidad

BOTÓN Y PIN



7,5 cm

7,5 cm



7,5 cm

GORRAS







**Baja la
Velocidad
o tu camino
sera otro.**



PLACAS PARA BICICLETAS

UNA  V1 D4
POPAYÁN

1.5 MTS

AL  LADO

4 CAPITULO

CONCLUSIONES



¡Baja la
velocidad!



30 Km/h

CONCLUSIONES

Posterior a la ejecución del proyecto, con las intervenciones investigativas aplicadas en la ciudad de Popayán se puede concluir:

- A través de la aplicación de las herramientas prediseñadas para la indagación de información, se logró identificar a los motociclistas como los actores con mayor impacto en la generación de problemáticas en la cultura ciudadana y en la movilidad urbana de la ciudad de Popayán.

- Posterior a la aplicación de las herramientas, se hizo parte del desarrollo de los talleres de co-creación, realizados principalmente por el laboratorio “Diseño y Ciudadanía”, que tuvieron como objetivo inicial aportar a la transformación de los comportamientos agresivos y pasivos en la vía.

- Uno de los procesos más importantes fue la aplicación de la metodología desing thinking, la cual permitió una sensibilidad con la comunidad, involucrándolos en el proceso de co-creación de la estrategia de comunicación, logrando obtener información fundamental en torno a las imprudencias de los motociclistas.

- Durante la aplicación de las herramientas que se efectuaron tanto de forma física como

digital, se encontró mayor respuesta por parte de la población, en las entrevistas realizadas través de la plataforma de Google Drive, debido a su mayor facilidad de diligencia.

- Con los resultados obtenidos de la aplicación de las herramientas y posterior al análisis de la información recolectada, se logró obtener datos adicionales a lo referido de forma textual por parte de los actores viales, a través de la reinterpretación de la información.

- Durante el trabajo realizado en los talleres con el grupo de investigación, se pudo comprobar la importancia de incluir no solo a los ciudadanos al proceso de diseño, sino también, a expertos y colectivos encargados de la movilidad urbana y cultura ciudadana en Popayán, permitiendo una articulación entre la opinión pública y los procesos legales.

- La movilidad se desarrolla en diferentes tiempos, una de las etapas importantes que fue abordada es la de anticipación, que permitió conocer y entender las acciones previas al desarrollo de las imprudencias por parte de los motociclistas, de esa manera se logró construir un frente enfocado en anticipar al actor vial sobre las diferentes normas y circunstancias que podían limitar su movilidad.

- Otro aspecto importante intervenido durante el desarrollo del proceso investigativo, fueron

las emociones de los actores viales, identificando sus diferentes componentes durante el recorrido, construyendo una experiencia de viaje, lo que permitió elaborar criterios de diseño que lograron generar a través de sus emociones un mayor impacto en el mensaje transmitido.

- La financiación de la estrategia fue limitada, debido al corto recorrido y reconocimiento del proyecto investigativo, lo cual se ve reflejado en la dificultad para desarrollar las piezas gráficas y la cantidad de las mismas.

- Los permisos requeridos para la realización de las intervenciones del espacio público, para el uso de las señales de tránsito, fueron de difícil consecución, al realizarse el proceso en el sector histórico de la ciudad de Popayán.

- Se gestionó una alianza con la empresa de transporte Transpubenza, en torno a la estrategia de comunicación, este proceso se retrasó por las diferentes políticas de la empresa, restringiendo la distribución de ciertas piezas gráficas, al final se logró la intervención a 4 vehículos de esta empresa, comprometiendo a estos conductores con el ejemplo del comportamiento asertivo.

- Obtener los permisos en torno a la intervención en la vía pública, fue un asunto complejo que se vio limitado debido a que el proceso

tramitado en la seccional de tránsito de la ciudad de Popayán, se demoró más de veinte días, por tal motivo se realizó otra solicitud y fue aprobado después de que se aplicara la estrategia. De este modo “Soy Movilidad” tiene un compromiso con la comunidad y es la realización de la intervención en la Cra 3 con Calle 7ma.

- Una de las grandes alianzas que se logró, fue con el colectivo CIVITA que se ha comprometido con promover el comportamiento asertivo a partir de la apropiación de placas para bicicletas, las cuales tienen como función principal comunicar a los motociclistas sobre las diferentes imprudencias cometidas

- Unas de las dificultades para la realización de este proyecto fue los diferentes compromisos a asumir, los cuales se vieron limitados debido a la cantidad de integrantes en el proyecto mismo, por tal motivo, la estrategia no permitió desarrollarse a gran escala ni a gran complejidad, sin embargo, se logró hacer alianzas importantes, permitiendo que otros grupos de interés continúen el proceso de divulgación del comportamiento asertivo en la vía.

- El desarrollo de las piezas gráficas y su respectiva divulgación permitió validar la estrategia ante la comunidad, sobre todo, a

través de medios digitales logrando un alcance de 20365 personas y 50 me gustas en la Fanpage en un tiempo de siete días, logrando que se compartieran 65 veces algunas de las piezas gráficas. También se logró que algunas personas a las cuales se obsequió el sticker, subieran a las redes sociales la foto de su vehículo con un hashtag #YoPromuevoElComportamientoAsertivo #SoyMovilidad.

- La creación de los criterios de diseño aplicados en este proyecto, se lograron gracias al trabajo colaborativo de los talleres de priorización, además del trabajo con el grupo de investigación Diseño y Ciudadanía del programa de Diseño Gráfico de la Universidad del Cauca, permitiendo una labor co-creativa.

- Con respecto a los Sticker para vehículos, como de inconvenientes que una iniciativa ciudadana implica para los diversos contextos en los que 25 que se repartieron a vehículos particulares, recomendaron subir el puntaje de la letra, con el fin de que sea más visible a mayor distancia.

- De acuerdo a un testeo realizados con los buses de transpubenza, se llegó a la conclusión con directivos de esta empresa, agregar algunas modificaciones, volviendo algunos Sticker de mayor tamaño pasando de 10cm x

10 cm a 20cm x 20cm, en complemento con la reducción de texto, esto con el fin de que se pudiera replicar a corto plazo en 40 buses y a mediano plazo a 100 buses, por un periodo de 6 meses de permanencia de los Sticker.

4

CAPITULO

BIBLIOGRAFÍA



Imagen 57: CiudadBlanca

BIBLIOGRAFÍA

- Acero, Velásquez et (2012). Desafíos de cultura ciudadana para la crisis de (in)seguridad en América Latina - Banco Interamericano de Desarrollo
- Antípodas de la violencia: Desafíos de la cultura ciudadana para la crisis de inseguridad en América Latina. Bogotá, Colombia.
- Castell, M. (2009). Autocomunicación de masas y movimientos sociales en la era de Internet.
- Echeverría, J. (2008). El Manual de Oslo y la innovación social.
- Mataix, G. C. (2010). Movilidad Urbana Sostenible: reto energético y ambiental.
- Morales Gutierrez, A. (2009). Innovación Social: Un ámbito de interés para los servicios sociales. Montería: Universidad de Córdoba.
- Polanyi, K. (2013). La Gran Transformación.
- Mokus (2003), Cultura ciudadana y Comunicación, Revista Tadeo No. 68 Primer semestre 2003. Bogotá D.C – Colombia

WEBGRAFÍA

- Ministerio de educación. (2014). Saber moverse. Recuperado de <http://redes.colombiaaprende.edu.co>
- ecovia-alto-a-la-violencia. Recuperado de <https://www.elpoderdelasideas.com>
- publicidad-social-campanas-que-no-pasan-desapercibidas 2014/09/17/ Recuperado <https://www.arnoldmadrid.com>
- la-nueva-campaña-brasileña-contra-la-violencia-y-la-imprudencia-al-volante Recuperado <https://www.sopitas.com>
- Consejos-amv para la campaña-de-seguridad-vial/#prettyPhoto. Recuperado de <https://noticias.amv.com.ar>
- Manzini. (2011). innovación social contenido recuperado de <http://urbanadigital.com>
- De la Fuente Jesús Arias. (2017). Citado por Aula magna (2017). Contenido recuperado de <https://cuedespyd.hypotheses.org/2878>
- Universidad de Guadalajara. (2010). El trabajo colaborativo y la inclusión social. Contenido recuperado de <file:///C:/Users/Sistemas/Downloads/Dialnet-ElTrabajoColaborativoYLaInclusionSocial-5547094.pdf>
- Corzo Julio Franco.(sf). Citado por IEXE universidad. (2014). Contenido recuperado de <https://www.iexe.edu.mx/blog/-que-son-las-politicas-publicas.html>
- Manzini. (2011). innovación social contenido recuperado de <http://urbanadigital.com>

LINKS DE IMÁGENES

<http://www.guiasybaquianos.com/en/blog/popayan-que-hacer>

<https://www.las2orillas.co/popayan-cada-dia-mas-embotellado/>



